



# Promocja roweru jako codziennego środka transportu dla każdego

WNIOSKI Z REALIZACJI PROJEKTU W PIĘCIU MIASTACH EUROPEJSKICH



## SPIS TREŚCI

|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Wprowadzenie</b> .....                                                                                         | 2  |
| <b>PRESTO — informacje o projekcie</b> .....                                                                      | 3  |
| <b>Efekty realizacji projektu PRESTO:<br/>narzędzia, narzędzia, narzędzia</b> .....                               | 4  |
| <b>Doświadczenia i wnioski</b>                                                                                    |    |
| Doświadczenia Tczewa i Zagrzebia:<br>początkujących miast rowerowych .....                                        | 6  |
| <i>Działania w ramach projektu PRESTO<br/>na szczeblu lokalnym: infrastruktura</i> .....                          | 10 |
| Doświadczenia Grenoble i Wenecji:<br>aspirujących miast rowerowych .....                                          | 11 |
| <i>Działania w ramach projektu PRESTO na<br/>szczeblu lokalnym: promocja</i> .....                                | 14 |
| Doświadczenia Bremy: zaawansowanego<br>miasta rowerowego .....                                                    | 15 |
| <i>Działania w ramach projektu PRESTO<br/>na szczeblu lokalnym: rowery ze<br/>wspomaganiem elektrycznym</i> ..... | 18 |
| <b>Promowanie kultury rowerowej:<br/>przydatne wskazówki</b> .....                                                | 19 |

# WPROWADZENIE

## WITAMY!

Niniejszy dokument to końcowe sprawozdanie z realizacji europejskiego projektu promocji ruchu rowerowego PRESTO. Podsumowano tu najważniejsze osiągnięcia oraz wnioski, których podstawą były praktyczne doświadczenia zdobyte podczas trwającego 33 miesiące procesu budowania kultury rowerowej w Bremie, Grenoble, Tczewie, Wenecji i Zagrzebiu — pięciu europejskich miastach różniących się od siebie warunkami do jazdy rowerem, udziałem rowerów w transporcie miejskim, sytuacją na początku realizacji projektu oraz uwarunkowaniami lokalnymi.

Jak można przypuszczać, nie istnieje uniwersalny model działania, w ramach którego można przekształcić każde miasto w miejsce przyjazne rowerom. Nie wszystkie rozwiązania, które sprawdziły się w jednej miejscowości, będą mieć ten sam skutek lub priorytet w innym mieście. Dobrych praktyk z jednego miasta zazwyczaj nie można bezpośrednio skopiować, ale należy je wcześniej odpowiednio dostosować do uwarunkowań miasta docelowego. Oznacza to, że początkiem procesu tworzenia polityki rowerowej musi być dokładne zrozumienie sytuacji transportowej, struktury miejsc docelowych oraz potrzeb, zachowań i postaw mieszkańców danego miasta. Każde miasto musi zatem nakreślić wizję, przygotować strategię oraz znaleźć punkt równowagi między posiadaną infrastrukturą a podejmowanymi działaniami promocyjnymi.

Jeden element ma jednak charakter uniwersalny: wyniki działań trzeba monitorować na bieżąco.

Chcielibyśmy podzielić się z Państwem doświadczeniami zdobytymi podczas realizacji projektu PRESTO. W niniejszym dokumencie podsumowane zostały nasze najważniejsze zalecenia dotyczące promocji jazdy na rowerze, rowerów ze wspomaganiem elektrycznym (ang. pedelec) oraz poszczególnych aspektów infrastruktury rowerowej — w podziale na miasta w tym zakresie „początkujące”, „aspirujące” i „zaawansowane”. Dokument ten jest kierowany przede wszystkim do przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych w Europie, przedstawicieli europejskich instytucji i organizacji pozarządowych, właścicieli sklepów rowerowych oraz wszystkich osób zainteresowanych promocją kultury rowerowej.

Zachęcamy do skorzystania z naszych doświadczeń. Zespół odpowiedzialny za projekt PRESTO



# PRESTO

## INFORMACJE O PROJEKCIE

W niektórych krajach europejskich (Dania, Holandia oraz częściowo Niemcy i Belgia) rowery są już uznawane za jeden z ważnych środków transportu, ale na większości obszaru naszego kontynentu ich potencjał transportowy nie jest jeszcze w rzeczywistości wykorzystany. Aby uwolnić ten potencjał, powołano do życia projekt PRESTO, którego celem był rozwój kultury rowerowej w miastach europejskich przez usuwanie pojawiających się barier

oraz organizowanie szkoleń związanych z realizacją polityki rowerowej.

Projekt PRESTO był częścią unijnego programu „Inteligentna Energia — Europa” finansowanego przez Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI). Celem projektu była promocja rowerów jako codziennego środka transportu dla każdego. Działania w ramach projektu PRESTO były realizowane od maja 2009 r. do stycznia 2012 r. i skupiały się na trzech filarach:

- udoskonalone planowanie infrastruktury;
- ukierunkowane działania promocyjne zachęcające do korzystania z rowerów;
- zachęcanie do korzystania z rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

Projekt PRESTO objął swoim zasięgiem pięć miast różniących się od siebie stopniem korzystania z rowerów: Bremę w Niemczech, Grenoble we Francji, Tczew w Polsce, Wenecję we Włoszech oraz Zagrzeb w Chorwacji. Łącznie stały się one idealnym polem doświadczalnym, na którym można było przetestować różne kreatywne środki w podziale na miasta „początkujące”, „aspirujące” i „zaawansowane” pod względem korzystania z rowerów. Wnioskami z tych testów pragniemy się teraz z Państwem podzielić.

W ramach projektu PRESTO opracowano przeznaczone dla decydentów i praktyków narzędzia służące do tworzenia przyjaznych rowerom obszarów miejskich, przygotowywania odpowiednich planów rozwoju infrastruktury rowerowej oraz realizowania ukierunkowanych kampanii promocyjnych w tym zakresie. Ponadto skupiono się na wymianie wiedzy oraz budowaniu odpowiedniej atmosfery wokół ruchu rowerowego. W miastach-uczestnikach zapewniono także szkolenia z udziałem ekspertów europejskich, szkolenia internetowe dla miast „początkujących” oraz arkusze faktów i przewodniki opracowane przez ekspertów zaangażowanych do projektu. Elementy te składają się na

użyteczną bazę wiedzy, z której nadal (mimo zakończenia się projektu) mogą czerpać miasta z Europy i spoza niej. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w dalszej części niniejszego dokumentu.

**W projekcie PRESTO uczestniczy pięć miast i siedem grup ekspertów europejskich w dziedzinach jazdy na rowerze i transportu miejskiego.**

### Miasta-uczestnicy projektu PRESTO

- Brema (Niemcy)
- Grenoble (Francja)
- Tczew (Polska)
- Wenecja (Włochy)
- Zagrzeb (Chorwacja)

### Sieci i eksperci z Europy

- Rupperecht Consult GmbH (również koordynator projektu), Niemcy
- European Cyclists' Federation (ECF), Belgia
- European Twowheel Retailers' Association (ETRA), Belgia
- Ligtermoet & Partners, Holandia
- sieć miast Polis, Belgia
- Niemiecka Federacja Cyklistów – oddział w Bremie (ADFC Bremen), Niemcy
- Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa” (PSWE), Polska



**W projekcie PRESTO miasta są zaliczane do kategorii „początkujące”, „aspirujące” i „zaawansowane” na podstawie dwóch kryteriów:**

warunków do jazdy rowerem i liczby rowerzystów. Miasta początkujące charakteryzują się niską wartością obu wskaźników, podczas gdy miasta zaawansowane — wysoką. Na potrzeby projektu PRESTO miasta początkujące są ogólnie definiowane jako miasta, w których udział rowerów w transporcie miejskim nie przekracza 5%, miasta aspirujące — jako miasta, w których udział rowerów w transporcie miejskim wynosi od 5% do 20%, a miasta zaawansowane — jako miasta, w których udział rowerów w transporcie miejskim przekracza 20%.

# EFEKTY REALIZACJI PROJEKTU PRESTO

## NARZĘDZIA, NARZĘDZIA, NARZĘDZIA



*„Szkolenia internetowe i pomoc ekspertów miały dla mnie wielkie znaczenie! Przekazano mi przydatne uwagi i pozwolono uzyskać bardziej specjalistyczny punkt widzenia!”*

**Érica Takenouchi (uczestniczka szkolenia internetowego) obroniła pracę magisterską na temat ruchu rowerowego w Barcelonie.**

### Przewodniki i arkusze faktów dotyczące polityki rowerowej

Oprócz wniosków i zaleceń przedstawionych w niniejszym dokumencie, w ramach projektu PRESTO powstało również kilka produktów i usług ułatwiających decydom, planistom i praktykom na szczeblu miejskim propagowanie wiedzy merytorycznej oraz tworzenie lub rozwijanie kultury rowerowej w poszczególnych miastach.

Można tutaj wymienić między innymi arkusze faktów i przewodniki dotyczące polityki rowerowej, które mogą ułatwić takim decydom i planistom we wszystkich wspomnianych kategoriach miast tworzenie przyjaznych rowerom obszarów miejskich. Dokumenty te powstały w ramach trzech filarów tematycznych projektu PRESTO: infrastruktury, promocji i zachęcania do korzystania z rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

W zestawie czterech przewodników zatytułowanym „Daj rowerom rozpęd” (Give Cycling a Push) przedstawiono jasne i usystematyzowane ramy ułatwiające decydom tworzenie strategii rowerowej. Skupiono się na następujących tematach:

- ogólne ramy strategii rowerowej;
- infrastruktura rowerowa;
- promowanie transportu rowerowego;
- rowery elektryczne.

