Rower wypiera samochód i staje się jednym z najbardziej wyraźnych i coraz droższych atrybutów postępu.

Już w 2012 r. liczba sprzedanych rowerów przekroczyła ogół sprzedanych aut we wszystkich państwach Unii Europejskiej, z wyjątkiem Belgii i Luksemburga. To już nie tylko moda, ale konieczność w coraz bardziej zakorkowanych miastach. Jak wynika z danych producentów, proces odchodzenia od samochodów przyspieszył kryzys finansowy z 2007 r. Popularność dwóch kółek rosła jednak już od dłuższego czasu, a kryzys to tylko przyspieszył. Jednym ze spektakularnych przykładów była ekspansja na południe poza tradycyjnie rowerową północ Europy. Według BBC we Włoszech w 2011 r. sprzedaż aut spadła do poziomu z 1964 r.! Tej rowerowej ofensywie, także w Polsce, towarzyszą intensywne zmiany w otoczeniu biznesowym oraz w „rowerowej nadbudowie". W kierunku upodmiotowującym rowerzystów przepracowano prawo o ruchu drogowym, trwa wręcz rewolucja w instytucjonalnej i społecznej świadomości zdrowotnej i ekologicznej. Następują trwałe zmiany kulturowe – rower staje się jednym z najwyraźniejszych i coraz droższych atrybutów postępu.

Zachód o koło przed nami

Ta rewolucja dotarła nawet do Stanów Zjednoczonych, opętanych ideą przemieszczania się w krążownikach szos. „O ile firmy były początkowo przeciwne budowie infrastruktury rowerowej i ograniczaniu ruchu samochodowego w miastach, o tyle teraz zaczyna się to zmieniać" – pisze na łamach „Guardiana" Michel Andersen, jeden z aktywistów inicjatywy People For Bikes Green Lane Project. – Oczywiście dla firm to także realne korzyści – przyznaje dr Michał Beim, ekspert ds. transportu z Instytutu Sobieskiego. – Weźmy koszt miejsc parkingowych. Wynajmujący powierzchnię w nowoczesnych biurowcach muszą wykupić miejsca parkingowe, a to są wysokie opłaty. Symboliczny jest wręcz przykład BMW, które zamówiło dla swoich pracowników centrali w Monachium rowery od Kolei Niemieckich, operatora wypożyczalni. Dla pracodawców to bardzo opłacalne – przekonuje. Tej rewolucji sprzyjają też państwa. Wielka Brytania wprowadziła Cyclescheme, rządowy program ulg podatkowych przy zakupie roweru. Jest to część Planu Zielonego Transportu (Government's Green Transport Initiative). Głównym celem jest promowanie roweru jako środka transportu służącego do dojazdów do pracy. Umożliwia on przekazanie pracownikowi roweru wraz z artykułami bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako świadczenia wolnego od podatku. Francja z kolei wciela projekt prozdrowotny. Z badań, np. amerykańskich, wynika, że pracownicy jeżdżący na rowerze są zdrowsi. Tracą w pracy 32 proc. mniej dni

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

z powodu zwolnienia chorobowego, koszty ich leczenia ponoszone przez firmę są o 55 proc. niższe, a ich produktywność – wyższa o 52 proc. niż przeciętnie. Francuzi mają więc dostawać 0,21-0,25 euro za każdy kilometr przejechany do pracy na rowerze. Szacuje się, że do kieszeni pracowników może trafić w ten sposób ok. 110 mln euro.

[mc4wp_form id=”84″]

– W Niemczech już dziesięć lat temu namawiano do zmian przyzwyczajeń. Zachętą były finanse. Najpierw zwracano pracownikowi realny koszt dojazdu do pracy. W 2001 r. wprowadzono ryczałty za pokonywany dystans – kontynuuje dr Beim. – Ryczałt był wyliczony tak, że dojazd komunikacją miejską wychodził mniej więcej na zero, a do samochodu oczywiście trzeba było dołożyć. Zachęciło to pracowników do dojeżdżania do pracy rowerem, bo całą nadwyżkę finansową można było zatrzymać w portfelu. To właśnie zaowocowało zmianą nastawienia do rowerów – wyjaśnia. We wszystkich państwach dołożono jeszcze infrastrukturę (i dba się o ciągłe jej ulepszanie jak np. plany „zielonej obwodnicy” Madrytu) ułatwiającą rowerzystom życie. No i się udało.

