



DOKUMENT 2.5

POLITYKA I ZAANGAŻOWANIE POLITYCZNE BIULETYN INFORMACYJNY

WP 2: Centra informacji i organizacji wiedzy

Opublikowano w listopadzie 2016 r.
www.velo-citta.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Współfinansowane przez IEE EU

Całkowita odpowiedzialność za treści zawarte w tym dokumencie spoczywa na jego autorach. Niekoniecznie odbija on w pełni stanowisko Unii Europejskiej. Ani EASME, ani też Komisja Europejska nie są odpowiedzialne za użytek, jaki można uczynić z informacji tutaj zawartych.



ROWERY MIEJSKIE W SZERSZEJ PERSPEKTYWIE

Polityka i planowanie

Systemy wypożyczania rowerów miejskich stały się częścią obecnego pejzażu transportu publicznego na całym świecie. Aby uwolnić swój pełen potencjał i być czymś więcej niż jedynie przejawem słomianego zapału, takie systemy muszą być tworzone w oparciu o przyjęte wcześniej cele i stanowić część zintegrowanej strategii rozwoju miasta oraz jego komunikacji.

W nadchodzących latach wygasają pierwsze umowy na dostarczenie pierwszych dużych systemów rowerów miejskich (np. Vélib' i Londyński System Wypożyczania Rowerów). W najbliższym czasie idea roweru miejskiego znajdzie się na rozdrożu. Systemy będą miały rację bytu tylko jeżeli wypożyczanie rowerów przyczyniać się będzie do usprawnienia komunikacji miejskiej i stanowić będzie konkurencję wobec innych środków komunikacji, a pozostałe miasta pozostaną zmotywowane do tego, żeby wdrażać kolejne systemy. Niniejszy raport jest przeznaczony dla decydentów, specjalistów cyklicznych i planistów miejskich w gminach. Opisuje korzyści płynące z systemów typu bike sharing, zarówno na poziomie strategicznym (wraz z kilkoma zaleceniami), ale także z punktu widzenia planowania urbanistycznego (z zaleceniami), polityczną rowerową współzależność i rekomendacje dla polityków.

Korzyści z rowerów miejskich

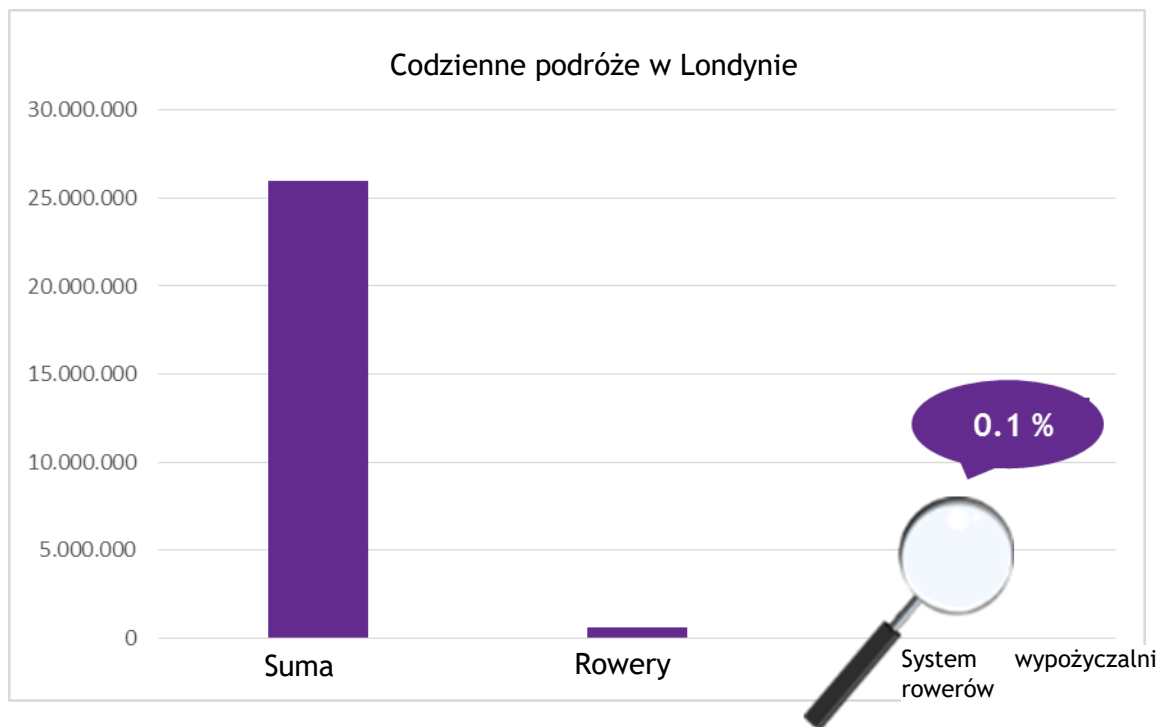
Idea roweru miejskiego niesie ze sobą całą listę pozytywnych skutków. Podczas gdy część wywoływanego przez ten system efektu wynika bezpośrednio z samego jego użytkowania, inne skutki nie są tak bezpośrednie, a jeszcze inne są odczuwalne w perspektywie raczej długoterminowej.

- # **Udział wypożyczania rowerów w transporcie miejskim:** wypożyczanie rowerów wpływa na aktualny kształt komunikacji miejskiej. Niewielka część tego efektu wynika z bieżącego wykorzystania rowerów. Efektem długoterminowym może być całościowa poprawa „widoczności” ruchu rowerowego, jak też i jego bezpieczeństwa, infrastruktury itp.¹

¹ Castro Fernández, A. (2011) The contribution of bike-sharing to sustainable mobility in Europe. Doctoral Thesis, Vienna Technical University



Przykład: Średnio w danym dniu w roku 2014² podróżowano do i z Londynu 26 milionów razy. Średnio 27 000 takich podróży wykonano przy wykorzystaniu miejskiego systemu wypożyczania rowerów, co przekłada się na udział w wysokości 0,1 % w ogólnej liczbie podróży.



Jest to bezpośredni wpływ systemu na miejskie środki transportu. W ramach codziennych podróży cyklicznych udział podróży rowerem szacuje się na 4,5% w odniesieniu do ogólnego podziału zdań przewozowych. W tym samym czasie 14 % ankietowanych użytkowników stwierdziło, że częściej używają prywatnych rowerów niż wypożyczają rower. 80% ankietowanych twierdzi, że rowery miejskie mają pozytywny wpływ na miasto, a jedna trzecia z nich, że takie rowery przyczyniają się do ogólnego bezpieczeństwa jazdy na rowerze.³ Analizy sugerują, że użytkownicy wypożyczanych rowerów przyczyniają się do normalizacji ogólnego obrazu jazdy na rowerze, czyniąc go zdecydowanie bardziej atrakcyjnym środkiem transportu, przeznaczonym do codziennego użytku.⁴

- # **Korki:** dzięki udziałowi wypożyczanych rowerów w transporcie miejskim ogranicza się korki, ale raczej w niewielkim wymiarze. Pośredni wpływ na redukcję kongestii jest przypuszczalnie o wiele większy dzięki pozytywnemu podziałowi zadań przewozowych.

² Transport for London (2015) Travel in London, Report 8

³ Santander Cycles Customer Satisfaction and Usage Survey: Members Only: Wave 11 (Quarter 3 2015/16)

⁴ Goodman, A; Green, J; Woodcock, J; (2014) The role of bicycle sharing systems in normalising the image of cycling: An observational study of London cyclists. J Transp Health



- # **Pejzaż przemieszczania się:** wypożyczanie rowerów to dodatkowa, atrakcyjna opcja przemieszczania się, oprócz ruchu pieszego i transportu miejskiego. Użytkowanie roweru już na „pierwszym i ostatnim kilometrze” ma wpływ na atrakcyjność komunikacji miejskiej.
- # **Obraz miasta:** lokalny system rowerów miejskich to doskonała okazja do wypromowania marki miasta i utworzenia pozytywnego wizerunku miasta żywego, zrównoważonego wobec mieszkańców i odwiedzających. Korzystanie z systemu wypożyczania rowerów pomaga generalnie w uzyskaniu takiego właśnie efektu.
- # **Zdrowie i samopoczucie:** jazda na rowerze poprawia parametry zdrowotne i samopoczucie jeżdżących. Ponadto systemy wypożyczania rowerów wzbudzają zainteresowanie jazdą na rowerze i przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa tej jazdy. W szerszym kontekście, system wypożyczalni rowerów przyczynia się pośrednio do zaistnienia zdrowszego, bardziej bezpiecznego i zdatnego do życia otoczenia, wprowadzając zrównoważony model przemieszczania się.
- # **Skutki gospodarcze:** personel niezbędny do działania systemu to bezpośredni skutek ekonomiczny. Sklepikarze zlokalizowani w pobliżu stacji rowerowych zyskują nowych klientów. Sam system i jego możliwości współpracy z lokalnymi pracodawcami stanowi lokalizacyjną korzyść i sprawia, że miasto staje się bardziej atrakcyjne dla firm. Pracownicy dojeżdżający regularnie do pracy na rowerze są bardziej produktywni i mają mniej nieobecności. I wreszcie - znacząca poprawa kultury jazdy na rowerze wpływa na handel detaliczny w mieście.
- # Szczególnie w przypadku polityków miast projektu VeloCittà udział w rowerze jest ważny z następujących głównych powodów (jak wykazano w wypełnionych przez nich kwestionariuszach): 1) jest uznawany za zasadniczy element każdego nowoczesnego systemu transportu miejskiego; 2) naturalnie uzupełnia inne środki transportu, w szczególności transport publiczny; 3) turyści uważają, że system rowerów miejskich jest usługą „prawie obowiązkową”; 4) znacząco przyczynia się do zmniejszenia zatorów ulicznych, czystsze powietrze i zdrowszej populacji; 5) buduje bardziej gościnny obraz dla odwiedzających.

Wypożyczanie rowerów na poziomie strategicznym

System wypożyczania rowerów nie może odnieść sukcesu jeśli nie zostaną dla niego ustalone cele. Kluczowy interesariusz powinien określić kwestie do realizacji, na których zamierza się skupić, np. sukces ekonomiczny, wysoką skuteczność, widoczność, kreowanie wizerunku. Określone priorytety i sprzężone z nimi cele powinny zgadzać się z całościową strategią rozwoju danego miasta. Można tu wyróżnić trzy poziomy strategiczne.

Najwyższy poziom strategiczny celów służących przyszłości danego miasta to generalna zasada sprzyjania rozwojowi miasta i planów zwiększonej mobilności mieszkańców. W perspektywie idealnej takie całościowe strategie są tworzone w procesie dialogu wszystkich udziałowców należących do spółki. Komisja Europejska (KE) wspiera rozwój **Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (tzw. SUMP-ów) dostarczając wytycznych,



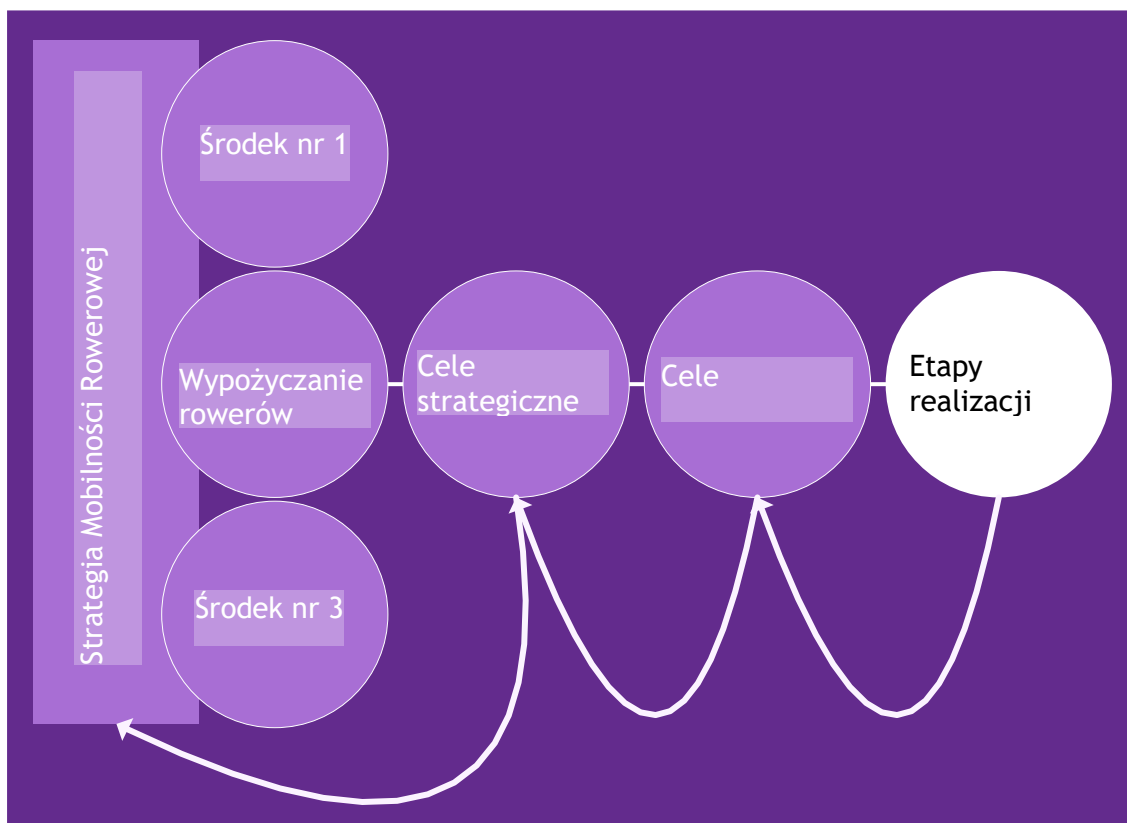
projekty i organizując wydarzenia. KE dostarcza też wspólnych narzędzi i wiedzy na platformie wymiany informacji - **Ram odniesienia dla idei zrównoważonych miast w Europie (RFSC)** - służących jako środek ewaluacji w planowaniu urbanistycznym.

Zaprojektowana **strategia rowerowa** zawiera długoterminową wizję ruchu rowerowego w mieście, szczegółowe plany i środki niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów. Plan wymaga częstych aktualizacji (co 2-5 lat) w celu dostosowania do stanu rozwoju. **Audyty ruchu rowerowego** pomagają w analizie bieżącej sytuacji i określeniu mocnych oraz słabych punktów. Systemy wypożyczania rowerów jako **systemy sprzętowe** muszą być dostosowane do innych elementów infrastruktury, takich jak ścieżki rowerowe, strefy parkingowe, sygnalizacja, mosty, tunele itp. Zaplanowane „**miękkie środki**”, takie jak kampanie informacyjne, portale internetowe, lokalne grupy rowerowe itp. muszą brać pod uwagę zarówno wymagania, jak i korzyści wynikające z systemu rowerów miejskich.

Najniższy poziom strategiczny, czyli sama **strategia dla systemu wypożyczania rowerów**, zawiera wizję systemu i jego celów w perspektywie efektów, planu wdrażania i działania oraz elementów kluczowych dla jego realizacji. Tak samo potrzebuje ona częstych aktualizacji dla zaplanowanych działań w czasie wprowadzania ich w życie w celu dostosowania wskaźników działania. Ponadto należy wprowadzić **plan monitorujący** wprowadzanie systemu rowerów miejskich.

Zalecenia strategiczne

- # **Wypożyczanie rowerów jako środek strategiczny:** jeżeli wypożyczanie rowerów nie stanowi jeszcze części strategii rozwoju Twojego miasta i/lub rozwoju ruchu rowerowego w mieście, należałoby je rozważyć w czasie następnej kontroli planów. Dobry system rowerów miejskich jest zintegrowany z komunikacją miejską jako całością. Należy spojrzeć na okoliczności i dokonać porównania z innymi rozwiązaniami, żeby wiedzieć, jaki system będzie najlepszy dla danego miasta. Jeżeli system rowerów miejskich okaże się korzystny, należy sporządzić strategię rowerową, co doda tej kwestii politycznego znaczenia i ułatwi proces decyzyjny.
- # **Wyznaczanie celów:** systemy rowerów miejskich działają rozmaicie zależnie od danych ram. Czynniki demograficzne, geograficzne, finansowe, klimatyczne i kulturalne mają wpływ na powodzenie takiego systemu lub jego fiasko. Aby ustalić prawidłowo cele, należy skonsultować się z ekspertami i praktykami.
- # **System motywacji:** operator rowerów miejskich ma być sprzymierzeńcem miasta. Jeżeli z nim nie współpracuje, nie odniesie sukcesu. Zachęta ekonomiczna to najsilniejszy argument i szczegółowy system motywacji, powinien nagradzać operatorów za osiągnięcie kolejnych poziomów celów, które przyczyniają się do realizacji celów strategicznych miasta.



- # **Dostęp do danych:** w celu monitorowania systemu rowerów miejskich konieczny jest pełen dostęp do danych. Operator powinien zgodzić się na otwarty system danych. Całkowita integracja z obecnym lub planowanym otwartym miejskim systemem danych zwiększy jego przejrzystość. Da też niezależnym badaczom i analitykom możliwość współdziałania poprzez dostarczanie analiz, aplikacji, narzędzi działania itp.

Wypożyczenie rowerów z punktu widzenia planowania urbanistycznego

Na „pierwszy rzut oka” zwyczajne systemy wypożyczenia rowerów miejskich to kolejny zajmujący przestrzeń element infrastruktury miejskiej, taki jak przystanki autobusowe, sygnalizacja uliczna lub kosze na śmieci. Mimo tego, że istnieją pomysły na miejskie wypożyczalnie charakteryzujące się brakiem stacji dokujących, większość miast wykorzystuje stacje konwencjonalne. Od złożoności planowanej dla stacji infrastruktury zależy ilość zadań związanych z uzyskaniem pozwoleń budowlanych, pracami podziemnymi, elektrycznymi, kładzeniem kabli itp. W ostatnich latach opracowano mniej inwazyjną infrastrukturę stacji rowerowych, jednakże proces zakładania kolejnych setek stacji może potrwać całe lata, w zależności od lokalnej struktury administracyjnej i woli politycznej.



Opracowany **plan wdrożenia** systemu powinien więc opierać się na lokalnych uwarunkowaniach. Wczesne zaangażowanie lokalnych władz i opracowanie wspólnych **wytycznych dla pozwoleń budowlanych** pomaga w skróceniu tego procesu. Szczególnie w miastach posiadających część historyczną i wpisanych na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO postawienie jakichkolwiek stacji dokujących dla rowerów może być trudnym zadaniem. W takich przypadkach korzystną opcją jest wprowadzenie systemu bez infrastruktury stacji lub prawie niewidocznych rozwiązań z wykorzystaniem WiFi.

Billboardy na danej stacji lub w pobliżu planowanej stacji mogą też wymagać dodatkowego planowania i uzyskiwania pozwoleń. Zależnie od tego, czy miasto ma umowę z inną firmą zajmującą się reklamą zewnętrzną, postawienie billboardów może być trudnym lub wręcz niemożliwym do zrealizowania wyzwaniem.

W ramach **udziału w decyzjach** społeczeństwo i lokalne firmy powinny być zaangażowane w planowanie stacji w celu ustalenia perspektywy popytu i wzbudzenia akceptacji dla systemu wśród mieszkańców.

Projekt sieci stacji powinien wpływać także na **działania** systemu. Przykładowo wąskie alejki lub strefy piesze mogą ograniczać możliwości korzystania z rowerów z przyczepami.

I wreszcie - w przypadku zamknięcia stacji lub postępu w technologii budowania takich stacji, należy **usunąć** bazy, okablowanie, bariery zabezpieczające itp. Ważne jest, aby odpowiednio wcześniej ocenić wysiłki, które będzie należało podjąć w celu wykonania tych zadań.

Rekomendacje w planowaniu urbanistycznym

- # **Przepisy:** jak każda inna infrastruktura publiczna, stacje wypożyczania rowerów wymagają uzyskania rozmaitych pozwoleń. Wczesne zaangażowanie kompetentnych urzędów i porozumienie co do niezbędnych dokumentów, w połączeniu z minimalnymi standardami planowania pozwalają na skrócenie procesu uzyskiwania pozwoleń.
- # **Projekt:** infrastruktura systemu wypożyczania rowerów, tak jak i same rowery, powinna być zaprojektowana indywidualnie, w miarę możliwości zgodnie z ukształtowaniem tkanki miejskiej i istniejącymi ulicami, tak aby umocnić lokalną markę.
- # **Technologia:** aby uniknąć prac podziemnych, należy zaprojektować stacje nie używające w ogóle kabli podziemnych ani głębokich fundamentów bądź też wykorzystać istniejącą infrastrukturę, np. zlikwidowane budki telefoniczne.
- # **Ludzie:** wykorzystaj zaangażowanie mieszkańców za pomocą narzędzi internetowych. Interaktywne mapy pozwalają obywatelom na wyrażanie własnych potrzeb i na stawanie się projektantami „swojego” systemu.



Niezależność polityczna ruchu rowerowego

Kiedy wdrożono system Vélib' w roku 2007, Paryż przyciągnął uwagę całego świata, zaś londyński system wypożyczania rowerów jest nierozłącznie związany z postacią Borisa Johnsona, byłego burmistrza Londynu, podczas gdy nowojorski system Citi Bike to inicjatywa byłego burmistrza Bloomberga. Wielkie systemy rowerów miejskich są potencjalnie bardzo prestiżowymi projektami dla każdego burmistrza, wdrażanymi po relatywnie niskich kosztach. Rzadko kiedy jakiegokolwiek inne inwestycje publiczne mają możliwość pojawiać się w życiu codziennym każdego mieszkańca z dnia na dzień.

Jednakże siedem lat po wdrożeniu pierwszego wielkiego systemu wypożyczania rowerów miejskich ich potencjalna popularność to za mało, żeby zjednać przychylność władz miejskich. Z drugiej strony, wsparcie polityczne jest wciąż niezbędne, aby takie operacje móc przeprowadzać z sukcesem.

W projekcie VeloCittà wsparcie polityczne zostało po pierwsze ocenione poprzez kwestionariusz dotyczący barier i czynników sukcesu w zakresie wdrażania i funkcjonowania miejskich wypożyczalni rowerów. Szczegółowy kwestionariusz trafił do wszystkich miast projektu i kilku innych europejskich miast. Politykom zadano pytania dotyczące praktycznych aspektów, a także ich wrażeń, pomysłów i zaleceń dla innych miast. Podsumowując, wszyscy pytani politycy zgodzili się, że, aby system rowerów miejskich mógł odnieść prawdziwy sukces, musi być integralną częścią planu zrównoważonego rozwoju w mieście. System powinien być w szczególności uważany za dodatkową formę transportu publicznego i powinien być skutecznie zintegrowany z ogólną ofertą transportu publicznego. Politycy zdają sobie sprawę, że chociaż zmiany postawy wobec mobilności to działania długoterminowe, sukces systemów wypożyczalni rowerów pokazuje, że obecnie istnieje znaczący popyt na rozwój ruchu rowerowego. Co więcej, politycy zdają sobie również sprawę, że system ten jest zarówno użytecznym sposobem promowania ruchu rowerowego, jak i dźwignią pomagającą zmniejszyć zależność od prywatnych samochodów w miastach.

Aby zapoznać się z odrębnym sprawozdaniem dotyczącym wyników, czynników sukcesu i barier, wejdź na stronę WWW.VELO-CITTA.EU („Polityczne postrzeganie barier i czynników sukcesu w odniesieniu do systemów miejskich wypożyczalni rowerów”, dokument D3.8).

Po drugie, w celu uzyskania politycznego poparcia dla miejskich systemów wypożyczalni rowerów na poziomie unijnym, politycy zostali poproszeni o podpisanie „Zobowiązania do poparcia miejskich systemów wypożyczalni rowerów” podczas końcowej konferencji projektu VeloCitta w Rotterdamie 30 listopada 2016 r. Siedmiu polityków podpisało oświadczenie polityczne w trakcie trwania konferencji. Zbieranie podpisów rozpoczęło się jednak już przed konferencją i trwało po jej zakończeniu. Przesłane do Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego w lutym 2017 r. oświadczenie zawierało 20 podpisów z 14 miast z 8 krajów. Więcej informacji na temat oświadczenia politycznego można znaleźć w osobnym raporcie na stronie www.velo-citta.eu (dokument 3.9).



Zalecenia polityczne

- # **Na poziomie administracyjnym:** wszystkie szczeble administracyjne są istotne. Prezydent miasta i inni wysocy urzędnicy są w stanie poprzeć decyzję o powstaniu systemu rowerów miejskich. Mają też możliwość kształtowania tego systemu zgodnie z własną wizją. Niższe szczeble administracji są odpowiedzialne za wydawanie pozwoleń i ich pozytywne nastawienie jest kluczowe w czasie wdrażania systemu.
- # **Równowaga polityczna:** Jako, że system rowerów miejskich ma w założeniu działać przez wiele lat, istotne jest zaangażowanie także ugrupowań opozycyjnych, aby uniknąć zerwania projektu po kolejnych wyborach.
- # **Wymiana wiedzy:** uczy się od innych miast! Chociaż istnieje wiele różnych systemów, warto je zobaczyć i wypróbować przed podjęciem decyzji o wdrożeniu systemu w Twoim mieście. W świetle rosnącej liczby miast posiadających taki system łatwiej jest porównywać lub wyciągnąć wnioski.
- # **Bądź odważny, aby doprowadzić do zmiany.** Obywatele czasami boją się zmian i często są im przeciwni. Politycy muszą mieć odwagę i polityczną wolę podjęcia niepopularnych decyzji, takich jak opłaty za przejazd, ograniczenia parkowania i ruchu. System wypożyczalni rowerów miejskich nie może zakończyć się powodzeniem, jeśli nie zostanie połączony z innymi środkami i szerszym planem politycznym dotyczącym mobilności w mieście
- # **Przygotuj studium wykonalności:** przeprowadzenie badań przed wdrożeniem jest zalecane, podobnie jak zbadanie możliwości finansowych i kosztów (z uwzględnieniem potencjalnych sponsorów). Ponadto miasto musi sprawdzić, w jaki sposób plany dotyczące systemu odpowiadają ogólnej mobilności miasta i planom rowerowym.

Przeczytaj

Publikacje do przeczytania	Link
Przewodnik: Plany Zrównoważonego Przemieszczania się w Mieście	http://www.mobilityplans.eu/
Projekt: CHAMP, polityka rowerowa w miastach europejskich	http://www.champ-cycling.eu/
Narzędzie: Ramy odniesienia dla idei zrównoważonych miast w Europie	http://www.rfsc.eu/
Narzędzie: BYPAD, audyt polityki rowerowej	http://www.bypad.org/
Artykuł: Czynniki Polityczne w Systemach Rowerów Miejskich	https://www.academia.edu/8234337/Political_Factors_in_Bicycle_Sharing_Systems



About VeloCittà:

The European VeloCittà project brought together five cities that seek to improve their existing bike sharing schemes. In London (UK), Krakow (PL), Burgos (SP), Padua (IT) and Szeged (HU) the performance of the bike sharing system was enhanced through two complementary approaches. On the one hand marketing campaigns tailored to certain target groups, like students or commuters. And on the other hand adoption of operational solutions with regard to organisational and financial aspects. Also political involvement was a major element in the project. The ultimate benefit of VeloCittà is that it provides inspiration and builds capacity and knowledge in local authorities and bike sharing stakeholders to boost the uptake of bike sharing.

VeloCittà is a demonstration project co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Commission. It had 11 project partners. It ran from March 2014 - February 2017.

For more information, questions, project outputs and reports, please visit www.velo-citta.eu or send an email to info@dtvconsultants.nl

Partners:

