

Polska jest największym krajem w Unii Europejskiej bez krajowej strategii rowerowej. W Europie taki dokument posiada ok. 20 krajów, a kolejne dziewięć jest w trakcie jego opracowania. Taka strategia jest niezbędna, by móc zyskać środki unijne na rozwój infrastruktury i projektów rowerowych. Jest jednak szansa, że niedługo taki dokument powstanie i w Polsce. Podczas Kongresu Nowej Mobilności w Łodzi przedstawiciele samorządów, firm branży rowerowej, organizacji pozarządowych i przedstawiciele ministerstwa podpisali kartę poparcia dla stworzenia Narodowej Strategii Rowerowej.

Pierwsze Narodowe Strategie Rowerowe powstały w Europie jeszcze w latach 90. ubiegłego wieku. Obecnie taki dokument posiada zdecydowana większość Europy Zachodniej, pracuje nad nim kolejnych dziewięć krajów. Polska, obok m.in. Białorusi, Litwy, Estonii czy Mołdawii, należy do nielicznych państw, które nie tylko nie przygotowały takiej strategii, ale też nie toczą się nad nią żadne prace. Tymczasem bez strategii tracimy szansę na pozyskanie środków unijnych na rozwój infrastruktury rowerowej i różnych programów rozwojowych.

Rowery zyskały na popularności przede wszystkim w czasie pandemii, a jak wynika z danych GUS z 2021 roku, na rowerach jeździ 69 proc. Polaków. Część samorządów nie czeka więc na krajową strategię, samodzielnie buduje infrastrukturę i przygotowuje lokalne programy. Brakuje jednak współpracy między samorządami czy długofalowej koncepcji potrzebnej infrastruktury.

Karta poparcia dla stworzenia Narodowej Strategii Rowerowej podpisana podczas Kongresu Nowej Mobilności w Łodzi przez przedstawicieli ministerstwa, samorządów, firm branży rowerowej i organizacji pozarządowych to pierwszy krok w tym kierunku. W ramach strategii przewiduje się m.in. ocenę istniejącej infrastruktury i jej modernizację, badania potrzeb użytkowników czy integrację rowerów z transportem publicznym.

Rower może być bezemisyjną alternatywą dla konwencjonalnych środków transportu miejskiego. Aby był jednak częściej wybierany nie tylko do rekreacji, ale też jako codzienny środek transportu, konieczna jest jego integracja z publicznym transportem zbiorowym.

W innych krajach europejskich, aby zachęcić do przesiadania się na rowery, narodowe strategie przewidują wiele zachęt dla mieszkańców. Na przykład we Włoszech miasta dopłacają do zakupu roweru, a osoby, które dojeżdżają nim do pracy, mogą liczyć na dopłaty do każdego przejechanego kilometra. W Niemczech już od kilku lat funkcjonuje zaś dopłata do zakupu rowerów cargo.

W Polsce same miasta próbują wprowadzać podobne zachęty (np. Gdynia), jednak na znacznie mniejszą skalę. Problemem jest przede wszystkim brak rozwiniętej infrastruktury. Traci na tym cała gałąź turystyki, m.in. biorąc pod uwagę EuroVelo, czyli sieć szlaków rowerowych, dzięki którym można przejechać całą Europę. W Polsce jest na razie gotowa tylko trasa EV 10, ze Świnoujścia do Elbląga.

*Źródło: Newseria*