Wspomnianym przewodnikom towarzyszy 25 arkuszy faktów. Te przeznaczone dla osób wdrażających politykę rowerową arkusze zawierają bardziej szczegółowe i praktyczne informacje na temat sposobów zastosowania poszczególnych środków z zakresu przedmiotowej polityki.

**Przewodniki i arkusze faktów są dostępne bezpłatnie w różnych wersjach językowych w witrynie dotyczącej projektu PRESTO.**

## Arkusze faktów z projektu PRESTO

### Infrastruktura rowerowa

- **Sieć miejska:** pasy rowerowe, wydzielone drogi rowerowe, ulice rowerowe, rowery a uspokajanie ruchu, jazda rowerem pod prąd, rowery a autobusy, rowerzyści a piesi.
- **Skrzyżowania:** skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, ronda, skrzyżowania z pierwszeństwem przejazdu, skrzyżowania wielopoziomowe.
- **Parkingi:** parkowanie i przechowywanie rowerów, parkowanie rowerów na osiedlach mieszkalnych, parkowanie rowerów w centrach miast
- **Transport publiczny:** udogodnienia rowerowe przy węzłach przesiadkowych.

### Promowanie transportu rowerowego

- **Propagowanie wiedzy:** szeroko zakrojone kampanie promocyjne, kampanie promujące bezpieczną jazdę rowerem, kampanie ukierunkowane, liczniki rowerzystów, festyny i imprezy dla rowerzystów.
- **Informacja:** mapy tras rowerowych i centra informacji dla rowerzystów.
- **Programy szkoleniowe:** nauka jazdy rowerem dla dorosłych, imprezy związane z testowaniem rowerów.

### Rowery elektryczne

- Przepisy ustawowe i wykonawcze w zakresie rowerów elektrycznych.

## Rowery ze wspomaganie elektrycznym

Rower ze wspomaganie elektrycznym (ang. pedelec) to **napędzany siłą mięśni rower, który jest wyposażony w dodatkowy silnik elektryczny wspomagający pracę rowerzysty. Od roweru elektrycznego różni się tym, że w przypadku roweru elektrycznego silnik umożliwia jazdę również bez konieczności pedałowania.**



Szkolenia nie muszą odbywać się „w realu”

### Szkolenia nie muszą odbywać się „w realu”

Aby dotrzeć do jak najszerzego grona zainteresowanych odbiorców oraz pomóc miastom najbardziej potrzebującym takiej pomocy (miastom początkującym), w ramach projektu PRESTO opracowano siedem szkoleń internetowych obejmujących wspomniane trzy filary tematyczne. Szkolenia mają charakter autonomiczny; każde z nich obejmuje szereg modułów oraz „prac domowych” dostosowanych do uwarunkowań lokalnych charakterystycznych dla poszczególnych uczestników.

Uczestnicy mogą zaliczać poszczególne szkolenia we własnym tempie. Cała komunikacja z osobami prowadzącymi szkolenia — europejskimi ekspertami ds. zagadnień rowerowych — oraz ocena wykonanych prac domowych odbywa się w drodze elektronicznej

Głównymi odbiorcami szkoleń są pracownicy administracji w miastach początkujących, ale szkolenia okazały się również przydatne dla przedstawicieli organizacji zajmujących się promowaniem jazdy na rowerze oraz innych osób zainteresowanych wzrostem liczby rowerzystów w poszczególnych miastach. Szkolenia odbywają się w języku angielskim, ale mogą z nich skorzystać także osoby znające ten język w stopniu średniozaawansowanym.

Ze szkoleń internetowych w ramach projektu PRESTO można korzystać na bieżąco. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w witrynie dotyczącej projektu PRESTO.



*„Naprawdę doceniam czas szkoleniowców poświęcony na odpowiadanie na moje pytania i sprawdzanie pracy domowej. Wielkie DZIĘKI. To szkolenie było dla mnie bardzo przydatne. Dało mi nie tylko cenne informacje przydatne w mojej przyszłej pracy, ale również podsunęło kilka pomysłów dotyczących moich bieżących obowiązków”.*

**Vladimir Mrkajic (uczestnik szkolenia internetowego), Inicjatywa na rzecz rowerzystów w Nowym Sadzie w Serbii**

## Tematy szkoleń internetowych w ramach projektu PRESTO

### Infrastruktura rowerowa:

- parkowanie rowerów;
- skrzyżowania i ronda;
- udogodnienia infrastrukturalne w miastach początkujących.

### Promowanie transportu rowerowego

- kampanie pod hasłem „rowerem do pracy”;
- kampanie pod hasłem „rowerem do szkoły”;
- mapy tras rowerowych.

### Zachęcanie do korzystania z rowerów ze wspomaganie elektrycznym

- promowanie rowerów ze wspomaganie elektrycznym wśród lokalnej społeczności.

# 60

**W siedmiu szkoleniach internetowych** zorganizowanych w ramach projektu PRESTO wzięło udział **60 osób z 26 krajów**

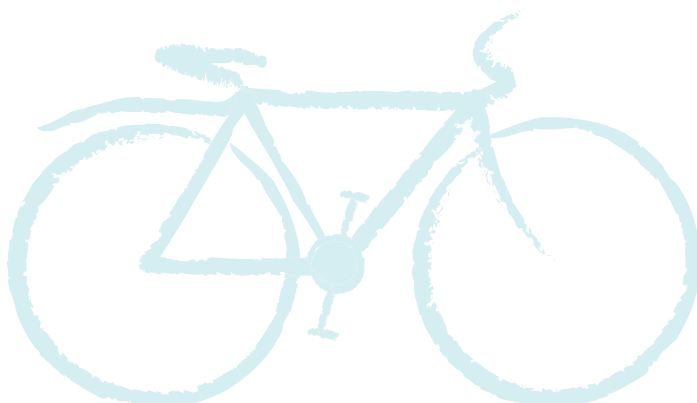
# 1 250 000

**Wzrost wartości sprzedaży jest odzwierciedleniem wzrostu popytu.** W

2010 r. w Europie sprzedano 1 mln rowerów ze wspomaganie elektrycznym. **Szacuje się, że w 2011 r. liczba ta wzrośnie do 1,25 mln sztuk.**

## Zachęty

W niektórych krajach europejskich na szczeblu ogólnokrajowym lub lokalnym wdrożono programy mające na celu stworzenie **zachęt do zakupu rowerów ze wspomaganie elektrycznym**. Więcej informacji na temat tych rowerów oraz subsydiowania ich zakupu można znaleźć w przewodniku dotyczącym rowerów elektrycznych (dostępnym w witrynie projektu PRESTO) lub uzyskać w Europejskim Stowarzyszeniu Sprzedawców Pojazdów Jednośladowych (etra@pandora.be), które jest partnerem projektu PRESTO.



# MIASTA POCZĄTKUJĄCE

## DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI

Ogólnie rzecz biorąc, miasta początkujące pod względem udziału rowerów w transporcie miejskim (udział poniżej 5%) stoją przed największymi wyzwaniami w zakresie stworzenia kultury rowerowej. Ze względu na niewystarczającą infrastrukturę rowerową, przeznaczoną głównie dla samochodów infrastrukturę drogową oraz stosunkowo niewielką dzienną liczbę przypadków korzystania z roweru w jeździe miejskiej potencjał dotyczący wykształcenia się w tych miastach roweru jako znaczącego środka transportu może nie wydawać się oczywisty. W takiej sytuacji jest zupełnie zrozumiałe, że wielu ludzi nie czuje się pewnie na rowerze i nie korzysta z tej metody przemieszczania się.

**Mimo tych problemów są powody do optymizmu. Warto pamiętać, że:**

- bez względu na swój wiek ludzie uwielbiają jazdę na rowerze i znają płynące z tego korzyści, ukryte zapotrzebowanie na rower zatem z pewnością istnieje;
- ludzie już jeżdżą rowerami; nawet jeśli nie uznają roweru za środek transportu, jeżdżą nim dla rekreacji w dni wolne od pracy lub poza miastem;
- na ulicach można prawdopodobnie znaleźć więcej rowerzystów, niż mogłoby się to wydawać na pierwszy



Parada upamiętniająca 750. rocznicę założenia Tczewa (2010)

rzut oka; jeżdżą bowiem cicho, nie zabierają dużo przestrzeni i często przemykają niezauważeni;

- prawdopodobnie można znaleźć takie obszary miejskie (konkretne dzielnice lub miasteczka studenckie), na których więcej ludzi korzysta z rowerów; ośrodki te mogą stać się podstawą do rowerowej ekspansji na całe miasto.

W związku z powyższym może się okazać, że potencjał rowerowy w miastach początkujących istnieje, ale wymaga odważnych lokalnych inicjatyw politycznych, które będą wspierać

(i finansować) działania zmierzające do tego, aby rowery stały się znaczącym środkiem miejskiego transportu publicznego.

Zagrzeb i Tczew, miasta objęte projektem PRESTO, dają sobie radę z tymi problemami. Wyniki przeprowadzonych przez władze miejskie badań wykazały, że zapotrzebowanie mieszkańców na jazdę rowerem istnieje i się zwiększa. Mimo politycznego wsparcia poprawa i rozbudowa infrastruktury nie nadąża jednak za dynamiką tego zapotrzebowania.



### Zagrzeb: początki miasta rowerów

Liczący 793 tys. mieszkańców Zagrzeb jest stolicą Chorwacji. Udział rowerów w transporcie miejskim nie przekracza tam 3%. Głównym celem lokalnych działań w ramach projektu PRESTO było zatem przygotowanie infrastruktury dla rowerów (pasów i parkingów) oraz wypromowanie jazdy rowerem (także rowerem ze wspomaganiem elektrycznym) jako atrakcyjnego i opłacalnego środka transportu. Kampanie promocyjne zostały skierowane do ogółu mieszkańców miasta, ale ze szczególnym uwzględnieniem studentów — grupa ta wykazywała duży potencjał do korzystania z rowerów i mogła ułatwić tworzenie masy krytycznej promującej kulturę rowerową w Zagrzebiu.



