Ulice, na których wciąż królują samochody, powoli stają się przyjaźniejsze dla innych uczestników ruchu. Coraz większą popularnością cieszą się rowery miejskie, także w mniejszych gminach. Nie wystarczy jednak mieć na czym jeździć, trzeba jeszcze mieć gdzie.

Ścieżki rowerowe – potrzebne, ale nie zawsze konieczne

W ubiegłym roku w Warszawie zrealizowano ponad 50 inwestycji dotyczących ścieżek rowerowych i oddano do użytku ponad 60 km dróg i pasów rowerowych.

– Ogółem sieć rowerowa w stolicy liczy ponad 421 km, z czego połowa ma nawierzchnię asfaltową. Do dyspozycji rowerzystów jest 347 km dróg rowerowych, 54,5 km ciągów pieszo-rowerowych oraz 19,5 km pasów i kontrapasów rowerowych – wymienia Tomasz Kunert z Wydziału Prasowego Urzędu m.st. Warszawy.

O tym, jak bardzo ich w dużych miastach potrzeba świadczy sukces projektu Rowerowy Wrocław. W głosowaniu nad budżetem obywatelskim w 2014 r. projekt ten uzyskał 16 tys. głosów – to najlepszy wynik w Polsce.

[mc4wp_form id=”84″]

Projekt zakłada nie tylko budowę 10 km tras rowerowych w centrum miasta, ale też zmienia myślenie o mieście i komunikacji. W efekcie sprawi, że część miasta przecięta ulicą Kazimierza Wielkiego stanie się bardziej przyjazna dla wszystkich użytkowników ruchu.

– W naszym mieście powstaje coraz więcej tras rowerowych. Działamy, aby było ich jeszcze więcej i by były spójne. Chcemy uwolnić chodniki od rowerów, by piesi czuli się bardziej komfortowo. Kierowcy zyskają wygodę, bo rowerzyści trafią na wydzieloną przestrzeń – tłumaczą pomysłodawcy.

W Łodzi jest ponad 100 km dróg rowerowych. Na kilku ulicach są wydzielone pasy dla rowerów, ostatnio po raz pierwszy wprowadzono tzw. kontraruch na ul. Roosevelta (możliwość jazdy rowerem pod prąd na ulicy jednokierunkowej).

Pionierem pod tym względem może być Radom, gdzie dopuszczono do ruchu rowerowego pod prąd na wszystkich ulicach jednokierunkowych w mieście.

– Tzw. kontraruch to tania forma poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu rowerowego – skraca dystanse, jakie musi pokonać rowerzysta, i pozwala mu na

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

ominięcie niebezpiecznych skrzyżowań, kierując rowery do strefy uspokojonego ruchu – argumentują przedstawiciele stowarzyszenia Bractwo Rowerowe w Radomiu, pomysłodawcy projektu.

– Powinien to być standard, bo przecież to nie rowery mają problem, by na tej czy innej ulicy poruszać się w dwóch kierunkach – twierdzi dr Łukasz Zaborowski, ekspert ds. transportu miejskiego Instytutu Sobieskiego.

– Moim zdaniem stolicą rowerową Polski jest Gdańsk i inne miasta próbują się do tego wzorca zbliżyć – mówi prof. Olgierd Wyszomirski, kierownik Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego. Przestrzega jednak, by w inwestowaniu miasta zachowały zdrowy rozsądek. – Trzeba brać pod uwagę różne ograniczenia związane z poruszaniem się na rowerach, wynikające chociażby z klimatu, jaki u nas panuje.

Zdanie to podziela ekspert z Instytutu Sobieskiego.

– Panuje zły trend bezwzględnego separowania rowerzystów od innych uczestników ruchu, usunięcia rowerów z jezdni. Tym samym na i tak zatłoczone drogi wprowadza się dodatkowy strumień pojazdów – twierdzi dr Łukasz Zaborowski, ekspert ds. transportu miejskiego Instytutu Sobieskiego. – Poruszanie się na rowerach wówczas wcale nie jest bezpieczniejsze, do kolizyjnych sytuacji dochodzi szczególnie na skrzyżowaniach, kiedy potoki ruchu się krzyżują – dodaje.

Potrzebna rowerowa polityka

Zaborowski uważa, że lepszym rozwiązaniem jest przeanalizowanie wszystkich ulic i takie projektowanie nowych, by można tam było przejechać rowerem. Bo cóż z tego, że przy okazji remontu jednej ulicy w centrum miasta powstanie przy niej ścieżka rowerowa, skoro nie będzie do niej jak dojechać.

