



**GDDKiA**

**Departament Studiów  
Wydział Studiów w Krakowie  
Zespół ds. Ścieżek Rowerowych**

RAPORT WSTĘPNY

***„Ruch rowerowy w Polsce na tle innych  
krajów UE”***

**Autor:**

**dr inż. Tadeusz Kopta**

**Współpraca:**

**Bartłomiej Lustofin**

**Naczelnik Wydziału Studiów:**

**mgr inż. Grzegorz Obara**

**Dyrektor Departamentu Studiów:**

**mgr inż. Marek Rolla**

Warszawa – Kraków, czerwiec 2009 r.

## 1. Park rowerowy w Polsce

Rowery nie podlegają rejestracji, a GUS nie podaje wprost ilości rowerów w Polsce. Stąd koniecznością jest posługiwanie się szacunkami. Jeszcze z końcem lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku różne źródła szacowały ilość rowerów w Polsce na 5,5 – 11,5 mln. Natomiast z opracowania GUS "Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2005 r." wynika, że 64% gospodarstw domowych posiada rower. Równocześnie GUS podaje, że w 2005 roku Polska posiadała 13 338 000 gospodarstw domowych. Zatem z przemnożenia wynikałoby, że Polska w 2005 roku posiadała **8 536 320 rowerów**. Od 2005 roku w Polsce się wiele zmieniło można, zatem oczekiwać, że obecnie Polska posiada około **9 mln rowerów, czyli co czwarty statystyczny Polak** jest posiadaczem roweru. Gdyby przyjąć, że obecne dane GUS są prawdziwe to oznaczałoby, że 11,5 mln rowerów z końca lat siedemdziesiątych to ilość znacznie przeszacowana. Wątpliwości jednak pozostają i Zespół ds. Ścieżek Rowerowych powinien zlecić kolejne badania w tej sprawie, aby rozwiązać wszelkie wątpliwości.

## 2. Ruch rowerowy

Znacznie ważniejszą informacją niż ilość rowerów jest wielkość ruchu rowerowego. Nie ma kompleksowych danych dotyczących ruchu rowerowego w skali Polski. Wiele gmin w ogóle nie prowadzi pomiarów ruchu. Ponadto często pomiary ruchu klasyfikują ruch rowerowy jako "pojazdy inne" wraz z pojazdami zaprzęgowymi itp. Metodologia stosowanych w Polsce pomiarów ruchu najczęściej pomija ruch rowerowy odbywający się na chodnikach, na drogach rowerowych poza jezdnią i nieformalnych trasach poza pasem drogowym. Tym niemniej dostępne są dane wycinkowe, które mogą dać pewien obraz stanu ruchu rowerowego w Polsce.

### 2.1. Ruch rowerowy na drogach krajowych

Najlepiej ruch rowerowy jest rozpoznany na drogach krajowych mimo, że jest on mniejszy niż na drogach gminnych czy powiatowych. Wynika to z faktu, że GDDKiA przeprowadza co 5 lat tzw. Generalny pomiar ruchu (GPR). Ostatni przeprowadzono w 2005 roku i obecnie trwają przygotowania do GPR2010. Generalny pomiar ruchu (GPR) podaje natężenia ruchu rowerowego jako średni dobowy ruch tzw. SDR w rowerach na dobę. Tabela 1 prezentuje wyniki GPR2005 i wynika z niej, że średni dobowy ruch na drogach krajowych wynosi 63 rowery na dobę (r/d), co stanowi zaledwie 0,75% całego ruchu. GPR2005 wskazuje ponadto, że im mniejsze natężenie ruchu samochodowego tym większe natężenie ruchu rowerowego oraz jego udział, a także im niższa funkcja dróg tym natężenie ruchu rowerowego większe. Istnieje duże zróżnicowanie pomiędzy natężeniami ruchu rowerowego w poszczególnych regionach Polski (tabela2). Podczas gdy w woj. podkarpackim gdzie występuje największy ruch rowerowy w Polsce natężenie ruchu rowerowego wynosi 93 r/d to w województwie małopolskim natężenie to wynosi zaledwie 23 r/d. Natomiast udział ruchu rowerowego w ruchu ogólnym największy jest w woj. warmińsko – mazurskim i wynosi blisko 2%.

