

Dlaczego konieczne jest uwzględnienie ruchu rowerowego w planowaniu komunikacji w ścisłym centrum miasta?

Tylko ruch rowerowy pozwoli poprawić mobilność mieszkańców, w sytuacji bardzo ograniczonej przestrzeni z jaką mamy do czynienia w ścisłym centrum miasta. Tylko dzięki rowerom można to osiągnąć szybko, bez wielkich nakładów finansowych i bez negatywnych skutków środowiskowych. Ponadto, nie da się zbudować we Wrocławiu spójnego systemu tras rowerowych, koniecznych do „odkorkowania” miasta, z pominięciem ścisłego centrum.

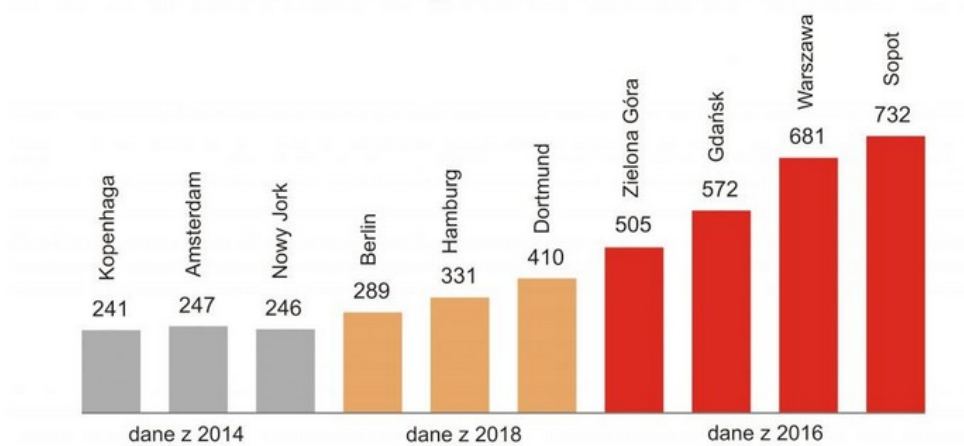


Fot. 1: Jeżeli ktoś nie rozumie skąd się biorą korki, powinien zobaczyć ten obrazek. Idea, aby wszyscy jeździli samochodem nie jest możliwa do realizacji, bo samochody nie pomieszczą się na ulicach.

Rower to racjonalny i pragmatyczny wybór

Ze względu na problemy komunikacyjne rower powinien być we Wrocławiu, zwłaszcza w obrębie ścisłego centrum, najbardziej pożądanym środkiem transportu. Wbrew powszechnemu przekonaniu nie ma to związku z żadną chwilową „eko-modą z zachodu”. Za priorytetowym traktowaniem ruchu rowerowego w centrum przemawiają konkretne, pragmatyczne argumenty. Wszystkie one wiążą się ze specyficznymi cechami roweru jako środka transportu miejskiego, które idealnie pasują do specyfiki ściśle zabudowanego centrum i dają mu przewagę nad innymi środkami transportu. Duży ruch rowerowy funkcjonuje dziś w wielu nowoczesnych i bogatych miastach o najwyższych wskaźnikach jakości życia. Znaczący ruch rowerowy obserwujemy również w Polsce, wszędzie tam, gdzie stworzono ku temu warunki.

Liczba aut osobowych na 1000 mieszkańców



Fot. 2: W powszechnym przekonaniu Polska na polu motoryzacji indywidualnej nadrabia obecnie zaległości wobec Europy Zachodniej. Tym czasem patrząc na ilości samochodów w przeliczeniu na mieszkańca polskie miasta już dawno przewyższają na tym polu bogate i nowoczesne miasta Europy. I nie jest to powód do dumy, tylko raczej wyraz zacoferania i świadectwo rozwoju w kierunku innym niż zmierną obecnie miasta o najwyższej jakości życia (tam ilość samochodów spada, podczas gdy w Polsce rośnie).

Małe zapotrzebowanie na przestrzeń

Na korzyść rowerów przemawia fakt, że jest to środek transportu, który nie wymaga dużo przestrzeni, a w centrum miasta jest ona bardzo ograniczona i cenna. Infrastruktura rowerowa zarówno do jazdy, jak i parkowania zajmuje mało miejsca, zwłaszcza w porównaniu z infrastrukturą dla samochodów. Samochód właśnie ze względu na wysokie zapotrzebowanie na przestrzeń jest najmniej efektywnym i pożądanym środkiem transportu w ścisłym centrum miasta.



Fot. 3: W miastach, o dużym ruchu rowerowym, istnieje problem z miejscem do parkowania rowerów. To jednak nic w porównaniu do tego, co by się stało, gdy użytkownicy rowerów nagle zdecydowali się zmienić je na samochody.

Prędkość podróży

Rower będąc odpornym na korki (i nie generując ich) jest najszybszym środkiem transportu w mieście (na dystansach do 5 kilometrów i licząc czas od drzwi do drzwi). W centrum zapewnia użytkownikom znacznie większą mobilność, zwłaszcza w porównaniu do poruszania się pieszo. Rowerzysta jest szybszy od pieszego średnio czterokrotnie - czyli pole zasięgu jego podróży w jednostce czasu jest aż szesnastokrotnie większe!



Fot. 4: Rower jest najszybszym środkiem transportu w centrum miasta, przede wszystkim dlatego, że jedzie swobodnie wtedy, gdy kierowcy samochodów stoją w korkach.

Pozytywne zmiany tanio, szybko i pewnie

Poprawa warunków ruchu rowerowego w ścisłym centrum miasta nie wymaga wysokich nakładów finansowych i jest do osiągnięcia bardzo szybko (wystarczą drobne inwestycje, zmiany w organizacji ruchu i lekką redystrybucję przestrzeni na korzyść ruchu rowerowego). Wrocław ma już zaawansowaną politykę rowerową i z większości dzielnic do centru prowadzi infrastruktura rowerowa. Natomiast ściśle centrum miasta wciąż posiada istotne bariery, które powodują, że ruch rowerowy nie jest tak konkurencyjny względem innych środków transportów jak mógłby i powinien być. Usunięcie barier (tj. uzupełnienie brakujących elementów systemu tras rowerowych) spowoduje szybki wzrost ruchu rowerowego. Efekt taki jest pewny - obserwuje się wszędzie tam, gdzie powstała wysokiej jakości infrastruktura rowerowa.



Fot. 5: Infrastruktura rowerowa jest nieporównywalnie tańsza niż ułatwienia dla samochodów i żeby działała nie wymaga wielkiej przestrzeni.

Brak negatywnych skutków środowiskowych

Ruch rowerowy nie powoduje negatywnych skutków środowiskowych. Rowerzyści nie generują hałasu, nie pogarszają jakości powietrza i nie emitują CO₂ i w bardzo niewielkim stopniu wpływają na bezpieczeństwo i

jakość przestrzeni miejskiej. Rower jest najbardziej pożądanym środkiem transportu dla ścisłego centrum miasta również z tego względu.



Fot. 6: Wiele nowoczesnych i bogatych społeczeństw z przyczyn pragmatycznych zrezygnowało z wpuszczania samochodów do centrum miast. Efekty są tylko pozytywne – ulice tętnią życiem, jest bezpiecznie, mieszkańcy nie uciekają z centrum na przedmieścia, bo nie ma tam hałasu i smrodu spalin – jak w „miastach samochodowych”.

Rowerzyści nie ominą centrum

System transportowy Wrocławia, dla sprawnego funkcjonowania wymaga udziału ruchu rowerowego na poziomie, co najmniej kilkunastoprocentowym (poziom taki zakładany jest w obowiązujących obecnie dokumentach planistycznych). Żeby to było możliwe konieczne jest istnienie w mieście spójnego systemu tras rowerowych. System taki nie może powstać z pominięciem ścisłego centrum miasta (trasy rowerowe aby były używane, muszą prowadzić możliwie bezpośrednio z punktu A do punktu B). Przyjazność rowerowa centrum miasta konieczna jest zarówno dla mobilności w samym centrum, jak i dla mobilności całego miasta.



Fot. 7: Ul. Nowa to jest jedyna ulica we Wrocławiu z pełnym priorytetem dla ruchu rowerowego. Rozwiązanie sprawdziło się, rowerzyści je zaakceptowali, kierowcy nie ucierpieli. Tak mogłoby wyglądać więcej ulic w centrum.

Co trzeba konkretnie zrobić?

- **Uzupełnić dziury w systemie tras**
Jak najszybciej uzupełnić luki w istniejącym systemie tras rowerowych w centrum (horyzont 2-3 letni).



Fot. 8: Mapa wrocławskiej infrastruktury na pierwszy rzut oka prezentuje się imponująco. Przy dokładniejszej obserwacji widać jednak, że system ma poważne braki w ciągłości. Trasy urywają się w bardzo ważnych miejscach. Poza tym, czego nie widać na mapie, duża część z nich nie spełnia odpowiednich standardów i po prostu nie ułatwia poruszania się rowerem.

- **Zapewnić niezbędne fundusze**

Należy stworzyć harmonogram i przeznaczyć na inwestycje i inne zmiany w ścisłym centrum niezbędny budżet.

- **Wygospodarowanie przestrzeni dla rowerzystów**

Niezbędna jest redystrybucji przestrzeni, nawet kosztem przestrzeni dedykowanej ruchowi samochodowego, który nie powinien (zgodnie z obowiązującą polityką miasta) w obrębie ścisłego centrum traktowany priorytetowo.

- **Modernizacja starej infrastruktury i regulacja świateł**

Konieczna jest poprawa standardu istniejącej infrastruktury rowerowej w miejscach, gdzie nie spełnia ona podstawowych wymogów, a także poprawa priorytetu ruchu rowerowego w cyklach sygnalizacji świetlnej, tam gdzie sygnalizacja spowalnia rowerzystów i niweluje przewagę konkurencyjną ruchu rowerowego (na większości tras w centrum rowerzyści są spowalniani przez sygnalizację świetlną, która traktuje priorytetowo ruch samochodowy i powoduje, że jazda rowerem jest wolniejsza niż mogłaby być).



Fot. 9: Korek rowerowy na skrzyżowaniu ulic Swobodnej i Powstańców Śl. Przypomina to Holandię, ale tak naprawdę jest skutkiem „anty rowerowego” ustawienia świateł. Rowerzyści muszą czekać na swoje „krótkie zielone” podczas gdy samochody na równoległej jezdni jadą swobodnie. Skrzyżowanie na rowerze zgodnie z przepisami trzeba pokonywać „na dwa razy” – a to na pewno nie zachęca do wyboru tego środka komunikacji.

- **Strategia komunikacji zmian**

Równoległe do zmian infrastrukturalnych należy uruchomić kampanię społeczną tłumaczącą sens zmian i budującą dla nich poparcie, gdyż główną przeszkodą wprowadzania niezbędnych zmian jest niewystarczające uświadomienie konieczności odejścia od priorytetu transportu samochodowego systemie transportu miejskiego (duża część społeczeństwa odbiera działania na rzecz innych środków transportów, nie szansę i dodatkową opcję jako zupełnie niezrozumiałą walkę z kierowcami).

Cezary Grochowski
Wrocławska Inicjatywa Rowerowa