Żeby świat nam nie odjechał

Nie ma co ukrywać, Polska została w tyle. Według dr. Beima główny niedostatek to infrastruktura. Zgadza się z tym także Łukasz Puchalski, który został nowym pełnomocnikiem ministra transportu ds. rozwoju ruchu rowerowego. To właśnie jego urząd ma się zająć m.in. animacją procesów ustawodawczych zmierzających do zbudowania nowoczesnej infrastruktury rowerowej w Polsce.

Na razie na jego celowniku znalazły się miejsca bezpiecznego parkowania w biurowcach, rozwój systemu dróg rowerowych w miastach, zadaszonych miejsc parkingowych w przestrzeni publicznej, uzupełnienia ich o warsztaty drobnych napraw itp. Ofertą miasta może być (to już się zaczęło w większych ośrodkach) gęsta sieć wypożyczalni na krótkie wypady w godzinach pracy. Dołączyć do tego mogą pracodawcy. W Niemczech takie firmowe rowery do załatwiania służbowych spraw w godzinach pracy są dość powszechne. To kierunek, który zależy głównie od zasobności portfela pracodawcy. W Polsce rowery służbowe to rzadkość, ale jest inny trend. Inwestorzy już na etapie projektów uwzględniają parkingi rowerowe, np. warszawskie Eurocentrum Office Complex ma 162 miejsca dla miłośników dwukołowców, a ArtNorblin – aż 190. Coraz więcej prywatnych firm zgłasza chęć sfinansowania stacji wypożyczeń rowerów. To koszt 60-70 tys. zł. W stolicy takie

stacje powstały m.in. przy Miasteczku Orange czy niedawno przy Blue City.

Jak to się robi nad Wisłą

Mimo niedostatków dzieje się jednak w Polsce sporo. „Rowerem do pracy" to nazwa gdańskiej kampanii społecznej. Według Remigiusza Kitlińskiego, pełnomocnika prezydenta miasta ds. komunikacji rowerowej, do udziału w kampanii zgłosiło się 45 gdańskich pracodawców. Jak informuje, ocenie podlegały warunki parkowania rowerów, udogodnienia i zachęty dla osób dojeżdżających do pracy na rowerze oraz promocja wewnętrzna. Z kolei w krakowskim Consultroniksie wprowadzono kilka dni temu zachętę: 5 zł za każdy przyjazd na rowerze do pracy (rocznie to nawet 1,2 tys. zł). Pomysł zgłosił pracownik Grzegorz Bronicki, który sam od kilku lat dojeżdża do pracy rowerem. Podobnie jest w firmie Ganymede, która od roku dopłaca pracownikom 3 zł za każdy przyjazd do pracy.

[irp]

Dwa lata temu z inicjatywy pracowników na rowerzystów postawiła też Polpharma. – Na początku zachęcaliśmy do przyjazdu innych pracowników, organizowaliśmy konkursy, w których można było wygrać rowery, dzisiaj preferujemy system loteryjny, np. dobra kawa, bilety do kina, akcesoria rekreacyjne – mówi Magdalena Rzeszotalska, rzecznik firmy. W tym czasie wybudowano parkingi dla rowerzystów i prysznice – dodaje. Są jeszcze dziesiątki innych, podobnych inicjatyw. – Polacy chętniej wsiadają na rower, co przekłada się na sprzedaż rowerów. Wzrosty ilościowe szacujemy na blisko 15 proc. rocznie – mówi Arkadiusz Trzciński, marketing manager Kross SA, jednego z wiodących producentów rowerów w Polsce. W ubiegłym roku Polacy kupili 1,5 mln nowych rowerów rocznie. W ciągu ostatnich czterech lat średnia cena kupowanego roweru wzrosła z 766 zł do 1025 zł – wynika z badań Millward Brown SMG/KRC. – Szacujemy, że u nas w tym sezonie będzie to ok. 1500 zł. – mówi Trzciński.

Źródło: Wprost. Czytaj dalej…