

Francuskie przemiany mobilne (II) Rowerowa reaktywacja

Utworzono: czwartek, 24, październik 2013 07:48 Agnieszka Serbeńska



Rower postrzegany był jako środek komunikacji biednej części społeczeństw. Powszechnie dojeżdżali na nich robotnicy do fabryk lokowanych na obrzeżach miast. Jednak w miarę rozwoju motoryzacji i wzrostu zatłoczenia ulic jazda rowerem w mieście stawała się coraz bardziej niebezpieczna. Rowerzyście więc na długi czas zniknęli z krajobrazu miejskich ulic. Obecne polityki transportowe miast stawiają na pogodzenie potrzeb ruchowych różnych środków komunikacji, preferując jednak te metody przemieszczania się, które są najefektywniejsze ekologicznie i energetycznie, oraz podnoszą poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rowerzyści zatem powrócili, a ich udział w ruchu drogowym dynamicznie wzrasta.

Kolebką roweru jest Francja. Prototyp roweru powstał już w 1790 roku; jego konstruktorem był Made de Sivrac. Nad jego konstrukcją pracowało potem jeszcze wielu inżynierów. Sto lat później rower przypominał już znany nam współcześnie jednośląd. Warto w tym miejscu przypomnieć, że zapaloną cyklistką, zarówno rekreacyjnie jak i w dojazdach do pracy, była Maria Skłodowska-Curie.

W przypadku Francji impulsem do reaktywacji ruchu rowerowego stały się wydarzenia polityczne. Pod koniec 1995 roku we Francji podjęto próbę przeprowadzenia reformy ubezpieczeń społecznych. Dochodziło wówczas do strajków. Na przykład w Paryżu fala strajkowa unieruchomiła transport zbiorowy, włącznie z metrem. Wówczas wszyscy przesiedli się do samochodów, co wywołało gigantyczne korki uliczne. Część więc obywateli zaczęła poruszać się do pracy pieszo, inni zaś dojeżdżali do pracy rowerami. W ten sposób wielu ludzi, dotąd korzystający z rowerów w weekendy, dostrzegło jego zalety w codziennym przemieszczaniu się.

Rozwój ruchu rowerowego przyhamowywał jednak brak dla nich odpowiednich dróg.

Francuskie przemiany mobilne (II) Rowerowa reaktywacja

Utworzono: czwartek, 24, październik 2013 07:48 Agnieszka Serbeńska

Dlatego w 1996 roku, kiedy parlament francuski obradował nad ustawą o czystości powietrza i racjonalnym wykorzystywaniu energii (zw. LAURE), postanowiono w jej przepisach wprowadzić obligatoryjny obowiązek budowy infrastruktury rowerowej przy każdej miejskiej inwestycji czy remoncie drogowym. Uznano, że rower jest doskonałą alternatywą dla motoryzacji, ponieważ służy zachowaniu czystego powietrza oraz oszczędza naturalne źródła energii. Uchwalona ustawa o racjonalnym użytkowaniu energii z 1996 roku zaleciła ograniczenie używania samochodów oraz podkreśliła prawo pieszych i rowerzystów do przestrzeni publicznej. Ustawa ponadto wprowadziła obowiązkowe planowanie miejskiej przestrzeni i mobilności.

Warto dodać, że już w 1982 roku, kiedy uchwalano ustawę o prawie dostępności do transportu (LOTI), wprowadzono równocześnie zalecenie, by budować infrastrukturę rowerową, ponieważ są nią zainteresowani rowerzyści. W ten sposób w tamtym czasie chciano zapobiec całkowitemu wygaśnięciu zainteresowania podróżami rowerem. W 1982 roku wiedziano więc, że samochody są problemem, ale nie brano wówczas jeszcze pod uwagę roweru jako ich istotnej alternatywy. Zmiana nastąpiła z czasem. Ponad dziesięć lat później ruch rowerowy zaczęto uwzględniać w politykach transportowych jako zasadniczy w strukturach miejskich podróży.

Paryż udrażniając swój transport musiał się zmierzyć z jeszcze jednym problemem. Obligatoryjne budowanie dróg dla rowerów przy okazji remontów i przebudów tras komunikacyjnych było niewystarczające, by zapewnić ciągłość i spójność sieci ścieżek rowerowych. Budowana pojedynczymi odcinkami sieć rowerowa przypominała raczej ser szwajcarski. Należało więc do rozwoju komunikacji w mieście przyjąć inne podejście, a w nim postawić na równoczesny rozwój komunikacji tramwajowej i rowerowej. Tej zmianie podejścia sprzyjała właśnie polityka rządu.

Na początku obecnego tysiąclecia rząd Francji zachęcił do rozwoju komunikacji tramwajowej. Przyznawał na to granty. Miasta o te środki mogły ubiegać się w trybie konkursowym. Przy tym zyskiwały dodatkowe punkty, gdy w zgłaszanych projektach uwzględniały ruch rowerowy. Chodziło o to, by tworzyć warunki do przesiadania się z roweru na tramwaj.

Początek obecnego tysiąclecia przyniósł Francji jeszcze jedną istotną dla polityki mobilności regulację prawną: ustawę tzw. SRU. Przyjęta w 2001 roku ustawa przyczynia się do tworzenia spójnego miasta i miasta tzw. krótkich dystansów. Czyni to poprzez uporządkowanie i uściślenie procesów planowania przestrzennego z planowaniem ruchu (odpowiednia hierarchizacja dokumentów planistycznych). Ponadto poza ograniczeniem ruchu samochodów regulacja ta również wprowadziła zalecenia co do ograniczenia parkowania na miejskich ulicach.

We Francji można mówić o swego rodzaju powiązaniu procesów rozwoju komunikacji tramwajowej i rowerowej. Tamtejsze miasta dość szybko dostrzegły, że

Francuskie przemiany mobilne (II) Rowerowa reaktywacja

Utworzono: czwartek, 24, październik 2013 07:48 Agnieszka Serbeńska

te rodzaje komunikacji dają w wyniku ich łączenia najlepsze efekty. I to nie tylko w sensie usprawnienia podróży po mieście. W tym przypadku chodzi też o rozwiązania inżynierskie, w których udostępnia się przestrzeń publiczną obu rodzajom ruchu przy właściwym pogodzeniu potrzeb i specyfik tych podróży. Na przykład udostępniając torowiska w ulicach dla ruchu rowerów.

W tej chwili do miana francuskich miast rowerowych - zarówno pod względem udziału tego ruchu w ogóle podróży, jak też w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych - pretendują dwa miasta: Strasburg i Bordeaux. W przypadku tej drugiej aglomeracji należy zaznaczyć, że do rozwoju ruchu rowerowego przyczyniły się tam... tramwaje. Otóż, mieszkańcy Bordeaux zaprotestowali przeciwko budowie metra. Zgromadzone więc środki inwestycyjne władze miasta przeznaczyły na budowę tras tramwajowych. Rozpoczęto równocześnie budowę trzech linii, co zamieniło miasto w wielki plac budowy. W ramach rekompensaty za uciążliwości w poruszaniu się po mieście władze miasta zaczęły rozdawać swoim mieszkańcom rowery, by mogli sprawniej omijać uliczne wykopy. Bordeaux jest więc miastem, w którym najszybciej i w najkrótszym czasie wzrósł ruch rowerowy. Jest więc przykładem zmian w państwie, w którym samochód przez wiele lat stał na piedestale.

Agnieszka Serbeńska

Materiał powstał w oparciu o wystąpienie Oliviera Schneidera z Francuskiej Federacji Użytkowników Rowerów, podczas Konferencji VELOKRAKÓW nt. polityki rowerowej miast, która odbyła się w Krakowie 20 września 2013 r.