**Tabela 1 Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych**

Funkcje dróg	SDR 2005 r.		Udział rowerów w stosunku do pojazdów samochodowych [%]
	Pojazdy samochodowe [p/d]	Rowery [r/d]	
krajowe ogółem	8298	63	0,76
w tym:			
międzynarodowe	13780	39	0,28
pozostałe krajowe	5962	73	1,21

**Tabela 2 Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach wg GPR2005**

Lp.	Województwo	Drogi krajowe ogółem		
		Pojazdy ogółem [p/d]	Rowery [r/d]	Udział rowerów w ruchu [%]
	<b>POLSKA</b>	<b>8298</b>	<b>63</b>	<b>0,76</b>
1	Podkarpackie	8075	93	1,14
2	Warmińsko-Mazurskie	5016	89	1,74
3	Łódzkie	10196	87	0,85
4	Opolskie	6734	85	1,25
5	Lubelskie	5966	84	1,39
6	Kujawsko - Pomorskie	8152	69	0,84
7	Zachodniopomorskie	6104	64	1,04
8	Śląskie	14399	62	0,43
9	Mazowieckie	9275	61	0,65
10	Pomorskie	8927	58	0,65
11	Podlaskie	5496	52	0,94
12	Lubuskie	7304	51	0,69
13	Świętokrzyskie	6496	48	0,73
14	Wielkopolskie	9660	45	0,46
15	Dolnośląskie	8904	43	0,48
16	Małopolskie	10733	23	0,21

W latach 2000 – 2005 zmalał ruch rowerowy na drogach krajowych z 78 r/d do 63 r/d przy równoczesnym wzroście wszystkich pojazdów z 7009 p/d do 8298 p/d (tabela:3, 4). Świadczy to, że działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego przy równoczesnym wzroście ruchu samochodowego były zbyt słabe, aby zachęcić więcej rowerzystów do jazdy na rowerze. Największe spadki ruchu rowerowego na drogach krajowych odnotowały województwa: śląskie i małopolskie gdzie równocześnie występuje największy ruch samochodowy. Jedynie dwa województwa: warmińsko - mazurskie i lubuskie odnotowały wzrost natężenia ruchu rowerowego. W 2010 roku będzie przeprowadzony kolejny GPR, który scharakteryzuje aktualne trendy ruchu rowerowego na drogach krajowych.

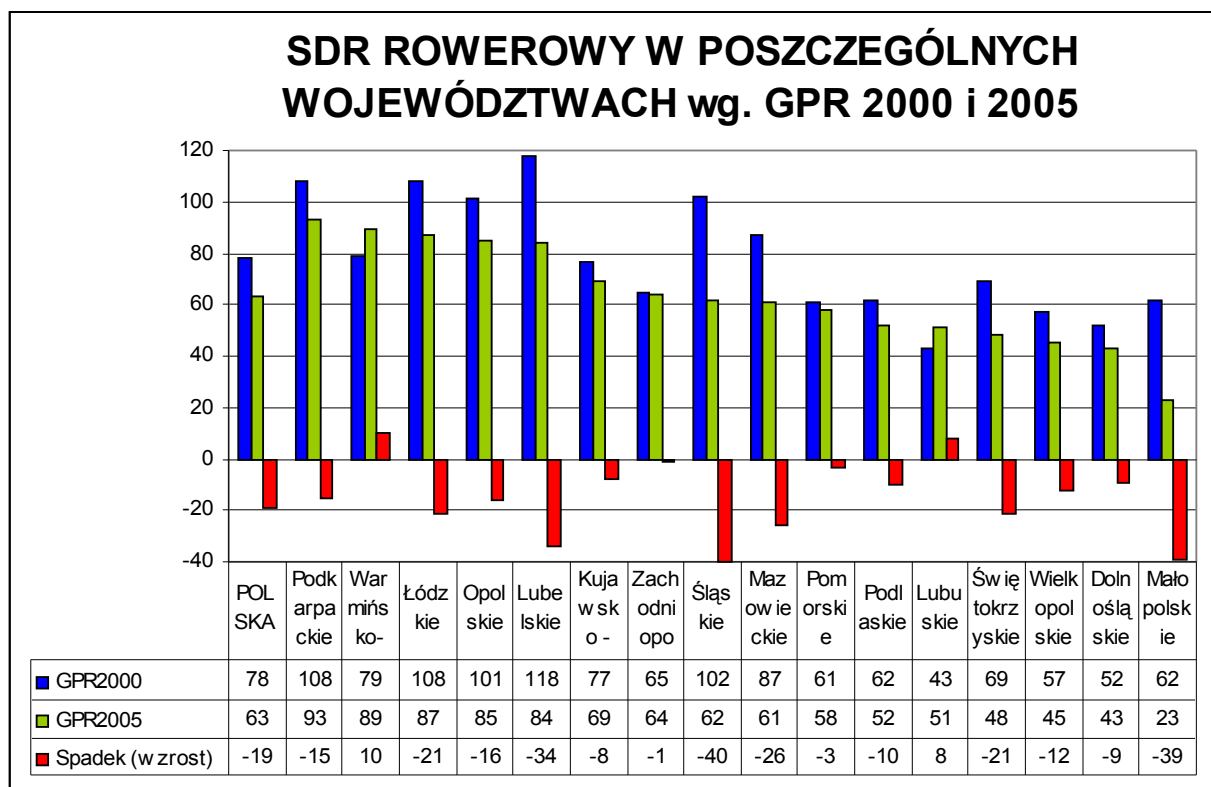
**Tabela 3 Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach wg GPR2000**

