

mgr Ryszard Rakower
Stowarzyszenie „Sekcja Rowerzystów Miejskich” w Poznaniu

Problemy rozwoju miejskiej infrastruktury rowerowej na przykładzie Poznania

Referat przedstawia problematykę ruchu rowerowego na przykładzie Poznania. Oprócz omówienia obecnej sytuacji komunikacji rowerowej w mieście prezentuje doświadczenia w zakresie projektowania, budowy i utrzymania infrastruktury dla rowerzystów, wskazując rozwiązania zasługujące na pozytywną, jak i na krytyczną ocenę. W referacie poruszona została również kwestia oddziaływania organizacji społecznych na tworzenie przyjaznej dla rowerów infrastruktury.

Wprowadzenie

Kwestia warunków ruchu rowerowego w polskich miastach stanowi, mimo sporego zainteresowania opinii publicznej i wielu cennych lokalnych inicjatyw, wciąż nierozwiązany problem komunikacyjny, ekologiczny i społeczny. Przyczyny tego stanu rzeczy wynikają zarówno z ograniczeń finansowych, jak i z niedoceniań roweru jako środka lokomocji, którego upowszechnienie może w istotny sposób odciążyć układ komunikacyjny oraz przyczynić się do poprawy stanu środowiska miejskiego i poprawy jakości życia mieszkańców. Coraz większe zainteresowanie szeregu samorządów budową dróg rowerowych i innej infrastruktury dla rowerów stwarza szansę na zmianę obecnej sytuacji w tym zakresie.

Rysujące się perspektywy rozwoju komunikacji infrastruktury rowerowej w wielu gminach skłaniają do przeanalizowania dotychczasowych doświadczeń w tym względzie i wskazania najistotniejszych problemów związanych z jej projektowaniem, budową i utrzymaniem. Analiza tychże doświadczeń jest o tyle istotna, iż źle zaprojektowana i wykonana infrastruktura niejednokrotnie nie tylko nie poprawia warunków ruchu rowerowego, ale wręcz je pogarsza, zniechęcając do korzystania z jednośladów¹. Budowa nawet znacznej ilości dróg rowerowych nie przynosi oczekiwanych efektów, jeśli stosowane rozwiązania rozmiągają się z potrzebami potencjalnych użytkowników. Różne błędy w projektach i wykonawstwie nie należą tymczasem do rzadkości.

¹ M. Hyla, Transport rowerowy w Polsce [w:] R. Rakower (red.), Rower na co dzień, Komunikacja, rekreacja, ochrona środowiska, Stowarzyszenie „Sekcja Rowerzystów Miejskich”, Poznań 2001, s. 23-24.

Błędów tego rodzaju nie ustrzeżono się również w Poznaniu, w którym od kilku lat systematycznie powstają kolejne odcinki dróg rowerowych. Z drugiej strony wskazać można wśród zrealizowanych w stolicy Wielkopolski rowerowych inwestycji takie, które zasługują na pozytywną ocenę. Oprócz zaprezentowania wspomnianych doświadczeń omówienie rozwoju infrastruktury rowerowej na przykładzie Poznania stanowi okazję, by zwrócić uwagę na szanse związane ze współdziałaniem samorządów z organizacjami pozarządowymi i innymi środowiskami zainteresowanymi problematyką ruchu rowerowego.

I Sytuacja transportu rowerowego w Poznaniu

Z uwagi na ukształtowanie terenu oraz stosunkowo zwarty charakter zabudowy miejskiej ruch rowerowy odegrać może potencjalnie istotną rolę w układzie komunikacyjnym Poznania. Korzystne warunki geograficzne nie przekładają się jednak obecnie na faktyczny udział rowerów w codziennych podróżach, który – jak wynika z przeprowadzonych w 2000 r. na zlecenie miasta kompleksowych badań ruchu - wynosi obecnie ok. 2-3 %.

