

Krzysztof Bąk

ROWERY I INFRASTRUKTURA ROWEROWA JAKO WYZWANIE DLA PRZESTRZENI MIEJSKICH

STRESZCZENIE

Esej traktuje o problematyce rowerowej we współczesnych miastach, ze szczególnym uwzględnieniem Torunia, polskiego miasta w województwie kujawsko-pomorskim. Podejmowana jest w nim taka problematyka, jak na przykład system roweru miejskiego i jego funkcjonowanie, infrastruktura rowerowa i jej jakość, relacje pomiędzy rowerzystami a innymi użytkownikami ruchu drogowego. W pracy wskazane są liczne obszary problemowe, które są zauważalne. Zwracana jest uwaga na współzależność pomiędzy rozwojem nowoczesnych technologii, a ideą nowoczesnej, miejskiej mobilności, która jest efektywna, ekologiczna oraz powodująca korzyści, chociażby ekonomiczne. W pracy pojawiają się także porównania do innych systemów obecnych w Polsce i sytuacji panującej w mniejszych miastach. Usługi shared mobility i idea shared economy są bardzo przyszłościowymi sprawami, na co zwraca się tutaj uwagę.

Słowa kluczowe: infrastruktura rowerowa, inteligentne miasta, mobilność współdzielona, rowery miejskie, zrównoważony rozwój

Tematyka rowerowa to zagadnienie budzące coraz większe zainteresowanie, o czym świadczy fakt, że ewidentnie coraz więcej mówi się i podejmuje działań w potrzebie troski o nasze zdrowie, dbałości o środowisko - a co za tym idzie - rozwijania zrównoważonego transportu, którego koronnym reprezentantem jest właśnie rower. W tej publikacji pragnę poruszyć kwestie związane ze znaczeniem nowoczesnej technologii w naszym życiu, jakością poruszania się rowerem z naciskiem na tzw. rower miejski i szeroko rozumianym bezpieczeństwem, mobilnością. Tekst ten powstał w dużej mierze jako relacja z kilkunastu przeprowadzonych obserwacji oraz wywiadów wykonanych z napotkanymi rowerzystami

w okolicy popularnych traktów i dróg rowerowych. Rozmówcy chętnie odpowiadali na przygotowane przeze mnie pytania, które miały na celu wysondowanie bieżącej sytuacji komunikacyjnej na podstawie udzielonych odpowiedzi, a także uzyskanie dodatkowych, spontanicznych spostrzeżeń uzyskanych od respondentów, reprezentujących szeroki przekrój społeczny.

ZNACZENIE ROWERU I EFEKTYWNEJ KOMUNIKACJI W MIEŚCIE

Mobilność miejska i znaczenie roweru w mieście jest bardzo duże. Za kluczowe wartości płynące z tej idei należy uznać odciążenie komunikacyjne miasta czyli zdecydowanie zmniejszenie zatorów drogowych: ponadto, wg raportu Deloitte z 2016 roku, w samych tylko 7 największych polskich miastach tracimy ponad 400 milionów złotych rocznie stojąc w korkach. Zyskujemy także wymierne korzyści zdrowotne dzięki poruszaniu się o własnych siłach na coraz świeższym powietrzu obniżając ilość pojazdów spalinowych w ruchu, uzyskujemy większą bliskość z miastem - zawsze jesteśmy blisko natury i ludzi - tego co się dzieje tu i teraz, nie musimy tracić czasu na szukanie parkingów, nie płacimy za możliwość postoju, jak i oczywiście poruszania się, jesteśmy niezależni i zadowoleni, co udziela się nam i otoczeniu, gdyż aktywność fizyczna poprawia nastrój, a dodatkowo przyczyniamy się do pozytywnych zmian w szerszej skali. Jest to obecnie też po prostu modne. Szczęśliwie, jest to zjawisko wysoce sensowne i bardzo przyszłościowe: rower wydaje się najbardziej ponadczasowym pojazdem, służącym do efektywnego transportu. Jak każdy środek komunikacji, cechują go zarówno możliwości jak i ograniczenia, jednak prawdopodobnie łączy najwięcej zalet związanych z funkcjonowaniem w dzisiejszym świecie (cechującym się zawrotnym tempem) i dbałością o zrównoważony sposób bycia. Rzecz jasna, niekiedy sytuacja wymaga tego aby użyć auta, np. taki jest charakter naszej pracy bądź przewożymy wiele ciężkich i wielkogabarytowych przedmiotów. Nie bez znaczenia są też nabierające na popularności rowery towarowe (*cargo*), które pozwalają i tę potrzebę realizować.

TECHNOLOGIA W SŁUŻBIE WSPÓŁCZESNEJ LUDZKOŚCI

W dzisiejszych czasach właściwie każdy dostrzega, jak istotny wpływ na nasze życie ma nowoczesna technologia, a co za tym idzie, wiele rozwiązań, które można zmyślnie zastosować w codziennym życiu, chociażby w przestrzeni miejskiej. Za jeden z przejawów takiej innowacyjności można uznać miejski system rowerowy, obsługiwany także za pomocą aplikacji na mobilne

systemy operacyjne. Stale widzimy, jak wiele nastąpiło zmian społecznych, które dokonały się i stale dokonują za sprawą rozwoju nowoczesnych technologii, przenikających właściwie do każdego obszaru naszego życia, a co za tym idzie - pojawiających się nowych rytuałów, automatyzmów. Posiadanie kieszonkowego urządzenia przenośnego (a co się z tym wiąże – dostępu do Internetu) jest już właściwie standardem. Według GUS w zeszłym roku ponad 84 proc. gospodarstw posiadało dostęp do globalnej sieci, z czego (w każdej grupie wiekowej) zdecydowanie najczęściej łączymy się z nią za pomocą właśnie telefonu komórkowego, smartfonu. Otwiera to wiele nowych ścieżek, perspektyw. Z jednej strony dążymy do poprawiania wydajności swojej i naszego otoczenia, wygody, komfortu. Z drugiej natomiast coraz częściej zdarza się nam zatracać w okowach oceanu informacji, coraz częściej doskwierają nam sytuacje związane z paradoksem dostępności, gdzie mnogość wyboru (tudzież nadmiar bodźców) powodują problemy decyzyjne bądź odkładanie finalizacji wielu planowanych spraw na później, a co za tym idzie – generują potrzebę bardziej ścisłej hierarchizacji potrzeb i zamierzeń. Dlatego też spotykamy się z coraz większą ilością przejawów powrotu do korzeni, czyli zwracania baczniejszej uwagi nie tylko na aspekt osobistej wygody, ale także dbałość o wspólną przestrzeń publiczną, potrzebę poszanowania i propagowania dbałości o naturę, dbałość o zdrowie oraz inne działania ekologiczne, mające na celu oszczędzanie wspólnych zasobów. Trzy dekady temu zaczął się okres, w którym byliśmy w dużej mierze wręcz zachłyśnięci trendami docierającymi do nas z zagranicy, postrzeganymi jako swoiste novum na naszym polu. Dotknęły nas też m.in. takie zjawiska, jak makdonaldyzacja (termin ukuty przez George'a Ritzera), a w dalszym ujęciu – kryzys wartości. Zaczęliśmy importować wiele aut z zagranicy, by dziś być znacznie powyżej średniej w statystykach unijnych, jeśli chodzi o ilość samochodów osobowych w przeliczeniu na mieszkańca. Nasze pojazdy nie są najnowsze, większość z nich osiągnęła już pełnoletniość, natomiast jesteśmy bardzo zmotoryzowanym narodem. Nie bez przyczyny, za sprawą między innymi tego faktu, borykamy się z dużym problemem związanym z zanieczyszczeniem powietrza, co czuć najwyraźniej w centrach zakorkowanych miast. Z drugiej jednak strony Polska jest krajem będącym w unijnej czołówce, jeśli chodzi o wysoki udział terenów wiejskich w całkowitej powierzchni. Natomiast w tych rejonach jest znacznie gorzej pod względem dostępności oferowanych połączeń komunikacji publicznej, dlatego zwłaszcza tam przydaje się inny środek transportu.

KONTEKST HISTORYCZNY ORAZ MULTIMODALNOŚĆ TRANSPORTU

W polskich miastach drugiej dekady XXI w. zaczęły się pojawiać systemy rowerów miejskich, co najbardziej się nasiliło w ostatnich pięciu latach. Oczywiście najpierw idea dotarła do większych ośrodków i aglomeracji, by następnie, w relatywnie krótkim czasie, pojawić się także w wielu innych miejscowościach na terenie kraju, których obecnie jest ponad 60. Nie byliśmy tu pionierami – warto jednak naśladować takie przykłady, jak ten, że w stolicy Holandii już 70% podróży w centrum odbywa się rowerem, a w Warszawie jest to tylko około 7% (choć ten odsetek stale rośnie). Prekursorem rowerów miejskich w Amsterdamie był Luud Schimmelpennink, który już w 1965 pomalował rowery w jednolity biały kolor i rozstawił je po stolicy Holandii. Chodzi jednak o to, aby adaptować mądre rozwiązania, nie ma potrzeby silić się na oryginalność, jeśli coś jest praktyczne i sprawdzone. Trzeba przyznać, że pojawienie się usługi rowerów miejskich powoduje niemałe ułatwienia i pomaga w przemodelowaniu niejako tradycyjnej filozofii poruszania się po mieście, zwykle z wykorzystaniem jednego środka transportu, którym często jest u nas samochód. W wielu polskich miastach faktem powoli staje się transport multimodalny, co powoduje, że każdego dnia możemy z łatwością szafować różnymi formami przemieszczania się po okolicy (w zależności od sprecyzowanych potrzeb w danej chwili), tak aby było to dla nas najbardziej efektywne, świadome i zrównoważone. Z pewnością pomagają nam w tym tzw. UTO, czyli urządzenia transportu osobistego napędzane silnikiem elektrycznym lub siłą mięśni, takie jak np. deskorolki, hulajnogi, wynajmowane rowery, czy też skutery. Wkrótce, bowiem już w przyszłym roku, to zagadnienie ma zostać uregulowane ustawą, która będzie mówiła o ograniczeniu prędkości takich pojazdów do 25 km/h, co może w pozytywnym stopniu wpłynąć na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Jednakże jednocześnie nie przewiduje się np. obowiązku rejestracji hulajnóg, gdzie tłumaczy się to analogią, że w przypadku rowerów również nie było i nie ma takiej konieczności. Można zatem spodziewać się, że przestrzeganie tych norm będzie trudno weryfikowalne przez policję. Czy jednak poza tym we współczesnej przestrzeni miejskiej – w kontekście jakości infrastruktury, dostępności mobilnych środków i kultury jazdy – wszystko jest już na takim poziomie, jaki byśmy sobie życzyli lub czy w ogóle zdajemy sobie sprawę, ile jest przestrzeni do pojawiania się nowych, pozytywnych zmian?

MOTYWACJE DO UŻYTKOWANIA ROWERÓW MIEJSKICH

Zainspirowany powrotem do Torunia, po niespełna dwuletnich perturbacjach (związanych z procesowaniem się miasta z poprzednim operatorem rowerowym z Rzeszowa oraz odwoływaniem się innych oferentów do Krajowej Izby Odwoławczej) rowerów miejskich, a także naocznie zauważalnym, nasilającym się rowerowym trendem, postanowiłem zgłębić temat, jak i również osobiście porozmawiać z mieszkańcami Torunia oraz niektórych miejscowości województwa kujawsko-pomorskiego, jak im się obecnie jeździ oraz użytkuje to, co mają w swoim zasięgu dostępne. Nie były wielkim zaskoczeniem głosy, które wskazywały na dużą radość i ulgę spowodowaną powrotem miejskich jednośladów w Toruniu: „Korzystam od początku jak się to pojawiło, czekałam na to, śledziłam te informacje”, czy „zdecydowanie mnie to zachęca, aby przerzucić się na rower na stałe, to rozsądna alternatywa dla samochodu, także w przypadku awarii prywatnego pojazdu”. Nawet częściej niż się spodziewałem spotykałem się z głosami wskazującymi na dużą aktywizację osób, które dotychczas tradycyjnym rowerem się nie poruszały: „Lubię jeździć rowerem, a swojego nie mam. Wolę rower miejski, daje mi większą swobodę wyboru środka transportu. Mogę rano wybrać się do pracy pieszo lub komunikacją miejską aby nadmiernie się nie spocić, a do domu wrócić swobodnie rowerem” lub też: „Wcześniej poruszałem się wyłącznie pieszo”, czy: „Od kiedy został uruchomiony rower miejski, to poza wyjazdami za miasto samochodu zupełnie nie używam”. Pojawiają się też konkretne deklaracje typu: „Zwykle jeździłem czysto rekreacyjnie, ale teraz od kiedy są rowery miejskie, planuję regularnie jeździć nimi na uczelni”. Można się już nawet spotkać z tym, że te rowery mogą służyć celom nie tylko wyłącznie rekreacyjno-towarzyskim, ale i zarobkowym, co potwierdzają słowa rowerzysty świadczącego dowozy w usłudze Uber Eats: „Bardzo mi to pomaga w pracy, nie mam prywatnego roweru. Korzystam z Torvelo (toruńskiego systemu rowerów miejskich) nie tylko podczas pracy jako dostawca, ale także gdy np. jeżdżę gdzieś z kolegami”.

37

ROWER MIEJSKI W LICZBACH

Warto zauważyć, że po niechlubnej przerwie w obecności rowerów ilość stacji oraz jednośladów uległy znacznemu zwiększeniu, na co m.in. zwracali uwagę mieszkańcy podczas konsultacji społecznych na temat możliwych zmian, które mogą się pojawić w nowym systemie, czyli obecnym, dostarczany przez firmę BikeU, który ma podpisaną czteroletnią umowę z Toruniem. Obecnie sieć składa się z 400 rowerów (wdrażanych sukcesywnie) i 47 stacji, z czego cztery z nich

mają charakter podwójny, ze względu na spodziewane większe zainteresowanie usługą w tych miejscach (Rynek Nowomiejski, Plac Rapackiego, Biblioteka Uniwersytecka oraz dworzec PKP Toruń Główny). W planach są także stacje patronackie, np. budowane w porozumieniu ze sklepami, firmami chcącymi umieścić na rowerach swoje reklamy oraz takimi, które chciałyby postawić pod swoim oddziałem taki punkt, promując wśród pracowników ekologiczną metodę transportu, co może być ważnym składnikiem społecznej odpowiedzialności biznesu takiego przedsiębiorstwa. Na przełomie października i września br. pojawiły się już trzy dodatkowe stacje sponsorskie w pobliżu jednych z najpopularniejszych centrów handlowych w Toruniu. Po tygodniu od uruchomienia systemu odnotowano ponad 10,5 tys. wypożyczeń i niecałe 3,5 tys. rejestracji użytkowników. Statystyki systemu są na bieżąco monitorowane i już teraz widać, że są one satysfakcjonujące, gdyż od 31 lipca br. (gdy pojawiła się usługa) do końca pierwszego tygodnia września dokonano ponad 57 tys. wypożyczeń i 8,5 tys. rejestracji w systemie. Szybki rachunek daje nam średnią ilość przejazdów w wysokości 6,7 na osobę w skali około miesiąca. Nie publikowano jeszcze bardziej szczegółowych danych, np. dotyczących tego jak wiele jest osób, dla których Torvelo już stało się głównym lub wyłącznym środkiem miejskiej komunikacji, lecz naocznie widać, że ruch jest spory, a rowery są w ruchu. Rzecz jasna, na podawaną ilość dotychczasowych użyć można wziąć pewną poprawkę ze względu na to, że z pewnością spora część użytkowników obrała strategię oddawania i ponownego zabierania roweru w innej stacji (będącej po drodze przebywanej trasy przed upływem darmowych 20 min. aby nie zostać obciążonym opłatami, co często sprawdza się w modelu miejskim). Strategia ta o tyle nie jest możliwa, gdy planujemy dalsze wycieczki, jednak przyjmuje się, że głównej ich przeznaczeniem jest poruszanie się w tkance miejskiej, a Toruń jest na tyle kompaktowym miastem, że większość podróży celowych (a nie typowo rekreacyjnych) z punktu A do B zamyka się zwykle w tych niespełna 20 min. Pojawia się też pytanie o ewentualne podwyżki, zmiany taryf w przyszłości. Idea działania rowerów miejskich, gdzie operator rowerowy funkcjonuje w zdecydowanej większości dzięki środkom z samorządów lokalnych, jest popularna; chodzi tu oczywiście o przekonanie do tego jak największą ilość mieszkańców i krzewienie idei zrównoważonego, ekologicznego transportu, odciążenie dróg, poprawę przepustowości, a nie zarabianie na nowej usłudze przez miasto. Jednak nie wszystkie gminy przybrały taki model partycypacji, czego przykładem może być krakowskie Wavelo, działające niejako na zasadzie koncesji, w której właściwie określona jest tylko minimalna ilość rowerów i stacji, gdzie miasto

dopłaca tylko po złotówce od roweru w skali miesięcznej, a resztą „martwi” się firma, która wygrała przetarg – spoczywa na niej większa odpowiedzialność, ale i perspektywa większego zysku (tym bardziej, że funkcjonuje tam model abonamentowy, co zdaniem urzędników ma skłonić mieszkańców do częstszego korzystania z roweru i uczynienia z niego głównego środka miejskiej komunikacji). Oczywiście w formule obecnie popularniejszej niż toruńska, musi występować pewien limit czasowy jednorazowej darmowej jazdy aby była dla każdego jak największa dostępność, co jest normą w pełni zrozumiałą. Co ważne, w porównaniu z poprzednim systemem znanym jako TRM (Toruński Rower Miejski) jeździć będziemy mogli przez prawie cały rok i całodobowo, za wyjątkiem okresu między świętami Bożego Narodzenia a Walentynkami. Poprzednio usługa działała od marca do listopada. To dobra wiadomość, zwłaszcza że jest wielu entuzjastów jazdy rowerem w zróżnicowanych warunkach. Pod koniec września br. pojawiły się w Toruniu także rowery ze wspomaganiami elektrycznymi w ilości dziesięciu sztuk (co jednak nie jest imponującym wynikiem, w porównaniu chociażby do metropolitalnego systemu Mevo, obejmującego co prawda znacznie większy obszar 14 gmin i 660 stacji w województwie pomorskim, ale gdzie jest dostępnych – bagatela – ponad 4000 rowerów wspomaganych elektrycznie). Trzeba dodać, że taryfikacja podczas korzystania z tego typu roweru w naszym mieście jest znacznie wyższa w porównaniu do klasycznych pojazdów, natomiast jest to bardziej konkurencyjne cenowo niż skuter, który charakteryzuje dość podobny stopień mobilności. a który także można wypożyczyć w Toruniu za sprawą innego operatora - Blinkee.

PERSPEKTYWA I BOLĄCZKI ROWERU MIEJSKIEGO

Odnosnie lokalnych uwarunkowań, istotny jest też fakt całodobowego wsparcia, świadczonego nie tylko w rodzimym języku, ale także po angielsku. Napotkany Włoch, student wymiany studenckiej z Erasmusa docenił to: „Multilingual information is very important”. Pobierać rowery do jazdy można za pomocą aplikacji mobilnej, ale także za pomocą elektronicznego panelu dostępnego przy każdej stacji: tam dodatkowo można uświadczyc język niemiecki. Już teraz jednak można zauważyć pewne problemy, które warto niwelować w przypadku toruńskiej usługi. Istnieją obawy co do wyświetlacza, którego tekst bywa trudny do odczytania, zwłaszcza przez osoby starsze. Użytkownikom nieco częściej podróżującym po kraju doskwiera kwestia braku kompatybilności systemów rowerowych w polskich miastach, czego zwykle nie można spotkać

nawet w przypadku miast obsługiwanych przez jednego operatora. Problem nie występuje w przypadku usług świadczonych przez firmę Nextbike – tam posiadając jedno konto, momentalnie wsiądziemy na rower w każdym rejonie obsługiwanym przez to przedsiębiorstwo. W przypadku toruńskich rowerów miejskich często można spotkać się też z problemami związanymi z prawidłowym ich przypięciem do stacji – zamek nie działa prawidłowo i/lub system nie rejestruje zdania pojazdu: „Sam miałem obawy by się zarejestrować, bo kolega płacił karę a był błąd systemu – naliczyli mu dobową opłatę, mimo że oddał rower o czasie”. Powszechne są też trudności z regulacją siodełek, luźne łańcuchy, niekiedy nawet urwane pedały bądź przebite opony. Rowery bywają niewidoczne przez system mimo ich licznej obecności. Z drugiej strony bardzo problematyczny bywa ich całkowity brak na danej stacji, co zdarza się często, zwłaszcza na bardziej popularnych stacjach jak np. ta przy ul. Bażyńskich czy ul. Gagarina, co jest ważnym sygnałem dla operatora, stawiającego tu od niedawna swoje kroki, mającego jednak doświadczenie płynące z wielu innych polskich lokalizacji, w tym także z okolicznej Bydgoszczy. Co prawda stacja jest więcej niż kilka lat temu, ale nie ma możliwości pozostawienia roweru w dowolnej lokalizacji, co jest możliwe w niektórych miastach. Bezsprzecznie, podniosłoby to wygodę użytkownika korzystających z usługi. Nie sugeruję tu oczywiście pozostawiania jednośladów samopas np. na środku jezdni tzn. łamiąc przepisy ruchu drogowego, tak jak to robią niektórzy użytkownicy elektrycznych hulajnóg, niejednokrotnie stwarzając tym niebezpieczeństwo. Ponadto wszyscy powinniśmy dbać o właściwy stan rowerów: Nasz operator co prawda nie udostępnił szczegółowych statystyk, lecz przedstawiciel mówi, że już teraz skala dewastacji jest bardzo duża, nie spotykana obecnie w innych miastach. Być może, gdyby każdy użytkownik zgłaszał zauważone mankamenty to łatwiej byłoby zidentyfikować sprawców, lecz większości użytkowników zależy na szybkim przemieszczeniu się i preferują po prostu znalezienie na stacji roweru w lepszym stanie. Firma Nextbike jednak pokazała, że można zachęcać ludzi do raportowania problemowych sytuacji, udostępniając wygodny formularz zgłoszeniowy dostępny pod adresem <https://zglosrower.pl/>. Warto wspomnieć tu o teorii wymiany w wydaniu Petera Blaua, w której wprowadził on pojęcie normy wymiany sprawiedliwej. Gdy stosunek nagród i kosztów można uznać za zrównoważony to zmniejsza się ryzyko sytuacji agresywnych. Warto dbać o rowery i zgłaszać ewentualne problemy, wówczas zmniejsza się ryzyko spotkania problematycznej sytuacji budzącej frustrację przy stacji (im więcej osób będzie respektowało takie postawy).

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Podobnie warto być konsekwentnym poruszając się w ruchu drogowym – szanować przepisy i każdego uczestnika by doprowadzić do tego, że każdy będzie czuł się bezpiecznie i nie stosować „ryzykownych wyjątków”. Należy zawsze pamiętać o tym, że jeśli wszyscy będziemy żyli zgodnie z literą prawa drogowego, tak wszystkim będzie się żyło lepiej, a jeśli mamy ewentualne zastrzeżenia co do obowiązującej sytuacji – zgłoszmy to odpowiednim interesariuszom, organom. Prowadźmy dyskurs i dialog, zachowując odpowiednią, cywilizowaną drogę działania. Wiadomym jest, że funkcjonują różne stereotypy na temat poszczególnych grup użytkowników ruchu drogowego, jednak wiadomo też, że konflikt będzie się tylko przedłużał, gdy każda ze stron będzie miała rozległe cele, czy też będzie niski stopień zgodności w odniesieniu do celów konfliktu (o czym mówił Lewis Coser w twierdzeniu o trwaniu konfliktu). Tym nadrzędnym celem powinna być współpraca. Do tego dochodzą oczywiście inne kwestie, z pewnością istotne nie tylko na lokalnym poletku, jak te związane np. z dobrymi drogami dla rowerów (DDR), czy też całą szerszej rozumianą tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagającą współpracy i stałego myślenia o wszystkich otaczających nas użytkownikach przestrzeni; a także dążenie do całkowitej minimalizacji zachowań cechujących się przejawem brawury i braku kultury. Wszystkie te zagadnienia mają istotny wpływ na jakość naszego życia, poczynając od takich spraw jak właśnie bezpieczeństwo, przez komfort i ekologię, aż po zdrowie. Nie da się ukryć, że na swojej codziennej drodze rowerzyści są narażeni na wiele zagrożeń, zwłaszcza w terenach miejskich, zurbanizowanych. Szczęśliwie spotyka się takie głosy samoświadomości, jak: „Uważam, że jestem równorzędnym uczestnikiem ruchu, mam swoje ograniczenia, ale i swoje oczekiwania”. Nie zamierzam tu oczywiście gloryfikować żadnej z grup, bo uciekłbym w abstrakcję. Jednak nietrudno zauważyć, że auta często nie ustępują pierwszeństwa, nie wykazują się wystarczającą uważnością (np. w trakcie skręcania na skrzyżowaniach), kierowcy niedostatecznie często patrzą w lusterka, a to, że na szerokiej arterii zatrzymało się dla nas jedno auto, często nie oznacza, że inne, na pasie obok, również nam ustąpi. Być może bardziej powszechna obecność lusterek w rowerach mogłaby mieć sens aby co chwilę nie musieć się odwracać; a jednocześnie przecież przy skrzyżowaniach trzeba komunikować ręką o swoich zamiarach, co nie jest ani komfortowe, ani bezpieczne, jednak prawdopodobnie nie każdy ma taką możliwość: „W moim przypadku nie znajdzie to zastosowania, bo jestem w takiej pozycji, że musiałbym mieć je bardzo mocno wysunięte albo do góry, albo w bok żeby widzieć, ale są też takie miejsca, gdzie bezpieczniej byłoby w ogóle nie jechać na rowerze i to jest też

problemem, mimo tego że mam uszy i oczy dookoła głowy i wydaje mi się, że potrafię bezpiecznie jeździć”. Pojawiają się też postulaty tego rodzaju, że kask powinien być obowiązkowy zarówno dla rowerzystów i dla pieszych, którzy poruszają się w okolicy dróg dla rowerów. O ile to pierwsze jest zrozumiałe (choć nie jest jeszcze wystarczająco przebite do świadomości społecznej), o tyle to drugie może być raczej postulatem z natury wyłącznie idyllicznych. Mówi się także o wprowadzeniu obowiązkowych polis odpowiedzialności cywilnej dla rowerzystów, gdy będzie ich jeszcze więcej na naszych drogach. Niebagatelną kwestią doskwierającą wszystkim jest również nagminne parkowanie bez zachowania przepisowych 10 m od przejścia dla pieszych, co bardzo ogranicza widoczność i komfort poruszania się, drastycznie przy tym zwiększając niebezpieczeństwo zdarzenia drogowego. Za chlubny przykład można tu uznać Szczecin, gdzie podjęto walkę z tym zjawiskiem, a nawet zrobiono to w sposób kreatywny i mądrze wykorzystujący dostępną przestrzeń, nie ograniczając się do samych słupków (które bywają w wielu miejscach konieczne, ale są w pewnym sensie objawem bezsilności i potwierdzeniem, że ciężko w pełni skutecznie walczyć z łamiącymi przepisy). W Grodzie Gryfa zastosowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu, pełniące funkcję stojaków rowerowych. Początkowo program objął 30 skrzyżowań, dało to 200 nowych miejsc do parkowania jednoślądów, a środki na realizację zagwarantował rządowy program ograniczania przestępczości i społecznych zachowań pn. „Razem bezpieczniej”, podczas którego zadbano też o kampanię edukacyjną.

INFRASTRUKTURA DROGOWA

Toruńska infrastruktura rowerowa obejmuje obecnie 108 km. Lokalni cykliści jednak nie są odosobnieni w swoich bolączkach - borykają się z takimi problemami, jak np. częste przecinanie się dróg dla rowerów z traktami pieszymi, czy za wysokie krawężniki, np.: „Przy ul. Grudziądzkiej są stare DDR z kostki, a każdy wjazd do działki, na każdą posesję to są krawężniki, jeździ się jak na MTB”. Przykładów można mnożyć. Warto wprowadzać wyspy – progi - mogą być i z łagodnym najazdem, a znacznie poprawiają bezpieczeństwo; a także weryfikować wyprofilowanie skrzyżowań: „Działają to na kierowców i oni wtedy bardziej wiedzą, że może pojawić się rowerzysta. Poza tym łuki na wielu skrzyżowaniach są zbyt łagodne, powinny one być bardziej zacieśnione, wtedy kierowca bardziej zwolni i będzie większa szansa na dostrzeżenie rowerzysty”. Ostatnio tematem, który urósł do rangi ogólnopolskiego, były niezbyt zrozumiałe szykany dla rowerzystów na osiedlu Rubinkowo. Rozwiązanie spotkało się też ze sprzeciwem stowarzyszenia Rowerowy Toruń, które od lat działa na rzecz mądrego rozwoju tema-

tyki rowerowej, organizując m.in. cykliczne „rowerowe masy krytyczne” (podczas ostatniej, sierpniowej, wzięło udział około 450 cyklistów, gdzie tym razem tematem nadrzędnym było propagowanie odblasków, oświetlenia jako bardzo istotny aspekt poruszania się na drodze). Jak powiedział jeden z moich rozmówców: „Każdy powinien być oświetlony, ale to każdy: nawet psy”. Niejednokrotnie napotyka się także na drogowe ubytki, co bywa zmartwieniem, zwłaszcza w miejscach, gdzie nie ma dróg dla rowerów i należałoby poruszać się jezdnią: „Jeśli jest dziura to muszą znacznie zwolnić, odbijam od krawężnika, ale nie jest to komfortowe nawet na szerokiej arterii, bo tam auta poruszają się szybciej”. Warto wspomnieć w tym miejscu, że Toruń jako jedno z wielu miast między 2012 a 2014 r. był partnerem witryny NaprawmyTo.pl, gdzie można było zgłaszać wszelkie problemy zauważone w mieście, m.in. właśnie te związane z infrastrukturą (nadal można zobaczyć, że zgłoszeń było sporo). Mimo że użytkowanie tego modułu nie było drogie, gdyż był to koszt 120 zł miesięcznie, zrezygnowano z tego. W 2016 r. w miejskim Budżecie Partycypacyjnym pojawił się podobny projekt, który jednak przegrał z takim, jak m.in.: „Szlakiem murali patriotycznych”. W 2017 r. poszukiwano wykonawcy dla podobnej realizacji, jedna ze śląskich firm miała podjąć się tego zadania za kwotę niespełna 30 tys., ale sprawa stanęła w miejscu z nieustalonych przyczyn. Jeden z lokalnych entuzjastów rowerowych opublikował interaktywną mapę, dzięki której możemy filtrować ścieżki pod względem typu drogi, dominującej nawierzchni i jej jakości: <https://torun.onthe.bike/>. Pozytywnymi przykładami infrastruktury rowerowej w Toruniu są takie elementy, jak np. zadaszone i monitorowane wiaty rowerowe, obecne np. przy dworcu PKP Toruń Główny, Dworcu Autobusowym i przy niektórych centrach handlowych. Doceniane jest także wprowadzenie tzw. kontraruchu na niektórych ulicach Starego Miasta: wpływa to pozytywnie na bezpieczeństwo i umożliwia łatwiejsze przemierzanie tego neralgicznego, zabytkowego obszaru.

ZRÓŻNICOWANIE ROWERYSTÓW

Należy pamiętać też o tym, że rowerzyści są środowiskiem dość zróżnicowanym i dzielą się np. na tych jeżdżących po jezdni (nawet gdy jest droga rowerowa) oraz takich, którzy wszędzie jeżdżą po chodniku, ze względu na niepewność swoich umiejętności i obawę przed „silniejszymi” użytkownikami ruchu, czyli pojazdami silnikowymi. Dlatego wielu z nich jest zadowolonych, że większość DDR jest ulokowanych bliżej chodnika niż jezdni (co nie jest jednak komfortowe dla najmniej chronionych uczestników, czyli pieszych). Wygląda to zwykle w ten sposób: Piesi boją się jakichkolwiek poruszających się pojazdów w ich otoczeniu bo muszą mieć

stale wzmożoną czujność, lecz mimo wszystko zawsze muszą ją posiadać - zwłaszcza, że np. rowery bywają niesłyszalne i poruszają się szybko, a niektórzy rowerzyści boją się samochodów i pojawiają się często tam, gdzie ich być nie powinno. To też prosty mechanizm psychologiczny, „strach przed większym”. Gdyby jednak każdy poruszał się przepisowo, zapewne byłoby mniej takich rozbieżności w opinii. Z kolei kwestia poruszania się rowerzystów po chodniku tam, gdzie nie ma ścieżki rowerowej, niezbyt często jest weryfikowana przez policję; chyba że mają miejsce tematyczne akcje, wtedy bywa także, że cykliści są poddawani kontroli trzeźwości.

SYTUACJA W NIEKTÓRYCH OKOLICZNYCH MIEJSCOWOŚCIACH

Rozmawiając z rowerzystami w mniejszych miejscowościach, jak np. Żnin czy Brześć Kujawski, słychać mniej utyskiwań na współistnienie z innymi użytkownikami ruchu, występuje np. mniej problemów związanych z ustępowaniem pierwszeństwa. Jednak należy pamiętać o znacznie mniejszej ilości miejsc, gdzie możliwe byłyby takie zachowania. Niejednokrotnie dróg dla rowerów jest mało lub pojawiają się one dopiero przy wylocie z miasta, a jeśli już są, to przebiegają przy bardzo ruchliwej drodze z tranzytem (Żnin), bywają też niejasno oznakowane – nie zawsze wiadomo, który pas jest dla kogo, brakuje poziomych oznaczeń (Brześć Kuj.). Ciekawostką jest wprowadzony pilotażowo we Włocławku w sierpniu rower miejski, powstały dzięki budżetowi obywatelskiemu. Początkowo przeznaczono do dyspozycji 50 rowerów i 6 stacji, a jedna z nich, o najmniejszym zainteresowaniu, będzie mogła co miesiąc zmieniać swoją lokalizację (podwykonawcą jest Orange). Według obserwacji podczas wizyty we Włocławku, system nie budzi obecnie dużego zainteresowania. Być może to kwestia szerszej promocji i przekonania się mieszkańców do systemu, co da nadzieję na jego rozwój. Prawdopodobnie gdyby od początku było więcej lokalizacji, mogłoby to spowodować znacznie częstsze użycie, jednak sporą zaletą jest możliwość zostawiania jednoślada poza dedykowaną strefą, co wiąże się z drobnymi, ale jednak dodatkowymi, opłatami.

Podsumowując, rower miejski jest bardzo istotnym elementem zrównoważonego rozwoju transportu i świetnym przejawem gospodarki współdzielenia, będącej cały czas relatywnie nowym modelem relacji ekonomiczno-społecznych. Czekamy na bardzo ciekawy czas i mamy szansę, aby nasz główny środek komunikacji był wysoce mobilny, szeroko dostępny i prowokował do dalszego rozwoju idei miast inteligentnych. Należy jednak dążyć do tego, aby był jeszcze bardziej popularny w Polsce, traktując ten sposób komunikacji priorytetowo, jeśli chodzi lokalną i krajową politykę.

CITY BIKE SYSTEM AND CYCLING INFRASTRUCTURE AS A CHALLENGE FOR URBAN SPACES

SUMMARY

The essay deals with the bicycle issues in the modern cities, with the particular emphasis on Toruń, a beautiful Polish city situated in Kuyavian-Pomeranian Voivodeship. There's the city bike system considered in the work as well as the bicycle infrastructure and the relationships between cyclists and another traffic users. There're many problematic areas observed and shown in the thesis. The attention is paid to the correlation between the development of modern technologies and the modern urban mobility idea that is effective, ecological and economical. There are also comparisons to other systems found in Poland and the situation in smaller cities contained in the essay. The attention is also paid on the shared mobility service and shared economy idea which are very prospective issues.

Keywords: sharing economy, cycling infrastructure, smart cities, shared mobility, city bikes, sustainable development



Krzysztof Bąk

Badacz społeczno-rynkowy. Z Toruniem związany od urodzenia, żywo zainteresowany życiem miasta. Praca w terenie i wykorzystywanie obserwatorskiego zmysłu to jego żywioł. Entuzjasta nowych technologii. Uwielbia odkrywać nowe miejsca i przemierzać górskie szlaki.