Lp.	Województwo	Drogi krajowe ogółem		
		Pojazdy ogółem [p/d]	Rowery [r/d]	Udział rowerów w ruchu [%]
	<b>POLSKA</b>	<b>7009</b>	<b>78</b>	<b>1,1</b>
1	Podkarpackie	6536	108	1,6
2	Warmińsko-Mazurskie	4012	79	2,0
3	Łódzkie	9045	108	1,1
4	Opolskie	5743	101	1,7
5	Lubelskie	5241	118	2,3
6	Kujawsko - Pomorskie	6926	77	1,1
7	Zachodniopomorskie	5261	65	1,2
8	Śląskie	12126	102	0,8
9	Mazowieckie	8021	87	1
10	Pomorskie	7473	61	0,8
11	Podlaskie	4184	62	1,5
12	Lubuskie	5798	43	0,7
13	Świętokrzyskie	5556	69	1,2
14	Wielkopolskie	8433	57	0,7
15	Dolnośląskie	7078	52	0,7
16	Małopolskie	9317	62	0,7

**Tabela 4 Spadek (wzrost) natężenia ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach w latach 2000 – 2005**

Województwo	SDR rowerów w [r/d]			
	2000	2005	Spadek (wzrost)	Spadek (wzrost) [%]
<b>POLSKA</b>	<b>78</b>	<b>63</b>	<b>-19</b>	<b>-19</b>
Podkarpackie	108	93	-15	-14
Warmińsko-Mazurskie	79	89	10	13
Łódzkie	108	87	-21	-19
Opolskie	101	85	-16	-16
Lubelskie	118	84	-34	-29
Kujawsko - Pomorskie	77	69	-8	-10
Zachodniopomorskie	65	64	-1	-2
Śląskie	102	62	-40	-39
Mazowieckie	87	61	-26	-30
Pomorskie	61	58	-3	-5
Podlaskie	62	52	-10	-16
Lubuskie	43	51	8	19
Świętokrzyskie	69	48	-21	-30
Wielkopolskie	57	45	-12	-21
Dolnośląskie	52	43	-9	-17
Małopolskie	62	23	-39	-63

Tendencję spadkową najlepiej obrazuje poniższy wykres.