Brak przyjaznej dla jednośladów infrastruktury miejskiej sprawia, iż większość podróży rowerowych odbywa się w celach rekreacyjnych, czemu sprzyja znaczna powierzchnia terenów zielonych w obrębie miasta, skoncentrowanych w czterech klinach. Rozwój turystyki rowerowej nie wymaga istotnych nakładów finansowych, a rola władz publicznych w tym zakresie sprowadza się realizacji ułatwień takich jak poprawa nawierzchni szlaków rowerowych na terenach leśnych, dokonywana przez Zarząd Zieleni Miejskiej oraz znakowanie i utrzymanie tras turystycznych w okolicach Poznania, które koordynuje Departament Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

Pierwsze inicjatywy zmierzające do uczynienia Poznania miastem przyjaznym dla rowerów również w aspekcie komunikacyjnym sięgają lat 30, kiedy to opracowana została dla stolicy Wielkopolski pierwsza koncepcja dróg rowerowych, zakładająca wykonanie 70 km wydzielonych ścieżek wzdłuż głównych arterii². Koncepcja ta nie doczekała się jednakże realizacji, a w okresie powojennym istniejące w Poznaniu drogi rowerowe były stopniowo likwidowane. W 1989 r. Poznań dysponował zaledwie kilkoma kilometrami ścieżek, często niskiej jakości.

Działania na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej w Poznaniu podjęto na szerszą skalę na początku lat 90. Zainteresowanie opinii publicznej i inicjatywy podjęte m.in. przez Polski Klub Ekologiczny sprawiły, iż w 1991 r. powołany został pełnomocnik Zarządu Miasta ds. dróg rowerowych. W tym samym roku Rada Miejska podjęła uchwałę zobowiązującą Zarząd Miasta do podjęcia szybkich i zdecydowanych działań na rzecz realizacji wskazanych w niej ciągów³. Zamierzeniem pomysłodawców uchwały było połączenie największych dzielnic mieszkaniowych – Piątkowa, Winograd i Rataj z centrum miasta oraz obszarami rekreacyjnymi. W wykonaniu uchwały wytyczono na początku lat 90 kilka kilometrów dróg rowerowych, w tym ciąg łączący Rataje z centrum miasta i zachodnim klinem zieleni.

W połowie lat 90 realizacji ambitnych planów w istocie zaniechano, nie realizując dalszych odcinków dróg rowerowych wskazanych w uchwale (niektóre z nich nie powstały do dnia dzisiejszego). Ułatwień dla jednośladów nie uwzględniano też – mimo nacisków

² A. Billert, Inicjatywy usprawniające transport rowerowy w Poznaniu [w:] R. Rakower (red.), Rower na co dzień..., op. cit., s. 47-48.

³ uchwała nr XXII/146/91 z dnia 26 marca 1991 r.

społecznych - w projektach inwestycji drogowych, w szczególności tzw. trasy średnicowej – nowej arterii łączącej północne dzielnice Poznania z centrum miasta.

Koniec lat 90 przyniósł kontynuację działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej w mieście, przejawiającą się m.in. w uwzględnianiu dróg rowerowych w projektach kolejnych inwestycji. W minionych latach budowa niektórych dróg rowerowych stanowiła również samodzielne zadania inwestycyjne, finansowane ze środków przewidzianych na ten cel w budżecie miasta, w tym przy udziale środków Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W 2005 r. realizację dróg rowerowych wsparły również dwa samorzady osiedlowe – Osiedla Sołacz i Winiary, które wystąpiły z inicjatywą adaptacji dla potrzeb ruchu rowerowego szerokich chodników wzdłuż ul. Niestachowskiej, Witosa i Serbskiej (obecnie Al. Solidarności), a następnie pozyskały na ten cel środki z konkursu grantowego organizowanego przez miasto dla samorządów pomocniczych. Oba samorzady przekazały na realizację ścieżek również część środków własnych, otrzymywanych z budżetu miasta proporcjonalnie do liczby mieszkańców danego osiedla.

W minionych latach powstały również w Poznaniu drogi rowerowe, których wytyczenie nie miało charakteru inwestycyjnego – wykonano je przy okazji remontów dróg lub poprzez wydzielenie pasów dla rowerów z ponadnormatywnie szerokich pasów ruchu ogólnego (ul. Główna, Zawady i Wyspiańskiego). Oprócz tras wykonanych przez Zarząd Dróg Miejskich układ dróg rowerowych w Poznaniu wzbogacił się także o kilka kilometrów ścieżek zbudowanych przez Zarząd Zieleni Miejskiej na terenie parków.