Okazuje się też, że to nie infrastruktura jest główną zachętą do korzystania z roweru w mieście.

– Jak pokazują różne analizy, ważniejsza niż infrastruktura jest kultura organizacyjna różnych podmiotów na rzecz wykorzystywania rowerów. Np. zakłady pracy, firmy premiujące taki sposób przemieszczania się skutecznie mogą zachęcić pracowników, by do pracy nie jeździli samochodami – argumentuje Olgierd Wyszomirski.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Niedawno Gdańsk pod względem liczby rowerów przypominał holenderskie miasto. Pod gdańskimi podstawówkami i przedszkolami parkowała imponująca liczba rowerów i hulajnóg. Wszystko za sprawą organizowanej przez tamtejszy magistrat kampanii Rowerowy Maj. – W akcji, oprócz uczniów, uczestniczyli również ich rodzice oraz nauczyciele – informuje gdański oficer rowerowy Remigiusz Kitliński.

Nagrodą dla najbardziej rowerowej szkoły będzie zadaszony parking rowerowy. Najlepsze klasy, w każdej ze szkół otrzymają wejściówki do centrów nauki lub rozrywki, ufundowane przez partnerów kampanii, a uczniowie nagrody niespodzianki – akcesoria rowerowe.

Na własnych nogach, byle było bezpiecznie

Kopenhaga jest miasta stawianym innym za przykład, jeśli chodzi o komunikacyjne rozwiązania. Z głównej ulicy usunięto tam ruch samochodowym. To nie tylko nie zabiło handlu, a wręcz odwrotnie – ożywiło centrum.

– W każdym z miast, gdzie wprowadzano takie rozwiązanie, toczyły się gorące dyskusje, czy ludzie będą chcieli przychodzić do centrum. I wszędzie się to sprawdza, bo ludzie lubią swoje miasta, lubią spędzać czas w przestrzeni miejskiej, tylko muszą mieć ku temu warunki. Wcale nie potrzebują dużo pieniędzy, ale właśnie przyjaznej przestrzeni – podkreśla dr Łukasz Zaborowski.

Kielce od blisko piętnastu lat realizują projekt rewitalizacji zabytkowego śródmieścia. Jednym z jego głównych celów jest stworzenie strefy przyjaznej dla pieszych, co wiąże się z istotną eliminacją ruchu samochodowego i tworzeniem stref ruchu uspokojonego.

Lublin chwali się swoim deptakiem – około półkilometrowym odcinkiem ul. Krakowskie Przedmieście. – Jest to strefa wyłącznie piesza, gdzie zaopatrzenie sklepów może być dokonywane tylko w określonych godzinach. W najbliższym czasie, w ramach przebudowy pl. Litewskiego, planowane jest przedłużenie deptaka o kolejne 250 m – informuje lubelski Zarząd Transportu Miejskiego.

Łódź postawiła na przekształceniu odcinków ulic w podworce miejskie. W 2014 r. powstał pierwszy w Łodzi tzw. woonerf na ul. 6 Sierpnia między al. Kościuszki a ul. Piotrkowską. Na tym fragmencie ulicy to piesi i rowerzyści są najważniejsi. Rozwiązanie to wymusza na kierowcach jazdę krętą ulicą i zdjęcie nogi z gazu. Do

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

końca 2015 r. powstaną dwa kolejne woonerfy – na ul. Piramowicza i ul. Traugutta.

Ale to ciągle mało.

– W polskich miastach za mało jest stref ruchu pieszego. Raczej pieszy potyka się czy przemyka miedzy zaparkowanymi na chodniku samochodami. Do tego często w chodnikach funkcjonują zatoki, w których parkują auta, tak że pieszy od razu jest w gorszej sytuacji – zauważa Olgierd Wyszomirski.

A problem jest palący. Jak pokazują statystyki w Polsce ginie rocznie w wypadkach 1100 pieszych, a ponad 8 tys. zostaje rannych. Najgorzej jest w dużych miastach.

Pierwszymi miastami, które dostrzegły problem, były Wrocław i Lublin. W tamtejszych magistratach powołani zostali piesi oficerowie. W Warszawie ma powstać zespół, który zajmie się interesami pieszych. O podobnych inicjatywach myślą też urzędnicy z Krakowa, Szczecina, Poznania czy Łodzi.

– Łódź stawia na prewencję i bezpieczeństwo, w ostatniej fazie opracowania jest Miejski Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi. Program spełniać będzie wszystkie wymagania nowoczesnej strategii prewencyjnej w zakresie zapobiegania wypadkom drogowym – informuje Jacek Sarzało z Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.

Źródło: Portal Samorządowy. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].