

## **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Dzień dobry Państwu, z pewną taką treścią witam i zapraszam na panel Łańcuchy ekomobilności, jak lepiej wykorzystać potencjał transportowy miasta poprzez właściwe zarządzanie polityką rowerową. Nazywam się Marcin Hyła, jestem prezesem Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów, najstarszej polskiej organizacji działającej na rzecz praw rowerzystów, na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Miasta dla Rowerów powstały w tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątym piątym roku i z tej perspektywy patrzę się na zmiany polskich miast, na rozwój ruchu rowerowego i na politykę rowerową polskich miast. Dzisiaj ma zaszczyt moderować panel z udziałem znakomitych gości, których za chwilę przedstawię, natomiast pozwolę sobie na sam początek, tytułem wstępu, powiedzieć, że żyjemy w bardzo szybko zmieniających się czasach i jednym z najważniejszych wehikułów zmiany jest rower, który właśnie kończy dwieście lat, bo w tysiąc osiemset siedemnastym roku baron Karl von Dress skonstruował maszynę biegową, można powiedzieć, że rower i transport zbiorowy w pewnym sensie mają wspólne korzenie. Ale nie o początkach roweru chcę mówić, ale o tym, jak rower zmienił świat. Otóż całkiem niedawno, bo chyba w zeszłym roku, główne media na całym świecie obiegała zaskakująca informacja, że w Kopenhadze większość podróży, przynajmniej w obszarze śródmiejskim, odbywa się na rowerach. Podobnie jest w Amsterdamie, też ponad pięćdziesiąt procent, to bardzo szybko rośnie w ostatnich latach i proszę również zwrócić uwagę, że transport zbiorowy, to jest około dwudziestu procent, ruch pieszy, około ośmiu procent, ruch samochodowy, dziewięć procent, to jest obszar śródmiejski Kopenhagi. Natomiast, generalnie można mówić, że są na świecie miasta bogate, miasta sprawne gospodarczo, charyzmatyczne, atrakcyjne, gdzie rower to jest pięćdziesiąt procent podróży, transport zbiorowy, około dwudziestu procent, samochód, około dwudziestu, ruch pieszy, około dziesięciu procent, czyli rower nie jest dodatkiem słusznym, ale tylko dodatkiem tylko wręcz jest podstawą systemu transportowego. Myślę, że ta perspektywa może być dla naszej dyskusji bardzo interesująca. Również, w zeszłym roku, pojawiła się bardzo ciekawa informacja z Londynu, który trzynastu, albo czternastu lat temu wprowadził opłaty za wjazd do miasta, opłaty dla samochodów osobowych, opłaty, które z naszej perspektywy są drakońskie, bo w tej chwili wynoszą prawie dwanaście funtów za dzień. Otóż, w zeszłym roku, okazało się, że korki w centrum Londynu, po czternastu latach tej opłaty kongestyjnej, była krytykowana nazwa wczoraj, opłaty za wjazd do miasta są takie same, jak przed wprowadzeniem tej opłaty. No i jest w związku z tym pytanie, czy to jest sukces, czy klęska? Otóż, korki są podobne, ale nie takie same. Otóż okazuje się, że te korki się składają wyłącznie z autobusów, wyłącznie z taksówek i samochodów dostawczych. Opłata za wjazd wyeliminowała indywidualny transport samochodowy. To zło zostało wyeliminowane. Oczywiście, można to traktować, jako zło w cudzysłowie. Natomiast, pojawił się nowy czynnik, ponieważ kupujemy przez Internet, dostawy towarów do domów, do biura bardzo, bardzo szybko zaczęły być problemem i to problemem, który trudno jest rozwiązać, bo oczywiście dostaw, oczywiście dostaw towarów przy pomocy tramwaju raczej się nie uda zrealizować. O tym wszystkim chciałem porozmawiać z naszymi gośćmi naszymi panelistami. Gdańsk, rowerową stolicę Polski reprezentuje Pan Tomasz Wawrzonek.

## **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Dzień dobry Państwu.

## **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Gdańsk, od piętnastu lat realizuje politykę rowerową. Ma w tej chwili chyba najwyższy pomierzony udział ruchu w podróżach, bo aż sześć procent według KBR zeszłego roku. Realizuje tą politykę w bardzo niesprzyjających, moim zdaniem, okolicznościach, bo Gdańsk jest pagórkowaty i ma nietypowy układ urbanistyczny. Wrocław, drugie rowerowe, duże rowerowe miasto Polski reprezentuje druga strona barykady, ruchy społeczne, źli i niedobrzy cykliści, czyli Cezary Grochowski z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Wrocław był rowerowym miastem, ale przed wojną, za Niemca. W tej chwili, no właśnie o tym będziemy mówili, jak jest, natomiast trzeba pamiętać, że Wrocław ma ponemiecką urbanistykę, jest płaski, płaski, jak naleśnik, co oczywiście sprzyja rozwojowi ruchu rowerowego.

Wreszcie mamy Poznań, trzecie duże miasto, reprezentowane przez Wojciecha Makowskiego, który trochę okrakiem siedzi na barykadzie, bo z jednej strony jest oficerem rowerowym miasta Poznania, ale wywodzi się z radykalnych, złych, niedobrych, roszczeniowych środowisk rowerowych i ponieważ Poznań uchodził za miasto anty rowerowe przez wiele lat, a teraz pod nowym prezydentem jest miastem progresywnym, pro rowerowym, to myślę, że dowiemy się, jak to jest, jak się teraz przesadza miasto na rowerowe tory, czy na rowerowe ścieżki. Pan doktor Marcin Wołek, z katedry rynku transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, nie reprezentuje miasta, ale naukę i mam nadzieję, że zdrowo rozsądkowo, a nawet w sposób uzasadniony naukowo, powie nam, co się opłaca, co się nie opłaca i dlaczego i trochę ochłodzi naszą debatę. I wreszcie, Pan prezydent Lucjusz Nadbereżny, prezydent Stalowej Woli, miasta zupełnie innego niż wcześniej wymienione, bo mniejszego. Stalowa Wola nigdy nie była miastem wojewódzkim, to też chyba będzie istotne, miasto mniejsze, ale miasto bardzo ciekawe, bo w przeciwieństwie do poprzednio wymienionych miast, jeszcze dwadzieścia lat temu Stalowa Wola wyglądała tak. To jest fragment filmu kultowego w środowiskach rowerowych filmu Stalowe rowery, z roku tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego trzeciego. To nie jest Masa Krytyczna, to nie jest demonstracja rowerowa, po prostu to jest, jak rozumiem, powrót z pracy. Aha, czyli już mamy w takim razie, dobrze, to zostawmy to budujące zdjęcie i zaczynamy dyskusję właśnie od Pana prezydenta. Stalowa Wola jest miastem rowerów, czym jest rower w Stalowej Woli, czy dalej ten obrazek jest aktualny, czy po dwudziestu latach się coś zmieniło?