Łączna długość dróg rowerowych w Poznaniu wynosi obecnie 56,2 km, z czego w 2005 r. zrealizowano 7,5 km⁴. Wyróżnić można wśród nich trasy promieniste, łączące poszczególne dzielnice z centrum oraz obwodowe – powstały dotąd fragment rowerowego ringu wokół śródmieścia oraz drogi rowerowe wzdłuż tzw. II ramy komunikacyjnej, którą odbywa się obecnie ruch tranzytowy, a także pojedyncze krótkie odcinki ścieżek o mniejszym znaczeniu, usytuowane głównie na peryferiach. Uzupełnienie infrastruktury dla ruchu rowerowego stanowią szlaki rowerowe na terenach zielonych oraz parkingi rowerowe, w tym utrzymywane przez miasto strzeżone parkingi buforowe Strefy Parkowania, na których przewidziano możliwość nieodpłatnego pozostawienia rowerów.

Powstała w ciągu minionych kilkunastu lat infrastrukturę charakteryzują rozmaite rozwiązania techniczne i rozmaita jakość wykonania. Okoliczność ta stanowi okazję, by zdefiniować najważniejsze problemy związane z rozwojem tejże infrastruktury.

II Wybrane problemy związane z realizowaną infrastrukturą

1. Lokalizacja dróg rowerowych

Działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego w mieście kojarzą się w odbiorze społecznym, jak i w przekonaniu wielu decydentów, przede wszystkim z budową dróg rowerowych. Sam fakt występowania w danej ulicy drogi rowerowej nie przesądza tymczasem, iż stanowi ona faktyczne udogodnienie dla użytkowników jednośladów, a liczba kilometrów ścieżek, choćby znacząca, nie przesądza jeszcze, iż dane miasto można określić mianem miasta przyjaznego dla rowerzystów. Doświadczenia zachodnioeuropejskie wskazują

⁴ Poznań – miasto dla rowerów? Raport o komunikacji rowerowej podsumowujący 2005 r., Sekcja Rowerzystów Miejskich, <http://www.srm.eco.pl/>

wręcz, że budowę drogi rowerowej należy traktować jako ostateczność, gdy zapewnienie w inny sposób dogodnych warunków dla ruchu rowerowego na danej trasie nie jest możliwe. Zbędna jest w szczególności realizacja dróg rowerowych w ulicach o ruchu uspokojonym, z realnym ograniczeniem prędkości do 30 km/h. W tego rodzaju ulicach – o ile są one jednokierunkowe - pożądane jest jedynie wyznaczanie kontrapasów rowerowych celem zapewnienia możliwości poruszania się jednośladami w obu kierunkach.

Wspomniane doświadczenia zachodnioeuropejskie nie zawsze znajdowały przełożenie na realizowane w Poznaniu w minionych latach inwestycje rowerowe. Konsekwencją tego stanu rzeczy była budowa kilku odcinków dróg rowerowych, które uznać należy za całkowicie zbędne z uwagi na niewielkie natężenie ruchu samochodów w danych ulicach, obsługujących jedynie ruch lokalny (ul. Strzałkowska, ul. Św. Leonarda). Nie ulega wątpliwości, iż powstanie tych odcinków, aczkolwiek poprawiło statystyki w zakresie łącznej długości dróg rowerowych w mieście, było w najlepszym razie obojętne dla rozwoju komunikacji rowerowej w mieście. Przykłady te wskazują, iż obok częstych wciąż w polskich miastach przypadków nieuwzględniania dróg rowerowych w miejscach, w których winny one powstać, wskazać też można przypadki „nadgorliwości” w tworzeniu ścieżek.

Kolejną ważną kwestią wiążącą się z szeroko rozumianą lokalizacją dróg rowerowych jest wybór priorytetów w zakresie realizowanych inwestycji. W ciągu minionych kilkunastu lat zaobserwować można było niekiedy w Poznaniu tendencję do budowy ścieżek niekoniecznie tam, gdzie są one najbardziej potrzebne, ale tam, gdzie można było je najłatwiej wykonać. Oczywiście, ze wszech miar pożądane jest wykorzystanie niskonakładowych możliwości realizacji dróg rowerowych, w szczególności poprzez adaptację szerokich chodników, jednakże tworzenie układu tras rowerowych nie może ograniczać się do tego rodzaju działań.

