

POLITYKA ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO W POLSKICH MIASTACH

RAPORT SYNTETYCZNY 2016



Opracowanie:
Cezary Grochowski

Współpraca:
Sabina Lubaczewska

Wrocław 2016

Fotografia na okładce: Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

Wydawca:

Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

ul. Białokörnacza 26

50-134 Wrocław



Raport jest częścią projektu „Rowerowa sieć partycypacji społecznej w polityce transportowej” współfinansowanego z Funduszy EOG w ramach programu Obywatele dla Demokracji.

SPIS TREŚCI

1.Wstęp	4
2.Zakres i przedmiot Raportu	5
3. Dane do ewaluacji - parametry opisujące ruch rowerowych w miastach	10
4. Dokumenty warunkujące politykę rowerową	12
5. Instrumenty realizacji polityki rowerowej.....	14
6. Wdrażanie polityki rowerowej.....	16
7. Ocena systemu komunikacji rowerowej	18
8. Działania miękkie	21

1. WSTĘP

Niniejszy raport jest elementem projektu „Rowerowa sieć partycypacji społecznej w polityce transportowej” współfinansowanego z Funduszy EOG w ramach programu Obywatele dla Demokracji oraz z Gminy Wrocław (www.wroclaw.pl), będącego kompleksowym pakietem działań prowadzonych w celu podniesienia efektywności udziału społecznego w polityce rowerowej na szczeblu zarówno krajowym jak i lokalnym. Praca nad projektem polega na podniesieniu oraz wsparciu istniejącej aktywności obywatelskiej, aby uzyskać przełomową oraz trwałą zmianę, w jakości współpracy międzysektorowej, w celu poprawy prowadzonego zarządzania politykami rowerowymi.

Projekt zakładał realizację audytu polityki rowerowej w 10 miastach Polski (Bydgoszcz, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Radom, Szczecin, Toruń, Warszawa, Wrocław). Polegał na wykonaniu kompleksowej oceny polityki rowerowej w tychże miastach, która da podstawy do wytyczenia odpowiednich kierunków. Niniejszy raport stanowi podsumowanie tych prac.

Działania towarzyszące

Ważnym celem projektu było ponadto uruchomienie funkcji krajowego rzecznika rowerzystów - która ułatwiłaby organizacjom wpływanie na państwowe instytucje, uruchomienie modelowej ogólnopolskiej platformy międzysektorowej współpracy oraz internetowego portalu wymiany wiedzy i doświadczeń.

Motywacją autorów było także upublicznienie informacji, za której pomocą można wzmocnić dyskusje publiczne oraz podniesienie świadomości na temat konieczności optymalizacji polityki transportowej. Ważne jest dostarczenie niezbędnych informacji oraz wskazanie kierunków działań na rzecz ich optymalizacji oraz zainicjowanie procesów dialogu międzysektorowego w miastach jak również stworzenie wdrożeniowych wytycznych w celu optymalizacji polityki rowerowej kraju.

Kolejnym istotnym aspektem była budowa ogólnopolskiej platformy PARTNERSKIEJ WSPÓŁPRACY MIĘDZYSEKOROWEJ na poziomie lokalnym oraz centralnym.

Zadaniem audytora (autora raportu lokalnego) było badanie, zbieranie i opracowywanie danych oraz koordynowanie działań wolontariuszy zaangażowanych w projekt, którzy tworzyli tzw. lokalną sieć monitoringu społecznego infrastruktury obejmujący cały obszar danego miasta (generowanie aktywności społecznej).

2. ZAKRES I PRZEDMIOT RAPORTU

Niniejszy raport syntetyczny opracowano w oparciu o raporty społeczne na temat infrastruktury rowerowej wykonane w 10 polskich miastach przez lokalnych działaczy organizacji rowerowej. Przedsięwzięcie objęło **Bydgoszcz, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Radom, Szczecin, Toruń, Warszawę** oraz **Wrocław**.

Raport ten jest kontynuacją prac przeprowadzonych w niniejszych miastach w 2011 roku, na ten sam temat. Celem jest dostarczanie państwowym instytucjom merytorycznego materiału, danych wyjściowych, na którego podstawie należałoby opracować racjonalną politykę rowerową i dokonanie ewaluacji dotychczasowych działań. Bezpośrednimi odbiorcami są samorządy, instytucje rządowe oraz organizacje rowerowe z 10 polskich miast.

Kluczem wyboru konkretnych miast do analizy było istnienie tam aktywnych organizacji rowerowych zrzeszonych w sieci „Miasta dla Rowerów”. Łatwo zauważyć, że badanie objęło większość najważniejszych ośrodków miejskich Polski. W zestawieniu znalazła się czołówka największych Polskich miast z wyjątkiem Gdańska, które posiadało już podobne opracowanie (Bypad), zrealizowane na zlecenie lokalnych władz przez niezależnych ekspertów według metodologii rekomendowanej przez Europejską Federację Cyklistów ECF.

Raporty lokalne w miastach wykonane były przy pomocy podobnego schematu i metodyki, z uwzględnieniem jednak uwarunkowań specyfiki lokalnej. Już wstępna analiza wykazała bowiem znaczne różnice pomiędzy miastami w stopniu złożoności i zaawansowania realizacji polityk rowerowych, skali miasta i ilości istniejącej infrastruktury. Różna była też specyfika lokalnych organizacji, a co za tym idzie, reprezentowane umiejętności wykonawcze. Z uwagi na fakt, że lokalne raporty w założeniu miały pełnić funkcję narzędzia zmian na szczeblu lokalnym, nie można było ich formy podporządkować funkcji czysto badawczej (ani raporty lokalne, ani raport podsumowujący nie ma ambicji bycia pracą naukową).

Struktura lokalnych raportów składa się z dwóch ważnych elementów: zgromadzenia i analizy najważniejszych dla polityki rowerowej danych, oraz na przeprowadzeniu szczegółowych badań terenowych wybranych, najbardziej reprezentatywnych fragmentów systemu komunikacji rowerowej. Metodyka badań bazowała na najlepszej praktyce holenderskiej – podręczniku CROW, uważanym powszechnie za „Biblię projektowania infrastruktury rowerowej”. Co zrozumiałe, autorzy raportów mieli za zadanie szczególne skupienie się również na roli i wpływie organizacji pozarządowych w procesie.

Wykonawcy raportów lokalnych otrzymali zadanie skupienia się na następujących obszarach badań:

Parametry opisujące ruch rowerowych w mieście (ogólna charakterystyka ruchu rowerowego w polskich miastach)

Bardzo ważny etap funkcjonowania polityki rowerowej to ewaluacja. Posiadanie danych pozwala na racjonalne zarządzanie polityką rowerową, bez nich nie jest możliwe określenie punktu wyjściowego, stawianie celów i weryfikacja stopnia ich osiągnięcia. Stan optimum – samorząd posiada wszystkie rodzaje danych dobrej jakości i wykorzystuje je podczas podejmowania decyzji i samo-ewaluacji swoich działań.

- ilość i infrastruktury

Zgromadzenie wszystkich dostępnych w urzędzie danych na temat ilości istniejącej w mieście infrastruktury, czy takie dane są, czy są publicznie dostępne, jaka jest ich jakość, czy są aktualne, czy wyróżnia się typy infrastruktury, czy istnieją dane na temat innych udogodnień, strefy uspokojonego ruchu, ilości miejsc parkingowych itp.

- pomiary ruchu

Zebranie istniejących danych, sprawdzenie czy urząd posiada miarodajne dane, informacje na temat metodologii badań, ilości punktów pomiarowych, kształtowaniu się trendów zmian itp.

- udział ruchu

Dane na temat ogólnego podziału zadań przewozowych, aktualność, metodologia itp.

- badania wyrywkowe efektywności działań

Czy prowadzi się ewaluację inwestycji rowerowych przez badanie i analizę ruchu rowerowego przez i po inwestycjach.

- Dane o bezpieczeństwie

Czy takie dane są zbierane i analizowane przez urząd i służą do planowania działań poprawiających BRD.

- Podsumowanie i wnioski

Ocena czy posiadane informacje są wystarczające do prowadzenia racjonalnej polityki rowerowej, wskazanie słabości i sugestii dotyczących najważniejszych koniecznych zmian.

Dokumenty warunkujące politykę rowerową

Bardzo ważny etap planowania, bez dobrego planu nie możliwym jest efektywne działanie, stan optimum, urząd posiada wszystkie wymienione niżej dokumenty, cele polityki rowerowej są odpowiednio jasno i konkretnie określone, są odpowiednio ambitne w stosunku do potencjału rowerowego miasta, dokumenty mają mocne umocowanie.

- Strategia rowerowa

Sprawdzenie czy istnieje dokument strategiczny definiujący politykę rowerową, formalne jego umocowanie, analiza jego ewentualnych słabości i mocnych stron (punktem odniesienia do oceny może być struktura niniejszego raportu – tzn. sprawdzamy czy dokumencie znajdują się

zdefiniowane dobrze wszystkie etapy realizacji polityki rowerowej tj. jak wygląda planowanie wdrażanie i ewaluacja działań, optymalna polityk winna uwzględniać wszystkie elementy!)

- Rower w strategii transportowej

Ocena pozycji transportu rowerowego i wagi w dokumencie strategicznym definiującym politykę transportową miasta, formalne umocowanie, ocena słabych i mocnych stron

- Definicja systemu tras

Czy docelowy system tras jest formalnie zdefiniowany i na jakim poziomie szczegółowości, w jakim dokumencie, ocena mocnych i słabych stron takiego rozwiązania (jako punkt odniesienia użyty winien być optymalny system tras głównych i zbiorczych zdefiniowany na potrzeby badania raportowego)

- Definicja standardów

Czy miasta ma zdefiniowane standardy budowy tras i czy jakość standardów jest wystarczająca (czy są zgodne z dobrą praktyką)?

- Plany operacyjne i inne

Czy tworzy krótkoterminowe dokumenty planistyczne związane z realizacją polityki rowerowej, jakie, ocena czy są one realizowane w praktyce itp.

- Podsumowanie i wnioski

Ocena syntetyczna umocowania tematyki rowerowej w miejskich dokumentach planistycznych, najważniejsze wnioski i postulaty

Instrumenty realizacji polityki rowerowej (etapy: planowania, wdrażania wg Bypad)

Realizacja polityki rowerowej wymaga odpowiednich instrumentów. Instrumenty muszą być adekwatne do istniejących planów. Muszą one składać się kilku niezbędnych elementów. Konieczne jest przywództwo polityczne, wystarczająco liczne zasoby kadrowe - odpowiednie kompetentne i mające możliwości decyzyjne. Środki finansowe muszą być wystarczające. Zapewniony powinien być też efektywny udział społeczny. Stan optimum polega na tym, że wszystkie elementy są adekwatne do zdefiniowanych zadań, a także i do potencjału rowerowego miasta (polityka rowerowa może być nie zdefiniowana lub niezdefiniowana stosownie względem potencjału – wtedy trzeba w ocenie odnosić się do stanu idealnego).

- Struktury urzędowe

Kto jest odpowiedzialny w urzędzie za realizację polityki rowerowej, gdzie te osoby są umocowane w strukturze urzędu, jakiej są możliwości decyzyjne tych osób, wady i zalety takiego rozwiązania, ewentualne elementy do poprawy, itp.

- Budżet przeznaczony na rozwój infrastruktury

Jaka jest wysokość budżetu w poszczególnych latach, ewentualne zestawienie budżetu planowanego ze zrealizowanym, czy był on adekwatny do celów stawianych w polityce rowerowej (lub do potencjału rowerowego miasta).

- Udział społeczny w polityce rowerowej (procedury współpracy)

Jakie są faktycznie mechanizmy udziału społecznego, czy są formalnie umocowane, czy są efektywne, słabe i mocne strony istniejących procedur. Stan idealny będący punktem odniesienia to realny udział społeczny na wszystkich etapach realizacji polityki rowerowej (planowanie, wdrażanie, realizacja) i na wszystkich jej poziomach (szczebel polityczny, wyższy szczebel techniczny, niższy poziom techniczny).

- Podsumowanie i wnioski

Ocena mocnych i słabych stron, najważniejsze wnioski i postulaty naprawcze.

Wdrażanie polityki rowerowej

Efektywność wdrażania oceniana jest na podstawie efektów działań urzędu – czyli jakości końcowej realizowanych inwestycji.

- Ocena wybranych inwestycji

Ocena pięciu wybranych ważnych inwestycji rowerowych, tzn. najlepiej inwestycji, które uzupełniają podstawowy szkielet systemu tras rowerowych lub sytuowanych w centrum (najlepiej w izochronie 15 minutowej), w skład mogą wejść też inwestycje mniej znaczące jeżeli są przykładem jakiegoś większego trendu (jako jego ilustracja), podczas oceny należy ocenić czy spełniają one pięć wymogów, czy były realizacją obowiązującej polityki, czy były konsultowane i czy uwzględniono wyniki konsultacji (uwaga praktyczna do oceny dobrze jest wykorzystać istniejący materiał, jeżeli organizacja tworzy na bieżąco opinie inwestycji).

- Przykłady dobrej praktyki

Kilka przykładowych rozwiązań mogących uchodzić za warte propagowania i powielania (czym miasto może się chwalić?).

- Przykłady złej praktyki

Przykłady rozwiązań złych i nie funkcjonalnych, nie zgodnych z normami i dobrą praktyką, za które urzędowi należy się publiczna nagana, i które mogą służyć jako przestroga dla innych.

- Podsumowanie i wnioski

Syntetyczne podsumowanie wynikające z analizy wdrożeń (wskazanie prawidłowości - ewentualnych pozytywnych lub negatywnych trendów).

Działania miękkie

- Działania informujące i promujące

Lista akcji promujących działalność urzędu w ramach polityki rowerowej lub np. skierowanych do mieszkańców mających na celu ułatwienie korzystania z infrastruktury rowerowej (mapy, foldery, strony, manuale, ulotki) - krótki opis działań, ich skali i budżetu

- Działania zachęcające do jazdy rowerem

Akcje i kampanie promocyjno-edukacyjne nastawione na poparcie dla ruchu rowerowego, zrównoważonej mobilności i samej jazdy rowerem, akcje mające na celu wzrost BRD itp. Krótki opis tj. cele, środki przekazu, czas trwania, skala i budżet itp.

- Podsumowanie i wnioski ocena

Ocena efektywności, adekwatności skali do potrzeb, tych zdefiniowanych w dokumentach i potencjału docelowego. Jako optimum (punkt odniesienia) przyjmujemy sytuację, gdy wszystkie rodzaje akcji są prowadzone kompleksowo i systemowo i w odpowiedniej skali i najlepiej z zachowaniem reguły subsydiarności (tj. z zaangażowaniem organizacji społecznych).

Ocena systemu komunikacji rowerowej

Inwentaryzacja barier i utrudnień na trasach i ich hierarchizacja (co najważniejsze do poprawy), mapa „przyjazności” tras rowerowych. Analiza szkieletu sieci tras głównych w obrębie izochrony 30 minut i wszystkie główne ciągi komunikacyjne w izochronie 15 minut (powinny być przyjazne rowerom).

Problemem są różne wielkość miast i ewentualna policentryczność niektórych z nich.

Konieczne jest zatem sprowadzenie miast do wspólnego mianownika, przy czym jako punkt odniesienia przyjmuje się łączną ilość tras zbadanych na potrzeby raportu Wrocławskiego (tu przebadano ok. 160 km tras; zakładając że mniejsze miasta mogą mieć problem z taką ilością, odpowiednio zmniejszone będzie wynagrodzenie, a środki przesunięte np. na Warszawę).

Dobór tras głównych dokonany powinien być w oparciu o docelowy układ idealny. System tras obowiązujący w dokumentach danego miasta może być mniej lub bardziej niedoskonały (polityka transportowa zmienia się w czasie, a dokumenty planistyczne powstają, choć nie powinny, pod wpływem uwarunkowań chwili – coś co 5 lat temu wydawało się niemożliwe teraz już jest...). Organizacja lokalna absolutnie powinna mieć idealną propozycję, której realizacja powinna być jej strategicznym postulatem. Jeżeli nie ma czegoś takiego – to pisanie raportu powinna być wykorzystana jako pretekst/okazję do stworzenia takiej propozycji. Zdefiniowany od nowa szkielet tras głównych badamy.