### **Lucjusz Nadbereżny, Prezydent Stalowej Woli**

Witam Państwa, bardzo serdecznie dziękuję za zaproszenie do tego panelu. Tak, Stalowa Wola jest miastem rowerów. Może ten obrazek już dzisiaj, codziennie, przez Stalową Wolę, niestety, nie jedzie Masa Krytyczna, tak, jak to się odbywało w latach osiemdziesiątych, dziewięćdziesiątych. Jednak duża część mieszkańców przesiadła się, niestety, do samochodów, ale rower jest wciąż bardzo mocno obecny w krajobrazie Stalowej Woli i nie tylko w formule rekreacyjnej, ale również, jako podstawowy środek dojazdu do pracy, dalej do strefy ekonomicznej, do huty, do naszej strefy gospodarczej. Duża część pracowników dojeżdża rowerami, a więc taki obrazek o godzinie piętnastej, kiedy wyjeżdża cały peleton ze strefy ekonomicznej dalej można zobaczyć na niektórych odcinkach ulic, natomiast również bardzo mocno zmienił się krajobraz Stalowej Woli od tamtego czasu, bo dzisiaj, jak rowerzyści już jadą ze swoich zakładów pracy, czy wieczorem w sposób rekreacyjny jeżdżą rowerem, to nie jadą ulicą, tylko tutaj jest, obok, ścieżka rowerowa a więc również standardy funkcjonowania, podróżowania, korzystania z roweru bardzo mocno się zmieniły, ale rower jest wciąż bardzo, bardzo popularny. My, jako władze miasta wspieramy te tradycje, podkreślamy z dumą, że jesteśmy miastem rowerów. To określenie zostało w pewien sposób mocno, jest dalej mocno akcentowane na meczach piłkarskich. Sąsiedni Tarnobrzeg, to tak to jest między drużynami piłkarskimi, zawsze kibice Siarki Tarnobrzeg wyzywali kibiców Stalówki, że to jest miasto rowerów. Dzisiaj kibice sami Stalowej Woli krzyczą, „tak, jesteśmy miastem rowerów”. To pokazuje, że jesteśmy z tego dumni, że chcemy być miastem rowerów. Tworzymy, staramy się tworzyć przyjazną infrastrukturę. W tamtym roku również uruchomiliśmy pilotażowo system roweru miejskiego. W tym roku działa już w sposób zorganizowany, w układzie dwuletnim mamy zamówienie dotyczące roweru miejskiego, a więc wzmacniamy jeszcze te tradycje tak, aby Stalowa Wola była miastem jak najbardziej przyjaznym dla rowerów i dla rowerzystów.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Dziękuję bardzo i w takim razie pytanie do Gdańska, czy Gdańsk już dogonił Stalową Wolę sprzed dwudziestu lat, czy cały czas dogania? Gdańsk uchodzi za stolicę rowerową Polski, może nieprawdziwie?

### **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

No, uchodzi, myślę, że nie bez podstaw. Pięć, przecinek dziewięć procent, blisko sześć procent udziału ruchu rowerowego w modal splicie, to w warunkach polskich jest dużo, ale jednak pamiętajmy, że w warunkach europejskich, to ciągle raczej są te, te niezbyt wysokie stany wód. Natomiast ja jestem przekonany, że jeżeli byśmy porozmawiali po następnym badaniu ruchu, takim generalnym, które u nas odbywają się, co sześć, siedem lat, jest bardzo dużo szansy. Nawet jestem w stanie się założyć o dobre wino, że będziemy mówili już o dwucyfrowej ilości ruchu rowerowego w modal splicie, dlaczego? Dlatego, że Gdańsk ma jeszcze bardzo duże rezerwy. Przede wszystkim nie ma jeszcze roweru publicznego, który myślę, że zwiększy ten udział ruchu rowerowego o kilka procent. Przede wszystkim czekamy na taki boom technologiczny, jeżeli chodzi o rower elektryczny. To już Pan wspominał, no ukształtowania, tak chodząc po Rzeszowie z zazdrością patrzyłem na ukształtowanie stolicy województwa podkarpackiego z perspektywy mieszkańca województwa pomorskiego. Ciągle jeszcze są rezerwy, myślę, że te rezerwy będą wykorzystywane. Większym problemem jest kosztem, której grupy obecnych użytkowników dróg? Czy pojazdu indywidualnego czy komunikacji zbiorowej i to jest te wyzwanie, przed którym stoi Gdańsk, wyzwanie, z którym średnio na przykład poradziły sobie miasta wschodnio niemieckie, do niedawna taki dla nas modelowy przykład, jeżeli chodzi o rozwój ruchu rowerowego? Czy ten wzrost nastąpi kosztem pasażerów tramwajów, autobusów, czy jednak uda się wyciągnąć ludzi z samochodów?

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Bardzo dobre pytanie. Ja teraz chciałem zapytać stronę społeczną, czym jest rower we Wrocławiu? Wrocław, przypomnę, przed wojną był miastem rowerowym, niemieckim miastem rowerowym, a teraz?

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia "Wrocławska Inicjatywa Rowerowa"**

No właśnie. Wrocław był, czyli Breslau był miastem rowerowym, miał infrastrukturę nie gorszą niż ówczesna Kopenhaga i jak mamy zdjęcia stare, to wygląda to jak zdjęcia z Kopenhagi, obecnie podobny poziom ruchu występował i podobna infrastruktura. Natomiast Wrocław kontra Gdańsk, tak, czym jest? Wrocław też jest miastem, które aspiruje do bycia stolicą rowerową Polski i myślę, że docelowo będzie nią. Wygra z Gdańskiem właśnie z przyczyn obiektywnych, o których Marcin wspominał na początku, bo mamy znacznie lepsze warunki do tego żeby ten rower się rozwijał i sądzę też, że mamy wyższy ruch rowerowy na dzień dzisiejszy, chociaż oczywiście, nie mogę tego udowodnić w sposób bezpośredni, dlatego, że nasz KBR był robiony w dwa tysiące dziesiątym roku i tam wtedy było koło czterech procent, a mamy też dane z punktów pomiarowych, czyli ten ruch jest badany w różnych punktach miasta i mniej więcej wiemy, jak on rośnie w tych punktach i nakładając jakby, przybliżając, powinniśmy już powyżej sześciu procent ruchu. Generalnie, Wrocław dosyć wcześniej taki ruch duży wygenerował, wcześniej niż inne miasta, miasta Polski, inne miasta Polski trochę nadgoniły Wrocław. Ja zawsze, wracając gdziekolwiek z podróży po Polsce, miałem, odnosiłem wrażenie, że tutaj, ostatnio też Marcin mówił, że podobnie w Krakowie odnosi wrażenie, że jak to dużo w tym Wrocławiu jest rowerzystów. Mamy korki rowerowe. Miałem takie zdjęcie, w końcu do prezentacji nie trafiło, ale mamy takie zjawisko, które świadczy o mieście rowerowym, ewidentnie, że mamy korki rowerowe. Na jednej z południowych arterii, bardzo ważnej, to jest ponad, rzędu pięciu tysięcy ludzi na dobę. W tej chwili dobudowana jest druga nitka, druga droga rowerowa i te korki nic nie znikły, natomiast po drugiej się pojawił strumień dodatkowy rowerzystów. Także te sześć procent, to jest mało niby, ale to jest poziom już najniższych miast, dużych miast niemieckich. Są takie miast, które przodują w ruchu rowerowym. One mają dwucyfrowe wyniki, są takie, które mają na poziomie właśnie pięciu, sześciu procent na granicy zachodniej, dawne, upadłe miasta górnicze, które się z trudem przesadzają, podobnie jak Śląsk w Polsce, na rower.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Od razu wyjaśnię, że będę straszył tym dzwonkiem żeby przerwać. Wrocław ma rowerowe korki a Poznań ma rowerowy pomnik starego Marycha, który stoi w centrum Poznania, ale czy przeciętny Poznaniak jeździ na rowerze, czy dla przeciętnego Poznaniaka rower, to jest no, jakieś narzędzie zła, narzędzie ideologiczne, czy po prostu jak buty?

#### **Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Przeciętny Poznaniak jeździ rowerem rekreacyjnie, to mówią nasze badania, że ten ruch rekreacyjny jest na tyle duży, że można powiedzieć, że przeciętny Poznaniak raczej jest oswojony z rowerem niż jest to dla niego coś, coś obcego. Natomiast, ruch rowerowy zmierzony też wynosi około czterech procent, według ostatnich badań, którymi dysponujemy i które są już dosyć stare, bo sprzed, sprzed trzech lat. Mamy też pomiary rok do roku, już teraz zbierają się dane z tego roku, które pokazują, że dynamika wzrostu jest bardzo mocna. To bardzo mocne takie uprawomocnienie obecności rowerzystów, które nastąpiło w ciągu tej aktualnej kadencji i pewien akcent na tworzenie nowej, ciągłej infrastruktury, wywołał pewien back lange.

#### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Back lange, czyli?

