**ROWERY KONTRA COVID**

**Choć może to zabrzmieć dziwnie, powoli przyzwyczajamy się do życia „w towarzystwie” wirusa covid-19. I szukamy sposobów na połączenie bezpieczeństwa z poluzowaniem najbardziej rygorystycznych ograniczeń. „Nowa normalność”, która nas czeka, nie będzie dokładnie tym samym stanem co przed pandemią. W niektórych aspektach to nawet dobrze. Dużo powszechniejsze wykorzystanie pracy zdalnej, większe zaangażowanie technologii w edukacji, nawyki w zakresie higieny czy zachowanie ostrożności i dbanie o zdrowie to na pewno mogą być pozytywne zmiany. Trochę nieoczekiwanie w kontekście pandemii triumf święci też… rower.**

Ze względów bezpieczeństwa wiele osób unika transportu zbiorowego – liczba pasażerów tramwajów, autobusów czy metra spadła w niektórych miastach aż o 60-70 procent. Nawet jeśli pracowaliśmy zdalnie, od czasu do czasu musieliśmy przemieszczać się po najbliższej okolicy – choćby do sklepu. Rower jest w tym celu idealny, a do tego pozwala łatwo zachować dystans społeczny i bezpieczeństwo. Funkcjonując wcześniej trochę na obrzeżach całego systemu transportu miejskiego, rower nagle stanął w świetle jupiterów i stał się tego systemu bardzo pożądanym elementem.

„W Paryżu władze miasta zdecydowały o utrzymaniu funkcjonowania rowerów miejskich w czasie narodowego lock downu zapewniając bezpłatne przejazdy np. lekarzom czy pracownikom kluczowych infrastrukturalnych zakładów, którzy musieli pracować” – mówi Jordi Cabanas z firmy Moventia, która należy do konsorcjum operującego największy w Europie system rowerów miejskich Velib Métropole w stolicy Francji – „Spadek przejazdów w czasie ogólnokrajowego lock downu był ogromny, prawie 70%. Ale po zakończeniu powszechnej kwarantanny zainteresowanie rowerami wręcz eksplodowało! Osiągnęliśmy najwyższy poziom przyrostu abonentów i wykorzystania pojazdów w całej historii – 400 tysięcy nowych użytkowników i codziennie ponad 200 tysięcy wypożyczeń!”

Po dobrych doświadczeniach z wykorzystaniem rowerów w początku pandemii, Paryż szybko zdecydował o mocnym wsparciu dla jednośladów i wytyczył aż 650 (!) km nowych dróg rowerowych – w wielu wypadkach przekształcając czasowo część jezdni i oddając bicyklom całkowicie jeden z pasów ruchu. Nowy Jork zamknął dla ruchu 160 km ulic w centrum, oddając je pieszym i rowerzystom. Popularność jednośladów była tak duża, że… zabrakło ich w sklepach! W Pekinie zainteresowanie rowerami miejskimi skoczyło o ponad 150% zmuszając władze miasta do szybkiego zwiększenia ich liczby. Glasgow i Edynburg zrezygnowały z opłat za rowery miejskie i uczyniły je bezpłatnymi. W stolicy Wielkiej Brytanii ogłoszono z kolei program „Streetspace for London”, który szybko tak przekształcił ulice miasta, aby przyjąć dziesięciokrotny wzrost liczby rowerzystów. Podobnie stało się między innymi w Mediolanie, Brukseli, Bogocie, Meksyku czy Melbourne.

W Helsinkach rowery miejskie startują zazwyczaj 1 kwietnia. „W tym roku z powodu pandemii miasto zwróciło się do nas o uruchomieniu systemu wcześniej” – mówi Cabanas – „Powszechne korzystanie z rowerów zostało uznane za niezbędne dla przeciwdziałania masowym zarażeniom i najbezpieczniejsze rozwiązanie, które ma zastąpić inne środki transportu publicznego jak autobus, tramwaj czy metro, bo w ich przypadku przejazdy spadły o ponad 70%. Rozpoczęliśmy sezon w połowie marca. W kwietniu i maju użytkowanie było o ok. 30% niższe niż w 2019, ale to ciągle spadek niższy od pozostałych środków transportu miejskiego”.

Czy te zmiany będą trwałe? Czy zmienimy nawyki? To bardzo możliwe. Władze Nowego Jorku przypominają, co wydarzyło się po strajku pracowników transportu miejskiego w 2005 r. oraz po huraganie Sandy w 2012 r. Oba zdarzenia poważnie zakłóciły funkcjonowanie systemu metra i zwiększyły ruch rowerowy w mieście w sumie o około 20%. Te wzrosty utrzymały się na stałe.

Częściowo nie dobrowolna, a wymuszona masowa przesiadka na rower, przyniosła dobre efekty nie tylko jako element walki z rozprzestrzenianiem wirusa. Centre for Research on Energy and Clean Air podaje, że dzięki dużemu spadkowi zanieczyszczenia powietrza (głównie pyłem zawieszonym PM10 i dwutlenkiem azotu) w kwietniu w skali Europy z zmarło z powodu chorób dróg oddechowych ok. 11 tys. osób mniej, a w Polsce – ok. 770 osób mniej. (W ciągu roku smog zabija w naszym kraju ok. 45 tys. ludzi). Oczywiście spada też liczba wypadków drogowych, których np. w Polsce w 2019 roku śmiertelną ofiarą padło prawie 3 tys. osób.

Nic dziwnego, że władze wielu europejskich miast wcale nie zamierzają traktować „pro-rowerowych” zmian jako czasowych i rezygnować z nich po uporaniu się z pandemią. W Nowym Jorku postanowiono od przyszłego roku wprowadzić opłaty za wjazd do niektórych części Manhattanu. W Londynie opłata za wjazd do centrum właśnie została podniesiona aż 30%, do 15 funtów. Władze Paryża ogłosiły, że do 2024 roku KAŻDA droga w stolicy Francji ma być przyjazna rowerzystom. Powstał też projekt takiego przeorganizowania lokalizacji urzędów i instytucji oraz centrów handlowych czy usługowych, aby w każdej dzielnicy najważniejsze sprawy dało się załatwić w odległości „maksymalnie 15 minut” od domu. Mediolan ogłosił, że latem przekształci 35 km ulic w ścisłym centrum na rzecz przestrzeni rowerowej i spacerowej. Punktem docelowym, w kierunku którego podążają obecnie masowo europejskie miasta, jest sytuacja jaką udało się osiągnąć w Amsterdamie – więcej mieszkańców porusza się tu rowerem (35%) niż samochodem (22%).

Zmiany dzieją się nie tylko na poziomie miast – także w skali całych krajów. Premier Wielkiej Brytanii Boris Johnson ogłosił dwa tygodnie temu narodowy program wspierania i promowania pieszych i rowerzystów. W ciągu 5 lat długość ścieżek rowerowych ma się podwoić. Ruszy system szkolenia z jazdy na rowerze w szkołach, ale także dla zainteresowanych dorosłych. Planowane są nawet dopłaty (50 funtów) na naprawę roweru, który stoi nieużywany w garażu czy na strychu. Co ciekawe, jako uzasadnienie dla kosztującego ponad 2 mld funtów programu brytyjski rząd wskazuje… oszczędności. Dzięki promocji rowerów państwo zaoszczędzi nie tylko na kosztach leczenia covid, ale także wydatkach służby zdrowia związanych z chorobami spowodowanymi otyłością czy smogiem. Francja natomiast wprowadziła „pakiet zrównoważonej mobilności” który pozwala m.in. firmom zwracać pracownikom do 400 euro rocznie za dojazd do pracy ekologicznymi metodami. Państwo sfinansuje też lekcje jazdy, ale także darmowe przeglądy i proste naprawy jednośladów (do 50 euro). Włoski rząd z kolei ogłosił dopłaty przy zakupie nowych rowerów (do 70%, maksymalnie 500 euro). Program będzie kosztował ok. 125 mln euro i jest skierowany do mieszkańców większych miast (ponad 50 tys). Rząd Kanady w ubiegłym tygodniu przeznaczając na walkę z wirusem i przeciwdziałanie zarażeniom kolejne fundusze (33 mld dolarów), skierował je do samorządów wskazując jako najważniejsze cele przystosowanie szkół i placówek opieki oraz rozbudowę infrastruktury rowerowej (np. bezpiecznych ścieżek).

Oczywiście Polacy nie są wyjątkiem na tle Europy i także masowo zwrócili się w kierunku rowerów. Z badania BIG InfoMonitor nad popularnością „ekonomii współdzielenia” (sharing economy) w Polsce wynika, że najczęściej wynajmujemy pokoje w czasie urlopu (22% Polaków) a na drugim miejscu – właśnie rowery (13%). Najświeższe dane GUS mówią, że produkcja rowerów wzrosła o ponad 40 proc. w stosunku do 2019 r. i notuje rekordowy poziom od lat. Z kolei ubezpieczyciel ERGO HESTIA poinformował niedawno, że w ostatnich miesiącach ponad 3-krotnie wzrosła liczba osób wybierających zamiast samochodu zastępczego… rower na własność.

Kilkanaście dni temu, pod koniec lipca, badanie przeprowadziło także Polskie Stowarzyszenie Rowerowe. Co piąty ankietowany ocenił, że jeździ rowerem częściej niż przed rokiem, 45% Polaków planuje w wakacje wycieczki na dwóch kółkach, a 41% wybiera rower chętniej (!) niż inne środki transportu. Także lider polskiego rynku rowerów miejskich – Nextbike – informuje regularnie od czasu wznowienia działania po lock downie o dobrych wynikach nowych rejestracji i ilości wypożyczeń w kolejnych miastach.

Niektóre polskie miasta reagują na ten trend. Władze Gdańska zaprezentowały pakiet rozwiązań „Gdańsk Mobilny”, w którym planują m.in. zmniejszyć ruch samochodowy na wybranych trasach, wytyczyć dodatkowe drogi rowerowe wzdłuż najważniejszych przelotowych tras czy zastosować gdzieniegdzie priorytet dla ruchu pieszego. Z kolei samorządowcy w Gdyni przeznaczyli 50 tys złotych na udzielenie dofinansowań na zakup rowerów cargo dla małych biznesów. Pojazdy takie są ciche i proekologiczne, a ich użytkowanie przyczynia się do ograniczenia korków. Władze Krakowa zdecydowały, że kosztem jezdni powstanie jeszcze przed końcem wakacji 7 km dodatkowych dróg dla rowerów, a w niektórych miejscach poszerzone zostaną chodniki. W Poznaniu powstanie zaś na ważnej trasie nowy buspas, a przy okazji piesi odzyskają chodnik, przy którym nie będzie można parkować.

W Krakowie już w 2014 r. mieszkańcy w referendum domagali się budowy ścieżek i infrastruktury rowerowej. Zagrożenie pandemią zmobilizowało władze miasta do działania – w ramach tzw. Tarczy dla Mobilności nastąpił przegląd stanu tras rowerowych, szybkie uzupełnianie luk i połączeń między już istniejącymi ciągami. Tam, gdzie potrzebne są większe inwestycje, zostały one zaplanowane niebawem. W przyszłym roku ma także ruszyć system rowerów miejskich (3 tys pojazdów) a celem w horyzoncie kilku lat jest 10-procentowy udział jednośladów w transporcie miejskim. Niedawno miasto ogłosiło akcję „Handshake” wzorowaną na Monachium – zorganizuje bezpłatne przeglądy stanu technicznego rowerów, których celem jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców wybierających podróżowanie jednośladem.

W Katowicach właśnie dobiegła końca budowa dwóch dróg rowerowych na południu miasta o łącznej długości 4,4 km, a już za kilka dni rusza przygotowanie dwóch kolejnych, w centralnej i północnej części, o łącznej długości 2,4 km. W sumie Katowice przeznaczą na wspomniane inwestycje ponad 8 mln zł. Prezydent Katowic Marcin Krupa komentuje: „Do tematu rowerów podchodzimy systemowo. Traktujemy je jako środek nie tylko rekreacji, ale też transportu. Dlatego poza rozbudową dróg rowerowych kładziemy także nacisk na rozwój sieci rowerów miejskich. W 2015 r. testowaliśmy 3 wypożyczalnie – dziś jest już ich 82, a docelowo będzie 150“.

Wrocław już 10 lat temu postawił sobie ambitny plan osiągnięcia w 2020 udziału rowerów w ruchu miejskim na poziomie 15%. I mimo, że to się nie w pełni udało, w 2018 został uznany za najbardziej przyjazne rowerzystom miasto w Polsce. Na tę dobrą ocenę wpływ miało nie tylko łącznie ponad 1100 km tras i ulic przyjaznych rowerzystom, ale także drobniejsze – a ważne! – działania: obniżenie krawężników czy dużo stojaków rowerowych (ponad 15 000). Sukcesywnie rozwijany jest też Wrocławski Rower Miejski (2065 pojazdów, 200 stacji).

Te działania samorządowców przyniosą im owoce już niedługo, bo z pewnością w „nowej normalności” transport miejski będzie wyglądał inaczej niż dotychczas. Boimy się i unikamy zbiorowisk (słusznie). Z tego względu staramy się unikać tramwajów czy autobusów. Ilość pasażerów komunikacji zbiorowej spada tak drastycznie, że kolejne miasta są zmuszane do redukowania połączeń, likwidacji, skracania lub łączenia tras i zmniejszania częstotliwości przejazdów. Dotknęło to na przykład Poznań, Warszawę, Toruń, Szczecin, Bydgoszcz, Kraków. Trzeba szukać innych rozwiązań i rower może tu odegrać istotną rolę.

„Rower miejski jest bezpieczniejszą alternatywą dla przejazdów metrem, autobusem, tramwajem, taksówką czy wypożyczonym samochodem. Dostrzegło to wiele metropolii w Europie” – pisał w liście do Premiera Mateusza Morawieckiego prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski, kiedy rząd zdecydował o zablokowaniu rowerów municypalnych. I zwracał uwagę, że rower miejski jest nie tyle narzędziem rekreacji, co alternatywą dla transportu zbiorowego. A w dobie zagrożenia koronawirusem zredukowanie liczby pasażerów w autobusach czy tramwajach powinno być priorytetem.

Co musi się stać, aby naprawdę rowery odegrały większą rolę w transporcie miejskim? Jordi Cabanas z hiszpańskiej firmy Moventia, odpowiedzialny za rozwój rynku rowerów miejskich, mający blisko 20 lat doświadczenia i kilkadziesiąt z sukcesem uruchomionych systemów na koncie, wskazuje na trzy decydujące czynniki: infrastrukturę, integrację z całym systemem transportu miejskiego oraz dostępność i wygodę.

Po pierwsze – infrastruktura. Z badania "Polacy na dwóch kółkach" na zlecenie Nationale-Nederlanden, wynika, że blisko trzy czwarte użytkowników dwóch kółek stara się jeździć głownie po ścieżce rowerowej. Gęstość i długość dróg dla rowerów w wyraźny sposób będzie więc korelowała ze skłonnością do przesiadki na rower. Potwierdza to przywoływane już badanie Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego - 63% polskich rowerzystów za kluczową dla bezpieczeństwa uważa rozbudowę infrastruktury. Wśród czynników obniżających poziom bezpieczeństwa, połowa badanych wskazała brak ścieżek rowerowych a 30% ankietowanych – ich złe zaprojektowanie. Najgorzej oceniono oświetlenie ścieżek (34% negatywnych ocen), długość tras (32% negatywnych ocen), bariery utrudniające jazdę (31% negatywnych ocen).

Po drugie – dobra integracja i rozplanowanie. Jeśli rower ma odgrywać ważną rolę, musi być traktowany jako element całego systemu transportu miejskiego, co oznacza przemyślenie i zaplanowanie całości i wyznaczenie zadań dla każdego środka transportu, a następnie odpowiednie rozlokowanie np. hubów przesiadkowych. Ale integracja oznacza także odpowiednią politykę co do kosztów, biletów, opłat – szczególnie w przypadku miast z systemem rowerów municypalnych. Trzeba zapewnić elastyczność i wybór różnych możliwości – np. wspólne opłaty i bilety czy abonamenty (dzienne, tygodniowe a nawet miesięczne czy roczne).

Po trzecie – dostępność i wygoda. Nie każdy może używać roweru, szczególnie na dłuższym dystansie, bazując na sile mięśni. Znakomicie można jednak zwiększyć dostępność do dwóch kółek dla mniej sprawnych mieszkańców stawiając na rowery elektryczne. Zwiększą one zasięg podróży średnio z 5 do 10 km i otwierają szansę dla osób wcześniej z używania jednośladów wykluczonych.

„Nowoczesnym trendem i z pewnością rozwiązaniem we właściwym kierunku jest traktowanie całej miejskiej komunikacji jako zintegrowanej całości, czyli tzw. Mobility As A Service (MaaS). Cała podróż - niezależnie od użytych środków transportu, przesiadek itd. – staje się jakby jedną usługą. Odpowiednia aplikacja wybiera najlepsze i najdogodniejsze połączenia, obsługuje całość płatności itd.” – dodaje Jordi Cabanas – „Tak to już zaczyna wyglądać w najbardziej zaawansowanych systemach na świecie. I z pewnością tą drogą pójdą kolejne miasta”.