

Analiza wyników ankiety

Funkcjonowanie systemu transportu rowerowego w Warszawie

Ankieta internetowa została przeprowadzona na podstawie kwestionariusza umieszczonego na stronie SISKOM: <http://siskom.waw.pl/trasy-rowerowe-w-warszawie.htm>. Ankieta była ogólnodostępna dla wszystkich użytkowników internetu, jednak głównie promowana była w środowiskach zainteresowanych tematyką transportowo – rowerową, poprzez rozsyłanie informacji o niej za pomocą maili i umieszczeniu informacji na innych portalach.



Ankieta była dostępna przez około miesiąc i w tym czasie wypełniło ją 521 osób. Poniżej przedstawiam szczegółowe informacje o grupie respondentów, którzy wzięli udział w badaniu.

Struktura wieku oraz płci wśród badanych odpowiada strukturze społeczności miejskiej w Polsce. Ankiety w zdecydowanej większości wypełnili ludzie młodzi (84%). Pozostała część respondentów, czyli ludzie powyżej 36 roku życia stanowi zaledwie 16% ankietowanych. Taki rozkład wiekowy wynika przede wszystkim z założeń przyjętych w stosunku do sposobu doboru próby badanej, sposobu przeprowadzenia ankiety (internet) i tematyki samej ankiety.

Płeć

<i>Płeć</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Kobieta	83	16
Mężczyzna	438	84
Ogółem	521	100

Wiek

<i>Wiek</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
15 – 25	163	31
26 – 35	276	53
36 - 45	54	10
46 – 55	19	4
powyżej 55	9	2
Ogółem	521	100

Wykształcenie

<i>Wykształcenie</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Podstawowe	6	1
Zasadnicze zawodowe	8	2
Średnie	151	29
Policealne	23	4
Licencjat/ Inżynier	69	3
Wyższe	264	51
Ogółem	521	100

Ponad połowa badanych posiadała wykształcenie wyższe. Prawie 29% badanych deklarowała wykształcenie średnie lub policealne. Tak wysoki odsetek ludzi z wyższym wykształceniem jest charakterystyczny dla ludzi młodych mieszkających w mieście.

Grupa społeczno - zawodowa

<i>Wykształcenie</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Właściciel prywatnej firmy	46	9
Pracownik administracyjno-biurowy	84	16
Pracownik fizyczny	6	1
Emeryta lub rencista	4	1
Specjalista z wyższym wykształceniem	195	37
Uczniowie i studenci	136	26
Inna grupa społeczno-zawodowa	50	10
Ogółem	521	100

Osób aktywnych zawodowo znajduje się w populacji badanej 7%. Emeryci i renciści stanowią 1% respondentów, natomiast uczniowie i studenci tworzą grupę 26% próby. Potwierdza to charakter badanej populacji. Są to przede wszystkim ludzie młodzi i aktywni zawodowo.

GLÓWNE WNIOSKI Z BADAŃ

- Prawie wszyscy ankietowani posiadają własny rower (92%) ;
- Prawie wszyscy, którzy posiadają rower (97% badanych) jeżdżą na nim przede wszystkim w sezonie (tzn. w okresie wiosenno-letnim);
- Ponad połowa badanych korzysta z roweru dla celów rekreacyjnych i zdrowotnych (56%) oraz sportowych. W codziennym życiu - dojazd do pracy lub szkoły, jazda po zakupy - rower wykorzystuje 30%
- 42% badanych uznaje, że najważniejsze ułatwienie dla rowerzystów stanowią ścieżki rowerowe;
- Aż 60% badanych najchętniej dojeżdżałoby do miejsca pracy lub nauki na rowerze. Kolejne miejsca zajmuje transport publiczny (20%). Dopiero na trzecim miejscu wymieniono samochód,
- Dla 72% ankietowanych osób wybudowanie ścieżki rowerowej może skłonić do wyboru roweru jako sposobu dotarcia do miejsca pracy lub nauki;
- Zdecydowana większość badanych - aż 94% uważa, że budowa ścieżek rowerowych to zadanie władz samorządowych i , że powinny one zwiększyć nakłady finansowe na ten cel;
- Prawie połowa (46%) respondentów popiera aby wydatki na ścieżki rowerowe odbywały się kosztem nakładów na drogi samochodowe.

STRESZCZENIE wyników ANKIETY

Popularność roweru w grupie badanej

Ponad 92% badanych respondentów posiada własny rower.

Czy posiadasz rower? (tabela uwzględnia zarówno właścicieli własnego roweru, jak również współużytkowników rowerów dzielonych z innymi członkami rodziny)

<i>Płeć</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Tak	507	97
Nie	14	3
Ogółem	521	100

Użytkowanie roweru

Większość (97%) badanych deklaruje posiadanie przynajmniej jednego roweru. W tej grupie użytkowników roweru znalazły się osoby posiadające własny rower (92%) i osoby posiadające dostęp do roweru w gospodarstwie domowym, w którym mieszkają (5%). Pozostała grupa badanych to użytkownicy, którzy nie dysponują własnym rowerem i nie korzystają z infrastruktury rowerowej. Jest to zaledwie 14 ankietowanych osób - 3% badanej populacji.

Tylko 17% badanych deklaruje, że w sezonie jeździ na rowerze codziennie (są to najczęściej osoby młode i aktywne). Największą grupę rowerzystów stanowią ci, którzy jeżdżą w sezonie „kilka razy w tygodniu” (48%) i „kilka razy w miesiącu” (24%). Wśród osób, które wcale nie jeżdżą na rowerze w sezonie, bądź jeżdżą sporadycznie przeważają oczywiście osoby starsze i stanowią około 11% ankietowanych.

Jak często jeździsz na rowerze?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Codziennie	89	17
Kilka razy w tygodniu	251	48
Kilka razy w miesiącu	126	24
Kilka razy w roku	42	8
Dawno temu nie pamiętam	3	3
Wcale	0	0
Ogółem	521	100

W ankiecie internetowej podobnie jak w ankiecie przeprowadzanej ręcznie respondentów podzielono na aktywnych i biernych. Głównym kryterium było, kiedy ostatni raz jeździli oni na rowerze.

Rodzaj rowerzystów

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Aktywni rowerzyści	478	88
Bierni rowerzyści	45	11
Ogółem	521	100

Jak pokazują wyniki, zdecydowana większość ankietowanych to osoby aktywnie korzystające z roweru i infrastruktury rowerowej (88%). Użytkownicy „bierni” to zaledwie 45 osób z 521.

Do jakich celów służy Ci rower?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Do celów rekreacyjnych/zdrowotnych	487	48
Do uprawiania sportu	177	18
Dojeżdżam nim do szkoły/pracy	212	22
Jeżdżę nim na zakupy	75	8
Trudno powiedzieć, bo zbyt rzadko jeżdżę na rowerze	18	2
Inny	16	2
Ogółem	985	100

Aż 48% respondentów wskazało rekreację jako główny cel do jakiego wykorzystują rower. Zaskakuje dość wysoki odsetek ludzi korzystających z roweru jako środka transportu do szkoły albo pracy. Takiej odpowiedzi udzieliło 22% ankietowanych i jest ich więcej niż ludzi, którzy wykorzystują rower w celach sportowych. Jest to bardzo pozytywne zjawisko dobrze rokujące na przyszłość. Ankietowani postrzegają jazdę na rowerze już nie tylko jako sposób na miłe spędzenie wolnego czasu ale jako integralną część ich codziennego życia

Rower w Warszawie

Główne zalety roweru w Warszawie?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Szybki	270	35
Omija korki	188	24
Rekreacja/ Sport	180	23
Ekonomiczny	64	8
Ekologiczny	34	4
Zdrowy	22	3
Dostępny	15	2
Ogółem	773	100

Ankietowane osoby (35%) uważają, że największą zaletą roweru w Warszawie jest jego „szybkość” – czyli możliwość szybkiego przemieszczania się na krótkich dystansach, na których jest bezkonkurencyjny. Możliwość swobodnego poruszania się po Warszawie –

omijanie korków - ceni sobie 24% badanej grupy. Niewiele mniej bo 23% za uważa, że ważną zaletą roweru w Warszawie, jest możliwość wykorzystania go w celach rekreacyjno-sportowych. Respondenci doceniają również ekonomiczność poruszania się rowerem (8%), to że jest ekologiczny (4%) i zdrowy (3%). Zaledwie 15 osób zwróciło uwagę na dostępność roweru jako środka transportu jako jego największą zaletę (2% odpowiedzi).

Główne przeszkody w poruszaniu się rowerem po Warszawie?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Brak ścieżek	367	46
Kiepski stan infrastruktury rowerowej	234	29
Ruch samochodowy	122	15
Piesi na ścieżkach	33	4
Zanieczyszczenie	12	2
Brak bezpiecznej możliwości pozostawienia roweru	10	1
Złodzieje	5	1
Ogółem	783	100

Brak ścieżek rowerowych to największa przeszkoda w poruszaniu się rowerem w Warszawie dla prawie połowy (46%) badanych osób. Wiąże się z tym również stan w jakim znajduje się infrastruktura rowerowa. 29% ankietowanych uznała, że fatalny stan ścieżek i istniejącej infrastruktury jest kolejną ważną przeszkodą w poruszaniu się po Warszawie. Kolejne utrudnienia to duży ruch samochodowy, w którym zmuszeni są się poruszać i korzystający ze ścieżek piesi (4%). Dla badanych osób (1%) dużo mniejsze znaczenie ma bezpieczeństwo roweru (złodzieje) i brak miejsc gdzie można go zostawić. Widocznie przyzwyczajeni do obecnej sytuacji traktują taki stan jako smutną codzienność i nie zniechęca ich to do korzystania w Warszawie z roweru.

Bezpieczeństwo

Czy Warszawa jest bezpiecznym miastem dla rowerzystów, zachęcającym do korzystania z roweru?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	4	1
Raczej tak	35	7
Nie mam zdania	59	11
Raczej nie	220	43
Zdecydowanie nie	197	38
Ogółem	515	100

Zdecydowana większość respondentów (81%) uważa, że Warszawa jest miastem niebezpiecznym dla rowerzystów, przy czym aż 38% uznaje to miasto za zdecydowanie niebezpieczne. Główne czynniki decydujące o takich odpowiedziach to duże natężenie ruchu samochodowego, niebezpieczni kierowcy stwarzających zagrożenie dla rowerzystów, poprzez niebezpieczną jazdę. Na odpowiedzi respondentów duże znaczenie ma także słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa, brak możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu publicznym i brak ciągłości układu ścieżek rowerowych, która zmusza do poruszania się w ruchu ulicznym. Zaledwie 8% ankietowanych uznało Warszawę jako miasto bezpieczne, jednak z udzielonych odpowiedzi wynika, że są to użytkownicy raczej rzadko i w celach rekreacyjnych, poruszający się rowerem po mieście.

Miejska infrastruktura dla rowerzystów – oceny i opinie

Czy uważasz, że w Warszawie są ułatwienia dla rowerzystów?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Ścieżki rowerowe	296	42
Stojaki dla rowerów	109	15
Odpowiednie oznakowanie	69	10
Nie wiem trudno powiedzieć	53	7
Nie ma ułatwień	103	15
Inne	76	11
Ogółem	706	100

Dla prawie połowy ankietowanych (42%) największym ułatwieniem dla rowerzystów w Warszawie są istniejące ścieżki rowerowe, jednak dla większości ich sieć jest zdecydowanie niewystarczająca. Aż 74% ankietowanych na pytanie o ilość i jakość ścieżek odpowiedziało, że jest ich zdecydowanie za mało, a kolejne 22% odpowiedziało – „raczej nie”. Czyli zaledwie niewielki procent badanych uznał, że Warszawa ma dobrze rozwiniętą i wystarczającą sieć rowerową.

Powstałe w ostatnich latach udogodnienia takie jak stojaki rowerowe i oznaczenia szlaków są dostrzegalne tylko dla 25% respondentów.

Dla 22% badanych stan istniejący jest odbierany jako nie przynoszący ułatwienia, w tym większa część nie zauważa żadnych ułatwień dla rowerzystów w Warszawie.

Czy sieć rowerowa w Warszawie jest wystarczająca?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	2	0
Raczej tak	9	2
Nie mam zdania	8	2
Raczej nie	115	22
Zdecydowanie nie	387	74
Ogółem	521	100

Ponad połowa respondentów uważa, że warszawskie ścieżki rowerowe są mało przydatne i niskiej jakości. Decyduje o tym przede wszystkim stan techniczny ścieżek, ich lokalizacja i brak ciągłości, która wpływa na swobodę jazdy. Dość duża grupa ankietowanych (35%) nie miała zdania na temat jakości i przydatności warszawskich ścieżek rowerowych. Dla grupy 13% badanych ścieżki rowerowe są przydatne i dobrej jakości. Podobnie jak w przypadku pytań o bezpieczeństwo są to użytkownicy korzystający z roweru bardzo rzadko i tylko poruszający się po ścieżkach w celach rekreacyjnych na obrzeżach miasta .

Jak oceniasz przydatność i jakość warszawskich ścieżek rowerowych?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Bardzo wysoko	15	3
Wysoko	47	10
Ani nisko ani wysoko	184	35
Nisko	184	35
Bardzo nisko	91	17
Ogółem	521	100

Jak oceniasz stan techniczny warszawskich ścieżek rowerowych?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Bardzo wysoko	2	0
Wysoko	111	21
Ani nisko ani wysoko	248	48
Nisko	120	23
Bardzo nisko	40	8
Ogółem	521	100

Zaskakujące jest, że prawie połowa respondentów nie potrafi określić stanu technicznego warszawskich ścieżek rowerowych. Co ciekawsze zdania na ten temat dla pozostałej grupy badanych są podzielone. Dla 21% ścieżki są w dobrym stanie, a 31% ocenia ich stan jako niski, w tym 8% jako bardzo niski. Takie odpowiedzi odzwierciedlają

stan warszawskich ścieżek rowerowych. Najczęściej nowopowstałe ścieżki prezentują się bardzo dobrze, natomiast po tych wykonanych kilka i kilkanaście lat temu często strach się poruszać.

Czy uważasz, że system transportu rowerowego jest zintegrowany z transportem miejskim?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	0	0
Raczej tak	44	9
Nie mam zdania	94	18
Raczej nie	191	37
Zdecydowanie nie	191	37
Ogółem	100	100

Większość ankietowanych osób (74%) uważa, że transport rowerowy nie jest zintegrowany w żaden sposób z transportem publicznym co jest dla nich dużą przeszkodą i ograniczeniem. Brak jest miejsc gdzie rowerzysta ma możliwość bezpiecznej i wygodnej zmiany środka transportu. Zaledwie 9% badanych uważa, że takie rozwiązania są w Warszawie.

Dla prawie połowy ankietowanych (46%) głównymi trasami rowerowymi można spokojnie dostać się na obrzeża Warszawy i tam korzystać z roweru w celach rekreacyjnych i sportowych. Spory procent badanych (28%) ma odmienne zdanie. Dla nich brakuje dobrych połączeń aby bezpiecznie i bez problemów np. z centrum Warszawy dostać się w okolice Lasku Kabackiego, gdzie mogliby oddawać się jeździe w celach rekreacyjnych.

Czy uważasz, że główne trasy rowerowe powiązane są z trasami rekreacyjnymi?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	13	2
Raczej tak	226	44
Nie mam zdania	132	26
Raczej nie	117	23
Zdecydowanie nie	28	5
Ogółem	100	100

Rower jako środek transportu – dojazd do pracy

Respondenci zapytani o środek transportu, którym najchętniej by dojeżdżali do pracy lub szkoły deklarują, że najchętniej do tego celu wykorzystywali by rower, aż 60%. Na kolejnym miejscu prawie egzekwo znalazł się transport miejski (20%) i samochód (19%).

W jaki sposób najchętniej dojeżdżał(a) byś do pracy/szkoły?

<i>Płeć</i>	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Samochodem	99	19
Rowerem	310	60
Transportem miejskim	102	20
Innym	10	2
Ogółem	521	100

Aż 72% ankietowanych uważa, że wybudowanie ścieżki rowerowej spowoduje, że zaczną oni dojeżdżać do pracy lub szkoły na rowerze. Jest to przeważająca opinia, gdyż zaledwie niewielki procent nie ma na ten temat zdania, a dla 11% osób, które jeżdżą na rowerze, wybudowanie ścieżek rowerowych nie spowoduje zmiany dotychczasowego środka transportu na rower.

Czy budowa wygodnej i bezpiecznej ścieżki rowerowej spowoduje, że będziesz dojeżdżał(a) do szkoły/pracy rowerem?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	242	46
Raczej tak	137	26
Nie wiem	45	9
Raczej nie	55	11
Zdecydowanie nie	42	8
Ogółem	521	100

Działania na rzecz popularyzacji roweru jako środka transportu

Dla prawie wszystkich badanych (98%) oczywisty jest fakt, że należy poprawić i rozbudować istniejącą infrastrukturę rowerową w Warszawie. Jednocześnie ankietowani uważają, że powinno się zwiększyć nakłady na ten cel. Nieliczne głosy sprzeciwu nie mają wpływu na obiegową opinie, że warszawscy rowerzyści chcą jeździć po ścieżkach rowerowych, ale bezpiecznych i wygodnych.

Czy jesteś za poprawą infrastruktury rowerowej w Warszawie?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	492	94
Raczej tak	20	4
Nie wiem	4	1
Raczej nie	5	1
Zdecydowanie nie	0	0
Ogółem	521	100

Prawie połowa (49%) respondentów jest w stanie ograniczyć przywileje kierowców samochodów, kolejne 27% „raczej” popiera takie zmiany. Przeciwna takim rozwiązaniem jest grupa 11% badanych osób, przy czym dla 9% jest to sytuacja niedopuszczalna.

Czy popierasz poprawę infrastruktury rowerowej gdyby odbywało się to kosztem udogodnień dla samochodów?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	255	49
Raczej tak	143	27
Nie wiem	26	5
Raczej nie	51	11
Zdecydowanie nie	40	9
Ogółem		100

Według respondentów władze miasta podczas planowania wydatków na transport w Warszawie, powinny najwięcej pieniędzy (45%) przeznaczyć na ułatwienia i rozwój transportu publicznego. Wydatki na ułatwienia dla samochodów osobowych według badanych powinny stanowić 27% budżet, a wydatki na komunikację rowerową 23%.

Jak najlepiej podzielić pieniądze wydawane na transport w Warszawie?

	<i>Procent</i>
Transport publiczny	45
Ułatwienia dla samochodów osobowych	27
Ułatwienia dla komunikacji rowerowej	23
Inne	5
Ogółem	100

Czy uważasz, że istnieje polityka planowania i rozbudowy przebiegu głównych i zbiorczych tras rowerowych?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	7	1
Raczej tak	48	9
Nie wiem	113	22
Raczej nie	226	43
Zdecydowanie nie	127	24
Ogółem	521	100

Zdecydowana większość ankietowanych uważa, że w Warszawie nie ma polityki planowania i rozbudowy tras rowerowych. Zaledwie 10% grupa przebadanych osób ma odmienne zdanie i zauważa, że coś się dzieje pod tym względem w stolicy.

Rzeczywistość i doświadczenia ubiegłych lat powoduje, że ponad połowa badanych nie widzi szans na poprawę w najbliższym czasie polityki transportowej Warszawy. Jednak wśród badanych znalazły się także osoby, dla których przyszłość niesie możliwość poprawy i zmiany obecnego stanu.

Czy uważasz, że w najbliższych latach zmieni się w Warszawie polityka transportowa dotycząca rowerów?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	10	2
Raczej tak	90	17
Nie wiem	148	28
Raczej nie	224	43
Zdecydowanie nie	49	9
Ogółem	521	100

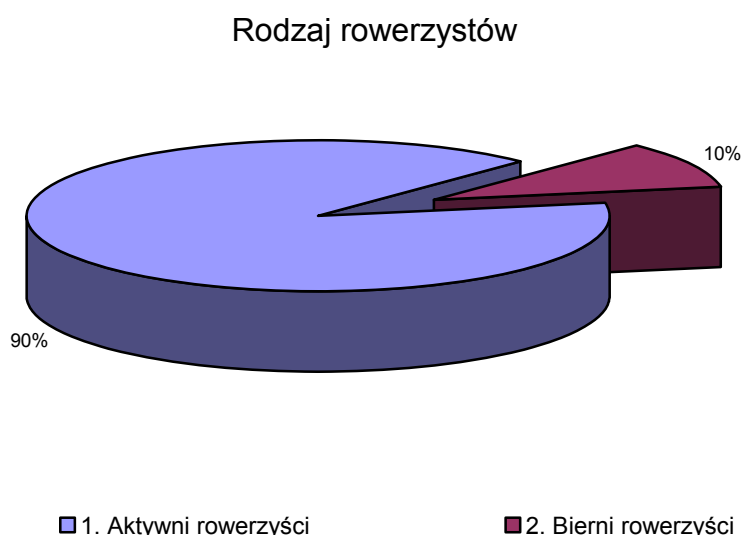
Czy uważasz, że przy projektowaniu nowych ścieżek rowerowych w Warszawie zachowywane są standardy europejskie?

	<i>Odpowiedzi</i>	<i>Procent</i>
Zdecydowanie tak	11	2
Raczej tak	83	16
Nie wiem	139	27
Raczej nie	133	26
Zdecydowanie nie	155	30
Ogółem	521	100

Jeśli chodzi o stosowanie i przestrzeganie standardów europejskich to zdania jak powyżej były raczej zgodne. Dla ponad połowy rowerzystów (56%) takich standardów się nie stosuje podczas projektowania i wykonania ścieżek w Warszawie. 27% nie miało na ten temat zdania, a grupa 18% uważa, że jednak projektanci ścieżek i szlaków rowerowych kierują się w czasie swojej pracy europejskimi wytycznymi.

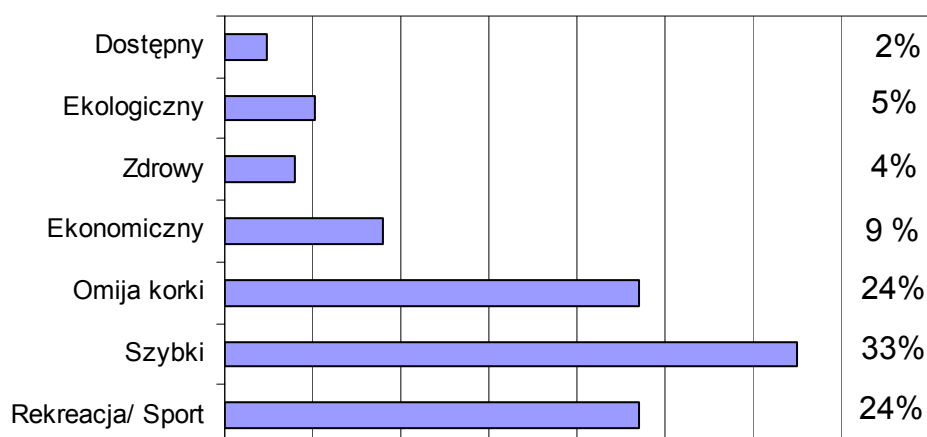
Funkcjonowanie systemu transportu rowerowego w Warszawie z perspektywy użytkowników - Wnioski

Zdanie o infrastrukturze rowerowej i oczekiwania użytkowników zdecydowanie różnią się od opinii władz miasta. Zdaniem użytkowników, idealne miasto dla rowerów to miasto z rozwiniętą i ciągłą siecią ścieżek rowerowych i elementami, które tworzą infrastrukturę tj. stojaki rowerowe, parkingi rowerowe, itp. To miasto bezpieczne gdzie można wygodnie i zgodnie z przepisami poruszać się wszędzie tam gdzie chcemy. Jest to bardzo ważne gdyż z przeprowadzonych badań wynika, że aż 90% ankietowanych zalicza się do grupy „aktywnych” rowerzystów, którzy co najmniej kilka razy w tygodniu (lub miesiącu) poruszają się rowerem po Warszawie. Właśnie ta grupa użytkowników rowerów ma największe oczekiwania i to ich zdanie ma największe znaczenie.



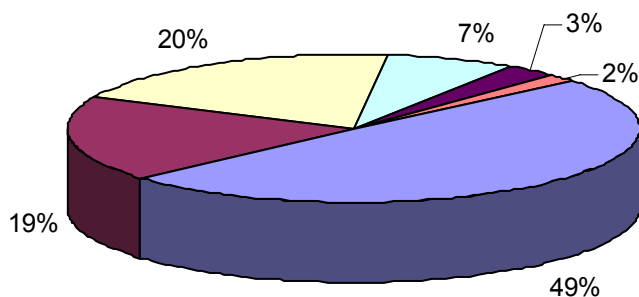
Zalety poruszania się rowerem po Warszawie są oczywiste. Jest to środek transportu ekologiczny, zdrowy, ekonomiczny, nie hałasuje, zajmuje niewiele przestrzeni i wymaga bardzo skromnej infrastruktury. A co najważniejsze jest szybki i bezkonkurencyjny w mieście na dystansie do 5 km. Takie połączenie niezwykle korzystnych cech powoduje, że rower jest bardzo interesującym środkiem transportu zarówno dla samych użytkowników jak i dla ludzi odpowiedzialnych za zarządzanie transportem w Warszawie. Zainteresowanie jakim jest obdarzony sprawia, że przy odpowiedniej polityce może stać się bardzo poważną alternatywą dla samochodu i znaczącym uzupełnieniem transportu publicznego w stolicy.

Główne zalety roweru w Warszawie



Na dzień dzisiejszy rower wykorzystywany jest przede wszystkim w celach rekreacyjno – zdrowotnych. Wykorzystują go zarówno dzieci i dorośli, ludzie młodzi i osoby starsze. Głównie tego powodu to brak dobrze rozwiniętej sieci dróg rowerowych. Warszawa cały czas jest na etapie „planowania” nowych ścieżek i przebiegu tras, niestety na tym się tylko kończy.