#### **Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

No, czyli reakcje negatywne tych, którzy czują się zagrożeni w sposób, nie wiem, prawomocny, bądź też nieprawomocny. Często są to wyobrażone jednak zagrożenia, natomiast bardzo, bardzo mocno widzimy, że jest ogromny potencjał, jest ogromne oczekiwania na utworzenie spójnej sieci. Ja przyjechałem do Poznania z zewnątrz i cały czas staram się tak patrzeć na to miasto, na jego potencjał i przyrównywać to do tego, co jest tej chwili i jestem przekonany, że podobnie, jak Wrocław, ukształtowanie przestrzenne jest na tyle korzystne, że ruch dwucyfrowy jest tylko kwestią, kwestią czasu i raczej pięciu lat niż dziesięciu...

#### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Jeżeli można na tym optymistycznym akcencie przerwać i poprosił Pana doktora Wołka o podsumowanie tej rundy i zadam pytanie, czym jest dzisiaj rower z punktu widzenia ekonomisty, rower w Polsce i czym powinien być?

#### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Dzień dobry Państwu, dziękuję za zaproszenie, możliwość wzięcia w tak interesującym panelu. Próba podsumowania, zacznę od tego, że rzeczywiście, istnieje duże ryzyko takiej niezdrowej konkurencji między rowerem, a publicznym transportem zbiorowym. Zaczynamy to obserwować w przypadku gwałtownego wzrostu ruchu rowerowego i z punktu widzenia samorządu terytorialnego, de facto istnieje ryzyko podwójnego płacenia. Po pierwsze, cały czas dofinansowujemy transport publiczny, w coraz większym stopniu. W większości polskich miast poziom dofinansowania przekracza już pięćdziesiąt procent. Z drugiej strony, istnieje duża presja na podnoszenie jakości transportu publicznego, nowy tabor, infrastruktura, a jeszcze oczekiwania w zakresie jakości życia i rozwoju infrastruktury rowerowej. Nie tylko drogi rowerowe, ale systemy rowerów miejskich, które też nie są bez kosztowe, czyli mówimy o dużym ryzyku de facto podwójnego finansowania i takiej gry o sumie zerowej. Bo tak naprawdę będzie następował, czy już następuje przepływ z transportu publicznego w kierunku rowerów. Jeżeli uda się zatrzymać ten element, albo uda się zintegrować w większy sposób rower z transportem publicznym, no, bo mamy wspólne wyzwanie, którym jest samochód osobowy. Druga kwestia, to odniósłbym się jeszcze do tych modal splitów, bo rzeczywiście te wartości są bardzo fajne, ta dynamika rośnie, obserwujemy ją praktycznie w każdym mieście w Polsce, niemniej jednak, warto wziąć pod uwagę, gdy porównujemy do krajów Europy zachodniej, po pierwsze, gdy porównamy

kompleksowy modal split miast Europy zachodniej, to zobaczymy, że udział samochodu osobowego jest taki sam, jak w polskich miastach, albo i wyższy. Różnica dotyczy udziału rowerów i transportu publicznego. Po trzecie jeszcze pytanie, jak mierzymy pieszych, którzy mocno zmieniają nam ten modal split. Tu jest ogromna dowolność i tak naprawdę, mówiąc obrazowo, można sobie pomanewrować. Niemniej jednak, jesteśmy już, przekroczyliśmy pewien rubikon w zakresie rozwoju ruchu rowerowego w miastach Polski i nie ma możliwości odwrotu. Pytanie tylko, jak ułożyć odpowiednio akcenty inwestycyjne i organizacyjne, jak pokierować tą grą, czy konkurencją o przestrzeń, by nie zabierać jej pieszym, by nie zabierać, w pewnym sensie, tej przestrzeni ekonomicznej i środków publicznemu transportowi zbiorowemu. Jeszcze w zakresie pewnych zmian demograficznych, które przyspieszają w polskich miastach. Jak spowodować by coraz większa liczna użytkowników czuła się komfortowo, bezpiecznie w zakresie infrastruktury? Odniosę się jeszcze do Stalowej Woli, bo to są miasta mniejsze i średniej wielkości, są bardzo dobrym przykładem, gdzie relatywnie niewielkie zmiany przynoszą ogromne efekty. W miastach dużych, takich jak Gdańsk, Wrocław, czy Poznań, żeby uzyskać określony efekt, potrzeba często bardzo dużych inwestycji, czy jak to mawia mój serdeczny kolega i trochę guru rowerowy, doktor Piotr Kuropatwiński z mojej uczelni, „przełamanie efektów barierowych kosztuje ogromne pieniądze”. W mniejszych miastach często samą organizacją, zmianami w organizacji ruchu możemy osiągnąć bardzo wiele.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Dziękuję bardzo za podsumowanie pierwszej rundy. Zanim przejdziemy do rundy drugiej, chciałbym zadać bardzo prowokacyjne pytanie wszystkim panelistom, czy rower sam może wystarczyć? Załóżmy, że znikają samochody, znika, nie wiem, na przykład mamy jakiś kryzys naftowy na świecie, czy Stalowa Wola wyłącznie w oparciu o rowery mogłaby funkcjonować, to pytanie, tak – nie?

**Lucjusz Nadberezny, Prezydent Stalowej Woli**

Nie.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Do mikrofonu, bo nie wiem, czy padły, czy...

**Lucjusz Nadberezny, Prezydent Stalowej Woli**

Jeżeli chodzi o konkretną odpowiedź, tylko tak – nie, to nie.

**Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Nie.

**Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Myślę, że trochę transportu zbiorowego byłoby niezbędne, natomiast, jeżeli popatrzymy, nie wiem, na Kopenhagę, na Amsterdam, no, to okazuje się, że nie ma żadnego, kiedyś myśleliśmy, że ten sufit jest mniej więcej na wysokości czterdziestu procent udziału, nie wiem, dziesięć lat temu przynajmniej tak myśleliśmy, teraz okazuje się, że nie ma. Nie ma też nagle sufitu, jeśli chodzi o dostawy rowerami, które bardzo mocno rozwijają się, jako sektor w Europie, ja sądzę, że to jest większość...

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Wojtek, to jest poznańskie, tak – nie, tak? Przepraszam, chciałem żeby było krótko.

**Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Znaczy, że w większości tak.

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

To ja odpowiem tak, że w dużo większym stopniu niż sobie wyobrażamy, tak.

### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Uczelnia nie, miasta nie.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Ja to skomentuję w ten sposób, że rewolucja rowerowa we Francji zaczęła się od strajku paryskiego metra w roku dziewięćdziesiątym chyba piątym, szóstym, siódmym, jak zabrakło metra w Paryżu, to Paryżanie wyciągnęli rowery z piwnic, strychów i zaczęli jeździć. Temat naszej debaty, to jest, to jest łańcuch mobilności. Tutaj stoi rower, z którym przyjechałem pociągiem z Krakowa do Rzeszowa, a potem rozłożyłem ten rower i przyjechałem tutaj na rowerze. Łańcuch mobilności, to jest połączenie roweru, czyli odwrotnie, prawda, nie metro strajkuje, tylko jedziemy rowerem do metra, dalej metrem, albo pociągiem. Czy gdzieś w Polsce działa i jak działa taka sytuacja, gdzie dojeżdżamy rowerem, na ochotnika ktoś, kto może się pochwalić?

### **Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

My w Poznaniu bardzo mocno widzimy, że szczególnie dwie najszybsze linie tramwajowe na przystankach najbardziej odległych od centrum. Są bardzo, widać, że dociążone dojazdami rowerowymi. Szacuje, że przynajmniej tysiąc, być może dwa tysiące ludzi dojeżdża codziennie rowerem do transportu publicznego w Poznaniu, spodziewam się też, że spora część tych pięciu tysięcy ludzi, którzy codziennie statystycznie korzystają z roweru publicznego, głównie w obszarze centralnym, to są ci, którzy dojechali do tego obszaru właśnie transportem zbiorowym. Rozumiem, że, ja mam taką hipotezę, że dzieje się to, dlatego, że po prostu rowerem jest znacząco bliżej do tej strefy najbliższej rynku, najbliższej starego, starego rynku, gdzie transport zbiorowy nie chodzi tak blisko, no i poza tym, pewnie takie dosyć powolne czasem, wydłużone trasy tramwajowe sprawiają, że przesiadka na rower publiczny na tym ostatnim kilometrze po starym mieście sprawia, że jest po prostu szybciej, niż jeżeli byśmy szli pieszo.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Mam pytanie do prezydenta Stalowej Woli, jak to wygląda w tej chwili w Stalowej Woli i być może również z innych miejscowościach w pobliżu Stalowej Woli? Czy w nie aglomeracjach takich, jak Poznań, trójmiasto, kombinacja rower i pociąg, czy rower i autobus funkcjonuje?