## Tczew: rower łączy pokolenia

Liczący 60 tys. mieszkańców Tczew jest położony w północnej Polsce, ok. 30 km na południe od Gdańska. Udział rowerów w transporcie miejskim wynosi tam 2%, władze miejskie podjęły zatem wiele działań zmierzających do uwolnienia pełnego potencjału roweru jako środka transportu w mieście. Działania te objęły zaplanowanie sieci pasów rowerowych, promocję jazdy na rowerze wśród wszystkich pokoleń mieszkańców miasta oraz prezentację rowerów ze wspomaganiem elektrycznym ze szczególnym uwzględnieniem korzystania z nich podczas dojazdu do pracy.

### Zalecenia dla miast początkujących wynikające z doświadczeń zdobytych w ramach projektu PRESTO

#### Najlepszą promocją jest infrastruktura

Jeśli jazda na rowerze po mieście nie jest wystarczająco bezpieczna, próby zwiększenia liczby rowerzystów w ramach samych działań promocyjnych nie mają szans powodzenia.

Skuteczność takich kampanii będzie minimalna, natomiast wiele osób uzna je za nieodpowiedzialne. Z drugiej strony dobra infrastruktura rowerowa sprzyja bezpieczeństwu rowerzystów. Na obszarach ubogich w taką infrastrukturę wszelkie działania zmierzające do jej poprawienia i dania rowerzystom większej przestrzeni miejskiej składają się na wyraźny przekaz: jazda na rowerze jest możliwa i szanowana oraz stanowi zwykły sposób przemieszczania się. Ponadto sygnalizuje zaangażowanie władz miasta w szerzenie kultury rowerowej. Nie ma jednak potrzeby budowania ogólnomiejskiej sieci rowerowej najwyższej jakości za jednym podejściem. Załącznikiem zmiany poglądów i nastawienia mieszkańców mogą być już niewielkie, ale skuteczne działania takie jak tworzenie kontrapasów (umożliwiających jazdę rowerem pod prąd na drogach jednokierunkowych), „zalecanych” pasów i śluz rowerowych oraz wdrażanie nowych rozwiązań w poszczególnych dzielnicach po kolei.

Kiedy już produkt (czyli korzystanie z roweru jako środka transportu) stanie się atrakcyjny, należy zacząć go promować. Jak tylko ludzie zaczną dostrzegać znaczącą poprawę, mogą zacząć rozważać zmianę swojego zachowania.

Promocja udoskonalenia infrastruktury rowerowej będzie sprzyjać przesiadaniu się ludzi na rowery. Rozpoczęcie promocyjnego przekazu warto skorelować z pojawieniem się jasnego zobowiązania do wdrożenia programu poprawy infrastruktury. W miastach, w których podstawowym środkiem transportu są samochody, powyższe działania przyczynią się do reaktywacji roweru oraz uczynienia z niego atrakcyjnego środka poruszania się po mieście.

#### Niedroga infrastruktura zmienia wiele

W przypadku miast dysponujących ubogą infrastrukturą rowerową i dających priorytet samochodom działania na rzecz przekazania miejsca należnego dotychczas kierowcom na potrzeby rowerzystów wydają się być nierealistyczne. Istnieje jednak szereg niedrogich rozwiązań, które można w tym zakresie łatwo wdrożyć. „Niewidzialna” infrastruktura rowerowa (rozwiązania, które sprzyjają jeździe na rowerze, ale nie przynoszą korzyści wyłącznie rowerzystom) obejmuje uspokajanie ruchu, ograniczenie ruchu, odpowiednie przygotowanie skrzyżowań oraz zarządzanie ograniczeniami prędkości. Ogólnie rzecz biorąc, podstawowym priorytetem powinno być tworzenie stref z mniejszą liczbą samochodów i większymi ograniczeniami prędkości. Pozwala to tworzyć ciche i bezpieczne trasy rowerowe, które będą dla rowerzystów bardziej atrakcyjne niż pasy lub wydzielone drogi rowerowe wzdłuż dróg szybkiego ruchu lub dróg o dużym natężeniu ruchu. Zaletami tych rozwiązań są możliwość ich szybkiego i niedrogiego wdrożenia oraz ich znaczny



*„Jeżdżę na rowerze już od siedmiu dni! Nauczyłam się tego tydzień temu. W moim przedszkolu prawie wszystkie dzieci jeżdżą na rowerze. Rysujemy rowery i śpiewamy o nich piosenki. Jazda na rowerze to świetna zabawa”.*

**Martynka Drozd (lat 5), mieszkanka Tczewa**

wpływ na zmianę dotychczasowego podejścia do jazdy na rowerze zarówno wśród kierowców, jak i decydentów.

To z kolei może stać się katalizatorem budowy infrastruktury rowerowej z prawdziwego zdarzenia, co przełoży się na zwiększenie liczby rowerzystów.

Istnieją również inne argumenty przemawiające za poprawą infrastruktury rowerowej. Na przykład na podstawie przeprowadzonych badań okazało się, że im większa przepustowość dróg, tym większy ruch samochodowy<sup>1</sup>. Ponadto Parlament Europejski przyjął ostatnio rezolucję w sprawie polityki komunikacyjnej w UE zatytułowaną W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020<sup>2</sup>. W ramach tej rezolucji Parlament Europejski „zdecydowanie zaleca właściwym organom wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na osiedlach mieszkalnych oraz na wszystkich drogach jednopasmowych na obszarach miejskich, które nie mają wydzielonego pasa dla rowerzystów”.

<sup>1</sup> Eddington, R. Transport's role in sustaining UK's Productivity and Competitiveness: The Case for Action. Department for Transport, 2006, London.

<sup>2</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Społeczno-Ekonomicznego i Komitetu Regionów. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_pl.pdf)



*„Nigdy się nie zmęczyłem ani nie spociłem podczas jazdy na rowerze ze wspomaganie elektrycznym. Zawsze było lekko, łatwo i przyjemnie. Jestem przekonany, że każdemu biznesmenowi w garniturze spodoba się ten nowoczesnie zaprojektowany rower, który nadaje się do jazdy zarówno w dni słoneczne, jak i deszczowe, a na dodatek zapewnia dodatkowy »ciąg« przy pedalowaniu. Zaufajcie mi, ten rower zaspokoił wszystkie moje potrzeby”.*

**Dubravko Šimenc, profesor i złoty medalista olimpijski w piłce wodnej**

### Najpierw osoby, które najłatwiej przekonać

W przypadku promowania jazdy na rowerze w miastach początkujących należy w pierwszej kolejności skupić się na osobach, które najłatwiej przekonać.

Są to m.in.:

- osoby, które nie mają jeszcze nawyku regularnego jeżdżenia samochodem (np. studenci);
- osoby, które już korzystają z rowerów do celów rekreacyjnych;
- osoby otwarte na przekazy promujące zdrowie i ochronę środowiska (np. rodziny z dziećmi).

Początkowe skupienie się na grupach bardziej otwartych na nasz przekaz może zaowocować powstaniem silnej bazy dla masy krytycznej. To może spowodować przyływ kolejnych osób, co z kolei przyczyni się do powstania efektu „w grupie bezpieczniej” (ang. safety in numbers<sup>3</sup>; zwiększenie się liczby rowerzystów prowadzi do pojawienia się większej wiedzy na ich temat wśród innych uczestników ruchu drogowego, a to przekłada się na większe bezpieczeństwo tychże rowerzystów).

### Pytania do ekspertów

Zaangażowanie ważnych grup społecznych w proces planowania infrastruktury pozwala ludziom na wyrażenie swoich opinii oraz aktywny udział w rozwoju infrastruktury rowerowej. Pozwala również na określenie najlepszych rozwiązań możliwych do zastosowania w danym kontekście. Zapewnienie takiej aktywnej roli wspomnianym grupom (studenci, przedstawiciele dzielnicy itp.) sprawi, że będą one chętnie uczestniczyć w tym procesie oraz identyfikować się z osiągniętymi efektami. Jest to również wyrazem woli poprawy lokalnych warunków rowerowych przez władze miasta.

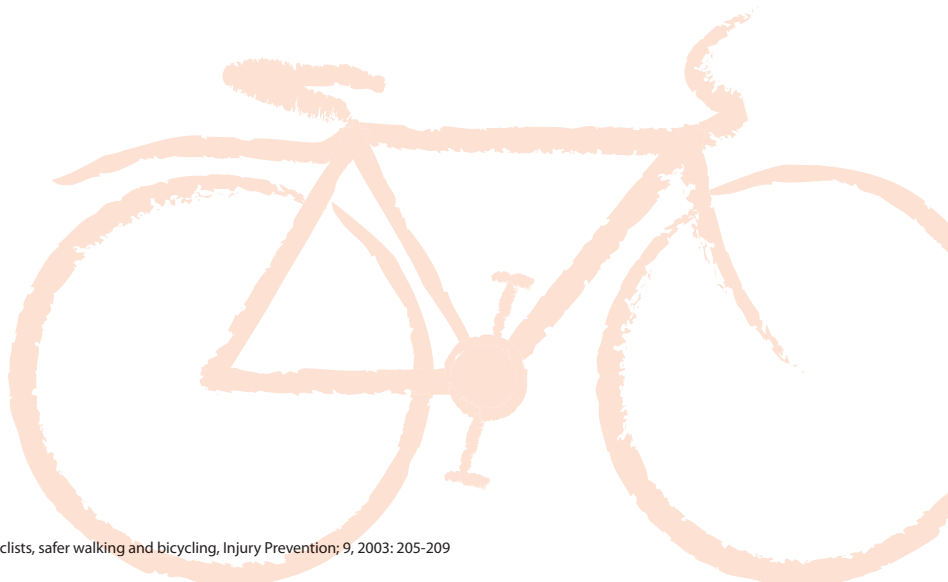
Nie każde miasto początkujące ma środki na zatrudnienie ekspertów ds. rowerowych w swoich wydziałach planowania lub nadzoru inżynierskiego, ale nie oznacza to, że nie ma dostępu do wiedzy z zakresu rozwiązań dla rowerzystów. Bogatą wiedzą na ten temat często dysponują bowiem lokalne organizacje rowerowe, a władze miasta mogą z tej wiedzy skorzystać w ramach odpowiednio przygotowanych ankiet, korespondencji elektronicznej lub spotkań bezpośrednich.

