Collegium Civitas
STUDIA SPOŁECZNE I POLITYCZNE

Rowerzyści w Warszawie

Autorka:

dr Katarzyna Iwińska

Współpraca:

Kuba Jakubowski

mgr Marta Skrobosz

COLLEGIUM CIVITAS

Warszawa 2012r.

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie ... 3
2. Metodologia badań jakościowych ... 7
Zastosowane metody badania: ... 9
3. Badane grupy osób ... 10
4. Główne wnioski z badania ... 11
5. Wyniki analizy jakościowej ... 13
Warszawa rowerowa ... 13
Zalety poruszania się rowerem po Warszawie ... 14
Wady poruszania się rowerem po Warszawie ... 15
Bezpieczeństwo ... 18
Infrastruktura rowerowa ... 19
Postrzeganie zmian ... 22
Dobre praktyki i sugestie ... 24
Rowerzyści obywatele: współpraca w tworzeniu przestrzeni miejskiej ... 27
6. Podsumowanie i rekomendacje ... 30
7. ANEKS ... 32

Skróty zastosowane w dokumencie

CAWI	badanie ankietowe poprzez internet
CATI	badanie ankietowe poprzez telefon
FGI	zogniskowany wywiad grupowy
IDI	pogłębiony wywiad indywidualny
JST	jednostka samorządu terytorialnego
NGO	organizacje pozarządowe

1. Wprowadzenie

Raport został przygotowany w ramach realizacji zadania „Badanie aktywności społecznej w tworzeniu przestrzeni miejskiej w celu promocji zdrowego trybu życia w Warszawie" w trakcie trwania międzynarodowego projektu: *„TAPAS-Transportation, air pollution and physical activities; an integrated health risk assessment programme of climate change and urban policies*" w 2011-2012r (w skrócie: TAPAS). Badania społeczne oraz inne naukowe inicjatywy dotyczące transportu, aktywności fizycznej, zdrowia i zanieczyszczenia powietrza toczą się równolegle w sześciu europejskich miastach: Barcelonie, Bazylei, Kopenhadze, Paryżu, Pradze i Warszawie.

Raport ten powstał jako wynik badań jakościowych realizowanych w Warszawie przez zespół Katedry Socjologii, Collegium Civitas we współpracy z Instytutem Badań Systemowych, PAN.

Został on sporządzony w oparciu o analizę dokonaną w drodze:

- *Desk research*, czyli analizy materiałów zastanych, dostępnych danych i źródeł badań na temat aktywnego transportu publicznego;
- badania fokusowego przeprowadzonego z rowerzystami, którzy jeżdżą w celach rekreacyjnych i komunikacyjnych po Warszawie (24.02.2012);
- pogłębionych wywiadów indywidualnych z różnymi partnerami społecznymi (użytkownikami dróg, tzw. aktywnymi rowerzystami i aktywistami obywatelskimi, prowadzącymi organizacje pozarządowe związane z transportem publicznym w W-wie) (grudzień 2011-styczeń 2012);
- konsultacji z ekspertami w zakresie transportu miejskiego w W-wie (m.in. z prof. dr hab. Wojciechem Suchorzewskim i dr. Inż. Arturem Badydą z Politechniki Warszawskiej);
- wniosków i rekomendacji formułowanych przez uczestników (partnerów społecznych: aktywistów, rowerzystów i urzędników) w trakcie panelu/warsztatu podsumowującego wstępne wyniki badań (30.03.2012)

Obecnie w Polsce stosunek do aktywnego transportu rowerowego dynamicznie się zmienia: jest coraz więcej osób, które są pozytywnie nastawione do jazdy na rowerze po mieście w celach transportowych. Poza takimi walorami jak nieszkodliwość dla środowiska, niskie koszty infrastruktury, dbałość o stan fizyczny, coraz więcej osób uznaje jeżdżenie po mieście za wygodne antidotum na omijanie zakorkowanych ulic. Ponadto, w Warszawie jeżdżenie na dwóch kółkach jest w niektórych środowiskach uznawane już jako modne („trendy") .

Po nowelizacji przepisów dotyczących ruchu rowerowego tak, by były bardziej przychylne dla rowerzystów i zachęcały do wsiadania na rower (maj 2011r.) Centrum Badania Opinii Społecznej spytało Polaków o jazdę na rowerze (wrzesień 2012[1]). Z badań w czasie wakacyjnym wynika że na rowerze jeździ 70 % Polaków (sic!) a prawie co trzeci dorosły badany (30%) w ogóle nie korzysta z roweru. Częściej jeżdżą kobiety niż mężczyźni, a rower jest popularniejszy na wsiach i w miasteczkach. Dla 49 % wykorzystujących rower jest to szybki i wygodny środek komunikacji. Z danych tych wynika, że 23% rowerzystów korzysta z roweru przez cały rok - niezależnie od warunków pogodowych, a 77 % tylko, gdy sprzyja temu pogoda. Na wsi 29 % rowerzystów jeździ nim przez cały rok, a w dużych miastach - 17 %. Badani przez CBOS źle oceniają stan infrastruktury rowerowej w swojej okolicy: tylko 38% respondentów uznało go za dobry. Szczególnie negatywnie wypowiadają się o niej mieszkańcy wsi, a lepiej mieszkańcy dużych miast. Jednak aż 64 % rowerzystów nie czuje się bezpiecznie jeżdżąc po naszych drogach i ulicach.

Jak wynika z ogólnopolskiego raportu dwie trzecie rowerzystów za największy problem uznaje brak ścieżek, dróg lub specjalnie wyznaczonych pasów rowerowych. Główne problemy to: zagrożenie ze strony kierowców (62%) oraz brak szerokiego pobocza przy drogach (61%).

Z kolei na podstawie zebranych materiałów Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej[2] (2006r.) na temat funkcjonowania systemu transportu rowerowego tylko w Warszawie wynika, że prawie 92% ankietowanych rowerzystów posiada własny rower i prawie wszyscy, którzy posiadają rower jeżdżą na nim przede wszystkim w sezonie (tzn. w okresie wiosenno-letnim) (97% badanych w W-wie). Ponad połowa badanych korzysta z roweru dla celów rekreacyjnych i zdrowotnych (56%) oraz sportowych, 30% korzysta z roweru w celu transportu

[1] „Polacy na rowerach", CBOS 2012, komunikat z badań BS/119/2012
[2] Analiza wyników ankiety o transporcie rowerowym w Warszawie (Siskom) URL: http://www.siskom.waw.pl/siskom/trasy-rowerowe-wyniki-ankiety.pdf

codziennego (do pracy lub szkoły, jazda po zakupy). Aż 42% badanych uznaje, że najważniejsze ułatwienie dla rowerzystów stanowią ścieżki rowerowe i 60% badanych najchętniej dojeżdżałaby do miejsca pracy lub nauki na rowerze. Z danych tych wynika również, że 72% ankietowanych rowerzystów uważa, że dobre ścieżki rowerowe mogą skłonić do wyboru roweru jako sposobu dotarcia do miejsca pracy lub nauki. Zdecydowana większość badanych (94%) uważa, że budowa ścieżek rowerowych to zadanie władz samorządowych i że powinny być zwiększone środki finansowe na ten cel.

Podobne wyniki pochodzą z pomiaru ruchu rowerowego realizowanego w 2011 roku[3], w których najważniejsze wnioski to:

- natężenie ruchu rowerowego kilkukrotnie wzrosło na pełnych trasach rowerowych (nowa infrastruktura rowerowa lub ograniczony ruch samochodowy), a na niektórych trasach natężenie ruchu rowerowego przekracza lub zbliża się do 150 rowerów/h;
- z kolei natężenie ruchu rowerowego nie zmieniło się istotnie na trasach, na których rozwiązania rowerowe pozostały przez ostatnie lata bez zmian;
- odsetek rowerzystów korzystających ze ścieżek rowerowych w zależności od ulicy waha się od 51% (ścieżka zmieniająca stronę ulicy) do 97–99% (ścieżki poprawnie zaprojektowane).

Z analiz transportowych wynika również, że rowerzyści unikają jazdy ruchliwymi jezdniami zwłaszcza na drogach o wielu pasach ruchu w jedną stronę i na dłuższych odcinkach bez skrzyżowań. Oznacza to, że szczególnie centrum miasta nadal jest w dużej mierze nieprzystosowane dla rowerzystów: aż 98% pieszych i 100% rowerzystów woli korzystać z naziemnego przejścia dla pieszych / przejazdu dla rowerów niż z przejścia podziemnego ze schodami.

Podsumowując: w przeciągu ostatnich 10 lat realizowano wiele badań sondażowych na temat transportu rowerowego[4] (Siskom 2006, BBS OBSERWATOR 2002/2003 GDDKiA 2009, CBOS 2012). Z badań wynika, że jazda na rowerze jest w Polsce popularna pomimo źle ocenianej infrastruktury

[3] Pomiar ruchu rowerowego, Zielone Mazowsze, wrzesień 2011, URL: http://www.zm.org.pl/?a=pomiarruchu2011
[4] Powołuje się tu m in. na dane z następujących źródeł: Badanie ilościowe nt. rowerzystów wykonane dla Polskiego Klubu Ekologicznego (PKE) przez BBS OBSERWATOR 2002/2003 (URL:

rowerowej i braku poczucia bezpieczeństwa rowerzystów na naszych drogach. Z danych CBOS'u (2012) wynika, że wpływ na postrzeganie jazdy na rowerze ma wielkość miejscowości, w której respondenci mieszkają: „na wsiach, gdzie rower służy głównie jako środek transportu, częściej jeździ się przez cały rok". Natomiast w dużych miastach rower służy głównie do rekreacji, a jazda na nim jest głównie formą spędzania wolnego czasu.

W projekcie TAPAS interesuje nas jednak korzystanie z roweru jako alternatywy do innych form transportu w mieście. Naszym celem jest poznanie zwyczajów, problemów i zachowań rowerowych osób mieszkających w Warszawie. Do tej pory bowiem nie analizowano stosunku osób mieszkających w Warszawie do aktywnego transportu oraz do zdrowego trybu życia, ograniczeń i możliwości, jakie daje jazda na rowerze po mieście.

http://www.rowery.org.pl/rowery2002.pdf) i projekt PKE „Miasta dla rowerów" z 2000 roku (URL: http://www.rowery.org.pl/badania2000.htm), Warszawskie Badanie Ruchu 2005 (URL: http://siskom.waw.pl/komunikacja/WBR2005-raport-koncowy.pdf), badanie Zielonego Mazowsza „Pomiar ruchu rowerowego" 2011 (URL: http://www.zm.org.pl/?a=pomiarruchu2011), raport Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad „Ruch rowerowy w Polsce na tle innych krajów UE" dr. Tadeusza Kopty z 2009 (URL: http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000//documents/rowery_info.pdf) a także Program Rozwoju Ruchu Drogowego przygotowany w 2009 roku przez Urząd m. St Warszawy, Biuro Drogownictwa i Komunikacji (URL http://siskom.waw.pl/komunikacja/rowery/Program_Rozwoju_Ruchu_Rowerowego.pdf).

2. Metodologia badań jakościowych

Przedmiotem badania jest aktywny transport w Warszawie rozumiany jako piesza lub rowerowa komunikacja w przestrzeni miejskiej.

Główne cele badania w ramach projektu TAPAS to analiza:

- opinii na temat aktywnego transportu osób korzystających z rowerów w W-wie;
- oceny rowerzystów dotyczących wad, zalet i zmian, jakie dokonują się w przestrzeni miejskiej w W-wie w odniesieniu do transportu rowerowego;
- wpływu rowerzystów (obywateli, aktywnych działaczy) na rzecz podwyższenia jakości aktywnego transportu w stolicy;
- dobrych praktyk i rozwiązań polecanych przez różne grupy interesariuszy;
- procesu decyzyjnego na styku NGO-JST w odniesieniu do transportu miejskiego.

Dodatkowo zaplanowano sprawdzenie, jakie zmiany nastąpiły w tworzeniu infrastruktury rowerowej w przestrzeni miejskiej Warszawy w ciągu ostatnich 2 lat oraz jak są one postrzegane/oceniane przez uczestników badania – osób jeżdżących na rowerach w stolicy. Celem było zebranie opinii i sugestii samych użytkowników na temat tzw. „rowerowej Warszawy" oraz opisanie potencjałów do zmiany przyzwyczajeń na rzecz aktywnego transportu. Interesował nas również temat „obywatelskiego podmiotowego sprawstwa" i poczucia możliwości dokonywania zmian w przestrzeni publicznej dogodnych dla różnych grup interesów (NGO, rowerzystów, aktywistów, urzędników).

W celu znalezienia odpowiedzi na pytania badawcze sformułowane w poszczególnych obszarach zainteresowań zespołu projektu zaplanowano w pierwszej kolejności zastosowanie metod badań jakościowych do analizy rowerzystów. „Wszystkie podejścia [jakościowe- przyp. KI] poszukują regularności w znaczeniach, które mogą być odtworzone i analizowane przy użyciu różnych metod jakościowych, pozwalających badaczowi na sformułowanie – mniej lub bardziej – modeli, typologii i teorii jako sposobów opisywania i wyjaśniania zagadnień społecznych…"[5]. Badania jakościowe służą głównie pogłębionemu zrozumieniu interesujących nas zjawisk, co zapewnia wysoką

[5] Uwe Flick, *Projektowanie badania jakościowego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2010, s 13.

trafność badania. Nie mają jednak charakteru reprezentatywnego. Koncentrują się na dotarciu do postaw, motywów, sposobów postrzegania rzeczywistości i jej interpretacji przez badanych. Pozwalają odkryć źródła określonych przekonań i emocji oraz specyfikę i uwarunkowania charakteryzującą konkretne grupy społeczne. Procedura badawcza ma na celu ujawnienie i opisanie punktów widzenia ludzi w ich różnorodności. Uzyskane dane umożliwiają tworzenie opisów, rekonstrukcji i „świata społecznego" badanych wraz ze znaczeniami, które nadają poszczególnym jego elementom. Dane jakościowe są wykorzystane w celu poznania głębszych przyczyn działań i stanowią punkt wyjścia do dalszych analiz ilościowych, które obejmują aktywny transport (piesi i rowerzyści).

Do porównania danych przydatne będą także dane zebrane w procesie realizacji tzw. *travel survey,* czyli sondażu (z elementów kwestionariusza realizowanego w Barcelonie). Badania ilościowe pomagają ustalić, jak często w zbiorowości występują określone opinie i fakty. Wysoki stopień standaryzacji narzędzi badawczych daje gwarancję, iż uzyskane odpowiedzi będą jednoznaczne i konkretne. Umożliwiają także dokonywanie porównań – np. między poszczególnymi grupami lub kategoriami. Zebrane dane ilościowe pozwolą na określenie skali badanych zjawisk i posłużą do analiz porównawczych (w horyzoncie czasowym i międzynarodowym).

Rzetelność i wiarygodność uzyskanych wyników badań zapewni triangulacja, zakładająca weryfikowanie zbieranych informacji na kilku poziomach: różnych źródeł informacji, badaczy, metod i teorii badawczych (typologia Michaela Q. Pattona[6]).

Zastosowano triangulację źródeł, czyli pozyskiwania danych od różnych osób, co pozwoliło na uzyskiwanie danych od różnych grup osób związanych z badanym zjawiskiem tak, aby uchwycić odmienne perspektywy patrzenia na badane kwestie. Ponadto, zastosowano różne metody zbierania danych, aby uzyskać spektrum możliwości komunikacyjnych (sama metoda wpływa na zgromadzone dane).

[6] *Qualitative Evaluation and Research Method*, second edition, Sage Publications, London 1990, s. 464–465.

Zastosowane metody badania:

1. Indywidualne Wywiady Pogłębione IDI

Indywidualne wywiady (ang. in-depth individual interview) pogłębione stosujemy, aby poznać sądy, opinie, przemyślenia i odczucia badanego. Oś metody stanowi pogłębiona rozmowa z jednym respondentem. Wywiady IDI zostały przeprowadzone w celu uzyskania szerszych informacji w formie danych jakościowych, dotyczących problemów i możliwości wynikających z jazdy na rowerach w W-wie. Dane uzyskane tą metodą posłużą do triangulacji wyników i będą stanowiły komplementarne źródło informacji z danymi uzyskanymi w wyniku pozostałych metod oraz mogą posłużyć jako rozwinięcie zakresu badanych zagadnień metodą ilościową.

2. Wywiad grupowy FGI

Wywiady fokusowe (FGI – ang. *Focus-Group Interview*, inaczej: grupy fokusowe) to jakościowa metoda badawcza polegająca na dyskusji respondentów opartej o ramowy scenariusz. Podstawowym celem wykorzystania tej techniki jest zebranie ogólnych informacji związanych z badanym zagadnieniem, sformułowanie i wstępna weryfikacja hipotez oraz wypracowanie rozwiązań w określonym obszarze problemowym. Jednocześnie zastosowanie tej metody umożliwia wykorzystanie dynamiki grupy, dzięki czemu uzyskane wnioski mogą być bardziej znacznie bardziej rozbudowane niż w sytuacji, w której wywiady z poszczególnymi respondentami zostałby przeprowadzone w trybie indywidualnym. Wywiady fokusowe miały na celu przeprowadzenie dyskusji nad wstępnymi wnioskami sformułowanymi przez zespół badawczy na różnych etapach analizy. Pozwoliło to na grupową refleksję nad stosowaniem zasady komplementarności oraz jej uzupełnienie o przykłady, z którymi spotykają się respondenci.

Dobór uczestników grup fokusowych ma charakter celowy w projekcie zaplanowano uczestnictwo maksymalnie 10 respondentów – jest to liczba optymalna, która pozwoli na zgromadzenie zróżnicowanych opinii o przedmiocie badania, umożliwiając jednocześnie zabranie głosu wszystkim badanym.

3. Warsztat-panel ekspertów

Panel ekspertów (ang. experts' workshop/panel) – to grupa robocza powołana do celów ewaluacji pierwszych wniosków z badania. Ekspertami są niezależni specjaliści w ocenianej dziedzinie. Mogą

oni wspólnie wydawać osąd na temat wartości interwencji i jej efektów. Panel ekspertów ma za zadanie szybko i niedrogo sformułować syntetyczny osąd, który integruje najważniejsze informacje dostępne na temat programu oraz informacje oparte na innych doświadczeniach. Warsztaty prowadzone w grupach heterogenicznych , tzn. z udziałem przedstawicieli różnych środowisk (w tym osób jeżdżących na rowerach w W-wie) mają dodatkową funkcję diagnostyczną.

Celem panelu realizowanego z użyciem metod warsztatowych jest weryfikacja oraz uzupełnienie wniosków sformułowanych na podstawie badań terenowych. Zrealizowany panel ekspertów pozwolił na bezpośrednie skonfrontowanie opinii i poglądów ekspertów merytorycznych oraz dopracowanie rekomendacji.

3. Badane grupy osób

W badaniach jakościowych w charakterze informatorów występują pojedyncze osoby, dobrane celowo. Respondentów bezpośrednio dotyczy badane zjawisko lub przedsięwzięcie, niejednokrotnie są zaangażowani w jego tworzenie, są jego rzeczywistymi lub potencjalnymi beneficjentami. W projekcie TAPAS zrealizowano badania z następującymi grupami osób:

- Rowerzyści – mieszkańcy W-wy, którzy korzystają z rowerów w mieście (4 IDI, FGI);
- Aktywni działacze na rzecz transportu – osoby zaangażowane w działalność organizacji pozarządowych mających na celu rozwój infrastruktury komunikacyjnej w W-wie (w tym NGO zajmujące się upowszechnianiem jazdy na rowerze) (4 IDI);
- Eksperci zajmujący się systemem transportowym w W-wie (pracownicy naukowi) (1 IDI);
- Partnerzy społeczni odpowiedzialni za transport rowerowy w W-wie (urzędnicy i eksperci/pracownicy naukowi) (warsztat/panel grupowy).

4. Główne wnioski z badania

Rowerzystów w stolicy można podzielić na 2 główne grupy ze względu na formy jazdy rowerowej:

- „aktywiści" i rowerzyści typu „hard-users" to osoby, które przede wszystkim korzystają z rowerów w komunikacji w W-wie i jak najdłużej w roku;
- rekreacyjni i sportowi rowerzyści.

Zwyczajni rowerzyści przywiązywali bardzo dużą wagę:

- do oszczędności czasu, jaką zapewnia im rower;
- do kwestii związanych z dobrym samopoczuciem, jakie zapewnia im ten środek transportu;
- mówili, że rower daje im poczucie wolności i niezależności.

Aktywiści:

- kładli przede wszystkim nacisk na pewność długości czasu, jaki zajmie im dojazd z punktu A do punktu B niezależnie od tego, co w danej chwili dzieje się na drogach.

Najczęściej wskazywane wady poruszania się rowerem po Warszawie to:

- braki infrastrukturalne;
- ścieżki rowerowe w stolicy są budowane tylko z myślą o celach rekreacyjnych, a nie komunikacyjnych, co również spowalnia wzrost rowerzystów wykorzystujących rower do celów transportowych;
- kultura kierowców samochodów i komunikacji miejskiej;
- wpływ warunków atmosferycznych na jeżdżenie rowerem.

Rowerzyści zwracali uwagę na:

- kwestie bezpieczeństwa i formy jazdy: strach przed poruszaniem się w tej samej przestrzeni, co samochody, jest główną przyczyną, dla której rowerzyści jeżdżą po chodnikach, często łamiąc równocześnie obowiązujące prawo;

- kwestie infrastrukturalne: badani byli przeciwni budowie ścieżek z kostki Bauma i narzekali na bardzo małą ilość stojaków na rowery;
- zmiany w Warszawie: zauważany jest rozwój infrastruktury rowerowej, badani podkreślają powstawanie nowych ścieżek rowerowych;
- ale krytykowano nierównomierne nasycenie miasta siecią ścieżek.

Najważniejsze propozycje zmiany:

- rowerzyści zwracali uwagę na bardziej przychylne podejście do jazdy na rowerze w innych miastach – istotne jest wypracowanie kultury jazdy oraz podniesienie poczucia bezpieczeństwa;
- budowa spójnej sieci infrastruktury o wysokiej jakości;
- miasto powinno mieć sieć rowerową umożliwiającą poruszanie się zewsząd i wszędzie, a szczególnie centrum Warszawy nie powinno stanowić bariery dla rowerzystów
- proponowano oddzielenie ścieżek od chodnika poprzez zastosowanie odróżniającej się powierzchni, podwyższenia; zastosowanie tzw. „prostych rezerw", czyli przekształcania części szerokich chodników lub pasów zieleni w arterie rowerowe;
- zwracano uwagę na wielość urzędów i postulowano ułatwienie procesu decyzyjnego oraz mniej skomplikowane procedury biurokratyczne dotyczące spraw komunikacyjno-transportowych w W-wie;
- ważne jest ustanowienie całościowej, przemyślanej strategii rozwoju komunikacji rowerowej w Warszawie wraz z kilkuletnim planem promocji ruchu rowerowego;
- jest też oczekiwanie, aby decyzje dotyczące ścieżek i rozwoju „rowerowej Warszawy" były podejmowane partycypatywnie, tzn. wspólnie z grupami zainteresowanymi (interesariuszami).

5. Wyniki analizy jakościowej

Poniżej prezentowane są uogólnione wyniki badań jakościowych w podziale na grupy tematyczne wraz z przykładami najciekawszych lub najbardziej „reprezentatywnych" cytatów z rozmów[7].

Warszawa rowerowa

Warszawa jako przestrzeń do jazdy na rowerze nie jest szczególnie dobrze postrzegana: jest bardzo rozprzestrzeniona i ma mniejszą gęstość zaludnienia to znaczy, że przeciętna podróż, jaką trzeba wykonać z domu do szkoły (z domu dokądś), jest większa niż w innych miastach (w Polsce i za granicą). Ponadto, klimat nie sprzyja całorocznemu korzystaniu z aktywnego transportu. Zimne sezony (listopad-marzec) to zwykle 4-6 miesięczne „zawieszenie" jazdy na rowerze nawet dla osób bardzo nastawionych na tę formę komunikacji po mieście.

Rowerzystów w stolicy można podzielić na 2 główne grupy ze względu na formy jazdy rowerowej:

- „aktywiści" i rowerzyści typu „hard-users" to osoby, które przede wszystkim korzystają z rowerów w komunikacji w W-wie i jak najdłużej w roku (np. jedynie śnieżyca ich odstrasza), są też często zaangażowani w działania NGO na rzecz rowerzystów (typu Masa Krytyczna):

  „To też jest taka kwestia jak na przykład namawiam, staram się namawiać kogoś do roweru, to podnoszę tą kwestię społecznej odpowiedzialności za przestrzeń miejska, jaką, jaką mamy. Jakby wszyscy się przesiedli, albo duża część ludzi przesiadłaby się na rower, to już od razu miasto by się zmieniło, byłoby to miasto przyjemniejsze, takie bardziej dla ludzi, a mniej…" [P 8]

- rekreacyjni i sportowi rowerzyści to osoby, które używają rowerów w celu utrzymania dobrego stanu zdrowia i aktywnego stylu życia.

Dodatkową kategorią są również rowerzyści zawodowi, czyli kurierzy (*bikersi*), którzy często mają cechy osób należących do grupy aktywistów lub tzw. „*hard-users*" (ze względu na zawód), a także rowerzyści nieaktywni społecznie, korzystający z rowerów sporadycznie i zamiennie z transportem

[7] Rozmowy były nagrywane, a potem dokonano transkrypcji wszystkich wywiadów, które zakodowano. Cytaty są opisane numerem wywiadu.

publicznym (nie tylko rekreacyjnie). Dalej w raporcie nazywamy ich „zwykłymi rowerzystami", to znaczy takimi, którzy czasami korzystają z aktywnego transportu (roweru) w mieście.

Zalety poruszania się rowerem po Warszawie

Jednym z celów badania było poznanie przyczyn, dla których warszawscy rowerzyści – zarówno aktywiści, jak i zwyczajni rowerzyści – jeżdżą rowerami. Uznano, że wskazane przez nich zalety płynące z poruszania się tym środkiem komunikacji po Warszawie, będą mogły byś punktem wyjścia do próby zachęcenia innych mieszkańców stolicy do korzystania z rowerów. To właśnie rowerzyści są źródłem najbardziej wiarygodnych informacji o tym, co jest pozytywne, a co negatywne w jeździe rowerem po Warszawie.

Choć wydawałoby się, że zwykli rowerzyści i aktywiści będą mieli podobne zdanie na temat zalet płynących z jazdy rowerem po Warszawie, sytuacja wyglądała nieco inaczej. Obie te grupy kładły nacisk na różne aspekty pozytywnych stron aktywnego korzystania z transportu rowerowego.

Zwyczajni rowerzyści przywiązywali **bardzo dużą wagę do oszczędności czasu, jaką zapewnia im rower**. Była to korzyść wymieniana spontanicznie przez wszystkich z tej grupy badanych. Jest ona ściśle związana z innym aspektem poruszania się rowerem - z możliwością omijania korków, co daje przewagę nad samochodami. Oszczędność nerwów spowodowana brakiem straconego czasu na czekanie we wspomnianych korkach czy uniknięciem tłumu w komunikacji miejskiej, była często wspominana. „To jest oszczędność czasu, oszczędność nerwów też (…), bo po prostu sobie wsiadam na rower i mam gdzieś autobusy, które stoją w korku i ludzi, którzy ledwo się w tych autobusach mieszczą" [P7]. Badani mówili również o tym, **że rower zapewnia im komfort poruszania się po mieście. Podkreślali zalety płynące z łatwiejszego niż samochodem dostępu do różnych miejsc oraz znalezienia miejsca do przypięcia i pozostawienia roweru** – znika wówczas problem braku wolnych miejsc parkingowych, co w przypadku samochodów jest nie tylko trudne, co również kosztowne ze względu na płatne strefy. Mniejsze wydatki finansowe są również odczuwane i wskazywane przez rowerzystów poprzez brak konieczności zakupu paliwa. Chęć dobrego wyglądu, choć jest wskazywana jako jedna z przyczyn, dla których warto wsiąść na rower, jest dla badanych raczej pozytywnym skutkiem ubocznym niż tym, co motywuje ich do jazdy właśnie tym środkiem komunikacji.

Badani wskazywali nie tylko na praktyczne i mierzalne zalety jazdy rowerem. Niewiele mniejszą wagę przykładali do **kwestii związanych z dobrym samopoczuciem, jakie zapewnia im ten środek transportu**. Mówili, że rower daje im **poczucie wolności i niezależności**. Sprawia, że mogą pobyć sami ze sobą i odpocząć od otaczającego ich zgiełku.

Nieco inne korzyści poruszania się rowerem po stolicy wskazywali tzw. aktywiści. Kładli oni przede wszystkim nacisk na **pewność długości czasu, jaki zajmie im dojazd z punktu A do punktu B niezależnie od tego, co w danej chwili dzieje się na drogach**: „(…) czas przyjazdu rowerem jest bardzo przewidywalny. Jak się pojawia paraliż w mieście, bo spadł śnieg ja jadę 25 minut. Jak jest super pogoda ja jadę 25 minut. Jak jest wielki korek ja jadę 25 minut. Jak przyjeżdża papież, to ja jadę 25 minut. W żadnym innym środku transportu to się nie zdarza" [P11]. Badani aktywiści – podobnie jak zwykli rowerzyści – wskazywali oszczędność czasu i omijanie korków jako dużą zaletę. Ponadto cenią sobie komfort związany z tym, że rower umożliwia im jazdę „od drzwi do drzwi" bez konieczności dochodzenia do przystanki, przesiadek bądź oczekiwania na tramwaj czy autobus. Aktywiści zwracali większą uwagę na pozytywny aspekt zdrowotny niż zwykli rowerzyści. Mówili o tym, że **jazda na rowerze jest zdrowa i zapewnia im porcję ruchu niezbędną do prawidłowego funkcjonowania**. Jeden z badanych aktywistów wspomniał również o tym, że poruszanie się rowerem po Warszawie, daje mu możliwość poznania miast od innej niż zazwyczaj strony: „To jednak jest poznawanie miasta od zupełnie innej strony. Zwłaszcza na początku, jak się przesiadłem na rower, to odkryłem dużo takich rejonów miasta, w których bym nigdy nie dotarł jakbym jeździł tramwajem od A do B. Nawet na zasadzie takiej, że ponieważ tak ciężko się jeździ tym rowerem po Warszawie, (…) ja zawsze szukam jakichś tam tras alternatywnych. Może tu skrótem przez park, może objechać ulicami lokalnymi. I odkrywa się nowe miejsca, zupełnie inną Warszawę. Zupełnie inne osiedla, parki, jakieś super miejscówki" [P11].

Wady poruszania się rowerem po Warszawie

Postrzeganie wad i utrudnień związanych z poruszaniem się rowerem po mieście różni się ze względu na to, jak wykorzystuje się rower. Znowu inne problemy wskazywali zwykli rowerzyści, którzy nie jeżdżą na co dzień rowerem, a o innych wadach mówili badani aktywiści.

Zwykli rowerzyści mówiąc o problemach związanych z jazdą rowerem w Warszawie, **skupiali się przede wszystkim na brakach i niedociągnięciach infrastrukturalnych, oraz na kulturze kierowców samochodów i komunikacji miejskiej oraz pieszych w stosunku do rowerzystów**. Najwięcej narzekań dotyczyło ścieżek rowerowych. Badani bardzo krytycznie i obszernie wypowiadali się na temat tego, że często „urywają się" – przykładowo: do przejścia dla pieszych jest, za przejściem już jej nie ma; jest ich zbyt mała liczba, a te, które są bywają rozmieszczane w nieprzemyślany sposób: „Jest taki przykład przy trasie S8, (…) na Lazurowej to skrzyżowanie, gdzie jest ścieżka rowerowa, ale kompletnie nie opłaca się nią jechać, dlatego, że trzeba by było trzy raz stać i czekać na światłach, w momencie, kiedy można pojechać drogą, ulicą po prostu (…)" [P8]. Często **wspominana była również jakość ścieżek** – to, że budowane są w sposób bardzo niejednolity i że dominuje na ich nawierzchni kostka Bauma (która nie ułatwia jazdy) oraz to, że ze względu na liczne uskoki, nierówności i niedociągnięcia budowlane stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa jazdy. Zarówno jakość, jak i ilość ścieżek jest bardzo istotna dla zwykłych rowerzystów, ponieważ jest to przestrzeń, po której głównie się poruszają lub chcieliby się poruszać. Badani przyznawali, że nie są jeszcze na tyle odważni, aby jeździć ulicami. Infrastruktura rowerowa nie ogranicza się tylko do ścieżek rowerowych, o czym nasi rozmówcy dobrze wiedzą. Wśród zwykłych rowerzystów trudno było znaleźć głosy, które nie mówiły, że brakuje im miejsc przeznaczonych do przypięcia roweru. Badani wskazywali, że jest to szczególnie odczuwalne poza ścisłym centrum Warszawy. Ta sytuacja w połączeniu z obawami pozostawienia roweru związanymi z możliwością kradzieży, jest to dla nich dużą blokadą hamującą przed korzystaniem z roweru jako środka transportu. Twierdzą również, że **ścieżki rowerowe w stolicy są budowane tylko z myślą o celach rekreacyjnych, a nie komunikacyjnych, co również spowalnia wzrost rowerzystów wykorzystujących rower do celów transportowych**.

Poza sprawami dotyczącymi infrastruktury rowerowej zwykli rowerzyści mieli **najwięcej zastrzeżeń do obyczajów na drodze: traktowaniem osób poruszających się tym środkiem transportu**. Głównie mówili o kulturze jazdy kierowców samochodów i autobusów, którzy niejednokrotnie mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla rowerzystów. Badani bez trudu wymieniali niechlubne przypadki praktyk drogowych kierowców, takie jak przejeżdżanie z dużą szybkością w odległości kilku centymetrów od rowerzysty, brak respektowania wytyczonych przejazdów rowerowych przy przejściach dla pieszych, zajeżdżanie drogi po manewrze wyprzedzania. Wśród takich zarzutów przewijają się również ogólne, które dotyczą tego, że

„kierowcy w ogóle nie zwracają na rowerzystów uwagi” [P7], „ja mam wrażenie, że jadąc jezdnią wszyscy, znaczy kierowcy są bardzo nieżyczliwi, bo to jest ich miejsce do ruchu i ja im przeszkadzam w jakiś sposób” [P8], „to jest po prostu miasto dla samochodów” [P8]. Oprócz braku wyobraźni i kultury kierowców na drodze, zdaniem badanych problemem są również piesi, którzy chodzą – często beztrosko – po ścieżkach rowerowych: „ja na przykład kiedyś zwróciłem uwagę takiemu panu, który szedł sobie w najlepsze i to zajmując całą ścieżkę, bo nie mógł iść jedną stroną, tylko samym środkiem szedł, to jeszcze zostałem zrugany, nieładnie zwyzywany, tak, że co ja sobie wyobrażam” [P8]. Połączenie tego, jak rowerzystów traktują kierowcy i piesi powoduje, że rowerzystom trudno znaleźć swoje miejsce w przestrzeni miejskiej.

Problemy, jakie widzą zwykli rowerzyści to również kwestie niepowiązane ani z infrastrukturą, ani kulturą kierowców i pieszych. Jest to między innymi **wpływ warunków atmosferycznych na jeżdżenie rowerem**. Badani byli w dużej mierze zgodni co do tego, że zimą nie poruszają się rowerem, ponieważ jest za zimno, bardzo nieprzyjemnie, a ewentualna jazda po ulicy jest utrudniona z powodu nawierzchni śliskiej i nienadającej się do jazdy. Utrudnieniem, które niejednokrotnie powstrzymywało badanych zwykłych rowerzystów przed skorzystaniem z roweru był również padający deszcz. W przypadku osób, które chciałyby dojeżdżać do pracy rowerem, kolejną **barierą jest strój, ponieważ nie każdy może sobie pozwolić na luźny ubiór w sytuacjach zawodowych.** Dostrzegają oni też **ograniczenia natury fizyczno-biologicznej, takie jak dyskomfort fizyczny** (np. w miejscu pracy) spowodowany spoceniem i zmęczeniem się po jeździe oraz potrzebę posiadania dobrej kondycji, aby przejeżdżać długie dystanse.

Z innej perspektywy na wady jazdy rowerem po Warszawie patrzą aktywiści. Wszyscy zgadzają się, że: „**Ruch na ulicach [Warszawy – przyp. K.I.] dosyć dziki jest**” [P10]. Aktywiści, którzy przeważnie korzystają z ulic do jazdy rowerem podkreślają, że jeżdżąc w ten sposób szczególnie konieczne jest bycie cały czas bardzo czujnym, skoncentrowanym i skupionym, aby być bezpiecznym. Podkreślają, że trudno wówczas myśleć o czymś innym niż jazda, co jest wadą w porównaniu ze środkami transportu publicznego. Istotną wadą dla aktywistów jest również to, że **jeżdżąc za samochodami czy też po prostu w zanieczyszczonej spalinami Warszawie, nie wpływa to pozytywnie na zdrowie**. Ponadto, podzielają opinie zwykłych rowerzystów związane z ograniczeniami pogody i stroju, jakie są związane z jazdą rowerem.

Bezpieczeństwo

Żaden z badanych rowerzystów nie zadeklarował, że czuje się bezpiecznie jeżdżąc po ulicy: „Nie, nie, absolutnie nie czuję się bezpiecznie!" [P6]. W wypowiedziach przewija się stwierdzenie, że jazda rowerem po ulicy wymaga odwagi. Strach przed poruszaniem się w tej samej przestrzeni, co samochody, jest główną przyczyną, dla której **rowerzyści jeżdżą po chodnikach, często łamiąc równocześnie obowiązujące prawo**. Jest to związane ze złym traktowaniem rowerzystów przez kierowców na ulicach miasta. Zdaniem badanych zła sytuacja rowerzystów na ulicach wynika nie z obowiązujących przepisów, a z kultury i świadomości kierowców. Dużo negatywnych emocji pojawiło się podczas poruszania tego wątku rozmowy:

> „Ja kiedy przejeżdżam przez światła, które mają ścieżkę rowerową, nie czuje się bezpiecznie, bo jestem na bank pewna jak widzę, że obok mnie jedzie samochód i włącza kierunkowskaz, że jeśli nie idzie żaden pieszy to on po prosu pojedzie, a jeśli będzie pieszy to się po prostu zatrzyma na ścieżce rowerowej przepuszczając tego pieszego. Jestem na bank pewna, że tak się właśnie stanie" [P7];
>
> "Kierowcy są bardzo nieżyczliwi dla rowerzystów niestety, ciągle" [P8].

Wśród aktywistów są podzielone zdania na temat bezpieczeństwa jazdy po ulicach. Niektórzy nie unikają poruszania się rowerem po ulicach, natomiast większość korzysta z nich regularnie i nie ma gorszych doświadczeń niż kilka siniaków:

> „Niebezpieczeństwo jazdy rowerem jest cholernie przereklamowane. Mówiąc jednym zdaniem: dziesięć, więcej lat jeżdżę na rowerze i w zasadzie, no jak widać żyję, chodzę. (…)Komunikacyjnych wypadków jako takich w Warszawie nie miałem. To jest na 80 tys. km przejeżdżonych, głównie po Warszawie, to już myślę że się już nic nie wydarzy" [P11].

Podkreślają jednak, że **dużą rolę odgrywa doświadczenie i liczba przejechanych kilometrów**. Wtedy rowerzysta uczy się trafnie przewidywać możliwe zagrożenia za strony kierowcy i będąc na nie przygotowanym, ma czas na ich uniknięcie. Jest to główna przyczyna, dla których **większość osób często jeżdżących na rowerze po mieście czuje się bezpieczna**: „Ja się czuję bezpiecznie, bo już tyle jeżdżę, że jestem w stanie przewidzieć co który kierowca może wymyślić" [P10]. Aktywiści zauważyli potrzebę rozgraniczenia bezpieczeństwa i poczucia bezpieczeństwa. O ile, ich zdaniem, **bezpieczeństwo rowerzystów na ulicach jest na przeciętnym poziomie, o tyle samo poczucie bezpieczeństwa jest tak bardzo niskie, że powstrzymuje zwykłych rowerzystów przed jazdą** po

ulicy: „Teraz boją się ludzie wyjeżdżać na jezdnie. A wystarczy tylko kawałek gdzie muszą jezdnią przejechać żeby zrezygnowali z podróży" [P11].

Żaden ze zwykłych rowerzystów nie uważał, że w Warszawie panuje wysoki poziom bezpieczeństwa rowerów zostawianych na ulicy (przypiętych). **Niektórzy wręcz rezygnują z poruszania się po mieście i wykorzystywania do niektórych celów (np. transportu w drodze na zakupy) z obawy przed pozostawieniem go w miejscu publicznie dostępnym**:

> „Nigdy nie zdecydowałabym się zostawić roweru poza zasięgiem mojego wzroku. (…)Nie robię zakupów w dużych supermarketach tak, by zostawić rower na zewnątrz. Wtedy wybieram inną drogę, metodę, albo robię mniejsze zakupy gdzieś pod domem. No i trzymam się tej zasady mocno" [P6].

Inne doświadczenia mają osoby, które wykorzystując rower jako środek codziennego transportu, bardzo często pozostawiają go w różnych częściach Warszawy: „(…) rower zostawiam codziennie, w wielu różnych miejscach. Bywa, że na cały weekend on tu stoi pod kamienicą. I jedyne problemy, jakie miałem z kradzieżą na mieście, to tutaj dzieciaki, które tu mieszkały podbierały mi odblaski takie opaskowe, opaski na ręce" [P11]. Przyznają, że więcej problemów mają z bezpieczeństwem pozostawiania rowerów na klatkach schodowych (np. w deszczowe dni) niż w przestrzeni miejskiej.

Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa była niezwykle rozlegle omawianym przez badanych tematem. Ścieżki rowerowe to bardzo ważna sprawa szczególnie dla rowerzystów rekreacyjnych i tych, którzy sporadycznie jeżdżą po mieście. To właśnie oni z nich najczęściej korzystają. Z tego powodu **istotne jest, aby było ich wiele w miejscach, gdzie trudno jest inaczej dojechać oraz by ich jakość ułatwiała sprawne przemieszczanie się z miejsca na miejsce**. Zdania na temat sieci ścieżek rowerowych były podzielone. **Przeważały głosy, że ścieżek jest za mało, nie są ze sobą połączone, trudno o kontynuację jazdy po nich i kończą się w niespodziewany** – a często również niebezpieczny – **sposób**. Taki stan rzeczy upatrywany jest w braku rozplanowania i skoordynowania budowy sieci ścieżek. Winą obarczano urzędników mówiąc, że „jest jak jest", ponieważ ktoś się z kimś nie dogadał, a w efekcie ścieżki budowane są trochę „na oślep". Jednak nie wszystkie poglądy są tak bardzo negatywne. **Badani chwalili ścieżki na Ursynowie** wskazując,

że są spójne, a przede wszystkim większość z nich jest ze sobą połączona, co ułatwia poruszanie się. Inni **badani wyrażali się dobrze o trasach, jakie pokonują na rowerach: z Woli na Mokotów**, wzdłuż ul. Radzymińskiej czy długiej i atrakcyjnej rekreacyjnie ścieżce-deptakowi wzdłuż prawego brzegu Wisły. Rozmawiano również o tym, jakich tras rowerowych im brakuje. Wśród wymienianych pojawił się postulat ścieżki umożliwiającej jazdę między Bródnem a Mokotowem oraz Jagiellońską – od mostu Śląsko-Dąbrowskiego do ulicy Toruńskiej. Wielu zwykłych rowerzystów mówiło o tym, że o ile większość dzielnic Warszawy lepiej lub gorzej, ale próbuje sobie radzić z infrastrukturą rowerową, o tyle **Centrum stolicy jest słabo zaplanowane pod tym kątem, co w znaczący sposób utrudnia przemieszczanie się z jednej dzielnicy do drugiej** przez Centrum. Również aktywiści mówili o tym, że w Centrum są duże braki infrastruktury rowerowej, choć równocześnie mieli świadomość, że jest to taka część miasta, gdzie najtrudniej ją stworzyć. Jako przykład podano pas dla rowerów wzdłuż ul. Emilii Plater, który choć istnieje, jest nieprzejezdny w godzinach szczytu z powodu zastawienia go przez stojące w korku samochody. Tylko jedna rowerzystka była zadowolona z aktualnego stanu i ilości ścieżek rowerowych w całej Warszawie. **Wielu jednak – choć nie w pełni zadowolonych z ilości i rozplanowania ścieżek – dostrzega pozytywne zmiany**. Doceniają nowopowstałe ścieżki i kierunek, w jakim idą zmiany w Warszawie. Cieszą się również, że **właściciele niektórych biurowców** – przykładowo wieżowca przy rondzie ONZ – propagują, zachęcają i **ułatwiają przyjeżdżanie rowerem do pracy tworząc w ten sposób proekologiczne miejsca na mapie Warszawy**. Aktywiści i przedstawiciele organizacji pozarządowych podkreślali, że z ich międzynarodowych obserwacji wynika, iż ścieżki rowerowe pełnią w mieście między innymi funkcję promocyjną. Dlatego ich zdaniem **władze Warszawy powinny mieć na względzie to, że budując nowe ścieżki, nie tylko ułatwiają mieszkańcom poruszanie się rowerem, ale również budują swój pozytywny wizerunek**.

Wszyscy **badani byli przeciwni budowie ścieżek z kostki Bauma**. Zwykli rowerzyści wskazywali na to, że jeździ się po niej niewygodnie, a jej konstrukcja powoduje, że jakaś jej część odstaje od reszty, co jest niebezpieczne podczas jazdy. Rowerowi specjaliści podkreślali, że na podłożu z kostki Bauma traci się 30% energii, co powoduje, że jazda jest bardziej męcząca niż po asfalcie, z którego ich zdaniem powinny być wykonywane ścieżki. Ponadto aktywiści mówili o tym, że powinny być one tak projektowane, aby nie miały stromych podjazdów ani ostrych zakrętów pod kątem 90 stopni. Pokonanie takiego zakrętu przy średniej bądź dużej prędkości jest niemożliwe, co skutkuje tym, że rowerzyści podczas ich pokonywania wjeżdżają na chodniki.

Ścieżki nie stanowią pełnej infrastruktury rowerowej. Składają się na nią również inne elementy takie jak: stojaki, parkingi rowerowe, wypożyczalnie związane z systemem roweru miejskiego. **Rowerzyści narzekali na bardzo małą liczbę stojaków na rowery**. Mówili, że znajdują się głównie przy hipermarketach i niekiedy w Centrum oraz pod biurowcami. Podkreślali jednak, że to zdecydowanie za mało: „(…) są pod biurami, są pod galeriami handlowymi, ale nie tylko wokół tego kręci się życie, bo tak na prawdę ja ogólnie nie widzę tych stojaków, więc tak naprawdę to brakuje ich wszędzie" [P7]. Wskazywali, że warto takie stojaki stawiać przykładowo pod przychodniami, mniejszymi sklepami czy kinami.

Z kolei parkingi rowerowe w Warszawie to przeważnie kilka stojaków pozostawionych bez żadnego nadzoru. Uważa się, że jest to zdecydowanie za mało. **Rowerzyści postulowali, aby strzeżone parkingi rowerowe znajdowały się między innymi w zagłębiach biurowych oraz wzdłuż linii metra, gdzie szczególnie sprawdziłaby się idea „bike and ride"** (nawiązująca do „park and ride"). Konieczne jest wówczas zapewnienie bardzo wielu miejsc na rowery oraz taka kontrola tych parkingów, aby rowerzysta mógł bezpiecznie pozostawić swój pojazd.

Spytaliśmy również rowerzystów o nowopowstający system roweru miejskiego oraz ideę wypożyczalni. Do tego pomysłu bardzo optymistycznie nastawieni byli zwykli rowerzyści, rowerzyści rekreacyjni. Ich zdaniem warto wprowadzać i rozszerzać takie przedsięwzięcia, ponieważ jest to ciekawa atrakcja – również turystyczna. Obawy wobec systemu wypożyczania roweru miejskiego prezentowali aktywiści i przedstawiciele NGO. Ich wątpliwości związane były z tym, że system może być nieefektywny z powodu zbyt małej ilości ścieżek rowerowych. Ich zdaniem najpierw powinno się rozbudować sieć ścieżek, a dopiero później wprowadzać wypożyczalnie rowerów. Oczywiście rozszerzenie infrastruktury rowerowej spowoduje wzrost ruchu rowerowego, a wtedy taki system wypożyczalni będzie bardziej skuteczny i częściej wykorzystywany przez warszawiaków oraz turystów.

Wśród użytkowników rowerów panowało generalnie przekonanie, że rowerzyści są w gruncie rzeczy pomijani w decyzjach dotyczących infrastruktury rowerowej. Jeden z nich zauważył i bardzo chwalił haki do przyczepienia rowerów w pociągach SKM. Takich **inicjatyw – nawet drobnych – ułatwiających przemieszczanie się rowerzystów jest jednak zdaniem badanych zbyt mało.** Aktywiści wskazywali na to, że jest **stale niezaspokojony popyt na infrastrukturę rowerową**. Podkreślali, że dobra i bezpieczna infrastruktura zachęci więcej osób do korzystania z

rowerów. Zdaniem aktywistów **funkcjonalne miasto powinno mieć sieć rowerową umożliwiającą poruszanie zewsząd i wszędzie. Utrzymywali, że szczególnie w Centrum, gdzie poziom ruchu samochodowego jest bardzo wysoki, ważne jest, aby była bezpieczna możliwość poruszania się rowerem wszędzie** (przykładowo na pocztę, bezpiecznie go przypiąć, załatwić swoje sprawy i wrócić bądź jechać rowerem dalej).

Postrzeganie zmian

Niemal wszyscy badani dostrzegają wyraźne, pozytywne zmiany w kwestii transportu rowerowego w Warszawie. Entuzjazm okazywany jest zarówno przez zwykłych rowerzystów, korzystających z infrastruktury na co dzień, jak i wśród przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywnie zaangażowanych w proces zmian. Ze względu na charakter zmiany podzielić można na infrastrukturalne oraz dotyczące cech rowerzystów.

Najbardziej zauważany jest rozwój infrastruktury rowerowej, badani podkreślają powstawanie nowych ścieżek rowerowych jako najsilniej odczuwaną przez nich zmianę. Nowe ścieżki nie powstają jednak w Centrum, które opisywane jest jako wyłączone z pozytywnego trendu. „Z tym, że ona [zmiana] nie jest taka widoczna tu w Centrum, bo w Centrum się wiele nie zmienia. Po prostu no w dzielnicach, takich jak Ursynów, Bielany, tu dookoła…" [P8]. Rozwój ogranicza się do poszczególnych dzielnic, przeważnie wymieniano Pragę, Mokotów, Bielany, Ursynów, Bemowo oraz okolice Wisły. Wyraźne braki w infrastrukturze rowerowej na obszarze centrum Warszawy dostrzegane są i przez zwyczajnych rowerzystów, i przez aktywistów. Zwracano uwagę na **asymetrię w nasyceniu Warszawy siecią ścieżek, którą bardzo negatywnie oceniano**. Zwłaszcza mieszkańcy Warszawy używający roweru jako codziennego środka transportu zauważyli ten problem i go krytykowali..

Szczególną uwagę zwracano na jakość ścieżek – wśród tych nowo powstałych wyżej oceniana nawierzchnia asfaltowa zaczyna dominować: „Powoli już się równowaga zaczyna robić. Do niedawna większość była zła, w tej chwili te, które były naprawdę złe to są demontowane. Jest tak pół, na pół. Na mojej trasie z domu do Centrum większość jest dobrych już…" [P10].
Centrum zdecydowanie lepiej wyposażane jest pod względem stojaków rowerowych. **Badani mówią o wysokim i nawet wystarczającym nasyceniu stojakami rejonu śródmiejskiego.** Ale Jako

wyraźnie niedorozwinięte wymieniane są obszary poza centrum, brak stojaków szczególnie dotkliwy jest w okolicach budynków użyteczności publicznej, bankomatów itp. „No i często nie ma po prostu gdzie go przyczepić, tak, no nie wiem, znaczy w Centrum już powstają takie ten, ale gdziekolwiek indziej, no nie wiem. Chciałem podejść do bankomatu i wybrać pieniądze, to nie mam gdzie tego roweru zostawić, po prostu" [P8]. Podobne spostrzeżenia na temat liczby stojaków przedstawił jeden z działaczy:

> „Jest już nieźle całkiem. No nie wszędzie, bo powiedzmy sobie Śródmieście miało dużą akcję stawiania stojaków. I ja na przykład jak jeżdżę po śródmieściu, to wszędzie, gdzie chciałem stojak, to w ramach tej akcji go poprosiłem i dostałem. Więc w Śródmieściu tam, gdzie chcę robię go przy stojaku i nie ma problemu. U siebie na Białołękę jak jadę pod pocztę, to muszę się przypinać do słupka, bo Białołęka takiej akcji nie zrobiła. Ale ogólnie się poprawia i przynajmniej moich potrzeb stojakowych większość jest zapewniona" [P11].

Po raz kolejny dostrzec możemy geograficzną asymetrię w rozwoju infrastruktury Warszawy, choć tym razem wektor zostaje odwrócony. Stojaki rowerowe, w przeciwieństwie do ścieżek, pojawiają się w Śródmieściu w dużych ilościach. Często głównym mankamentem dzielnic poza Centrum, które dość dobrze zaopatrzone są w sieć ścieżek rowerowych, jest brak stojaków. Drugim z postrzeganych wymiarów są **zmiany w podejściu Warszawiaków do jazdy na rowerze oraz w liczby rowerzystów, ich nawykach i zróżnicowaniu.** W ciągu ostatnich kilku lat „liczba rowerów co najmniej się podwoiła na ulicach" [P8], badani zauważają zdecydowany wzrost liczby rowerzystów, co postrzegane jest jako trend pozytywny. **Rower stał się modny**, zamiast okazjonalnych przejazdów wykorzystywany jest też do codziennej komunikacji. Na ulice zaczęli wyjeżdżać ludzie w różnym wieku, zarówno młodzi jak i starzy. Badani dostrzegli **zmiany też w częstotliwości jazdy**: „Ale ja zauważyłem właśnie, że dużo osób zaczęło też jeździć w zimie. Bo kiedyś było tak, że jak przychodziły te chlapy..." [P8].

Badani mówili również o konsekwencjach takich zmian. „Widzę, widzę różnicę przede wszystkim w sposobie patrzenia na rowerzystę. Kiedyś to było okazjonalne, a w tej chwili właśnie na tyle dużo, stało się na tyle popularne, że ludzie jakby przyzwyczaili się do tego widoku i są bardziej życzliwi" [P8]. Mówiono także o zmianie stosunku pracodawców i administratorów biurowców, którzy montując prysznice i ustanawiając „dni rowerowe" postanowili włączyć się w pozytywny trend zwiększenia popularności transportu rowerowego. „No i też niektóre, niektóre miejsca pracy. Na przykład nowoczesne biurowce klasy A za cel stawiają sobie to, żeby był parking rowerowy i prysznice i jakby to też stanowi o tym, że taki biurowiec może dostać status najlepszego jakościowo" [P8].

Rowerzyści włączeni w rozwój infrastruktury za pośrednictwem organizacji pozarządowych silnie łączą obserwowane zmiany z własną działalnością. Jako przykłady podać można wymienioną już partycypację przy wyznaczaniu miejsc na nowe stojaki w Śródmieściu, czy interwencję w celu wymiany nawierzchni ścieżki, również przewijającą się powyżej. W szerszym niż osobisty wymiarze, wśród aktywistów rowerowych zmiany w infrastrukturze Warszawy oceniane są pozytywnie, choć przeważnie opisywali je jako zbyt wolne i nie składające się na szerszą strategię rozwojową. „No jeśli chodzi o rozwiązania techniczne, to idzie ku lepszemu, chociaż niezwykle boleśnie. Natomiast najbardziej bolesny jest ten brak tego ogólnego planu, żeby te ścieżki tworzyły jakiś system kompletny" [P11]. Na ten punkt widzenia składać się może wgląd w działanie instytucji miejskich, bezpośrednie uczestnictwo w procesie tworzenia infrastruktury oraz osobiste i regularne jej użytkowanie.

Dobre praktyki i sugestie

Badani pytani byli o dobre praktyki – sprzyjające ruchowi rowerowemu rozwiązania techniczne i prawne, które zaobserwowali w innych miastach. **Rowerzyści zwracali uwagę na bardziej przychylne podejście do jazdy na rowerze w innych miastach, wypracowania kultury rowerowej oraz budowy spójnej sieci infrastruktury o wysokiej jakości**. Dominowały przykłady z Europy Zachodniej: najczęściej wśród wzorów do naśladowania wymieniano Holandię, Niemcy i Austrię. Warszawę umieszczano również na tle innych miast Polski, szczególnie Trójmiasta i Krakowa, które przedstawiano jako o wiele lepiej przystosowane do ruchu rowerowego. Wybór dobrych praktyk wynikał z obserwacji i opierał się głównie na doświadczeniu jazdy na rowerze w opisywanych miejscach, uczestnictwie w ruchu drogowym i użytkowaniu infrastruktury.

Zwrócono uwagę na kulturę zachowania na drogach w Europie Zachodniej:

> „Raz byłam w Niemczech i objechałam całą wyspę Uznam, i to, co tam zobaczyłam to w porównaniu z Polską jest inny świat zupełnie. Począwszy od tego, co się dzieje na ulicy, gdzie samochód jak widzi rowerzystę to zatrzymuje się już 5 metrów wcześniej żeby go przepuścić. To jest fenomenalne" [P6].

> „(…) natomiast jeśli chodzi o kulturę kierowców to tam [na Zachodzie] nikt nie trąbi na rowerzystów, bo to widać. Tak samo jeżeli rowerzysta jedzie to nikt go nie próbuje wyprzedzić na trzy centymetry tylko, żeby, bo inaczej musiałby zmienić pas ruchu i tak dalej i jeszcze do tego jedzie dziesięć razy szybciej niż rowerzysta. Jest, znaczy to inna kultura po prostu" [P18].

Takie zachowania wiązano zarówno z dłuższą tradycją jazdy na rowerze, jak i wyraźniejszym zaznaczeniem obecności rowerzysty w mieście. W kwestii ścieżek rowerowych

niekwestionowanym wzorem była Holandia. Badani zwracali uwagę na wysoką jakość ścieżek oraz ich zróżnicowanie. Pozytywnie oceniano wysokiej jakości nawierzchnię, obecność toalet dla rowerzystów. Wymieniano wydzielenie ścieżek przeznaczonych do konkretnych rodzajów komunikacji.

> „(...) albo na przykład w Holandii jest takie rozwiązanie, że są ścieżki rekreacyjne typowe międzymiastowe powiedzmy, albo takie wokół podmiejskie. Ścieżki międzymiastowe szybkie, do których, które się, no gdzie mają prawie jak autostrady, tylko ze rowerowe, to jest nawet pod miastami, nie chodzi o same miasta" [P8].

W kontekście polskim jako dobry przykład rozwoju ścieżek podawano Trójmiasto, a to ze względu na ciągłość tras rowerowych. „Wiem, że w Gdyni w Trójmieście jest to dosyć dobrze rozwiązane tak, że można przejechać całe Trójmiasto, ale to też są ścieżki wzdłuż dróg, wzdłuż ulic, w związku z czym, cykl świetlny utrudnia tę jazdę" [P6].

Przedstawiciele organizacji pozarządowych i tzw. aktywiści rowerowi przedstawiali bardzo wnikliwe i złożone pomysły dotyczące wzorców dla rozwoju komunikacji rowerowej w Warszawie. Poglądy na tę kwestię były również dużo bardziej zróżnicowane. Prezentowane stanowiska zatem nie są w pełni spójne. Organizacje pozarządowe reprezentowane przez badanych zajmują się publikacją analiz i raportów dotyczących możliwych rozwiązań obserwowanych za granicą. Część z badanych aktywistów brała udział w zagranicznych seminariach, odbywała studyjne wizyty w państwach całego świata. Dodatkowo, wielu z badanych aktywistów zaangażowanych było w turystykę rowerową (jako uczestnicy, bądź organizatorzy) i często mieli ogromne doświadczenie w eksplorowaniu na rowerze krajów Europy i świata, posiadali więc odpowiednio szersze i głębsze spojrzenie na sprawy komunikacji rowerowej:

> „to jest temat na tygodniowy wykład. Bo są bardzo różne modele rozwoju ruchu rowerowego i też infrastruktury rowerowej, organizacji tego ruchu rowerowego. Model duński, jak się popatrzy, jest zupełnie inny, niż model holenderski, a model niemiecki jest jeszcze inny. A my mamy tak na prawdę taki model, chyba najbardziej zbliżony do takich partyzanckich hiszpańskich, czy skandynawskich w drugą stronę patrząc. Gdzie nie ma tych tradycji rowerowania i ten ruch rowerowy jest trochę takim pieszym z kółkami" [P11].

Jedną z elementarnych kwestii było dostosowanie prawa do wymogów budowy infrastruktury, jako warunek niezbędny do usprawnienia komunikacji rowerowej w Warszawie:

> „Na Zachodzie te przepisy są dużo bardziej przyjazne dla rowerzystów. Ale najważniejsze rzeczy zostały już wprowadzone. Jeszcze taki ważny krok, który przed nami jest to zmiana rozporządzeń Ministerstwa, które umożliwią tworzenie lepszej infrastruktury. (...). Taki przykład tych śluz rowerowych, które w tym momencie są w kodeksie drogowym już ujęte, ale tak naprawdę do końca jeszcze przepisów nie ma mówiących, jak dokładnie taką śluzę zrobić, jakie na to mieć wymiary, jak

> umiejscawiać. Wiadomo jak to robić, bo to na Zachodzie jest stosowane i tutaj nic się innego nie wymyśli, ale projektanci często potrzebują takich szczegółowych przepisów, że jak ma napisane, że tak może, to tak może" [P10].

Mowa była również o zmianie prawa drogowego, które polepszałoby pozycję rowerzysty w ruchu drogowym: „Może być tak, jak w Holandii, że jest silniej podkreślona odpowiedzialność kierowcy za bezpieczeństwo na drodze, (...) Brakuje na przykład skrętu na dwa, czego nie udało się wywalczyć w Ministerstwie" [P11].

Inną praktyką jest **oddzielenie pasa rowerowego z obrębu jezdni** oraz wprowadzenie ruchu wyciszonego: „najlepsze rozwiązanie to jest to, co Niemcy stosują, to jest strefa ruchu uspokojonego, czyli stawia się znak trzydzieści na godzinę…" [P9]. Wymieniane były również **kontrapasy oraz możliwość dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych**: „w Austrii normą jest to, że jak jest ulica jednokierunkowa to, tam gdzie jest niby zakaz wjazdu, to stoi jest taki znak, że «Rower frei»" [P9]. W Bolgocie w Kolumbii ciekawym pomysłem jest zamykanie wybranych ulic na rzecz rowerzystów: „(…) bo na przykład w każdą niedzielę wybrane ulice są zamykane dla ruchu całkowicie i można się na rowerach, na rolkach, spacerkiem tam poruszać" [P10].

Wartym do odwzorowania w Warszawie pomysłem były sposoby promocji komunikacji rowerowej prowadzone przez miasto:

> „(…) dla mnie takim objawieniem była Sewilla. To po prostu miasto, w którym w ciągu 3 lat przesadzono 7, czy 8% mieszkańców na rowery. Bez żadnych tradycji rowerowania, po prostu w ciągu roku w zasadzie wybudowali większość sieci rowerowej w mieście. To jest jak najbardziej osiągalne, to jest możliwe, trzeba chcieć" [P11].

Podkreślano, że miasto może łatwo wpłynąć na działania mieszkańców poprzez rozbudowę sieci ścieżek: „miasto jakie takie powinno zachęcać [do jazdy rowerem] właśnie infrastrukturą" [P8].

Rozmówcy sugerowali również wyraźne oddzielenie rowerzystów od innych użytkowników drogi oraz pieszych. **Mówiono o oddzieleniu ścieżek od chodnika poprzez zastosowanie odróżniającej się powierzchni, podwyższenia**, czy nawet odgrodzenia jej barierką. Padały pomysły tworzenia zatoczek wzdłuż ścieżek rowerowych, miejsca na odpoczynek, czy uzupełnienie wody. Proponowano również zastosowanie **tzw. „prostych rezerw", czyli przekształcania części szerokich chodników lub pasów zieleni w arterie rowerowe**.

Rowerzyści obywatele: współpraca w tworzeniu przestrzeni miejskiej

Niewiele jest warszawskich organizacji pozarządowych sprofilowanych na działania zrównoważonego rozwoju i transportu miejskiego w stolicy, ale te, które istnieją, są bardzo profesjonalne w działaniu – przy niewielkim pod względem liczebności potencjale ludzkim, bardzo aktywnie działają, są czujne i chętne do kooperacji. Stale się uczą i planują kolejne działania na rzecz dobra wspólnego/publicznego transportu:

> „Ale w Warszawie, bo to jest jakiś tam jeden przykład udziału społeczeństwa rozumianego jako organizacja pozarządowa w procesie, no to jest bardziej intensywne, ponieważ nasza organizacja (nazwa) tak naprawdę wrosła już mocno w tę Warszawę i mamy szereg kanałów za pomocą których [działamy- uzup. K.I], mamy wydeptane ścieżki, rozpoznane procedury prawne, wiemy do kogo napisać, do kogo zadzwonić, też urzędnicy wiedzą, że do nas można zadzwonić itd.” [P 9].

Zwykli rowerzyści zwykle nie interesują się kwestiami rozwoju infrastruktury, nie wiedzą ani czy mają jakieś prawa dotyczące wywierania wpływu na przestrzeń miejską, ani czy mają prawa związane z procesem konsultacji społecznych. Brakuje podstawowej wiedzy wśród obywateli na temat tego, do kogo kierować uwagi. Brakuje też chęci. **Jest za to oczekiwanie, aby urząd (urzędy) sprawnie podejmowały dobre decyzje także w sprawie infrastruktury rowerowej**:

> „Powinien nakazywać. Powinien mieć prawo do nakazywania czegoś takiego, żeby to było realizowane… Od nich powinna iść dyspozycja, bo miasto to jest miejsce, w którym żyjemy i Ci urzędnicy powinni mieć decydujący głos, żeby nakazywać różne rzeczy dla bezpieczeństwa mieszkańców…” [P5].

W sprawie ścieżek **oczekuje się na decyzje „w formie dialogu z rowerzystami” [P5], ale taki dialog musiałby być zainicjowany przez urząd** (JST). Podczas wywiadów kilka razy pojawił się wniosek, że przydałby się jeden komisarz (urzędnik) w mieście do spraw rowerowych – tak, aby wszyscy o nim wiedzieli i łatwiej byłoby do niego dotrzeć. Bardzo poważny problemem jest wielość urzędów od różnych typów spraw komunikacyjno-transportowych w W-wie:

> „(…) za dużo urzędów, które tym się zajmują. I dogadać się czasem między pokojami różnymi w tym samym budynku to jest duży kłopot, a te urzędy są w kilku różnych budynkach. Jest to zbyt rozdrobnione i... Niby wiadomo kto przy której drodze odpowiada za to, ale nie ma jakiegoś jednolitego działania, każdy sobie. Dzielnice sobie, ZDM sobie. W sumie to jest kilkanaście tych urzędów, jak nie ponad 20, jak coś z rowerami mają wspólnego” [P10].

Krytykowano również negatywny stosunek urzędników do rowerzystów (szczególnie tych aktywnych, uważanych za „fanatyków”), pogmatwane procedury decyzyjne i biurokratyczne złożoności:

„(…) urzędnicy bardzo dużo czasu spędzają na kłóceniu się z samym sobą, pomiędzy jednostkami, pionami, wydziałami, działami, biurami i innymi zwierzakami, to należałoby przejrzeć sobie dokładnie taką strukturę miejską" [P12].

Z kolei NGO i aktywiści nie narzekają na złożoność urzędów, bo nie tylko **wiedzą, jak dotrzeć do odpowiednich działów/departamentów (i z którymi urzędnikami trzeba się kontaktować), ale też mają poczucie misji i chcą wywierać wpływ na zmiany w przestrzeni publicznej**. Współpraca JST-NGO w zakresie transportu w W-wie polega przede wszystkim na:

- uczestnictwie w Komisjach Dialogu Społecznego (KDS tematyczne):

  „KDS zgodnie z programem współpracy miasta z organizacjami pozarządowymi jest ciałem inicjatywno- doradczym, czy jakoś tak… wykształciła się tam grupa takich osób z dużym zacięciem i dużą wiedzą z różnych zakresów, która jest w stanie utrzeć jakieś poglądy i z dyrektorem prowadzić dyskusję taką równorzędną…" [P 9].
- działaniach interwencyjnych (np. pisanie pism do urzędów w sprawie stojaków na rowery w konkretnych miejscach, organizacja Masy Krytycznej - manifestacji rowerzystów[8]):

  „[celem jest - uzup. K.I.] zwracanie uwagi na obecność rowerów w mieście, zrobienie jakiegoś szumu wokół tematu rowerów no i żeby zaczęły powstawać te drogi rowerowe, całe infrastruktura za tym. Jak się zrobi szum wokół tematu, to urzędnicy są jakoś zmuszeni, żeby działać" [P12];
- współpracy celowo-akcyjnej, np. w ramach projektu Warszawska Mapa Barier;
- uczestnictwie w konsultacjach ds. określonych inwestycji.

Informacje dotyczące konsultacji społecznych czy pomysłów na zmiany transportowe nie są ukrywane, ale też prawie wcale ich się nie promuje i raczej „zwykły rowerzysta" do takich informacji nie dotrze:

„zazwyczaj jest to ogłoszone w BIP. Jak wejdziesz na stronę miejską, to być może po długich poszukiwaniach znajdziesz ten BIP i być może w tym biuletynie znajdziesz ten dział z konsultacjami społecznymi. Natomiast przeciętny obywatel Warszawy nie ma pojęcia, że takie konsultacje się odbywają" [P12].

Organizacje reprezentują interesy różnych grup jeżdżących na rowerach i wskazują tematy, które chciałyby przedyskutować wspólnie z urzędnikami, niekiedy proszą o informację, na tematy związane z transportem (na przykład jakiś plan zagospodarowania). Jednak kilkakrotnie w rozmowach pojawiła się krytyka KDS'ów za brak konkluzywności. Jest to miejsce do organizacji debaty publicznej na tematy ważne z punktu widzenia organizacji, jak i urzędników. Rowerzyści-

[8] Nota bene jest to wydarzenie dość kontrowersyjne: NGO uważają, że to jedna z form protestu, forma zwrócenia uwagi, podczas gdy użytkownicy dróg i „zwykli rowerzyści" twierdzą, że ma to na celu utrudnianie ruchu samochodowego i budowaniu złego wizerunku rowerzystów.

aktywiści **powtarzali sugestię, aby skrócić formalności i urzędnicze procedury tak, aby działał model typu: „Pismo- konsultacje – decyzja i reakcja/działanie”.**

Aktywiści ze względu na swoją działalność w ramach organizacji pozarządowych zwracali również uwagę na inne problemy w urzędach, które nie działają poprawnie. Wśród takich kwestii wymieniali opieszałość urzędników w realizacji planów budowy ścieżek rowerowych oraz nieskoordynowane i pozbawione logiki działanie nieoparte na wcześniejszym planowaniu.

Przedstawiciele NGO wymienili pięć formułowanych na przestrzeni lat strategii rozwoju infrastruktury rowerowej. Żadna z nich nie była jednak w ich opinii realizowana, co skutkowało chaosem, a w rezultacie solidnymi utrudnieniami w poruszaniu się po mieście rowerem:

> „Pięć ich było. Począwszy od Systemu Studenckiego, przez Ogólnomiejski, kończąc na Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. No te 270 km [już zbudowane w Warszawie ścieżki] by wystarczyło. Warszawa ma 30 km z Tarchomina na Zielony Ursynów. To te 270 km by wystarczyło, żeby zrobić 6 tras łączących każde duże osiedle Warszawy z Centrum. Tylko że nie było takiej woli, żeby wydać te pieniądze sensownie” [P11].

Bardzo istotne byłoby ustanowienie całościowej, przemyślanej strategii rozwoju komunikacji rowerowej w Warszawie wraz z kilkuletnim planem promocji ruchu rowerowego. Szeroka strategia rozwoju miasta byłaby sensowna także dla urzędników, bo prawdopodobnie wtedy komunikacja na temat priorytetów byłaby bardziej spójna .

6. Podsumowanie i rekomendacje

Treść formułowanych przez badanych opinii i zaleceń odnoszących się do idei „rowerowej Warszawy" wiązała się w dużej mierze z obserwacji zmian, które właśnie następowały w stolicy. Badani rowerzyści mają wielkie nadzieje związane z rozwojem idei aktywnego transportu i tworzeniem kolejnych ułatwień na rzecz rowerzystów. Szczególnie zwracano uwagę na podwyższenie świadomości kierowców na temat bezpieczeństwa rowerzystów i kultury jazdy na warszawskich ulicach. Podsumowując analizy wywiadów, spotkań i warsztatu/panelu eksperckiego można przedstawić kilka głównych wątków, jako przyczynek do rekomendacji do przyszłych działań:

- Edukacja i promocja zdrowego stylu życia jako fundament zmiany myślenia i podejścia także do rowerzystów;
- Promocja jazdy na rowerze w mieście;
- Zwrócenie uwagi nie tylko na aspekt zdrowia, ale przede wszystkim bezpieczeństwa na drodze (w niewielkim zakresie taką akcję organizuje teraz ZTM, które organizuje akcję promocyjną m.in. dot. przesiadki z auta na rower publiczny);
- Rozbudowa infrastruktury i podejmowanie decyzji w kontakcie (wspólnie lub w konsultacji) z jej użytkownikami.

Warto podkreślić, że wspólny dla wszystkich rozmówców jest optymizm dotyczący zmian, przekonanie że na bardzo wielu płaszczyznach rozwój komunikacji rowerowej w Warszawie zmierza w dobrym kierunku.

Projekt i badanie było organizowane przed uruchomieniem serwisu publicznego roweru miejskiego, dlatego w kolejnym kroku realizując badania ilościowe należałoby powrócić do tych samych wątków badawczych biorąc pod uwagę system Verturilo (nazwa własna roweru publicznego w W-wie). Sugeruje się zastosowanie dwóch technik badań sondażowych w celu zebrania skwantyfikowanych danych na temat przedmiotu badania oraz takich, które opisują reprezentatywną próbę osób mieszkających w W-wie.

Planowany dalszy ciąg badania będzie zatem realizowany poprzez:

1. **Sondaż CATI (computer assisted telephone interview)/PAPI (paper and pencil interview)**

Do wyboru metoda sondażowa, polegająca na rozmowie badacza z respondentem/ką (przez telefon lub osobiście) wg kwestionariusza pytań. Sondaż posłuży do zebrania reprezentatywnych danych ilościowych (według opracowanych szczegółowo wskaźników) na temat aktywnego transportu pełnoletnich osób mieszkających w W-wie.

2. **Badanie ankietowe typu CAWI (computer assisted web interview)**

Ankieta internetowa będzie 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 i forach internetowych

Ankieta internetowa zapewni większą stopę zwrotu i szybkość zgromadzenia danych dotyczących wybranej grupy (ściślej: osób jeżdżących po W-wie rowerem).

7. ANEKS/y

1. Scenariusz wywiadu indywidualnego (modyfikowane ze względu na różne grupy badanych)
2. Scenariusz FGI
3. Zaproszenie na panel
4. Transkrypcje wywiadów