### **Lucjusz Nadbereżny, Prezydent Stalowej Woli**

Trzeba przyznać, że na chwilę obecną nie możemy pochwalić się żeby taki system naczyń połączonych funkcjonował, niestety, ale powiem, że projektując nowe rozwiązania transportu zbiorowego, również licząc na duże dofinansowanie ze środków zewnętrznych, projektujemy to właśnie w sposób taki modelowy, aby układ autobus miejski – przystanek był ulokowany w centrum przesiadkowym, gdzie mamy odstęp do roweru miejskiego, gdzie jest również duży parking samochodowy, tak, aby właśnie zachęcać, pokazywać, że są takie możliwości. Bez wydatków infrastrukturalnych, bez inwestycji w ten łańcuch cały nie zachęcimy mieszkańców do tego, aby oni uczestniczyli w procesie przesiadania się, czy to z samochodu na autobus miejski, czy z autobusu na rower miejski. I my, z punktu widzenia średniej wielkości miasta, ponosimy duże wydatki na ten cel. Wiele osób, kiedy w tamtym roku zaczynaliśmy testować rower publiczny, rower miejski, pukano się w głowę. Po co w takim mieście, gdzie u nas każdy ma rower, po co rower miejski? Konsekwentnie, mimo to, utrzymaliśmy go w tym roku, po miesiącu funkcjonowania mamy siedem tysięcy wypożyczeń.

Można powiedzieć, że z punktu widzenia sześćdziesięcioletniego miasta, to nie są też, Panowie mają na pewno inne doświadczenia, w innej skali, ale dla nas jest to bardzo duże zaskoczenie, że tak dużo osób chce korzystać i my traktujemy to również, jako inwestycję w przyszłość. Dlatego mamy rowery miejskie, które mają funkcje przede wszystkim zachęcające do wyjazdów rodzinnych, z fotelikami dziecięcymi, rowery kargo, w których można przewozić dzieci, rowery dziecięce, te miejskie tak, aby od dziecka, od małego uczyć takich przyzwajeń, właśnie wspólnego podróżowania, podróżowania publicznym środkiem transportu, bo mam nadzieję, że to również zachęci do tego żeby w okresie zimowym, letnim, jeżeli nie można w okresie zimowym nie można skorzystać z roweru, aby przesiąść się do autobusu miejskiego.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Pytanie do Gdańska, bardzo dziękuję Stalowej Woli. Gdańsk ma, w odróżnieniu od większości, czy aglomeracja trójmiejska ma szybką kolej miejską i od wielu lat można w pociągach SKM przewozić rowery. Jak bardzo jest to popularna usługa, jak widzicie potencjał rozwoju przy kombinacji właśnie z rowerem?

### **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Tak jeszcze, zanim odpowiem na to pytanie, proszę Państwa, jeżeli chodzi o rowerową stolicę Polski, rozmowy z Wrocławiem zawsze wyglądają tak samo. Ale jeżeli spojrzą Państwo na rankingi i liczbę rowerzystów na licznikach, to lider jest jeden.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

W Krakowie mamy tak – Wisła i Krakowia.

### **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Odpowiadając konkretnie na to pytanie, faktycznie, Gdańsk jest o tyle w dobrej sytuacji, że my mamy bardzo dobrze rozwinięty transport szynowy na poziomie aglomeracyjnym i to nie tylko SKS, czyli ta oś północ – południe, ale w tej chwili również pomorska kolej metropolitarna, która obsługuje wyjazd z trójmiasta na Kaszuby, zarówno z Gdańska, jak i Gdyni, także to jest bardzo duży potencjał. Natomiast, fakt faktem, jest, że mniej widuje się tych obrazków, które są znane, czy z miast niemieckich, do których będę się tak chyba dosyć często nawiązywał, czy nawet Poznania, że przed stacją kolejową są poprzypinane rowery i czekają na swojego właściciela, który będzie wracał z pracy. U nas jednak jest większa tradycja przewożenia tego roweru i tu muszę powiedzieć, że w tej chwili już robią się problemy, bo w takich pociągach szybkiej kolei miejskiej dochodzi do sytuacji, że nie ma gdzie tego roweru wcisnąć, co znowu powoduje no, konflikty z tymi, którzy jeżdżą bez roweru. Natomiast bardzo duża szansą Gdańska, jeżeli chodzi właśnie o tę intermodalność, jest, są inwestycje planowane w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych, do których Gdańsk przystępuje, gdzie głównym, jednym z ich elementów jest budowa właśnie węzłów przesiadkowych w układzie aglomeracyjnym. Nie tylko trójmiejskim bezpośrednio tego rdzenia aglomeracji, ale właśnie aglomeracyjnym i widać, że to ma szansę, choćby na przykład w takiej Rumi, takich miast ościennych, gdzie tych rowerów przypiętych do stojaków przed dworcami PKP jest naprawdę dużo.

### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Ja tylko dodam, jako mieszkaniec Gdyni i użytkownik codzienny szybkiej kolei miejskiej, ale też aktywny rowerzysta w dojazdach do pracy, że jest to efekt wprowadzenia bezpłatnych przewozów rowerów przez szybką kolej miejską i dzisiaj zarząd szybkiej kolei miejskiej staje się ofiarą tego rozwiązania. To znaczy, pomimo teoretycznych limitów, zwłaszcza w przypadku brzydkiej pogody, rowerzyści, którzy wsiadają w tą przestrzeń dość skąpą, konkurują i ze słotczonymi pasażerami, jak i na przykład z mamami, z wózkami z dziećmi i to, co powiedział mój przedmówca, budowa węzłów

integracyjnych, które jeszcze są powiązane z elementami dróg rowerowych, jest jedyną szansą na zatrzymanie roweru na przystanku. Nie ma uzasadnienia dla wożenia dużej liczby rowerów pociągami.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Ja jeszcze będę miał pytanie za chwileczkę w tej sprawie, a na razie prosiłbym Cezarego, jako przedstawiciela strony społecznej, jak to wygląda z punktu widzenia użytkownika? Czy Tobie zdarza się korzystać z rowerem w pociągu? Jak, co rowerzysta wsiadający do pociągu z rowerem potrzebuje, albo do tramwaju?

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

To znaczy jest kilka oblicz tej samej sprawy, tak, bo ja, jako moje prywatne doświadczenie, jako użytkownika składaka. Mój składak na dole stoi w tej chwili i przyjechałam tutaj na nim z Dworca Głównego, bo się z nim poruszam, podróżuję, on ma, on jest znacznie młodszym składakiem później kupionym niż Marcina składak. Mój składak ma niecałe trzy lata, dwa i pół roku. Jakbyśmy go postawili, to jest po prostu, wygląda jakby miał dziesięć, piętnaście lat, bo od czasu, kiedy kupiłem, najbardziej, najczęściej przeze mnie używanym z moich rowerów. Mam kilka rowerów i pierwotnie właśnie go kupiłem tylko po to żeby sobie po prostu w podróżach używać dalszych, a w praktyce okazało się, że ciągle na nim jeżdżę, bo ciągle wygodniej mi z jakiegoś powodu właśnie intermodalnie się zachowywać, czyli go zmieniam. Czasami w kompilacji samochodem, czasami pociągami, czasami z komunikacją zbiorową, w każdym razie intensywnie używam. Wrocław nie ma jakichś doświadczeń super, jeżeli chodzi o przewożenie, czy tą intermodalność i stawianie.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Użytkownik, użytkownik.

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Ale z punktu widzenia użytkownika, a ta druga strona medalu, o której chmiem powiedzieć, to jest to, że w cięż rower jest swego rodzaju tabu w środkach transportu, na kolei szczególnie. Tego składaka jak kupiłem taka anegdota, pierwszy raz wsiadam z nim ochoczo do, bo wcześniej jeździłem dużym rowerem, to było niewygodne, to wsiadam do pociągu ze składakiem, złożonym, składam i słyszę przywitanie od konduktora, „a gdzie pan z tym rowerem?”, tak? To było takie symptomatyczne, ten, czyli jest to pewne tabu, jest to też problem obiektywny po prostu. Jak przewozić te rowery w pociągach, dlatego, że w momencie, kiedy skala się tego zwiększa, no, to się robi poważny problem, gdzie te rowery upchać? Nie wiem, jak składy, bo nie wiem jak wygląda dzisiaj SKM w Gdańsku, w sensie miejsc przewozu rowerów?

### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Dość podobnie, jak wyglądała.

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Dość podobnie, ja mogę modelem duńskim się, jeżeli już do czegoś sięgamy, do tych des practice, i szukamy, to mamy koleje duńskie, które mamy nowe składy zamawiając mamy bardzo dobre rozwiązania dla rowerów, takie sektory w wagonach w obu, w każdym składzie dwa sektory są na kilkanaście miejsc rowerowych. One są w ten sposób zorganizowane, że wchodzimy jednym wejściem, wychodzimy drugim, czyli nawet nie ma potrzeby zawracania, wieszania tych rowerów i skądinąd z wizyty studyjnej w Kopenhadze wiem, że dzięki tym rozwiązaniom, dziesięć procent im wzrosła ilość pasażerów komunikacji zbiorowej.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**



I w tym momencie, jeżeli można przerwę, bo mam pytanie, które chciałem żeby Pan doktor podsumował, czy bardziej rowerzyści potrzebują kolei, czy kolej potrzebuje bardziej rowerzystów? Oczywiście, kolej zastępujemy transportem publicznym, czy zbiorowym.

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Najłatwiej odpowiedzieć, że i kolej potrzebuje rowerzystów, bo przecież rzadko, kto z nas jest tylko i wyłącznie pieszym, tak samo, jak rzadko kto z mieszkańców jest tylko i wyłącznie rowerzystą. Większość z nas korzysta z bardzo różnych środków transportu i wydaje mi się, że miasto wysokiej jakości życia powinno zapewniać swobodę w zakresie wyboru, ale nie powinno dyskryminować żadnego, szczególnie najbardziej przyjaznych i efektywnych środków, do jakich zalicza się rower. Kolej potrzebuje również rowerzystów, dlatego, że dzisiaj wielu rowerzystów, to ludzie młodzi, a więc z perspektywy przychodowej pasażerowie pełnopłatni. W transporcie publicznym jest to bardzo dynamicznie malejąca, niestety, grupa pasażerów najbardziej cenna. Ją dzisiaj odnajdziemy przede wszystkim wśród użytkowników samochodu osobowego. Ale drugą grupą są właśnie aktywni rowerzyści. A więc, transport publiczny, kolej potrzebuje rowerzystów tak samo, jak rowerzyści, szczególnie na obszarach metropolitalnych, takich, jak obszar metropolitalny, największe w Polsce, potrzebują kolei i transportu publicznego po to by efektywnie przemieszczać się po całym, mieście. Ja podam tylko Państwu przykład z najnowszego rankingu jakości życia firmy Mersel. Podam kilka miast, które zajęły najwyższe miejsca, Wiedeń, Zurich, Auckland, Monachium, Vancouver, Dusseldorf, Frankfurt, tak, a więc miasta, które z jednej strony słyną z wysokiej jakości transportu publicznego, z drugiej strony niektóre z nich uznawane są za bardzo przyjazne w zakresie rowerów, także jedni i drudzy, front jest wspólny, jest jedno wyzwanie, samochód osobowy.

**Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Jeżeli mógłby jednak tutaj się trochę nie zgodzić. Jestem przekonany, że dobre warunki dojazdów do przystanków kolejowych, absolutnie krytycznym warunkiem sukcesu tych projektów kolejowych, które obecnie robimy. Projektów regionalnych, projektów metropolitalnych, aglomeracyjnych i w większości, niestety, tych projektów, to źródło pasażerów jest nie do końca wykorzystane. Dosyć mocno się myśli o bike and ride, czyli możliwości przechowywania rowerów na stacjach, natomiast, na ogół dojazd, czyli to pole rażenia trzy, czy czterokilometrowe wokół przystanku kolejowego jest niezbadane w ramach projektów kolejowych, a rower oferuje często najszybszy, ale przede wszystkim najbardziej przewidywalny czas dojazdu do przystanku, w ogóle do miejsca docelowego, a więc w warunkach dojazdu porannego, kiedy liczy się każda minuta, którą możemy przespać, albo, nie wiem, przesiedzieć nad kawą, jest to niezwykle dla mieszkańców cenne żeby można było do przystanku kolejowego dojechać. To jest naprawdę bardzo atrakcyjna oferta, którą możemy wykreować, niestety, część projektów kolejowych tej oferty nie kreuje.

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Pełna zgoda, tylko odpowiem ad vocem, pełna zgoda. Wskazywaliśmy przykład projektów szybkiej kolei miejskiej w trójmieście i one są o tyle dobre, że zawierają komponenty drogi rowerowej i tutaj dotknął kolega sedna. Zarządca infrastruktury kolejowej, dla niego klientem jest przewoźnik kolejowy. Bardzo często nie widzi pasażera. Natomiast szybka kolej miejska w trójmieście jest i zarządcą infrastruktury i przewoźnikiem, w związku z tym troszkę lepiej rozpoznaje potrzeby tych finalnych użytkowników, czyli naszych, tak?

**Marcin Hyla, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Ja teraz postaram się wbić kij w mrowisko i zadam tezy być może trochę kontrowersyjne. Zacznę od tego, że bardzo dobrze zorganizowany jest system bike and ride w Holandii, gdzie bardzo wiele osób korzysta i z pociągu i z roweru i wygląda to w ten sposób, że trzydzieści procent pasażerów pociągów przyjeżdża na stacje na rowerze, ale wysiadając z pociągu, poniżej dziesięciu procent dalej

kontynuuje jazdę na rowerze. Czyli ten rower jest na stacji wsiadania a nie na stacji wysiadania. I trochę mi się to niedobrze kojarzy z legendarną wypowiedzią rzecznika zarządu dróg miejskich sprzed chyba dwudziestu lat, niejakiego Wosia, obywatela Wosia, który przeszedł do historii tą wypowiedzią, „Warszawa, to nie wieś żeby na niej rowerem jeździć, żeby po niej rowerem jeździć”. To zdjęcie, to jest stacja północna, krańcówka metra Młociny, jak Holandia, ale moje pytanie jest, czy rower jest bardziej pożądaný na peryferiach, czy jednak w ścisłym centrum miasta? Tak, to nie była Holandia, tylko Warszawa peryferie, a to jest centrum Krakowa. Podobny obrazek mamy w centrum Wrocławia. I moje pytanie do Pana doktora Wołka jest, z punktu widzenia ekonomisty, czy rower jest bardziej korzystny w śródmieściu, czy na peryferiach? Gdybyśmy mieli milion dolarów, to lepiej je zainwestować w infrastrukturę w centrum, rowerową infrastrukturę, czy na peryferiach? Mamy worek z milionem dolarów i wydajemy tu, albo tu i gdzie jest większa korzyść?

#### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Myślę, że to pytanie celowo tak postawione przez prowadzącego odzwierciedla pewien bardziej tradycyjny sposób myślenia o funduszach unijnych. Ja się nie zgodzę z tak postawionym pytaniem przede wszystkim. Uważam, że przede wszystkim powinniśmy spojrzeć na cały łańcuch przemieszczenia tej osoby, a więc, skoro Pan podał przykład Holandii, trzydzieści procent wsiada, prawdopodobnie na peryferiach, przesiada się z roweru a potem dziesięć procent tym rowerem podróżuje już w terenie bardziej zabudowanym o wyższej intensywności zabudowy, to jest to bardziej efektywne, bo w centrum miasta również pieszy ma większe możliwości. Ta izochrona czasu dotarcia do wielu różnych obiektów użyteczności publicznej jest po prostu bardziej korzystna, w związku z tym ten milion dolarów rozłożyłbym i na obszary peryferyjne i na obszar centralny, ale jednocześnie starałbym się doinwestować przewoźnika a przynajmniej infrastruktury, o której mówił Wojtek Makowski, tak? Nie tylko punktowo, ale ułatwiałbym przede wszystkim dojazd do tej infrastruktury. Same miejsca parkingowe, czasami wystarczy słup czy płot, to już nie jest wielkie wyzwanie.