Założona struktura raportów lokalnych znalazła pośrednio odbicie w docelowej strukturze raportu podsumowującego całość zagadnienia.

3. DANE DO EWALUACJI - PARAMETRY OPISUJĄCE RUCH ROWEROWYCH W MIASTACH

Bardzo ważnym elementem świadomej i efektywnej polityki rowerowej powinna być ewaluacja prowadzonych działań, jest to absolutnie konieczne dla sprawnego zarządzania. Podobnie, podstawą każdego racjonalnego planu działań, żeby nie był on oderwany od rzeczywistości, musi być dobra znajomość stanu wyjściowego. Dobra jakość danych, które posiada dany urząd na temat ruchu rowerowego warunkuje w sposób oczywisty to, czy działania mają szansę na sukces. Brak danych na temat ruchu rowerowego czyni z polityki rowerowej sekwencje przypadkowych działań, które nie koniecznie muszą przybliżyć miasto do celu jakim jest wzrost ruchu rowerowego.

Brak zainteresowania urzędu zbieraniem takich informacji to bardzo zły sygnał. Świadczyć może o tym, że temat ruchu rowerowego nie jest traktowany przez dany samorząd poważnie, bądź też całe zarządzanie polityką transportową odbywa się w sposób nieprofesjonalny i prowizoryczny. Może też być tak, że miasto obawia się konfrontacji swoich deklaracji z rzeczywistością, bo np. deklarując publicznie swoją przychylność ruchowi rowerowemu wcale nie robiło tego szczerze.

Diagnoza badanych miast pod kontem posiadania przez nie danych odnośnie ruchu rowerowego nie wypada niestety pomyślnie. Większość miast nie posiada podstawowych danych i informacji, które mogły by dawać solidne postawy do prowadzenia polityki rowerowej, choć poszczególne miastach różnią w tym względzie znacząco się między sobą. Jednym miastem, który wyróżnia się na tle innych, a jego stan wiedzy o ruchu rowerowym i efektach swoich działań można uznać (nie bez zastrzeżeń!), za względnie dobry jest Wrocław. Pewne podstawy do ewaluacja swojej polityki mają jeszcze Warszawa, Kraków i Poznań. Pozostałe miasta wypadają tu negatywnie.

Przede wszystkim brakuje w miastach znajomości absolutnie podstawowego i najważniejszego wskaźnika do określenia efektywności polityki rowerowej jakim jest **udział podróży rowerowych we wszystkich podróżach po mieście**. Nawet jeżeli dane takie istnieją to ich rzetelność może budzić poważne wątpliwości (raczej wyjątkiem niż regułą, jest prowadzeni systematycznie w miastach kompleksowych badań ruchu, zatem problem dotyczy w równym stopniu również innych innych składowych polityki transportowej). Tylko część miast posiada dane dotyczące wzrostu ruchu rowerowego, ale, co symptomatyczne, w części są to dane gromadzone przez lokalne organizacje rowerowe. Jednakże, za pozytywny symptom można uznać fakt, że miasta instalują (lub zapowiadają instalacje) automatyczne pętli pomiarowych (Warszawa i Wrocław).

Generalnie najgorzej wygląda sytuacja w zakresie badania efektywności prowadzonych działań. Z zasady nikt tego nie robi, z wyjątkiem Wrocławia, gdzie robione jest to wrywkowo. Ma to bardzo poważne konsekwencje, bo nie można jednoznacznie stwierdzić czy np. tworzone udogodnienia dla rowerzystów rzeczywiście generują ruch rowerowy i w jakim stopniu. Najlepiej wygląda natomiast sytuacja w zakresie danych

ilościowych na temat tworzonej infrastruktury, bo wskaźnikiem tzw. „długości ścieżek” miasta dokumentują zwyczajowo swoje pro-rowerowe dokonania.

miasta /parametry	ilość infrastruktury	pomiary ruchu	udział ruchu	badania efektywności działań	dane o bezpieczeństwie	ocena ogólna
Bydgoszcz						
Kraków						
Lublin						
Łódź						
Poznań						
Radom						
Szczecin						
Toruń						
Warszawa						
Wrocław						

W załączniku 1. Omówiono szczegółowo parametry opisujące ruch rowerowych w miastach (ogólna charakterystyka ruchu rowerowego w polskich miastach)

4. DOKUMENTY WARUNKUJĄCE POLITYKĘ ROWEROWĄ

Istotny obraz sytuacji na temat polityk rowerowych realizowanych w poszczególnych miastach dostarczają oficjalnie dokumenty, które w sposób pośredni lub bezpośredni definiują politykę rowerową. W dokumentach znajdują się, a przynajmniej powinny znajdować się informacje, co do roli komunikacji rowerowej w mieście i co do planów w zakresie realizacji działań i celów jakich osiągnięcie jest zakładane. Treść i klimat dokumentów, a także to, czy istnieją czy nie, sporo mówi o lokalnej woli politycznej w zakresie wdrażania polityki rowerowej. O ile samo posiadanie przez miasto oficjalnych planów w zakresie rozwijania ruchu rowerowego nie jest w polskiej praktyce jeszcze żadnym gwarantem ich realizacji, to ich brak lub niekompletność zawsze pozostaje bardzo mocnym i złym sygnałem. Bardzo mało prawdopodobne jest bowiem osiągnięcie sukcesu w polityce rowerowej bez uprzedniego solidnego zaplanowania działań. Brak planów rozwoju ruchu rowerowego można odczytywać też jako marginalne traktowanie przez samorząd tego tematu.

Obraz, który wyłania się z analizy zgromadzonego materiału nie jest specjalnie optymistyczny, choć jest to niewątpliwie deklaracje, wizje i plany są najmocniejszą stroną polityk rowerowych w polskich miastach. Większości badanych miast nie posiada w ogóle dokumentów strategicznych dedykowanych bezpośrednio ruchowi rowerowemu. Wyjątkiem tej reguły są jedynie **Lublin, Łódź i Wrocław** (w Poznaniu obowiązujący dokument stracił aktualność i będzie powstawał nowy). Dokumenty mają istnieją mają jednak (zgodnie popularna w Polsce praktyką tworzenia dokumentów planistycznych) zapisy o charakterze miękkim, co mocno utrudnia obiektywną weryfikację ich rzeczywistej realizacji.

Lepiej sytuacja przedstawia się w zakresie krótko terminowych planów o charakterze operacyjnym. W większości miast, z wyjątkiem Bydgoszczy, Łodzi i Radomia, możemy dowiedzieć się jakie inwestycje rowerowe będą w mieście robione w najbliższych kilku latach.

Co bardzo ważne, we wszystkich miastach z wyjątkiem Bydgoszczy w sposób dobry zdefiniowana jest lokalizacja docelowego szkieletu tras głównych, a także określone są standard powstawania infrastruktury rowerowej (dokumenty w poszczególnych miastach różnią się między sobą pod względem jakości). .

W większości miast też obowiązują formalnie polityki transportowe, które dają podstawy do realizacji w mieście pro rowerowych rozwiązań. Polityki zakładają zrównoważony model transportu – czyli istnieje oficjalna deklaracja ze strony władz co do woli rozwoju ruchu rowerowego w mieście i co do znacznego dla działań w tym kierunku priorytetu

Oczywiście zupełnie inną sprawą jest kwestia czy w realnych decyzjach władze danego miasta kierują się zadaniami zrównoważonego rozwoju czy wbrew formalnym zapisom realizują priorytet dla komunikacji samochodowej. Praktyką, będącą niestety regułą w polskich miastach, jest niskie przełożenie deklaracji zawartych w dokumentach na

podejmowane decyzje. Nawet najlepiej zdefiniowana polityka rowerowa Wrocławia nie zagwarantowała realizacji zapisanych w planie celów. Również wyróżniający się na tle innych miast Lublin jeśli chodzi o sferę planowania swojej polityki rowerowej, w praktyce bardzo słabo przekłada plany na realne działania.

Dokumenty warunkujące politykę rowerową - ocena

(+) dokumenty strategiczne dotyczące polityki transportowej dają podstawy do rozwoju ruchu rowerowego

(-) zapisy dokumentów strategicznych mają charakter miękkiej (**rozbieżność między zapisami a praktyką**)

(-) większość miast nie posiada odrębnej strategii rozwoju ruchu rowerowego

(+) większość miast ma poprawnie zdefiniowany system tras głównych

(+) powszechne są lokalne dokumenty warunkujące standardy dla infrastruktury rowerowej

(-) w żadnym mieście nie jest znany horyzont czasowy ukończenia system tras głównych

Miasta /parametry	Strategia rowerowa	Rower w strategii transportowej	Definicja systemu tras	Definicja standardów	Plany operacyjne i inne	Ocena ogólna
Bydgoszcz	Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Orange
Kraków	Orange	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow
Lublin	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Łódź	Green	Green	Green	Yellow	Orange	Yellow
Poznań	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green
Radom	Orange	Green	Green	Orange	Orange	Orange
Szczecin	Orange	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow
Toruń	Orange	Yellow	Green	Orange	Green	Yellow
Warszawa	Orange	Green	Green	Yellow	Green	Yellow
Wrocław	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green

W załączniku 2. omówiono szerzej dokumenty warunkujące politykę rowerową

5. INSTRUMENTY REALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ

Zważywszy na to, jak bardzo złożonym i wielopłaszczyznowym procesem jest polityka rowerowa miasta, sukces w dziedzinie rozwoju ruchu rowerowego uwarunkowany jest tym, czy dane miasto posiada właściwe narzędzia i środki do jej realizacji. Dane na ten temat mówią bardzo wiele o realnych zamiarach władz wobec ruchu rowerowego. Działa w tym przypadku brutalna i prosta zasada sprowadzająca się do tego, że nawet najlepsze i błyskotliwe plany pozostaną na papierze jeżeli nie będzie komu i za co ich zrealizować. W niniejszym module zgromadzone zostały zatem najważniejsze informacje na temat działających w poszczególnych miastach aparatów wykonawczych dla polityk rowerowych, a także na temat środków przeznaczanych na ten. W analizie wzięto też szczególnie ważnych w polskich warunkach czynnik „zapóźnienia rowerowego” zwiększający szansę na sukces polityki rowerowej jakim jest udział społeczny na wszystkich etapach tego procesu., tj. podczas programowania, realizacji i ewaluacji działań.

Jeśli chodzi o zasoby ludzkie w samorządach, to absolutnej większości miast są zatrudnieni specjaliści odpowiedzialni za tematyka rowerową, zwani potocznie „**oficerami rowerowymi**”. Niechlubnymi wyjątkami są tu Radom i Bydgoszcz. Nie zawsze jednak oficerowie są osobami dedykowanymi wyłącznie polityce rowerowej jak np. w Łodzi (zważywszy na wielkość Łodzi sytuacja wgląda tam bardzo źle), Lublinie czy Warszawie, albo pełnią rolę na zasadzie zwyczajowej jak np. w Toruniu. Tylko w niektórych przypadkach oficerowie rowerowi mają realną możliwość zarządzania polityką rowerową jako procesem (łącznie z działaniami wychodzącymi poza tworzenie infrastruktury) i mają do dyspozycji zespół osób dedykowanych tematowi. Jest tak w tylko w przypadku Wrocławia, Warszawy i Krakowa (struktura ptaka powstaje w Poznaniu). W większości miast, łącznie z najlepszymi miast zasoby kadrowe są zbyt szczupłe, dla prowadzenia naprawdę zaawansowanej i efektywnej polityki rowerowej. Tylko w nielicznych miastach polityka rowerowa ma swojego opiekuna polityczna (Poznań, Wrocław, Warszawa, Bydgoszcz).

W większości miast poziom **wydatków na infrastrukturę** został oceniony negatywnie (źle bądź bardzo źle). Wyjątkami były tu Bydgoszcz, Toruń i Wrocław, przy czym w przypadku ostatniego miasta na pozytywną ocenę wpłynęło radykalny wzrost funduszy w 2015 roku (podobna pozytywna zmiana jest spodziewana od 2016 w przypadku Poznania i Krakowa).

Jeśli chodzi o efektywny i **sformalizowany udział społeczny** to mamy z nim do czynienia zaledwie w przypadku Bydgoszczy i Wrocławia, mimo że we wszystkich miastach funkcjonują aktywne i kompetentne organizacje rowerowe. Z większymi zastrzeżeniami sytuacja została pozytywnie oceniona jeszcze tylko w Szczecinie i Toruniu. Pozostałe 6 miast nie wykorzystuje potencjału związanego z dialogiem miasta z przedstawicielami użytkowników rowerów, przy czym jako szczególnie zła oceniona została sytuacja w Łodzi i Lublinie.

Miasta /parametry	Struktury urzędowe	Budżet przeznaczony na rozwój infrastruktury	Udział społeczny w polityce rowerowej (procedury współpracy)	Ocena ogólna
Bydgoszcz				
Kraków				
Lublin				
Łódź				
Poznań				
Radom				
Szczecin				
Toruń				
Warszawa				
Wrocław				

W załączniku 3 szczegółowo omówiono instrumenty realizacji polityki rowerowej

6. WDRAŻANIE POLITYKI ROWEROWEJ

Ocena wdrażania polityki rowerowej dokonana została na podstawie analizy zrealizowanych w ostatnich latach w poszczególnych miastach ważniejszych inwestycji rowerowych oraz uwzględnieniu tempa realizacji nowych wdrożeń.

Generalny wniosek po analizie zgromadzonego materiału można sprowadzić do optymistycznego stwierdzenia, że **jakość realizowanych** w dużych polskich miastach **inwestycji zasadniczo wzrasta**. Wśród badanej grupy są tylko dwa miasta (Poznań i Bydgoszcz), w których w ostatnich pięciu latach realizowane były ważne inwestycje będące przykładami ewidentnie złej praktyki, a generalny standard wdrożeń budził poważne zastrzeżenia jeszcze w tylko w kolejnych dwóch (Lublinie i Łodzi).

Optymistyczne jest również to, że przeważająca część miast ma na swoim koncie inwestycje mogące uchodzić za modelowe i godne powielenia. W dziedzinie najwyższej jakości realizacji przodują wśród badanych Kraków i Radom.

Wątpliwości co do pozytywnych zmian wzbudziły wśród badających jedynie Lublin i Łódź (w źle ocenionym w tym zakresie Poznaniu, doszło do pozytywnej zmiany trendu w 2015 roku).

Znamienne jest, że w miastach, które wypadały w dziedzinie jakości tworzonej infrastruktury najgorzej nie było realnie „oficera rowerowego” - w znaczeniu zatrudnionego w urzędzie specjalisty od ruchu rowerowego. Choć brak dostępu do know – how w zakresie tworzenia infrastruktury nie jest już najsilniejszym czynnikiem determinującym jakość tego, co powstaje w dużych polskich miastach. Zdecydowanie ważniejszym czynnikiem wpływającym na jakość tworzonej infrastruktury jest czynnik związany z dzieleniem przestrzeni pomiędzy użytkownikami ruchu. Ułomne rozwiązania dla ruchu rowerowego wdrażane są najczęściej z powodu niskiego priorytetu dla komunikacji rowerowej w realnie realizowanej w polskich miastach polityce transportowej, zgodnie z niepisaną zasadą, że infrastruktura nie może pogarszać warunków dla ruchu samochodowego. Na szczęście możemy znaleźć coraz więcej przykładów, przeczących tej regule, gdzie infrastruktura rowerowa powstaje w miejsce przestrzeni wcześniej dedykowanej samochodom. Coraz większa jest też odwaga samorządów w realizacji rozwiązań w polskich warunkach nowatorskich, takich jak: pasy, kontrapasy i śluzy dla rowerów czy kontraruch. Liderem w dziedzinie innowacji wśród badanych jest nie wątpliwie Wrocław, mocny pozostaje Kraków, a pod kotem obszarowego wdrożenia kontraruchu wyróżnia się Radom.