Mimo wykonania w Poznaniu w minionych latach parudziesięciu kilometrów dróg rowerowych, wybór tychże odcinków był – jak się wydaje - w dużej mierze przypadkowy i nie wynikał z realizacji spójnego planu budowy ścieżek. Nie ulega wątpliwości, iż w celu tworzenia infrastruktury dla rowerów wykorzystywać należy wszelkie okazje w postaci inwestycji drogowych i remontów dróg. Pozostałe realizowane ścieżki, tworzone od podstaw, powinny jednakże powstawać w kolejności uwzględniającej ich znaczenie dla układu komunikacyjnego.

2. Nawierzchnia ścieżek

Jakość nawierzchni dróg rowerowych należy do czynników mających kluczowy wpływ na warunki ruchu rowerowego w mieście. Kwestię tę rozpatrywać należy w dwóch głównych aspektach – jakości z uwagi na zastosowane materiały oraz jakości utrzymania.

W 2003 r. 52,9% poznańskich dróg rowerowych posiadało nawierzchnię bitumiczną, 38,2% nawierzchnię z kostki, a 8,3% z płyt chodnikowych. Pozostałe odcinki posiadały nawierzchnię betonową lub gruntową⁵. Ścieżki o nawierzchni bitumicznej to w dużej mierze ciągi pieszo-rowerowe powstałe w drodze adaptacji chodników powstałych jeszcze w okresie PRL, a także drogi rowerowe w formie pasów dla rowerów (w tym kontrapasów). Ścieżki budowane od podstaw w latach 90 otrzymywały z kolei przeważnie nawierzchnię z kostki

⁵ M. Beim, Problemy ruchu rowerowego w Poznaniu, praca magisterska pod kierunkiem prof. Waldemara Ratajczaka, WNGiG UAM, Poznań 2003, www.beim.hti.pl

betonowej. W ciągu minionych kilku lat nowe odcinki otrzymywały natomiast w niektórych przypadkach nawierzchnię bitumiczną, w innych zaś z kostki.

Porównanie poznańskich dróg rowerowych z punktu widzenia zastosowanej nawierzchni wypada zdecydowanie na korzyść asfaltu. Podczas gdy na ścieżkach o nawierzchni z kostki często już po krótkim okresie użytkowania powstają nierówności, to odcinki asfaltowe charakteryzuje o wiele większa trwałość. Nierówności na odcinkach wybudowanych z kostki wynikają zarówno z niskiej jakości wykonawstwa, zastosowania podbudowy nie przystosowanej do występujących obciążeń (dewastacja nawierzchni ścieżek powodowana jest często przez poruszające się po nich pojazdy wykonujące prace porządkowe) jak i z istoty zastosowanego materiału (np. większej podatności na erozję).

Jak wynika z raportu Umwelt- und Prognose – Institut e.V. „UPI-Bericht 41“ rowerzysta poruszający się po nawierzchni z kostki napotyka opory toczenia o 30% (dotyczy kostki bezfazowej) lub o 40% (dotyczy kostki fazowanej) większe niż w przypadku nawierzchni asfaltowej⁶. Oznacza to, iż zastosowanie tego rodzaju nawierzchni nie tylko znacząco obniża komfort jazdy, ale jednocześnie powoduje istotne zmniejszenie konkurencyjności roweru w porównaniu z innymi środkami lokomocji. Jak podkreśla się w fachowej literaturze, z przytoczonych względów kostka powinna być stosowana do budowy dróg rowerowych jedynie w wyjątkowych wypadkach⁷.

