

**ELŻBIETA SKÓRSKA
ANNA KIEPAS-KOKOT**

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W SZCZECINIE NA TLE INNYCH POLSKICH MIAST

Abstract: Development of Bicycle Infrastructure in Szczecin in the Background of other Polish Cities. In Polish cities, bicycle following in many European cities' footsteps, becomes more and more important alternative means of transport, but an essential impediment in its popularisation among inhabitants is a poor cycle infrastructure. Szczecin belongs to cities with very good conditions for bicycle travels. 70 km of cycle paths are in Szczecin at present, and a half of them were built in 2004-2009 years. 77% of cycle paths are situated in left riverside part of the city. More than 10 km of cycle paths will be create till 2013, and path connecting left with right parties of Szczecin will be the most important. Localisation of new designed bicycle stands is determined. An association 'Rowerowy Szczecin' fulfils an extraordinary social role in development of cycle infrastructure in Szczecin. It co-operates with the city authorities, jointly forming coherent path system thanks to marking out special bicycle lanes on the existing roads in the city. In comparison with such Polish cities as Cracow, Wrocław, Gdańsk, Poznań or Warsaw the current cycle infrastructure of Szczecin is worse expended, but favourable atmosphere is for its accelerated development.

Wstęp

W wielu miastach Europy rower jest ważnym środkiem transportu wykorzystywanym do dojazdów do pracy i szkoły, a udział podróży rowerowych osiąga 30%, jak w Amsterdamie czy nawet 40%, jak w Kopenhadze i Groningen^{1,2}. Jako głównego środka transportu w miastach europejskich roweru używa 45 mln osób. We włoskim mieście Bolzano licznik zainstalowany na jednej z głównych dróg rowerowych zarejestrował ponad milion rowerzystów przejeżdżających w ciągu 6 miesięcy. Miasta europejskie wprowadzające politykę transportu ekologicznego zachęcają mieszkańców do korzystania z rowerów, rozwijając sieci dróg i ulep-

¹ Dekoster, Schollaert (2000).

² Wesołowski (2008a), s. 139-147.

szając parkingi rowerowe. Każdy cyklista na drodze przyczynia się bowiem do zmniejszenia emisji spalin, zatłoczenia, poziomu hałasu oraz poprawy zdrowia mieszkańców. Oznacza to także poważne oszczędności w budżecie miasta, co wiąże się ze zmniejszeniem środków finansowych na naprawy drogowe, a także opiekę medyczną³. Rower pozwala nawet osobom średnio sprawnym poruszać się po gęsto zabudowanym mieście znacznie szybciej niż publicznym transportem czy samochodem. Ma wiele zalet samochodu, a jednocześnie pozbawiony jest sporej części jego wad, ponieważ jest tani w utrzymaniu i nie zajmuje wiele miejsca, utrwała przyzwyczajenie do podróży na relatywnie krótkie dystanse. Inwestowanie w transport rowerowy jest o wiele bardziej efektywne dla gospodarowania przestrzenią miejską⁴. Poza oczywistymi korzyściami ekonomicznymi (zmniejszenie wydatków na samochód w budżetach gospodarstw domowych, zmniejszenie liczby godzin pracy straconych w korkach, zmniejszenie wydatków na ochronę zdrowia dzięki efektom regularnego uprawiania ćwiczeń) warto wymienić korzyści polityczne (zmniejszenie uzależnienia energetycznego, oszczędność nieodnawialnych bogactw naturalnych) oraz społeczne: demokratyzacja sposobów przemieszczania się, większa autonomia i dostępność całej infrastruktury dla dzieci, młodzieży i seniorów). Infrastruktura rowerowa poza siecią uliczną, choć kosztowna, jest politycznie niekonfliktowa. Aby dobrze funkcjonowała, musi obsługiwać śródmieście i gęsto zabudowane dzielnice⁵. Rower jest najbardziej przyjaznym dla środowiska środkiem transportu. Wynika to z jego wyjątkowej efektywności energetycznej. Zużywając w jednostce czasu tyle samo energii co pieszy, na równym i płaskim odcinku drogi rowerzysta porusza się od niego czterokrotnie szybciej. Oznacza to, że wyruszając z tego samego miejsca pieszy i rowerzysta w ciągu kwadransa pokonają odpowiednio 1 i 4 km, zaś obszar dostępny dla rowerzysty ma powierzchnię aż szesnastokrotnie większą. Ta różnica nie pociąga za sobą w ogóle emisji spalin, hałasu, zajęcia terenu ani kosztownych inwestycji⁶. Przez promocję i rozwój transportu rowerowego ograniczana jest uciążliwość transportu dla mieszkańców i środowiska – tym samym podwyższana jest jakość życia. Amsterdam, Barcelona, Brema, Kopenhaga, Edynburg, Ferrara, Graz oraz Strasburg stosują system zachęt, który preferuje wykorzystanie rowerów, z jednoczesnym wprowadzeniem restrykcji związanych z korzystaniem z samochodów w centrum miasta.

Niestety, w polskich miastach średni udział podróży rowerowych w ogóle podróży wynosi zaledwie 1-2%⁷, co wynika ze słabo rozwiniętej i niespójnej infrastruktury rowerowej, małej liczby dróg i niemal całkowitego braku parkingów rowerowych⁸. Według brytyjskich badań bezpieczeństwa ruchu, szczególnie kobiety dojeżdżające do pracy rowerami preferują drogi maksymalnie odseparowane od ruchu samochodowego⁹.

³ Szwed, Maciejewska (2009), s. 1-28.

⁴ Swolkień (2009), s. 1-48.

⁵ Wesółowski (2008a), s. 139-147.

⁶ Hyla (2006), s. 1-54.

⁷ Kopta (2009).

⁸ Wesółowski (2008b), s. 1-26.

⁹ Garrard *et al.* (2008), s. 55-59.

Dzięki polityce Unii Europejskiej zawartej w Białej Księdze¹⁰ propagującej zrównoważony system transportu polskie miasta mają szansę nadrobić te zaległości względem innych europejskich miast, ponieważ powinien być on planowany w sposób minimalizujący negatywne skutki dla środowiska (ograniczenie emisji CO₂) m.in. przez tworzenie lepszych warunków do jazdy na rowerze w miastach. Warto też wspomnieć o nowym ekologicznym trendzie architektów i urbanistów w zakresie projektowania centrów miast, który wiąże się z ograniczeniem ruchu samochodowego po to, aby zwiększyć przestrzeń dla życia mieszkańców¹¹. Według Gehla przestrzeń publiczna miasta powinna być przeznaczona dla ludzi, a nie samochodów. Infrastruktura rowerowa doskonale wkomponowuje się w ten nowy trend planowania i projektowania miast.

Prezentowana praca ma na celu porównanie kilku dużych polskich miast pod kątem uwarunkowań sprzyjających rozwojowi transportu rowerowego i rzeczywistego stanu infrastruktury rowerowej, ze szczególnym uwzględnieniem dystansu, jaki dzieli Szczecin od innych polskich miast w tym zakresie. Postępowanie badawcze zmierzające do realizacji założonego celu, oparto na analizie porównawczej warunków klimatycznych, danych demograficznych i poziomu obciążenia ruchem pojazdów samochodowych oraz kształtu polityki miejskiej wobec rowerzystów i postępu w rozwoju infrastruktury rowerowej w Szczecinie na tle innych wybranych miast. Zidentyfikowane uwarunkowania i wyniki analizy stanu infrastruktury rowerowej Szczecina posłużyły do przeprowadzenia analizy SWOT, wskazującej na szanse i zagrożenia dalszego rozwoju ruchu rowerowego w Szczecinie.

1. Cechy prawidłowej infrastruktury rowerowej

Dobra praktyka tworzenia infrastruktury rowerowej i organizacji ruchu rowerowego opiera się na spełnieniu pięciu wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej *CROW* opublikowanej w podręczniku jej projektowania¹² i dostosowanej do polskich warunków przez *PARP* (2008)¹³.

Według tych zasad należy dążyć do spełnienia wymogów określonych jako:

- spójność – tworzy całość łączącą ze sobą wszystkie źródła i cele podróży rowerzystów;
- bezpośredniość – oferuje optymalną drogę przejazdu ze względu na długość trasy i czas jej przejazdu;
- bezpieczeństwo – gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego rowerzystów oraz innych użytkowników dróg;
- atrakcyjność – zaprojektowana i tak dopasowana do otoczenia, że jazda na rowerze zapewnia względnie większą atrakcyjność w porównaniu z innymi środkami transportu;
- wygoda – umożliwia szybki i wygodny przepływ ruchu rowerowego.

¹⁰ *Biała Księga* (2011), s. 1-35.

¹¹ Gehl (2009), s. 1-200.

¹² *CROW* (1999), s. 1-310.

¹³ *PARP* (2008), s. 1-12.

Tabela 1

Elementy infrastruktury rowerowej w mieście

Nazwa	Cechy
Droga dla rowerów	Wyraźnie wyodrębniona, przebiega niezależnie od dróg publicznych i niepublicznych, np. przez parki, lasy, brzegi i bulwary cieków, w otoczeniu linii kolejowych
Ścieżka rowerowa	Stanowi element pasa drogowego
Droga pieszo-rowerowa	Z wydzielonymi pasami dla pieszych i rowerzystów lub z ruchem mieszanym
Pas ruchu dla rowerów	Część jezdni wyraźnie oznaczona na jezdni z przeznaczeniem do jazdy rowerem
Kontrapas rowerowy	Na ulicy jednokierunkowej, ruch rowerowy odbywa się w kierunku przeciwnym do obowiązującego wszystkie pojazdy
Przejazd dla rowerów	Powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi
Śluza rowerowa	Oznakowany obszar na wlocie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną przed linią zatrzymań dla samochodów, skąd rowerzyści mogą na zielonym świetle przemieszczać się z tarczy skrzyżowania jako pierwsi przed innymi pojazdami
Łącznik rowerowy	Krótki odcinek wydzielonej drogi rowerowej, umożliwiający przejazd rowerem, np. przez koniec ulicy ślepej dla samochodów, podwórko, pasaż
Ulica przyjazna dla rowerów ulica o ruchu uspokojonym	Ulica, w której prędkość miarodajna nie przekracza 30 km/h, odpowiednio oznaczona znakiem i wyposażona w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi spowalniające, małe ronda)
Trasa rowerowa	Czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, łączący funkcjonalnie poszczególne części miasta, obejmuje wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu i inne odcinki mogące być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów; trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg; w skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) równoległe drogi rowerowe (np. po dwóch stronach jezdni czy rzeki) lub ulice o ruchu uspokojonym
Węzeł rowerowy	Przecięcie dwóch lub więcej głównych tras rowerowych lub trasy głównej i tras zbiorczych; zespół skrzyżowań dróg rowerowych, łączników i ulic przyjaznych dla rowerów tworzących te trasy oraz innych rozwiązań umożliwiających skomunikowanie wszystkich elementów przecinających się tras i obszarów przylegających do węzła
Stojak rowerowy	Urządzenie techniczne trwale przytwierdzone do podłoża, umożliwiające bezpieczne i wygodne oparcie i przymocowanie roweru przez użytkownika przy pomocy zapięcia
Przechowalnia rowerowa	Pomieszczenie, urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru na odpowiedzialność właściciela lub operatora przechowalni

Parking rowerowy	Wydzielona powierzchnia do ustawienia rowerów z zestawem stojaków zlokalizowane zwykle w pobliżu szkół, miejsc pracy, dworców kolejowych, w rejonie centrów handlowych, przy węzłach komunikacyjnych itp.
Rower publiczny, miejski, wypożyczalnia rowerów	System miejski umożliwiający korzystanie z rowerów udostępnianych przez miasto lub prywatnego przedsiębiorcę.

Źródło: Hyla (2004), s. 1-43; Brzeziński *et al.* (2009), s. 1-74.

Wszystkie te wymogi powinny być uwzględnione jednocześnie na poziomie projektowania trasy i jej wariantów, całej sieci rowerowej, poszczególnych tras i jej odcinków, a także konkretnych rozwiązań technicznych (nawierzchni, skrzyżowań, przejazdów i kontrapasów). W praktyce holenderskiej przyjmuje się, że jeżeli co najmniej jeden z tych głównych wymogów nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana. Najważniejsze elementy infrastruktury rowerowej wyszczególniono w tab. 1.

Wyróżnia się trzy kategorie tras rowerowych:

- **Trasy główne** łączące wszystkie główne obszary miasta, głównie międzydzielnicowe.
- **Trasy zbiorcze i łącznikowe** łączące osiedla i inne ważne punkty z trasami głównymi i węzłami oraz trasy główne ze sobą; uzupełniają sieci tras głównych i rozprawdzają ruch rowerowy w obrębie dzielnic.
- **Trasy lokalne (dojazdowe)** to wszystkie pozostałe użytkowe trasy rowerowe.

2. Uwarunkowania komunikacji rowerowej w wybranych miastach

Analizując możliwości zwiększenia ruchu rowerowego w mieście, zwraca się uwagę na różne aspekty związane z warunkami klimatycznymi, istniejącym stanem dróg oraz komunikacji publicznej, dostępnością środków finansowych, mentalnością mieszkańców, względami organizacyjnymi, czy wreszcie polityką rządzących lokalnych władz. Biorąc pod uwagę warunki klimatyczne, można stwierdzić, że Szczecin jest w wyjątkowo dobrej sytuacji (tab. 2). Średnia temperatura roczna jest wyższa niż w innych dużych polskich miastach, a nawet w Kopenhadze, uznanej za miasto najbardziej 'przyjazne rowerom' w Europie¹⁴. W Szczecinie jest mniej, niż w innych dużych polskich miastach, dni o temperaturze ujemnej, względnie mało dni deszczowych, a także mało dni z pokrywą śnieżną. Warunki klimatyczne są więc dla rowerzystów potencjalnie lepsze niż w miastach europejskich uznanych za typowo rowerowe, np. Kopenhaga, Amsterdam czy Berlin.

Stan motoryzacji w mieście może mieć wpływ na udział transportu rowerowego w podróży, co przekłada się na przyjazność infrastruktury dla rowerzystów. W analizowanych dużych polskich miastach, z wyjątkiem Warszawy, na 1000 osób przypada od 538 do 647 samochodów, przy czym Szczecin plasuje się pod tym względem na ostatniej pozycji (tab. 3).

¹⁴ Brzeziński, Jesionkiewicz-Niezińska (2010), s. 1-46.

Tabela 2

Warunki klimatyczne w wybranych miastach Polski i Europy
ważne z punktu widzenia rowerzystów

Miasto	Średnia temperatura (°C)	Liczba dni poniżej 0°C	Opady (mm)	Liczba dni z deszczem > 0,1 mm	Liczba dni z pokrywą śnieżną
Gdańsk	7,5	119	600	222	66
Kraków	7,7	120	669	186	55
Łódź	8,4	109	550	188	55
Poznań	8,1	109	513	159	45
Szczecin	8,8	87	530	163	30
Warszawa	7,5	117	550	158	55
Wrocław	8,2	103	583	155	40
Amsterdam	9,9	50	831	214	25
Berlin	8,9	97	590	225	49
Kopenhaga	7,8	85	640	251	51

Źródło: Opracowano na podstawie danych źródłowych dostępnych na stronach internetowych <http://www.weatherbase.com>, <http://www.climatetemp.info>, <http://www.worldclimate.com>.

Średnia prędkość ruchu samochodowego w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego wynosi od 19 km/h (Poznań) do 24 km/h (Gdańsk), a popołudniowego – odpowiednio od 20 km/h do 27 km/h. Jeśli założyć średnią prędkość roweru ok. 20 km/h, to podane w tabeli wartości powinny być czynnikiem zachęcającym mieszkańców do podróży rowerowych w badanych miastach, tym bardziej, że na razie trudno znaleźć przesłanki mogące świadczyć o poprawie sytuacji pod tym względem.

Tabela 3

Wybrane dane dotyczące powierzchni, ludności oraz motoryzacji
w analizowanych polskich miastach

Miasto	Powierzchnia (km ²)	Ludność (tys. osób)	Liczba samochodów na 1000 osób	Średnia prędkość ruchu samochodowego w centrum (km/h)	
				w godz. 6.00 – 9.00	w godz. 16.00 – 18.00
Warszawa	517	1 715	1 189	21	21
Kraków	327	755	564	21	21
Wrocław	293	632	647	22	22
Poznań	262	554	638	19	20
Gdańsk	262	457	586	24	27
Szczecin	301	406	538	22	25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (2010) oraz raportu prezentowanego na stronie internetowej www.korkowo.pl.

3. Stan infrastruktury rowerowej Szczecina i analiza SWOT

W granicach Szczecina funkcjonuje 52 km ścieżek rowerowych oraz 18 km wspólnych dróg dla pieszych i rowerów¹⁵. Najwięcej, bo aż 77% jest ich w lewobrzeżnej części miasta, niewiele zaś w dzielnicach Północ i Prawobrzeże (ryc. 1 – kolorowa wkładka, s. 22). W większości przypadków są one dwukierunkowe i wydzielone poza jezdnię. Brakuje parkingów rowerowych oraz innych elementów ułatwiających poruszanie się rowerzystom po mieście. Szczegółową inwentaryzację całej infrastruktury rowerowej Szczecina wraz z krytycznymi uwagami wykonało Stowarzyszenie 'Rowerowy Szczecin'¹⁶, które jako organizacja pozarządowa działa w mieście wyjątkowo prężnie, efektywnie współpracując z władzami miasta. W ostatnich latach w Szczecinie wzorem innych miast europejskich i polskich zmieniono politykę związaną z rozwojem infrastruktury rowerowej, rezygnując z budowy nowych dróg, co jest rozwiązaniem kosztownym i nie zawsze spełniającym oczekiwania użytkowników, na rzecz znacznie tańszego rozwiązania polegającego na wydzieleniu w obszarach jezdni pasów i kontrapasów rowerowych.

W tab. 4 przedstawiono analizę SWOT porządkującą informacje dotyczące infrastruktury rowerowej Szczecinie. Wynika z niej, że przy podobnych liczbowo mocnych i słabych stronach przeważają szanse nad potencjalnymi zagrożeniami. Spodziewanymi rezultatami realizacji celu związanego z rozwojem infrastruktury rowerowej w Szczecinie, wynikającymi z tej analizy będą: poprawa bezpieczeństwa drogowego, a przede wszystkim zmniejszenie liczby wypadków z udziałem rowerzystów, stopniowa likwidacja korków w godzinach szczytu, poprawa wizerunku miasta ekologicznego przez obniżenie stężenia CO₂, spalin i hałasu w mieście, poprawa jakości życia i zdrowotności mieszkańców, a także wzrost atrakcyjności turystycznej Szczecina.

Według opublikowanego planu rozwoju transportu w Szczecinie¹⁷ zakłada się zwiększenie ruchu rowerowego w podróżyach codziennych do 15% ogółu podróży, dzięki czemu zmniejszy się natężenie ruchu samochodowego w mieście. Drogi rowerowe w Szczecinie powstają na podstawie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*, które zawiera koncepcję „głównych ścieżek rowerowych”. W strefach śródmiejskich każda nowo budowana lub modernizowana ulica ma mieć rozwiązania rowerowe, szczególnie w postaci wyznaczania pasów rowerowych w jezdni, uspokojenia ruchu (do prędkości 30 km/h), otwierania ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach, budowy dróg rowerowych wzdłuż ulic, gdzie uspokojenie ruchu samochodowego jest niemożliwe, a także stosowania „przyjaznej rowerowi” sygnalizacji świetlnej przez tzw. pętle indukcyjne wykrywające rowery. Uwzględniono budowę nawierzchni dróg rowerowych z mas bitumicznych zamiast dotychczas stosowanej kostki betonowej, a także likwidację barier architektonicznych utrudniających poruszanie się po drogach rowerowych w postaci wysokich krawężników lub słupów energetycznych.

¹⁵ Raport (2010), s. 20.

¹⁶ Rowerowy Szczecin (2009a), s. 1-722.

¹⁷ Zintegrowany plan (2010), s. 31-33.

Tabela 4

Analiza SWOT dla infrastruktury rowerowej w Szczecinie

<p>Mocne strony (pozytywne czynniki wewnętrzne)</p> <p>Plan rozwoju transportu w Szczecinie*</p> <p>Rozpoczęte inwestycje drogowe uwzględniające drogi rowerowe**</p>	<p>Słabe strony (negatywne czynniki wewnętrzne)</p> <p>Silne przyzwyczajenie mieszkańców do samochodów</p> <p>Brak przyjętych standardów infrastruktury rowerowej</p>
<p>Szanse (pozytywne czynniki zewnętrzne)</p> <p>Korzystne warunki klimatyczne i topograficzne do transportu rowerowego</p> <p>Preferowanie rozwoju transportu zrównoważonego przez UE***</p> <p>Dobry przykład sąsiednich państw z 'rowerowymi miastami'</p> <p>Silne lobby rowerzystów, głównie 'Rowerowy Szczecin'</p> <p>Dużo młodzieży: 60 tys. studentów i 15 tys. uczniów szkół średnich</p> <p>Wzrastające zainteresowanie mieszkańców, świadomość ekologiczna i coraz większa ich dbałość o zdrowie</p>	<p>Zagrożenia (negatywne czynniki zewnętrzne)</p> <p>Ograniczona dostępność środków finansowych z zewnątrz</p> <p>Konflikty interesów z niektórymi grupami mieszkańców (np. z kupcami w centrum miasta)</p>

* *Zintegrowany plan* (2010), s. 31-33.

** *Raport* (2010), s. 20.

*** *Księga* (2011), s. 1-35.

Źródło: Opracowanie własne.

Opisane plany są konsekwentnie realizowane przez władze miasta zgodnie z deklaracjami¹⁸. Pierwszy pas rowerowy powstał w maju 2011 r. wzdłuż ulicy Piotra Skargi (fot. 1) od Ronda Giedrojcia do Jasnych Błoni, co znacznie ułatwiło jazdę rowerzystom i zwiększyło ich bezpieczeństwo. Pierwszy 'kontrapas' został wyznaczony w lipcu 2010 r. na jednokierunkowej ulicy Szymanowskiego w pobliżu Urzędu Miejskiego. Kolejne dwa 'kontrapasy' w centrum Szczecina wyznaczono w czerwcu 2011 r. wzdłuż ulicy Rajskiego i Śląskiej (fot. 2) w kierunku 'pod prąd' dla ruchu samochodowego. W najbliższym czasie planowane jest wydzielanie kolejnych pasów i 'kontrapasów' na jezdniach, budowa drogi rowerowej łączącej obie części miasta oraz budowa dróg rowerowych w prawobrzeżnej części miasta.

Przeprowadzone w połowie 2010 r. Kompleksowe Badania Ruchu w Szczecinie¹⁹ wykazało, że aż 54% gospodarstw nie ma roweru, podczas gdy tylko 39% nie ma samochodu, a rower wykorzystywany do 1-3% podróży po mieście. Świadczy to o silnym przyzwyczajeniu mieszkańców Szczecina do samochodów. Ankietowani ocenili infrastrukturę rowerową w mieście średnio na 2,5 (skala 1-5), uznali za konieczne rozbudowę dróg rowerowych (4,4), a także ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta (3,8). Do podróżowania rowerem w Szczecinie 70% ankietowanych mieszkańców zniechęca brak dostatecznej liczby kilometrów wydzielonych dróg, 56% – brak dostatecznej liczby km ulic o ruchu 'uspokojonym', a 50% – brak miejsca, gdzie można spokojnie zostawić rower.

¹⁸ *Kontrakt dla Szczecina*, 2011 <http://www.szczecin.pl/UMSzczecinSwiat/>.

¹⁹ *GFK ARUK* (2010).



Fot. 1. Nowo wydzielony pas rowerowy na ul. Piotra Skargi



Fot. 2. Kontrapas na ul. Śląskiej w Szczecinie
Fot. E. Skórska (fot. 1, 2).

Z raportu Najwyższej Izby Kontroli opublikowanego w 2010 r.²⁰ wynika, że w latach 2004-2009 w Szczecinie nastąpił dynamiczny przyrost nowo wybudowanych dróg rowerowych o 68,3%, plasujący miasto na pierwszym miejscu spośród analizowanych miast (tab. 5). Ten silny wzrost wynika głównie z tego, że początkowa liczba km dróg była niższa niż w tych miastach.

Rozbudowa infrastruktury rowerowej staje się łatwiejsza po przyjęciu tzw. standardów technicznych, które w analizowanych miastach zostały zatwierdzone przez poszczególne urzędy miast w latach 1999 w Gdańsku do 2009 w Warszawie (tab. 6). Szczeciński Urząd Miasta planuje ich zatwierdzenie w lipcu 2011 r.

Polityka rowerowa została uchwalona w badanych miastach w latach 2005 (Wrocław), 2006 (Gdańsk, Kraków), 2008 (Poznań) do 2009 (Warszawa). W miastach tych działa tzw. Oficer rowerowy, działający jako pełnomocnik prezydenta współpracujący w zakresie realizacji uchwalonej polityki według zatwierdzonych standardów. W szczecińskim Urzędzie Miasta 21

Tabela 5

Budowa dróg rowerowych w latach 2004-2009 w wybranych miastach

Miasto	Nowe drogi (km)	Razem (km)	Przyrost (%)
Warszawa	48,2	167,1	28,7
Kraków	54,1	94,2	57,4
Wrocław	33,6	151,5	22,1
Poznań	36,2	79,2	45,7
Szczecin	35,7	52,3	68,3

Źródło: Opracowano na podstawie danych zawartych w raporcie NIK (2010).

²⁰ NIK (2010), s. 44-45.

Tabela 6

Sprawy rowerowe w analizowanych miastach

	Gdańsk	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa	Szczecin
Standardy*	1999	2004	2009	2004	2009	plan
Polityka rowerowa	2006	2006	2008	2005	2009	brak
Oficer rowerowy	1999/2009	2010	2006	2007	2006	plan**
Rower publiczny	plan 2011	2008	plan	plan 2011	plan 2012	brak
Ruch społeczny	'Rowerowy Gdańsk'	tak	'Poznańskie Towarzystwo Cyklistów'	'Rowerowy Wrocław'	'Zielone Mazowsze'	'Rowerowy Szczecin'

* Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej.

** Konkurs ogłoszono 21.06.2011 na stronie internetowej www.szczecin.pl.

czerwca 2011 r. został ogłoszony konkurs na stanowisko pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. polityki rowerowej – 'oficera rowerowego'. W Krakowie w 2008 r. zrealizowano projekt roweru publicznego, który planowany jest w Gdańsku i we Wrocławiu w 2011 r., a w Warszawie w 2012 r. Wspólnym mianownikiem analizowanych miast jest bardzo aktywny ruch społeczny rowerzystów w formie stowarzyszeń z grupy organizacji pozarządowych. Władze Szczecina we współpracy ze stowarzyszeniem 'Rowerowy Szczecin' organizują otwarte spotkania poświęcone infrastrukturze rowerowej, podczas których omawiane są rozwiązania stosowane w innych miastach²¹. Lipcowe warsztaty²² poświęcono rewolucji rowerowej 'Velorution' we Francji w 1996 r., kiedy wprowadzono kluczowy art. 20 *Ustawy LAURE*²³ nakazujący obowiązek projektowania tras rowerowych przy remontach i realizacjach dróg o charakterze miejskim. Dzięki tej i innym ustawom, a także polityce fiskalnej, w miastach francuskich udało się potroić liczbę podróży rowerowych.

5. Stan infrastruktury rowerowej w innych polskich miastach

5.1. Gdańsk

Pozytywnym przykładem miasta o dobrze rozwiniętej infrastrukturze rowerowej jest Gdańsk. Na początku XXI w. miasto postawiło na dynamiczny i zdecydowany rozwój prorowerowy i jako pierwsze w kraju w 2002 r. uzyskało duże środki o wartości ok. 1 mln dolarów z funduszu Global Environment Facility na tworzenie infrastruktury rowerowej oraz promocję ruchu rowerowego. Jednocześnie jako jedno z pierwszych miast sporządziło koncepcję sieci tras rowerowych oraz przyjęło standardy projektowe²⁴. W mijającym roku w Gdańsku utwo-

²¹ *Rowerowy Szczecin* (2009b), s. 1-32.

²² http://rowerowy.szczecin.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1510:velorution-relacja-&catid=154:rowerowa-kawiarenka&Itemid=412.

²³ http://rowery.eko.org.pl/imgturysta/file/O_Schneider_Velorution_cz1_1.pdf.

²⁴ Hyła (2006), s. 1-54.

rzono stanowisko oficera rowerowego, rozpoczęto program odśnieżania dróg rowerowych w zimie, przyjęto *Gdański Program Rowerowy na lata 2007-2013*, a także przystąpiono razem z sąsiadami: Sopotem i Gdynią do 'Rowerowej Unii Aglomeracji Gdańskiej'.

5.2. Kraków

Prezydent Miasta Krakowa wprowadził Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa w 2004 r.²⁵ Infrastrukturę rowerową Krakowa cechują nowatorskie rozwiązania, bardzo rzadko spotykane w innych miastach Polski. Kraków jako pierwszy otworzył Stare Miasto dla rowerów, na krakowskim Starym Rynku zainstalowano stojaki rowerowe, a przy ul. Kopernika powstał pierwszy w Polsce kontrapas dla rowerzystów. Trasa na bulwarach wiślanych to najlepsza magistrała rowerowa Krakowa. W Krakowie w jesieni 2008 r. uruchomiono bezobsługowy system roweru publicznego BikeOne. Mimo wielu obaw urzędników, mediów oraz społeczności projekt okazał się sukcesem i trwale wpisał się w krajobraz miasta.

5.3. Poznań

Obecny udział ruchu rowerowego w Poznaniu wynoszący ok. 2% realizowanych podróży nie pieszych planuje się zwiększyć dwukrotnie²⁶. Podjęte działania władz miasta dotyczą poprawy w krótkim czasie i małym nakładem kosztów bezpieczeństwa i warunków ruchu rowerowego, również ze względu na EURO 2012, w tym wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oznaczanych jako 'Strefa 30' i 'Tempo 30', przygotowanie parkingów rowerowych, wdrażanie przemieszczania się rowerami publicznymi, usprawnienia przebiegu tras rowerowych na terenie miasta. Drugi kierunek działań obejmuje turystyczne i rekreacyjne trasy rowerowe oraz promocję ruchu rowerowego. Trasy rowerowe są uwzględnione w miejskich dokumentach planistycznych, począwszy od 1991 r., kiedy zajęła się tym Rada Miejska Poznania. Przebieg planowanych dróg rowerowych jest również określony w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania* przyjętym Uchwałą nr XXII/276/II/99 z 23 listopada 1999 r. Opisano stojaki na rowery oraz ich rozmieszczenie na obszarze miasta wraz z oszacowaniem kosztów. Dokument ten zawiera opis systemu miejskiej wypożyczalni rowerów publicznych wraz ze specjalną konstrukcją takiego roweru i nowoczesnym oświetleniem diodowym. Promowanie ruchu rowerowego wśród młodzieży szkolnej realizowane jest pod hasłem *Rowerem do szkoły*. W związku z koniecznością dostosowania się do EURO 2012 planuje się akcję *Prześiądź się na rower*.

5.4. Warszawa

W Warszawie od lipca 2009 r. obowiązuje *Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne* w sposób priorytetowy traktują-

²⁵ Hyła (2004), s. 1-43.

²⁶ *WGKiM* (2007), s. 1-54.

ca transport rowerowy. Zwiększenie liczby podróży wykonywanych rowerem jest planowane przez rozbudowę infrastruktury dróg i parkingów rowerowych, uruchomienie systemu roweru publicznego (od 2012 r.) oraz instytucjonalne wzmocnienie jednostek zajmujących się ruchem rowerowym. Od 4 września 2009 r. obowiązują *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie*²⁷ służące planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury rowerowej w granicach administracyjnych miasta. Są one przeznaczone do stosowania przez jednostki zajmujące się planowaniem na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, biura projektowe i firmy wykonawcze oraz przez zarządców dróg i zarządców ruchu. Standardy określają także wymagania dotyczące oznakowania poziomego i pionowego oraz sygnalizacji świetlnej. W Warszawie jest ok. 275 km dróg rowerowych, z czego aż 35 km w dzielnicy Mokotów, 29 km na Bielanach, 28 km na Ursynowie oraz 27 km w Śródmieściu. Na terenie Warszawy funkcjonuje 117 parkingów dla rowerów, które oferują 970 miejsc do parkowania rowerów, z tego aż 45% z nich zlokalizowanych jest w Śródmieściu, 22% na Pradze Południe, 14% w Ursusie.

5.4. Wrocław

Już w latach 1997-2002 we Wrocławiu i okolicy udało się zbudować 40 parkingów rowerowych w szkołach, uczelniach i innych instytucjach. Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju stała się producentem własnego modelu stojaka rowerowego opartego na wypróbowanych wzorach skandynawskich. W ciągu ostatnich 4 lat ruch rowerowy we Wrocławiu wzrósł o połowę. Co dwa-trzy miesiące powstaje we Wrocławiu nowy specjalny kontrapas. Do czerwca 2010 r. obniżono wysokość 14,4 km krawężników, w 2011 r. kolejne 22 km. Do końca 2010 r. postawiono 250 stojaków rowerowych. Wybudowano 1100 nowych miejsc parkingowych w 100 lokalizacjach poza centrum oraz 400 takich miejsc w 50 lokalizacjach w centrum, a także utworzono służbę rowerową na placu Bema w lipcu 2010 r. W kwietniu 2010 r. zezwolono na przewóz rowerów w autobusach i tramwajach bez zgody motorniczego. Głównym celem strategicznym Polityki Rowerowej Wrocławia w perspektywie długoterminowej jest osiągnięcie 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście w 2020 r.²⁸ Realizacja tego celu odbywa się pod hasłem 'Wrocław miastem przyjaznym rowerzystom', działania koordynuje Oficer Rowerowy i Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego Urzędu Miejskiego²⁹. Do połowy listopada 2011 r. zostanie ogłoszony przetarg na wypożyczalnię rowerów miejskich. Będzie można wypożyczać 140 rowerów w 17 stacjach na terenie miasta. Przykładami dbania przez przedsiębiorców o dobro cyklistów są takie budynki z odpowiednią infrastrukturą rowerową, jak Renoma, Skanska Centre, Globis, Eurobank czy nowy budynek Politechniki Wrocławskiej C-13³⁰.

²⁷ Brzeziński *et al.* (2009), s. 1-74.

²⁸ Chojnacki *et al.* (2006).

²⁹ *Biuro Rozwoju Wrocławia* (2005).

³⁰ *PRW* (2010).

Podsumowanie

- Szczecin jest miastem o dużym potencjale 'miasta rowerowego' ze względu na sprzyjający klimat, ponadprzeciętne zalesienie, przebywającą w nim dużą liczbę młodzieży oraz dużą liczbę turystów zagranicznych. Chociaż obecnie Szczecin ma słabiej rozwiniętą infrastrukturę rowerową niż porównywane duże polskie miasta, stwierdzony dystans w tym obszarze ma szansę w najbliższych latach istotnie się zmniejszyć.
- Z przeprowadzonej analizy SWOT wynika, że Szczecin ma szansę stać się „miastem rowerowym” dzięki dobrej współpracy władarzy miasta i miejscowej społeczności, zwłaszcza Stowarzyszenia 'Rowerowy Szczecin'.
- Do najpilniejszych zadań w Szczecinie należy opracowanie i przyjęcie do realizacji standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej określających parametry techniczne oraz wytyczne do ustalania przebiegu tras rowerowych, a także uchwalenie polityki rowerowej zakładającej wykorzystanie roweru jako środka transportu w mieście.

Literatura

- Biała Księga*, 2011, *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Bruksela, s. 1-35.
- Biuro Rozwoju Wrocławia*, 2005, *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*. Załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z 9 czerwca 2005.
- Brzeziński A., Dobrosielski M., Dybicz T., Jesionkiewicz-Niedzińska K., Rezwow-Mosakowska M., Szymański L., Szagała P., Włodarek P., 2009, *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie*. Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, Załącznik do Zarządzenia nr 3618/2009 Prezydenta m. st. Warszawy z 4.09.2009, 1-74.
- Brzeziński A., Czajkowski M., Jesionkiewicz-Niedzińska K., Kosmowski P., Lasek W., Masłowski K., Przytułska M., Ejchorszt-Rybczyńska M., Utkin M., 2010, *Warszawski raport rowerowy*. Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, s. 1-11.
- Brzeziński A., Jesionkiewicz-Niedzińska K., 2010, *Rowerowa Europa. Przykłady rozwiązań służących rozwojowi ruchu rowerowego*. Transeko, Warszawa, s. 1-46.
- Chojnacki D., Grochowski C., Lesisz R., Maciejczyk J., 2006, *Polityka rowerowa Wrocławia. Raport*. Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju.
- CROW*, 1999, *Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*. Polski Klub Ekologiczny – Zarząd Główny, Kraków, s. 1-310.
- Dekoster J., Schollaert U., 2000, *Miasta rowerowe miastami przyszłości*. Wspólnoty Europejskie, Luksemburg.
- Garrard J., Rose G., Lo S. K., 2008, *Promoting Transportation Cycling for Women: the Role of Bicycle Infrastructure*. Prev. Med. 46, s. 55-59.
- Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*. Wyd. RAM Kraków, s. 1-200.
- Gomółka M., 2011, *Czy Kraków może stać się miastem przyjaznym rowerom?* Barometr Rozwoju Małopolski, Analizy i wydarzenia tygodnia, 5(105), s. 1-6.

- GUS, 2010. *Rocznik demograficzny*, Warszawa.
- Hyla M., 2004, *Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*. Pracownia Edukacji Marcin Hyla dla Urzędu Miasta Krakowa. Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta miasta Krakowa z 26 listopada 2004 r., s. 1-43.
- Hyla M., 2006, *Rowerowy Gdańsk, Rowerowa Polska*. Gdański Projekt Inwestycyjno-Promocyjny 2002-2006. Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego, s. 1-54.
- Kopta T., 2009, *Raport wstępny 'Ruch rowerowy w Polsce na tle innych krajów UE'*. GDDiK Warszawa – Kraków.
- Księga, 2011, *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela, s. 1-35.
- NIK, 2010. *Informacja o wynikach kontroli działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w największych miastach w Polsce*, Warszawa, 2010, s. 1-57.
- PARP, 2008. *Zalecenia dotyczące standardów technicznych budowy i oznakowania tras rowerowych w ramach Działania V.2 Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej*. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, s. 1-12.
- PRW, 2010, *Polityka rowerowa Wrocławia. Uchwała nr LV/1688/10 Rady Miejskiej Wrocławia z 14 października 2010 r. w sprawie polityki rowerowej Wrocławia*.
- Raport, 2010, *Raport o stanie miasta Szczecin*, s. 20.
- Rowerowy Szczecin, 2009a. *Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej na terenie miasta Szczecina. Rowerem bez barier*. Szczecin, s. 1-722.
- Rowerowy Szczecin, 2009b, *Publikacja pokonferencyjna, Miejska infrastruktura rowerowa*, 22.04.2009, s. 1-32.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania*. Uchwała nr XXII/276/II/99 z 23 listopada 1999.
- Swolkień O., 2009, *Polityka transportowa*. Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź, s. 1-48.
- Szwed D., Maciejewska B., 2009, *The Green City of the New Generation*. Brussels, s. 1-28.
- Wesołowski J., 2008a, *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*. Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź, s. 139-147.
- Wesołowski J., 2008b, *Transport miejski*. Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź, s. 1-26.
- WGKiM RM Poznania, 2007. *Program rowerowy miasta Poznania na lata 2007-2015. Rozwój infrastruktury rowerowej*. Załącznik do uchwały nr XXX/296/V/2008 Rady Miasta Poznania z 15 stycznia 2008.
- Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015*, 2010, Załącznik do Uchwały nr XLIII/1091/10 Rady Miasta Szczecin z 25 stycznia 2010.