Jeśli chodzi zaś o tempo realizacji nowej infrastruktury, to było ono w większości miast w ostatnich 5 latach dość zbliżone. Współczynnik nasycenia infrastrukturą wzrastał od 1,4 raza (w Szczecinie i Wrocławiu) do ok. 1,9 (w Poznaniu). Jedynym miastem w badanej stawce, gdzie względne tempo powstawania infrastruktury było znacząco wyższe niż w pozostałych był Lublin (ok. 3,5-krotny wzrost nasycenia). Jednakże tak dobry wynik w dużej mierze wynikał z bardzo niskiego pułapu startowego w 2010 roku.

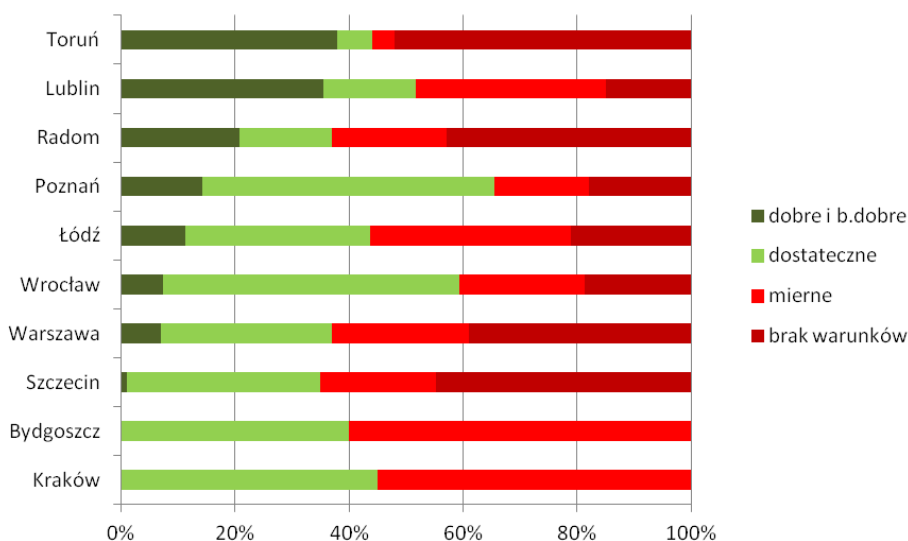
Generalnie ocena miast pod kontem praktyki wdrażania dzieli badane miasta dwie równe grupy. Jedna z nich wypada, z pewnymi zastrzeżeniami pozytywnie. Należą do niej Kraków, Poznań, Toruń, Warszawa i Wrocław, gdzie obecne trendy warunkują postęp. Druga grupa: negatywnie. Są to: Bydgoszcz, Lublin Łódź i Radom (każde z innego powodu) – gdzie bez zmiany obecnej praktyki nie będzie szansy na zwiększeniu dystansu do liderów. W stawce najgorzej wygląda Szczecin, którego niska ocena związana jest nie tyle ze złą jakością, co z wolnym tempem powstawania udogodnień dla rowerzystów, zwłaszcza w kontekście obecnego, niskiego poziomu nasycenia infrastrukturą miasta.

Miasta /parametry	Ocena wybranych inwestycji (trend)	Przykłady dobrej praktyki	Przykłady złej praktyki	Ocena podsumowująca (z uwzględnieniem wagi i tempa inwestycji)
Bydgoszcz				
Kraków				
Lublin				
Łódź				
Poznań				
Radom				
Szczecin				
Toruń				
Warszawa				
Wrocław				

W załączniku 4 szczegółowo omówiono wdrażanie polityki rowerowej

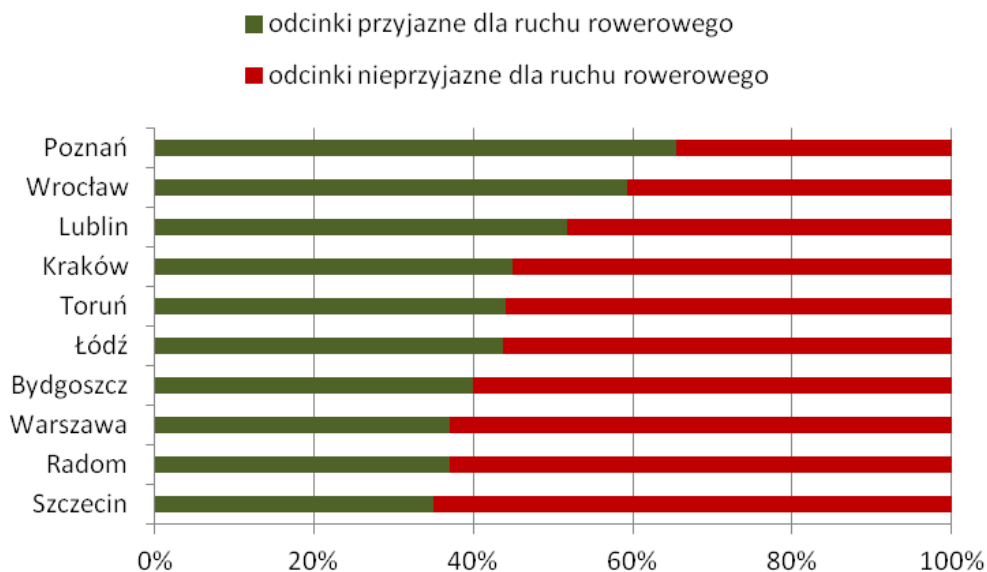
7. OCENA SYSTEMU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ

Bardzo ważnym wskaźnikiem mogącym dać miarodajny obraz tego, na jakim etapie realizacji jest polityka rowerowa danego miasta jest **stopień wykonania systemu tras głównych** (czyli: przyjaznych rowerzyście trasy komunikacji, nie tylko wydzielona i dedykowana rowerom infrastruktura). Powstanie spójnego systemu tras głównych jest warunkiem koniecznym dla wykorzystania potencjału lokalnej komunikacji rowerowej. W przeprowadzonym badaniu sprawdzono jaki procent systemu tras i w jakim stopniu jest już przyjazny rowerzyście. Otrzymany wynik nie mówi nam o tym na jakiej części z całkowitej długości tras jest infrastruktura rowerowa, bo uwzględnia również sytuację, kiedy istniejąca infrastruktura nie spełnia minimalnych wymogów, albo w ogóle nie jest potrzebna. Otrzymane wyniki nie mogą być jednak ostateczną wykładnią stanowiącą o zaawansowaniu polityki rowerowej, gdyż nie uwzględniają ważnych czynników jak lokalizacje wąskich gardeł oraz nie precyzują w jakim stopniu system jest spójny (z jak dużej ilości oderwanych odcinków się składa i w jak ważnym miejscu systemu występują nieciągłości trasy).



RYC. 1 Przyjazność dla ruchu rowerowego tras głównych

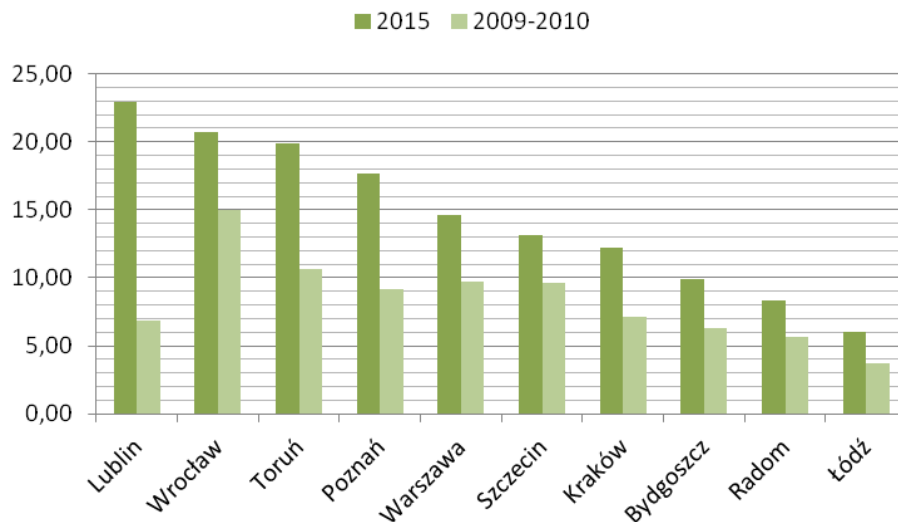
Żadne z przebadanych miast nie zbliży się jeszcze do posiadania spójnego systemu tras głównych. W większości badanych miast stopień realizacji docelowego systemu tras głównych jest na poziomie zbliżonym do 40%. Wyjątkami są Poznań, Wrocław i Lublin, gdzie zaawansowanie realizacji systemu znajduje się na poziomie powyżej 50% (w Poznaniu jako przyjazne dla rowerów badający uznali 60% systemu). Najdalej w stawce uplasował się Szczecin z wynikiem 35% przyjazności swojego systemu tras głównych.



RYC. 2. stopień realizacji docelowego systemu tras głównych

Dane procentowe nie oddają jednak pełnego obrazu sytuacji, która w rzeczywistości przedstawia się jeszcze mniej optymistycznie, bo generalną zasadą jest, że luki w poszczególnych systemach koncentrują się w obszarach i na relacjach o największym znaczeniu – czyli w centrach miast, gdzie tworzenie infrastruktury rowerowej wiąże się dużym konfliktem o przestrzeń. Ponadto bardzo niewielki procent tras został zaklasyfikowany przez badających jako dobry, lub bardzo dobry.

Drugim miarodajnym i pomocnym parametrem jest **nasycenie miasta infrastrukturą**, które mówi na się ilość istniejącej w mieście infrastruktury do ogólnej długości ulic. Nie jest to oczywiście parametr doskonały, bo zupełnie nic nie mówi o tym jak ważną część infrastruktury miasto już zbudowało i zafałszowanie obrazu może dawać w danym mieście istnienie długich odcinków o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym.



RYC. 3 „Nasycenie” infrastrukturą rowerową (dł. infrastruktury rowerowej do dł. ulic)

W zakresie nasycenia infrastrukturą sytuacja wygląda bardziej optymistycznie, choć wyniki w tym zakresie są dla poszczególnych miast zdecydowanie bardziej zróżnicowane. Wyniki rozkładają się tu równomiernie pomiędzy Wrocławiem z wynikiem przekraczającym 20 %, a Łodzią z wynikiem zaledwie 6%. Wyniki te są odbiciem sytuacji, w której miasta które wcześniej zaczęły wdrażanie polityki rowerowej tworzyły infrastrukturę, głównie tam gdzie było to najłatwiejsze czyli na peryferiach miast.

W załączniku 5 zawarto szczegółowe omówienie oceny systemu komunikacji rowerowej.

8. DZIAŁANIA MIĘKKIE

Mogłoby się wydawać, że działania miękkie są relatywnie mniej istotnym elementem polityki rowerowej, a ich znaczenie wobec działań inwestycyjnych ma znaczenie zdecydowanie wtórne. Jednakże, w istocie ich znaczenie jest większe niż pozornie mogłoby się wydawać. Jest tak z dwóch ważnych powodów. Po pierwsze: działania wizerunkowe są bardzo ważnym elementem całej polityki miasta, bardzo często wręcz wiodącym. Obecność roweru, tematyki rowerowej w szeroko pojętej sferze wizerunkowej miasta lub rządzącego prezydenta jest mocnym sygnałem, że jest to temat do którego władze miejskie podchodzą poważnie. Można ją traktować jako rodzaj papierka lakmusowego, który wiele mówi nam o realnych intencjach władz miastach wobec ruchu rowerowego. Brak działań promujących miejską politykę rowerową można uznać za bardzo zły znak i marginalne traktowanie tematu. Oficjalna linia miasta, w tym zakresie jest też mocnym sygnałem dla urzędników podejmujących ważne decyzje związane z polityką rowerową (polityka rowerowa w polskich miastach nie jest zazwyczaj z góry zaplanowanym i konsekwentnie wdrażanym procesem i bywa bardzo podatna na doraźne decyzje).

Drugim aspektem nadającym wagę działaniom miękkim jest ogólnopolski problem ze społecznym poparciem dla idei zrównoważonego transportu. Jeżeli głównym argumentem przeciw szybkiemu wdrażaniu pro rowerowych zmian w polskich miastach jest domniemany opór społeczny związany z odbieraniem przestrzeni samochodom na potrzeby infrastruktury rowerowej, to o intencjach władz w tym zakresie, bardzo wiele powie ilość i jakość promocji idei zrównoważonego transportu realizowanej przez nie. Jeżeli władzom rzeczywiście zależy na zrównoważonych zmianach, powinny inwestować w budowę poparcia społecznego dla takich zmian.

Niestety regułą w badanych miastach jest brak wyraźnych i widocznych kampanii na rzecz zrównoważonego transportu, w oficjalnych komunikatach władze miast unikają zasadniczo retoryki związanej z koniecznością ograniczania ruchu samochodowego.

Ważnym nasuwającym się wnioskiem płynącym z analizy zgromadzonych danych na temat realizowanych w miastach działań jest to, że prawie każde z miast stara się promować i nagłaśniać swoje działania na rzecz ruchu rowerowego. W dużej mierze jest to niestety odpowiedzią na krytykę ze strony organizacji rowerowej i jest stosowane jako na nią antidotum (czasem działania PR-owe, jak to przez wiele lat miało miejsce np. we Wrocławiu wyprzedzają daleko realne postępy danego miasta).

Regułą jednak jest, że miasta bardziej zaawansowane w polityce rowerowej, prowadzą równocześnie bardziej świadomą politykę promocyjno-edukacyjną. Jest nawet tak, że rower, jak to ma miejsce w Poznaniu, Wrocławiu czy Warszawie staje się ważnym elementem wizerunku miasta i rządzącego prezydenta. Za pozytywny znak można uznać to, że nawet najbardziej zapóźnionych rowerowo z badanych miast (jak Szczecin, Bydgoszcz czy Łódź), władze miejskie w oficjalnej retoryce nie odważają się na jawne negowanie ważnej roli transportu rowerowego i swoje tej idei przychylności, jak to miało miejsce w jeszcze w pierwszej dekadzie obecnego wieku.

W kwestii promocji poruszania się rowerem po mieście i szerzej idei zrównoważonego transportu prym wiodą jednak w Polsce organizacje rowerowe (społeczne). Miasta są na tym polu zdecydowanie bardziej powściągliwe i najczęściej ograniczają się do wspierania działań inicjowanych przez organizacje. Ma to oczywiście pozytywny aspekt, bo działa zasada subsydiarności i organizacje mają szansę realizować (efektywniej) zadania samorządu – co oznacza również ich rozwój. Jednakże jest to polityka pasywna, a środki przeznaczane na takie działania są zbyt małe lub wręcz symboliczne. Nawet wśród prymusów w tej dziedzinie jak Wrocław czy Warszawa skala działań nie ma szansy zapewnić dużego oddziaływania.

Jeśli chodzi o działania edukacyjne w szkołach mające potencjał inwestycji w przyszłość to inicjatywa jest również po stronie organizacji rowerowych, a tylko w przypadku nielicznych jak Lublin, Kraków i Wrocław ma miejsce partnerska współpraca pomiędzy stronami, a skala działań, dzięki wsparciu finansowemu samorządu jest większa.

Po względem działań miękkich za lidera w grupie badanych miast za lidera należy uznać Wrocław (w skali kraju może równać się z nim jeszcze co najwyżej, nie objęty tu badaniem, Gdańsk). Choć jego polityka nie jest wolna od zastrzeżeń, to jest tam realizowane największe spektrum różnorodnych działań. Dalej w stawce wyróżniają się: Warszawa - za wysokiej jakości promocję swoich działań, np. sukces PR-owy roweru miejskiego, Poznań – za zaangażowanie prezydenta w promocje roweru oraz Kraków i Lublin za skalę działań edukacyjnych. Pozostałe miasta mają w tym zakresie jeszcze wiele do zrobienia, przy czym najłagodniejszą politykę w zakresie działań edukacyjnych mają Szczecin i Toruń (o ile w przypadku Szczecina jest to adekwatne do poziomu rozwoju całej polityki rowerowej, o tyle przypadek Torunia, którego polityka rowerowa nie wygląda najgorzej, może być to zaskoczeniem).

Miasta /parametry	Promocja działań miasta	Promocja jazdy rowerem	Edukacja rowerzystów i inne	Ocena ogólna
Bydgoszcz				
Kraków				
Lublin				
Łódź				
Poznań				
Radom				
Szczecin				
Toruń				
Warszawa				
Wrocław				

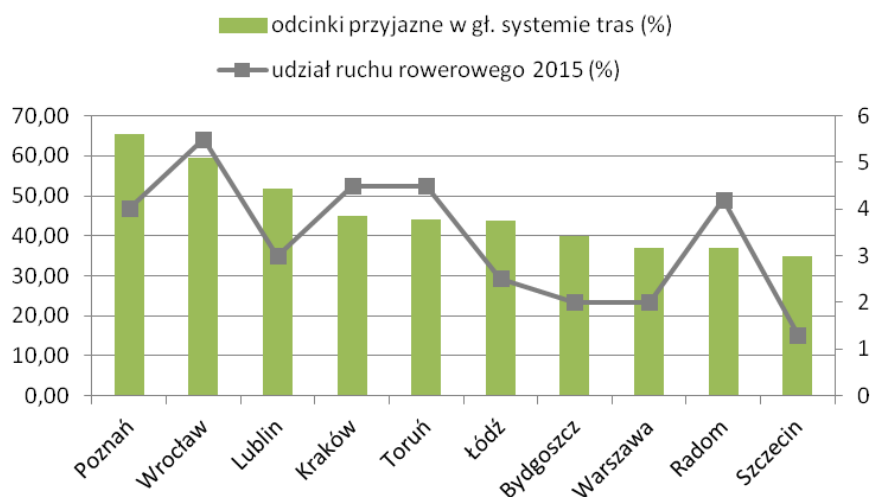
W załączniku 6 szczegółowe omówienie działań miękkich.

9. Ocena podsumowująca

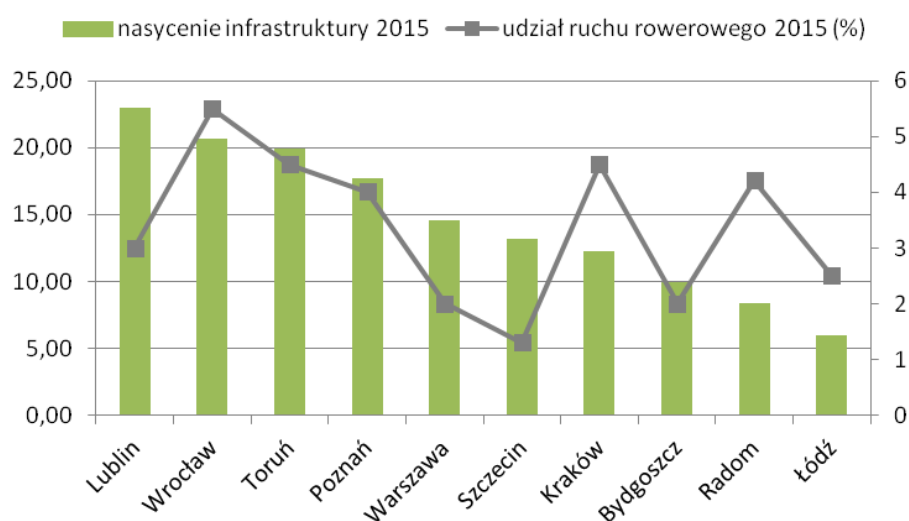
Zgromadzony materiał nie dał wystarczających podstaw zrobieniu na jego podstawie rankingu miast pod kontem stopnia zaawansowania lokalnej polityki rowerowej. Było by to szalenie trudno i ryzykowne, gdyż każde miasto ma swoją specyfikę i najczęściej wykazuje słabości i mocne strony w innych dziedzinach niż inne ośrodki. Przeliczanie wagi poszczególnych składowych wydaje się zadaniem mocno karkołomnym, a być może nawet w praktyce niewykonalnym. Wątpliwe jest też czy takie porównanie miałyby w ogóle większy sens. Tym bardziej, z miast na znajduje na innym etapie rozwoju komunikacji rowerowej, a w każdej fazie rozwoju znaczenie poszczególne składników zmienia się w sposób zasadniczy (np. nie ma większego sensu realizacja rozbudowanych działań promocyjnych czy edukacyjnych w mieście, które jest na początkowym etapie budowy systemu tras).

Jednocześnie, z uwagi na skąpą ilość i niską wiarygodność danych na temat ruchu rowerowego dużą trudnością jest znalezienie czytelnych korelacji pomiędzy prowadzonymi lokalnie działaniami a ostatecznym ich efektem w postaci podróży rowerowych. Bardziej wiarygodne dane dotyczą jedynie aktualnego etapu rozwoju systemu komunikacji rowerowej w poszczególnych miastach, zatem jedynie pod tym kątem możliwe było wykonanie wiarygodnego zestawienia osiągniętych efektów.

Na podstawie dokonanych porównań możemy stwierdzić z bardzo wysoką dozą prawdopodobieństwa, że w grupie badanych miast najbardziej zaawansowaną i kompletną politykę rowerową prowadzi obecnie Wrocław. Jest on też w czołówce w zakresie rozwoju lokalnego systemu komunikacji rowerowej oraz ma wśród badanych prawdopodobnie największy udział podróży rowerowych (w praktyce oznacza to, że jest jednocześnie jednym z dwóch miast liderującym w tej dziedzinie w Polsce, bo według wiedzy dostępnej autorowi porównywalnie zaawansowaną politykę posiada dziś jedynie jeszcze Gdańsk, który niestety nie był objęty niniejszym badaniem). Oczywiście do poprawy są jeszcze kwestie związane z: inwentaryzacją istniejącej infrastruktury, bardziej systemowym badaniem efektywności wprowadzanych rozwiązań i przede wszystkim sporządzeniem harmonogramu zakończenia tworzenia spójnego systemu tras głównych (znamienne jest, że w żadnym z badanych miast przewidywana data ukończenia systemu nie jest znana!).



RYC. 4 „nasylenie infrastrukturą” a udział ruchu rowerowego



RYC. 5 „przyjazność gł. systemu tras” a udział ruchu rowerowego

Mocno zaawansowane tj. mające znamiona świadomego i kontrolowanego procesu, dające szansę na postęp w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, w badanej grupie, są jeszcze polityki realizowane obecnie w Krakowie, Warszawie, Toruniu. Zaawansowany model polityki rowerowej krystalizuje się też obecnie w Poznaniu. Każde z miasta ma swoją specyfikę.

W Krakowie problemem są to dość skromne zasoby ludzkie w stosunku do wielkości miasta, niepewny budżet na inwestycje (co jest pochodną braku opiekuna politycznego dla projektu we władzach miejskich) i słaba współpraca ze stroną społeczną, dość

wysoka jest zaś jakość realizowanych inwestycji. W Warszawie aparat wykonawczy wydaje się być na wysokim poziomie rozwoju (choć nie jest pewne czy wciąż na wystarczająco wysokim biorąc pod uwagę wielką skalę miasta i jego bardzo złożoną strukturę organizacyjną), ale jest na jednym z najniższych w kraju etapie tworzenia systemu komunikacji rowerowej i szwankuje tu trochę dialog społeczny. W Toruniu mimo braku daleko idących deklaracji, modelowego udziału społecznego i skromnego aparatu wykonawczego wdrażanie polityki rowerowej posuwa się dość sprawnie do przodu. Jednakże sytuacja obecna rodzi ryzyko załamania się obecnego trendu, w przypadku konieczności realizacji inwestycji rowerowych godzących lokalnie w interesy kierowców (sytuacje takie są będą nieuniknione podczas domykania lokalnego systemu w spójną całość).

Poznań, który długo miał problem przede wszystkim z niską jakością powstającej tam infrastruktury (pochodną bardzo niskiego priorytetu dla komunikacji rowerowej), jeżeli wdroży powstające obecnie plany w zakresie stworzenia tam zaawansowanego modelu polityki rowerowej, będzie mógł służyć jako wzór dla innych w tej dziedzinie. Nadrobić też powinien, w krótkim czasie dystans do miast liderujących w rozwoju ruchu rowerowego, gdyż pod względem nasycenia infrastrukturą czy przyjazności głównego systemu tras wskaźniki wyglądają tam nie najgorzej.

Na ewidentnie niższym poziomie rozwoju są polityki rowerowe realizowane w Lublinie, Łodzi i Radomiu, które mają swoje silniejsze i słabsze strony, ale wyraźny postęp w zakresie poprawy warunków ruchu rowerowego stoi w nich pod dużym znakiem zapytania. Przy czym w Lublinie i Łodzi istnieje duża słabość po stronie aparatu wykonawczego koniecznego realizacji istniejących planów i realna polityka rowerowa szczególnie mocno rozbiega się z deklaracjami. Nadrobienia dystansu w stosunku do innych miast i osiągnięcie znaczącego postępu w rozwoju ruchu rowerowego wymaga tam szybkiej zmiany obecnego status quo. W Radomiu zaś mimo braku wyraźnych deklaracji ze strony władz, oraz solidnych instrumentów realizacji (w postaci chociażby jednego urzędnika dedykowanego tematowi rowerowemu)

Najgorzej w zestawieniu wypadają, Szczecin, Bydgoszcz, które nie zostały ocenione pozytywnie pod kątem żadnego z aspektów swojej polityki rowerowej. Szczególnie niepokój budzi bardzo tam słaba oficjalna deklaracja lokalnych władz, co do znaczącej wagi komunikacji rowerowej w tych miastach. Nie jest ona wyraźnie wyrażona tam w postaci obowiązujących dokumentów. W Bydgoszczy, choć nie ma tam oficera rowerowego, pewien optymizm, co poprawy sytuacji w przyszłości może budzić sformalizowany i działający w praktyce dialog społeczny oraz bardzo nowoczesne standardy dla realizacji infrastruktury. W Szczecinie obiecujący dialog pomiędzy stroną społeczną na władzami miasta zaczyna dopiero się rodzić (między innymi jako pokłosie przeprowadzonego tam audytu społecznego lokalnej polityki).

<i>Miasto/składowe</i>	Parametry opisujące ruch rowerowych w mieście	Dokumenty warunkujące politykę rowerową	Instrumenty realizacji polityki rowerowej	Wdrażanie polityki rowerowej	Działania miękkie	Ocena systemu komunikacji rowerowej
Bydgoszcz						
Kraków						
Lublin						
Łódź						
Poznań						
Radom						
Szczecin						
Toruń						
Warszawa						
Wrocław						

10. Wnioski i rekomendacje

Najważniejsze wnioski końcowe:

1. Żadne miasto w Polsce nie jest blisko realizacji spójnego systemu głównych tras rowerowych. Wiadomo, że systemy takie nie powstaną w ciągu najbliższych kilku lat, a w żadnym na podstawie istniejących danych nie można określić jeszcze nawet przybliżonej daty powstania takiego systemu.
2. W większości przypadków nie można też stwierdzić, aby tempo realizacji priorytetowych inwestycji rowerowych w ostatnich latach znacząco wzrosło względem pierwszej dekady XXI wieku (tylko w nielicznych można spodziewać się wyraźnej zmiany w tym zakresie).
3. Wzrosła grupa miast, które prowadzą świadomą politykę rowerową, która nie jest już wyłącznie zbiorem przypadkowych działań, które realizowane są tylko w przypadku bezkonfliktowych rezerw w terenowych i przy okazji innych działań.
4. We wszystkich ośrodkach władze miejskie deklarują poparcie dla idei rozwoju ruchu rowerowego i w większości miasta ma to swoje wyraźne odbicie w obowiązujących dokumentach.
5. Wciąż, praktycznie we wszystkich miastach występuje spora rozbieżność pomiędzy deklaracjami władz, a realną polityką decyzyjną, gdzie przy podziale przestrzeni ruch rowerowy ma niższy priorytet niż do ruchu samochodowego (jest to główną i absolutnie najważniejszą przeszkodą w realizacji zdecydowanych działań pro rowerowych, w warunkach krypto pro-samochodowej polityki transportowej „nie starcza miejsca” na przestrzeń dla ruchu rowerowego!).
6. Miasta w coraz większym stopniu rozwijają aparat wykonawczy polityki rowerowej. Normą staje się zatrudnienie w urzędzie specjalistów od ruchu rowerowego, ale w większości miasta tzw. „oficerowie rowerowi” nie są jednak realnymi koordynatorami polityki rowerowej.
7. Wzrasta jakość powstających inwestycji rowerowych i coraz mniejszym problem jest dla samorządów jest dostęp do know-how w zakresie tworzenia prawidłowej infrastruktury (nie zadowalająca jakość inwestycji jest zwykle pokłosiem niskiego priorytetu dla rowerzystów w podziale przestrzeni)
8. Zarządzanie polityką rowerową w większości miasta wciąż ma charakter prowizorycznych (dotyczy na ogół całości polityki transportowej). Miasta nie mają wysokiej jakości, kompletnych planów działania w zakresie rozwoju ruchu rowerowego (większość nie ma strategii rowerowej lub ma nie kompletną).
9. Miasta w większości nie posiadają wystarczających danych na temat ruchu rowerowego, co bardzo utrudnia ewaluacje prowadzonych i projektowanie kolejnych działań (ewaluacją i po części narzucaniem kierunku zmian organizacje rowerowe zajmują się)

10. Samorządy w niewystarczającym stopniu wykorzystują potencjał tkwiący we współpracy z organizacjami reprezentującymi użytkowników rowerów. Wciąż obecne są antagonizmy pomiędzy działaczami a samorządowcami.

11. Rower staje się w liderujących w rozwoju ruchu rowerowego ośrodkach elementem wizerunku miasta, a także ważnym elementem PR-owy chętnie wykorzystywanym najważniejszych polityków miejskich.

12. Wciąż dalece niewystarczające są realizowane w miastach działania promocyjne i edukacyjne na rzecz ruchu rowerowego, zwłaszcza niepokojące jest brak w miastach zdecydowanych działań mających na celu tworzenie poparcia społecznego dla idei zrównoważonego transportu.

Rekomendacje dla samorządów:

Rekomendacja dla samorządów miejskich sformułowana na podstawie analizy materiału z badań przeprowadzonych w audytowanych miastach sprowadza się do trzech zasadniczych kroków:

- podjęcia decyzji politycznej dotyczącej zwiększenia ruchu rowerowego na swoim terenie,
- optymalizacji realizowanej polityki rowerowej (np. przez wdrożenie modelu zarysowanego w niniejszym opracowaniu),
- zawiązanie strukturalnej współpracy z innymi samorządami w zakresie pozyskiwania i wymiany know-how.

I. Wzmocnienie priorytetu komunikacji rowerowej

Z przeprowadzonych audytów społecznych polityk rowerowych w 10 miastach wyłania się obraz nie do końca optymistyczny. Poszczególne polityki realizowane w miastach posiadają liczne wady i słabości. Nawet o miastach, w których aktualna polityka oceniona została najlepiej, nie można powiedzieć, żeby były one już na prostej drodze do szybkiego i pełnego wykorzystania potencjału jaki tkwi w komunikacji rowerowej. Tempo pro rowerowych zmian wciąż dalekie jest od tempa potencjalnie optymalnego. Chcąc wskazać na przyczynę takiego stanu rzeczy bez wątpienia należy wskazać na to, że ruch rowerowy wciąż nie jest dla władz miejskich zagadaniem o znaczącym priorytecie. Mimo różnic pomiędzy poszczególnymi ośrodkami stwierdzenie to będzie aktualne dla wszystkich analizowanych miast.

Ponieważ problem z priorytetem dla ruchu rowerowego jest praprzyczyną wszystkich innych problemów związanych z realizacją polityki rowerowej. Bez bardziej zdecydowanego postawienia na rozwój ruchu rowerowego sytuacja poprawiać się będzie powoli. Tym samym zaś okres napięć i konfliktów związanych z tematem rowerowym będzie się niepotrzebnie przedłużał. Przede wszystkim wydłużać się

będzie okres kiedy miasta nie będą w pełni korzystać z zalet rozwiniętej komunikacji rowerowej. Realne, a nie tylko deklaratywne nadanie komunikacji rowerowej nocnego priorytetu w polityce transportowej miasta będzie najważniejszym czynnikiem zwiększającym szanse na sukces w tej dziedzinie.

II. Optymalizacja polityki rowerowej

Niezależnie od tego jaka jest realna wola polityczna w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, zakładając, że dane władze miejskie nie mają zamiaru blokować rozwoju ruchu rowerowego, istniejącą politykę zawsze można uczynić bardziej sprawną i efektywną. Żeby, tak było nie można realizować zbioru przypadkowych działań, ale zarządzać procesem dobrze przemyślanym i zaplanowanym.

Opracowany w ramach działań audytowych model optymalnej polityki rowerowej bazuje na spojrzeniu na politykę rowerową jako na ciągły proces składający się z trzech następujących po sobie faz: **planowania, wdrażania i ewaluacji**. Żeby proces ów mógł przebiegać sprawnie, polityka rowerowa musi być kompletna.

Dobra polityka musi zawierać wszystkie kilka ważnych komponentów. Brak lub słabość któregoś z nich będzie zakłócał proces i mocno utrudniał osiągnięcie sukcesu w postaci wzrostu ruchu rowerowego.

Komponenty dobrej polityki:

1. Diagnoza

- wiarygodne dane wyjściowe (ilość i stan infrastruktury, ruch rowerowy)
- znajomość mocnych i słabych stron wszystkich aspektów polityki rowerowej

Punktem wyjścia do działań zawsze musi być rzetelna diagnoza sytuacji. Miasto musi mieć wiarygodne dane wyjściowe, co do ilości i stanu infrastruktury oraz istniejącego ruchu rowerowego. Konieczna jest też świadomość mocnych i słabych stron aktualnie realizowanej polityki rowerowej we wszystkich jej aspektach (rekomendacją może być tu przeprowadzenie audytu polityki np. metodą BYPAD – która jest dobrze przetestowana i sprawdzona w UE i ma charakter ekspercko-partycypacyjny, co stanowi o jej przewadze nad analizami robionymi samodzielnie lub metodami czysto eksperckimi).

2. Wizja i plany

- koncepcja tras,
- standardy wykonawcze,
- strategia rozwoju ruchu rowerowego (cele, wskaźniki do weryfikacji),
- precyzyjne plany operacyjne (priorytety, harmonogram koszty),

- decyzja polityczna realizacji zrównoważonej polityki transportowej

Kolejnym bardzo ważnym elementem jest jasne zdefiniowanie lokalnej polityki rowerowej – czyli określenie wizji, celów i zaplanowanie sekwencji kolejnych działań. Plany powinny bazować na wcześniejszej rzetelnej ocenie stanu wyjściowego. Polityka powinna być sformalizowana i zapisana w postaci oficjalnych dokumentów.

Absolutną podstawą powinno być stworzenie koncepcji docelowego systemu tras rowerowych oraz określenie standardów wykonawczych dla powstającej infrastruktury. Cele długoterminowe z opisem działań zmierzających do ich osiągnięcia winny być określone w dedykowanym polityce rowerowej osobnym dokumencie. Dokument taki pełnić będzie również rolę publicznej deklaracji władz miasta w zakresie woli rozwoju komunikacji rowerowej i powinien zawierać wskaźniki dzięki którym będzie możliwa precyzyjna weryfikacja jej realizacji. Niezbędne jest też stworzenie planu operacyjnego z harmonogramem najważniejszych inwestycji i planowanymi kosztami do poniesienia. Strategia rowerowa powinna być spójna z wizją polityki transportowej miasta zawartą w oficjalnych dokumentach ją definiujących.

3. Narzędzia i środki

- wykwalifikowane kadry,
- dostęp do know-how,
- odpowiedni budżet

Do realizacji opracowanych planów konieczne jest zgromadzenie odpowiednich narzędzi i środków (optymalnie żeby potrzeby te zostały sprecyzowane w oficjalnej polityce rowerowej miasta). Podstawą sukcesu będzie posiadanie odpowiedni zasobów ludzkich w postaci nie tylko specjalistów od tworzenia infrastruktury rowerowej, ale również od zarządzania polityką rowerową, ewentualnie realizacją działań promocyjnych, itp. Konieczne jest też zabezpieczenie sobie dostępu do know-how związanego z ruchem rowerowym, które w warunkach polskich wciąż jest towarem deficytowym (tu silną rekomendacją jest korzystanie z potencjału organizacji rowerowych, gdyż w polskich realiach one są najważniejszym źródłem wiedzy, w tym zakresie oraz wykorzystywanie doświadczeń innych miast z Polski i UE). Z przyczyn oczywistych konieczne jest zapewnienie na realizację polityki rowerowej odpowiednich środków (zgodnie z harmonogramem i kosztorysem zapisanym wcześniej w oficjalnym dokumencie definiującym politykę rowerową).

4. Zarządzanie

- oficer rowerowy (koordynator polityki rowerowej)
- zespoły zadaniowe
- przywództwo polityczne

Sukces polityki rowerowej zależeć będzie od sprawnego zarządzania całym procesem, który jest w swej istocie złożony i odbywa się na wielu płaszczyznach. Konieczne jest

zatem, aby w urzędzie była osoba, która poprzez swoje formalne umocowanie ma realną możliwość koordynowania całości polityki rowerowej (rekomendacją jest tu umocowanie oficera rowerowego w randze pełnomocnika prezydenta). Przy większej skali miasta konieczne utworzenie komórki urzędowej zajmującej się procesem inwestycyjnym oraz szerszego zespołu zadaniowego, w którego skład wchodziłoby by urzędnicy innych komórek i wydziałów. Praktyka polskich miast wskazuje, że bardzo ważnym czynnikiem zwiększającym sukces polityki rowerowej jest przywództwo polityczne dla tego projektu. Jest to istotne z uwagi, na to, że wdrażanie polityki rowerowej jest dla urzędników miejskich czymś nowym i bardzo często mają oni zwyczajowy opór przed nadawaniem komunikacji rowerowej w swoich działaniach odpowiednio wysokiego priorytetu. Rekomendacją może być tu: objęcie osobistym patronem politycznym polityki rowerowej przez prezydenta miasta (ewentualnie wiceprezydenta lub zastępcy) i jego osobiste zaangażowanie w okresową ewaluację działań (np. raz do roku).

5. Ewaluacja

- kompleksowe badania ruchu
- systematyczne pomiary punktowe (licznie manualne i automatyczne)
- monitoring zachowań przed i po inwestycji

Prowadzenie rzetelnej ewaluacji realizowanych w ramach polityki rowerowej działań jest elementem niezbędnym nie tylko do końcowego sukcesu, ale też do zapobieganiu marnotrawstwu środków publicznych na inwestycje i rozwiązania, które nie powodują oczekiwanych efektów, albo powodują efekty odwrotne do zamierzonych. Jest to szczególnie ważne właśnie na tym etapie rozwoju polityk rowerowych, na którym aktualnie znajdują się polskie miasta. Ryzyko wdrożeń wadliwych jest bardzo duże przy słabości polskiego know-how w dziedzinie tworzenia infrastruktury (bardzo często projektanci nie mają podstaw teoretycznych, ani wystarczającego doświadczenia w tej dziedzinie). Ryzyko zwiększa dodatkowo ważny czynnik determinujący działania polskich samorządów, jakim jest szukanie kompromisu w podziale przestrzeni pomiędzy różnymi środkami transportu. Rozwiązania optymalne z punktu widzenia ruchu rowerowego nie są świadomie wdrażane, gdyż często implikowałyby pogorszenie warunków ruchu samochodowego lub zmniejszyłyby ilość miejsc parkingowych. Bardzo łatwo w takiej sytuacji przekroczyć granicę, w którym przyjęte rozwiązanie przestaje być ułatwieniem dla ruchu rowerowego i potencjalni użytkownicy nie będą z niego korzystać. Dobra praktyka będzie tu każdorazowe sprawdzenie działania nowej inwestycji i wyciąganie z tego wniosków.

Bardzo istotne jest też systematyczne prowadzenie punktowych pomiarów ruchu (np. przez montaż punktów automatycznego pomiaru, uzupełniane systematycznie prowadzonymi badaniami okresowymi, przy użyciu stałej metodyki badaniami), dzięki którym możemy monitorować wzrosty ruchu rowerowego na najważniejszych relacjach.

Filarem zaś do ewaluacji kierunku zmian w polityce rowerowej (i całej polityki transportowej) są powtarzane cyklicznie (nie rzadziej niż co 5 lat) kompleksowe

badania ruchu – bez wiarygodnych danych na ten temat trudno mówić o jakimkolwiek racjonalnym zarządzaniu tym procesem i weryfikacji podstawowych celów.

6. Udział społeczny

- strukturalna współpraca z organizacjami
- udział w planowaniu
- udział w realizacji (opiniowanie projektów, monitoring infrastruktury)
- udział w ewaluacji
- badanie preferencji użytkowników
- subsydiarność

Praktyka wskazuje, że bardzo istotnym czynnikiem usprawniającym realizację każdej polityki rowerowej jest partnerska współpraca i zaangażowanie w ten proces strony społecznej. Jest to też najskuteczniejszy sposób zapobiegania konfliktom i krytyce publicznej realizowanych działań.

Najlepiej sprawdzi się współpraca o charakterze strukturalnym (systemowa i mająca podstawy formalne) z organizacjami rowerowymi, będącymi reprezentantami codziennych użytkowników rowerów (organizacje turystyczne, czy kolarskie – nie koniecznie muszą rozumieć uwarunkowania rządzące ruchem rowerowym o charakterze komunikacyjnym w mieście).

Udział rowerzystów powinien mieć miejsce na każdym z etapów realizacji polityki rowerowej. Przy czym największe znaczenie ma programowanie (planowanie) i ewaluacja działań. Jest to najbardziej naturalne, gdyż działacze rowerowi, są zazwyczaj siłą nacisku społecznego i kierują wobec samorządów konkretne postulaty dotyczące polityki rowerowej, które mogą stanowić bardzo dobry punkt wyjścia do tworzenia przez miasto strategii i planów. Przy ewaluacji tworzonych rozwiązań opinia ich użytkowników powinna być zawsze decydująca (ignorowanie jej oznacza dla samorządu pewny konflikt i krytykę publiczną!). Rekomendowaną formą w tym zakresie (programowania i ewaluacji) jest powołanie w mieście mieszanego zespołu ds. polityki rowerowej (**radę rowerowej**), który spotykać się będzie cyklicznie, a w którego skład wejdą przedstawiciele strony społecznej oraz lokalni politycy i urzędnicy.

Jeśli chodzi o etap wdrażania, to udział społeczny też może odgrywać ważną rolę, jednakże z zastrzeżeniem, że zarządzanie polityką rowerową nie powinno bazować w zbyt dużym stopniu na społecznych działaczach rowerowych. Taka konstrukcja nie ma szansy być efektywna przy wyższym poziomie rozwoju polityki rowerowej (czasowe możliwości zaangażowania się działaczy będą tutaj obiektywną barierą dla efektywności). Udział aktywistów polegać może na systemowym opiniowaniu powstających projektów i koncepcji. Jednak mimo że przy większej skali działań i wzroście kompetencji po stronie urzędników jego znaczenie będzie stopniowo malało, nie oznacza, że proces inwestycyjny nie powinien być przejrzysty dla strony społecznej (brak przejrzystości skutkuje konfliktem i potęguje krytykę publiczną działań!).

Wskazany jest też posiadanie sprawnego systemu zgłaszania uwag i usterek przez nie zrzeszonych rowerzystów, który pozwoli na wykorzystanie pozytywnego potencjału jaki tkwi w społecznym monitoringu istniejącej infrastruktury.

Bardzo dobre efekt daje też angażowanie organizacji w realizowane w ramach polityki rowerowej działania z zakresu promocji komunikacji rowerowej i edukacji rowerowej. Rekomendacją w tym zakresie kierowanie się zasadą subsydiarności - czyli zlecanie zadań gminy organizacjom. Ponieważ organizacje zazwyczaj realizują tego typu projekty samodzielnie, zlecanie im stronie społecznej skutkuje zazwyczaj lepszymi efektami (efekt wartości dodanej), niż rozbudowa w tym kierunku aparatu urzędniczego.

III. Współpraca pomiędzy samorządami

Zważywszy, że Polska jest jednym z niewielu krajów w Europie, które nie posiada żadnej polityki rowerowej na szczeblu ogólnopolskim, samorządy miejskie nie mogą liczyć na żadne większe wsparcie ze strony władz państwowych. Nie ma w Polsce żadnych mechanizmów finansowego wsparcia dla inwestycji rowerowych z poziomu centralnego, nie ma żadnych mechanizmów, które kreowałyby rozwój polskiego know-how związanego z ruchem rowerowym (np. stypendiów czy programów badawczych na polskich uczelniach), ani źródeł finansowania dla transferu wiedzy i wzorców z Europy Zachodniej. Każde miasto jest w polskiej rzeczywistości zdane w tym względzie samo na siebie i do pewnego stopnia uczy się prowadzić politykę rowerową na własnych błędach. Ma to oczywiście swoje konkretne minusy, bo te same błędy powielane są w różnych ośrodkach. Żeby to, do pewnego stopnia zniwelować, bardzo korzystne byłoby korzystanie z wzajemnych doświadczeń. Jest tak tym bardziej, że niektóre miasta są trochę bardziej zaawansowane w rozwoju ruchu rowerowego od innych i w każdym z liderujących ośrodków istnieją przykłady mechanizmów i wdrożeń, które się sprawdziły oraz przykłady negatywne.

Obecnie wymiana doświadczeń pomiędzy miastami nie ma zorganizowanej formy, przepływ doświadczeń odbywa się przez kontakty dwustronne, lub przy okazji imprez edukacyjnych organizowanych najczęściej z inicjatywy i przez organizacje rowerowe. Miasta szukają też na własną rękę za granicą. Wszystkie te działania mogły być bardziej efektywne, w przypadku nawiązania przez samorządy strukturalnej współpracy poprzez zawiązanie jakiejś formy porozumienia między miastami (np. **wzorem Francji klubu miast rowerowych**).

W ramach takiej struktury bardzo łatwo można byłoby zapewnić finansowanie wieloletniego projektu, który ułatwił by znacząco samorządom dostęp do rowerowego know-how. W ramach takiego projektu mogłyby się cyklicznie odbywać wydarzenia o walorze edukacyjnej jak branżowe konferencje i seminaria czy zagraniczne wizyty studyjne itp. (działania takie na dzień dzisiejszy nie mają w Polsce potencjalnego źródła finansowania). Było by to o wiele bardziej efektywne, niż działanie każdego samorządu na własną rękę lub poleganie w tym zakresie wyłącznie na inicjatywie organizacji społecznych, których możliwości są mocno limitowane przez ich skromne możliwości finansowe (organizacje rowerowe z uwagi na swoje doświadczenie w podobnych działaniach na pewno mogłyby być atrakcyjnym partnerem dla samorządów w takim przedsięwzięciu. Struktura współdziałania dawała by też dodatkowe możliwości w

postaci np. możliwości współpracy z uczelniami np. wspólne zamawianie potrzebnych projektów badawczych oraz lobbowania na szczeblu państwowym na rzecz ogólnopolskiej polityki rowerowej lub jej ważnych elementów.

Załącznik 1. Parametry opisujące ruch rowerowych w miastach (ogólna charakterystyka ruchu rowerowego w polskich miastach)

Miasta /parametry	ilość infrastruktury	pomiary ruchu	udział ruchu	badania efektywności działań	dane o bezpieczeństwie	podsumowanie i wnioski
Bydgoszcz	77 km „dróg rowerowych”, mniej niż 10% długości sieci drogowej	Brak danych na ten temat	<2% (na wybranych ciągach nawet 20%)	brak	Dane z SEWiK analizowane przez organizacje	Brak ogólnodostępnych danych rozróżniających rodzaju infrastruktury, brak dostępnych danych na temat pomiarów ruchu (znana wielkość ma charakter szacunkowy i mało wiarygodny). Dane na temat wypadków analizowane przez stronę społeczną, nie służą miastu do analizy i likwidowania miejsc niebezpiecznych
Kraków	166 (w tym chodniki z ruchem rowerowy, drogi niepubliczne)	Pomiary robione przez org. Urząd - kbr z 2014 (ale w listopadzie)	4,5 %	brak	Dane analizowane przez organizacje, zbieramy dane od użytkowników	
Lublin	120,92 km łącznie wszystkich rodzajów infrastruktury (przewaga dróg dla rowerów i pieszych - 75,25 km), ok. 27% długości	Kompleksowe badanie ankietowe oraz badania punktowe realizowane przez stronę	ok. 3% (w szczyście rowerowym ok. 5,4 podróży nie pieszych)	brak	Dane z SEWiK analizowane przez organizacje, ilość zdarzeń rośnie, ale ilość zdarzeń z ranami utrzymuje się na stałym poziomie	Większość istotnych danych dotyczących ruchu rowerowego gromadzone jest przez stronę społeczną. Miasto posiada nikłą wiedzę o ilości ruchu rowerowego. Dane takie są zbierane dopiero od 2015 roku. Miasto nie posiada również informacji dotyczących liczby podróży odbywanych

	infrastruktury drogowej	społeczną				rowerem, mimo iż jest ona wskaźnikiem wdrażania Polityki Rowerowej. Bez takich informacji nie da się ocenić wpływu poszczególnych inwestycji na wzrost ruchu rowerowego. Brak badania efektywności działań powoduje, że urząd nie posiada informacji na temat zadowolenia użytkowników z wykonywanych przez miasto inwestycji.
Łódź	Łączna długość infrastruktury rowerowej (uwzględniając drogi dla rowerów, drogi dla rowerów i pieszych, pasy rowerowe) w Łodzi wynosi 131,8 km . ok. 6 % łącznej ilości dróg	Brak kompleksowych pomiarów ruchu, jedyne dane to punktowe pomiary z 2011	Brak danych	brak	Dane z SEW i K analizowane przez organizacje (liczba zdarzeń i ofiar, za wyjątkiem roku 2013 ma tendencję spadkową, przy prawdopodobnym wzroście ruchu rowerowego)	Brak jest w mieście dane potrzebnych do racjonalnego zarządzania polityką rowerową. Urząd Miasta posiada szczegółowe, wiarygodne i aktualne dane jedynie na temat infrastruktury rowerowej, a dane te są udostępniane w sposób dogodny dla użytkowników. Wobec wszystkich innych istotnych parametrów mogących służyć ewaluacji polityki rowerowej wiedza jest znikoma bądź jej brak.
Poznań	Sumaryczną długość udogodnień dla rowerzystów wynosi ok. 184 km (niecałe 50% drogi dla	Dane z kompleksowych badań ruchu z 2013 roku, brak	Udziały ruchu rowerowego w podróżach ogółem wynoszą:	brak	Dane z SEWiK analizowane przez organizacje Ilość zdarzeń	Dane opisujące ruch rowerowy w mieście istnieją, ale posiadają poważne braki. Nie ma np. szczegółowych danych na temat ruchu rowerowego na poszczególnych relacjach oraz jego struktury. Nie sprawdza

	rowerów) stosunek długości udogodnień do do całego układu drogowego około 17% .	danych punktowych	4,0% dla całego obszaru miasta (podejrzenie wysoki udział)		wzrasta, ale ilość zdarzeń groźnych maleje	się efektywności działań. Duża część danych gromadzona jest przez organizacje rowerowe
Radom	ok. 43 km dróg dla rowerów ok. 8% w stosunku do łącznej ilości dróg	brak badań natężenia ruchu rowerowego. Są jedynie dane z ankiety badania preferencji transportowych	Szacunkowy udział w podróżach ok. 4,2%	brak	Dane z SEWiK analizowane przez lokalną organizację	Dane dają niepełne podstawy do prowadzenia racjonalnej polityki transportowej. Większość z nich analizowana jest przez stronę społeczną. Nie prowadzi się punktowych badań natężenia a ruchu, a nie żadnej ewaluacji inwestycji rowerowych.
Szczecin	ok. 96 km (przewaga dróg dla rowerów i pieszych), tj. ok 13% łącznej długości	UM nie dysponuje aktualnym badaniami ruchu	Brak danych	brak	Dane z SEWiK analizowane przez lokalną organizację	Brak wystarczających danych dla prowadzenia racjonalnej polityki rowerowej. Duża część istotnych informacji gromadzona jest przez organizacje pozarządowe

	dróg	drogowego punktowe pomiary wykonywane były przez rowerzystów				
Toruń	ok. 94 km łącznej długości infrastruktury rowerowej (z czego 74 km dróg dla rowerów) – co stanowi ok. 20 % całej sieci drogowej miasta	Brak kompleksowych badań ruchu istnieją punktowe pomiary robione przez rowerzystów	Szacowany udział ruchu 4,5 %	brak	Brak analizy danych z SEWiK (albo brak danych na ten temat)	Dane potrzebne do prowadzenie racjonalnej polityki rowerowej mają charakter niepełny. Kompletnie są jedynie w zakresie ilości infrastruktury. Powtarzane pomiary punktowe dają możliwości obserwacji wzrostu ruchu rowerowego i pośrednio częściowej ewaluacji prowadzonych działań.
Warszawa	Łączna długość infrastruktury rowerowej (uwzględniając drogi rowerowe, ciągi	Brak kompleksowych badań ruchu systematyczn	2 % (wartość orientacyjna)	Nie stwierdzono istnienia takich analiz.	Dane z SEWiK są analizowane przez lokalną organizację ilość zdarzeń wskazuje tendencję	Ilość i jakość, mimo mankamentów w postaci braku znajomości ogólnego podziału zadań przewozowych posiadanych danych daje dość solidne podstawy do prowadzenia racjonalnej

	<p>pieszo-rowerowe, pasy rowerowe) w Warszawie wynosi 413,9 km.</p> <p>nieoznakowanych dróg rowerowych oraz dróg serwisowych znajdujących się w ciągach dróg dla rowerów jest łącznie: 49,4 km.</p> <p>Długość infrastruktury względem ilości ulic wynosi ok. 16%</p>	<p>ie prowadzone badania punktowe (zlecane przez urząd lokalnej organizacji</p> <p>8 automatycznych liczników rowerowych</p>		<p>Wyrywko badanie były realizowane przez lokalną organizację</p>	wzrostową	polityki rowerowej
Wrocław	<p>ok.230km wszystkich rodzajów infrastruktury łącznie z przewagą dróg dla rowerów i pieszych (dane szacunkowe)</p> <p>ponad 500 km</p>	<p>Istnieją dane z kompleksowych badań ruchu z 2010 roku, robione są systematyczn</p>	<p>Prawdopodobny udział ruchu rowerowego wynosi 5,5%(na podstawie ekstrapolacji wyniku z KBR z</p>	<p>Wyrywko wo robione przez urząd względem najbardziej nowatorsk</p>	<p>Analizy danych z SEWiK analizowane przez organizacje, dane wykorzystywane przez urząd do programu działań naprawczych</p>	<p>Zgromadzone dane dają solidne podstawy do racjonalnego zarządzania polityką rowerową. W odróżnieniu od innych miast najmniej precyzyjne dane dotyczące infrastruktury rowerowej.</p>

	<p>ulic objętych strefą uspokojonego ruchu.</p> <p>Stosunek łącznej ilości infrastruktury do łącznej ilości dróg wynosi ok. 21%</p>	<p>ie badania ruchu punktowe</p> <p>5 automatycznych punktów pomiarowych</p>	<p>użyciem współczynnika wzrostu ruchu z punktów pomiarowych)</p>	<p>ich inwestycji</p>		
--	---	--	---	-----------------------	--	--

Załącznik 2 Dokumenty warunkujące politykę rowerową

Miasta /parametry	Strategia rowerowa	Rower w strategii transportowej	Definicja systemu tras	Definicja standardów	Plany operacyjne i inne	Podsumowanie i wnioski
Bydgoszcz	brak	Brak jednoznacznych zapisów mówiących, o znaczącej roli komunikacji rowerowej	Brak zdefiniowanego spójnego systemu tras	Aktualne z 2014	<p>Nie ma dedykowanych rowerom, inwestycje rowerowe zapisane są w innych dokumentach operacyjne</p> <p>Istnieją jedynie wytyczne do polityki rowerowej, w których stwierdza się, że udział ruchu rowerowego jest zbyt niski, aby dało się wytyczyć główne korytarze ruchu.</p>	<p>Zapisy w dokumentach planistycznych nie dają podstaw do realizacji skutecznej polityki rowerowej. Brak jest nawet wyraźnych deklaracji w tym zakresie.</p> <p>Jedną mocną stroną są wysokiej jakości standardy.</p>

Kraków	Brak aktualnego dokumentu	Transport rowerowy jest umocowany w polityce transportowej, ale sama polityka jest nieaktualna	Jest w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (do drobnych korekt)	Są	Rekomendacje Zespołu po referendalnego (harmonogram wdrożeń inwestycyjnych) kontrakt 100 rozwiązań z 2013 (lista zadań)	Brak jasno i precyzyjnie zdefiniowanej polityki rowerowej, podstawę do postępu w polityce rowerowej w perspektywie dają rekomendacje Zespołu po referendalnego
Lublin	Istnieje specjalny dokument dedykowany rozwojowi ruchu rowerowego – Polityka Rowerowa Miasta Lublina . Są w nim określone ambitne cele	Polityka transportowa miasta jest generalnie zdefiniowana jako zrównoważona – co daje ogólne podstawy do rozwoju komunikacji rowerowej	Brak, ale jest to zawarte w Strategii Rozwoju Systemu Dróg Rowerowych	Są, ale wymagają aktualizacji, (standardy dla konkretnych tras są też określone w SRSDRwL)	Powstał także dokument na poziomie operacyjnym - Strategia Rozwoju Systemu Dróg Rowerowych w Mieście Lublin . W Strategii opisano gdzie powinny powstać trasy rowerowe, w jakim standardzie, jakim	Polityka rowerowa jest teoretycznie dobrze opisana w dokumentach strategicznych miasta. Mogłaby to dawać to dobre podstawy do rozwoju ruchu rowerowego. Niestety zapisy dokumentów nie są w praktyce realizowane. Np. Opisany plan w zakresie komunikacji rowerowej nie znalazł odzwierciedlenia w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

	strategiczne i wskaźniki.				kosztem i w jakim czasie.	
Łódź	<p>Istnieje dokument strategiczny: Strategia rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015-2020+. Za priorytet uznano zagęszczenie sieci dróg rowerowych na obszarach osiedli oraz ich podłączenie do obszaru śródmiejskiego o miasta.</p>	<p>Przyjęta polityka transportowa uchwalona w styczniu 1997 roku wspomina o istotnej roli ruchu rowerowego w systemie transportowym</p>	<p>Docelowy system tras zdefiniowany jest w Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015-2020+</p>	<p>Istnieje dokument definiujący standardy tras nie jest on pozbawiony błędów i wymaga nowelizacji. (często często zdarza się, że standardy te są bagatelizowane przez wykonawców prac drogowych)</p>	<p>Istnieje mglisty plan roczny, ale nie jest powszechnie znany.</p> <p>W 2011 roku pani prezydent Hanna Zdanowska podpisała Kartę Brukselską</p>	<p>Mimo jasnej deklaracji politycznej dotyczącej rozwoju ruchu rowerowego w mieście (Karta Brukselska i Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+) wdrażanie polityki rowerowej jest bardzo podatne na doraźne decyzje polityczne. Brak jest wystarczających środków na infrastrukturę rowerową. Wieleletniej Prognozie Finansowej. Poważną słabością jest zaś bardzo zbyt duża elastyczność dokumentów. Bardzo mało jest wskaźników mierzalnych, po których moglibyśmy w sposób jasny i precyzyjny określić czy polityka jest rzeczywiście realizowana.</p>

Poznań	Brak strategii rowerowej w pełnym tego słowa znaczeniu. Dokument posiadający znamiona strategii rowerowej: Program Rowerowy na lata 2007-2015 – stracił swoją aktualność (założenia nie zostały zrealizowane).	Polityka transportowa Poznania jasno formułuje cele prowadzenia działań na rzecz ruchu rowerowego, tj. zwiększanie udziału ruchu rowerowego w ruchu ogółem.	jest	W grudniu 2015 zostały opracowane nowoczesne standardy techniczne dla Poznania	Program Rowerowy na lata 2007-2015 Program działania na okres 2,5 roku powstał w ramach audytu polityki rowerowej BYPAD w grudniu 2015	Polityka rowerowa miasta zdefiniowań jest obecnie jedynie w krótkiej perspektywie czasowej, konieczne jest stworzenie pełnowartościowego dokumentu strategicznego np. w postaci nowego Programu Rowerowego (powstanie takiego dokumentu zostało zapisane w palnie wdrożeniowym BYPAD).
Radom	brak	Polityka transportowa posiada rozdział pn. „Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej”, który	Jest w postaci graficznej, jako załącznik do SUIKZP	brak	brak programów operacyjnych dedykowanych infrastrukturze rowerowej kilkę dokumentów	Brak jest dokumentu określającego politykę. Zapisy w dokumentach strategicznych co do polepszenia warunków transportu rowerowego są w większości ogólnikowe i życzeniowe. Istnieją wskazania konkretnych inwestycji oraz uproszczone założenia kształtowania

		można uznać za dający podstawy do prowadzenia w mieście polityki rowerowej			planistycznych posiada wzmianki o tematyce związanej z komunikacją rowerową	sieci tras rowerowych. Brakuje liczbowo określonych wskaźników ruchu rowerowego, do których należałoby dążyć. transportową i, w ramach którego ujęta zostałaby polityka rowerowa.
Szczecin	brak	Brak danych	Zdefiniowany w SUiKZP	są	brak dokumentów dedykowanych polityce rowerowej Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025 jest dokumentem , w którym komunikację rowerową potraktowano jako uzupełnienie systemu transportu zbiorowego.	Miasto nie zdefiniowanej polityki rowerowej. Istnieją dokumenty wskazujące docelowy kształt systemu tras oraz określający standardy, ale nie ma żadnych planów operacyjnych wskazujących plany miasta w zakresie realizacji inwestycji w infrastrukturę rowerową, ani deklaracji, co do roli komunikacji rowerowej w mieście, oraz horyzontu czasowego powstania systemu komunikacji rowerowej

Toruń	Brak strategii jest tracącą swą aktualność program średnioterminowy	Brak danych	Jest zdefiniowany SUiZP	Brak dedykowanego dokumentu	Programu rozwoju komunikacji rowerowej w Toruniu na lata 2007 – 2015. (ma być sporządzony kolejny program w 2016)	Sposób zdefiniowania polityki rowerowej (przy założeniu opracowania dla miasta nowego programu rozwoju komunikacji rowerowej) mimo braku strategii rowerowej sensu stricto można uznać za dający dobre podstawy do osiągnięcia postępów realizacji polityki rowerowej w mieście
Warszawa	Brak dokumentu	Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne wyznacza cele rowerowe i daje postawy do realizacji polityki rowerowej na terenie miasta	Docelowy szkielet tras jest określony w SUiKZP	Istnieją (do częściowej weryfikacji)	Program rozwoju tras rowerowych warszawy do roku 2020”. (program stanowi element Strategii „Zintegrowanych Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+”	M. st. Warszawa nie dysponuje dokumentem strategicznym określającym politykę rowerową miasta. Transport rowerowy ma swoje umocowanie w strategii transportowej, jednakże został on w niej uwzględniony w niewystarczający sposób (jeśli chodzi o wskaźniki) . Szansę i nadzieję na postęp dają zapisy zawarte w Programie rozwoju tras rowerowych warszawy do roku 2020”.
Wrocław	Istnieje dokument	Polityka rowerowa jest	Docelowy system tras	Istnieje dokument	Istnieją czteroletnie oraz	Istnieje jasna i wyraźna deklaracja władz co do woli rozwoju komunikacji

<p>strategiczny Polityka Rowerowa Wrocławia</p> <p>dokument określa cele w postaci zakładanego udziału rowerów w ruchu (10% w 2015, 15 % w 2020 – cele średnioterminowe nie zostały osiągnięty!)</p>	<p>solidnie umocowana w oficjalnie zdefiniowanej polityce transportowej (jednak polityka transportowa miasta jest dokumentem o charakterze miękkim, i nie mam tam twardych wskaźników dotyczących ruchu rowerowego)</p>	<p>zdefiniowany jest w Studium Uwarunkowań i Kierunków rozwoju Zagospodarowania przestrzennego (koncepcja tras jest częściowo nieaktualna i trwają prace nad jej nowelizacją)</p>	<p>definiujący standardy tras nie jest on pozbawiony błędów i wymaga nowelizacji (jednakże znaczenie dokumentu jest mniejsze z uwagi na wysokie kompetencje urzędników rowerowych)</p>	<p>roczne plany inwestycyjne dla działań pro rowerowych</p>	<p>rowerowej. Istniejące w obowiązujących dokumentach zapisy na pewno dają podstawy do rozwoju ruchu rowerowego w mieście. Wiadomo z dużą dokładnością, gdzie powinny powstawać trasy, w jakim standardzie. Dobrze określone są cele strategiczne do osiągnięcia i środki do tego potrzebne. Nie jest natomiast wystarczająco dobrze określone tempo, a zatem horyzont czasowy osiągnięcia celów polityki. Pewną, ale dość poważną słabością jest za bardzo zbyt duża elastyczność dokumentów. Bardzo mało jest wskaźników mierzalnych, po których moglibyśmy w sposób jasny i precyzyjny określić czy polityka jest rzeczywiście realizowana. Sprawia to, że wdrażanie polityki rowerowej jest bardzo podatne na doraźne decyzje polityczne. Polityka realna zdominowana jest przez niezapisaną oficjalnie doktrynę „nie pogarszania warunków dla ruchu samochodowego” na głównych relacjach w mieście. nie zaprzeczanym faktem jest, że zapisy zawarte w obowiązujących dokumentach nie spowodowały</p>
---	---	---	--	---	--

					zapewnia realizacji inwestycji rowerowych odpowiedniego poziomu finansowania dla osiągnięcia wskaźnika 10% uw roku 2015 (poprawa nastąpiła w 2015 roku).
--	--	--	--	--	---

Tab. 3. Instrumenty realizacji polityki rowerowej

Miasta /parametry	Struktury urzędowe	Budżet przeznaczony na rozwój infrastruktury	Udział społeczny w polityce rowerowej (procedury współpracy)	Podsumowanie i wnioski
Bydgoszcz	<p>Brak oficera</p> <p>Zespołu ds Polityki Rowerowej</p> <p>w mieście (z udziałem zastępcy prezydenta miasta)</p>	<p>W latach 2012-15 6 budżet spadał z poziomu 6 mln do poziomu 3, 1 mln w roku 2014 i 4,5 mln w 2015</p>	<p>Zespołu ds Polityki Rowerowej</p> <p>w mieście (zespół mieszany z udziałem przedstawicieli organizacji, który zajmuje się programowaniem, ewaluacją i wdrażaniem polityki rowerowej).</p>	<p>Bydgoskie instrumenty realizacji polityki rowerowej trudno uznać za w pełni wystarczające do realizacji efektywnej polityki rowerowej. Jednakże dają one możliwość osiągania postępu w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. Najpoważniejszą wadą brak choćby jednej osoby w urzędzie dedykowanej wyłącznie problematyce rowerowej. O ile mocną stroną Bydgoszczy jest możliwość partycypacji społecznej w procesie realizacji polityki rowerowej, o tyle przy większej skali działań, niewydolność po stronie społecznych członów zespołu wykonawczego może okazać się poważną barierą organizacyjną.</p>
Kraków	<p>Oficer (koordynator) + 3 osobowy zespół, opiniowanie, audyt, rower publiczny,</p> <p>ZIKiT</p>	<p>1,8 mln w 2015, 6 mln (bez inwestycji)</p>	<p>opiniowanie poprzez www</p>	<p>Instrumenty nie dające możliwości realizacji zaawansowanej, efektywnej polityki rowerowej. Zespół dedykowany realizacji polityki rowerowej oraz budżet na inwestycje rowerowe dalece nie wystarczający względem skali miasta. Brak jest stałej platformy współpracy z organizacjami pozarządowymi.</p>

Lublin	Oficer (w randze doradcy Prezydenta Miasta)	Brak wydzielonego budżetu (nie znane dane)	brak systemowych rozwiązań na rzecz udziału społecznego w polityce rowerowej (kontakty za pośrednictwem pism oraz przez media)	Instrumenty dale nieadekwatne do potrzeb realizacji efektywnej polityki rowerowej (oficer nie posiada statusu urzędnika miejskiego). Brak perspektyw stałego finansowania, brak wykorzystania udziału społecznego.
Łódź	Brak – urzędnik odpowiedzialny za politykę rowerową realizuje również inne działania	Budżet w latach 2015- 16 spadł do poziomu ok. 5 mln złotych z poziomu ok. 10 mln w latach 2012-2014	Brak systemowych rozwiązań. Jedną sformalizowaną formą udziału społecznego jest mechanizm konsultacji społecznych w tym budżecie obywatelskim. Wszystkie inne ciała są powoływane doraźnie i nie są w żaden sposób sformalizowane ani nie mają mocy podejmowania decyzji - stricte rola doradcza	Instrumenty realizacji polityki rowerowej (zwłaszcza obecny budżet są na niezadowalającym poziomie i znacznie odbiegają od docelowych potrzeb w zakresie liczebności zatrudnionej kadry. Udział społeczny formalnie nie istnieje. Słabością jest brak dostępności publicznej projektów rowerowych, a także procedury społecznego opiniowania projektów.
Poznań	Oficer rowerowy – bez możliwości koordynowania polityki	Na przestrzeni lat 2011- 2015 budżet zadania „Budowa dróg rowerowych” oscylował pomiędzy 0,5 a 2 mln złotych	Do końca 2015 udział społeczny ograniczał się do rutynowych konsultacji projektów drogowych, brak platformy współpracy z z organizacjami rowerowymi	Instrumenty we wszystkich swoich aspektach dalece nie wystarczające do realizacji efektywnej polityki rowerowej. Jednak miasto jest obecnie (przełom 2015/2016) w trakcie tworzenia aparatu wykonawczego.

			(współprace zainicjowała procedura audytowa BYPAD, w wyniku której ustalono stworzenie rady rowerowej z udziałem strony społecznej	
Radom	Brak oficera i jakichkolwiek struktur dedykowanych polityce rowerowej	Brak wydzielonego budżetu na inwestycje rowerowe, szacowane wydatki na poziomie poniżej inwestycje 0,5 mln rocznie (wyjątek: rok 2012 gdzie wydano 2 mln)	Od maja 2014 roku obowiązuje specjalne zarządzenie prezydenta wprowadzające obowiązek włączania do etapu planowania i projektowania „grupy użytkowników rowerów, zorganizowane w stowarzyszenia posiadające w swoich celach promocję używania roweru w mieście.” Kontakty urzędu z działaczami społecznymi mają charakter nieformalny – j tylko w nielicznych przypadkach bywają efektywne	Instrumentarium we wszystkich swoich aspektach dalece nie adekwatne do zadania jakim byłoby prowadzenie w mieście efektywnej polityki rowerowej w mieście.
Szczecin	Oficer (bez umocowania dającego możliwość	Wydatki na inwestycje rowerowe w ostatnich	Brak systemowej formy dla udziału społecznego, istnieje	Instrumenty realizacji polityki rowerowej nie dające możliwości prowadzenia efektywnych

	koordynowania polityki rowerowej	<p>latach spadały z poziomu ok. 12 mln w roku 2012, poprzez ok. 7,5 mln w 2013 do 0,2 mln w 2014</p> <p>budżet planowany na rok 2016 wynosi ok. 3 mln</p>	procedura opiniowania projektów oraz debaty tematyczne	działań w większej skali i osiągnięcia znaczącego postępu w zakresie rozwoju ruchu rowerowego (w kilkuletniej perspektywie czasowej)
Toruń	Oficer „nieformalny”- urzędnik będący specjalistą od infrastruktury rowerowej, formalnie pełniący dodatkowe obowiązki	Wydzielony budżet na inwestycje rowerowe poziomie 1-2 mln rocznie	<p>Brak strukturalnej sformalizowanej współpracy ze stroną społeczną</p> <p>efektywne kontakty ze stroną społeczną mają charakter nieformalny, opinie do projektów i innych dokumentów zgłaszane są za pomocą internetu</p>	Instrumenty realizacji bardzo skromne, jednak ze względu na istniejący budżet i dostęp do know-how, przy stwarzają szansę na utrzymaniu obecnego tempa postępu.
Warszawa	Oficer (z dużą zdolnością zarządzania polityką rowerową z racji na wysokie umocowanie w strukturach urzędu) + 10 osobowa sekcja	Średnia wartość planowanych samodzielnych inwestycji w infrastrukturę rowerową w latach 2006-2015 wynosiła ok. 9,5 mln zł rocznie.	Brak ciała dedykowanego udziałowi społecznemu w polityce rowerowej, projekty konsultowane są w ramach innych ciał i procedur rutynowych (np. Komisja Dialogu Społecznego (KDS) ds. Transportu przy Biurze	Największym mankamentem jeśli chodzi o instrumenty polityki rowerowej były zbyt małe środki przeznaczane na ten cel. Jednak, według posiadanych informacji ilość środków w kolejnych latach wydatki te mają w sposób znaczący wzrosnąć. Usprawnieniu powinny ulec procedury udziału połączanego. Kadry urzędowe w zakresie poziomu ich kompetencji, a także możliwości

	rowerowa + osoby w strukturach dzielnicowych	czyli 0,5% środków przeznaczonych na inwestycje w transport i komunikację. (przy czym w latach 2011-2014 wydatki były na poziomie kilkunastu milionów).	Koordinacji Remontów i Inwestycji w Pasie Drogowym Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy). Przejrzystość procesu decyzyjnego w ocenie strony społecznej jest mało przejrzysty.	organizacyjnych powinny pozwolić na znaczący postęp w realizacji polityki rowerowej.
Wrocław	Oficer rowerowy - umocowany bezpośrednio pod Wiceprezydentem Wrocławia (mający możliwość koordynowania całości polityki rowerowej) Sekcja rowerowa (defacto podsekcja rowerowa w ramach sekcji zrównoważonej mobilności) Istnieje opieka polityczna Wiceprezydenta nad projektem polityki	W kadencji 2011-2014 budżet rowerowy wydzielony oscyłował w przedziale 2-2,6 mln, w 2015 wzrósł do 18 mln, a w 2016 planowany jest na 25 mln.	Udział społeczny odbywa się formalnie w ramach Rady ds. ruchu rowerowego przy Wiceprezydencie Wrocławia (ewaluacja i planowanie), organizowane są też tematyczne spotkania robocze o charakterze nieformalnym, organizacje włączane są realizacje polityki rowerowej w zakresie działań promocyjnych i edukacyjnych miasto zbiera też informacje zwrotną od mieszkańców	Instrumenty realizacji polityki rowerowej (zwłaszcza obecny budżet są na zaawansowanym poziomie i tylko nieznacznie odbiegają od docelowych potrzeb w zakresie liczebności zatrudnionej kadry) . Udział społeczny odbywa się na wszystkich etapach realizacji polityki rowerowej. Słabością jest brak dostępności publicznej projektów rowerowych, a także procedury społecznego opiniowania projektów (problem ten jest częściowo niwelowany na poziomie spotkań nieformalnych z działaczami organizacji oraz poprzez kompetencje urzędników, którzy są codziennymi użytkownikami rowerów).

	rowerowej.		telefonicznie i za pośrednictwem poczty elektronicznej (kanał ten jest jednak niewydolny z uwagi na zbyt dużą ilość informacji)	
--	------------	--	---	--

Załącznik 4 Wdrażanie polityki rowerowej

Miasta /parametry	Ocena wybranych inwestycji (trend)	Przykłady dobrej praktyki	Przykłady złej praktyki	Ocena podsumowująca
Bydgoszcz	Od 2012 obserwuje się w mieście poprawę jakości inwestycji rowerowych, inwestycje powstają takie zaczęły powstawać również w ramach samodzielnych zadań	Istnieje jedynie kilka przykładów dobrej praktyki (generalnie jakość powstającej infrastruktury stopniowo poprawia się)	Przykłady złych realizacji przeważają nad poprawnymi	Tempo tworzenia infrastruktury jest niezadowalające (odniesieniu do punktu w jakim znajduje się realizacja systemu komunikacji rowerowej. Brak inwestycji o znaczeniu strategicznym
Kraków	Przeważa wysoka jakość	Przykłady dobrej praktyki przeważają zdecydowanie nad przykładami złymi	Występują sporadycznie	Umiarkowane tempo inwestycji pro rowerowych zbyt niskie. Niejasna perspektywa finansowa dla kolejnych działań.
Lublin	Wciąż przeważająca część powstających rozwiązań nie spełnia standardów wymaganych dla infrastruktury rowerowej	Istnieją przykłady dobrej praktyki w postaci udanych wdrożeń kontrapasów i kontraruchu w obszarze centrum	Wśród zrealizowanych inwestycji przeważają przykłady złej praktyki (jednakże ich jakość nie przekreśla generowania nowego ruchu rowerowego)	Wysokie w okresie ostatnich lat w skali kraju tempo realizacji inwestycji rowerowych (związane z nadrobieniem zapóźnień względem innych miast) w Równoległe problem z realizacją zapisów wynikających z dokumentów definiujących i niepewność, co przyszłości.
Łódź	Jakość powstającej infrastruktury jest zróżnicowana. Ogólny trend	Istnieją tylko pojedyncze przykłady dobrych	Przeważają przypadki wdrożeń niedoskonałych i wadliwych	Tempo realizacji inwestycji rowerowych nie dające szansy na nadrobienie dystansu jaki dzieli Łódź od innych bardziej

	wskazuje na poprawę jakości infrastruktury, jednak nie bez potknięć w postaci realizacji wadliwych	praktyk		zaawansowanych w polityce rowerowej polskich miast. Mocno nie jasna przyszłość w zakresie poprawy sytuacji.
Poznań	W ostatnich kilku latach przeważał w mieście tren realizacji inwestycji substandardowych o wątpliwym walorze generowani ruchu rowerowego (który zaczął się odwracać dopiero w 2015 roku)	Jedynie pojedyncze przypadki inwestycji o zadowalającej jakości	Przewaga złej praktyki, zdecydowana przewaga rozwiązań substandardowych mało przyjaznych użytkownikom (gdzie np. wymóg bezpieczeństwa realizowany był kosztem innych ważnych wymogów, głównie bezpośrednio)	Względnie dobre tempo realizacji inwestycji rowerowych. Znaczna poprawa jakości wdrożeń (od czasu powołania oficera rowerowego). Mocne przesłanki co do wzmocnienia pozytywnego trendu w najbliższym czasie (powstanie planów , co do realizacji inwestycji o charakterze kluczowym)
Radom	Zdecydowanie przeważa wysoka jakość powstających inwestycji	Przewaga inwestycji o wysokim standardzie, znajdujemy w mieście przykłady wzorcowych wdrożeń wydzielonej infrastruktury	Brak przykładów zdecydowanie złej realizacji	Słabe tempo realizacji inwestycji. Brak perspektyw na szybką realizację odcinków o znaczeniu kluczowym dla realizacji całości sieci.
Szczecin	Jakość inwestycji rowerowych w mieście zasadniczo poprawia się (niestety spada dynamika ich	Istnieją pojedyncze przypadki wdrożeń mogących uchodzić za wzorcowe	Nie ma przypadków nowych inwestycji rażąco naruszających standardów	Najniższe wśród badanych miast tempo realizacji systemu tras rowerowych. Brak jasnych perspektyw co do zmiany negatywnego trendu.

	powstawania)			
Toruń	Zdecydowana przewaga inwestycji przynajmniej poprawnej jakości	Występują przykłady rozwiązań mogących służyć jako wzorce w skali kraju	Brak rażących naruszeń standardów (jedynie pojedyncze rozwiązania kontrowersyjne będące pochodną niskiego priorytetu dla ruchu rowerowego w praktyce decyzyjnej)	Bardzo prawdopodobne utrzymanie obecnych trendów w zakresie tempa i dobrej jakości realizacji inwestycji.
Warszawa	Bardzo mocny trend wzrostowy w zakresie jakości powstającej infrastruktury (długo panował jednak duży opór przed wdrażaniem odważniejszych typu pasy, konrapasy, śluzy itp.)	Jedynie pojedyncze przykłady rozwiązań wzorcowych i nowatorskich w skali kraju	Rażące błędy projektowe i wykonawcze jedynie w starszej infrastrukturze	Bardzo poważne przesłanki, co wzrostu tempa realizacji kluczowych inwestycji rowerowych oraz utrzymania trendu w zakresie poprawy jakości wdrażanych rozwiązań.
Wrocław	Przewaga inwestycji poprawnej jakości (tzn. pozwalającej na generowanie ruchu rowerowego)	Są wdrożenia gorszej jakości (starsze projekty)	Brak rozwiązań w pełni idealnych z punktu widzenia ruchu rowerowego, duża ilość rozwiązań nowatorskich (niektóre o charakterze eksperymentu)	Dobre perspektywy w zakresie wzrostu tempa inwestycji rowerowych, palny wdrożeń o znaczeniu strategicznym dla spójności sieci (jednakże brak konkretnego horyzontu czasowego dla uzustaknia przez system rowerowy spójności)

Załącznik 5 Ocena systemu komunikacji rowerowej

Miasta /parametry	Warunki dobre i b. dobre	Warunki dostateczne	odcinki przyjazne rowerzyście łącznie	Warunki ruchu mierne	Brak warunków	Odcinki nieprzyjazne rowerzyście	Ocena całości systemu
Bydgoszcz			40,00%			60,0%	System tras rowerowych odznacza się dużym brakiem spójności, szczególnie w centralnym obszarze miasta. Trasy główne na połączeniach między dzielnicowych cechuje słaba jakość. Nasycenie infrastrukturą rowerową miasta należy do najniższych w Polsce
Kraków			45,0%			55,00%	Duży obszar centrum miasta względnie przyjazny dla ruchu rowerowego. Docelowy system tras głównych gotowy w mniej 50%. Wciąż brak spójności na wielu ważnych relacjach. Relatywnie niskie nasycenie infrastrukturą rowerową. Sporo obiektywnych przeszkód związanych z ukształtowaniem terenu i układem urbanistycznym miasta
Lublin	35,5%	16,2%	51,7%	33,3%	15,0%	48,3%	Sieć tras głównych zrealizowana jest w około 50%, ale posiada znaczące braki w ciągłości w krytycznych miejscach (w centrum oraz na ważnych relacjach między dzielnicowych). Centrum miasta posiada nie wiele udogodnień

							dla ruchu rowerowego, co wraz górzystym ukształtowaniem miasta, mimo wysokiego jak na polskie realia nasycenia miasta infrastrukturą stoi na przeszkodzie dynamicznego rozwoju ruchu rowerowego
Łódź	11,3%	32,4%	43,7%	35,3%	21,0%	56,3%	<p>Szkielet podstawowego systemu dróg dla rowerów w Łodzi nie został ukończony. Kilka bardzo potrzebnych tras nie ma nawet przystąpienia do zamówienia dokumentacji projektowych.</p> <p>Cały czas powstają kolejne fragmenty dróg łączących kolejne obszary miasta w spójną sieć. Największym wyzwaniem jest wyznaczenie tras rowerowych w ścisłym centrum miasta, gdzie poza przyjazną rowerom ulicą Piotrkowską prawie (poza wyjątkami ul. Sienkiewicza, Żeromskiego czy Żeligowskiego) nie istnieją ulice z wyznaczonymi pasami ruchu dla rowerów czy sierżantami.</p>
Poznań	14,3%	51,1%	65,5%	16,6%	18,0%	34,6%	<p>Sieć tras głównych zrealizowana w około 60 %, mimo to jednak pozbawiona ciągłości w kluczowych miejscach (dzielnice o dużym potencja w zakresie ruchu rowerowego nie są skomunikowane z centrum miasta). Bardzo mało przyjazne ruchowi rowerowemu centrum miasta, ruch rowerowy na zasadach ogólnych</p>

							znaczą utrudniony przez złe nawierzchnie ulic.
Radom	20,8%	16,2%	37,0%	20,1%	42,9%	63,0%	System tras głównych zrealizowany w mniej niż 40%. Podobnie nasycenie infrastrukturą rowerową jest na jednym z najniższych poziomów w grupie badanych miast. Istniejące trasy nie stanowią spójnego systemu. Brak kompletnych tras umożliwiających dojazd z osiedli mieszkaniowych do centrum
Szczecin	1,1%	33,9%	35,0%	20,3%	44,7%	65,0%	System tras głównych jest w najniższym stadium rozwoju pośród badanych miast (tym samy pośród polskich miast porównywalnych rozmiarów), podobnie jednym z najniższych w kraju jest tu nasycenie miasta infrastrukturą rowerową, co połączeniu z rozciągniętym układem miasta i pagórkowatym ukształtowaniem terenu nie sprzyja rozwojowi ruchu rowerowego.
Toruń	38,0%	6,0%	44,0%	4,0%	52,0%	56,0%	System tras głównych zrealizowany na poziomie mniejszym niż 50%, jednakże spora część posiada znaczną jak na polskie warunki spójność. Spore jest też, względem innych miast nasycenie infrastrukturą rowerową. Rozwojowi ruchu rowerowego sprzyja też zwarty charakter miasta. Bariera ruchu w ścisłym centrum miasta jest są występujące na tym obszarze

							nawierzchnie ulic.
Warszawa	7,0%	30,0%	37,0%	24,0%	39,0%	63,0%	Mimo okazałej łącznej długości istniejącej infrastruktury zarówno stopień gotowości szkieletu tras głównych, jak i nasycenie infrastrukturą rowerową miasta ustępują wskaźnikom większości innych dużych miast kraju. Ruchowi rowerowemu w Warszawie, oprócz baku spójności systemu tras nie sprzyjają duże odległości do pokonania w ramach codziennych podróży mieszkańców
Wrocław	7,5%	52,0%	59,4%	21,9%	18,7%	40,6%	Szkielet system komunikacji rowerowej jest zrealizowany jest więcej niż w połowie i wysycił na dzień dzisiejszy swoje możliwości w zakresie generowania dodatkowego ruchu rowerowego. Lokalizacja odcinków tras, na których osoby badające stwierdziły co najmniej dostateczne warunki dla ruchu rowerowego nie pokrywają się w pełni z odcinakami, które posiadają infrastrukturę rowerową. Wynika z to z faktu, że jakość tej infrastruktury nie zawsze bywa zadowalająca i mimo istnienia udogodnień dedykowanych rowerzystom, występują na tych odcinkach wciąż istotne bariery dla ruchu rowerowego.

Załącznik 6 Działania miękkie

Miasta /parametry	Promocja działań miasta	Promocja jazdy rowerem	Edukacja rowerzystów i inne	Ocena ogólna
Bydgoszcz	Szereg różnorodnych działań związanych z promocją Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego	W ramach promocji roweru miejskiego wiele cyklicznych akcji organizowanych przez stronę społeczną (happeningi przejazdu cykliczne)	Brak systemowych działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzież działania zachęcające do rekreacyjnego wykorzystania roweru	Poza planową kampanią związaną z promocją roweru, większość działań promocyjnych związanych z tematyką rowerową inicjowana i prowadzone przez lokalną organizację, przy nikłym zaangażowaniu miasta. Skala działań jest pochodną skromnych możliwości finansowych po stronie społecznej.
Kraków		Duża coroczna impreza promująca kulturę rowerową organizowana przez lokalną organizację rowerową	Spore jak na warunki polskie zaangażowanie miasta w edukację dzieci i młodzieży szkolnej (w ramach unijnego programu Stars), uzupełniane dodatkowo przez działania edukacyjne organizacji realizowane przy zaangażowaniu środków	Silne zaangażowanie finansowe gminy w edukację rowerową (i promowanie zrównoważonego transportu), brak innych działań o znaczącej skali oddziaływania.

			zewnątrznych (Rowerowa Szkoła)	
Lublin	Brak systemowych działania po stronie urzędu (inicjatywa na tym polu leży po stronie organizacji rowerowych)	Wydarzenia i akcje o ograniczonej skali oddziaływania realizowane z inicjatywy i przez lokalnych działaczy (brak masowego przejazdu)	Lublin jest krajowym liderem w rowerowej edukacji dzieci i młodzieży, (zwłaszcza w zakresie edukacji praktycznej prowadzonej w warunkach realnego ruchu drogowego); edukacja prowadzona jest z zaangażowaniem środków zewnętrznych (Rowerowa Szkoła) i gminy	Oprócz mocnego zaangażowania miasta w edukację, brak systemowej strategii w zakresie promocji ruchu rowerowego, nawet realizowanej polityki rowerowej. Dobre funkcjonowanie zasady subsydiarności jeśli chodzi o edukację
Łódź	Brak systemowych działań promujących realizowaną politykę rowerową	Za wyjątkiem jest European Cycling Challenge 2014 i 2015 nie ma w mieście akcji zachęcających do jazdy rowerem Coroczna impreza masowa impreza rowerowa - Święto Cykliczne, podobnie jak Europejski Tydzień Mobilności organizowane przy niewielkim udziale finansowym Urzędu Miasta (inicjatywa po stronie	Działania edukacyjne w szkołach realizowane przez lokalną organizację przy zaangażowaniu środków zewnętrznych	Brak programowych działań edukacyjnych i promocyjnych ze strony miasta . Inicjatywa w tym zakresie leży po stronie organizacji lokalnej, przy bardzo niewielkim wsparciu ze strony miasta.

		organizacji)		
Poznań	<p>Bardziej intensywna promocja prowadzonych przez miasto działań prorowerowych uruchomiona została w 2015 po zmianie władz i zatrudnieniu w mieście oficera rowerowego,</p> <p>w promocje roweru zaangażowany jest bezpośrednio wizerunek nowego prezydenta miasta</p> <p>miasto wydaje materiały promocyjne</p>	<p>Duża różnorodności akcji inicjowanych zarówno przez stronę społeczną, jak i urząd (z osobowym zaangażowaniem Prezydenta miasta)</p>	<p>Aktywności edukacyjna wśród dzieci i młodzieży realizowana przez działaczy społecznych</p>	<p>W mieście tworzone są podstawy przemysłowej strategii w zakresie promocji roweru i prowadzonej polityki rowerowej miasta. Cechą charakterystyczną Poznania jest zdecydowane i najmocniejsze w kraju zaangażowanie w ten proces prezydenta miasta (rower jest ważną składową wizerunku miasta, jak i rządzącego prezydenta). Rozpoczął się proces zwiększenia spektrum działań.</p>
Radom	<p>Działania informujące i promujące prowadzone dotychczas polegały głównie na zamieszczaniu krótkich wzmianek o nowych ułatwieniach rowerowych na stronach internetowych urzędu miasta czy zarządu dróg.</p>	<p>Realizowane są pojedyncze akcje promujące jazdę rowerem, jednakże jest to aktywność o niskiej skali (promocja wydarzeń w internecie przez urząd),</p> <p>inicjatywy miasta uzupełniane są przez działania lokalnej organizacji (przy czym skala i zasięg tych działań jest większy</p>	<p>Inicjatywa w zakresie edukacji dzieci i młodzieży leży wyłącznie po stronie lokalnej organizacji, które realizuje je przy zaangażowaniu środków zewnętrznych (jednak w skali dalekiej od realnych potrzeb</p>	<p>Brak świadomej i celowej polityki promocyjno-informacyjnej;</p> <p>działania informujące o istniejącej infrastrukturze rowerowej prowadzone w niedostatecznym wymiarze. Podobnie nie wystarczająca jest aktywność miasta w innych aspektach, a także wsparcie dla</p>

		od aktywności urzędu)		działań realizowanych przez stronę społeczną
Szczecin	Brak odnotowania takich działań	Brak akcji o większym oddziaływaniu	Edukacja prowadzona przez lokalną organizację przy użyciu środków zewnętrznych	Najbardziej zaniedbanym elementem rowerowej polityki miejskiej są działania miękkie promujące rower. W praktyce tego typu działania nie istnieją
Toruń	Miasto nie prowadzi kampanii informacyjno-promocyjnych, nie wydaje broszur ani map rowerowych	Brak działań o skali dającej szansę na realne oddziaływanie (spada finansowanie dla corocznej obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności)	Edukacja prowadzona przez lokalną organizację przy użyciu środków zewnętrznych	W Toruniu brakuje dużych kampanii promujących ruch rowerowy i zrównoważony transport, które zachęcałyby torunian do zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych. Brakuje akcji edukacyjno – informacyjnych, ulotek, mapek rowerowych. Zbyt mały nacisk położony jest na edukację rowerzystów poprzez odpowiednio prowadzone kampanie. Nie informuje się mieszkańców o możliwości szybkiego i wygodnego dojazdu rowerem w przypadku prowadzonych prac

				drogowych. Gmina nie przeznaczają środków finansowych na edukację rowerową w szkołach ani nie inicjuje tego typu przedsięwzięć.
Warszawa	Urząd prowadzi w sposób konsekwentny i na wysokim poziomie promocję swoich działań w ramach polityki rowerowej (promocja za pośrednictwem mediów, własnej strony internetowej, profilu w mediach społecznościowych, map, publikacji, itp)	Urząd prowadzi szereg różnorodnych akcji mających na celu zachęcanie jazdy rowerem. Jest to robione konsekwentnie i akcje są powtarzane co roku. Jednakże działania, mimo zaangażowania na ten cel rosnącej systematycznie puli środków wciąż nie mają skali dającej szansę na szerokie oddziaływanie	Działania edukacyjne kierowane do dzieci i młodzieży prowadzone są przez organizacje lokalną, bez zaangażowania miasta w minimalnej skali (pilotażowo)	Działania promujące działalność urzędu w ramach polityki rowerowej oraz ułatwiania korzystania z infrastruktury rowerowej należy uznać za właściwe, adekwatne do potrzeb i trafiające do właściwych grup docelowych. Jako niewystarczające zaś należy jednak uznać działania, których celem jest zachęcenie do jazdy rowerem, poparcie dla ruchu rowerowego i zrównoważonej mobilności oraz akcje mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ewidentnie brakuje w mieście działań edukacyjnych skierowanych do dzieci i młodzieży szkolnej
Wrocław	W od wielu lat bardzo mocno kładzie się nacisk na promocje	Miasto realizuje kampanie promujące jazdę rowerem (w	Miasto realizuje we współpracy z lokalną	W mieście występuje duża różnorodność działań (działania

	<p>działań realizowanych w ramach polityki rowerowej (funkcjonuje kampania pn. Wrocławska Kampania Rowerowa, wydawane są materiały promocyjne w formie papierowej, funkcjonuje aktywna promocja w internecie, w tym w mediach społecznościowych, informacje przesyłane są do mediów codziennych)</p>	<p>2015 o znacznym budżecie i oddziaływaniu pn. Kocham Wrocław, wybieram Rower), wcześniej mini kampanie promujące właściwe zachowania na drodze (kierowane do kierowców i rowerzystów)</p>	<p>organizacją rowerową wieloletni program edukacyjny dla szkół promujący zrównoważone zachowania transportowe i przygotowujący do jazdy od strony praktycznej pn: Rowerowa Szkoła</p>	<p>promujące politykę rowerową, działania zachęcające do jazdy, działania edukacyjne z zakresu BRD do rowerzystów i kierowców (działania w szkołach), ale wciąż nie wystarczająca skala oddziaływania (choć skal wyraźnie wzrosła w 2015 roku).</p>
--	--	---	--	---