Na rzecz stosowania na ścieżkach nawierzchni z kostki podnoszony bywa niekiedy argument, iż pod drogą rowerową ułożona jest infrastruktura podziemna, do której zapewniony powinien zostać łatwy dostęp. Argument ten uznać należy jednakże za nietrafny, albowiem zgodnie z § 140 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁸ „umieszczenie w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (...) nie może przyczyniać się do (...) zmniejszenia wartości użytkowej drogi”. Przepis ten jednoznacznie wskazuje, że interes użytkowników dróg winien mieć pierwszeństwo przed interesem podmiotów, w których gestii pozostaje infrastruktura podziemna. Warto również podkreślić, iż nawierzchnia bitumiczna jest tańsza w realizacji i utrzymaniu niż nawierzchnia z kostki.

Powyższe okoliczności oraz naciski społeczne sprawiły, iż w ostatnim czasie coraz więcej projektów poznańskich dróg rowerowych uwzględnia bitumiczną nawierzchnię ścieżek, co stwarza szansę na poprawę jakości powstającej infrastruktury rowerowej.

Pamiętać należy wszakże, iż na jakość istniejących ścieżek istotny wpływ ma nie tylko rodzaj nawierzchni, ale też jej utrzymanie. Zaniedbania w tym zakresie zniechęcają do korzystania z jednośladów. Powodują one również niewątpliwie, iż wielu rowerzystów – wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁹ – korzysta z jezdni, nie zaś z biegnącej wzdłuż niej drogi rowerowej.

Coraz częstsze stosowanie nawierzchni bitumicznej skłania do zastanowienia nad jej pożądaną barwą. W Poznaniu nawierzchnię bitumiczną barwy czerwonej otrzymały dotąd drogi rowerowe przy ul. Dolna Wilda (2001 r.), Prymasa A. Hłonda (2002 r.) oraz Św. Leonarda (2003 r.). W pozostałych przypadkach zastosowano natomiast asfalt naturalnej barwy. Analizując kwestię barwy nawierzchni uznać należy stosowanie na szerszą skalę

⁶ www.upi-institut.de/upi41.htm

⁷ Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury „Postaw na rower”, Kraków 1999, C.R.O.W. / ZG PKE, s. 139.

⁸ Dz.U. Nr 43, poz. 430

⁹ t.j. Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 ze zm.

czerwonego asfaltu za niecelowe z uwagi na dużo wyższy niż w przypadku jego tradycyjnej barwy koszt realizacji. Względy bezpieczeństwa przemawiać mogą jedynie za stosowaniem asfaltu barwy czerwonej na niektórych fragmentach ścieżek. W tym kierunku podążył też prawodawca, przewidując w punkcie 7.11. załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹⁰, iż w miejscach, w których rowerzyści mogą nie być widoczni z dostatecznej odległości, dopuszcza się dodatkowe oznaczenie powierzchni przejazdów dla rowerzystów zlokalizowanych pomiędzy skrzyżowaniami barwą czerwoną.

3. Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną

Coraz bardziej powszechne od kilku lat stosowanie akomodowanej sygnalizacji świetlnej oprócz niewątpliwych korzyści w postaci poprawy płynności ruchu drogowego, wiąże się zarazem w wielu przypadkach – z uwagi na niewłaściwe rozwiązania projektowe – z istotnym pogorszeniem sytuacji rowerzystów na skrzyżowaniach.

W Poznaniu pogorszenie warunków ruchu rowerowego związane z budową lub modernizacją sygnalizacji nastąpiło zarówno na skrzyżowaniach, na których ruch ten odbywa się po jezdni na zasadach ogólnych, jak również na skrzyżowaniach, przez które przebiegają drogi rowerowe. W pierwszym przypadku przyczyną tego stanu rzeczy było umieszczenie pod jezdniami detektorów nie wykrywających rowerów. O ile przy dużym natężeniu ruchu samochodów brak detekcji ruchu rowerowego na jezdniach nie powoduje zwykle faktycznych utrudnień dla użytkowników jednośladów, to poza godzinami szczytu (zwłaszcza w porze nocnej) czy też na wyjazdach z mniej uczęszczanych ulic niejednokrotnie zdarza się, iż rowerzyści bezskutecznie oczekują na zielone światło.

Utrudnienia występujące na skrzyżowaniach ze ścieżkami rowerowymi wynikają natomiast z jednej strony z długiego czasu oczekiwania na zielone światło, z drugiej strony z występowania przed przejazdami dla rowerzystów detektorów ręcznych w postaci przycisków. Na stosowanie na ścieżkach tego rodzaju detektorów zezwalają wprawdzie postanowienia załącznika nr 3 do przywołanego wcześniej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., jednakże regulacja ta zasługuje na krytyczną ocenę. Detekcja ruchu rowerowego za pomocą przycisków stanowi nie tylko istotne utrudnienie w szczególności dla osób starszych, mniej sprawnych fizycznie, ale przede wszystkim stanowi przyczynę znaczących opóźnień na skrzyżowaniach, wydłużając czas podróży rowerem na danej trasie. Nie brak w Poznaniu skrzyżowań, których pokonanie wymaga włączenia przez rowerzystę nawet 3 lub 4 przycisków. W literaturze przedmiotu podkreśla się tymczasem, iż *dla promocji ruchu rowerowego jest konieczne, aby sygnalizacja świetlna stała się naprawdę przyjazna dla rowerów. Nawet jeśli rowerzysta nie może otrzymać pierwszeństwa na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, to negatywny wpływ sygnalizacji świetlnej na bezpośrednio, bezpieczeństwo i wygodę powinien być zminimalizowany*¹¹.

Zwiększająca się z każdym rokiem liczba skrzyżowań z akomodowaną sygnalizacją świetlną, nie spełniającą wspomnianych wymagań, sprawiła, iż stosowane w tym zakresie rozwiązania spotkały się w Poznaniu z krytyczną oceną użytkowników jednośladów. Społeczne naciski przyczyniły się do tego, iż Zarząd Dróg Miejskich poszukiwać zaczął

¹⁰ Dz.U. Nr 220, poz. 2181

¹¹ Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury „Postaw na rower”, op. cit., s. 197.

innych, bardziej przyjaznych dla rowerzystów rozwiązań. Znaczącym krokiem w tym kierunku było oddanie do użytku w 2005 r. pierwszej sygnalizacji świetlnej wyposażonej w detektory wbudowane w nawierzchnię drogi rowerowej, wykrywające jednoślady przed przejazdami dla rowerzystów (skrzyżowanie ul. Piłsudskiego i ul. Sremskiej). Detektory tego rodzaju uwzględnione zostały również w projektach kilku kolejnych sygnalizacji świetlnych, oczekujących obecnie na realizację.

4. Parkowanie rowerów

Tworzenie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów tylko w części stanowi zadanie władz publicznych, w pozostałym zakresie zależy natomiast od inicjatywy innych podmiotów, np. placówek handlowych. Kluczowe znaczenie dla warunków ruchu rowerowego w mieście mają jednakże parkingi rowerowe na terenach publicznych. Brak możliwości zaparkowania rowerów w najważniejszych punktach miasta może zniechęcać do korzystania z jednośladów w równym stopniu co brak dróg rowerowych.

Kwestii parkowania rowerów poświęcano w Poznaniu w minionych latach stosunkowo niewiele uwagi, a niektóre działania w tym zakresie nie mogły przynieść oczekiwanych efektów. Przykład stanowią mogą ustawione kilka lat temu przed Urzędem Miasta stojaki rowerowe, na których nie dało się nawet ustawić jednośladów. Jedynym udanym przedsięwzięciem na większą skalę było wspomniane już nieodpłatne udostępnienie dla rowerów parkingów buforowych Strefy Parkowania. Parkingi te są jednak oddalone od wielu ważnych celów podróży w centrum miasta i nie rozwiązały w kompleksowy sposób problemu braku miejsc postojowych dla rowerów.

W 2005 r. symbolicznym krokiem w kierunku poprawy wspomnianego stanu rzeczy była wymiana niefunkcjonalnych stojaków przed Urzędem Miasta na wzorcowe stojaki umożliwiające przypięcie nie tylko przedniego koła, ale też ramy jednoślada. Stosowanie tego rodzaju stojaków jest o tyle ważne, iż w razie przypięcia jedynie przedniego koła złodziej może koło to odkręcić i oddalić się z pozostałymi, wartymi o wiele więcej elementami roweru. Stojaki umożliwiające przypięcie ramy pojazdu są też wygodniejsze dla samych użytkowników. Kolejną ważną deklaracją na rzecz poprawy sytuacji parkingowej była obietnica PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., iż przy okazji modernizacji poznańskiego węzła kolejowego umieszczone zostaną na przebudowywanych stacjach stojaki dla rowerów. Inicjatywy te, o ile w ślad za nimi podjęte zostaną kolejne podobne działania, stwarzają szansę na stopniową poprawę warunków parkowania rowerów w Poznaniu.

III Działania organizacji pozarządowych na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej

Rozwój infrastruktury rowerowej w wielu polskich miastach jest ściśle powiązany z aktywnością lokalnych organizacji społecznych zabiegających o wdrażanie przyjaznych dla rowerzystów rozwiązań. Organizacje tego rodzaju, działające w wielu dużych miastach, stawiają sobie za cel z jednej strony oddziaływanie na władze publiczne, w tym wskazywanie pożądanых rozwiązań, jak i szeroko rozumianą promocję ruchu rowerowego. Najważniejsze lokalne organizacje zajmujące się miejskim ruchem rowerowym, skupione są w Ogólnopolskiej Sieci „Miasta dla rowerów”¹².

¹² <http://www.rowery.org.pl/>

Stowarzyszeniem, które za główny cel stawia sobie rozwój komunikacji rowerowej w Poznaniu, jest Sekcja Rowerzystów Miejskich, założona w 1993 r. przez grupę studentów i młodych pracowników nauki. SRM działała początkowo w ramach Okręgu Wielkopolskiego Polskiego Klubu Ekologicznego, a od 1997 r. stanowi samodzielne stowarzyszenie zabiegające o uczynienie Poznania miastem przyjaznym dla rowerów.

W pierwszych latach działalności głównym zadaniem Sekcji Rowerzystów Miejskich było wywołanie zainteresowania władz samorządowych, jak i opinii publicznej problemami ruchu rowerowego i przekonanie władz do samej potrzeby rozwoju tej formy transportu. W tym celu SRM organizowała w szczególności demonstracje rowerowe, często połączone z przejazdem korowodu rowerzystów przez centrum miasta, kierowała do miejskich decydentów petycje, organizowała konferencje i starała się zainteresować warunkami ruchu rowerowego środki masowego przekazu.

Zmiana podejścia władz samorządowych do problemów ruchu rowerowego, którą zaobserwować można było w minionych latach, przejawiająca się w tym, iż sens budowy dróg rowerowych i innych udogodnień dla jednoślądów nie jest już kwestionowany, sprawił, iż oddziaływanie stowarzyszenia dotyczy w coraz większym stopniu szczegółowych rozwiązań planowanych dla poszczególnych ulic lub obszarów miasta. W miarę rozwoju infrastruktury rowerowej w mieście Sekcja Rowerzystów Miejskich zabiega coraz częściej nie tylko o to, by trasy rowerowe w ogóle powstawały (choć nadal zdarzają się niestety przykłady pomijania potrzeb ruchu rowerowego podczas ważnych inwestycji i remontów), ale przede wszystkim o ich jakość. Dotychczasowe formy aktywności stowarzyszenia zostały zatem uzupełnione m.in. o opiniowanie projektów inwestycji drogowych, udział w postępowaniach administracyjnych i zgłaszanie wniosków i uwag do projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Dokonując przeglądu rezultatów działań stowarzyszenia w ciągu minionych kilkunastu lat stwierdzić należy, iż mimo nieuwzględnienia szeregu postulatów, wywarły one znaczący wpływ na rozwój infrastruktury rowerowej w mieście. Przejawiał się on w szczególności w doprowadzeniu do powstania wielu odcinków dróg rowerowych (m.in. ul. Dąbrowskiego od ul. Żeromskiego do ul. Szpitalnej, ul. Prymasa A. Hłonda, „trasa średnicowa” – ul. Mieszka I i ul. Szeligowskiego, i inne), realizacji wielu drobnych ułatwień (np. obniżenia krawężników, poprawy oznakowania), a w ostatnim czasie także poprawy jakości projektów nowych odcinków (np. poprzez zastąpienie nawierzchni z kostki nawierzchnią bitumiczną i uwzględnienie detektorów wbudowanych w nawierzchnię ścieżek).

Doświadczenia kilkunastu lat działalności SRM, jak i doświadczenia podobnych organizacji działających w innych miastach wskazują, iż połączenie dobrej woli władz samorządowych oraz zaangażowania lokalnych inicjatyw społecznych przynieść może wymierne efekty w postaci tworzenia dobrej jakości infrastruktury dla ruchu rowerowego. Pożądane jest przy tym nadanie tej współpracy formalnych ram, które zapewnić może procedura audytu rowerowego. Audyt ten polega na obowiązkowej społecznej ocenie wszelkich projektów rozwiązań komunikacyjnych, mających wpływ na ruch rowerowy, pod kątem ustalonych standardów jakościowych. Procedura taka, wzorowana na doświadczeniach zachodnioeuropejskich, obowiązuje już w Krakowie, gdzie wprowadzona została na mocy zarządzenia prezydenta miasta. Podmiotem, któremu powierzono wykonywanie w Krakowie audytu rowerowego, jest Polski Klub Ekologiczny. Audyt rowerowy służy nie tylko podniesieniu jakości realizowanych inwestycji, ale też sprawia, iż sami użytkownicy jednoślądów, reprezentowani przez działające na ich rzecz organizacje, zyskują realny wpływ na kształt przeznaczanej dla nich infrastruktury.

W Poznaniu nie udało się dotąd nakłonić władz samorządowych do wprowadzenia audytu rowerowego, jednakże jego namiastką jest przekazywanie Sekcji Rowerzystów Miejskich do zaopiniowania coraz większej liczby projektów dróg rowerowych.

Oprócz działań na rzecz rozwoju infrastruktury dla rowerów niezwykle ważnym polem aktywności rowerowych organizacji pozarządowych jest promocja komunikacji rowerowej, w szczególności poprzez organizację różnego typu imprez adresowanych do miłośników jednośladów. W kalendarzu poznańskich imprez rowerowych ważne miejsce zajmuje organizowane co roku powitanie wiosny, którego program oprócz wspólnego przejazdu przez centrum miasta czy też konkursów obejmuje też topienie nietypowej marzanny, symbolizującej wybrany problem związany z ruchem rowerowym (w minionych latach były to m.in. sygnalizator z przyciskiem, makieta kostki betonowej, kukła złodzieja rowerów i niefunkcjonalny stojak rowerowy na przednie koło). Od kilku lat w rowerowym powitaniu wiosny uczestniczą przedstawiciele władz miasta (w latach 2004-2006 prezydent Poznania), których obecność stanowi okazję do dyskusji na temat perspektyw rozwoju komunikacji rowerowej w Poznaniu.

Podsumowanie

Mimo iż Poznaniowi daleko jeszcze do miast o rozwiniętej infrastrukturze rowerowej, dotychczasowe doświadczenia w zakresie jej realizacji wydają się cenne z uwagi na możliwość wykorzystania ich zarówno podczas dalszego rozwoju tejże infrastruktury w stolicy Wielkopolski, jak i w innych miastach. Doświadczenia te wskazują, iż rozwój ruchu rowerowego wymaga zarówno konsekwencji (działania połowiczne, np. budowa ścieżek tylko tam, gdzie można je najłatwiej wykonać, nie przynoszą oczekiwanych efektów), jak i szczególnej dbałości o jakość realizowanych inwestycji. Wskazują one również na korzyści wynikające ze współpracy władz samorządowych z dysponującymi odpowiednim doświadczeniem organizacjami pozarządowymi.

Ze względu na szereg zalet komunikacji rowerowej, staje się ona, mimo wielu ograniczeń, coraz popularniejszą formą lokomocji. Uczynienie polskich miast przyjaznymi dla rowerów jest niewątpliwie uzasadnione nie tylko względami ekologicznymi i koniecznością odciążenia układu komunikacyjnego, ale też odpowiadałoby coraz większemu zapotrzebowaniu społecznemu. O ile władze samorządowe skorzystają z najlepszych wzorców w zakresie projektowania i budowy infrastruktury dla rowerów, jest szansa, iż pod względem warunków ruchu rowerowego polskie miasta coraz bardziej przypominać będą miasta zachodnioeuropejskie.