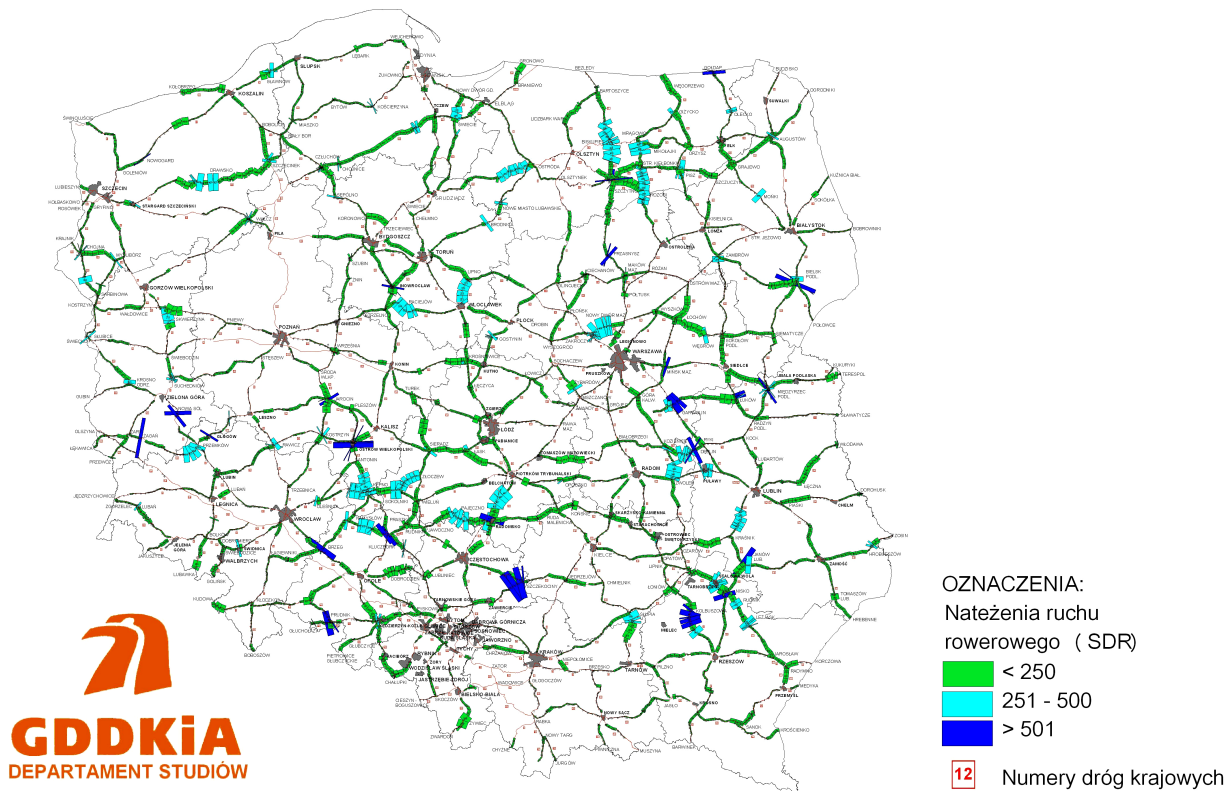
Występuje bardzo duże zróżnicowanie pomiędzy natężeniami ruchu rowerowego na poszczególnych odcinkach dróg krajowych. W rejonie miast i niektórych miejscowości natężenie ruchu rowerowego gwałtownie wzrasta i wielokrotnie (w niektórych przypadkach nawet 10-krotnie) przekracza wartość natężenia ruchu rowerowego sąsiedniego odcinka drogi. Potwierdza to fakt, że rower jest głównie środkiem komunikacji lokalnej wykorzystywanym na krótkich dystansach. Rowerzyści odbywający podróże długodystansowe stanowią znikomy procent wszystkich rowerzystów. Tabela 5 prezentuje odcinki dróg krajowych w obrębie miast i miejscowości o największym natężeniu ruchu rowerowego w Polsce. To wzdłuż tych odcinków dróg krajowych powinny powstać ścieżki rowerowe. Nowo powstały zespół ds. ścieżek rowerowych GDDKiA podejmie działania, aby taki proces inwestycyjny rozpocząć.

**Tabela 5 Najbardziej obciążone ruchem rowerowym odcinki dróg krajowych w Polsce wg GPR2005**

Lp.	Numer drogi krajowej	Miasto, miejscowość	Natężenie ruchu rowerowego [r/d]
1	DK-19	Bielsk Podlaski	1052
2	DK-12	Żagań	1002
3	DK-11	Ostrów Wielkopolski	992
4	DK-57	Szczytno	930
5	DK-19	Janów Lubelski	871
6	DK-78	Szczekociny	792
7	DK-39	Brzeg	768
8	DK-19	Międzyrzecz Podlaski	751
9	DK-48	Dęblin	741
10	DK-3	Nowa Sól	663
11	DK-91	Radomsko	615

Najlepiej skalę obciążenia ruchem rowerowym dróg krajowych w Polsce prezentuje poniższy rysunek.