#### **Marcin Hyla, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

To pytanie dotyczyło w założeniu dużych miast, aglomeracji, a czy w Stalowej Woli taki dylemat też się pojawia, bo, to może dotyczyć nie tylko samej Stalowej Woli, ale miejscowości wokół?

#### **Lucjusz Nadberezny, Prezydent Stalowej Woli**

W takim miejscu jak Stalowa Wola problem śródmieścia centrum na pewno jest dużo mniejszy niż w dużych ośrodkach, ale i tak potrzebne są większe inwestycje w centrum miasta, przy budynkach użyteczności publicznej, przy centrach sportu, kultury, tak, aby zachęcać żeby ten cel dojazdu, on, aby miał jak najlepsze połączenie również z osiedlami, które są właśnie bardziej na peryferiach. Natomiast, z punktu widzenia takiego miasta, jak Stalowa Wola, ważne jest tworzenie otoczenia całego powiatu, sąsiednich miejscowości. My w tej chwili funkcjonujemy w ramach obszaru funkcjonalnego, w który wchodzi sąsiednie gminy. Razem z tymi gminami tworzymy właśnie projekt unijny dotyczący transportu ekologicznego, zakupujemy nie tylko dziesięć ekologicznych, elektrycznych autobusów, ale również w każdej z naszych miejscowości powstają centra przesiadkowe, powstają przystanki autobusowe, od razu połączone z przystankami rowerowymi. Do tego wszystkiego są budowane ścieżki rowerowe tak, aby między nami, między ośrodkami miejskimi, gminnymi tworzyć te łańcuchy mobilności. Z punktu widzenia takiego ośrodka, jak Stalowa Wola, który również jest pracodawcą dla pięciu okolicznych powiatów, jako silny, prężny ośrodek przemysłowy, tworzymy miejsca pracy dla sąsiednich miejscowości. Dlatego również funkcjonowanie dobrego układu ścieżek rowerowych, systemu roweru miejskiego, dojazdu do strefy ekonomicznej tak, aby to miejsce, do którego kilkanaście tysięcy osób dziennie dojeżdża, aby tam tworzyć również dobre warunki dojazdu, czy to komunikacją publiczną, czy własnym rowerem, czy ścieżki rowerowe, czy systemem roweru miejskiego.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

W przypadku Gdańska pytanie o śródmieście, z punktu widzenia Krakusa może być trochę skomplikowane, bo nie wiem, czy w ogóle w Gdańsku jest śródmieście, takie klasyczne śródmieście, gdzie wszyscy wiedzą, że tu się spotykamy. Ja mam taki problem, czy Wrzeszcz, czy stare miasto.

### **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

W Gdańsku jedzie się, jeżeli się jedzie do tej historycznej części, dojedzie się do Gdańska. Albo się jedzie do Wrzeszcza, albo do Oliwy, nie do śródmieścia.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Podkreślam, bo, to jest kwestia jednak układu urbanistycznego, który nie do końca jest pewnie zrozumiały dla większości z Państwa. Natomiast moje pytanie jest takie, Gdańsk ma SKM, ma, jako jeden z nielicznych obszarów Polski właściwie komplet infrastruktury rowerowej, natomiast nie ma roweru publicznego, dlaczego i czy w tym łańcuchu mobilności, rower publiczny w Gdańsku, czy może w trójmieście, czy może w aglomeracji całej, coś zmieni, bo zdaje się, że ta wypowiedź jeszcze, ona gdzieś tam się pojawiła już, ale nie wybrzmiała. Rower publiczny i transport zbiorowy.

### **Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Tak, nie będę ukrywał, że już od początku jakby polityki rowerowej Gdańska, rower publiczny był uznawany, jako taka wisienka na torcie. On miał dopełniać całą strukturę, cały system rowerowy miasta, nie od tego się powinno, moim skromnym zdaniem, zaczynać? W tej chwili, jeżeli chodzi o infrastrukturę, no, to możemy mówić o wypełnieniu jakiś, nie wiem, siedemdziesięciu, może siedemdziesięciu procentach potrzeb miasta, jeżeli chodzi o infrastrukturę rowerową, czyli to już jest naprawdę sporo, tym bardziej, że te najważniejsze części miasta mają na zasadzie już ukończoną infrastrukturę. Natomiast, tak, jak powiedziałem na wstępie, rower publiczny jest szansą na taki kolejny krok, kolejny skok, jeżeli chodzi o rozwój ruchu rowerowego, choćby poprzez to ukształtowanie. Powiedzmy sobie szczerze, pomiędzy dolnym tarasem Gdańska a górnym tarasem jest około osiemdziesięciu metrów przewyższenia, wjechać na rowerze na te osiemdziesiąt metrów do góry, to nie każdy jest w stanie sobie pozwolić, nie każdy da radę i stąd bardzo istotna jest ta intermodalność i stąd istotny jest rower publiczny, jako obsługujący dojazdy do, czy PKM, czy SKM. W związku z tym, rower publiczny tak, ja myślę, że Gdańsk już dojrzał do roweru publicznego i w ramach właśnie tych zintegrowanych inwestycji terytorialnych, jest przewidywany rower publiczny, ale tu jeszcze jedną rzecz podkreślę, nie może on być rozpatrywany tylko w skali Gdańska. Już taki eksperyment nasi sąsiedzi z Sopotu robili, skończyły się kląpą. Rower musi być aglomeracyjny, musi obejmować i Trójmiasto i wszystkie ościenne gminy i w tym kierunku idzie realizacja przyszła tego roweru.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Było pytanie do Gdańska, no to musi paść pytanie do Wrocławia. Wrocław podobnie, jak Gdańsk w zasadzie ma komplet tras rowerowych, oczywiście, będzie pewnie polemika, że to nieprawda, chyba nie ma jeszcze kolei aglomeracyjnej, ma rower publiczny i tutaj już pomału zaczynamy przechodzić do kolejnej rundy pytań, co Wrocław potrzebuje? Wrocław ma też dość duży udział ruchu rowerowego, gdzie są problemy takiego miasta zaawansowanego? Jakbyś określił wąskie gardła, czy problemy, przy czym stoi w tej chwili Wrocław?

### **Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Główne wąskie gardło i to zawsze to samo, było od początku w zasadzie, kiedy się tym zajmuję, ja troszkę mam ciut tylko krótszy staż niż Marcin, bo też końca lat dziewięćdziesiątych w temacie

wywierania wpływu na politykę lokalną, rowerową, siedzę i teraz patrząc z perspektywy, zawsze bariera jest ta sama, czyli pewna wola, wykonalność polityczna pewnych działań i tutaj akurat Wrocław jest bardzo bliski rzeczywiście tego żeby mieć spójny system tras rowerowych, ale wciąż jeszcze parę dziur poważnych i to w bardzo ważnych miejscach jest, dlatego, że to są miejsca po prostu, gdzie jest największy głód przestrzeni, najtrudniej jest ją pozabierać komuś innemu. Wiadomo, żeby rowerzystom dać, to trzeba komuś zabrać. Pieszym już się nie da, bo i tak bardzo mało tej przestrzeni mają, samochodom się nie da, dałoby się, gdyby była większa odwaga, wola polityczna i to jest główna bariera tak naprawdę miasta zaawansowanego, czyli ten ostatnio. Wrocław, wbrew pozorom, w odróżnieniu od Gdańska, troszkę tą politykę swoją budował, tworzył. To, że w tym punkcie jesteśmy, to inaczej się odbywało. W Gdańsku lepiej się odbywało. Myśmy, ja jeździłem z taką prezentacją po okolicznych miastach, jakieś dziesięć, piętnaście lat temu, jak nie należy polityki realizować rowerowej, czy Wrocław budował tam, gdzie największa rezerwa, tam, gdzie było łatwo, mnóstwo wybudował rzeczy po prostu nieposklejanych ze sobą, a później z trudem, z mozołem to scalał, scalał coraz bardziej do kupy. Jak już to zrobimy, chociaż mówię, to jeszcze jest perspektywa, że ja nie umiem odpowiedzieć we Wrocławiu, kiedy tą pełną spójność osiągniemy? Dla nas w ogóle wygodna jest sytuacja, tutaj ad vocem znowu do rozgrywki Gdańsk – Wrocław, że ten Gdańsk jest stolica, czyli jest, dla mnie, jako do człowieka z organizacji, to jest idealne, bo mogę mówić, „a, w Gdańsku to, w Gdańsku tamto, zrobione, a my ciągle tutaj, pod tym względem jesteśmy gorsi”. I mówię, jeszcze działania miękkie, to jest potencjał po prostu bardzo duży, który, który Wrocław dopiero zaczyna odkrywać, bo wiadomo, że w pierwszej kolejności infrastruktura, jak już ta infrastruktura jest, to odpowiedniej jakości, to zwiększa się rola innych czynników, czyli właśnie działań miękkich i zachęcających akcji i tak dalej. Wrocław będzie solidne badania robił po prostu rowerzystów pierwszy raz w historii. Wcześniej wszelkie kampanie były robione na zasadzie, że jak nam się wydaje, że będzie dobrze. W tej chwili będą podstawy do tego i do tego zachęcam żeby do takich działań też w sposób racjonalny bardzo, metodyczny podchodzić i naukowy.

### **Marcin Hyla, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

I w tym momencie chciałbym przejść do ostatniej, o, trochę się pozmieniały plansze, ostatniej części, czyli, jak powinna wyglądać polityka rowerowa miasta? Ja mam wrażenie i to jest pytanie, które zawieszam i też, ponieważ to już zdaje się będzie ostatnia nasza runda, mamy jeszcze dziesięć minut... za chwileczkę, właśnie, a, bardzo, bardzo, jest ciśnienie sali, w związku z tym bardzo krótkie pytanie o politykę transportową. Czy działamy na ślepo, czy mamy jakieś wzorce? Poznań odchodzi od polityki podobno anty rowerowej i jaki jest plan, jaki jest wzorzec działania dla Poznania?

### **Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

My bardzo staramy się robić politykę opartą na danych i opartą na dobrej praktyce, tak, więc zaczynając, robiąc takie nowe otwarcie, no, musieliśmy wykonać komplet dokumentów, które są niezbędne. Po pierwsze, standardy infrastruktury rowerowej, które sprawiają, że bardzo duża część dyskusji pomiędzy projektantami, pomiędzy inwestorem, pomiędzy użytkownikami, no, jest, jest po prostu przecięta, dlatego, że pojawiają się wzory jak robić śluzy rowerowe, jak stosować sierżanty, czyli, no, te standardy jakoś tam wypełniają luki w rozporządzeniach drogowych, które pomimo tej zmiany w ruchu rowerowym dwa tysiące piętnastym roku, cały czas są i też należałoby się nimi zająć na poziomie legislacyjnym, krajowym. Po drugie zrobiliśmy audyt polityki rowerowej według standardu Bay Pat. To jest audyt taki patrzący na politykę rowerową, na jej całość i taki audyt trzysta sześćdziesiąt stopni z punktu widzenia użytkownika, który fantastycznie diagnozuje wszystkie potrzeby potencjalnych użytkowników, którymi należy się zająć żeby ich liczba była coraz większa. No i trzecia, najważniejsza rzecz tak naprawdę, to wykonaliśmy ostatnio wieloletni program inwestycyjny, zaplanowaliśmy co, gdzie, za ile, w jakiej kolejności do roku dwa tysiące dwudziestego drugiego roku wybudować, patrząc na potencjał obszarów, na aktualne potoki ruchu rowerowego i potoki pozostałych ruchów, jak również na dogodne połączenia z wysokosprawnym transportem zbiorowym. Tak, więc podjęliśmy decyzję gdzie robimy i też, gdzie z bólem nie wykonujemy infrastruktury

rowerowej. No, byłoby łatwiej, gdybyśmy mogli korzystać też z alternatywnych do drogowych korytarzy, to znaczy, gdyby była spec ustawa tramwajowo – rowerowa. Jeżeli można by, podobnie, jak drogi publiczne, realizować drogi rowerowe, które wymagają bardzo wąskich korytarzy, które czasem widzimy i one fantastycznie by poprawiały dostęp rowerowy, natomiast, no, ponieważ nie ma spec ustawy rowerowej, nie ma takiego instrumentu, nie możemy ich pozyskać. Gdyby była taka możliwość, ja wiem, że projekt w tym momencie był pisany, na pewno liczba konfliktów, z którymi musimy się mierzyć, czasem tworząc infrastrukturę byłaby o wiele mniejsza.

### **Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Dzwonię i oddaję głos z sali, Pan profesor zwracał uwagę, że jeżeli są pytania, to prosimy.

#### **Publiczność**

Ja przepraszam, że tak zainterweniowałem, ale z mojego doświadczenia wynika, że dyskusja panelowa, to są paneliści i sala, prawda? Ja mam króciutko, taka uwagę, po pierwsze, po pierwsze, bardzo podzielam tutaj, chciałem nawiązać do takiego jednego czy dwóch zdań, które dotyczyło roweru, jako środka, rodzinnego środka transportu. To jest to, co obserwujemy w miastach Polski, dzisiaj ja uważam za niesłuchanie, to jest niesłuchanie ważne z punktu widzenia właśnie no, przygotowywania dzieci już do używania roweru, choć oczywiście, wiąże się to z pewnym zagrożeniem bezpieczeństwa, jak wiemy. Ale z moich obserwacji i takich pomiarów wśród chorób umysłowych, jest takie, że ja liczę ciągle, jaki udział kobiet w metrze, prawda, jaki udział kobiet, na przykład w panelu, ale także, jaki udział, jaki udział rodzin, jaki udział rodzin, rodzin w ruchu rowerowym. Okazuje się, że ten udział wyraźnie, wyraźnie w tej chwili rośnie i proszę Państwa, to na ogół są matki z dziećmi. Częściej, według moich obliczeń wynika niż faceci, prawda. I to jest moja pierwsza uwaga, że temat jest w ogóle bardzo ważny, ale oczywiście, to narzuca dla planisty, to jest zadanie, to jest wyzwanie, że jednak drogi rowerowe powinny brać pod uwagę także nie tylko szybko jadących, ale, ale właśnie, ale właśnie rodziny i tutaj na przykład separacja drogi rowerowej jest wskazywana, jako, jako bardzo pozytywne rozwiązanie. Druga uwaga dotyczy, proszę Państwa, niestety, miasta, które tu nie jest reprezentowane w panelu, mianowicie Warszawy, w którym wczoraj o tym wspominałem, ponieśliśmy ogromną porażkę, ogromną porażkę, jako zwolennicy polityki zrównoważonej mobilności, ponieważ w przeddzień, po półtorarocznych konsultacjach, przeddzień głosowania w radzie miasta projektu warszawskiej polityki mieszkaniowej, został punkt zdjęty z porządku obrad. Podobno, podobno, nie ma na to dowodów, ze względu na to, że radni, część radnych uznała to, czy większość radnych uważała, że jest to zbyt pro rowerowa polityka. To było podane, jako główny, jako główny argument. Bardzo mnie to zasmuciło. Warszawska polityka mieszkaniowa, ja już kończę, warszawska polityka mobilności WPM, warszawska polityka mobilności ma siedemdziesiąt zadań, siedemdziesiąt zadań, z tego dziewięć dotyczyło spraw, spraw rowerowych. Oczywiście, mógłby ktoś powiedzieć, że za mało, ale jednak to był drugi na liście, trzeci na liście punkt, jeśli chodzi o liczbę zadań. Pierwszy, to był ruch pieszcy, drugi, to był transport publiczny, a trzeci, a trzeci właśnie, trzeci, nie, drugie były rowery, a trzeci transport publiczny. Czyli w polityce było rzeczywiście dosyć dużo o rowerach i szkoda, że to się okazało, proszę Państwa, być może okazało się powodem porażki. I ostatnia uwaga, tutaj mówił Pan prowadzący, Pan moderator szanowny, mówił, że tutaj są reprezentowane różne środowiska, z wyjątkiem może władz miasta. Czy ja dobrze, Panie doktorze, do Pana się zwracam, czy ja dobrze wiem, że Pan jest radnym?

### **dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Tak, ale zwykłym radnym.

#### **Publiczność**

Ile lat, ile lat jest Pan radnym?

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Panie profesorze, dziewiętnaście.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Radnym, doprecyzujmy miasta...?

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Miasta Gdyni.

**Publiczność**

Dziękuję, czyli mieliśmy tutaj reprezentację także, reprezentację także polityków, dziękuję bardzo.

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Nie Panie profesorze, muszę zaprotestować, nie należę do żadnej partii, jestem tylko aktywistą samorządowym i w Gdyni bardzo tego pilnujemy.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Czy jeszcze są jakieś pytania, rozumiem, że jest prośba ad vocem, tak?

**Tomasz Wawrzonek, Kierownik Działu Inżynierii i Ruchu w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni**

Tak, a propos tego, co Pan profesor powiedział a także Pan Cezary, proszę Państwa, to jest zdjęcie z Gdańska, z dwu tysięcznego szesnastego roku, z maja, z akcji Rowerowy maj. Tak wyglądały okolice szkoły numer dwanaście w Gdańsku Ujeścisku, szkoła licząca około siedmiuset dzieci, dziewięćdziesiąt pięć procent z nich przynajmniej raz w maju przyjechało na rowerze, deskorolce, rolnkach i tak dalej. Siedemdziesiąt pięć procent wszystkich podróży do tej szkoły w maju było na rowerze. Co ciekawe, do tej szkoły nie prowadzi wyseparowana droga rowerowa. Cała okolica jest na zasadzie ruchu uspokojonego, te dzieciaki jeździły po jezdni, po chodnikach, jak chciały i kilka informacji w ciągu trzech lat, jak prowadzi Gdańsk tą akcje Rowerowy maj, nie mieliśmy zgłoszonego, odpukać, ani jednego wypadku z udziałem dzieci. Dwutysięczny piętnasty rok, mimo, że tyle dzieciaków wsiadło na rower, pojechało do szkół, to był pierwszy rok w Gdańsku, gdzie ani jedno dziecko nie zginęło, ani nie zostało ciężko ranne.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Następne pytanie z sali, nie wiem, tutaj Pan i jeszcze Pan? Szybciutko, jeżeli można, bo mamy mało czasu już.

**Publiczność**

Uniwersytet Adama Mickiewicza i miałbym takie pytanie o te konflikty pojawiające się generalnie, dyskusja jest trochę, pojawiają się kwestie ideologiczne, też wspominał Pan, Pan Wojciech Makowski, o tym programie inwestycyjnym rozwoju dróg rowerowych w Poznaniu. Z tego, co wiem i co pamiętam, pojawił się tam zapis, że ten rozwój dróg rowerowych nie może ograniczać przepustowości, jeżeli chodzi o ruch samochodowy. Dostyc taki zapis kontrowersyjny. Tu Pan profesor też wspominał o pewnych oporach z tą polityką, uchwaleniem polityki rowerowej, czy podejściem do tej polityki rowerowej. Jaka jest Panów zdaniem ścieżka przekonywania, czy kwestia zmiany tego sposobu postrzegania tych rowerzystów nie pod tym kątem pewnej grupy, nie wiem, cyklistów, lewaków, tak i którzy, anarchistów, którzy, którzy, przepraszam za te mocne słowa, ale, ale tak, tak na forach dyskusyjnych, takie komentarze się pojawiają, natomiast, oczywiście, wiemy, że, że jest to kwestia

dosyć istotna, ale ten opór społeczny jedna, jednak się pojawia, szczególnie przed tym ograniczeniem przepustowości. Jak sobie z tym poradzić?

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Lewak, Cezary Grochowski.

**Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Tak, ja od razu się, przyznam się na początku, że od trzydziestu lat jestem...

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Szybciutko, szybciutko.

**Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Jestem wegetarianinem, więc coś na rzeczy jest, natomiast lewakiem to nie wiem, tutaj nie będę się wypowiadał.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Szybciutko, szybciutko.

**Cezary Grochowski, Prezes Stowarzyszenia „Wrocławska Inicjatywa Rowerowa”**

Natomiast, co do tego, kwestii, której pytanie dotyczyło, czyli wprowadzenia tych zmian w sposób taki żeby było akceptowalne społecznie, to uważam, że głównie wina leży po stronie tego, że jest to robione nieprofesjonalnie, czyli nawet, jeżeli mamy jakieś polityki mobilności, jak we Wrocławiu jest polityka mobilności, to bardzo mało się robi żeby uzyskać społeczną akceptację dla tego dokumentu, czy dla tej w ogóle wizji rozwoju i w związku z tym ludzie tkwią w niewiedzy i są przeciwni różnym, fajnym pomysłom. To jest tak, jak w każdej dziedzinie, trzeba to robić po prostu w sposób profesjonalny i robiąc pewne działania twarde, zmiany, też odpowiednie działania miękkie za tym muszą iść i odpowiednia komunikacja tych rzeczy, tego zwykle nie ma.

**dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego**

Kluczem jest partycypacja, pogłębię tylko odpowiedź, w przypadku Gdyni, uchwalony plan zrównoważonej mobilności miejskiej ma wśród swoich współautorów dwóch przedstawicieli organizacji rowerowych, a z drugiej strony, gdy były już oficjalne konsultacje społeczne tego dokumentu, przyszły na nie zaledwie dwie osoby, dlatego, że wcześniej był tyle tłuczony na różnych spotkaniach, w mediach, poprzez różne kanały komunikacji, że ludzie o tym wiedzą, natomiast, jak przekonać kolegów samorządowców, bo tutaj od razu odpowiem na pytanie sprowokowane przez Pana profesora Schorzewskiego. Tak samo, bardzo ścisła współpraca i zapraszanie na różne działania już w momencie przygotowywania dokumentu i wypracowywania rozwiązań a nie w momencie, gdy jest gotowy dokument. To już jest sytuacja stracona.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Ostatnie pytanie, jeżeli można?

**Publiczność**

Krótko bardzo, bo to jest aspekt, który się nie pojawił w tej dyskusji, kwestia bezpieczeństwa, bo statystyki rzeczywiście bardzo nas cieszą, te udziału rowerzystów w podróżach, natomiast udział rowerzystów w wypadkach jest znacznie większy, to jest dziewięć procent w Polsce, czyli

nieproporcjonalnie więcej do udziału w podróżach, co sugeruje, że, że rower jest niebezpiecznym środkiem transportu, wobec tego... i co więcej, przepraszam, w ostatnich latach wcale nie spada ta liczba zabitych i jeżeli będzie jeszcze więcej podróży rowerem, no, to możemy się spodziewać jeszcze gorszych wyników w przyszłości?

**Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Wprost przeciwnie, wprost przeciwnie.

**Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów**

Przepraszam, ja mam pytanie techniczne, czy możemy troszeczkę przedłużyć, tak, dobrze. Wojtek?

**Wojciech Makowski, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Poznania**

Jeżeli mogę, jeżeli mogę od razu, to jest bardzo mocno już pokazany w nauce taki fenomen safety numbers, to znaczy to, że im większy ruch rowerowy, tym mniej zdarzeń, tym w szczególności mniej zdarzeń tragicznych, dlatego, że następuje zarówno, no, przyzwyczajenie, takie wzajemne uczenie się rowerzystów, jak i co bardzo ważne, kierowcy raczej wtedy, wtedy spodziewają się, że ten rower na przejeździe na przykład będzie niż go nie będzie. I ten fenomen, czyli, im więcej ruchu rowerowego, tym mniej, tym bardziej on jest bezpieczny, w szczególności, jeżeli liczymy go w przeliczeniu na liczbę rowero - kilometrów, w wielu krajach już zaszedł i myślę, że w Polsce również zajdzie. Jeżeli mogę krótko...