Wykorzystanie roweru w Warszawie

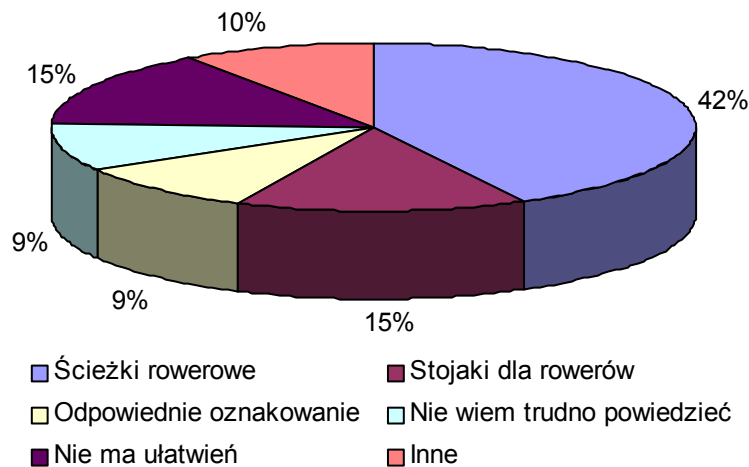


- Do celów rekreacyjnych/zdrowotnych
- Do uprawiania sportu
- Dojeżdżam nim do szkoły/pracy
- Jeżdżę nim na zakupy
- Trudno powiedzieć, bo zbyt rzadko jeżdżę na rowerze
- Inny

Ścieżki rowerowe to największe ułatwienie dla warszawskich rowerzystów. Jest to jednak ułatwienie pozorne, ponieważ jest ich zdecydowanie za mało aby mogły tworzyć przyjazną sieć rowerową, którą można by się swobodnie poruszać po Warszawie.

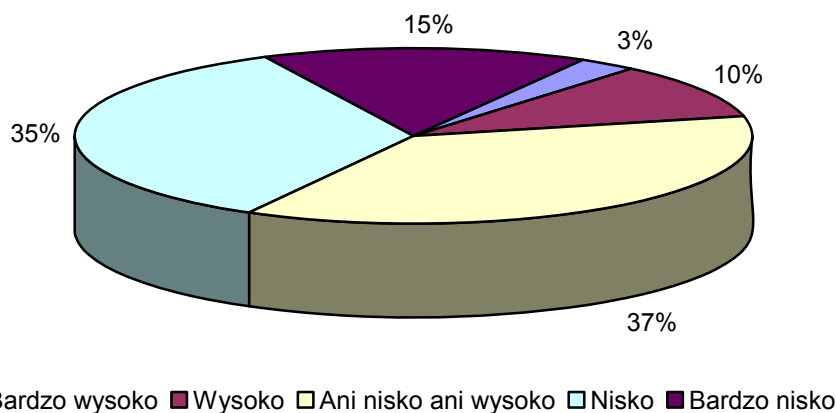
Dodatkowo brak miejsc, gdzie można bezpiecznie zostawić rower pogłębia to odczucie.

Ułatwienia dla rowerzystów w Warszawie



Ścieżki rowerowe, które mogą być największym ułatwieniem, jednocześnie postrzegane są jako słaby element infrastruktury rowerowej, że nie wspomnę o innych jej elementach, które są prawie niezauważalne i w żaden odczuwalny sposób nie poprawiają komfortu korzystania z roweru w Warszawie. Zaczniemy od tego, że ilość ścieżek jest niewystarczająca. W stosunku do potrzeb i zainteresowania jest ich zdecydowanie za mało, a ich jakość i stan techniczny pozostawia wiele do życzenia. Warszawskie ścieżki są w stanie, który często powoduje, że rowerzyści zamiast wybierać poruszanie się ścieżką wolą korzystać z chodników i ulic.

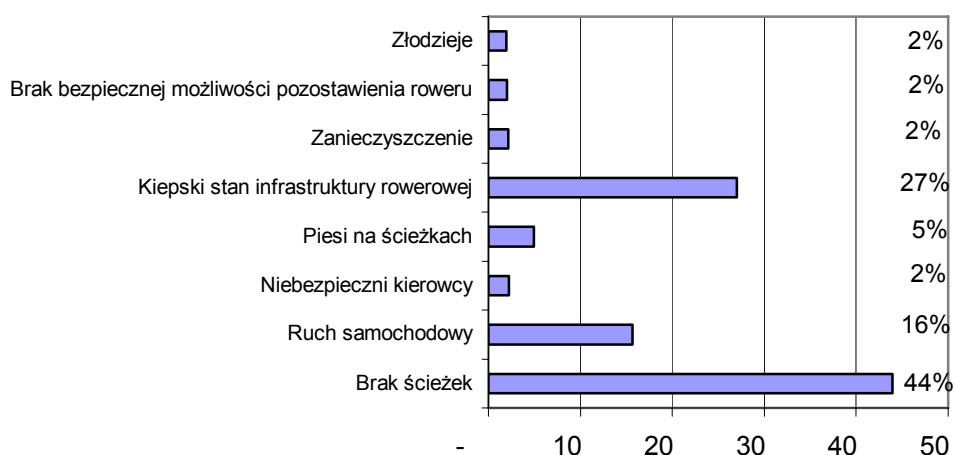
Przydatność i jakość warszawskich ścieżek rowerowych



W tym momencie błędne koło się zamyka. Brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej

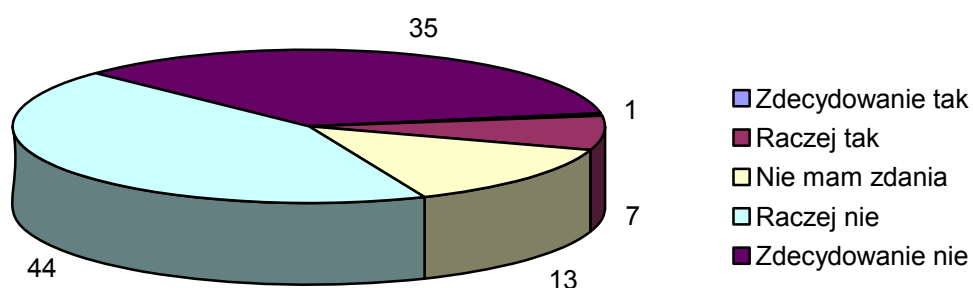
a dokładnie brak bezpiecznych ścieżek rowerowych, którymi można by poruszać się po Warszawie i ich kiepski stan techniczny powoduje, że duża część rowerzystów przenosi się na drogi. Bardzo duże natężenie ruchu samochodowego i obecność na drodze wielu kierowców, stwarzających zagrożenie dla rowerzystów, poprzez niebezpieczną jazdę obniżają komfort jazdy i stwarzają zagrożenia dla ich zdrowia. Korzystanie z chodnika nie poprawia sytuacji, tu z kolei zagrożenie stwarzają nierozważni piesi.

Główne przeszkody w poruszaniu się rowerem po Warszawie



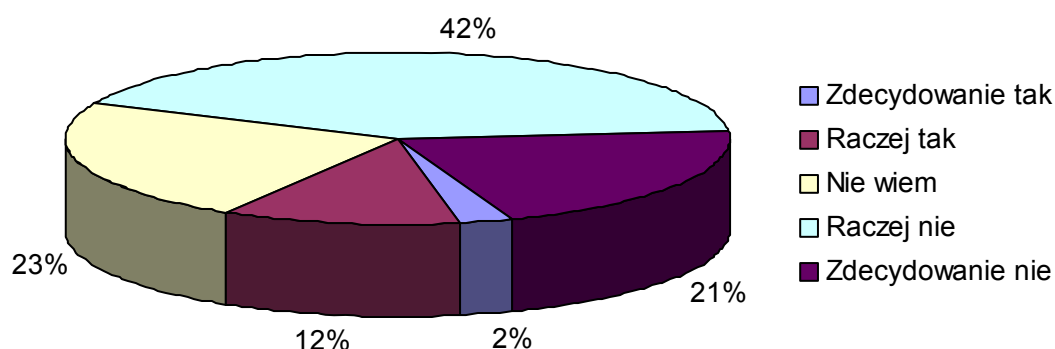
Kiepska infrastruktura, kradzieże i dodatkowo brak możliwości swobodnego pozostawienia roweru w mieście sprawiają, że Warszawa jest miastem niebezpiecznym dla rowerzystów. Jak łatwo zauważyć, wszystkie pozytywne i negatywne skutki determinowane są przez stan i jakość warszawskich ścieżek rowerowych. Tam, gdzie tworzą spójny i dobry pod względem technicznym układ odczucia użytkowników są zupełnie inne niż w miejscach, gdzie ścieżki są jedynie „na papierze” a rowerzyści pozostawieni samym sobie. Potwierdzają to badania, które przeprowadzono wśród Warszawiaków. Na pytanie: „Czy budowa wygodnej i bezpiecznej ścieżki rowerowej spowoduje, że będziesz dojeżdżał(a) do szkoły/pracy rowerem? – zdecydowana większość ankietowanych odpowiedziała, że tak. Rower wskazywany jest też jako najchętniej widziany środek transportu w życiu codziennym. Jeśli jednak prace związane z tworzeniem i rozbudową warszawskiej infrastruktury będą przebiegały tak jak dotychczas to niestety te deklaracje pozostaną jedynie deklaracjami.

Czy Warszawa jest bezpiecznym miastem dla rowerzystów,
zachęcającym do korzystania z roweru?



Warszawska infrastruktura rowerowa jest bardzo źle oceniana zarówno pod względem technicznym jak i pod względem integracji. Transport rowerowy nie jest zintegrowany z transportem miejskim, co jest dla użytkowników dużą przeszkodą i ograniczeniem. W Warszawie brakuje miejsc gdzie można by się swobodnie przesiąść z roweru do pociągu, autobusu czy metra. Ci bardziej wytrwali i bardziej zdesperowani próbują swoich sił, ale mimo wszystko drobne udogodnienia typu, możliwość przewożenia roweru komunikacją publiczną bez biletu to zdecydowanie za mało aby mówić, że pod tym względem coś się dzieje w Warszawie. Na szczęście obrzeża Warszawy mają w miarę dobrze rozbudowaną sieć ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych. Można nimi wygodnie i bezpiecznie poruszać się w celach rekreacyjnych, jednak próba przedostania się do centrum lub w inny obszar Warszawy powoduje już problemy i „niedzielni” rowerzyści raczej tego nie próbują robić na rowerze.

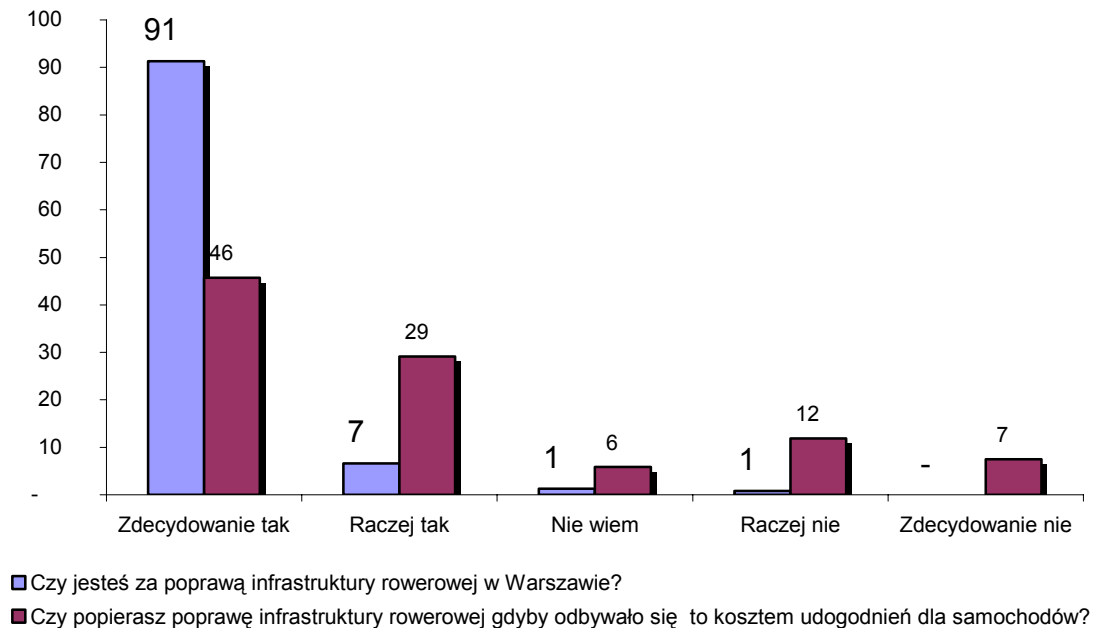
Czy uważasz, że istnieje polityka planowania i rozbudowy przebiegu głównych i zbiorczych tras rowerowych?



Szansą dla Warszawy jest wprowadzenie polityki rowerowej i stosowanie standardów w projektowaniu i budowie nowych ścieżek i elementów infrastruktury rowerowej. W Warszawie za mało jest działań na rzecz popularyzacji roweru jako środka transportu. Jedyne na jakie można napotkać to inicjatywy stowarzyszeń i organizacji pozarządowych. Władze miasta nie mają pomysłu na rozwoju i planowania i rozbudowy przebiegu głównych i zbiorczych tras rowerowych, i jest to niestety widoczne.

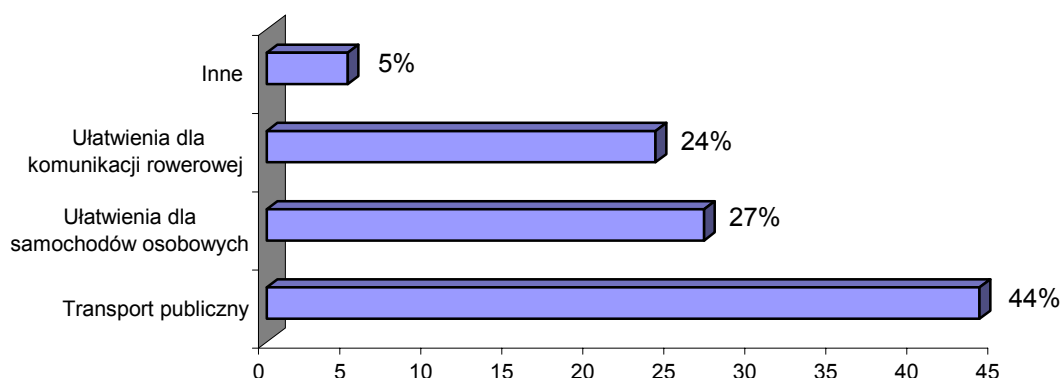
Zdecydowana większość ankietowanych jest za poprawą infrastruktury nawet jeśli by to miało się odbywać kosztem wydatków na transport samochodowy. Jest to bardzo pozytywny trend. Rower może stać się realną konkurencją dla samochodów, jeśli tylko władze też dostrzegą taką możliwość i w sposób realny wesprą rozwój transportu rowerowego.

Rozwój infrastruktury rowerowej w Warszawie



Władze miasta muszą myśleć o zrównoważonym podziale finansów publicznych na transport. Środki finansowe powinny być przeznaczone przede wszystkim na transport publiczny, ale w przemyślany sposób np. budowa tras obwodowych, żeby wyprowadzić ruch z centrum, wspieranie budowy układu ulic w dzielnicach gdzie następuje rozwój zabudowy i remonty ulic. Kwoty przeznaczone na transport rowerowy powinny wynikać z przyjętej strategii - dynamiki rozwoju sieci drogowej, parkingów, promocji itp.. Powinno to być dużo więcej niż do tej pory, ale zawsze mniej niż na dwa podstawowe systemy jakimi są samochody i komunikacja publiczna.

■ Podział pieniędzy wydawanych na transport w Warszawie



Jak na razie perspektyw na rozwój polityki transportowej są niewielkie. Jednak niezależne działania podejmowane przez organizacje i stowarzyszenia pozarządowe, może zmobilizują warszawskie władze do zdecydowanych kroków i tym samym poprawy istniejących przepisów, „złych standardów” i wprowadzenia lepszego zarządzania i planowania polityki transportowej.