## NATEŻENIE RUCHU ROWEROWEGO ( SDR) wg. GPR 2005



### 2.2. Ruch rowerowy w miastach o różnej wielkości

Ruch rowerowy w miastach i miejscowościach jest przeważnie większy niż na drogach krajowych. Wykazują to sporadyczne pomiary ruchu, jakie przeprowadzają poszczególne gminy. Tabela 6 prezentuje niektóre wyniki pomiarów ruchu przeprowadzonych na ulicach Trójmiasta w dniach 27.04.2007 – 12.05.2007 r. i uzupełnionych w dniach 24.06.2007 – 7.07.2007 r. Pomiary te dotyczą godzin szczytowych ruchu rowerowego, co oznacza, że w ciągu doby po najbardziej obciążonych ciągach rowerowych Trójmiasta przemieszcza się 1000 – 10 000 rowerzystów. Natomiast na najslabiej obciążonych ulicach natężenie ruchu rowerowego wynosi 20 -100 r/d.

Podobne natężenia ruchu rowerowego występują w Krakowie, gdzie na bulwarze Wisły natężenia te osiągają 1000 r/h czyli około 10 000 r/d.

W miastach średnich natężenia ruchu rowerowego powinny być większe niż w miastach dużych ale przykład Przemyśla pokazuje (tabela 7), że nie zawsze tak jest. Mniejszy ruch rowerowy wykazany w Przemyśle może wynikać z faktu, że pomiar przeprowadzono u progu sezonu.

W miastach małych o krótkiej średniej długości podróży natężenia ruchu rowerowego powinny być duże. Przykład mazowieckiego miasteczka Kobyłka pokazuje, że rzeczywiście tak jest (tabela 8).

**Tabela 6 Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach Trójmiasta wg pomiaru w dniach: 27.04.2007 – 12.05.2007 r. i 24.06.2007 – 7.07.2007 r.**

Lp.	Miasto, miejscowość	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
			[r/h]	[r/d]
1	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Jantarowej i ul. Brzeźnieńskiej	1000	10 000
2	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż al. Zwycięstwa od ul. Hallera do ul. 3 Maja	57	570
3	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Chłopskiej od ul. Kołobrzeskiej do ul. Pomorskiej	100	1000
4	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Kielnieńskiej	30	300
5	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż al. Zwycięstwa od al. Piłsudskiego do ul. Stryjskiej	50	500
6	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż ul. Wielkopolskiej od al. Zwycięstwa do ul. Łowickiej	20	200
7	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż ul. Puckiej od ul. Czernickiego do ul. Kartuskiej	50	500
8	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż Klifu Nadmorskiego od Sopotu do Orłowa	50	500
9	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż Al. Wojska Polskiego od ul. Chrobrego do ul. Kordeckiego	600	6000
10	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż ul. Niepodległości od ul. Armii Krajowej do ul. Rzemieśniczej	30	300
11	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż ul. Haffnera od ul. Niepodległości do Parku Północnego	10	100

**Tabela 7 Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach Przemysła wg pomiaru z dnia 2.04. 2003 roku**

Lp.	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
		[r/h]	[r/d]
1	Jagiellońska	11-15	110 – 150
2	Mickiewicza	17	170
3	Dworskiego	10	100
4	Lwowska	19	190
5	Kazimierza Wielkiego	8	80
6	Słowackiego	9	90
7	Bohaterów Getta	12	120
8	Borelowskiego	15	150
9	Stanisława Augusta	10	100
10	Grunwaldzka	17	170
11	Kraśńskiego	10-20	100 – 200
12	Św. Jana	12	120
13	29 Listopada	7	70
14	Salezjańska	20	200
15	3 Maja	25	250
16	Most Orłat	15	150



**Tabela 8 Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach w Kobyłce wg pomiaru z maja i czerwca 2008 roku**

Lp.	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
		[r/h]	[r/d]
1	Wołomińska	130	1300
2	Warszawska	78	780
3	Pieniążka	63	630
4	Graniczna	57	570
5	Napoleona	50	500
6	Nadarzyńska	44	440
7	Poniatowskiego	29	290

### 3. Kompleksowe badania ruchu (KBR)

Niewiele polskich miast (gmin) posiada Kompleksowe Badania Ruchu (KBR) w związku z czym nie ma wiarygodnych informacji o udziale podróży różnymi środkami transportu, w tym o udziale roweru w podróżach miejskich (gminnych). Z tej racji koniecznością jest opieranie się na analizach porównawczych z innymi miastami gdzie KBR przeprowadzono. Niestety wyniki tych KBR w części są już zdezaktualizowane i wymagają aktualizacji.

Wg Kompleksowego Badania Ruchu udział roweru w podróżach wynosi:

- Kraków: 1,5 % (KBR październik 2003)
- Warszawa: 1,1% (KBR 2004)
- Poznań: 2,5 % (KBR 2000)
- Rokietnica pod Poznaniem: 10% (KBR 2000).

Z ww. KBR wynikają następujące wnioski:

- najwyższe natężenia ruchu rowerowego występują na trasach dojazdowych do centrum
- dobowy rozkład natężeń ruchu rowerowego jest zgodny z rozkładem natężeń ruchu innych środków transportu, co wskazuje na znaczący udział podróży rowerem o charakterze obligatoryjnym (dojazdy do pracy, szkoły).
- W ostatnich latach w wielu dużych miastach widać duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla rowerów.

Liczba rowerów stojących przed niektórymi budynkami użyteczności publicznej (uczelnie, centra handlowe) sięga nawet kilkudziesięciu. W niektórych przypadkach oprócz ogólnodostępnych stojaków rowerowych pojawiają się przy centrach handlowych strzeżone parkingi dla rowerów.

Pobieżne obserwacje wskazują, że ruch rowerowy w miastach wzrasta. Z uwagi jednak na brak merytorycznej bazy porównawczej trudno powiedzieć jakie są wskaźniki wzrostu ruchu rowerowego. W dużych miastach ruch rowerowy kształtuje się na poziomie 1 – 3% podróży. Zarządy dróg miejskich oraz powiatowych powinny systematycznie monitorować zmiany ruchu rowerowego, przynajmniej tak jak czyni to GDDKiA. Pomiary powinny się odbywać przynajmniej raz na 5 lat.

I choć wydaje się, że w Polsce w ostatnich latach (po 2005 roku) ruch rowerowy wzrósł (co zapewne potwierdzą GPR2010 i KBR2010) to jednak naszemu krajowi daleko do krajów starej UE (tabela 9). Udział podróży rowerowych w niektórych miastach europejskich jest imponujący i pokazuje, że przez odpowiednią politykę transportową można inspirować wzrost ruchu rowerowego.

**Tabela 9 Udział podróży rowerowych w miastach o różnej wielkości**

Kraj	Miasto	Liczba mieszkańców W tys.	Udział podróży rowerowych [%]
Anglia	Cambridge	100	27 <sup>1</sup>
Szwecja	Vasteras	115	33
Szwajcaria	Berno	127	15
Włochy	Ferara	132	31*
Włochy	Parma	176	19
Niemcy	Fryburg	215	20
Szwajcaria	Bazylea	230	23
Szwajcaria	Berno	127	15
Holandia	Amsterdam	1 013	25
Irlandia	Dublin	1 100	11*,5**
Dania	Kopenhaga	1 400	32

\*w relacji dom – praca , \*\*wszystkie relacje

We Fryburgu polityka rozwoju komunikacji rowerowej zapoczątkowana w 1976 roku<sup>2</sup> przyniosła dwukrotny wzrost ruchu rowerowego doprowadzając do 20% udziału roweru w podróżach. W Strasburgu, który prowadzi promocje roweru, zamykając jednocześnie centrum dla ruchu samochodowego uzyskano wzrost podróży rowerowych z 8% w 1988 roku do 12% w 1994 roku.

Amsterdam, Barcelona, Brema, Kopenhaga, Edynburg, Ferrara, Graz oraz Strasburg stosują system zachęt, który preferuje korzystanie z komunikacji miejskiej oraz wykorzystanie rowerów, przy jednoczesnym wprowadzeniu restrykcji związanych z korzystaniem z samochodów w centrum miasta. Działania podjęte przez ww. miasta nie wpływają ujemnie na ich rozwój ekonomiczny czy też dostępność centrów handlowych.

W miastach o najlepszej promocji transportu rowerowego udział roweru w podróżach przekracza 30% (patrz Groningen, Delft, Munster).

Dla Kopenhagi przewiduje się wzrost ruchu rowerowego z obecnych 32% do 40%.

Stosunkowo niski udział roweru w podróżach tj. od 5 do 10%, może być osiągnięty w większości miast europejskich. Dzięki przemyślanej polityce transportowej, udział roweru w podróżach rzędu 20 - 25% jest całkiem możliwy w miastach od 50 000 do 500 000 mieszkańców.

W miastach dużych takich jak: Kraków, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław wyznaczenie i budowa sieci tras rowerowych powinna wypromować 10% udział rowerów w podróżach. W miastach mniejszych ten udział rowerów po wybudowaniu niezbędnej infrastruktury może w perspektywie kilkunastu lat sięgać 20 - 50%, tak jak to zakłada się w innych miastach europejskich.

<sup>1</sup> Komisja Europejska "Miasta rowerowe miastami przyszłości". Luksemburg, 2000.

<sup>2</sup> Stworzono sieć tras rowerowych o długości 135 km, zainwestowano 13 mln EURO, wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h w dużej części miasta

#### 4. Zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu

W roku 1999 TNS OBOP na zlecenie projektu "Miasta dla rowerów" zrealizował ogólnopolskie badania socjologiczne (próbka losowa, 1000 osób, wywiady face-to-face). Z kolei we wrześniu 2005 roku BBS Obserwator przeprowadził na zlecenie Urzędu Miasta badania mieszkańców Kielc. Wyniki prezentuje tabela 10.

**Tabela 10 Wyniki badania opinii społecznej dotyczące zainteresowania rowerem jako środkiem transportu**

Odpowiedzi badanych mieszkańców		
	Polski	Kielc
Posiadam rower	53 %	54 % <sup>3</sup>
Nie jeżdżę na rowerze	6%	38%
Jeżdżę do pracy na rowerze	18%	5%
Jeśli powstaną trasy rowerowe to będę dojeżdżać na rowerze	25%	51%

W krajach starej Unii Europejskiej<sup>4</sup> systematycznie wzrasta poparcie społeczeństwa dla restrykcyjnej wobec samochodu polityki transportowej. Jeśli w 1973 roku 53% społeczeństwa taką politykę popierało, to w 1985 roku już 81%, a w 1989 roku aż 85% społeczeństwa. Badania przeprowadzone przez Monachijską SOCIALDATE<sup>5</sup> wykazały, że decydenci nie orientują się w skali aprobaty społecznej dla restrykcji wobec samochodu. W opinii badanych decydentów tylko 49% społeczeństwa krajów Unii Europejskiej popiera politykę restrykcji wobec samochodu, podczas gdy faktycznie popiera taką politykę aż 85% społeczeństwa.

Badania reprezentatywnej próby społeczeństwa krajów członkowskich starej Unii Europejskiej wykazały, że zdecydowana większość społeczeństwa opowiada się za priorytetami dla: pieszych, rowerzystów, komunikacji zbiorowej.

<sup>3</sup> Wg Pracowni Badań Społecznych ze Sopotu w 2004 roku 60% mieszkańców Łodzi deklarowało posiadanie roweru

<sup>4</sup> Chodzi o UE sprzed 1 maja 2004 roku.

<sup>5</sup> Hiess H., Koch H., Thaler R. "Ways towards viable urban traffic in tomorrows cities". AETA. Vienna, 1992.

**Tabela 11 Akceptacja priorytetów dla różnych środków transportu w stosunku do samochodu**

Wyszczególnienie	Akceptacja społeczeństwa w %	Akceptacja społeczeństwa w opinii decydentów w %
Za priorytetem komunikacji zbiorowej wobec priorytetu transportu samochodowego	84	49
Za priorytetem ruchu rowerowego wobec priorytetu transportu samochodowego	73	30
Za priorytetem ruchu pieszego wobec priorytetu transportu samochodowego	85	43
	16	51
	27	70
	15	57

Źródło: Hiess H., Koch H., Thaler R. "Ways towards viable urban traffic in tomorrow's cities". AETA. Vienna, 1992.

Tymczasem w Kielcach 63% badanych zgodziłoby się na wprowadzenie ułatwień dla komunikacji rowerowej kosztem wydatków na ulice samochodowe. Większymi zwolenniczkami takiego rozwiązania są kobiety (76% kobiet i 50% mężczyzn). Tylko 22% respondentów nie zgodziłoby się na takie rozwiązanie.

W Austrii 82% społeczeństwa domaga się zakazu ruchu samochodowego w obszarach śródmiejskich na rzecz ruchu pieszego. Równocześnie 80% badanych w Austrii uważa, że promocja ruchu rowerowego powinna się odbywać przez tworzenie dróg i infrastruktury dla rowerów. Tymczasem 94% mieszkańców Kielc zgodnie twierdzi, że w ich mieście należy budować więcej ścieżek rowerowych i równocześnie 94% badanych wierzy, że częstsze używanie roweru w Kielcach może poprawić jakość środowiska.

**Tabela 12 Akceptacja różnych rozwiązań restrykcyjnych wobec transportu samochodowego w obszarach śródmiejskich**

Wyszczególnienie	Akceptacja społeczeństwa w %	Akceptacja społeczeństwa w opinii decydentów w %	Akceptacja decydentów w %
Restrykcje parkingowe	53	36	59
Ograniczanie ruchu samochodowego	71	48	80
Wprowadzenie stref pieszych	75	51	93

Źródło: Hiess H., Koch H., Thaler R., op.cit.

Badania wskazują, że zarówno decydenci jak i społeczeństwo Unii Europejskiej w znaczącej większości popierają różne restrykcje wobec ruchu samochodowego. Wśród decydentów poparcie restrykcji jest nawet silniejsze, ale zdecydowanie nieadekwatną wiedzę mają decydenci na temat poparcia restrykcji przez społeczeństwo. Aż 71% opinii społecznej popiera ograniczanie ruchu samochodowego, tymczasem decydenci myślą, że tylko 48%.

W różnych krajach Unii Europejskiej 73% - 85% badanych uważa, że należy uprzywilejować: pieszych, komunikację zbiorową, rowerzystów, nawet gdyby to miało pociągnąć za sobą niekorzystne skutki dla samochodów. Podobnie większość uważa, że trzeba zamknąć śródmieścia dla samochodów<sup>6</sup>.

Tymczasem 56,1% mieszkańców Kielc twierdzi, że rower może stanowić alternatywny w stosunku do samochodu środek transportu miejskiego. Tylko 17% jest odmiennego zdania. Zdecydowana większość bo 62% mieszkańców Kielc chce wyeliminowania ruchu kołowego z Rynku, pl.Św. Tekli oraz części ul. Bodzentyńskiej do ul. Kościuszki. Jak wszędzie w Europie największymi przeciwnikami tego rozwiązania są kupcy<sup>7</sup>.

Poglądy społeczeństwa Krakowa w swojej większości nie odbiegają od poglądów Europejczyków i popierają ograniczanie ruchu samochodowego, o czym świadczą badania przeprowadzone na zlecenie władz miasta.

Kraków od lat prowadzi najbardziej restrykcyjną w Polsce politykę transportową wobec ruchu samochodowego. Mimo to na pytanie czy należałoby jeszcze bardziej ograniczyć ruch samochodowy w śródmieściu, uzyskano następujące odpowiedzi (tabela 13).

**Tabela 13** **Opinia społeczna na temat restrykcji wobec ruchu samochodowego w Krakowie**

Czy zaostrzać restrykcje wobec samochodu	Ogółem w %	W śródmieściu w %
Tak	54	60
Nie	30	28
Trudno powiedzieć	16	12

Źródło: Borkowski T. "Priorytety inwestycyjne w opinii mieszkańców Krakowa". Raport z badań opracowany na zlecenie Wydziału Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Krakowa. Kraków, 1995.

Na temat tras rowerowych badani wypowiedzieli się w następujący sposób:

- należy rozbudowywać - 66%
- nie należy rozbudowywać - 12%
- trudno powiedzieć i brak odpowiedzi - 22%

W tym przypadku stosunkowo silny wpływ na odpowiedzi miał wiek respondentów. I tak w wieku do 18 lat 86% badanych domagało się budowy tras rowerowych, w przedziale wiekowym 18 - 23 lat 77%, a więc znacznie powyżej średniej.

<sup>6</sup> Hiess H., Koch H., Thaler R., op.cit., s.4.

<sup>7</sup> Zmieniamy nasze Miasto - Raport z konsultacji programu rewitalizacji Miasta z mieszkańcami". Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej