



## Raport ze zdobytych doświadczeń

# IMPRINT

Autorzy: Damian Arikas & Clara Sonne Krogmann, Baltic Environmental Forum Germany

Wsparcie: Christos Karolemeas, Michael Hardinghaus, Jolanda Lipu, Jaanus Tamm, Liga Pakalna, Viesturs Laurs, Daniel Rodik, Ana Tešija, Vasiliki Assimakopoulou, Kyriaki-Maria Fameni, Nikolaos Loumos, Thanos Vlastos, Georgia Christodouloupoulou, Michał Brennek, Ewelina Skoczeń, Agnieszka Rogala, Boris Valach, Robert Brückmann, Lenka Rozsivalova, Daniel Duriš.

Ilustracje krajów i projekt okładki: Eva-Maria Birkhoff

Skład: Matthias Grätz, Elionor Ferrer & Sina Trispel, Baltic Environmental Forum Germany

© Baltic Environmental Forum Germany, Hamburg, 2020

Supported by:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety



European  
Climate Initiative  
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Projekt jest częściowo finansowany przez Europejską Inicjatywę Klimatyczną. Inicjatywa ta jest programem niemieckiego Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego (BMUB), administrowanym przez GIZ. Nadrzędnym celem Europejskiej Inicjatywy Klimatycznej jest wspieranie współpracy w zakresie klimatu w Unii Europejskiej w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Opinie przedstawione w niniejszej publikacji stanowią wyłącznie opinię autorów i niekoniecznie odzwierciedlają poglądy Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego.

Autorzy zdjęć: Strona 4: Alfredo Garces (unsplash), Strona 5: Projekt Cyclurban, Strona 6: Projekt Cyclurban, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Strona 15: Daša Barteková, Projekt Cyclurban, Strona 17: Cyclurban Project, Page 19: Ola Wojtynska, Strona 21: Anatoly Anikin (unsplash), Strona 23: Raimond Tamm, Strona 24: Jaanus Tamm, Strona 25: Jaanus Tamm, Ove Maidla, Strona 29: Luis Efigenio (unsplash), Strona 31: Oto Ozols, Strona 32: Edgars Dundurs, Strona 33: Gudrais Pilsētnieks, Toms Alsbergs, Strona 34: Marta Garā, Strona 35: Alda Ozola, Strona 39: Michał Brennek, Strona 40: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Strona 41: Mikołaj Gierych, Strona 41: Fundacja Ziemia i Ludzie, Strona 45: Jakub Kuruc, Strona 46: Tatiana Kratochvílová, Daša Barteková, Strona 47: Daša Barteková, Strona 48: Ján Roháč, Strona 51: Dajana Martin, Strona 52: DOOR, Strona 53: DOOR, Strona 54: Lidija Miščin, Strona 57: Ekaterini Iosifidou, Strona 58: NTUA, Strona 59: NTUA, Sustainable Mobility Unit, Strona 59: Michael Tassou

# Spis treści

Przedstawiamy projekt Cyclurban - 4

Opracowanie lokalnych strategii rowerowych dla sześciu miast - 12

Analiza krajowej polityki rowerowej i zalecenia dotyczące polityki krajowej - 14

Badanie preferencji tras rowerowych - 19

Witamy w Tartu! - 24

Cześć Ryga! - 32

Dzień dobry, Warszawo! - 40

Pozdrowienia z Bratysławy! - 48

Witamy w Velika Gorica! - 56

Kalimera, Drama! - 62





## PRZEDSTAWIAMY PROJEKT CYCLURBAN

Około jednej czwartej gazów cieplarnianych w Europie jest emitowanych przez sektor transportu, w którym transport drogowy ma zdecydowanie największy udział w emisji. Projekt Cyclurban, finansowany przez Europejską Inicjatywę Klimatyczną (EUKI), promuje ruch rowerowy jako ważny element miejskiej polityki łagodzenia zmiany klimatu.

15 organizacji z Niemiec, Chorwacji, Estonii, Grecji, Łotwy, Polski i Słowacji współpracowało w ramach projektu Cyclurban, promując ruch rowerowy jako ważny środek transportu miejskiego. Partnerzy projektu: organizacje pozarządowe, organizacje naukowe i samorządy, jako swój wkład wnieśli specjalistyczną wiedzę w zakresie zmian klimatycznych, zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i transportu miejskiego.

Działania projektu były skierowane do administracji miejskiej, regionalnej i krajowej w 6 partnerskich krajach docelowych w krajach bałtyckich, Europie Środkowej i Południowej. Zwrócono się w szczególności do wydziałów mobilności i planowania urbanistycznego miast objętych projektem: Warszawy, Tartu, Velika Gorica, Bratysławy, Rygi i Dramy, a także do innych regionalnych lub krajowych instytucji i interesariuszy, którzy biorą udział w debatach i kształtują politykę wpływającą na przyszłą mobilność miejską.

Podczas wielu warsztatów i spotkań z interesariuszami zorganizowanych w ramach projektu dokonano dogłębnej analizy aktualnego stanu ruchu rowerowego oraz związanych z nim szans i wyzwań. Podczas tych spotkań partnerzy projektu, planiści przestrzenni i transportowi, architekci, aktywiści rowerowi, eksperci miejscy i inni interesariusze spotykali się, aby wymienić wiedzę na temat ruchu rowerowego i zrównoważonego transportu oraz omówić strategie i przykłady dobrych praktyk, które wspierają przyjazną dla klimatu zmianę mobilności.

Wnioski wyciągnięte z projektu Cyclurban zostały skierowane do decydentów jako zestaw dostosowanych do potrzeb

zaleceń dotyczących polityki krajowej (NPR). Zostały one opracowane we współpracy z ekspertami i zainteresowanymi stronami podczas krajowych warsztatów i stanowią stosunkowo niedrogie i pozbawione barier sposoby wspierania ruchu rowerowego w każdym z krajów. Zalecenia obejmują działania z zakresu infrastruktury, polityki i planowania, a także edukacji, usług i promocji. Mogą być wykorzystane przez decydentów jako wsparcie planowania i pomoc we wdrożeniu bardziej przyjaznej dla klimatu polityki transportowej oraz mogą pozytywnie kształtować politykę rowerową w nadchodzących latach. Wszystkie NPR zostały uznane przez władze krajowe w 6 krajach partnerskich.

W tej publikacji można znaleźć informacje o działaniach projektu w każdym z krajów partnerskich, roli ruchu rowerowego w lokalnym systemie transportu oraz o przeszkodach, które uniemożliwiają mu stanie się bardziej korzystnym środkiem transportu w gminach. Ponadto zalecenia dotyczące polityki krajowej opracowane przez partnerów projektu mogą być analizowane i traktowane jako plany doskonalenia ruchu rowerowego ze szczególnym odniesieniem do sytuacji rowerowej w każdym z krajów projektu. Dodatkowo prezentowane są historie działań projektowych zakończonych sukcesem, przykłady dobrych praktyk i doświadczenia różnych gmin i partnerów projektu z bardzo różnych krajów wdrażających projekt Cyclurban.





## Kim są partnerzy Cyclurban?

Projekt Cyclurban został zrealizowany przez zróżnicowany zespół piętnastu partnerów z siedmiu krajów. Wśród nich znalazły się organizacje pozarządowe, organizacje naukowe i samorządy posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie zrównoważonej mobilności i jazdy na rowerze.





CITY  
OF WARSAW

## Miasto Warszawa

Stolicę Polski zamieszkuje około 1,8 miliona mieszkańców zaś działający w jego ramach Zarząd Dróg Miejskich ma duże doświadczenie w zakresie zrównoważonej mobilności. W 2012 r. miasto stworzyło i zarządza efektywnym systemem rowerów publicznych, a od 2010 r. ma miejsce szeroko zakrojona poprawa jakości i rozbudowa miejskiej infrastruktury rowerowej. Ponadto organizowane są programy edukacyjne dotyczące jazdy na rowerze i zrównoważonego rozwoju, skierowane do dzieci.



## Fundacja Ziemia i Ludzie

Fundacja prowadzi projekty edukacyjne i kampanie społeczne integrujące zagadnienia ochrony środowiska z działaniami w poszczególnych dziedzinach gospodarki i polityki społecznej. Projekty skierowane są do różnych grup wiekowych, lokalnych społeczności, samorządów i biznesu. Fundacja ma doświadczenie w organizowaniu wysokiej jakości szkoleń i warsztatów, analiz eksperckich i innych działań, których celem jest podniesienie świadomości społecznej w zakresie zrównoważonego rozwoju.

## Zespół ds Zrównoważonej Mobilności (SMU) - Politechnika Narodowa w Atenach

Zespół ds Zrównoważonej Mobilności NTUA został utworzony około 20 lat temu, kiedy zdano sobie sprawę że Grecja, ze względu na mentalność jej mieszkańców, nie może podążać za europejską strategią promowania ruchu rowerowego i ogólnie zrównoważonej mobilności. Od tego czasu SMU uczestniczył w odpowiednich europejskich programach badawczych, jest obecny na międzynarodowych konferencjach i przygotował dziesiątki badań w całej Grecji, potwierdzających postulaty lokalnych społeczności dotyczące bardziej humanitarnego i zrównoważonego środowiska miejskiego. SMU opublikował także 19 książek i setki artykułów w czasopiśmie naukowych i gazetach.



National  
Technical  
University of  
Athens



## Narodowe Obserwatorium w Atenach (National Observatory of Athens – NOA)

jest jedną z najstarszych greckich instytucji badawczych i wnosi wkład do projektu dzięki bogatemu doświadczeniu w dziedzinie zmian klimatu, jakości powietrza, emisji i scenariuszy klimatycznych. Instytut Badań Środowiskowych i Zrównoważonego Rozwoju (IERSD / NOA) posiada wieloletnie doświadczenie w monitorowaniu substancji chemicznych, parametrów meteorologicznych i zarządzaniu bazami danych, a jego rozbudowana infrastruktura obejmuje ogólnopolskie sieci operacyjne (np. serwis meteorologiczny meteo.gr) oraz specjalistyczny sprzęt do monitorowania substancji chemicznych (np. PM10, benzen, O<sub>3</sub>, CO). Jego personel ma wieloletnie doświadczenie w koordynowaniu i uczestnictwie w projektach finansowanych przez UE i kraj. IERSD / NOA przekazuje wyniki naukowe opinii publicznej, decydentom i społeczności akademickiej za pośrednictwem wydarzeń naukowopoliptycznych, warsztatów i Internetu.

## Ecocity



Ecocity - promuje zrównoważoną mobilność w Grecji za pomocą różnorodnych kampanii, takich jak „Ecomobility”, która trwa od 14 lat oraz coroczna kampania „Free-Mobility”, która trwa od 3 lat. W ramach tych działań grupy studenckie opracowują i przedstawiają lokalnym władzom i decydentom rozwiązania dotyczące kwestii środowiskowych i mobilności na poziomie lokalnym. Ecocity nieustannie organizuje akcje i wydarzenia skierowane do greckiego rządu i opinii publicznej, mające na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych.



## Miasto Tartu

Tartu, drugie co do wielkości miasto Estonii, jest siedzibą najstarszego uniwersytetu w kraju. Jest regionalnym centrum południowej Estonii - decyzje podjęte w tym liczącym około 97 000 mieszkańców mieście będą miały wpływ na cały region. Tartu można uznać za jedno z najbardziej postępowych miast Estonii pod względem korzystania z rowerów i zrównoważonego transportu. Latem 2019 roku Tartu z sukcesem wprowadzono ogólnomiejski system rowerów publicznych, działający głównie na rowerach elektrycznych. W tym samym czasie transport publiczny Tartu został przestawiony na paliwa w 100% odnawialne.





## Baltic Environmental Forum Estonia

Baltic Environmental Forum Estonia jest organizacją pozarządową działającą w obszarach ochrony środowiska i przyrody. Eksperti BEF Estonia mają duże doświadczenie w realizacji projektów finansowanych przez UE i środki krajowe, dotyczących szerokiego zakresu tematów, w tym zmian klimatycznych i zrównoważonej mobilności. BEF Estonia działa w różnych projektach związanych z mobilnością i klimatem. Rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności można znaleźć jedynie poprzez dobre planowanie i rozważenie indywidualnych potrzeb i zachowań w zakresie mobilności, a także odpowiednich instrumentów ekonomicznych i politycznych. BEF Estonia pomógł zwiększyć możliwości w tej dziedzinie poprzez różne publikacje, seminaria i sesje szkoleniowe. BEF Estonia jest członkiem Estońskiej Rady Środowiskowych Organizacji Pozarządowych, co zwiększa zdolność organizacji do wpływania na decyzje i procesy na szczeblu krajowym i lokalnym. BEF Estonia ma na celu zachowanie zrównoważonego środowiska poprzez podnoszenie świadomości i promowanie zarządzania środowiskowego w celu poszerzania wiedzy i doskonalenia umiejętności różnych zainteresowanych stron.

Latvijas  
Riteņbraucēju  
apvienība



## Związek Rowerzystów Łotewskich

Związek Rowerzystów Łotewskich jest partnerem eksperckim w dziedzinie ruchu rowerowego na Łotwie i członkiem Europejskiej Federacji Rowerowej (ECF), dzięki czemu ma doskonały dostęp do ogólnounijnej sieci rowerowej. LCU prowadziła wiele małych, głównie doradczych projektów dotyczących ruchu rowerowego i posiada dobre relacje z władzami krajowymi zajmującymi się ruchem rowerowym oraz władzami planistycznymi w Rydze.



## Baltic Environmental Forum Łotwa

Eksperti BEF Łotwa od lat zajmują się kwestiami mobilności, energii, zmian klimatycznych, ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, gospodarki chemicznej i gospodarki wodnej. BEF Łotwa ma doświadczenie we wspieraniu i promowaniu ruchu rowerowego w małych i średnich miastach. Organizacja pozarządowa jest częścią BEF Group.



## Society for Sustainable Development Design (DOOR)

DOOR jest organizacją społeczeństwa obywatelskiego, złożoną z ekspertów zajmujących się promowaniem zrównoważonego rozwoju energetycznego, założoną w 2003 r. Organizacja zajmuje się różnymi działaniami zachęcającymi obywateli do udziału w łagodzeniu zmian klimatu i adaptacji do nich, tworzeniem zrównoważonej polityki energetycznej, łagodzeniem ubóstwa energetycznego i poprawą edukacji związanej z kwestiami zrównoważonej energii. Ponadto mają doświadczenie w projektowaniu planów działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP) dla chorwackich miast i powiatów, które obejmują między innymi zagadnienia transportu i mobilności.



## Miasto Velika Gorica

Velika Gorica - obszar miejski liczy 31 000 mieszkańców i jest częścią większej gminy Velika Gorica, w której mieszka 63 000 osób. Velika Gorica położona jest w żupanii zagrzebskiej, niedaleko stolicy Chorwacji. Biorąc udział w europejskich projektach klimatycznych, miasto aktywnie stara się zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> i podjąć niezbędne kroki, aby stać się gminą zrównoważoną i przyjazną klimatowi.



## Cyclokoalicia

Organizacja non-profit Cyclokoalicia od swojego powstania w 2010 roku działa na rzecz rowerzystów i pieszych. Ekspersi organizacji pozarządowej współpracowali ze słowackimi gminami, takimi jak Bratysława, Trnava, Nitra, Trenčyn i Koszyce, aby podnieść jakość i bezpieczeństwo infrastruktury rowerowej i pieszej. W Bratysławie Cyclokoalicia prowadzi system rowerów publicznych, wypożyczalnię rowerów cargo i zainicjował społeczny warsztat rowerowy. Od 2017 roku są członkiem Europejskiej Federacji Rowerowej (ECF).



## Niemieckie Centrum Lotnictwa i Kosmonautyki

Niemieckie Centrum Lotnictwa i Kosmonautyki (German Aerospace Center - DLR) jest jednym z partnerów-ekspertów Cyclurban w zakresie mobilności miejskiej i rowerowej. Chociaż partner ten prowadzi szeroko zakrojone badania i rozwój w dziedzinie lotnictwa, energii, bezpieczeństwa i cyfryzacji, obejmuje również Instytut Badań Transportu. Instytut Badań Transportu DLR ma doświadczenie w naukowej i stosowanej analizie transportu na poziomie krajowym i międzynarodowym, ponieważ uczestniczył i prowadził liczne projekty finansowane ze środków unijnych i krajowych. Wiele z ich projektów dotyczy mobilności miejskiej i elektrycznej, technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz oceny wpływu na klimat.



## ideas into energy

ideas into energy - organizacja non-profit promuje międzynarodowe rozpowszechnianie technologii i polityk dotyczących zrównoważonego klimatu i ochrony środowiska. Eksperti od pomysłów na energię pracują w badaniach, a także przy analizie i opracowywaniu dokumentów strategicznych dotyczących polityki zmian klimatu w UE i jej państwach członkowskich. Oprócz prowadzenia badań i opracowywania projektów edukacyjnych i doradczych, organizują również konferencje i warsztaty, które łączą międzynarodowych interesariuszy.



## Baltic Environmental Forum Niemcy

Baltic Environmental Forum Niemcy - BEF Germany było partnerem wiodącym w projekcie Cyclurban. Organizacja ma wieloletnie doświadczenie we wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności i zmian klimatycznych i pracowała przy wielu europejskich projektach dotyczących zmiany mobilności i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. BEF Germany działa na styku nauki, społeczeństwa obywatelskiego, polityki i administracji oraz ściśle współpracuje z innymi organizacjami środowiskowymi, instytucjami badawczymi i uniwersytetami, a także z administracjami miast i gmin w wielu krajach europejskich.



## OPRACOWANIE LOKALNYCH STRATEGII ROWEROWYCH DLA SZEŚCIU MIAST

### Jedna wspólna strategia transportowa czy strategie transportowe dostosowane do potrzeb każdej gminy?

Projekt Cyclurban połączył gminy z wielu regionów geograficznych Europy. Wszystkie miały na celu zwiększenie udziału ruchu rowerowego na rzecz walki ze zmianami klimatycznymi. W ramach projektu Cyclurban politycy, naukowcy, aktywiści i mieszkańcy zastanawiali się wspólnie nad głównymi cechami i ograniczeniami ruchu rowerowego na swoim obszarze, decydując o konkretnych strategiach promocji jazdy na rowerze i podejmując konkretne działania w ramach projektu.

We wszystkich gminach uczestniczących w projekcie systematycznie oceniano obecny status ruchu rowerowego jako środka transportu, aby móc opracować odpowiednie scenariusze i podejmować decyzje dotyczące strategii jego dalszego rozwoju. Dlatego też przygotowano szczegółowy kwestionariusz, który został rozestany do wszystkich gmin partnerskich. Został on podzielony na cztery części: planowanie i organizacja (procedury i harmonogramy, narzędzia finansowania, struktura zarządzania/decyzji, istnienie wsparcia/doradztwa), infrastruktura (charakterystyka sieci rowerowej, jakość, wielkość, bezpieczeństwo i perspektywy na przyszłość), inne działania (zaangażowanie, działania informacyjne i promocyjne) oraz postawa (postawa polityków i planistów, plany na przyszłość). Na ankiety odpowiadały osoby pracujące w gminach, np. urzędnicy gminni, lokalni politycy, a także członkowie organizacji pozarządowych.

Okazało się, że istnieje luka komunikacyjna pomiędzy głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za promocję i doskonalenie ruchu rowerowego, w tym

zarządem gminy, specjalnym wydziałem transportu, organizacjami pozarządowymi, lokalnymi organizacjami pozarządowymi i jednostkami edukacyjnymi. Charakterystycznym przykładem jest sytuacja w Rydze, gdzie organizacje rowerzystów są bardzo aktywne w promocji i promocji ruchu rowerowego, podczas gdy gmina jest dosyć powolna w swoich procedurach i planowaniu oraz niechętna do współpracy.

Głównym wynikiem tego badania jest to, że gminy mają pewne wspólne cechy, niezależnie od rozwoju ruchu rowerowego. Planowanie i procedury organizacyjne są dość podobne we wszystkich gminach, podczas gdy działania na szczeblu regionalnym i krajowym często wpływają negatywnie na skuteczność i szybkość działań w gminach bez zapewnienia niezbędnego wsparcia finansowego. Wydaje się, że jazda na rowerze jest w większości przypadków postrzegana jako zagadnienie lokalne, mimo że polityki krajowe są zobowiązane do uwzględnienia zrównoważonych form mobilności.

Stan i rozwój infrastruktury ujawniają podobieństwa między gminami (potrzeba dalszej rozbudowy sieci rowerowej, nie do końca spójne planowanie), ale nie wszystkie miasta znają charakterystykę i funkcjonalność swoich sieci rowerowych lub regularnie je monitorują, mimo że udział ruchu rowerowego w transporcie w miastach partnerskich stanowi 1-6%. Co więcej, brakuje odpowiednio wyszkolonego personelu.

Działania mające na celu informowanie i angażowanie społeczeństwa mają miejsce w ramach lokalnych imprez, takich jak Europejski Tydzień Mobilności, ale muszą stać się bardziej widoczne, być organizowane częściej a ruch rowerowy powinien być głównym ich przekazem. Politycy wyższego szczebla zwykle twierdzą, że wspierają alternatywne środki transportu, jednak wydaje się, że brakuje im woli rzeczywistego promowania planów zrównoważonej mobilności, co może wynikać z istnienia silnych grup interesu, które od dziesięcioleci prowadzą lobbings na rzecz samochodów i zmotoryzowanych środków transportu.

Plany rozwoju zrównoważonej mobilności na lata 2030 i 2050 są dość podobne we wszystkich gminach, choć widać brak pewności, że mogą zostać osiągnięte co wpływa na niewystarczające dążenie do realizacji swoich własnych wizji. Proces analizy i oceny polityki i infrastruktury rowerowej został dodatkowo wsparty audytem polityki rowerowej (BYPAD, [www.bypad.org](http://www.bypad.org)), który miała miejsce we wszystkich gminach partnerskich, z wyjątkiem Dramy.

Na podstawie wyników oceny BYPAD opracowano założeniaskutecznejpromocjijazdynarowerze. Niektóre gminy, takie jak Tartu, od dawna prowadzą regularne działania monitorujące i oceniające ruch rowerowy, w ramach których formułują przyszłe strategie i mierzą postępy działań. Wszystkie gminy skupiły swoją uwagę i plany na dwóch ważnych elementach: infrastrukturze i działaniach promocyjnych/edukacyjnych.

Niezależnie od obecnego stanu ich infrastruktury rowerowej, za skuteczne i uniwersalne działania na rzecz dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej w miastach partnerskich uznano dalszą rozbudowę, ujednoczenie rozproszonej sieci dróg rowerowych, zdefiniowanie lepszych standardów dla nowo budowanych dróg rowerowych oraz zastosowanie odpowiednich znaków i oznaczeń w celu zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych. Dla przykładu, Miasto Stołeczne Warszawa przeprowadziło projekt pilotażowy, w którym wzmocniono oznakowanie niektórych skrzyżowań w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i ułatwienia wspólnego korzystania z przestrzeni przez rowerzystów i pieszych. W ten sposób nie tylko wsparto ruch rowerowy, ale także pokazano, że zrównoważone, przyjazne dla klimatu środki transportu, nie przeszkadzają sobie nawzajem. Działania Cyclurban podkreślają również znaczenie zaangażowania gmin i władz publicznych w projekty promujące ruch rowerowy, ponieważ ich udział zapewnia sprawną realizację celów takich projektów i zaangażowanie odpowiednich środków.

Częścią projektu Cyclurban były również kampanie edukacyjne i promocyjne, skierowane do różnych grup docelowych. Na przykład w Bratysławie główną potrzebą było promowanie ruchu rowerowego wśród społeczeństwa, jak również edukacja właściwych władz. Podwójne podejście przyczynia się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa wśród rowerzystów, oraz ułatwia przedstawicielom władzy, takim jak policja, komunikowanie się i interakcję ze społeczeństwem, nie powodując przy tym braku poczucia bezpieczeństwa i zniechęcania do korzystania z roweru.

Działania edukacyjne i promocyjne skierowane do urzędników były częścią strategii wielu miast partnerskich Cyclurban, w tym w Tartu i Velika Gorica. Odpowiednia liczba przeszkolonego personelu ma duże znaczenie dla stałego monitoringu i utrzymania sieci rowerowej, powstawania spójnych planów, posiadania pełnej wiedzy na temat dostępnych narzędzi finansowania, efektywnego wykorzystania dostępnego finansowania na rzecz ruchu rowerowego i zwiększania trwałości swoich działań.

Projekt Cyclurban wykazał, że istnieje wiele wspólnych elementów w strategiach gmin mających na celu poprawę jakości ruchu rowerowego. Jednak istnieją też znaczące różnice różnice związane z wielkością i jakością sieci rowerowych, kulturą transportową ich mieszkańców, złożonością procedur administracyjnych i politycznych oraz dostępnością finansowania publicznego. W związku z tym miasta muszą lokalnie dostosować istniejące metodologie i środki do swoich celów, tak aby ruch rowerowy stał się podstawą przyjaznej dla klimatu i jakości życia mobilności miejskiej.

## ANALIZA KRAJOWEJ POLITYKI ROWEROWEJ I ZALECENIA DOTYCZĄCE POLITYKI KRAJOWEJ

Jednym z głównych zadań projektu Cyclurban było wzmocnienie polityk na szczeblu krajowym w celu wspierania promocji ruchu rowerowego w krajach partnerskich. Choć promocja ruchu rowerowego jest przede wszystkim kwestią na poziomie lokalnym, szczebel krajowy odgrywa kluczową rolę w dostosowywaniu polityk i ram finansowych, które sterują planowaniem i inwestycjami związanymi z ruchem rowerowym.

Aby ocenić słabości polityk i ram finansowych, partnerzy z Cyclurban przeprowadzili ankiety z interesariuszami i dokonali analizy polityki rowerowej w każdym kraju projektu. W oparciu o ocenione status quo wraz z wiedzą ekspercką sporządzono listę zaleceń dotyczących polityki krajowej (NPR) dla Estonii, Łotwy, Słowacji, Polski, Grecji i Chorwacji, aby rozwijać jazdę rowerem na szczeblu regionalnym i krajowym. Słowacja dołączyła do projektu na późniejszym etapie i dlatego nie uczestniczyła w analizie polityki, którą przeprowadzono na początku projektu Cyclurban.

Zalecenia dotyczące polityki krajowej zostały omówione podczas krajowych seminariów i spotkań z odpowiednimi zainteresowanymi stronami w każdym kraju. Aby zapewnić wpływ zaleceń dotyczących polityki krajowej, władze krajowe lub regionalne w miastach partnerskich wystosowały deklaracje potwierdzające, że zalecenia zostały przekazane i zostaną uwzględnione w przyszłym kształtowaniu polityki.

## ANALIZA POLITYKI

W każdym kraju partnerskim przeprowadzono analizę polityki, aby sprawdzić, które dokumenty krajowe mają wpływ na promocję ruchu rowerowego lub obejmują cele / inicjatywy związane z ruchem rowerowym. Sektory uwzględnione w mapowaniu polityki to

transport, środowisko, planowanie przestrzenne, gospodarka, zdrowie i turystyka. Analiza wykazała, które dokumenty sektorowe obejmują obecnie bezpośrednio lub pośrednio środki związane z ruchem rowerowym.

W mapowanych krajach środki związane z ruchem rowerowym znalazły odzwierciedlenie głównie w dokumentach dotyczących transportu, środowiska i planowania przestrzennego. Obszary polityki, które najmniej obejmowały jazdę na rowerze, to gospodarka, turystyka i edukacja. Pokazało to również, że większość krajów nie miała obowiązującej krajowej strategii rowerowej, gdy analiza była przeprowadzana w 2019 r.

Obszar polityki	Analizowany kraj				
	Estonia	Łotwa	Polska	Chorwacja	Grecja
Transport	Green	Green	Green	Green	Green
Środowisko	Green	Yellow	Green	Green	Yellow
Planowanie <u>przestrzenne</u>	Green	Green	Green	Green	Red
Gospodarka	Red	Green	Red	Red	Red
Zdrowie	Green	Green	Green	Red	Red
Edukacja	Red	Green	Red	Red	Red
Turystyka	Red	Green	Green	Green	Red

Bezpośrednie odniesienie do ruchu rowerowego

Pośrednie odniesienie do ruchu rowerowego

Brak odniesienia do ruchu rowerowego



## WYWIADY Z KRAJOWYMI INTERESARIUSZAMI

Partnerzy Cyclurban z Estonii, Łotwy, Chorwacji, Grecji i Słowacji przeprowadzili wywiady z krajowymi interesariuszami. Główne wnioski z tych wywiadów to:

*Powszechne zrozumienie, że jazda na rowerze odgrywa bardzo niewielką rolę w mobilności miejskiej i że istnieje ogromny potencjał w zakresie jej znacznego zwiększenia.*

*Brak wskaźników do pomiaru efektywności inwestycji (w tym środków unijnych koordynowanych na poziomie krajowym)*

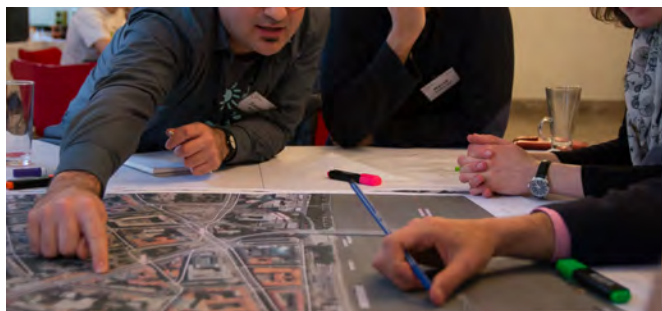
*Brak istniejących działań na szczeblu krajowym w celu wzrostu poziomu wiedzy i kompetencji związanych z ruchem rowerowym w lokalnych gminach - ale uznano potrzebę wzmocnienia tego aspektu.*

*H- Brak komitetów rowerowych (z wyjątkiem Słowacji i Chorwacji).*

*Częstym problemem jest brak podstawowej infrastruktury rowerowej.*

*Znaczenie funduszy unijnych i ich wpływ jest różne (bardzo ważne w Estonii, Łotwie i Słowacji. Mało ważne w Chorwacji i mało wpływowe w Grecji).*

*Istnieją różnice między gminami w ubieganiu się o fundusze (w Chorwacji i Grecji miasta nie są aktywne w ubieganiu się o fundusze zawierające elementy rowerowe).*



## ZALECENIA DOTYCZĄCE POLITYKI KRAJOWEJ

Słowacja, Łotwa, Estonia, Grecja i Chorwacja stworzyły rekomendacje krajowe, a Polska przygotowała wybrane rekomendacje także dla władz samorządowych w Warszawie. Każdy zespół krajowy stworzył 5-11 zaleceń, które zostały przedstawione zainteresowanym stronom podczas seminariów krajowych i zaakceptowane przez władze krajowe. Zalecenia dla wszystkich krajów skupiały się na 6 priorytetowych tematach:

### 1. Ustawodawstwo

Wszystkie 6 krajów otrzymało zalecenia dotyczące prawodawstwa (łącznie 25 zaleceń legislacyjnych). Estonia, Chorwacja, Łotwa i Grecja opracowały zalecenia dotyczące tworzenia lub aktualizacji standardów lub planów rozwoju uwzględniających jazdę na rowerze. Słowacja, Łotwa i Chorwacja zaproponowały szczególne środki związane z bezpieczeństwem, takie jak ulice rowerowe, 1,5 m boczna odległość wyprzedzającego pojazdu od rowerzystów i strefy 30 km/h.

Uspokojenie ruchu i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa zostały również wymienione w temacie infrastruktury, zwłaszcza w Grecji i na Łotwie. Estonia i Polska przyjęły bardziej ogólne podejście do kwestii infrastruktury: spójność w budowanej lub modernizowanej infrastrukturze oraz uznanie poprawy warunków rowerowych za cel wszystkich projektów infrastrukturalnych. Zalecenia legislacyjne dotyczyły również ustalania priorytetów dla ruchu rowerowego na różne sposoby, na przykład, aby zezwolić na jazdę rowerem po jednokierunkowych ulicach na obszarach mieszkalnych, obowiązek parkowania rowerów i motywowanie firm do zapewnienia zrównoważonego transportu dla pracowników. W niektórych rekomendacjach dla Estonii i Polski zaproponowano szersze podejście polityczne, takie jak wprowadzenie spójnej oceny polityki, a także znaczenie egzekwowania przepisów dotyczących jakości powietrza i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz proponowane przesunięcie zadań i budżetu niżej w hierarchii administracji.

### 2. Budowanie potencjału

Partnerzy w Polsce, Estonii, Łotwie, Grecji i Słowacji opracowali zalecenia dotyczące budowania potencjału wzrostu ruchu rowerowego w gminach oraz wspieranie strategii rowerowych w miastach wiedzą ekspercką i środkami finansowymi, a także powołanie certyfikowanych trenerów i systematyczne gromadzenie danych dotyczących jazdy na rowerze na poziomie gmin. Wśród zaleceń znalazło się również wyeliminowanie konfliktów między pieszymi i rowerzystami oraz większe zaangażowanie społeczeństwa.

### 3. Infrastruktura

Estonia, Słowacja i Polska zajęły się wyzwaniem związanym z infrastrukturą poprzez zobowiązania wynikające z obszaru legislacyjnego. Łotwa i Grecja opracowały szczegółowe zalecenia dotyczące infrastruktury. Na przykład runda z priorytetem dla rowerzystów, brak krawężników na trasach rowerowych, dodatkowe rozwiązanie dla skrzyżowań z infrastrukturą rowerową, dostosowanie poręczy na mostach i wiaduktach, obowiązkową boczną odległość wyprzedzania pojazdów od rowerzysty.

### 4. Zmiany instytucjonalne / organizacyjne

Chorwacja opracowała zalecenia dotyczące zmian instytucjonalnych, takich jak ustanowienie krajowego organu roboczego ds. miejskiego ruchu rowerowego / transportu niezmotoryzowanego / zrównoważonego transportu oraz opracowanie funkcjonalnych regionalnych planów na poziomie krajowym.

### 5. Finansowanie

Estonia opracowała zalecenie dotyczące ustanowienia krajowego programu finansowania rozwoju podstawowych sieci rowerowych w miastach zaś Chorwacja dotyczące składania zamówień publicznych na systemy rowerów publicznych i infrastrukturę dla rowerów publicznych.

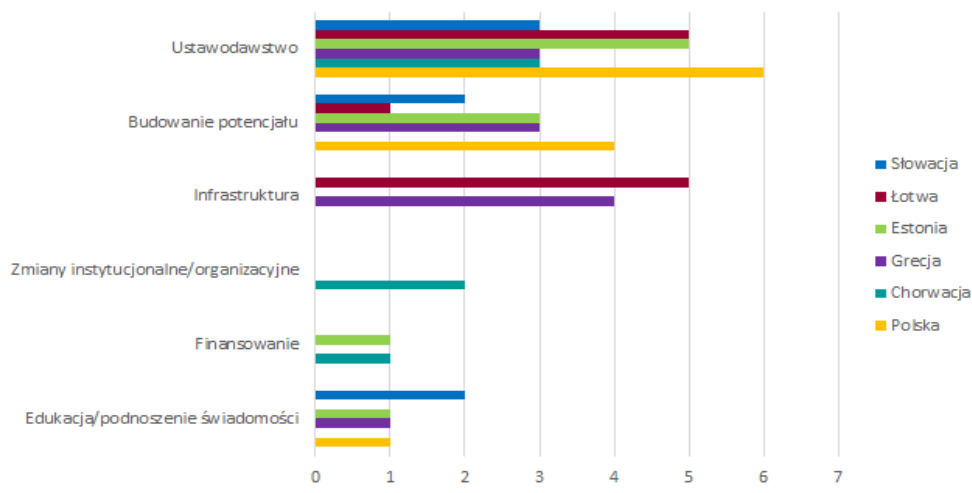
## 6. Edukacja / podnoszenie świadomości

Ten priorytetowy temat został poruszony w 4 krajach. Słowacja opracowała dwa zalecenia dotyczące szkolenia kierowców transportu publicznego w zakresie potrzeb bardziej wrażliwych użytkowników dróg, włączając tematykę transportu rowerowego do struktury programów telewizji publicznej. Estonia sformułowała zalecenie, aby opracować krajowy program komunikacyjny na rzecz promocji ruchu rowerowego i włączyć dodatkowe elementy do programów nauki jazdy. Grecja opracowała zalecenie wprowadzenia bardziej zrównoważonej kultury rowerowej za pomocą kampanii szkolnych, a Polska proponuje edukację dzieci w zakresie korzystania z dróg jako wspólnej przestrzeni wspólnej.

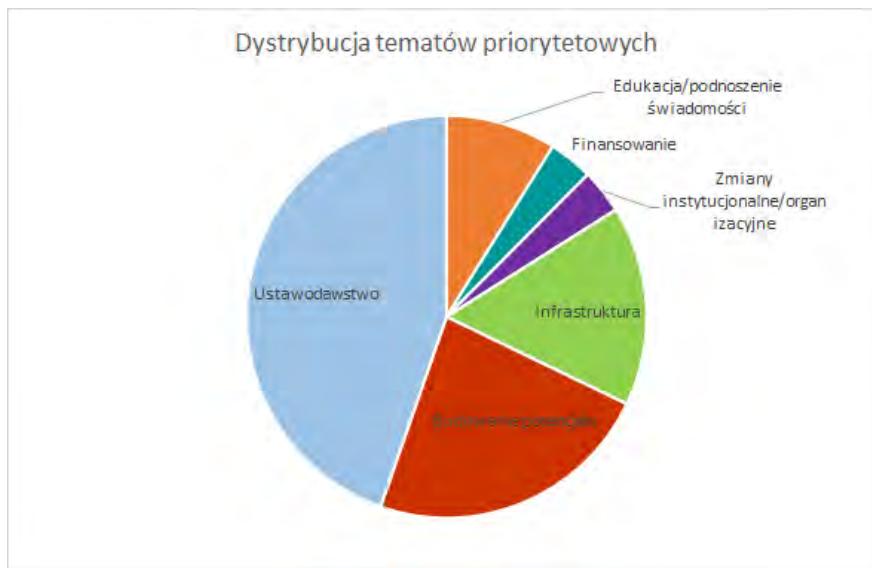
Chociaż NPR ma inny cel w każdym kraju, ma też wiele wspólnego. Niektóre kluczowe środki mogą poprawić sytuację rowerową we wszystkich krajach, takie jak zmniejszenie ogólnego ruchu samochodowego, ustanowienie większej liczby stref 30 km / h, ulepszenie finansowania infrastruktury rowerowej, edukacja rowerzystów, a także kierowców samochodów i wiele innych. Wszystkie kraje różnią się pod względem struktury miejskiej, priorytetów działań czy sposobu zarządzania konfliktami między interesariuszami. Aby uzyskać bardziej szczegółowy obraz dyskusji w każdym kraju i krajowego NPR opracowanego w ramach projektu Cyclurban, zapoznaj się z rozdziałami raportów dla poszczególnych w niniejszej publikacji.



### Dystrybucja tematów priorytetowych w podziale na kraje



### Dystrybucja tematów priorytetowych



## BADANIE PREFERENCJI TRAS RO- WEROWYCH

Aby odpowiednio kształtować miejskie strategie rowerowe, niezbędna jest wiedza na temat preferencji rowerzystów odnośnie infrastruktury i otoczenia tras, którymi chcieliby jeździć. Dlatego konsorcjum projektu Cyclurban przeprowadziło badanie preferencji tras rowerowych, realizowane przez partnera projektu German Aerospace Center (DLR). Wykorzystywane są w nim odpowiedzi rowerzystów jako użytkowników dróg. Bazując na wynikach badania, można sformułować zalecenia dla krajowych strategii rowerowych.

Na wybór trasy przez rowerzystę wpływa kilka czynników związanych z jej przebiegiem. Jednocześnie na znaczne różnice w wyborze niektórych cech przez ankietowanych mają wpływ czynniki społeczno-demograficzne lub rodzaj używanego roweru. Dlatego opracowaliśmy metodę ankietową, w formie ankiety on-line z wyborem uznaniowym (Discrete choice experiment), która pozwala na ocenę wpływu różnych czynników na wybory rowerzystów. W tej metodzie opracowano kilka alternatywnych tras o różnych cechach. W przeciwieństwie do klasycznego pytania ankietowanych o poszczególne cechy, respondenci oceniali opcję trasy zawierającą sumę tych cech. W opcjach zróżnicowano czas trwania podróży, a także sześć cech trasy i jej otoczenia. Każda cecha posiada od dwóch do pięciu możliwych wariantów. (Tabela 1).


Dla oszacowania wpływu poszczególnych cech na wybór użyto metody modelowania z wyborem uznaniowym bazującym na sumie indywidualnych odpowiedzi (Bielaire, 2003). W ten sposób obliczyliśmy, w jakim stopniu indywidualne cechy trasy wpłynęły na decyzję o jej wyborze. Mieszane modele logitowe biorą pod uwagę, że osiem decyzji podjętych przez każdego respondenta jest skorelowanych, ale między respondentami występuje niejednorodność

(McFadden, Train 2000). Metoda pozwala na ilościowe określenie użyteczności wariantu trasy w stosunku do zdefiniowanego odniesienia. Jako sytuację referencyjną wybrano główną drogę (arterie) bez infrastruktury rowerowej i drzew o maksymalnym ograniczeniu prędkości 50 km / h oraz z zaparkowanymi samochodami na poboczu drogi, tak aby każda zmiana charakterystyki trasy stanowiła poprawę dla osoby korzystającej z roweru.

Cecha	Wariant
Rodzaj ulicy	<b>Arteria – droga przelotowa</b> Boczna ulica
Infrastruktura	<b>Brak infrastruktury rowerowej</b> Pas rowerowy Droga rowerowa Odgrodzony (chroniony) pas rowerowy
Uwarunkowania prawne	<b>Maksymalna prędkość 50 km/h</b> <input type="checkbox"/> Maksymalna prędkość 30 km/h Ograniczenie prędkości do 30 km/h Ulica wspólnego ruchu rowerowego i samochodowego Strefa zamieszkania
Nawierzchnia	<b>Brak</b> Asfalt
Miejsca parkingowe	Bez miejsc parkingowych Miejsca parkingowe
Zieleń	<b>Bez drzew</b> Drzewa
Czas podróży	8/10/12/15 minut

Tabela 1: Cechy i jej warianty użyte w ankiecie (pogrubienie: sytuacja referencyjna)

W majowy dzień, gdy panują dobre warunki pogodowe, chciałbyś odwiedzić przyjaciela. Istnieje kilka alternatywnych tras dla tej podróży. Którą trasę wybierasz?



I do not use a bike for this trip.

Deutsch - Čeština - English - Ελληνικά - Eesti - Slovenský - Hrvatski - Latviešu - Polski - Русский

Rysunek 1. przykładowa sytuacja wyboru

Następnie obliczyliśmy wartość określającą postrzeganą atrakcyjność trasy na podstawie czasu trwania podróży. Uwzględnia to indywidualne odczucie czasu podróży i ocenę poszczególnych cech trasy. Wynikową wartość można interpretować jako teoretyczną chęć wydłużenia czasu podróży związaną z charakterystyką trasy. Z wyjątkiem czasu podróży wszystkie cechy zostały przedstawione graficznie, co może mieć wpływ na różną ocenę tego czynnika.

Partnerzy krajowi rozpowszechniali ankietę głównie za pośrednictwem mediów społecznościowych. Dlatego próba jest samoselektywna i niereprezentatywna. W sumie uwzględniliśmy 2,326 pełnych zwrotów z siedmiu krajów (6 krajów wdrażających i Niemiec). Ponieważ każdemu uczestnikowi przedstawiono osiem sytuacji wyboru, w rezultacie uzyskano 18,608 obserwacji.

## Wyniki

Wyniki pokazują, że oceniana jako bardzo korzystna dla użytkowników dróg jest dedykowana infrastruktura rowerowa wzdłuż głównych ulic (patrz rysunek 2). Zgodnie z badaniem uczestnicy byli skłonni zainwestować średnio od 9,6 minuty (oznaczony pas rowerowy) do 16,7 minuty (pas rowerowy chroniony pachołkami), wydłużając czas podróży w porównaniu do sytuacji referencyjnej. Na drogach bocznych ulice rowerowe, które dają pierwszeństwo rowerzystom, były postrzegane o wiele bardziej korzystnie niż strefy zamieszkania, które charakteryzuje duże ograniczenie prędkości. Na obu typach ulic użyteczność takich cech jak ograniczenie prędkości (30 km / h), brak zaparkowanych samochodów i drzewa wzdłuż ulicy była niska. Gładka powierzchnia trasy była warta dodatkowo



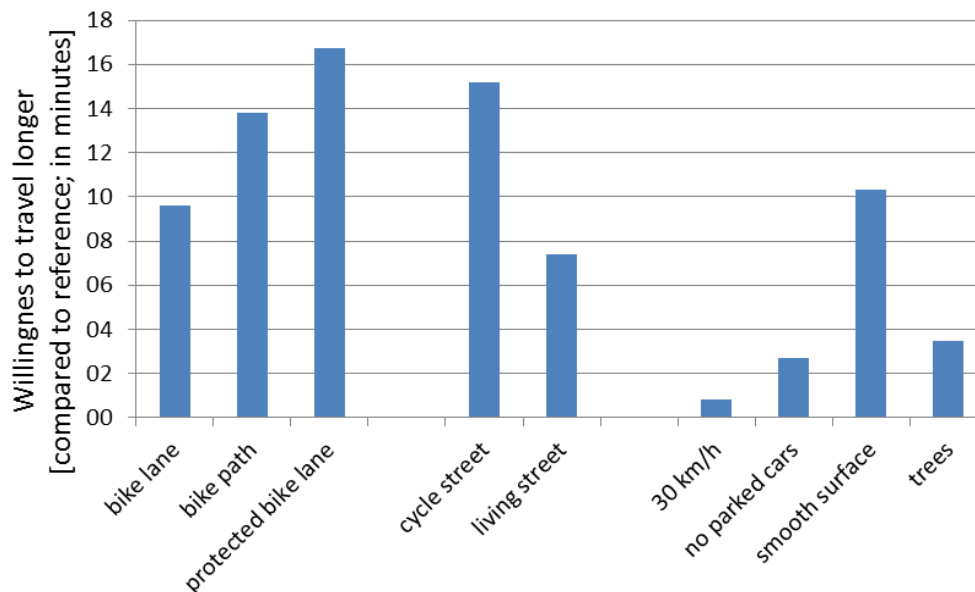
średnio 10,3 minuty czasu rowrzysty.

Ponadto dane pokazują kilka podstawowych trendów zróżnicowanych między grupami respondentów. W różnych krajach w badanym obszarze fizyczne oddzielenie od transportu zmotoryzowanego i mniejsze prędkości są ważniejsze dla kobiet i rowerzystów podróżujących z dziećmi niż mężczyzn. Ponadto starsi uczestnicy cenią sobie wygodniejsze trasy niż młodzi. W przypadku codziennych rowerzystów gorsze warunki są mniej istotne niż w przypadku osób, którzy rzadko korzystają z roweru.

### Podsumowanie

Wyniki pokazują, że charakterystyka trasy ma duże znaczenie dla rowerzystów. Wysokiej jakości infrastruktura rowerowa jest ważna szczególnie dla osób, które rzadko korzystają z roweru, a także dla starszych rowerzystów i rowerzystów jeżdżących z dziećmi. Można zatem stwierdzić, że dobra infrastruktura rowerowa może potencjalnie zwiększyć ilość rowerzystów na drogach i wspierać najbardziej wrażliwe grupy.





Rysunek 2: otowość do dłuższego podróżowania (w minutach, w porównaniu do sytuacji referencyjnej)

*Bike line – pas rowerowy*

*Bike path – droga rowerowa*

*Protected bike line – oddzielony (chroniony) pas rowerowy*

*Chronione pasy rowerowe znajdują się na poziomie ulicy. Są one oddzielone od pojazdów silnikowych pachołkami.*

*Cycle street – ulica rowerowa*

*Ulice rowerowe dają pierwszeństwo rowerzystom. Dostęp dla mieszkańców pojazdów silnikowych jest dozwolony z prędkością do 30 km / h. Rowerzystów nie wolno narażać na niebezpieczeństwo ani przeszkadzać. W razie potrzeby pojazdy muszą dalej zwalniać. Dozwolone jest jazda na rowerze obok siebie.*

*Living street – strefa zamieszkania*

*Strefa zamieszkania: maksymalna prędkość to tempo marszu. Piesi i bawiące się dzieci mogą korzystać z drogi na pełnej szerokości. Piesi nie mogą być zagrożenia ani utrudniania. W razie potrzeby pojazdy muszą czekać. Piesi muszą unikać niepotrzebnego utrudniania ruchu pojazdów.*

*No parking cars - bez miejsc parkingowych*

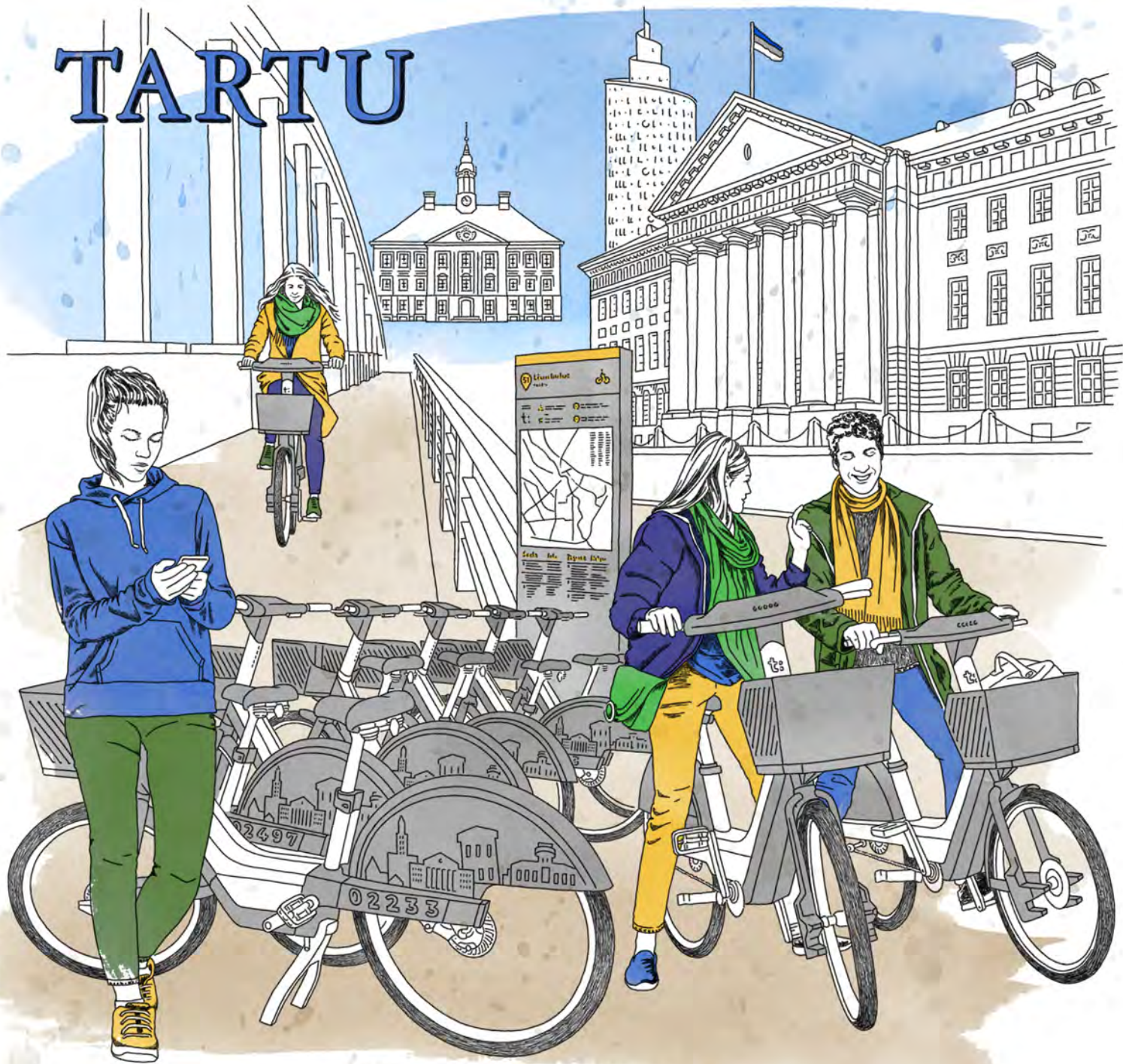
*Smooth surface – gładka powierzchnia (asfalt)*

*Trees - drzewa*





# TARTU





## WITAMY W TARTU!

Tartu, drugie co do wielkości miasto w Estonii, aktywnie stara się zwiększyć wykorzystanie roweru jako środka transportu. Gmina opracowała strategię rowerową i w 2019 r. został wprowadzony dobrze funkcjonujący system wypożyczania rowerów. Dzięki temu Tartu jest jednym z najbardziej postępowych miast estońskich jeśli chodzi o transport rowerowy. Mimo to udział rowerów w transporcie nie wzrósł tak znacznie, jak udział samochodów prywatnych.

Tartu to miasto o dużym zagęszczeniu. Na 38,97 km<sup>2</sup> przypada około 100 000 mieszkańców. Średnica miasta wynosi około 7 km, dlatego odległości w obrębie miasta zwykle nie przekraczają 5 km. Jest to miasto uniwersyteckie, z jednym z najstarszych uniwersytetów w Europie Północnej oraz kilkoma innymi uniwersytetami i ośrodkami szkolnictwa wyższego. Mieszka tu i studiuje prawie 17 000 studentów. 25% mieszkańców miasta jest w wieku od 15 do 29 lat. Zespół tych czynników sprzyja temu, by Tartu stało się miastem rowerowym.

Chociaż przeprowadzono dotychczas szereg badań sprawdzających potencjał ruchu rowerowego w Tartu, informacje te nie zostały zebrane w całościową koncepcję. Dlatego politycy, decydenci i interesariusze postanowili stworzyć strategię rowerową w ramach projektu Cyclurban w celu przyspieszenia rozwoju ruchu rowerowego w mieście i okolicach.

W celu zdobycia wiedzy o możliwościach zwiększenia wykorzystania rowerów w Tartu i opracowania strategii rowerowej, której brakuje miastu, przeanalizowano strategię ruchu rowerowego w ośmiu europejskich

### Miasto Marzeń:

*W moim wymarzonej mieście wszystkie ulice byłyby pokojem przyjaznym dla pieszych i rowerzystów.*

Raimond Tamm  
- Zastępca Burmistrza –  
Urząd Miasta Tallina



## Poznaj Tartu!

Lokalizacja:	Estonia
Liczba mieszkańców:	97 000
Gęstość zaludnienia:	2 400 / km <sup>2</sup>
Obszar:	39 km <sup>2</sup>
Szacunkowy udział środków transportu:	46% indywidualny transport samochodowy 21,5 % transport publiczny 21,5 % ruch pieszy 8 % rowery, 3% inne środki (motocykle itp.)
Wynik BYPAD:	2,5 = podejście izolowane
Drogi:	400 km dróg miejskich; 20 km autostrad
Ścieżki rowerowe:	114 km
Roczny budżet na infrastrukturę rowerową:	2 000 000 Euro

miastach. Miasta te mają wiele wspólnych cech z Tartu: również są miastami studenckimi i znajdują się w północnej Europie, a zatem mają podobny klimat.

## ROZWÓJ STRATEGII ROWEROWEJ TARTU

Strategia rowerowa dla miasta Tartu została opracowana dzięki projektowi Cyclurban. Warto zauważyć, że tak kompleksowa uwaga nie została jeszcze poświęcona żadnemu innemu środkowi transportu w Tartu.

Strategia rowerowa Tartu została opracowana w oparciu o przykład ośmiu europejskich miast, które już posiadają takie strategię. Są wśród nich: Tallin, Oulu, Tampere, Uppsala, Groningen, Odense, Amsterdam i

Kopenhaga. Podobnie jak Tartu, Odense i Groningen są miastami uniwersyteckimi. Wybrano również Tampere, Uppsala i Oulu, ponieważ znajdują się one na północy, a ich klimat jest podobny lub nawet zimniejszy, niż w Tartu. Miasta te również posiadają uniwersytety. Taka analiza pozwala uzyskać przegląd zarządzania strategicznego, jakie funkcjonuje w różnych miastach i ma na celu zapewnienie jak najlepszego czterolecznego ruchu rowerowego. Do próby włączono Tallinn, ponieważ jest to jedyne miasto w Estonii z już sporządzoną strategią rowerową; Kopenhaga i Amsterdam zaś to doskonałe miasta rowerowe, które inspirują swoją dobrą praktyką. Opracowana strategia jest bardzo ambitna i posiada konkretne prognozy.



Wizja ruchu rowerowego dla roku 2040:

- Rower jest preferowanym przez cały rok środkiem transportu, a ruch pieszy jest preferowanym środkiem przemieszczania się - mieszkańcy Tartu podróżują codziennie głównie rowerem lub pieszo.
- Strategia ma na celu osiągnięcie rezultatu, w którym do 2040 r. udział ruchu rowerowego wzrośnie do 26%, a udział prywatnych pojazdów silnikowych spadnie do 13%.

Wraz z przyjęciem strategii rowerowej zostanie utworzone nowe stanowisko w urzędzie miasta Tartu

- Koordynator ds. Rowerów. Do tej pory poszczególne sprawy dotyczące transportu rowerowego trafiały do różnych wydziałów, zatem wprowadzenie stanowiska koordynatora zainicjuje powstanie nowej ery transportu rowerowego w mieście. Szczególnie cieszymy się, że działania Tartu w dziedzinie transportu rowerowego przyciągnęły uwagę na poziomie krajowym, a w związku z nowym krajowym planem transportu byliśmy w stanie przedstawić długoterminowe propozycje i ożywić ideę jazdy na rowerze.

## JAKI JEST STAN POLITYKI ROWEROWEJ W TARTUE I JAK MOŻNA JĄ UDOSKONALIĆ?

Od września 2018 r. do maja 2019 r. partnerzy projektu Cyclurban przeprowadzili drugi audyt BYPAD dla Tartu. Pierwszy BYPAD pochodzi z 2006 roku. Od tego czasu Tartu stał się jeszcze bardziej przyjazny dla rowerzystów w niektórych obszarach i podwoił udział transportu rowerowego (2009: 4,5%, 2018: 8-9%). W rezultacie wynik BYPAD znacznie się poprawił (z 44,1% do 62,2% lub z poziomu 1 na poziom 2,5 z 4). Należy jednak podkreślić, że audyt ten został przeprowadzony w czasie, gdy strategia rowerowa Tartu była jeszcze w przygotowaniu. Dokument ten jest jednak niezbędnym elementem w osiągnięciu poziomu 3, który oznacza posiadanie systemowej polityki rowerowej.

Jakie pierwsze kroki należy teraz podjąć w twoim mieście, aby urzeczywistnić swoją wizję transportu?

*Powinna istnieć wspólna wizja między państwem, regionem i miastem.*



Mari Jüssi

- Koordynator Tallinn SUMP, Ekspert ds. Transportu – Estoński Zarząd Dróg

### Jaki według Pana jest największy problem w Tartu, jeśli chodzi o rozwój transportu rowerowego?

*Niechęć władz miasta do pełnego zaangażowania się w politykę sprzyjającą jeździe na rowerze i ruchowi pieszemu, kosztem wygody użytkowników samochodów. Chociaż wszyscy wiedzą, że więcej miejsca dla pieszych i rowerzystów oraz lepszy transport publiczny nieuchronnie oznacza mniej miejsca dla samochodów i mniej wygody dla ich użytkowników, politykom trudno to przyznać, a to jest przeszkodą dla zmian. Ma to wiele wspólnego z postrzeganiem samochodu jako symbolu statusu, zwłaszcza przez starsze pokolenia, oraz postrzeganiem roweru i autobusu jako wyborów biednego człowieka. Szybkość zmian bez wątpienia będzie związana z tym, jak szybko sposób myślenia zmienia się w całym społeczeństwie. Ale decydenci muszą zrozumieć, że oni również mogą odegrać ważną rolę w rzeczywistej zmianie takiego postrzegania.*

Ilmar Part

Entuzjasta rowerowy – mieszkający w Tartu



Niestety, potrzeby rowerzystów często nie są jeszcze uwzględniane przed i podczas procesów decyzyjnych w Tartu. Często zdarza się, że użytkownicy rowerów stwierdzają, że zbyt późno są zaangażowani w procesy decyzyjne: gdy kończy się czas lub decyzje zostały już podjęte. Aby dokładnie uwzględnić potrzeby rowerzystów w kształtowaniu polityki, władze miasta będą przeprowadzać badania satysfakcji rowerzystów z infrastruktury rowerowej. W tym celu zapewnią udział społeczeństwa w corocznym przeglądzie strategii rowerowej, jak również w corocznym badaniu jakości ruchu rowerowego.

Chociaż kilka dokumentów sektorowych Tartu dotyczy kwestii rowerowych, rozwój infrastruktury rowerowej jest powolny. Budowa infrastruktury dla rowerów odbywa się raczej losowo i jest mniej priorytetowa, niż

z budowa infrastruktury dla innych środków transportu. Strategia rowerowa Tartu pomoże rozwiązać te problemy, jak tylko zostanie wdrożona.

Aby zwiększyć motywację mieszkańców Tartu do korzystania z rowerów, BYPAD sugeruje poszerzenie wiedzy mieszkańców Tartu na temat korzyści płynących z korzystania z rowerów. Kampanie informacyjne przeprowadzane we współpracy z instytucjami edukacyjnymi, a także z firmami i ich pracownikami oraz mediami, mogą przyczynić się do zwiększenia ruchu rowerowego w Tartu. Umowa między szkołami podstawowymi a miastem, wskazana w nowej strategii rowerowej i opracowanie planu transportu dla szkół zapewni, że ulice w sąsiedztwie szkół będą coraz bardziej przyjazne rowerom.



W ciągu ostatniego roku miasto Tartu systematycznie zmniejszyło natężenie ruchu, zwiększając liczbę obszarów z ograniczeniem prędkości do 30 km / h. Jest to skuteczna metoda na poprawę bezpieczeństwa jazdy na rowerze i dlatego będzie dalej stosowana. Dodatkowo planistom zostanie udostępniona baza danych, która łączy informacje o wypadkach rowerowych z informacjami o infrastrukturze. Wykorzystanie takich danych pozwala uniknąć powtarzających się błędów w planowaniu, które prowadzą do wypadków.

## OPRACOWANIE REKOMENDACJI POLITYKI KRAJOWEJ DLA ESTONII

Rekomendacje dla Polityki Krajowej (NPR - National Policy Recommendation) to propozycja działań, które mają na celu wspieranie dalszego wzrostu ruchu rowerowego przy stosunkowo niskich kosztach wdrożenia. Zalecenia w perspektywie natychmiastowego i średnioterminowego wdrożenia, są skierowane do różnych zainteresowanych stron, wskazują sposoby pokonywania zidentyfikowanych barier dla wzrostu ruchu rowerowego i koncentrują się na kilku obszarach priorytetowych.

NPR zostały opracowane przez estońskich partnerów projektu wraz z zainteresowanymi stronami, takimi jak planiści miast, architekci, eksperci miejscy, przedstawiciele policji, rowerzyści, lokalni politycy i inni. Zainteresowane strony zostały zaproszone do przedyskutowania odpowiednich zaleceń, które mogą stanowić uzasadnione i niskokosztowe kroki dla usprawnienia ruchu rowerowego na Słowacji.





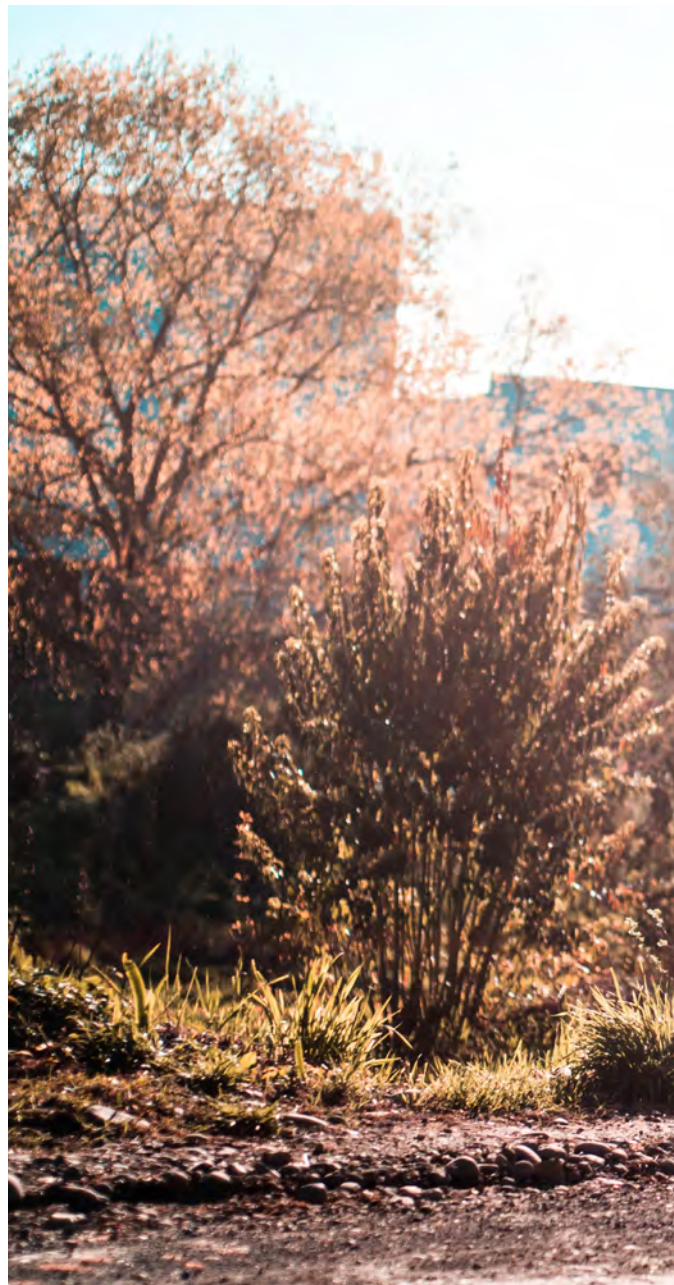
**Jaki według Pana jest największy problem w Tartu, jeśli chodzi o rozwój transportu rowerowego?**

*Jazda na rowerze zapewnia mi wysoką jakość życia: łatwy sposób na dotarcie do różnych miejsc bez marnowania czasu, w ruchu, a także możliwość rozmowy z dziećmi podczas jazdy na naszym rodzinnym rowerze cargo. Dla tych, którzy nie przewożą dzieci na co dzień, zyskiem jest długoterminowy efekt zdrowotny (dobre jest 10-30 minut ruchu na co dzień), a także czas, jaki można spędzić bez patrzenia w ekran. Znaczący jest wpływ, jaki jednostka może wywierać na poprawę zdrowia planety i najbliższego otoczenia, nie zanieczyszczając i nie zajmując przestrzeni publicznej, która należy do nas wszystkich.*

*Ważne jest jednak to, że większość ludzi nie może dokonać takiego wyboru, nawet gdyby tego chcieli. Tallinn zmusza ludzi do korzystania z samochodów, projektując miasto dla użytkowników samochodów. Jeśli nie masz szczęścia i nie masz miejsca pracy, sklepu spożywczego, przedszkola lub szkoły w odległości 15 minut, to robisz to, co większość ludzi. Przejeżdżasz przez miasto kilka razy do tych miejsc, ponieważ Tallinn nie buduje wystarczającej liczby przedszkoli i nie rozmieszcza ich równomiernie w całym mieście.*

*Pärtel-Peeter Pere*

*- Place Branding Expert, przedsiębiorca  
- Przewodniczący Future Place –  
mieszkający w Tallinie*



## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ ESTONII

No.	Rekomendacje	Opis sytuacji obecnej	Opis proponowanej zmiany
1	Ustanowienie krajowego planu rozwoju ruchu pieszego i jazdy na rowerze	Obecnie w Estonii nie ma polityki rowerowej ani strategicznego planu promowania jazdy na rowerze	Plan rozwoju oferowałby szerokie ramy, w których można określić rolę i znaczenie poszczególnych działań. Ustanowiłby również hierarchię i harmonogram poszczególnych działań, oferując w ten sposób szczegółowe wytyczne dla urzędników na różnych poziomach administracyjnych.
2	Aktualizacja standardów budowy ulic miejskich poprzez ulepszenie części związanych z pieszymi i cyklistami	Obecnie funkcjonuje niepełne podejście do zrównoważonego transportu w standardach budowlanych. Normy są projektowane przede wszystkim zgodnie z potrzebami ruchu samochodowego	Normy powinny zostać skorygowane, aby drogi dla pieszych i rowerzystów nie były traktowane osobno, jako „mały ruch”, a podstawowe cechy ulic nie były zdefiniowane wyłącznie z perspektywy samochodu.
3	Uwzględnienie poprawy warunków rowerowych jako celu wszystkich projektów infrastrukturalnych	Obecnie projekty infrastrukturalne często stwarzają nieatrakcyjne warunki dla jazdy na rowerze, ponieważ ich poprawa nie jest jednym z celów tych projektów.	Należy wymagać uwzględnienia potrzeb ruchu rowerowego i nadania mu priorytetu w procesie planowania każdego projektu infrastrukturalnego, Zapewni to stworzenie lepszych warunków dla transportu rowerowego w nowych projektach infrastrukturalnych
4	Wymaganie, aby regionalne linie autobusowe mogły przewozić co najmniej 4 rowery na autobus	Obecnie nie można przewozić rowerów regionalnymi autobusami, co utrudnia połączenie transportu autobusowego i rowerowego	Regionalni operatorzy autobusów byliby zobowiązani do zapewnienia ludziom możliwości transportu rowerów w autobusie. Wyjątek stanowiłyby szczególnie ruchliwe linie, na których priorytetem powinny być doskonałe urządzenia Bike & Ride.
5	Opracowywanie zachęt finansowych do promowania jazdy na rowerze	Obecnie pracodawcy nie mogą wypłacać ulg podatkowych pracownikom korzystającym z prywatnego roweru i nie ma subsydiów na zakup rowerów specjalnego przeznaczenia, takich jak elektryczne rowery towarowe, podczas gdy istnieją takie rozwiązania dotyczące samochodów elektrycznych.	Środek ten pozwoliłby legalnie płacić kompensatę za korzystanie z prywatnego roweru, podobnie jak za korzystanie z samochodu i pozwoliłby uzyskać dopłaty do zakupu elektrycznych rowerów, podobne do już istniejących środków na samochody elektryczne.

No.	Rekomendacje	Opis sytuacji obecnej	Opis proponowanej zmiany
6	Wspieranie strategii rowerowych miast (za pomocą funduszy i porad)	Obecnie rząd nie wspiera strategii rowerowych miast. Takie strategie są jednak opracowywane w największych miastach bez wsparcia rządu	Środek ten zapewniłby know-how i finansowanie w zakresie opracowywania strategii rowerowych miast. Strategie te stanowią niezbędne rozszerzenie krajowego planu rozwoju ruchu rowerowego.
7	Zwiększenie możliwości zaangażowania odpowiednich ekspertów w lokalnych gminach w zakresie planowania pieszych i rowerowych spacerów, w tym planowania i podejmowania decyzji	Strategiczny transport na poziomie lokalnym i planowanie przestrzenne mają silny wpływ na warunki dla rowerzystów w gminie. Chociaż eksperci gmin mają różną wiedzę. Brakująca lub nieaktualna wiedza na temat planowania transportu rowerowego może utrudnić promocję tego sposobu przemieszczania na poziomie lokalnym.	Środek ten zapewniłby krajowe programy szkoleniowe i struktury wsparcia w celu zwiększenia zdolności ekspertów miejskich w dziedzinie planowania i podejmowania decyzji odnośnie poprawy warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.
8	Opracowanie krajowego programu komunikacji w zakresie promocji jazdy na rowerze	Brak planu komunikacji dotyczącego promocji rowerów. Komunikacja dotycząca transportu rowerowego była dotychczas głównie związana z bezpieczeństwem ruchu i dlatego często nie spełniała funkcji promującej ten rodzaj transportu.	Środek ten zapewni wytyczne dla komunikacji w sprawie promocji roweru dla lokalnych gmin.
9	Zwiększenie umiejętności i zdolności kierowców i rowerzystów	Obecna uważność kierowców na rowerzystów jest niska z powodu dużej ignorancji w zakresie potrzeb i zachowania rowerzystów. Rowerzystom często brakuje podstawowej wiedzy i umiejętności, aby bezpiecznie uczestniczyć w ruchu ulicznym.	Szkoły nauki jazdy musiałyby zawierać moduł wyjaśniający punkt widzenia rowerzystów i zachowanie kierowców niezbędne dla bezpieczeństwa rowerzystów. Praktyczna część kursów rowerowych zostałaaby znacznie ulepszona dzięki wprowadzeniu zajęć praktycznych z jazdy na rowerze w ruchu ulicznym.
10	Ustanowienie finansowania krajowego programu rozwoju	Obecnie infrastruktura rowerowa jest niewystarczająco rozwinięta w większości estońskich miast. Występują problemy zarówno z ilością, jak i jakością infrastruktury.	Środek ten zapewniłby finansowanie budowy nowej infrastruktury rowerowej w miastach. Poprawiłoby to zarówno ilość, jak i jakość infrastruktury rowerowej w estońskich miastach.



RĪGA RĪGA





## CZEŚĆ RYGA!

Ryga jest stolicą i największym miastem Łotwy. Miasto liczy około 630 000 mieszkańców i ma powierzchnię 324 km<sup>2</sup>. Choć polityka transportu drogowego wciąż jest bardzo zorientowana na samochody, a istniejąca infrastruktura rowerowa nie jest zadowalająca, udział rowerzystów na drogach w ostatnich latach jest coraz większy. Stale wzrastająca liczba prywatnych samochodów spowodowała korki i problemy z przestrzenią, zagrażające miastu i jego mieszkańcom. Aby zmierzyć się z tymi problemami, politycy i planiści muszą wspierać transport rowerowy i umieścić jakość życia i ochronę klimatu na liście priorytetów przyszłego planowania urbanistycznego.

Na Łotwie planowanie miast i transportu było dotychczas bardzo ukierunkowane na samochody.

W wyniku rosnącego dobrobytu, wiele osób kupowało nowe auta, dlatego ruch samochodowy w Rydze drastycznie wzrósł w ciągu ostatnich dziesięcioleci. Mieszkańcy Rygi mają stosunkowo długi czas podróży do pracy, czego główną przyczyną są stosunkowo duże odległości między domami a miejscami pracy. Z powodu rozrostu miast z roku na rok rośnie liczba osób dojeżdżających do Rygi z przedmieść.

### Jak wyglądałoby Twoje wymarzone miasto pod względem ruchu / mobilności?

*Miasto, w którym ruch uliczny jest zorganizowany „dla ludzi”, a ulice są przystosowane dla najmniejszych i najstarszych, aby dzieci mogły bezpiecznie podróżować do szkoły, aby seniorzy nie byli izolowani w mieszkaniach, a po ulicach można było łatwo i bezpiecznie chodzić i jeździć rowerem.*

Oto Ozols

Architekt, Ekspert Planowania Miast,  
Członek Zarządu "Pilsēta cilvēkiem"



## Poznaj Rygę!

Znajduje się w	Łotwa
Populacja	632 614
Gęstość zaludnienia	952 / km <sup>2</sup>
Powierzchnia	324 km <sup>2</sup>
Udział środków transportu	46.9 % samochody prywatne; 15.2 % transport publiczny; 33.4 % ruch pieszy; 3.7 % transport rowerowy; 0.8 % inne
Wynik BYPAD	1.74 (Audyty Online)
Ilość dróg	1191 km dróg miejskich w 2016
Drogi rowerowe	około 70 km
Roczny budżet na infrastrukturę rowerową	około 250 000 Euro

Pomimo wzrostu udziału rowerzystów w ostatnich latach, nic nie wskazuje na to, aby zmalała dominacja prywatnych samochodów. Sytuację tę może odmienić podjęcie odpowiednich działań, które upowszechniłyby jazdę na rowerze, ruch pieszy i transport publiczny. Projekt Cyclurban miał właśnie takie zadanie: zdefiniowanie działań, które sprawią, że rower stanie się popularnym i powszechnie szanowanym środkiem transportu w Rydze!

Aby osiągnąć ten cel, łotewskie organizacje partnerskie: Latvian Cyclist's Union (Łotewski Związek Rowerzystów) i Baltic Environmental Forum Latvia, korzystając z różnych okazji, organizowały warsztaty i przeprowadzały audyt BYPAD, mający zidentyfikować braki w lokalnych politykach rowerowych. Organizacje

te współpracowały z wieloma zainteresowanymi stronami. Działania te miały zidentyfikować działania krótko- i średnioterminowe, mogące upowszechnić transport rowerowy, przy stosunkowo niskim nakładzie. Działania te zostały - podobnie jak we wszystkich krajach partnerskich - wymienione jako zalecenia dotyczące polityki krajowej i przekazane decydom.

## WSPÓŁPRACA Z „FESTIWALEM KONWERSACJI LAMPA 2019” W CĒSIS

Ogromnym sukcesem projektu Cyclurban na Łotwie była współpraca z festiwalem LAMPA 2019 w Cēsis. Choć jest to popularny festiwal muzyczny, doświadczenie muzyki na żywo nie było jedynym powodem, dla którego 20 000 osób odwiedziło LAMPĘ w dniach 19 i 20 czerwca 2019 r. Poza standardowym festiwalem, LAMPA tworzy również platformę do prowadzenia dyskusji na różne tematy polityczne.

Festiwal ma na celu „przewyciężenie bierności”, poprzez stworzenie „dwóch podnoszących na duchu dni, podczas których można wyostrzyć umysł, poszerzyć horyzonty, zakwestionować swoje założenia” ([www.festivalslampa.lv/en](http://www.festivalslampa.lv/en)). Biorąc pod uwagę pozytywne opinie odwiedzających festiwal, organizacje partnerskie Cyclurban, Latvian Cyclists'



Union (LCU) i Baltic Environmental Forum Latvia (BEF LV) dołączyły się do wydarzeń w LAMPA. Wspólnie LCU i BEF LV zorganizowały dyskusję zatytułowaną „Jak ekonomia może czerpać korzyści z jazdy na rowerze?”. LCU zajmuje się obroną praw rowerzystów na poziomie politycznym, a BEF LV promuje znaczenie ochrony środowiska i łagodzenia zmiany klimatu. Połączenie sił tych organizacji umożliwiło znalezienie wielu interesujących partnerów do panelu dyskusyjnego.

W panelu dyskusyjnym wzięli udział: Tālis Linkaits (Minister Transportu Łotwy), Ēriks Eglītis (Delegat Stanowy Ministerstwa Gospodarki Łotwa), Uģis Mitrevics (Burmistrz Sigulda) i Viesturs Laurs (ekspert ds. Planowania Transportu). Zróżnicowanie uczestników umożliwiło podejście do problemu z wielu perspektyw. 200 uczestników było aktywnie zaangażowanych w debatę i oczywiście nie zadowolono się jedną prostą odpowiedzią na pytanie zadane w temacie panelu. Dyskutowano między innymi o roli rowerów towarowych w logistyce transportu śródmiejskiego.

Pod koniec wydarzenia odbyło się głosowanie na „najlepsze” pytanie. Zwycięzca tego głosowania otrzymał praktyczny prezent: butelkę z termosem BPA i akumulatorowe lampki rowerowe.

## DZIAŁANIA W EUROPEJSKIM TYGODNIU TRANSPORTU

Podczas EUROPEJSKIEGO TYGODNIA TRANSPORTU 2019 użytkownicy Facebooka zostali poproszeni o udostępnienie zdjęć najbardziej niebezpiecznych i najatrakcyjniejszych miejsc rowerowych w Rydze. Dwudziestu rowerzystów wysłało zdjęcia w odpowiedzi na ten post na Facebooku. Czoro z nich otrzymało butelkę z wodą bez BPA i akumulatorowe lampki rowerowe.

Ponadto Cyclurban był obecny na imprezie Bike2work, która była częścią EUROPEJSKIEGO TYGODNIA TRANSPORTU. Bike2work jest skierowany do firm,

które chcą zachęcić swoich pracowników do korzystania z rowerów do dojazdów do pracy. W wydarzeniu zaprezentowana została lokalna kampania na rzecz zrównoważonego transportu „Gudrais pilsētnieks” („Inteligentny mieszkaniec miasta,„) oraz wiele przyjaznych rowerzystom firm, które sprzedają odzież i inny sprzęt dla rowerzystów. Organizatorzy wspólnie zorganizowali szereg działań na placu w pobliżu Pomnika Wolności w Rydze.

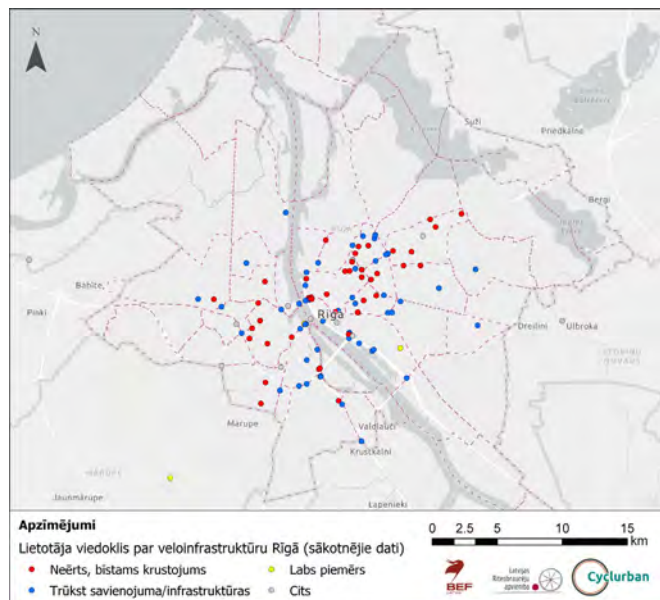
Jednym z tych działań było rozpoczęcie badania GIS. W celu zebrania informacji na temat infrastruktury rowerowej w Rydze została przeprowadzona ankieta. Na jej podstawie zlokalizowano niebezpieczne/groźne skrzyżowania, a także miejsca pozbawione połączeń lub infrastruktury dla rowerów. Znaleźliśmy również pozytywne przykłady tego, jak powinna wyglądać infrastruktura rowerowa w Rydze.

Wyniki ankiet zostały podsumowane na poniższej mapie termicznej:

## OGÓLNOKRAJOWE WYDARZENIE: VELO FORUMS 2020

„Forum Velo 2020” odbyło się w styczniu 2020 r., we współpracy z Ministerstwem Ochrony Środowiska i Rozwoju Regionalnego Republiki Łotewskiej. Wydarzenie było największym krajowym spotkaniem poświęconym transportowi rowerowemu w ciągu ostatnich lat.

Wydarzenie otworzyli sekretarze stanu z Ministerstwa Ochrony Środowiska i Rozwoju Regionalnego Republiki Łotewskiej oraz Ministerstwa Transportu Republiki Łotewskiej. Łącznie obecnych było 130 uczestników z różnych gmin, instytucji rządowych lub pozarządowych. W wydarzeniu wzięli udział eksperci ds. transportu, planiści transportu, działacze rowerowi, studenci i eksperci do spraw turystyki. Ponad 300 osób skorzystało z internetowego streamingu video. Nagranie można obejrzeć online, klikając tutaj.



Pierwsza część wydarzenia obejmowała prezentację wyników projektu Cyclurban, a także informacje na temat przepisów dotyczących mikromobilności i transportu. Następnie odbyła się interaktywna dyskusja. Podczas tej dyskusji uczestnicy znaleźli rozwiązania różnych problemów związanych z jazdą na rowerze. Omówili również, jakie działania krótkoterminowe mogą podjąć gminy w celu promowania jazdy na rowerze. Wyniki tej interaktywnej pracy grupowej zostały podsumowane i zostaną przekazane Ministerstwu Ruchu Republiki Łotewskiej. Opracowanie to powinno pomóc Ministerstwu w osiągnięciu celów obecnego Krajowego Planu Rowerowego. Stanowi ponadto podstawę do opracowania Narodowego Planu Mikromobilności, który koncentruje się na roli środków transportu „ostatniej i pierwszej mili”.

Dzień po wydarzeniu ekspert projektu Liga Pakalna i Viesturs Silenieks, prezes Łotewskiej Unii Rowerzystów, uczestniczyli w porannej transmisji w popularnym prywatnym kanale telewizyjnym 3Play.

Jakie pierwsze kroki należy teraz podjąć w twoim mieście, aby urzeczywistnić wizję mobilności?

Zmniejszenie maksymalnej prędkości nie wymaga żadnych inwestycji, ale znacznie poprawia bezpieczeństwo na drodze. Powinniśmy zacząć od tego. Obszar ten wymagałby infrastruktury, która po prostu nie pozwala na szybszą jazdę.

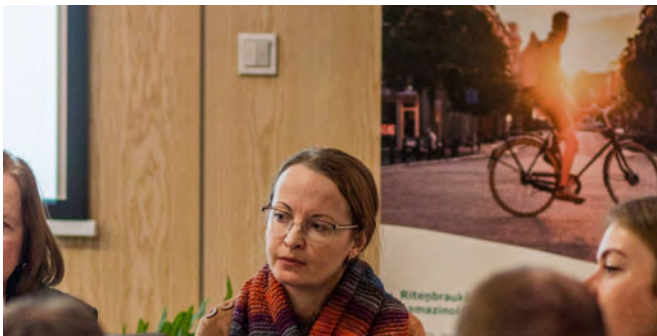
Toms Alsbergs

Professional Cyclist, World Champion of Red Bull Mini Drome in 2012



## JAKI JEST STAN POLITYKI ROWEROWEJ W RYDZE I JAK MOŻNA JĄ UDOSKONALIĆ?

Chociaż Ryga posiada kompleksową strategię rowerową, nie istnieje przejrzysty program działań. Audyt BYPAD, który został przeprowadzony w Rydze w ramach projektu Cyclurban, wykazał, że obecne plany rozwoju infrastruktury rowerowej powinny być bardziej dostosowane do potrzeb rowerzystów. Ponadto infrastruktura rowerowa jest zwykle planowana oddzielnie od projektów budowy ulic, dlatego też potrzeby rowerzystów rzadko są uwzględniane w



procesach planowania. Rowerzyści mogą zaangażować się w planowanie infrastruktury rowerowej od czasu do czasu i tylko w ramach wybranych projektów.

Audytorzy podkreślili ponadto, że docenienie roli szkół w edukacji może pomóc w pobudzeniu ruchu rowerowego w Rydze. W ramach audytu odkryto, że istnieje potrzeba poprawy bezpieczeństwa jazdy ucznia do szkoły na rowerze. Zwiększenie liczby lekcji na temat przepisów ruchu drogowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa jazdy na rowerze, a tym samym uczynić rower bardziej atrakcyjnym środkiem transportu dla uczniów.

W ostatnich latach przyznano środki na rozwój ruchu rowerowego, ale zauważalna poprawa infrastruktury rowerowej następuje powoli i tylko fragmentarycznie. Fundusze wykorzystano również na działania promujące korzystanie z rowerów jako środka codziennych dojazdów. Ponadto, we wszystkich nowych projektach rozwoju obszarów miejskich jest uwzględniany parking rowerowy.

Kolejny wynik audytu BYPAD wskazuje, że Ryga nie ma obecnie systematycznego podejścia do gromadzenia i analizy danych dotyczących jazdy na rowerze. Miasto korzysta z analizy wypadków drogowych i rocznych statystyk wypadków, które są gromadzone przez



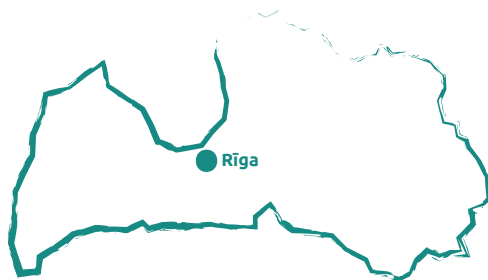
policię. Aby systematycznie ulepszać infrastrukturę, należy usprawnić analizę danych. W sumie wynik kontroli wyniósł 1,74 (od 0: brak aktywności do 4: podejście zintegrowane), co oznacza, że Ryga stosuje podejście izolowane.

### Jak wyglądałoby Twoje wymarzone miasto pod względem ruchu / mobilności?

*Dla każdego sposobu transportu jest miejsce. Miasto ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę rowerową, która jest bezpieczna i odizolowana od ruchu samochodowego i równomiernie obejmuje obszar miejski. W mieście jest także wystarczająco dużo miejsc parkingowych dla rowerów i mniej zagrożeń dla zdrowia i życia podczas jazdy na rowerze. Ruch samochodowy nie jest zabroniony, ale jest znacznie ograniczony, ponieważ alternatywne tryby są bardziej konkurencyjne - oszczędzając zarówno czas, jak i pieniądze. "*

Alda Ozola

podsekretarz stanu w Ministerstwie  
Ochrony Środowiska i Rozwoju  
Regionalnego Republiki Łotewskiej



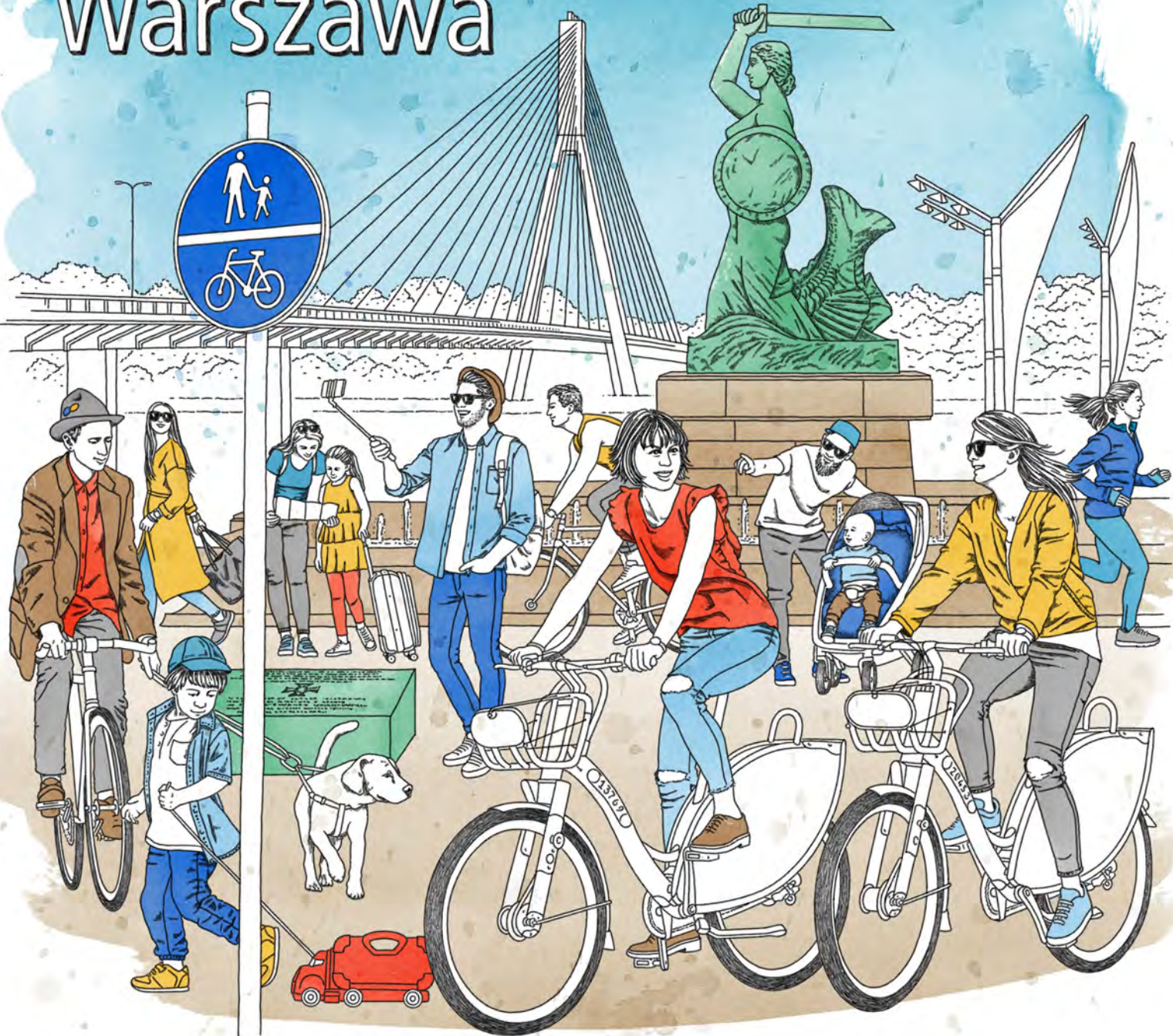
## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ ŁOTWY

No	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
1	Zezwolenie na jazdę na rowerze w obu kierunkach po jednokierunkowych ulicach w obszarach mieszkalnych	Obecnie pkt 193 łotewskiego rozporządzenia o ruchu drogowym (RTR) stanowi, że piesi mogą poruszać się we wszystkich kierunkach na chodnikach i jezdniach, które znajdują się na obszarach mieszkalnych, na stacjach benzynowych lub parkingach. W akapicie nie zapisano, czy rowerzyści mają takie prawa.	Proponowany paragraf 139 RTR: „Na obszarach mieszkalnych, na stacjach benzynowych oraz na parkingach piesi i rowerzyści mogą poruszać się po chodnikach i jezdniach na całej swojej szerokości we wszystkich kierunkach”.
2	Wprowadzenie ulic rowerowych	Łotewski RTR obecnie nie obejmuje ulic rowerowych.	Do Standardu dotyczącego znaków drogowych i zasad ruchu drogowego należy dodać nowy znak. Znak powinien wskazywać, że rowery mają pierwszeństwo i że „samochód jest gościem”.
3	Dodanie nowych znaków do przepisów ruchu drogowego	Obecnie żaden znak nie wskazuje, że ulica kończy się ślepym zaułkiem tylko dla samochodów, a nie dla pieszych i rowerzystów.  Nie ma też żadnego znaku, który zwraca uwagę kierowców samochodów na fakt, że rowerzyści korzystają z jednokierunkowej ulicy w obu kierunkach.	Dodane nowych znaków i do przepisów dotyczących znaków drogowych i zasad ruchu drogowego:  „Ślepy zaułek, z wyjątkiem rowerzystów i pieszych”  i  „Nadjeżdżający rowerzysta”
4	Zalecana droga rowerowa w dzielnicy mieszkalnej o dużym natężeniu ruchu rowerowego	Intensywny ruch rowerowy na obszarach mieszkalnych stwarza niebezpieczne sytuacje.	Proponuje się użycie piktogramu, aby pokazać preferowaną trajektorię roweru w obszarze zamieszkałym, gdzie przecina go trasa rowerowa lub droga do szkoły / przedszkola.
5	Wprowadzenie oznakowania ścieżki rowerowej o szerokości 10 cm; Wprowadzenie dróg rowerowych z linią przerywaną	Obecnie szerokość linii otaczających ścieżki rowerowe na Łotwie wynosi 30 cm. Ich powierzchnia staje się śliska w niektórych warunkach (deszcz, śnieg). Zastosowanie tak szerokich linii jest kosztowne i niekorzystne w porównaniu do cieńszych linii. Ścieżki rowerowe nie mają obecnie oznaczeń przerywanych.	Oznaczenia ścieżek rowerowych powinny mieć szerokość 10 cm.  Należy używać przerywanych oznaczeń dla dróg rowerowych.

No	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
6	Wytyczne dla obszarów mieszkalnych	Obecnie nie ma jasnej definicji i wytycznych dla obszarów mieszkalnych, dlatego są one niejednolite a obszary takie nie pozwalają na bezpieczny ruch osób i pojazdów. Wraz ze wzrostem liczby nowych zabudowań mieszkalnych i ruchu rowerowego ważne jest zapewnienie wszystkim bezpieczeństwa ruchu.	Proponuje się opracowanie znormalizowanych wytycznych dla obszarów mieszkalnych, które zapewnią ich ujęcie z perspektywy legislacyjnej i poprawią bezpieczeństwo ludzi mieszkających na takich obszarach, w tym między innymi: metody uspokojenia ruchu, oznaczenia dróg, znaki drogowe, projektowanie dróg itp. Zwiększy to m.in. bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych na obszarach mieszkalnych.
7	Przesunięcie cyklu sygnalizacji świetlnej	Na Łotwie piesi, rowerzyści i kierowcy samochodów zwykle otrzymują jednocześnie zielone światło.	Standardy sygnalizacji świetlnej powinny zostać zaktualizowane. Nowa wersja powinna zawierać opcję przesunięcia w cyklu sygnału świetlnego. Z przesunięciem wynoszącym około trzy sekundy piesi powinni być pierwsi, rowerzyści powinni być drudzy, a samochody powinny mieć ostatnie światło zielone.
8	Ronda, które priorytetowo traktują potrzeby rowerzystów	Obecnie ronda na Łotwie często nie spełniają potrzeb rowerzystów.	Łotewski standard drogowy powinien obejmować ronda, dzięki którym jazda na rowerze będzie bezpieczniejsza i wygodniejsza. Na tych rondach rowerzysta nie powinien przejeżdżać przez krawężniki lub inne przeszkody.
9	Zmiana standardu stojaków rowerowych	Obecne standardy stojaków na rowery nie są odpowiednio dostosowane do potrzeb rowerzystów.	Obecne standardy stojaków rowerowych powinny zostać przejrane i zredagowane. Nowa wersja standardów stojaków powinna uwzględniać różne typy rowerów (rowery towarowe).
10	Zmiana ustawienia poręczy na mostach i wiaduktach	Często poręcze na mostach i wiaduktach są zakończone na środku ścieżki. To nie jest bezpieczne dla rowerzystów i jest stratą miejsca na drodze.	Poręcze należy ustawić w taki sposób, aby nie zagrażały rowerzystom ani nie marnowały miejsca na drodze.
11	Obowiązkowa boczna odległość wyprzedzania pojazdów od rowerzystów	Obecnie „Kierowca musi, w zależności od prędkości jazdy, wybrać odległość, która w przypadku hamowania pojazdu z przodu może uniknąć kolizji, oraz wybrać przedział zapewniający bezpieczeństwo na drodze”.	Proponuje się uzupełnić istniejący akapit o: „Podczas wyprzedzania rowerzystów i pieszych podróżujących drogą lub jej obrzeżami należy wybrać maksymalny możliwy odstęp. Na utwardzonych drogach w obszarach pozamiejskich odległość boczna wyprzedzającego samochodu od rowerzysty nie powinna być mniejsza niż 1,5 metra. Na obszarach miejskich boczna odległość wyprzedzającego samochodu od rowerzysty powinna być większa niż 1 metr.



# Warszawa





## DZIEŃ DOBRY WARSZAWO!

W Warszawie, stolicy Polski, w ciągu ostatnich pięciu lat infrastruktura rowerowa przeszła pozytywne zmiany. Jednak, mimo że jazda na rowerze nie jest już postrzegana jako zajęcie niszowe, służące wyłącznie do celów rekreacyjnych, sprawienie aby stała się równorzędnym lub preferowanym środkiem transportu wymaga wciąż dużo pracy. Na szczęście w Warszawie, w Zarządzie Dróg Miejskich działa Pełnomocnik ds. komunikacji rowerowej, który wraz z zespołem od kilku lat systematycznie rozwija sieć infrastruktury rowerowej oraz promuje zrównoważoną mobilność. Prowadzą oni procesy partycypacji społecznej, podczas których pokazując propozycje usprawnień są otwarci na komentarze i zmiany. W ciągu ostatnich pięciu lat powstała spójna sieć rowerowa, a istniejące trasy rowerowe są systematycznie remontowane i modernizowane.

Wciąż jednak pozostaje wiele do zrobienia, zwłaszcza w sferze zwiększenia akceptacji i popularności roweru jako środka transportu. Dlatego też projekt Cyclurban z pomocą Zarządu Dróg Miejskich Miasta Stołecznego Warszawy oraz Fundacji Ziemia i Ludzie wspiera rozwój ruchu rowerowego poprzez realizację szeregu działań. Przeprowadzono badanie dotyczące konfliktów między pieszymi i rowerzystami oraz zorganizowano krajowe

### Co jest dla Ciebie największą korzyścią z jazdy na rowerze?

*Spacer czy jazda na rowerze to najlepsza rzecz, jaką możesz zrobić dla siebie po całym dniu spędzonym w biurze. To zmienia cały twój sposób myślenia. Bardzo szybko się regenerujesz. Jazda na rowerze jest buforem pomiędzy moim życiem zawodowym a rodzinnym.*

Michał Brennek  
Kierownik Projektu, Rowerzysta



## Poznaj Warszawę!

Znajduje się w	Polsce
Populacja	ok. 1,800,000
Gęstość zaludnienia	3.448 / km <sup>2</sup>
Powierzchnia	517 km <sup>2</sup>
Szacowany udział środków transportu	32 % samochody prywatne 47% transport publiczny 18 % ruch pieszcy 3 % transport rowerowy
Wynik BYPAD:	2 = podejście izolowane
Ilość dróg:	2.437,4 km dróg miejskich; 31 km autostrad
Drogi rowerowe	600 km

seminarium z udziałem kluczowych interesariuszy i decydentów. Ponadto jakość infrastruktury rowerowej w Warszawie została oceniona w ramach audytu BYPAD.

## PROJEKT PILOTAŻOWY „KONFLIKTY PIESZYCH I ROWERZYSTÓW”

Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie wraz z wieloma interesariuszami zaplanował projekt pilotażowy mający na celu przyjrzenie się problemowi konfliktów między pieszymi a rowerzystami. Celem badania było poznanie skali zdarzeń występujących między pieszymi a rowerzystami w przestrzeni miasta w miejscach, gdzie ruch rowerowy przebiega przy ciągach pieszych i się z nim krzyżuje.

Zróżnicowany zespół ekspertów, rowerzystów i inżynierów drogowych skupił się na rozwiązywaniu konkretnych problemów, a nie na tworzeniu kolejnego długiego dokumentu strategicznego. W przeszłości wielu pieszych i rowerzystów skarżyło się na incydenty w tych samych trzech miejscach w centrum miasta. W związku z tym w ramach projektu pilotażowego

skoncentrowano się na problemach i dedykowanych rozwiązaniach w tych konkretnych miejscach. Przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian na obszarze objętym konfliktem, dokonano oceny sytuacji wyjściowej. „Ile konfliktów wystąpiło między obiema stronami? Jakie były przyczyny?”. Pytania takie zostały wykorzystane do oceny kluczowych problemów w tych miejscach. W ramach testowanych rozwiązań opracowano nowe znaki, nałożono farbę strukturalną i dokonano zmian na powierzchni pasa rowerowego. Następnie dokonano obserwacji, aby ocenić efekty zmian, które zostały dokonane w ramach eksperymentu. Po zmianie nawierzchni pojawiło się mniej konfliktów między pieszymi a rowerzystami. Obie strony wskazały, że czują się bezpieczniej niż przed eksperymentem. Część zmian została zaakceptowana przez



*Sukces projektu zmiana nawierzchni w jednym z obszarów konfliktowych*



warszawskich działaczy rowerowych. Dzięki temu projektowi Cyclurban przyczynił się do usprawnienia procesu podejmowania decyzji w zakresie planowania i realizacji infrastruktury w oparciu o dostępne dane. Sukces projektu może być teraz służyć każdemu w Warszawie, kto będzie przechodził lub przejeżdżał po wybranych do badania miejscach.

## KRAJOWE SEMINARIUM

Na seminarium obecni byli polscy partnerzy projektu Cyclurban, rowerzyści, politycy i członkowie wielu organizacji pozarządowych. Punktem kulminacyjnym było omówienie wyników projektu pilotażowego „Konflikty pieszych i rowerzystów” oraz prezentacja ankiety dotyczącej wyboru tras rowerowych, przeprowadzonej przez partnera Cyclurban – Niemieckiej Agencji Kosmicznej (Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt - DLR).



### Jak wyglądałoby twoje wymarzone miasto pod względem mobilności?

*Ze względu na wielkość Warszawy, najważniejszym środkiem transportu był, jest i będzie transport publiczny. Po drugie, powinien to być rower, po trzecie - ruch pieszy, a dopiero na samym końcu powinien to być samochód.*

Mikołaj Gierych

Architekt i Właściciel Gierych Studio



## REWITALIZACJA PARLAMENTARNEJ GRUPY ROWEROWEJ

Parlamentarna Grupa Rowerowa była kiedyś organem doradczym dla ustawodawców. Jej członkami byli zapaleni rowerzyści, którzy reprezentowali interesy rowerzystów w polskim parlamencie. Pilna potrzeba rewitalizacji grupy była dyskutowana podczas wielu spotkań Cyclurban i dzięki wsparciu środowiska projektowego idea ta może stać się realna. Obecna kadra polityczna nie posiada odpowiedniej wiedzy i poszukuje ekspertów. Partnerzy Cyclurban posiadają silne przekonanie, że grupa zostanie ponownie powołana.

## JAKI JEST STAN POLITYKI ROWEROWEJ W WARSZAWIE I JAK MOŻNA JĄ UDOSKONALIĆ?

Na podstawie audytu polityki rowerowej (BYPAD)

Problemy związane z jazdą na rowerze w Warszawie różnią się dziś od istniejących pięć lat temu. W porównaniu do dnia dzisiejszego, rowerzyści zmagali się z większą ilością przeszkód i niebezpieczeństw: infrastruktura rowerowa była słabo rozwinięta, co oznaczało, że ścieżki rowerowe nie były ze sobą

powiązane i były słabej jakości. Podczas gdy wzajemne powiązania i jakość ścieżek rowerowych mogą być jeszcze ulepszone, to jednak w ostatnich latach nastąpił niezaprzeczalnie duży rozwój. Audyt BYPAD został przeprowadzony w celu wykazania utrzymujących się niedociągnięć i ustalenia, na których obszarach Warszawa powinna się skoncentrować, aby jeszcze ulepszyć jakość ruchu rowerowego.

Audyt BYPAD wykazał, że w debatach na temat ruchu rowerowego uczestniczą bardzo różni interesariusze, których podejście sięga od eko-aktywności po czysto utylitarne. W rezultacie BYPAD wskazuje na potrzebę ściślejszej współpracy interesariuszy na rzecz wypracowania skutecznych rozwiązań dotyczących ruchu rowerowego w Warszawie. Co więcej, nadal brakuje wymiany informacji między decydentami a ekspertami i działaczami rowerowymi. Celem powinno być osiągnięcie podobnego poziomu wiedzy, tak aby różne strony mogły lepiej współpracować w celu znalezienia dobrze funkcjonujących rozwiązań. Nawet jeśli w audycie BYPAD polityka rowerowa miasta została oceniona jako „odizolowane podejście”, wynik ten można łatwo poprawić poprzez osiągnięcie synergii i spójności w obszarze współpracy.

### Jak wyglądałoby twoje wymarzone miasto pod względem ruchu drogowego/mobilności?

*Liczę na większe zrozumienie pomiędzy użytkownikami dróg - kierowcami, rowerzystami, pieszymi, użytkownikami hulajnóg elektrycznych. Infrastruktura się poprawia, ale musimy pracować nad relacjami międzyludzkimi, nie wszystko da się uregulować prawem.*

Zbyszek Świdorski, senior i mieszkaniec Warszawy



## OPRACOWANIE REKOMENDACJI DLA POLITYKI KRAJOWEJ DLA POLSKI

Proponowane rekomendacje dla polityki krajowej ((NPR - National Policy Recommendation) to propozycja działań, które mają na celu wspieranie dalszego wzrostu ruchu rowerowego przy stosunkowo niskich kosztach wdrożenia. Zalecenia w perspektywie natychmiastowego i średnioterminowego wdrożenia, są skierowane do różnych zainteresowanych stron, wskazują sposoby pokonywania zidentyfikowanych barier dla wzrostu ruchu rowerowego i koncentrują się na kilku obszarach priorytetowych.

NPR zostały opracowane przez polskich partnerów projektu wraz z innymi zainteresowanymi stronami, takimi jak planiści miast, architekci, eksperci miejscy, przedstawiciele policji, rowerzyści, lokalni politycy i inni. Zainteresowane strony zostały zaproszone do przedyskutowania odpowiednich zaleceń, które mogą stanowić uzasadnione i niskokosztowe kroki dla usprawnienia ruchu rowerowego w Polsce.



## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ POLSKI

No.	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
1	Ewaluacja spójności polityki rowerowej	Obecnie przepisy krajowe dotyczące ruchu rowerowego są często sprzeczne z lokalnymi przepisami.	Nowe przepisy powinny traktować priorytetowo pieszych, rowerzystów i transport publiczny. Przepisy krajowe i lokalne nie powinny być ze sobą sprzeczne.
2	Parlamentarna Grupa Rowerowa	Podczas gdy interesy wielu grup są reprezentowane w parlamencie, obecnie nie ma w nim reprezentacji rowerzystów.	Parlamentarna Grupa Rowerowa powinna zostać reaktywowana. Powinna ona odgrywać aktywną rolę w procesie stanowienia prawa.
3	Zmiana zadań i budżetu na poziomie administracyjnym (wszystkie poziomy)	Obecnie zadania są albo delegowane na niższe szczeble administracyjne do gmin - ale bez niezbędnych przepływów budżetowych - albo wyższy szczebel administracyjny „posiada” infrastrukturę na terytorium niższego szczebla administracyjnego, co powoduje niedopasowanie standardów inwestycyjnych i harmonogramów modernizacji/utrzymania.	Zmiany w zakresie zobowiązań powinny być rozwiązywane w prosty sposób: jeśli gmina potrzebuje zmodernizować infrastrukturę należącą do innego szczebla administracyjnego, modernizacja lub przeniesienie własności powinno być łatwe. Zmiany zobowiązań lub przyznawanie nowych zadań powinno iść w parze z odpowiednim budżetowaniem.
4	Zapewnienie egzekwowania przepisów dotyczących jakości powietrza i bezpieczeństwa drogowego	Podczas gdy świadomość wpływu jakości powietrza i bezpieczeństwa drogowego na zdrowie publiczne rośnie, istniejące przepisy dotyczące tych kwestii nie są wystarczająco egzekwowane. Jest to niefortunne, ponieważ rowerzyści są silnie dotknięci przez złą jakość powietrza i brak bezpieczeństwa na drogach.	Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości powietrza powinny być właściwie wdrażane. Badania jakości powietrza powinny tworzyć solidną podstawę dla egzekwowania prawa.
5	Zapewnienie jakości w nowej infrastrukturze rowerowej	Obecnie infrastruktura rowerowa jest słabej jakości, a standardy jakości inwestycji rowerowych są rzadko spotykane.	A quality assurance process of new cycling infrastructure should be compulsory. Members of the cycling community should be present during these quality checks.
6	Spójność w budowanej lub modernizowanej infrastrukturze (lokalnej i regionalnej)	Polskie drogi są w większości własnością państwa, województwa, powiatu lub gminy. Podmioty te mają różne cele, standardy, budżety i harmonogramy inwestycyjne, co może prowadzić do powstawania niespójnej infrastruktury rowerowej.	Zalecamy obowiązkową harmonizację standardów infrastruktury, harmonogramów i budżetów. Powinien być zapewniony spójny, partycypacyjny i wielopoziomowy proces planowania i realizacji inwestycji. Można tego dokonać przy pomocy regionalnych koordynatorów infrastruktury, które rozwiązanie sugerujemy wprowadzić.

No.	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
7	Wprowadzenie krajowych standardów rowerowych opartych na dobrych praktykach polskich miast	Gminy często albo kopiują standardy rowerowe bez dostosowania ich do lokalnego i regionalnego kontekstu, albo opracowują standardy od podstaw, podczas gdy istnieją już przykłady dobrych praktyk. Jest to nieefektywny sposób opracowywania standardów rowerowych.	Krajowe przykłady dobrych praktyk powinny być podstawą krajowych standardów rowerowych dla miast. Wprowadzenie ma to wpływ na wszystkie poziomy planowania, ale należy to robić z zastosowaniem podejścia oddolnego.
8	Przejrzystość, informacja i edukacja interesariuszy w zakresie procesów rozwoju infrastruktury, w tym możliwości interwencji. Ścisła współpraca w procesach partycypacyjnych.	Istniejące procesy partycypacyjne działają i mogą przynieść dobre rezultaty. Jednak warsztaty projektowe pokazały, że rowerzyści/ użytkownicy infrastruktury nie rozumieją w pełni złożoności procesów partycypacyjnych i inwestycyjnych. Sytuacja ta skutkuje nierealistycznymi oczekiwaniami społeczności rowerowej, a inwestorzy infrastrukturalni są od początku defensywni, co staje na przeszkodzie optymalnego dialogu.	Procesy partycypacyjne powinny być jak najbardziej przejrzyste, a kluczowe punkty interwencji powinny być ustalone i jasno określone dla zainteresowanych stron. Należy określić wszystkie zainteresowane strony i ramy prawne, aby zapewnić przejrzystość dla wszystkich grup użytkowników.
9	Ograniczenie konfliktów między pieszymi i rowerzystami	Wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej i popularyzacją ruchu rowerowego jako środka transportu powstają nowe obszary konfliktów. Wspólne przestrzenie łączące duże grupy pieszych i rowerzystów są często postrzegane jako mniej bezpieczne.	W trakcie realizacji projektu Cyclurban zidentyfikowano skuteczne środki, które pozwalają na osiągnięcie tego celu: wyraźna identyfikacja i widoczne oznakowanie obszarów konfliktowych pomiędzy rowerzystami a pieszymi. Zawężenie drogi przed potencjalnymi obszarami konfliktowymi, w celu zmniejszenia prędkości rowerzystów. Partycypacyjne podejście do projektowania i wdrażania opracowanych rozwiązań.
10	Wdrożenie obowiązkowego standardu urbanistycznego	Jakość życia w polskich miastach cierpi na wielu obszarach z powodu niewdrażania odpowiednich standardów urbanistycznych takich jak miejscowe plany zagospodarowania. Obecnie wiele domów buduje się bez odpowiednich standardów, co skutkuje niewystarczającą infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów oraz brakiem lokalnych usług.	Standardy projektowania urbanistycznego powinny zostać opracowane i wdrożone. Normy te obejmują odpowiednią infrastrukturę dla pieszych, rowerzystów i lokalnych usług.
11	Obowiązkowa edukacja na temat korzystania z dróg jako przestrzeni wspólnej	Obecnie w Polsce często występują konflikty między użytkownikami dróg. Edukacja dotycząca jazdy na rowerze jest nadal zbyt ograniczona i głównie piesi uczestniczą czasami w działaniach edukacyjnych na temat bezpiecznego użytkowania dróg. Edukacja kierowców samochodów koncentruje się na zdawaniu egzaminów na prawo jazdy, a nie na byciu odpowiedzialnym użytkownikiem drogi. Nie koncentruje się ona wystarczająco na szacunku i odpowiedzialnej jeździe.	Należy wprowadzić na wszystkich poziomach edukacji obowiązkowe warsztaty na temat mobilności odpowiedzialnej i charakteryzującej się szacunkiem w stosunku do innych. Warsztaty powinny edukować pieszych, rowerzystów i kierowców samochodów.





# BRATISLAVA





## POZDROWIENIA Z BRATYSŁAWY

Bratysława jest stolicą i największym miastem Słowacji. Podobnie, jak w większości miast w Europie Środkowo-Wschodniej, udział ruchu rowerowego w Bratysławie jest niewielki, a w stosunku do innych środków transportu prawie znikomy. Mimo, że wielu mieszkańców nadal korzysta z transportu publicznego do codziennych dojazdów do pracy, liczba prywatnych samochodów w mieście wciąż szybko rośnie - głównie w wyniku wzrostu poziomu życia ludności.

Liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła między 2000 a 2018 r o 83%. Jednocześnie rośnie świadomość konieczności bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Urzędnicy miejscy są coraz bardziej świadomi potencjału rowerowego jako coraz bardziej świadomi potencjału rowerowego jako przyjaznego dla klimatu, wydajnego i zdrowego środka transportu, który może pomóc poprawić jakość życia w mieście dla rowerzystów i osób nie jeżdżących na rowerze. W konsekwencji wzrostu tej świadomości oraz rosnącej presji społecznej powoli następują zmiany w sektorze mobilności. Projekt Cyclurban, wraz z lokalnymi partnerami „Ideas into Energy” i „Cyklokoalicja”, wspierał decydentów i interesariuszy na różnych poziomach realizując szereg aktywności promujących koncepcje mobilności przyjaznej dla klimatu. Słowackie media chętnie podejmują temat jazdy na rowerze i wspominały o projekcie Cyclurban w rozmaitych artykułach i audycjach, nawet w krajowych

### Co najlepszego daje ci rower?

*Wolność. Dla mnie jazda na rowerze to wolność, kiedy chcę uprościć swoje życie. Pojechać gdzieś bądź, zatrzymać się w lesie, odnaleźć własny rytm i wyluzować.*

Jakub Kuruc

Departament Komunikacji Publicznej,  
Bratysława-Petržalka



## Poznaj Bratysławę!

Znajduje się w	Słowacja
Populacja	ok. 433.000
Gęstość zaludnienia	1 200 / km <sup>2</sup>
Powierzchnia	368 km <sup>2</sup> powierzchni miejskiej
Udział środków transportu	37,7% indywidualny transport samochodowy 32,6% transport publiczny 26,7% ruch pieszny 1,6% ruch rowerowy
Wynik BYPAD	1 = podejście ad-hoc
Ilość dróg	800 km dróg miejskich; 50 km autostrad
Drogi rowerowe	110 km (głównie mieszana infrastruktura rowerowo-pieszna)
Roczny budżet na infrastrukturę rowerową	ok. 500 000 Euro

wiadomościach w czasie największej oglądalności.

Niemniej jednak jazda na rowerze w Bratysławie może być męcząca, co wynika nie tylko z wysiłku, jaki trzeba włożyć w jazdę na rowerze, ale również z powodu słabo rozwiniętej infrastruktury rowerowej. Powszechnym widokiem są zaparkowane pojazdy na przejściach dla pieszych. Ścieżki rowerowe nie zawsze są dostępne i, mimo że w ostatnich latach sytuacja się poprawiała (np. w grudniu 2019 r. wprowadzono aktualizację ustawy o ruchu drogowym, która ogranicza parkowanie na chodnikach), wciąż pozostaje wiele do zrobienia.

Według szacunków Ministerstwa Transportu i

Budownictwa Republiki Słowackiej (MDV SR) obecny udział transportu rowerowego na Słowacji wynosi około 2–3%. Jazda na rowerze przeżywa niewielki renesans, ale nieodpowiednia i niebezpieczna infrastruktura nie jest w stanie sprostać wzrostowi ruchu rowerowego ani wyznaczonym celom przez MDV SR. MDV SR dążyło do osiągnięcia 10% udziału modalnego transportu rowerowego do roku 2020, co nie zostało osiągnięte ze względu na powolny postęp odnotowany w ostatnich latach i stały wzrost liczby samochodów prywatnych.

#### Co najlepszego daje ci rower?

*Mam szczęście, że moja droga z domu do pracy jest bezpieczna i praktycznie całkowicie odseparowana. Moja podróż do pracy i z pracy daje mi czas do namysłu, głównie na tematy związane z pracą :) Czuję się swobodnie na rowerze, mogę zatrzymać się w dowolnym momencie, gdy spotykam się z kimś po drodze.*

*Tatiana Kratochvílová  
zastępca burmistrza Bratysławy i  
ekspert ds. transportu*



## OGÓLNOKRAJOWE WARSZTATY CYCLURBAN

Dużym sukcesem projektu Cyclurban na Słowacji były ogólnokrajowe warsztaty Cyclurban. Odbyły się one w Pałacu Prymasowskim w Bratysławie 19 lutego 2019 r. Obok przedstawicieli partnerskich organizacji projektu Cyclurban, na spotkaniu pojawiło się wielu przedstawicieli miast i gmin, policjanci z Prezydium Policji, a także przedstawiciele Ministerstwa Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej (MDV SR), w tym Krajowy Koordynator Rowerowy.

Przez cały czas obecni byli dziennikarze słowackiej

krajowej telewizji i radia. Projekt Cyclurban został zaprezentowany w głównych krajowych wiadomościach telewizyjnych Słowackiego Radia i Telewizji (RTVS), dzięki czemu informacje o nim dotarły do wielu tysięcy ludzi. O projekcie opowiedziano między innymi w Radiu Słowacja, a także w lokalnym kanale telewizyjnym TV Ružinov.

#### Wykłady i grupy fokusowe

Wydarzenie zostało podzielone na dwie główne części: Wykłady: Często słyszy się przykłady najlepszych praktyk z krajów o najlepiej rozwiniętej infrastrukturze rowerowej, takich jak Holandia. Ale przekazywanie doświadczeń z miejsc o podobnym klimacie i postkomunistycznej historii oferuje bardziej realistyczne podejście do wdrażania polityk w Bratysławie. Dlatego po strategicznej analizie status quo na Słowacji i Bratysławie przedstawiono przykłady najlepszych praktyk polityki rowerowej, w których udział wzięli eksperci z Warszawy (Polska) i Brna (Czechy). Jednym z przykładów najlepszych praktyk była warszawska kampania „Rowerowy maj” - miesięczna kampania, podczas której dzieci zbierały znaczki za każdy dzień, w którym przybywały do szkoły rowerem. Kampania „Rowerowy maj” okazała się bardzo



*Cyclurban national workshop in Slovakia*

skuteczna, ponieważ nie tylko dzieci, ale także ich rodzice byli zachęceni do częstszego jeżdżenia rowerem. Grupy fokusowe: W małych grupach uczestnicy warsztatów krajowych wymienili się wiedzą fachową na temat możliwości i wyzwań dotyczących:

- uspokojenia ruchu
- przyjaznych dla rowerzystów skrzyżowań
- przyjaznych środowisku rowerowym okolic szkoły
- infrastruktury rowerowej łączącej gminy
- udogodnień do parkowania rowerów

Według uczestników grupy fokusowe pozwoliły szczegółowo odpowiedzieć na pytania i poszerzyć sieć ekspertów. W ramach grup fokusowych jednym z najciekawszych rezultatów było nauczenie się, jak można połączyć ze sobą małe gminy poprzez ścieżki rowerowe. Stworzenie infrastruktury rowerowej łączącej gminy i uczynienie z niej realnej alternatywy dla innych środków transportu jest jednak dużym wyzwaniem, dlatego skupiono się na omówieniu różnych rozwiązań i sposobów skuteczne go rozwiązywania pojawiających się w tym zagadnieniu problemów.



*Excursion with media coverage during the workshop*

Warsztaty udowodniły, jak istotne są potrzeby rowerzystów w Bratysławie, ale także w innych częściach Słowacji. Chociaż zalecenia dotyczące polityki krajowej, omówione podczas krajowych warsztatów

Cyclurban są ważnymi wskazówkami, wyzwaniem będzie ich skuteczne wdrożenie w praktyce.

Dzięki sukcesowi projektu Cyclurban na Słowacji nasi partnerzy „Cyclokoalicia” i „Ideas into Energy” uczestniczą w kolejnym projekcie „Cyclurban +”, który rozpoczął się w październiku 2019 r. i jest również finansowany z Europejskiej Inicjatywy Klimatycznej (EUKI). Dzięki temu projektowi następczemu wdrażanie polityk rowerowych może być kontynuowane, korzystając z rezultatów pierwszego projektu.

## JAKI JEST STAN POLITYKI ROWEROWEJ W BRATYSŁAWIE I JAK MOŻNA JĄ UDOSKONAŁIĆ?

Na podstawie audytu polityki rowerowej (BYPAD)

Organizacja „Cyclokoalicia”, partner projektu Cyclurban, wraz z miastem Bratysława rozpoczęły audyt polityki rowerowej (BYPAD) w Bratysławie. Jednym z pierwszych kroków w audycie BYPAD jest wypełnienie kwestionariusza przez interesariuszy, takich jak miejsca planiści ruchu, członkowie organizacji pozarządowych, użytkownicy rowerów i lokalni politycy. Ich odpowiedzi dostarczyły propozycji w zakresie planowania, monitorowania i podejmowania działań w polityce rowerowej. Po opracowaniu wyników kwestionariusza odbyło się spotkanie w ramach audytu BYPAD, poświęcone opracowaniu tak zwanego planu działań BYPAD. Jednym z elementów audytu była też wspólna wycieczka rowerowa po Bratysławie.

Audyt wykazał, że Bratysława, chociaż posiada plany i strategię promujące ruch rowerowy, nie realizuje ich w wystarczającym stopniu. Ponadto polityka rowerowa w Bratysławie ogranicza się głównie do reaktywnego rozwiązywania problemów. Jak wiele miast, Bratysława zmaga się z brakiem urzędników, którzy aktywnie angażują się w sprawy dotyczące ruchu rowerowego.

Plan działania BYPAD obejmuje rozwój dobrej jakości infrastruktury rowerowej, a także promocję

jazdy na rowerze. Oprócz tego świetnym sposobem na zwiększenie udziału ruchu rowerowego jest wspieranie partnerstw i współpraca (np. ze szkołami, uniwersytetami, sprzedawcami detalicznymi, pracodawcami, grupami ubezpieczeniowymi), oferująca korzyści obu stronom. Dobrym rozwiązaniem są kampanie promocyjne z lokalnymi VIP-ami, takimi jak aktorzy lub z firmami, które mogą zachęcić swoich pracowników i klientów do jazdy na rowerze.

## OPRACOWANIE REKOMENDACJI DLA POLITYKI KRAJOWEJ DLA SŁOWACJI

Rekomendacje dla Polityki Krajowej (NPR - National Policy Recommendation) to propozycja działań, które mają na celu wspieranie dalszego wzrostu ruchu rowerowego przy stosunkowo niskich kosztach wdrożenia. Zalecenia w perspektywie natychmiastowego i średnioterminowego wdrożenia, są skierowane do różnych zainteresowanych stron, wskazują sposoby pokonywania zidentyfikowanych barier dla wzrostu ruchu rowerowego i koncentrują się na kilku obszarach priorytetowych.

NPR zostały opracowane przez słowackich partnerów projektu wraz z zainteresowanymi stronami, takimi jak planiści miast, architekci, eksperci miejscy, przedstawiciele policji, rowerzyści, lokalni politycy i inni. Zainteresowane strony zostały zaproszone do przedyskutowania odpowiednich zaleceń, które mogą stanowić uzasadnione i niskokosztowe kroki dla usprawnienia ruchu rowerowego na Słowacji.

### Jak wyglądałoby Twoje wymarzone miasto pod względem ruchu / mobilności?

*Byłoby to miasto zaprojektowane dla ludzi, a nie dla samochodów. Głównym sposobem transportu byłyby bezpieczne i przyjemne trasy dla rowerzystów i pieszych połączone z niezawodnym transportem publicznym. Wiele drzew zapewniłoby cień, umożliwiając siedzenie i rozmawianie w przyjemnych miejscach publicznych.*

Ján Roháč

kierownik programu, Fundacja Ekopolis





## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ SŁOWACJI

No.	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
1	Obowiązkowe ustanowienie miejsc parkingowych dla rowerów w nowych budynkach mieszkalnych	Obecnie developerzy nie mają obowiązku tworzenia pomieszczeń rowerowych ani realizacji innych udogodnień dla rowerzystów	Wprowadzenie prawnego obowiązku tworzenia przestrzeni przeznaczonych do parkowania i przechowywania rowerów w nowych budynkach mieszkalnych. Konieczne jest określenie wymagań dla wyznaczonych pomieszczeń/terenów w zależności od liczby mieszkań i ich wielkości, a także innych uwarunkowań technicznych.
2	Lepsze oznakowanie wizualne stref 30 km / h w miastach i gminach	Strefy 30 km / h prowadzą do zmniejszenia zagrożeń dla bardziej wrażliwych użytkowników dróg oraz zmniejszenia hałasu i emisji. Jednym z głównych powodów, dla których kierowcy nie przestrzegają stref 30 km / h, jest niewystarczająca widoczność pionowych znaków drogowych.	Proponowanym rozwiązaniem jest nadanie priorytetu połączeniu pionowych znaków drogowych z wyraźnymi i jednolitymi znakami poziomymi
3	Wprowadzenie obowiązkowego odstępu min. 1,5 m podczas wyprzedzania rowerzystów przez pojazdy	Jazda rowerem przy prawej krawędzi drogi nie jest obecnie wystarczająco bezpieczna. Choć policja Republiki Słowackiej zaleca stosowanie bezpiecznego odstępu, kierowcy często nie przestrzegają tego podczas wyprzedzania rowerzystów.	Włączenie obowiązkowego odstępu min. 1,5 m podczas wyprzedzania rowerzystów przez pojazdy do ustawy nr 8/2009 Coll. w ruchu drogowym.
4	Utworzenie certyfikowanych trenerów w dziedzinie transportu rowerowego mieszany instrument administracyjny	W szkołach podstawowych i średnich nie ma systematycznego i skutecznego nauczania dzieci i młodzieży na temat bezpiecznego ruchu rowerowego	Utworzenie certyfikowanych szkoleń dla dzieci w wieku szkolnym. Nauczyciele w szkołach podstawowych i średnich, koordynatorzy ds. rowerowych lub interesariusze zajmujący się rowerami mogą zostać certyfikowanymi trenerami. Systematyczne wdrażanie tego zalecenia zostanie zapewnione poprzez włączenie go do programu nauczania szkół. Certyfikacja zostanie przeprowadzona przez słowacką policję, której zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, a także posiadanie aktualnej wiedzy na temat infrastruktury rowerowej.

No.	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
5	Systematyczne gromadzenie danych na temat ruchu rowerowego w miastach i gminach	Na Słowacji nie ma systematycznego gromadzenia danych na temat jazdy na rowerze, co pozwala na lepsze planowanie infrastruktury rowerowej i inne środki. Na przykład 2-3% krajowego udziału w ruchu rowerowym stanowi jedynie przybliżoną wartość.	Gromadzenie danych w przypadku transportu rowerowego można zrealizować za pomocą niedrogich finansowo aplikacji. Władze powinny być lepiej informowane o takich możliwościach. W szczególności istotny jest sposób prowadzenia badań, w tym przy użyciu urządzeń mobilnych wśród mieszkańców.
6	Szkolenie kierowców transportu publicznego w zakresie potrzeb bardziej wrażliwych użytkowników dróg	Obecnie nie prowadzi się systematycznych szkoleń i dalszej edukacji kierowców transportu publicznego, koncentrując się wyłącznie na potrzebach bardziej narażonych użytkowników dróg.	Systematyczne szkolenie i dalsze kształcenie kierowców transportu publicznego na temat potrzeb bardziej narażonych użytkowników dróg pomogłoby zrozumieć perspektywę rowerzystów w ruchu drogowym. Należy w to zaangażować Stowarzyszenie Operatorów Transportu Publicznego w Aglomeracjach Miejskich Republiki Słowackiej.
7	Włączenie tematu ruchu rowerowego do treści programowych publicznych programów radiowych i telewizyjnych.	Krajowe kampanie promujące ruch rowerowy mają ograniczony zasięg, a zatem mają niewielki wpływ.	Bardzo potrzebna jest bezpośrednia współpraca między Ministerstwem Transportu a Ministerstwem Kultury z publicznymi stacjami telewizyjnymi i radiowymi w celu określenia możliwości włączenia tematyki ruchu rowerowego do treści programowych (programy edukacyjne dla dzieci i programy dla szerokiego grona odbiorców itp.)





# Velika Gorica





## WITAMY Z VELIKA GORICA

Miasto Velika Gorica jest częścią powiatu zagrzebskiego, a jego nazwa oznacza „wielką górę”. Miasto ma 64 000 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 328 km<sup>2</sup>. Sieć dróg ma 665 km i codziennie korzysta z niej około 5000 samochodów.

Miasto Velika Gorica jest jednym z dwóch chorwackich partnerów i jednym z trzech partnerów miejskich w projekcie Cyclurban (z Warszawą i Tartu). Biorąc udział w europejskich projektach klimatycznych, miasto aktywnie stara się zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> i podejmuje niezbędne kroki aby stać się zrównoważoną, przyjazną dla klimatu gminą.

Obecnie około 80% obecnej infrastruktury rowerowej składa się z dróg dostępnych zarówno dla samochodów jak i rowerów oraz 20% wydzielonych dróg rowerowych. Przyszłe plany obejmują zwiększenie udziału pojazdów

### Jaka jest dla Ciebie największa korzyść z jazdy na rowerze?

*Zmiana perspektywy. Od pojazdów silnikowych po ruch niezmotoryzowany. Przyjemność z jazdy na rowerze. Wspomnienia z dzieciństwa. Poczucie wolności. Patrzanie na życie codzienne z innej perspektywy. Mniej samochodów na drogach, mniej zatłoczonych tramwajów i autobusów. Jazda na rowerze daje mi zdrowie i kondycję, przysparza korzyści finansowych, pozwala na doświadczanie miasta z nowej perspektywy i zabawę. Redukcja emisji CO<sub>2</sub>, niższy hałas w mieście i ratowanie Ziemi, a także mniejsza liczba samochodów w mieście i zmniejszenie ich szkodliwych skutków dla ludzi i środowiska.*

Dajana Marin

Ministerstwo Turystyki, kierownik departamentu ds. turystyki wiejskiej i innych rodzajów turystyki



## Poznaj Velika Gorica!

Znajduje się w	Chorwacja
Populacja	64.000
Gęstość zaludnienia	190 / km <sup>2</sup>
Powierzchnia	329 km <sup>2</sup> urban area
Udział środków transportu	67,3 % indywidualny transport samochodowy 30,4 % transport publiczny n/a % ruch pieszny 2,3 % ruch rowerowy
Wynik BYPAD	1,5 = podejście ad-hoc
Ilość dróg	598 km dróg miejskich; 25 km autostrad
Drogi rowerowe	40 km
Roczny budżet na infrastrukturę rowerową	brak wyodrębnionego budżetu, ok. 7 500 000 euro

elektrycznych (autobusów, samochodów), powstanie stacji ładowania energii elektrycznej oraz większy udział podróży intermodalnych (łączyjących różne środki transportu).

Ale wciąż jest wiele do zrobienia. Velika Gorica aktywnie wspiera jazdę na rowerze, ale planuje się również mniej przyjazne dla klimatu działania, takie jak rozbudowa parkingów. W projekcie Cyclurban stwierdzono, że planowanie rozwoju infrastruktury rowerowej nie jest wystarczająco ujęte w planowaniu urbanistycznym. W związku z tym strategiczna część pracy w ramach projektu Cyclurban obejmowała opracowanie wizji rozwoju do roku 2030 r. wraz z sugerowanymi środkami jej realizacji. Wizja ta obejmuje zmniejszone zużycie energii, zwiększenie zrównoważenia ekonomicznego i ograniczenie ruchu samochodowego. Zostanie to ocenione za pomocą wskaźników ilościowych, np. pokazujących udział transportu modalnego i długość

sieci rowerowej. Przyszłe scenariusze i rekomendacje dotyczące rozwoju ruchu rowerowego obejmują rozwój infrastruktury, planowanie wspólnych przestrzeni miejskich, ukierunkowane finansowanie, działania edukacyjne i usługi związane z rowerami.

## SEMINARIUM: JAZDA NA ROWERZE DLA LEPSZEGO KLIMATU DLA WSZYSTKICH

W dniu 26 listopada 2019 r. w ratuszu Velika Gorica odbyło się seminarium pod nazwą „Jazda na rowerze dla lepszego klimatu dla wszystkich”. Seminarium, zorganizowane przez partnera projektu Cyclurban „Society for Sustainable Development (DOOR)” z Zagrzebia, kładło nacisk na rozwój ruchu rowerowego w Velika Gorica.

Seminarium rozpoczęło się od powitalnych przemówień: Domagoj Ilčić, szefa Departamentu Administracyjnego Miasta ds. Przedsiębiorstw, Inwestycji i Funduszy Unii Europejskiej oraz Matija Majdak z Departamentu Administracyjnego ds. Usług Komunalnych i Transportu.

Projekt Cyclurban zaprezentowała Ana Tešija z DOOR. Petra Grgasović, ekspert zewnętrzny, przedstawiła propozycję dokumentu „Analiza i zalecenia dotyczące rozwoju jazdy na rowerze w Velika Gorica”. Przedstawiona analiza i propozycja dotyczyły istniejącej infrastruktury rowerowej w Velika Goricy i zawierały wytyczne dotyczące jej ulepszenia dla zwiększenia ruchu rowerowego.

„Analiza miała charakter ogólny, dlatego oparta się na istniejących drogach rowerowych w mieście. Przeanalizowaliśmy przede wszystkim, jak należy rozwijać infrastrukturę rowerową oraz w jaki sposób można poprawić aspekty edukacyjne i instytucjonalno-organizacyjne. Na przykład zaproponowano utworzenie w mieście zespołu do spraw zrównoważonego transportu i edukację wszystkich użytkowników dróg. Zalecenia zostaną włączone do Planu zrównoważonego

transportu w Velika Gorica.” - powiedział Daniel Rodik, starszy ekspert w DOOR i kierownik projektu Cyclurban w Chorwacji.

Uczestnicy byli bardzo zainteresowani analizą obecnej sytuacji i możliwościami poprawy sieci rowerowej w Velika Gorica. Dyskusja przyczyniła się do tego, że obecni przedstawiciele Departamentu Administracyjnego ds. Usług Komunalnych i Transportu otrzymali wskazówki jakościowe dotyczące rozwoju ruchu rowerowego. Ponieważ Departament Administracyjny zajmuje się obecnie ogólnie ruchem drogowym, uznał za wskazane ustanowienie jednostki administracyjnej poświęconej ruchowi rowerowemu w Velika Gorica. Uważamy to za bezpośredni skutek działań związanych z Cyclurban.

„Projekt dotyczy ulepszenia lokalnych polityk



transportowych, koncentrując się na większej reprezentacji ruchu rowerowego w miastach. Zgodnie z doświadczeniem wielu europejskich miast, jazda na rowerze w połączeniu z wydajnym transportem publicznym w miastach zapewnia więcej przestrzeni dla pieszych, a tym samym znacznie poprawia jakość życia, zmniejsza emisje z pojazdów silnikowych i łagodzi zmiany klimatu.”, dodał Rodik.

W ramach prac grupy roboczej podczas seminarium omówiono zalecenia dotyczące polityki krajowej.

Przedstawiciele władz publicznych, organizacji pozarządowych i sektora biznesu skomentowali projekt i głosowali za poszczególnymi zaleceniami. Zalecenia zostały opracowywane przez DOOR w formie rekomendacji i wysyłane do krajowego organu koordynacyjnego ds. rozwoju turystyki rowerowej, który jest odpowiedzialny za transport rowerowy. Podsumowanie zaleceń dotyczących polityki krajowej można znaleźć poniżej.

## JAKI JEST STAN POLITYKI ROWEROWEJ W VELIKA GORICA I JAK MOŻNĄ UDOSKONALIĆ?

Na podstawie audytu polityki rowerowej (BYPAD)

BYPAD to skrót od Bicycle Policy Audit. Jest to instrument umożliwiający władzom ocenę i poprawę jakości ich polityki rowerowej. BYPAD analizuje mocne i słabe strony obecnej polityki i daje jasne wskazówki na temat możliwości poprawy. Środki i obszary działania niezbędne do poprawy polityki rowerowej można wywnioskować bezpośrednio z wyników kontroli.

Ogólny wynik BYPAD dla miasta Velika Gorica wynosi 1,5 (38,1%), co oznacza „podejście ad hoc” w polityce rowerowej miasta.

Pierwszym krokiem było \identyfikowanie zainteresowanych interesariuszy z miasta Velika Gorica, a gdy tylko lista została zatwierdzona przez urzędnika administracji miasta, audytor skontaktował się z nimi za pośrednictwem poczty elektronicznej i telefonu .

Kwestionariusz BYPAD został dostarczony odpowiednim zainteresowanym stronom w wersji drukowanej. Po otrzymaniu odpowiedzi od przedstawicieli mieszkańców, urzędników administracji i decydentów audytor zwołał spotkanie BYPAD w celu przedyskutowania wspólnej płaszczyzny dla wszystkich zaangażowanych stron i podjęcia decyzji w sprawie realistycznego wyniku dla miasta. W spotkaniu uczestniczyło 10 osób, w tym przedstawiciele

miejskiego departamentu transportu i działu funduszy UE. Przeprowadzono szczegółową dyskusję dla każdego modułu audytu i powiązanych z nim pytań, a ogólny wynik ostatecznie ustalono na 1,5 (tj. 38,1%).

Ponieważ wynik ten jest dość niski, co stanowi „podejście ad hoc”, zainteresowane strony zdały sobie



sprawę, że w istniejącej polityce rowerowej jest jeszcze wiele do zrobienia. Jako pierwszy moduł konieczny do modernizacji wskazano „Planowanie - Przywództwo i Koordynacja”. W ramach tego modułu na liście celów i priorytetów umieszczono następujące elementy: podnoszenie świadomości i dążenie do woli politycznej, zatrudnienie co najmniej jednej osoby (na początek) odpowiedzialnej za koordynację działu rowerowego (co ma stworzyć podejście systemowe), dywersyfikacja rocznego budżetu miasta w celu przeznaczenia określonej kwoty na dział rowerowy i jego potrzeby. Wymieniając te cele, szacowany czas ich osiągnięcia ustalono na od roku do dwóch lat.

Był to pierwszy BYPAD, jaki kiedykolwiek powstał w Chorwacji co pozwoliło na umieszczenie miasta Velika Gorica na mapie jako pierwszego chorwackiego miasta, które uzyskało certyfikat audytu polityki rowerowej.

## OPRACOWANIE REKOMENDACJI DLA POLITYKI KRAJOWEJ DLA CHORWACJI

The proposed National Policy Recommendations (NPR) are measures that aim to support the further growth of cycling at relatively low implementation costs. The recommendations represent measures with the possibility of their immediate and medium-term implementation, which are directed towards different stakeholders, and which mitigate identified barriers and focus on a few priority areas.

The NPR has been developed by the Croatian project partners together with stakeholders such as city planners, architects, municipal experts, members of the police, cyclists, local politicians and others. The stakeholders were invited to discuss appropriate measures that function as reasonable and low threshold steps to successfully enhance cycling in Croatia.

Rekomendacje dla Polityki Krajowej (NPR - National Policy Recommendation) to propozycja działań, które mają na celu wspieranie dalszego wzrostu ruchu rowerowego przy stosunkowo niskich kosztach wdrożenia. Zalecenia w perspektywie natychmiastowego i średnioterminowego wdrożenia, są skierowane do różnych zainteresowanych stron, wskazują sposoby pokonywania zidentyfikowanych barier dla wzrostu ruchu rowerowego i koncentrują się na kilku obszarach priorytetowych.

NPR został opracowany przez chorwackich partnerów projektu wraz z zainteresowanymi stronami, takimi jak planiści miast, architekci, eksperci miejscy, przedstawiciele policji, rowerzyści, lokalni politycy i inni. Zainteresowane strony zostały zaproszone do przedyskutowania odpowiednich zaleceń, które mogą stanowić uzasadnione i niskokosztowe kroki dla usprawnienia ruchu rowerowego Chorwacji.

### Jak myślisz, co jest największym problemem w Twoim mieście w dla rozwoju jazdy rowerowej?

*Brakuje kultury jazdy, cierpliwości i tolerancji uczestników ruchu. Niespójność i nielogiczność sieci ścieżek rowerowych, która w wielu przypadkach nigdzie nie prowadzi. Oznaczanie ścieżek rowerowych na chodnikach (prowadzenie przez tarasy kawiarni - zagrożenie dla wszystkich!). Brak porozumienia między właściwymi służbami, dla lepszego zintegrowania ruchu rowerowego z ruchem miejskim i ulepszenia lub ponownego zaplanowania miejskiej sieci rowerowej (północ-południe i wschód-zachód) lepiej dostosowaną do rowerów. W trakcie przebudowy ulic miasta wciąż zmniejsza się powierzchnia chodnika, podczas gdy rośnie liczba samochodów (ruch zmotoryzowany), a jednocześnie ścieżki rowerowe i pasy nadal nie są w planach (np. Niedawna przebudowa ulicy Jordanovac w pobliżu MIOC). Brak edukacji dzieci, młodzieży i dorosłych w ruchu drogowym - pieszych, kierowców i rowerzystów, brak kampanii na temat korzyści dla rowerzystów.*

Lidija Mišćin

CSO „Ruralni tandem”, szef organu koordynującego turystykę rowerową w Chorwacji





## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ CHORWACJI

No.	Rekomendacja	Opis stanu obecnego	Opis proponowanych zmian
1	Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub jej odpowiedników na poziomie administracji lokalnej dla średnich / dużych miast	W strategii rozwoju transportu UE na lata 2017–2030 SUMP wprowadza się jako narzędzie planowania zrównoważonego transportu. W krajowym planie energetycznym i klimatycznym na lata 2021–2030 SUMP jest wymieniany jako obowiązek dla większych miast (35 000) i wszystkich powiatów.	Obowiązkowy rozwój SUMP lub odpowiednika SUMP obowiązkowo z mocy prawa dla powiatów i dużych miast.
2	Minimalne ograniczenie prędkości na drodze	Zgodnie z art. 51 ustawy o bezpieczeństwie ruchu drogowego ograniczenie prędkości na drodze w normalnych warunkach ruchu nie może być ograniczone poniżej 40 km / h.	Zmień prawo bezpieczeństwa drogowego, art. 51, na 30 km/h zamiast minimalnej prędkości 40 km/h
3	Regulacja ruchu niezmotoryzowanego w strefach dla pieszych	Zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie ruchu drogowego „strefa dla pieszych” określa obszar ruchu przede wszystkim dla pieszych, ograniczony dla pojazdów silnikowych, z wyjątkiem pojazdów ze specjalną homologacją. Prawo nie reguluje ruchu pojazdów niezmotoryzowanych w strefach dla pieszych.	Wprowadzenie przepisów regulacji ruchu w strefie dla pieszych, takich jak oddzielenie części rowerowych i stref dla pieszych, oraz jasnych zapisów, że transport rowerowy (e-rowery) jest wyłączony z ograniczeń dla pojazdów silnikowych. Ponadto zalecamy ograniczenie prędkości rowerów na obszarach dla pieszych.
4	Krajowy organ koordynujący ruch rowerowy / transport niezmotoryzowany / transport zrównoważony	Na poziomie krajowym istnieje organ koordynujący rozwój turystyki rowerowej w domenie Ministerstwa Turystyki.	Ustanowienie krajowego organu koordynacyjnego ds. ruchu rowerowego lub rozszerzenie uprawnień istniejącego organu koordynacyjnego ds. rozwoju ruchu rowerowego i uznania jazdy na rowerze za ważny środek codziennego transportu.
5	Publiczne przetargi na systemy rowerów publicznych i infrastrukturę rowerową	Fundusz Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej (EPEEF) jest odpowiedzialny za finansowanie projektów w zakresie mobilności w mieście.	Ogłaszanie przetargów publicznych na systemy wspólnego korzystania z rowerów i publiczną infrastrukturę rowerową

# Δράμα



## KALIMERA DRAMA!

Drama to miasto w północnej Grecji, liczące 45.000 mieszkańców. Zbudowane w czasach starożytnych i dalej rozbudowywane w czasach Imperium Osmańskiego, miasto ma skomplikowaną formę urbanistyczną z przestrzeniami nieuregulowanymi formułami prawnymi i geometrią ulic, która nie jest odpowiednia dla dzisiejszego ruchu samochodowego. Pomimo tego, mobilność w Dramie opiera się głównie na ruchu samochodowym, co jest typowe dla greckich miast. Tylko kilka ulic w centrum miasta zostało zmienione na ciągi dla pieszych, podczas gdy najnowsza polityka miasta promuje ograniczenia w ruchu, przepisy dotyczące dostępności i dodatkowe ścieżki rowerowe.

System transportu publicznego w Dramie opiera się na sieci linii autobusowych, które łączą centrum z sąsiednimi osiedlami. Miasto posiada ograniczoną infrastrukturę rowerową, która została zbudowana w 2013 roku i zapewnia rowerzystom możliwość stosunkowo bezpiecznego przemieszczania się do określonych miejsc. Sieć rowerowa zawiera np. trasy łączące jednostki edukacyjne z ośrodkami sportowymi i przestrzeniami publicznymi.

Powierzchnia miasta jest podzielona na trzy części o różnych formach i atrybutach; a) historyczne centrum z wąskimi uliczkami, małymi domkami i arbitralnie budowanymi obiektami; b) kilka obszarów położonych na obrzeżach centrum miasta, które zostały niedawno

**Jak myślisz, jaki jest największy problem w Twoim mieście, jeśli chodzi o rozwój ruchu rowerowego?**

*Brak planowania urbanistycznego, obecność samochodów w centrum miasta i brak bezpieczeństwa ruchu drogowego dla rowerzystów.*

*Ekaterini Iosifidou,  
pracownik gminny*



## Poznaj Dramę!

Lokalizacja	Grecja
Liczba mieszkańców	60.000 (2011)
Gęstość zaludnienia	70 / km <sup>2</sup>
Obszar	840 km <sup>2</sup>
Szacunkowy udział środków transportu	65,9% indywidualny transport samochodowy 3,4% transport publiczny 23,9% ruch pieszy 6,8% ruch rowerowy
Drogi	265 km urban roads; 0 km motorways
Ścieżki rowerowe	2,45 km
Roczny budżet na infrastrukturę rowerową	~50.000 Euros

zrekonstruowane; oraz c) południowo-wschodnie przedmieścia, które zostały zagospodarowane zgodnie z systemem planu sieci o niskiej gęstości zabudowy mieszkaniowej. Na planie miasta znajdują się duże tereny zielone, niektóre z nich znajdują się w historycznym centrum (Park św. Barbary i Ogród Miejski).

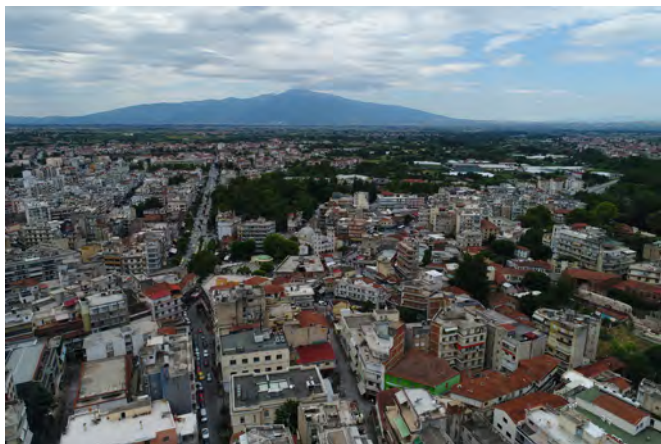
Projekt Cyclurban rozpoczął się w Dramie po ukończeniu opracowywania dla miasta Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), którego celem było wdrażanie nakreślonych działań na rzecz bardziej zrównoważonego udziału środków transportu w systemie transportowym. Jednym z głównych celów SUMP i projektu Cyclurban jest zatem rozbudowa sieci rowerowej i ogólna promocja ruchu rowerowego,



a także ochrona obszarów mieszkalnych przed zmotoryzowanym ruchem ulicznym. Cele projektu były szeroko dyskutowane z mieszkańcami i interesariuszami Dramy i w związku z tym mają publiczne poparcie na jego realizację; dlatego też gmina poszukuje obecnie funduszy na wdrożenie różnych omawianych działań i budowę potrzebnej infrastruktury.

W porównaniu z innymi krajami europejskimi integracja ruchu rowerowego z greckim systemem transportowym rozpoczyna się z dużym opóźnieniem. Opóźnienie to spowodowane jest trudną geometrią większości greckich ulic miejskich, ale również silną orientacją na samochód i motocykl w zachowaniach komunikacyjnych. W rezultacie troska greckich decydentów o aktywną mobilność jest niewystarczająca. W większości miast piesi, a także rowerzyści muszą radzić sobie z ograniczoną przestrzenią, zablokowaną przez parkujące samochody i zatłoczone drogi. Dodatkowo z powodu upału i panującej mody motocykle są bardziej atrakcyjne niż rowery dla mieszkańców wielu greckich miast. Chociaż rowery elektryczne byłyby przyjazną dla środowiska alternatywą dla motocykli, nie stały się one jeszcze wystarczająco popularne.

Niemniej jednak, w ostatnich latach wzrosło zainteresowanie jazdą na rowerze. Jest to w dużej mierze związane z faktem, że od 2018 roku ponad



180 greckich miast opracowało i wdrożyło plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Plany SUMP zostały przygotowane z myślą o skuteczniejszym zwalczaniu emisji gazów cieplarnianych powodowanych przez transport na obszarach miejskich, dlatego też jednym z ważnych elementów tych planów jest promocja ruchu rowerowego. Projekt Cyclurban wniósł znaczący wkład w debatę na temat ruchu rowerowego w Grecji, zarówno na szczeblu krajowym, jak i lokalnym, stale podkreślając znaczenie zrównoważonej mobilności podczas warsztatów i konsultacji z ministerstwami, gminami i lokalnymi interesariuszami.

## SPOTKANIE PARTNERÓW

Jednym z głównych zadań Ecocity było zorganizowanie drugiego spotkania partnerów projektu Cyclurban, które odbyło się w maju 2018 r. w kampusie Narodowego Uniwersytetu Technicznego w Atenach. Oprócz prezentacji profesora Thanosa Vlastosa na temat stanu ruchu rowerowego w Grecji, uczestnicy spotkania zidentyfikowali i omówili charakterystykę ateńskiej morfologii podczas zajęć w terenie oraz uzyskali bezpośrednie informacje o sytuacji rowerzystów i pieszych na ulicy w centrum Aten.

## KRAJOWE WARSZTATY W ATENACH

Warsztaty, zorganizowane przez National Technical University of Athens (NTUA) oraz Ministerstwo Środowiska i Energii, odbyły się 23 października 2019 roku w Atenach. Jednym z kluczowych tematów warsztatów była zapowiedź uruchomienia pierwszej krajowej strategii rowerowej w Grecji, która zostanie w pełni opracowana do początku 2020 roku - przy wsparciu NTUA, partnera Cyclurban.

Ecocity, jeden z trzech greckich partnerów Cyclurban, przedstawił wyniki badania preferencji tras rowerowych, które zostało opracowane przez DLR, partnera Cyclurban z Niemiec i zostało rozprowadzone we wszystkich krajach partnerskich w ramach projektu



Cyclurban. Badanie w Grecji było koordynowane przez Ecocity i miało na celu zbadanie preferencji rowerzystów w zakresie wyboru tras przejazdu. Analiza preferencji została przeprowadzona na próbie 312 uczestników, którzy oceniali różne scenaria tras. Obejmowały one kilka parametrów, takich jak czas przejazdu, rodzaj drogi, istnienie i charakter ścieżek rowerowych, rodzaj obszaru zabudowy oraz ograniczenie prędkości do 30 km / h czy 50 km / h. Więcej informacji na temat eksperymentu z wyborem trasy można znaleźć w rozdziale XX / na stronie XX.



Wyniki wskazują, że dedykowana infrastruktura rowerowa wzdłuż głównych ulic, a także dobra jakość nawierzchni są bardziej korzystne dla użytkowników dróg. Tym samym użyteczność dróg rowerowych wzrasta wraz z poziomem odseparowania ich od ulic. Najbardziej pożądane są chronione pasy rowerowe. Ponadto interakcje społeczno-demograficzne zaimplementowane w ramach analizy ukazują dwa podstawowe trendy. Po pierwsze, ograniczenia prędkości (ulica mieszkalna i ulica rowerowa) są znacznie bardziej korzystne dla osób podróżujących z dziećmi. Po drugie, użyteczność gładkiej powierzchni jest znacznie niższa dla osób, które deklarują, że jeżdżą na rowerze

rzadko (rzadziej niż raz w tygodniu). Wreszcie, kolejnym kluczowym odkryciem jest to, że dłuższy czas podróży wiąże się ze znacznie mniejszą uciążliwością u greckich rowerzystów, co wskazuje, że rower jest nadal używany w Grecji na mniejszych dystansach.

## ANKIETA

Inicjatywy rowerowe w Grecji są nadal fragmentaryczne i zbyt mało inspirujące miasta do wdrażania polityki zmniejszających uzależnienie od samochodów i poprawiających przestrzeń publiczną. Celem Cyclurban jest pomoc miastom w tworzeniu infrastruktury potrzebnej do ruchu rowerowego i parkowania, a także w tworzeniu warunków drogowych sprzyjających rowerzystom. Zawiera się w tym promocja ograniczania prędkości i ograniczania samego ruchu samochodowego w centrach miast i dzielnicach, co umożliwi rowerzystom, pieszym i wszystkim niechronionym użytkownikom dróg przyjemne i bezpieczne przemieszczanie się. Znajduje

### Jak wyglądałoby Twoje wymarzone miasto pod względem ruchu / mobilności?

*Miasto bardziej przyjazne i atrakcyjne dla rowerzystów, z mniejszym zanieczyszczeniem środowiska, z rozległą i spójną siecią rowerową w całym mieście. I wreszcie: chronione historyczne centrum poprzez ograniczenie ruchu i promowanie istniejącego dziedzictwa kulturowego, przyrodniczego i architektonicznego.*

### Jakie pierwsze kroki należy teraz podjąć w Twoim mieście, aby urzeczywistnić tę wizję mobilności?

*Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasa Drama jest kluczem do sukcesu i stopniowej realizacji celów władz gminy.*

Michael Tassou, Zastępca burmistrza Miasta Drama



to również odzwierciedlenie w Narodowej Strategii Rowerowej, której ogólnym celem jest uczynienie miast zrównoważonymi, atrakcyjnymi dla mieszkańców i gości oraz zdrowszymi poprzez zmniejszenie emisji z ruchu samochodowego.

Aby dowiedzieć się, w jaki sposób można osiągnąć te cele, w ramach projektu Cyclurban opracowano specjalną ankietę (patrz rozdział XX). Oprócz oceny ruchu rowerowego w Dramie, wykorzystano ją również do zbadania sytuacji rowerzystów w kilku innych greckich gminach. Badanie dotyczyło wielu sektorów, takich jak infrastruktura, organizacja wewnętrzna i planowanie, polityka (obecna i oczekiwana), a także działania komunikacyjne i upowszechniające edukację.

Wyniki wskazały, że infrastruktura w wielu greckich gminach ma niedociągnięcia. Są to między innymi brak ścieżek rowerowych, niekompletne sieci rowerowe i brak odpowiedniego oznakowania. Wyniki ankiety wskazują ponadto, że greckie gminy nie posiadają wyspecjalizowanych wydziałów transportu, sekcji zrównoważonej mobilności i wykształconego personelu. Te ustalenia, odnoszące się do skali lokalnej, dotyczą również ogólnych polityk krajowych, które są prawie obojętne w dziedzinie rowerowej i przyszłej mobilności miejskiej. Innym wynikiem ankiety wskazuje, że projekty na skalę lokalną, takie jak Cyclurban, można wykorzystać jako siłę napędową rozwoju polityki łagodzenia zmiany klimatu. Więcej szczegółów na temat wyników ankiety Cyclurban w różnych krajach można znaleźć na stronie XX.

## OPRACOWANIE REKOMENDACJI DLA POLITYKI KRAJOWEJ DLA GRECJI

Proponowane rekomendacje dla polityki krajowej ((NPR - National Policy Recommendation) to propozycja działań, które mają na celu wspieranie

dalszego wzrostu ruchu rowerowego przy stosunkowo niskich kosztach wdrożenia. Zalecenia w perspektywie natychmiastowego i średnioterminowego wdrożenia, są skierowane do różnych zainteresowanych stron, wskazują sposoby pokonywania zidentyfikowanych barier dla wzrostu ruchu rowerowego i koncentrują się na kilku obszarach priorytetowych.

NPR zostały opracowane przez greckich partnerów projektu wraz i innymi zainteresowanymi stronami, takimi jak planiści miast, architekci, eksperci miejscy, przedstawiciele policji, rowerzyści, lokalni politycy i inni. Zainteresowane strony zostały zaproszone do przedyskutowania odpowiednich zaleceń, które mogą stanowić uzasadnione i niskokosztowe kroki dla usprawnienia ruchu rowerowego w Grecji.

## REKOMENDACJE DLA POLITYKI KRAJOWEJ GRECJI

No.	Rekomendacje	Opis sytuacji obecnej	Opis proponowanej zmiany
1	Niskokosztowe działania o ogólnokrajowym zasięgu, na przykład dotyczące znaków wskazujących drogi, na których przejeżdżają razem rowery i samochody	Infrastruktura rowerowa w greckich miastach jest często nieodpowiednio przygotowana. Brakuje ważnych elementów zapewniających bezpieczną jazdę na rowerze, na przykład poziomych oznaczeń na drogach miejskich. Rowerzysta może swobodnie korzystać z każdej drogi, z wyjątkiem głównych arterii miejskich.	We wszystkich greckich miastach należy dodać poziome oznaczenia i znaki drogowe na drogach, które są wspólne dla rowerów i samochodów. Wykorzystane zostaną również istniejące drogi wiejskie do połączenia miast, a co za tym idzie do stworzenia planowanych sieci.
2	Traffic calmed streets with a 30km/h limit Ulice z uspokojonym ruchem i z ograniczeniem do 30 km / h	W niewielu greckich miastach obserwuje się strefy uspokojenia ruchu. Na większości dróg miejskich w Grecji obowiązują ograniczenie prędkości do 50 km / h. Drogi z ograniczeniem prędkości do 30 km / h istnieją tylko wokół szkół i tylko w kilku greckich miastach.	Należy wprowadzić ulice o uspokojonym ruchu z ograniczeniem prędkości do 30 km / h. W obrębie takich ulic należy zwężyć pasy ruchu, dodawać progi zwalniające i punktowe zwężenia. Aby zwiększyć ruch rowerowy i pieszy oraz zmniejszyć ruch samochodowy, część miejsc parkingowych powinna zostać zlikwidowana, aby zwolnić przestrzeń.
3	Poprawa stan chodników	Ogólny stan wielu greckich chodników zniechęca do chodzenia. Jedynie 20% greckich chodników ma minimalną szerokość zgodnie z ostatnio narzuconymi wytycznymi (szerokość szersza niż 2,10 m). Średnia szerokość chodników w greckich miastach to zaledwie 1,50 m. Ponadto chodniki są często pełne przeszkód, które stanowią realne zagrożenie dla pieszych.	Wąskie pasy ruchu zapewniają więcej miejsca pieszym i ograniczają parkowanie na ulicy. Ponadto należy zbudować rampy krawężnikowe i usunąć przeszkody z chodników.
4	Promowanie rozwiązań ułatwiających jednoczesne korzystanie z transportu publicznego i rowerów	Podróże intermodalne, które obejmują jazdę rowerem, stanowią mniej niż 1% wszystkich dziennych podróży w greckich miastach. W pociągach rowery są dozwolone tylko w jednym wagonie, co zniechęca do jednoczesnego korzystania z transportu publicznego i rowerów.	Zacieśnienie współpracy między władzami lokalnymi i przewoźnikami w celu opracowania całościowego podejścia do systemu transportowego

No.	Rekomendacje	Opis sytuacji obecnej	Opis proponowanej zmiany
5	Ustalenie standardów, aby promować wspólne korzystanie z ulic przez samochody i rowery. Dążenie do nowych, innowacyjnych i zaawansowanych standardów, w których ulice są wspólne dla pieszych, rowerów i samochodów	W Grecji nie ma przepisów dotyczących wspólnej przestrzeni miejskiej. Współdzielenie drogi jest często jedynym rozwiązaniem, ponieważ zgodnie z greckimi wytycznymi często brakuje niezbędnej przestrzeni dla infrastruktury rowerowej.	Nowa krajowa polityka rowerowa musi próbować otworzyć się na nowy dialog dotyczący ogólnych wytycznych ruchu. Wiele norm wymaga przeglądu, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne i niewystarczającą przestrzeń w centrach greckich miast.
6	Ulepszone zarządzanie mobilnością, które obejmuje rozwiązania zachęcające do zrównoważonej mobilności	Rząd i gminy nie oferują zachęt finansowych firmom przyjaznym dla rowerzystów. Tylko kilka firm w Grecji może zaoferować swoim pracownikom świadczenia na jazdę rowerem do pracy.	Nowa krajowa polityka rowerowa powinna przewidywać szereg korzyści ekonomicznych dla firm przyjaznych rowerom.
7	Przepisy dotyczące nowych środków transportu, takich jak hulajnogi elektryczne	Obecne prawodawstwo nie zawiera odpowiednich wytycznych i przepisów ruchu drogowego dla nowych środków transportu, takich jak hulajnogi elektryczne.	Nowe środki transportu, takie jak hulajnogi elektryczne, powinny móc dzielić drogi z ruchem zmotoryzowanym. Wszyscy uczestnicy ruchu powinni być zobowiązani do dobrej znajomości przepisów ruchu drogowego, aby bezpiecznie dzielić ulice z innymi pojazdami.
8	Edukacja kadr w gminach i regionach	Obecnie jazda na rowerze nie jest uważana za część rozwiązania problemów z korkami. Niewiele osób we władzach miejskich zdaje sobie sprawę z potencjału zrównoważonej mobilności i ma kwalifikacje do zainicjowania udanej zmiany mobilności.	Warsztaty i seminaria powinny kształcić pracowników gmin i regionów w zakresie pozytywnych skutków zrównoważonej mobilności i uczyć know-how w zakresie wdrażania zrównoważonej mobilności.
9	Gminy powinny przyjąć odpowiedzialność za łagodzenie negatywnych skutków zmiany klimatu i śledzić postępy we wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności	Obecnie greccy politycy i pracownicy greckich gmin nie są świadomi wyzwań wynikających ze zmian klimatycznych. Nikt nie jest odpowiedzialny za łagodzenie negatywnych skutków zmiany klimatu lub śledzenie postępów we wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności.	Należy ustanowić biuro zrównoważonej mobilności w każdej gminie i regionie Grecji. Biura te zajmą się działaniami mającymi na celu odwrócenie negatywnych skutków zmian klimatycznych. Będą również śledzić postępy we wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności.
10	Alokacja funduszy na poprawę ruchu rowerowego i innych zrównoważonych środków transportu	Regiony i gminy zwykle inwestują więcej pieniędzy w środki zwiększające przepustowość sieci drogowej i liczbę parkingów niż w środki związane ze zrównoważoną mobilnością.	Należy zwiększyć kwotę, jaką gminy wydają na działania poprawiające ruch rowerowy i zrównoważoną mobilność.
11	ΣSzkoły powinny prowadzić kampanie mające na celu systematyczne i ciągłe kształcenie uczniów, w temacie zrównoważonego sposobu transportu i ogólnie stylu życia.	Greccy uczniowie rzadko jeżdżą na rowerze do szkoły, ponieważ rodzice nie uważają, że jazda na rowerze jest bezpieczna. W szkołach programy edukacyjne dotyczące jazdy na rowerze lub zrównoważonego rozwoju są rzadkie.	Aby zachęcić uczniów do jazdy na rowerze, należy wprowadzić specjalny program dla szkół. Powinien opierać się na wiedzy naukowej na temat zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza zrównoważonej mobilności.