# 2 000

**W adresowanej do odbiorców w różnym wieku kampanii PRESTO promującej jazdę na rowerze uczestniczyło 2 tys. mieszkańców Tczewa, w tym m.in. przedszkolaki, uczniowie, osoby pracujące zawodowo i emeryci.**

## dailybike.org

W ramach projektu PRESTO powstała witryna internetowa [www.dailybike.org](http://www.dailybike.org), której celem jest **promowanie jazdy na rowerze**. Za jej pośrednictwem mieszkańcy Tczewa mogą zgłaszać napotkane bariery dla rozwoju kultury rowerowej w ich mieście.



<sup>3</sup> Jacobsen, P.L., Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, Injury Prevention; 9, 2003: 205-209



### Rowery ze wspomaganiem elektrycznym poprawiają wizerunek

Dzięki rowerom ze wspomaganiem elektrycznym rowerzystami mogą zostać osoby, które z różnych przyczyn nie brały tego pod uwagę (wiek, stan zdrowia, górzysta okolica, obawa przed zmęczeniem itp.). Na pierwszy rzut oka promowanie raczej drogiego jednośladu w mieście, w którym nie ma zbyt wielu rowerzystów, wydaje się kontrowersyjne, przemawia za tym jednak niezaprzeczalna logika. Promocja takich rowerów może bowiem silnie przyczynić się do powstania w mieście kultury rowerowej, ponieważ tam, gdzie nowoczesny samochód jest postrzegany jako symbol statusu społecznego, nowoczesny rower może spełniać podobną rolę. Rowery ze wspomaganiem elektrycznym to dowód na to, że jednoślady mogą być nowoczesnym pojazdem dla każdego, a nie jedynie staroświecką alternatywą dla ubogich. W dodatku porównanie ceny takiego roweru z ceną samochodu jako środków codziennego transportu wypada bardzo atrakcyjnie na korzyść tego pierwszego.

Istnieje wiele sposobów na promocję rowerów ze wspomaganiem elektrycznym jako nowego środka transportu w miastach początkujących.



*„W moim mieście rodzinnym coraz więcej ludzi rozumie potrzebę tworzenia infrastruktury rowerowej. Ponadto tegoroczna nowelizacja przepisów przez Sejm przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa rowerzystów oraz ułatwiła tworzenie dla nich nowych udogodnień. Cieszę się również, że przedstawiciele projektu PRESTO wzięli udział w zorganizowanej w Sejmie konferencji na temat polityki rowerowej”.*

**Jan Kulas, poseł na sejm RP kadencji 2007-2011, Tczew, Poland**

Jednym z nich jest wyposażenie w nie „rzucających się w oczy” pracowników różnych instytucji takich jak poczta, policja itp. Innym jest zaangażowanie w działania promocyjne prominentnych osób (np. znanych sportowców lub osobowości medialnych), które zwiększą stopień atrakcyjności tego typu rowerów oraz staną się wzorami do naśladowania w tym zakresie.

## 2+1

W Zagrzebiu władze miejskie we współpracy z dwoma lokalnymi szkołami **wyższymi zorganizowały wykłady na tematy dotyczące jazdy na rowerze** i włączyły je do programu zajęć. Studenci w zakładzie geografii i na wydziale transportu mogli uczestniczyć w wykładach zatytułowanych **„Zwyczaj i postawy studentów Uniwersytetu w Zagrzebiu związane z korzystaniem z rowerów** jako środka transportu i formy rekreacji” oraz **„Strategie promujące korzystanie z rowerów”**. Na prośbę studentów do programu włączono prowadzony przez przedstawiciela lokalnej rowerowej organizacji pozarządowej wykład zatytułowany **„Bezpieczeństwo rowerów i rowerzystów”**. Po wszystkich wykładach miała miejsce ożywiona dyskusja.

## 15

Rowery ze wspomaganiem elektrycznym testowane były nie tylko przez mieszkańców Zagrzebia. Przez tydzień testowało je również **15 prominentnych osób**, które potem podzieliły się swoimi doświadczeniami za pośrednictwem krajowych środków przekazu. Wśród testujących byli m.in. ambasador brytyjski, znany chorwacki piłkarz wodny, wicerektor Uniwersytetu w Zagrzebiu oraz piosenkarze, aktorzy, prezenterzy telewizyjni, dziennikarze i profesorowie.

## 200

Obecnie w Polsce działa tylko jeden dystrybutor rowerów ze wspomaganiem elektrycznym i dostęp do tego sprzętu jest utrudniony, ale **dzięki projektowi PRESTO ponad 200 mieszkańców Tczewa miało okazję do przetestowania zarówno rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, jak i rowerów elektrycznych.**

## DZIAŁANIA W RAMACH PROJEKTU PRESTO NA SZCZEBLU LOKALNYM: PLANOWANIE INFRASTRUKTURY

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: ZAGREB

## Sieć parkingów i pasów rowerowych

Sieć pasów rowerowych (obecnie 200 km) jest nadal w rozbudowie, a parkingów rowerowych ciągle brakuje, zwłaszcza na starówce w centrum Zagrzebia. Aby jazda na rowerze stała się atrakcyjniejsza, bariery te trzeba przezwyciężyć. W ramach projektu PRESTO zaproponowano nowe pasy i parkingi rowerowe w tych częściach miasta, w których znajduje się większość budynków instytucji publicznych. Plany te zostały zaprezentowane mieszkańcom miasta w celu uzyskania ich opinii oraz włączenia ich w proces planowania lokalnej infrastruktury.

Więcej informacji na ten temat: [strategija@zagreb.hr](mailto:strategija@zagreb.hr)

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: BREMA

## Parking rowerowy na potrzeby dużych wydarzeń

W 2009 r. Ewangelickie Dni Kościoła (Kirchentag) w Bremie miały — za sprawą tamtejszego oddziału Niemieckiej Federacji Cyklistów i władz miejskich — charakter przyjazny rowerom. W tym celu przygotowano ponad 2 tys. dodatkowych miejsc parkingowych dla rowerów, wytyczono „zalecane” trasy rowerowe między różnymi miejscami obchodów, udostępniono uczestnikom mapy z informacjami dla rowerzystów oraz zapewniono ponad 1500 bezpłatnych rowerów do wynajęcia. Od tego czasu Brema korzysta z uwzględniającej wnioski płynące z projektu PRESTO sieci parkingów rowerowych, w tym z parkingu w centrum miasta i parkingów organizowanych na potrzeby dużych wydarzeń.

Więcej informacji na ten temat: [wilhelm.hamburger@bau.bremen.de](mailto:wilhelm.hamburger@bau.bremen.de)

**Wskazówka** W przypadku promocji rowerów ze wspomaganiem elektrycznym należy pamiętać o zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury, w tym parkingów i stacji ładowania akumulatorów. Rowery te są droższe i cięższe niż rowery konwencjonalne, mogą zatem narzucać bardziej specyficzne wymagania.



Uczestnicy projektu PRESTO w Grenoble

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: GRENABLE

## Konsensus w sprawie zagospodarowania przestrzeni miejskiej

W ramach projektu PRESTO zainicjowane zostały konsultacje między lokalnymi interesariuszami zmierzające do osiągnięcia konsensusu w sprawie zasad zagospodarowania ulic i przestrzeni miejskich na całym obszarze metropolitalnym Grenoble. Wśród interesariuszy znalazły się nie tylko jednostki odpowiedzialne za drogi, ulice, przestrzeń miejską i transport publiczny, ale również politycy i grupy społeczne z tego obszaru. Wynikiem konsultacji był zestaw wytycznych, który ma być przestrzegany podczas wdrażania lokalnych projektów infrastrukturalnych. Wytyczne te uwzględniają potrzeby wszystkich zainteresowanych stron, zwłaszcza pieszych i rowerzystów.

Więcej informacji na ten temat: [lionel.faure@lametro.fr](mailto:lionel.faure@lametro.fr)

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: TCZEW

## Identyfikacja barier dla ruchu rowerowego

Za pośrednictwem przygotowanej przez Tczew witryny internetowej [www.dailybike.org](http://www.dailybike.org) mieszkańcy miasta mogą bezpośrednio uzyskać przydatne informacje związane z jazdą na rowerze, w tym najnowsze wiadomości o imprezach rowerowych i samych rowerach. Mogą tam także zgłaszać infrastrukturalne bariery dla rozwoju kultury rowerowej, co umożliwia władzom miejskim dokładniejsze określanie potrzeb rowerzystów oraz planowanie i tworzenie lepszej infrastruktury rowerowej.

Więcej informacji na ten temat: [ciecholinska.presto@gmail.com](mailto:ciecholinska.presto@gmail.com)



Ankieta w ramach weneckiej „pomysłowej inicjatywy”

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: WENECJA

## Identyfikacja czarnych punktów

Na drogowej mapie Wenecji zidentyfikowano 60 „czarnych punktów”, czyli miejsc, w których korzystanie z rowerów jest niebezpieczne lub niemożliwe. Przygotowane rozwiązania tego problemu zostały następnie zaprezentowane odpowiednim władzom miejskim w Wenecji, które opracowały odpowiedni harmonogram wdrożeń (opis rozwiązań jest dostępny na płycie CD). Dostępna jest również drukowana broszura zawierająca opis 24 czarnych punktów, z której także można poznać wspomniane rozwiązania oraz ich potencjał.

Więcej informacji na ten temat: [roberto.dibussolo@comune.venezia.it](mailto:roberto.dibussolo@comune.venezia.it)

Więcej informacji na temat działań na szczepku lokalnym można znaleźć na odpowiednich stronach w witrynie pod adresem [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu)

# MIASTA ASPIRUJĄCE

## DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI

Gdy udział rowerów w transporcie miejskim znajdzie się w przedziale od 5 do 20%, jazda na rowerze w takim mieście aspirującym prawdopodobnie jest stosunkowo bezpieczna i wygodna. Można również domniemywać, że istnieje tam wystarczająco dobrze rozbudowana i wykorzystana infrastruktura, a rowerzyści są widocznym elementem miejskiego krajobrazu. Nie ma też wątpliwości, że rowery są środkiem transportu, a rowerzyści są uznawani za grupę, której potrzeby muszą być zaspokajane, choć prawdziwy potencjał tego stanu rzeczy nie jest jeszcze w pełni określony. Wyzwania stojące przed miastami aspirującymi mają zatem dwojaki charakter: przekonać mieszkańców do zamiany samochodu na rower oraz nadal udoskonalać infrastrukturę rowerową.

Wspomniane udoskonalanie musi odbywać się zarówno na drodze rozbudowywania, jak i różnicowania udogodnień dla rowerzystów. Może to obejmować m.in. wypożyczanie rowerów (zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów) oraz tworzenie przy węzłach transportowych bezpiecznych strzeżonych lub zautomatyzowanych przechowalni rowerów. Z uwagi na duże szanse przekonania mieszkańców do zamiany samochodu na rower potrzebne są również intensywne kampanie promocyjne!



Przechowalnia rowerów w Grenoble

### Zalecenia dla miast aspirujących wynikające z projektu PRESTO

#### Utrzymanie i rozbudowa istniejącej infrastruktury

Jak wspomniano, miasta aspirujące dysponują już pokaźną siecią rowerową, a rowerzyści są na co dzień widocznym elementem miejskiego krajobrazu. Na tym etapie ważne jest utrzymanie istniejącej i dalsze budowanie nowej infrastruktury, a także wyeliminowanie luk w sieci rowerowej, tak aby powstała atrakcyjna dla rowerzystów, dobrze powiązana siatka tras rowerowych (zalecana maksymalna odległość między równoległymi trasami na terenach zabudowanych to 250 m).

Należy unikać rozwiązań odizolowanych, infrastruktura rowerowa powinna być

bowiem uwzględniona w planach zagospodarowania przestrzeni miejskiej i współgrać z lokalizacją parkingów oraz chodników. Dobrym sposobem na uzyskanie wsparcia i konsensusu w kwestii znaczenia inwestycji w bezpieczne rozwiązania dla rowerzystów jest organizowanie dla pracowników administracji miejskiej odpowiednich szkoleń na temat technicznych wytycznych dotyczących infrastruktury rowerowej. W przypadku obszarów metropolitalnych zgoda przedstawicieli wszystkich właściwych władz na przyjęcie określonych zasad budowania takiej infrastruktury jest warunkiem koniecznym w staraniach o osiągnięcia statusu miasta zaawansowanego w zakresie udziału rowerów w transporcie miejskim.



### Wenecja: wszyscy jesteśmy rowerzystami

*W Mestre, położonej na stałym lądzie części Wenecji (liczącej 180 tys. mieszkańców), udział rowerów w transporcie miejskim jest dość wysoki (19%), nadal jednak istnieją obszary wymagające poprawy. Prowadzone w Wenecji działania skupiają się na analizie i eliminowaniu czarnych punktów, opracowaniu planu nowej, lepiej rozwiniętej sieci dróg rowerowych, zachęcaniu dzieci do jeżdżenia do szkoły na rowerze oraz organizowaniu imprez miejskich, którym towarzyszą promocje rowerów ze wspomaganie elektrycznym.*



## Grenoble: od jazdy niedzielnej do codziennej

Licząca 400 tys. mieszkańców metropolia Grenoble Alpes znajduje się we wschodniej Francji u podnóża Alp (ale nadal na równinach). Udział rowerów w transporcie miejskim znajduje się tam na umiarkowanym poziomie 5% (4% dla całej metropolii). Podjęte w ramach projektu PRESTO działania lokalne miały na celu zwiększenie tego wskaźnika (cała aglomeracja dysponowała już infrastrukturą typową dla miasta aspirującego, ale liczba rowerzystów była stosunkowo niska). Wspomniane działania obejmowały określenie powszechnych zasad w zakresie organizacji ruchu rowerowego dla całej aglomeracji, przygotowanie imprez rowerowych, nakreślenie jasnej strategii promującej codzienną jazdę na rowerze oraz prezentowanie zalet rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

### Infrastruktura to nie wszystko

Szczególnie w miastach aspirujących rozwój infrastruktury i działania promocyjne muszą iść ze sobą w parze. Za każdym razem, gdy do użytku zostaje oddany nowy odcinek pasa rowerowego lub nowy parking, należy to zakomunikować opinii publicznej, zaprosić przedstawicieli środków przekazu oraz pozwolić, aby przemówiły fotografie. Mieszkańcy docenią nowe obiekty (o ile się o nich dowiedzą), a następnie zaczną z nich korzystać. Należy jednak być przygotowanym na głosy krytyczne, które z pewnością się pojawią, ponieważ ludzie przyzwyczajają się do zmian powoli. Nie powinno to jednak zniechęcać. Należy rozmawiać z mieszkańcami o korzyściach i angażować w te dyskusje innych zwolenników nowych rozwiązań.

W przypadku miast aspirujących działania promocyjne nie mogą ograniczać się do grup osób, które najłatwiej przekonać. Poprawa warunków rowerowych to najlepszy argument do rozszerzenia zasięgu tych działań na kolejne grupy docelowe, w tym na osoby pracujące, szkoły (i rodziców dowożących dzieci do szkoły) oraz codziennych zakupowiczów.

Bez poparcia lokalnych polityków (a co za tym idzie: bez finansowania) trudno jest opracować kompleksową, promującą jazdę na rowerze strategię, której przekaz dotrze do wszystkich. Najbardziej obiecującą drogą komunikacji z potencjalnymi rowerzystami będą zatem kampanie skupiające się na tematach takich jak zdrowie lub oszczędności.

### Nie wolno zapominać o innych uczestnikach ruchu drogowego

Brak zmiany nastawienia wobec rowerzystów ze strony innych uczestników ruchu drogowego (kierowców uznających drogi za miejsca wyłącznie dla samochodów lub pieszych nieżyczących sobie rowerzystów na zatłoczonych obszarach miejskich) może być dużą barierą wzrostu udziału rowerów w transporcie miejskim. Aby tę barierę pokonać, miasto musi zaangażować się w edukację publiczną skierowaną do wszystkich użytkowników dróg. Należy jednak pamiętać, że nie wszyscy rowerzyści są aniołami.



*„Wspieraliśmy władze Grenoble w adresowanej do uczniów i ich rodziców kampanii uświadamiającej, że rower może być na co dzień używany w przejazdach między domem a szkołą”.*

**Monique Giroud, przewodnicząca Federacji Użytkowników Rowerów, Grenoble**



*„Nasz opracowany w ramach projektu PRESTO przewodnik dotyczący zasad rozbudowy lokalnej infrastruktury był wynikiem naszych wspólnych (jako planistów miejskich zatrudnionych w różnych instytucjach, ale działających na tym samym obszarze) zamierzeń, które sprowadzały się do ułatwienia życia rowerzystom”.*

**Alain Berger, dyrektor wydziału transportu, utrzymania dróg i obiektów w Echirrolles (Francja)**

# 60

W ramach projektu PRESTO w Wenecji przeanalizowano **60 czarnych punktów** i zaproponowano **60 rozwiązań**. Szacowany łączny koszt proponowanych zmian wyniósł 7 076 900 euro. Źródła finansowania nowych rozwiązań nie zostały jeszcze określone, warto mieć jednak gotowe plany na wypadek pojawienia się odpowiednich funduszy.

Zachowanie niektórych rowerzystów może stanowić poważny problem dla pieszych i kierowców, należy zatem brać pod uwagę zachęcanie do promowania dobrych manier na rowerze. Jeśli rowerzyści chcą zostać uznani za równoprawnych uczestników ruchu drogowego, muszą szanować zarówno przepisy drogowe, jak i innych użytkowników dróg.



*„W ramach projektu PRESTO dzieci w wielu szkołach w naszym mieście nauczyły się, że dojazd rowerem na lekcje to świetna zabawa i doskonały sposób na przypomnienie dorosłym, że czyste powietrze to cenny zasób, o który wszyscy bez wyjątku musimy dbać. Dwutlenek węgla można pokonać tylko wtedy, gdy wszyscy nauczą się dobrze grać przeciwko niemu w jednej drużynie!”*

**Roberto Di Bussolo, szef projektu „Zrównoważona mobilność” (alias Pan CO<sub>2</sub>), Wenecja**

## Wypożyczalnie rowerów

Inwestowanie w publiczne programy wypożyczania rowerów może dodać dynamiki w miastach aspirujących. Wspomniane programy (realizowane m.in. w Wenecji, Grenoble i wielu innych europejskich miastach) dają osobom, które nie są rowerzystami lub nie mają rowerów, możliwość wypróbowania tego środka transportu. Ponadto zwróciły one uwagę opinii publicznej na rower jako metodę przemieszczania się po mieście oraz w sposób oczywisty przyczyniły się do zwiększenia liczby rowerzystów. Szczególnie dobrze programy te mogą sprawdzić się w miastach atrakcyjnych turystycznie.

Wypożyczanie (w ramach wspomnianych programów) rowerów ze wspomaganie elektrycznym może również być istotnym magnesem przyciągającym ludzi do jazdy na rowerze. Uczyniono tak m.in. w 2011 r. w Offenbachu w Niemczech. Publiczne programy wypożyczania rowerów (bez względu na to, czy obejmują rowery ze wspomaganie elektrycznym) nie mają szans powodzenia bez dotacji, niemniej jednak w gestii poszczególnych miast leży decyzja, czy w ten sposób generowana wartość dodana jest warta poniesienia dodatkowych kosztów (lub czy wchodzi w grę sponsoring).



*„Obejmująca zasięgiem szkoły podstawowe z Mestre inicjatywa »Zielona Mila« była realizowana przez władze Wenecji we współpracy z FIAB. Nastawienie dzieci było entuzjastyczne i wiele się nauczyły o rowerach. Jutro dzieci te będą dorosłymi bogatszymi o zyskaną wiedzę, osobami bardziej świadomymi i wyczulonymi na potrzeby otoczenia”.*

**Viviana Tre, przewodnicząca Włoskiego Stowarzyszenia Przyjaciół Rowerów (FIAB), Mestre**

# 53%

**Dzięki zorganizowanej w Wenecji w ramach projektu PRESTO inicjatywie „Zielona Mila” liczba uczniów, którzy na co dzień dojeżdżają do szkoły rowerami, zwiększyła się o 53%.** Ponadto przez miesiąc trwania inicjatywy dzieci w niej uczestniczące przyczyniły się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> o 10 900 kg.<sup>4</sup>

## plan

Przed zainicjowaniem projektu PRESTO działania prowadzone w Grenoble skupiały się na ogólnej promocji niesamochodowych środków transportu, przy czym zorganizowano jedynie kilka imprez poświęconych rowerom. **W ramach projektu PRESTO przekonano odpowiednich decydentów, że rower to środek transportu wymagający szczególnej strategii promocyjnej, przez co ostatecznie powstał odpowiedni plan promocji!** Dzięki projektowi PRESTO kultura rowerowa w Grenoble dostała potężnego wiatru w żagle!

<sup>4</sup>Metoda obliczenia: szacuje się, że dojazd do szkoły samochodem prywatnym (czerwone nalepki) generuje 2 kg CO<sub>2</sub> w ciągu 15 min jazdy (średnia odległość dom–szkoła), podwożenie się wzajemnie oraz dojazd autobusem (żółte nalepki) generuje 200 g CO<sub>2</sub>, natomiast w wyniku dojazdu rowerem lub dojścia na piechotę (zielone nalepki) powstaje 0 g CO<sub>2</sub>. Przydzielone poszczególnym klasom do każdego rodzaju środka transportu używanego podczas badania nalepki zostały przeliczone i odniesione do początkowej sytuacji w zakresie dojazdu do szkoły w poszczególnych klasach, co pozwoliło na obliczenie niewyemitowanej ilości CO<sub>2</sub>.

## DZIAŁANIA W RAMACH PROJEKTU PRESTO NA SZCZEBLU LOKALNYM: PROMOWANIE TRANSPORTU ROWEROWEGO

DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: **TCZEW****Kampania promująca transport rowerowy wśród odbiorców w różnym wieku**

W ramach projektu PRESTO w Tczewie zorganizowano działania promocyjne i edukacyjne skierowane do osób ze wszystkich grup wiekowych (dzieci, uczniów, studentów, dorosłych i emerytów) oraz do wszystkich użytkowników dróg. Działania te miały na celu upowszechnianie wiedzy o rowerze jako codziennym środku transportu i objęły serię moderowanych rozmów z mieszkańcami, przedsięwzięcia w ramach Europejskich Dni Mobilności oraz akcje uliczne prowadzone w trakcie konkursów i obchodów związanych ze Świętem Ulicy. W każdym przypadku zaangażowane były lokalne środki przekazu.

**Więcej informacji na ten temat:**  
ciecholinska.presto@gmail.com

DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: **GRENOBLE****Zawody pod hasłem „Rowerem do szkoły”**

W 2011 r. w ramach projektu PRESTO władze miasta Grenoble we współpracy z Federacją Użytkowników Rowerów zorganizowały zawody pod hasłem „Rowerem do szkoły”. Wzięło w nich udział sześć przedszkoli, osiemnaście szkół podstawowych i cztery gimnazja, do których łącznie uczęszczało 5626 dzieci. Wyróżniane były szkoły z największym odsetkiem rowerzystów; średnio kształtował on się na poziomie 53%.

**Więcej informacji na ten temat:**  
myriam.wuyam@lametro.fr



Zawody „Zielonej Mili” w Wenecji

DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: **WENECJA****„Zielona Mila”**

W ramach zawodów „Zielonej Mili” uczniowie szkół podstawowych przez miesiąc rywalizowali ze sobą pod względem sposobu dojazdu do szkoły (za wybrane środki transportu codziennie przyznawane były punkty). Podczas „Zielonej Mili” zaobserwowano istotną zmianę zachowań uczniów, zaś liczba osób dojeżdżających do szkoły rowerem zwiększyła się o 53% (29 uczniów). Wyniki te znacznie przekroczyły oczekiwany na podstawie wyników z lat ubiegłych 15-procentowy wzrost. Impreza wieńcząca współzawodnictwo szkół została zorganizowana w parku św. Juliana w Mestre. Uczestniczyło w niej 347 dotychczas rywalizujących ze sobą uczniów, którym zapewniono mnóstwo zabawy oraz praktyczne zajęcia na temat bezpieczeństwa rowerzystów i korzyści z jazdy na rowerze.

**Więcej informacji na ten temat:**  
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: **BREMA****Liczniki rowerów**

W ramach projektu PRESTO udzielono pomocy finansowej w celu zainstalowania w mieście liczników rowerów, w tym jednego licznika z cyfrowym wyświetlaczem. Omówienie wszystkich możliwości dotyczących liczenia rowerzystów i sposobu prezentowania wyniku zajęło dwa lata, zanim uzgodniono ustawienie ośmiu liczników. Pierwszy z nich, z cyfrowym wyświetlaczem, zaczął działać jesienią 2011 r. Wielkość w ten sposób określonej liczby rowerzystów przekroczyła nawet najbardziej optymistyczne prognozy.

**Więcej informacji na ten temat:**  
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: **ZAGRZEB****Promocja jazdy na rowerze wśród studentów**

Kampania promująca korzystanie z rowerów przez studentów (głównej grupy docelowej w Zagrzebiu) obejmowała cykl wykładów na tematy dotyczące jazdy na rowerze. W ramach kampanii przeprowadzono też badanie ankietowe, w którym wzięło udział ponad 600 studentów Uniwersytetu w Zagrzebiu. Celem badania było określenie rzeczywistej i potencjalnej liczby rowerzystów wśród studentów, a także zebranie sugestii dotyczących rozwoju infrastruktury rowerowej oraz propozycji innych działań, które przyczyniłyby się do zwiększenia liczby rowerzystów.

**Więcej informacji na ten temat:**  
strategija@zagreb.hr

# MIASTA ZAAWANSOWANE

## DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI



Festyn rowerowy w Bremie (2010)

W miastach zaawansowanych (gdzie udział rowerów w transporcie miejskim wynosi ponad 20%) mieszkańcy przemieszczają się na krótkich dystansach głównie pieszo lub rowerem, a cały obszar miejski jest pokryty siecią dróg rowerowych. Należy zatem przekonać do jazdy na rowerze kolejne osoby, zwłaszcza te, które przekonać najtrudniej.

Mogą to być m.in. osoby starsze, imigranci z krajów, w których nie korzysta się z rowerów, lub niedzielni rowerzyści, których można przekonać

do częstszego przesiadania się z samochodu na rower. Jednocześnie, podobnie jak we wcześniejszych latach, nadal wymagane jest podejmowanie działań na rzecz dalszego zwiększania płynnego ruchu rowerowego na obszarach miejskich.

W tym przypadku działania infrastrukturalne powinny skupiać się na rozbudowie sieci parkingów rowerowych, utrzymaniu i udoskonalaniu istniejącej infrastruktury oraz usprawnianiu ruchu rowerowego przez poszerzanie pasów rowerowych

lub tworzenie pasów rowerowych szybkiego ruchu. Dzięki podjęciu tych działań korzystanie z rowerów stanie się bardziej wygodne i atrakcyjne. Jednocześnie należy kontynuować działania promocyjno-informacyjne, aby na bieżąco upewniać rowerzystów co do słuszności wyboru roweru jako środka transportu oraz rozszerzać ich potencjał przez przekazywanie im przydatnych informacji i oferowanie różnych korzyści.

**Zalecenia dla miast zaawansowanych wynikające z doświadczeń zdobytych w ramach projektu PRESTO:**

### Niekończąca się kampania promocyjna

Nawet w miastach zaawansowanych promocja jazdy na rowerze nie może się skończyć. Metody promocji mogą się jednak różnić od metod stosowanych w miastach początkujących i aspirujących. Kampanie promujące jazdę na rowerze oraz działania marketingowe władz miejskich czynią z roweru część tożsamości miasta oraz są wyrazem poparcia lokalnej administracji dla korzystania ze zrównoważonych środków transportu. Na przykład witryny internetowe służące do komunikowania się z rowerzystami to w miastach zaawansowanych ważne narzędzie podkreślające znaczenie głosu wyrażanego przez tę grupę użytkowników dróg.



### Brema: innowacje dla rowerzystów i duże imprezy rowerowe

Licząca 550 tys. mieszkańców Brema znajduje się w północnych Niemczech. Już teraz może poszczycić się wysokim udziałem rowerów w transporcie miejskim (25%), stałe planowanie i zapewnianie informacji mają jednak decydujące znaczenie dla utrzymania, a nawet zwiększania tego udziału. Prowadzone w ramach projektu PRESTO działania w Bremie skupiają się na planowaniu parkingów rowerowych na potrzeby dużych imprez, organizowaniu festynów rowerowych i kampanii promujących wydarzenia przyjazne rowerom, instalowaniu liczników rowerów (z wyświetlaczem) oraz prezentacjach rowerów ze wspomaganie elektrycznym.

# 400 000

Brema liczy rowerzystów. Jeden z liczników z cyfrowym wyświetlaczem — ustawiony na moście nad Wezerą, przez który przechodzi duży ruch rowerowy — wskazał, że w ciągu pierwszych dwóch miesięcy od ustawienia **przez most przejechało 400 tys. rowerzystów**. Siedem innych liczników rozmieszczonych w różnych częściach Bremy na bieżąco przekazuje władzom miejskim dokładne informacje o liczbie rowerzystów.

# 50%

Brema była świadoma posiadania dużej liczby rowerzystów, odczyty nowych liczników zaskoczyły jednak nawet **zwolenników jazdy na rowerze. Co tydzień rejestrowanych jest 50 tys. rowerzystów, o 50% więcej niż przewidywali miejscy urzędnicy!**

# 200

Sprzedawca spoza Bremy, który w 2009 r. podczas festynu rowerowego z okazji dnia bez samochodu prezentował rowery ze wspomaganie elektrycznym, wkrótce potem **sprzedał bremeńczykom ponad dwieście tych rowerów.**



*„Gdyby więcej ludzi przesiadło się z samochodu na rower ze wspomaganie elektrycznym, natychmiast przybyłoby nam wolnego miejsca na ulicach. Stowarzyszenie ETRA, partner projektu PRESTO, przygotowało kilka tras testowych, dzięki którym popularność tych rowerów w Bremie znacznie wzrosła.”*

**Ludger Koopmann, wiceprezes Niemieckiej Federacji Cyklistów, Brema**

W kampaniach promocyjnych ważnymi partnerami mogą być doświadczone i silne organizacje pozarządowe, takie jak stowarzyszenia rowerowe. Mogą one być źródłem cennej wiedzy dotyczącej problemów z infrastrukturą, służyć pomocą władzom miasta oraz ułatwiać wymianę informacji między urzędnikami a rowerzystami.

### Zaparkuj i baw się

Rowery to małe, ciche i niezanieczyszczające środowiska pojazdy idealne na potrzeby dojazdu na duże imprezy takie jak mecze piłkarskie, koncerty lub festyny. Dojazd rowerem przynosi korzyści

zarówno organizatorom, jak i lokalnym mieszkańcom i samym rowerzystom. Atrakcyjność takiego dojazdu zależy jednak od liczby i lokalizacji miejsc parkingowych. Miejsc tych powinno być dużo i powinny się znajdować w pobliżu głównych wejść na daną imprezę. Zachęcanie do przyjazdu rowerem powinno być elementem promocji danego wydarzenia, aby uczestnicy mogli z góry wziąć tę opcję pod uwagę.

### Rowery ze wspomaganie elektrycznym jako czynniki wzmacniające zainteresowanie

Rowery ze wspomaganie elektrycznym mogą zapewnić świeży powiew innowacyjności w miastach zaawansowanych. Mogą spodobać się nie tylko pasjonatom, ale również okazać się silnym magnesem dla kolejnych grup (osób starszych, osób mających daleko do pracy, osób, dla których przeszkodą w jeździe rowerem są podjazdy pod górę, lub osób przewożących duże ciężary). Na trasach testowych można poczuć różnicę między zwykłym rowerem a rowerem ze wspomaganie elektrycznym (tak jakby podczas pedalowania rowerzyście zaczął wiać wiatr w plecy). Trasę testową dla rowerów ze wspomaganie elektrycznym można przygotować na przykład na zamkniętym dla samochodów wielopoziomowym parkingu. Dzięki włączeniu takiego testu w program lokalnego festynu lub



Pas rowerowy w Bremie



Oddzielna ścieżka rowerowa w Bremie

dnia bez samochodu zainteresowanie nowym typem roweru może jeszcze wzrosnąć. W porozumieniu z lokalnymi pracodawcami władze miasta mogą również zorganizować w zakładach pracy prezentacje zachęcające pracowników do korzystania z rowerów ze wspomaganie elektrycznym.

### Liczenie rowerzystów

Rowery to małe i ciche pojazdy, które mogą niezauważenie przemknąć przez miasto i nawet służby nadzoru ruchu mogą szacować ich liczbę znacznie poniżej faktycznego poziomu. Zastosowanie liczników rowerów z wyświetlaczami cyfrowymi, czasami krytykowane jako drogie gadżeciarstwo, to jeden ze sposobów określenia liczby rowerzystów w mieście.

W przypadku pojawienia się krytycznych głosów uznających cyfrowe liczniki rowerów jedynie za kosztowną zabawkę należy mieć świadomość, że może to wywołać problemy polityczne, prowadzić do opóźnień lub nawet stać się istotnym punktem kampanii wyborczej. Na szczęście w Bremie ustawienie liczników jest popierane przez polityków. Jeden z

miejskich senatorów ds. środowiska stwierdził w lokalnych środkach przekazu, że „miasto dołożyło wielu starań, aby dokładnie określić liczbę samochodów przejeżdżających każde skrzyżowanie, ale określanie liczby rowerów do chwili obecnej polegało jedynie na przypadkowych badaniach przeprowadzanych co pięć lat”.<sup>5</sup>

Cyfrowe wyświetlacze liczników nie są niezbędne, liczenie rowerzystów jednak takie jest. Brema dysponuje tylko jednym takim licznikiem (na ruchliwym moście), ale ustawiła również mniej nowoczesne liczniki w siedmiu innych punktach miasta, aby służby nadzoru ruchu miały dokładne informacje o liczbie rowerzystów.

Słowo ostrzeżenia: ustawienie liczników niestety może wiązać się z tym, że staną się one obiektem wandalizmu. Wyświetlacz powinien być dobrze widoczny dla wszystkich mijających go osób, ale jednocześnie znajdować się poza zasięgiem wandalii.

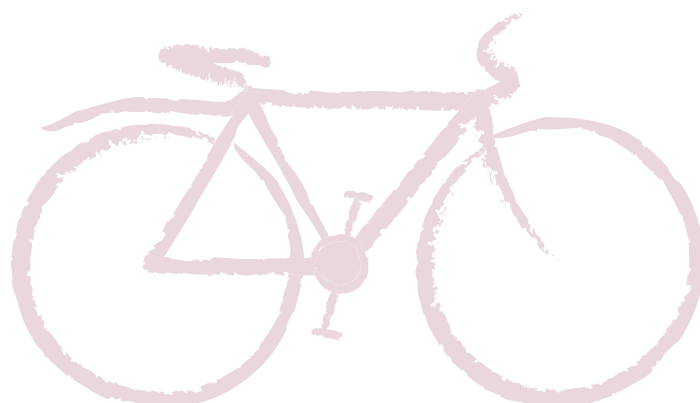
## 1 000

Działania w ramach projektu PRESTO unaocznili organizatorom i uczestnikom imprez potrzebę tworzenia parkingów dla rowerów. W 2011 r. podczas **BREMINALE** — odbywającego się na brzegach Wezery wielkiego festynu goszczącego 200 tys. uczestników — we współpracy z Niemiecką Federacją Cyklistów, partnerem projektu PRESTO, **przygotowano 1000 mobilnych parkingów dla rowerów**. Oferta została doceniona przez rowerzystów. Pojawił się przy tym ciekawy pozytywny efekt, ponieważ nawet rowery, dla których zabrakło miejsca na stojakach, były ustawiane obok w równych rzędach. Od festynu upłynęło już wiele miesięcy, ale uczestnicy nadal czują jego pozytywne wibracje, a organizatorzy deklarują chęć kontynuowania współpracy.



*„Od wielu lat wydział ochrony środowiska w Bremie promuje jazdę na rowerze i przyczynia się do zwiększenia udziału rowerów w transporcie miejskim. Na potrzeby planowania sieci transportowej potrzebujemy danych na temat korzystania z rowerów, w przyszłości rowerzyści będą zatem automatycznie zliczani w głównych punktach miejskiej sieci rowerowej. Dzięki projektowi PRESTO uczyniliśmy już pierwszy krok!”*

**Dr Joachim Lohse, senator ds. środowiska, budownictwa i transportu w wolnym hanzeatyckim mieście Brema**



<sup>5</sup>Weser-Kurier, 28 października 2011 r., str. 8.

## DZIAŁANIA W RAMACH PROJEKTU PRESTO NA SZCZEBLU LOKALNYM: PROMOWANIE ROWERÓW ZE WSPOMAGANIEM ELEKTRYCZNYM

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: GRENOBLE

**Prezentowanie kierowcom zalet rowerów ze wspomaganie elektrycznym**

W celu popularyzacji i potwierdzenia efektywności rowerów ze wspomaganie elektrycznym wśród mieszkańców Grenoble (zwłaszcza tych mieszkających na obszarach pagórkowatych lub dojeżdżających do pracy samochodem dłużej niż 10 minut) przeprowadzono tam pod koniec 2011 r. jednomiesięczną kampanię promującą te rowery. Początek kampanii miał miejsce w często uczęszczanym centrum handlowym, natomiast lokalni sprzedawcy prezentowali wybrane modele tych rowerów. Za pośrednictwem specjalnej infolinii każdy zainteresowany mógł zarezerwować sobie bezpłatną jazdę próbną. Każdą taką jazdę poprzedzało przekazanie najważniejszych informacji na temat bezpieczeństwa i techniki jazdy. Wyniki kampanii przyczyniły się do lepszego określenia celów polityki władz metropolii Grenoble Alpes w zakresie rowerów ze wspomaganie elektrycznym na rok 2012.

**Więcej informacji na ten temat:**  
myriam.wuyam @ lametro.fr

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: ZAGRZEB

**Prezentacja rowerów ze wspomaganie elektrycznym**

Jednym z elementów kampanii promującej rowery ze wspomaganie elektrycznym było zaproszenie prominentnych obywateli Zagrzebia do tygodniowego przetestowania tego nowoczesnego środka transportu. W organizowanych w ramach projektu PRESTO testach wzięli udział m.in. nauczyciele akademicy, politycy, dyplomaci, sportowcy i dziennikarze. Niektórzy z testujących podzieliли się swoimi wrażeniami za pośrednictwem środków przekazu, stając się przykładem do naśladowania w zakresie korzystania ze zrównoważonych metod poruszania się po mieście. Jazdy próbne dla mieszkańców Zagrzebia zorganizowano natomiast w historycznym parku Maksimira. Wszystkie te przedsięwzięcia były omawiane w krajowych środkach przekazu.

**Więcej informacji na ten temat:**  
strategija@zagreb.hr



Promocja rowerów ze wspomaganie elektrycznym w Tczewie

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: BREMA

**Prezentacje i testy rowerów ze wspomaganie elektrycznym**

Podczas odbywających się w Bremie festynów rowerowych i dni bez samochodu Niemiecka Federacja Cyklistów we współpracy z kilkoma sklepami zaprezentowała i udostępniła do testowania rowery ze wspomaganie elektrycznym. Między dworcem głównym a centrum miasta przygotowano trasę testową obsługiwaną przez przedstawicieli stowarzyszenia ETRA, partnera projektu PRESTO. Takie testy połączone z festynami, wystawami i innymi imprezami rowerowymi pozwoliły uczestnikom na zapoznanie się z rowerami ze wspomaganie elektrycznym, wiele osób nadal bowiem mało wie o tego typu rowerach. Ponadto uznano, że znacznie lepiej (i łatwiej) będzie zaprezentować te rowery w ramach innych imprez rowerowych niż zorganizować poświęcony im w całości jeden wielki festyn.

**Więcej informacji na ten temat:**  
tobias.leuze@adfc-bremen.de

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: TCZEW

**Promocja rowerów ze wspomaganie elektrycznym**

W Tczewie promocja rowerów ze wspomaganie elektrycznym przybrała dwie formy: prezentację połączonej z jazdą testową podczas imprezy rowerowej oraz możliwości tygodniowego wypożyczenia takiego roweru (np. dla osób starszych, różnego rodzaju profesjonalistów i innych osób). W promocji wzięło udział 500 osób, z których setka wypożyczyła rower na tydzień lub dłużej. W celu oceny przydatności rowerów ze wspomaganie elektrycznym przeprowadzono badania ankietowe i wywiady z użytkownikami. Wyniki tych badań i rozmów wskazują, że rowery tego typu ułatwiają jazdę osobom starszym oraz są dobrym rozwiązaniem na pokonywanie dróg na obszarach pagórkowatych. Wspomniana promocja przyczyniła się do zwiększenia zainteresowania tymi rowerami wśród mieszkańców Tczewa.

**Więcej informacji na ten temat:**  
ciecholinska.presto@gmail.com



Prezentacja rowerów ze wspomaganie elektrycznym w Wenecji

## DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM: WENECJA

**Prezentacja rowerów ze wspomaganie elektrycznym**

W ramach projektu PRESTO zorganizowano pierwszą w historii Wenecji prezentację rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Podczas odbywającego się w Mestre w ramach „Ekologicznej Niedzieli” festynu udostępniono mieszkańcom do przetestowania na pasach rowerowych w centrum miasta 10 takich rowerów. W promocji wzięło udział ponad 200 mieszkańców.

**Więcej informacji na ten temat:**  
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

# PROMOWANIE KULTURY ROWEROWEJ

## PRZYDATNE WSKAZÓWKI

W ramach projektu PRESTO próbowano określić, wdrożyć i udostępnić miastom rozwiązania ułatwiające władzom miejskim tworzenie lub rozwijanie kultury rowerowej. Zestaw tych rozwiązań obejmuje szkolenia praktyczne na miejscu, siedem szkoleń internetowych, cztery przewodniki i 25 arkuszy danych technicznych w kilku wersjach językowych. Rozwiązania te będą dostępne również po zakończeniu projektu PRESTO w styczniu 2012 r. Na podstawie uzyskanych w ramach projektu doświadczeń pragniemy podzielić się najważniejszymi wnioskami i zaleceniami dotyczącymi wdrażania polityki rowerowej w miastach w tym zakresie początkujących, aspirujących i zaawansowanych:



Festyn rowerowy w Grenoble

### Docieranie do grupy docelowej

- 🚲 Promocja powinna mieć jak największy zasięg, nawet najlepsze rozwiązania transportowe są bowiem bezużyteczne, jeśli nikt o nich nie słyszał.
- 🚲 Budowa infrastruktury rowerowej w pobliżu szkół i uczelni jako metoda zaangażowania młodego pokolenia jest korzystna dla każdego miasta.
- 🚲 Zapewnienie możliwości jazdy próbnej na rowerach zwykłych lub rowerach ze wspomaganiem elektrycznym to dobry sposób popularyzacji codziennego dojeżdżania rowerem do pracy lub szkoły.
- 🚲 Doskonałą metodą dotarcia do grup docelowych są media społecznościowe, ponieważ wielu rowerzystów lubi wymieniać się opiniami na temat jakości infrastruktury rowerowej, a każdy rowerzysta może łatwo zatrzymać się, aby zrobić zdjęcie, a następnie udostępnić je w Internecie.

### Wdrażanie polityk rowerowych

- 🚲 Nie należy skupiać się na pojedynczych metodach przemieszczania się, ponieważ w celu określenia sposobów korzystania z przestrzeni publicznej oraz przygotowania ewentualnych zmian powinno się analizować wszystkie używane środki transportu.
- 🚲 W politykę rowerową należy zaangażować jak najwięcej zainteresowanych stron, a następnie poinformować je o tym, co się chce uczynić i dlaczego.
- 🚲 Infrastrukturę rowerową należy uwzględniać już w fazie planowania, włączając ją w istniejące procesy.
- 🚲 Polityka rowerowa ma charakter lokalny i wymaga podejścia na szczeblu lokalnym, nie należy zatem bezkrytycznie stosować rozwiązań sprawdzonych w innych miastach, ale dostosowywać je do uwarunkowań lokalnych.
- 🚲 Konflikty między pieszymi i rowerzystami muszą być rozwiązywane przez tworzenie przyjaznej dla obu grup infrastruktury oraz w ramach odpowiednich kampanii informacyjnych.



Nie wolno ulegać frustracji! Jesteśmy pionierami zmiany kulturowej. Wymaga ona czasu i nie spowoduje, że wszyscy przesiądą się na rower, ale dzięki wytrwałej pracy można zmienić wszystko!

**Więcej informacji na ten temat**  
[www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu)

**Koordynatorzy projektu**

**Rafael Urbanczyk**

[r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu](mailto:r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu) / Tel. : +49 (0)221 60 60 55 16

**Michael Laubenheimer**

[m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu](mailto:m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu) / Tel. : +49 (0)221 60 60 55 23

*Tłumaczone z języka angielskiego.*

*Inne dostępne wersje językowe: angielski, chorwacki, francuski, niemiecki i włoski.*

**Dodatkowe egzemplarze tej broszury lub broszury w innych wersjach językowych może udostępnić:**

**kierownik projektu ds. publikacji**

**Dr. Florinda Boschetti**, European Cyclists' Federation

[f.boschetti@ecf.com](mailto:f.boschetti@ecf.com) / Tél. : +32 (0)2 880 92 79

**Redakcja broszury**

Rafael Urbanczyk i Bonnie Fenton (Rupprecht Consult),  
współpraca: Dirk Dufour (Ligtermoet & Partners)

**Szata graficzna**

De Visu Digital Document Design

**Grudzień 2011**

**Prawa autorskie**

Wszystkie fotografie zostały udostępnione przez miasta biorące udział w projekcie PRESTO oraz konsorcjum PRESTO. W celu propagowania jazdy na rowerze zachęcamy do rozpowszechniania informacji z niniejszej broszury, wszelkie jej kopiowanie w całości lub części wymaga jednak naszej pisemnej zgody. Dziękujemy!

**Zastrzeżenia prawne**

Wyłącznie odpowiedzialność za treść tej publikacji ponoszą jej autorzy. Treść ta niekoniecznie jest zgodna ze stanowiskiem Wspólnot Europejskich. Komisja Europejska nie odpowiada za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji zawartych w tej publikacji.

**Projekt PRESTO: promocja roweru jako codziennego środka transportu dla każdego** jest wspierany przez



Oficjalnym partnerem projektu PRESTO jest realizowana przez Komisję Europejską Kampania na rzecz Zrównoważonej Energii dla Europy.



**Konsorcjum PRESTO:**



**Podoba Ci się projekt PRESTO?** Polub nas także na Facebooku! <http://tiny.cc/ygoiy>