

Rowerowy plan mobilności

I. Wprowadzenie

Ambicją autorów projektu „Rowerowa Szkoła” jest wsparcie wszystkich tych, którym idea prorowerowej szkoły leży na sercu, i maksymalnie ułatwienie im zadania wprowadzenia w życie pozytywnych zmian. Szkoła może sprzyjać przyjazdom uczniów na rowerach, ale równie dobrze (i niestety zbyt często tak jest!) może do tego skutecznie zniechęcać. Najczęściej, żeby zmienić szkołę w miejsce przyjazne dla rowerzystów i rowerzystek, nie trzeba wcale zbyt wiele zachodu. Zwykle, **żeby radykalnie poprawić sytuację, wystarczy kilka prostych działań**. Niewielki, dobrze przemyślany wysiłek może spowodować nieproporcjonalnie duże efekty.

W polskich miastach drugiej dekady XXI wieku mamy do czynienia z wieloma negatywnymi zjawiskami związanymi ze wzrostem ilości samochodów. Możemy obserwować stałe pogorszenie się ogólnej mobilności mieszkańców – czyli wszechobecne, rosnące korki. Nie najlepiej jest z miejskim środowiskiem życia nadmiernie zanieczyszczonym spalinami, pyłem i hałasem. Bardzo wiele do życzenia pozostawia bezpieczeństwo na polskich drogach, w szczególności bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów. Słabo wygląda kondycja zdrowotna społeczeństwa, szerzą się choroby cywilizacyjne, coraz większa część dzieci cierpi na niedostatek codziennego ruchu.

Sprawdzonym antidotum na pogarszającą się sytuację jest powszechne wykorzystanie roweru jako codziennego środka komunikacji. Wzrost ruchu rowerowego możemy obserwować dziś we wszystkich najbardziej rozwiniętych miastach Europy i świata. W Polsce mamy też ostatnimi laty do czynienia z eksplozją tego zjawiska, jednak skala codziennego wykorzystania roweru jest wciąż nieporównywalnie niższa niż potencjał, jaki mamy w tym zakresie. Istnieje na pewno bardzo wiele przyczyn takiej sytuacji, ale na pewno jedną ze znaczących barier jest brak takiej tradycji w naszym społeczeństwie. A ponieważ, jak wiadomo, nawyki ludzkie kształtują się najłatwiej za młodu, **pol-ska szkoła ma tutaj do odegrania bardzo ważną rolę**.

Wzorując się na przykładach najlepszej praktyki z krajów europejskich, opracowaliśmy specjalnie dla Państwa, pierwsze i jedyne jak dotąd w kraju nowoczesne narzędzie do stworzenia w placówce szkolnej tzw. **planu rowerowej mobilności (PRM)**. PRM jest w istocie bardzo prostym zestawem działań służącym do przekształcenia samej placówki oraz jej otoczenia w taki sposób, aby stała się bardziej przyjazna ruchowi rowerowemu.

PRM składa się z dwóch integralnych części: **planu naprawczego dla budynku szkoły** – czyli zestawu działań do wykonania w szkole (budynku) i na jej terenie oraz **planu naprawczego dla okolicy szkoły** – planu polepszenia warunków dla ruchu rowerowego na drodze uczniów do szkoły.

Plany sporządzane są na podstawie danych z **dwóch krótkich internetowych ankiet** dostępnych na stronie www.audyt.roverowaszkoła.pl, które w sposób standaryzowany określają sytuację szkoły w momencie przystąpienia do sporządzania PRM.

Po przeprowadzeniu ankiet automatycznie generowane są elementy składowe audytu. Szkoła, która spełni w nich odpowiednie warunki, otrzymuje **Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom** (może być tak już na wstępie albo dopiero po wdrożeniu planu naprawczego). W wykorzystaniu zgromadzonych danych do stworzenia wspomnianych wyżej planów naprawczych pomagają opracowane specjalnie w tym celu szczegółowe instrukcje. Wykonawca zadania w imieniu szkoły może też liczyć na dodatkową **pomoc ze strony zespołu projektowego „Rowerowa Szkoła”**. Badanie szkoły można przeprowadzić również bez pomocy narzędzi internetowych, ale będzie to nieporównywalnie bardziej pracochłonne.

II. Przebieg audytu szkoły

Wykonawca

PRM wykonuje tzw. **lider rowerowy** – nauczyciel lub inna osoba dorosła upoważniona do tego przez szkołę. Choć nie jest to warunek konieczny, optymalnie jest, kiedy liderem rowerowym zostaje nauczyciel, który sam porusza się na rowerze, gdyż osoba taka znacznie lepiej rozumie problemy spotykające rowerzystów. Dobrze jest, kiedy lider rowerowy w swej pracy – zwłaszcza na etapie sporządzania planów naprawczych – korzysta z pomocy uczniów i uczennic dojeżdżających rowerem do szkoły. Zaangażowanie aktywnych uczniów będzie z jednej strony miało wymiar edukacyjny, z drugiej odciąży lidera rowerowego.

Działania krok po kroku

1. Rejestracja placówki

- Wejście na stronę www.rowerowaszkoła.pl i wysłanie na wskazany tam adres maila zgłoszeniowego z podstawowymi danymi szkoły (według wzoru na stronie) w celu otrzymania uprawnień do przeprowadzenia PRM,
- Otrzymanie od organizatora statusu lidera rowerowego oraz unikatowego przypisanego swojej placówce loginu i hasła,
- Zalogowanie się w serwisie i założenie na serwisie podstrony audytowanej placówki szkolnej (inaczej: karty oceny szkoły), której administratorem jest szkolny lider rowerowy.

2. Wypełnienie ankiety dla szkoły (zdobycie Certyfikatu Szkoły Przyjaznej Rowerom)

- Zapoznanie się z instrukcją wypełniania ankiety dla szkoły dla poszczególnych pytań,
- Zgromadzenie danych pozwalających na udzielenie prawidłowych i zgodnych z rzeczywistością odpowiedzi na pytania ankiety (optymalnie wraz z zaangażowaną uprzednio do współpracy grupą uczniów),

- Wypełnienie ankiety dla szkoły w internecie,
- Zapoznanie się z wynikami ankiety, które wskazują na stopień przyjazności rowerzyście placówki szkolnej (o tym, czy szkoła może otrzymać Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom, dowiadujemy się automatycznie zaraz po zakończeniu ankiety).
- Wystąpienie do organizatora w celu otrzymania potwierdzenia **Certyfikatu Szkoły Przyjaznej Rowerom** (o ile oczywiście uzyskany wynik na to pozwala).

3. Przeprowadzenie ankiety wśród uczniów

- Zorganizowanie (zapewnienie) wypełniania ankiet przez odpowiednią dla wielkości szkoły próbę badawczą (im większa, tym lepiej, minimum 20%).
- Weryfikacja danych ankietowych za pomocą panelu w celu usunięcia błędnych i budzących wątpliwość (wpisanych omyłkowo lub na skutek żartu wypełniających itp.),
- Automatyczne wygenerowanie dwóch produktów: wykresu **modal split** (rozkład zadań przewozowych podróży do i ze szkoły: jaki procent dojeżdżających wybiera jaki środek transportu) oraz **szkolnej mapy mobilności** (skąd dojeżdżają uczniowie i kadra).

4. Opracowanie głównych składników PRM

- Opracowanie planu naprawczego dla szkoły (co możemy poprawić w szkole i na jej terenie) na podstawie analizy materiałów zgromadzonych w ankiecie dla szkoły oraz ankiecie dla uczniów, zgodnie ze szczegółową instrukcją podaną przez organizatora planu „roweryzacji” szkoły (praca zespołowa z udziałem aktywnych rowerzystów, prowadzona przez lidera rowerowego),
- Opracowanie planu naprawczego dla otoczenia szkoły (co powinno zostać zmienione w okolicy szkoły) – na podstawie materiałów zgromadzonych w ankiecie dla uczniów, zgodnie ze szczegółową instrukcją podaną przez organizatora planu „roweryzacji” otoczenia szkoły (praca zespołowa z udziałem aktywnych rowerzystów, prowadzona przez lidera rowerowego).

5. Konsultacja uzyskanych planów z organizatorem projektu

- Przesłanie za pomocą panelu internetowego opracowanego PRM do wiadomości organizatora projektu
- Ewentualna korekta powstałych dokumentów

6. Wdrożenie zaleceń wynikających z PRM

- Realizacja działań na rzecz prorowerowych zmian w szkole
- Realizacja działań na rzecz prorowerowych zmian w otoczeniu szkoły

7. Zbadanie efektów PRM

- Weryfikacja danych w ankiecie dla szkoły
- Powtórzenie ankiet dla uczniów (w przypadku udanego wdrożenia zmian i możliwości zmian w sposobie dojazdu uczniów do szkoły, np. więcej rowerów na parkingu pod szkołą)
- Porównanie wykresu modal split, przed i po wdrożeniu (ewaluacja efektywności wprowadzonych zmian).
- Otrzymanie wyższego stopnia Certyfikatu Szkoły Przyjaznej Rowerom
- Ewentualna korekta PRM (opracowanie nowego PRM).

W czasie pracy nad planami naprawczymi („roweryzacji”) lider może (a gdy natrafi na trudności – powinien!) korzystać z **pomocy merytorycznej organizatora projektu** lub ewentualnie aktywistów rowerowych – członków lokalnych organizacji rowerowych.

Na podstawie przeprowadzanej ankiety dla szkoły, placówka spełniająca odpowiednie wymogi minimalne dla danej kategorii (złotej, srebrnej i brązowej) będzie mogła uzyskać oficjalny **Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom**. W przypadku zmiany warunków na lepsze (np. wskutek wdrożenia planu naprawczego) szkoła może się ubiegać o przyznanie certyfikatu wyższego stopnia.

III. Narzędzia do określenia stanu istniejącego

Lider rowerowy ma do dyspozycji na serwisie www.rowerowaszkoła.pl proste narzędzia, którymi może się posłużyć w celu zbadania zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań szkolnych dla ruchu rowerowego, a także sprawdzenia oczekiwań uczniów. Należą do nich: Ankieta dla szkoły i Ankieta dla uczniów, po ich wypełnieniu serwis wygeneruje automatycznie dla szkoły: Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerów (efekt ankiety dla szkoły), Modal split szkoły i Mapę Rowerowej Mobilności (produkty ankiety dla uczniów).

Ankieta dla szkoły

Zadaniem ankiety jest określenie warunków wewnętrznych mających wpływ na zachęcanie lub zniechęcanie uczniów i kadry pracowniczej do dojazdu rowerem do szkoły. Chodzi o warunki, które mogą zostać zapewnione przez dyrekcję – w szkole i na terenie przez nią zarządzanym. Ankietę można wypełnić online na stronie www.rowerowaszkoła.pl, po wcześniejszym przejściu procedury rejestracyjnej. Przeprowadza ją szkolny lider rowerowy posiadający nadane przez administratora uprawnienia do zarządzania stroną szkoły. Ankieta składa się z 14 prostych pytań. Wypełnienie jej nie zabiera dużo czasu, jednakże w celu zapewnienia rzetelności warto wcześniej się z nią zapoznać i przygotować niezbędne dane. Najlepiej zrobić to wraz z chętnymi uczniami.

Pytania ankietowe wraz z komentarzem

1. Czy szkoła dysponuje parkingiem rowerowym?

Parking rowerowy to podstawowa infrastruktura potrzebna rowerzystom dojeżdżającym do szkoły. Stworzenie w szkole odpowiedniej liczby miejsc parkingowych jest pierwszym i najważniejszym z posunięć niezbędnych do tego, aby placówka stała się przyjazna ruchowi rowerowemu.

2. Jaka liczba rowerów stoi zaparkowana codziennie przy szkole?

Określenie liczby osób korzystających z roweru jest bardzo ważne dla oceny skuteczności prowadzonych działań. Liczenie najlepiej przeprowadzić w środę (ewentualnie wtorek lub czwartek) przy bezdeszczowej pogodzie w okresie od wiosny do jesieni.

3. Jaki procent pracowników szkoły dojeżdża do pracy rowerami?

Pracownicy szkoły mogą dać dobry przykład uczniom, jeśli sami dojeżdżają do szkoły rowerami. Określenie liczby takich pracowników powinno się odbyć poprzez deklarację o częstym dojeżdżaniu do pracy rowerem, to jest przynajmniej 2 razy w tygodniu.

4. Czy w szkole są bezproblemowo dostępne podstawowe narzędzia do naprawy rowerów?

Wyposażenie szkoły w podstawowe narzędzia naprawcze to tani sposób na zwiększenie niezależności komunikacyjnej. Dodatkowym atutem może być zapewnienie osoby, która będzie w stanie doradzić/nauczyć, jak wykonać drobne naprawy. Minimalny zestaw narzędzi dostępny dla uczniów: zestaw do klejenia dętek wraz z niezbędnymi narzędziami, pompka rowerowa, zestaw kluczy imbusowych i oczkowych, śrubokręt płaski i krzyżakowy. Informacja o dostępnych narzędziach powinna być umieszczona na stronie internetowej szkoły oraz w gablocie.

5. Czy w szkole funkcjonuje aktywne kółko rowerowe (organizujące wspólne wyjazdy, wycieczki itd.)? Czy istnieje inna forma praktycznych zajęć rowerowych?

Dodatkowa działalność prorowerowa to dobry sposób na zainteresowanie rowerem uczniów. Jest to wyraźny sygnał dla nich, że ich szkoła jest przyjazna rowerzyście. Ponadto osoby, które poruszają się rowerem rekreacyjnie, łatwiej sięgają po niego jako środek codziennej lokomocji. Z kolei osoby jeżdżące na co dzień czerpią większą radość z jazdy rekreacyjnej.

6. Czy w szkole istnieje możliwość zdania egzaminu na kartę rowerową?

Formuła prowadzenia zajęć związanych z kartą rowerową pokazuje uczniom stosunek szkoły do tematu ruchu rowerowego. Jeżeli egzamin na kartę rowerową w szkole odbywa się w dobrych warunkach (nie na korytarzu), stanowi to okazję do zachęcenia do dojazdu rowerem do szkoły. Nawet jednorazowy przyjazd do szkoły może uzmysłwić uczniowi, że jazda rowerem jest atrakcyjna.

7. Czy w szkole prowadzone są zajęcia z edukacji rowerowej?

Edukacja prorowerowa jest ważnym elementem działań wspierających wybór tego środka transportu.

(Pytania, na które należy odpowiedzieć w przypadku, jeśli szkoła dysponuje parkingiem rowerowym):

8. Czy są wolne miejsca parkingowe dla rowerów?

Dzięki wolnym miejscom parkingowym zapewniamy potencjalnym rowerzystom możliwość pozostawienia roweru. Parking, jeśli jest za mały, powinien być stale rozbudowywany. Lepiej rozbudowywać parking stopniowo po kilka miejsc parkingowych tak, aby liczba wolnych miejsc nie była rażąca.

9. Jakiego rodzaju stojaki są dostępne w szkole?

Dobry stojak rowerowy umożliwia przypięcie jednocześnie ramy i koła roweru. Najpopularniejszym i rekomendowanym stojakiem jest rura w kształcie odwróconej litery „U”. W połączeniu z dobrym zapięciem (np. typu u-lock) stanowi podstawę bezpieczeństwa roweru. Tzw. wyrwikółko, czyli stojak umożliwiający przypięcie jedynie koła roweru, jest zdecydowanie odradzane, ponieważ gdy rower się przewróci, może dojść do uszkodzenia koła. Ponadto poprzez odkręcenie jednego koła w szybki i łatwy sposób można ukraść rower.

10. Czy stojaki są zadaszone?

Zadaszenie zapewnia osłonę przed deszczem oraz śniegiem. Zadaszenie nie może zasłaniać widoczności np. dla stróża, czy też utrudniać dostępu do roweru.

11. Czy istnieje możliwość innego przechowywania rowerów (np. w pomieszczeniu zamykanym na klucz, u portiera)?

Taka możliwość zachęca do przyjazdu droższymi rowerami. Jeśli jednak dostępność do takiego miejsca jest utrudniona (np. jest w piwnicy) będzie to zniechęcało potencjalnych zainteresowanych. Parkingi zamykane mają również ograniczoną pojemność i mogą służyć jedynie wybranym.

12. Czy parking rowerowy jest łatwo dostępny?

Dojazd do parkingu powinien być zapewniony bez konieczności zsiadania z roweru. Wszelkie bariery jak np. schody czy wąskie bramki są przeszkodą. Minimalne wymogi dla położenia parkingu to takie, aby jego usytuowanie nie wymagało pokonania dłuższej trasy do drzwi szkoły niż trasa pokonywana pieszo – umiejscowienie parkingu rowerowego np. z tyłu szkoły jest niekorzystne. Zmuszanie rowerzysty do prowadzenia roweru i pokonywania dłuższych odcinków pieszo może skutecznie zniechęcić do przyjeżdżania do szkoły rowerem.

13. Czy parking rowerowy jest usytuowany konkurencyjnie względem innych środków transportu?

Parking rowerowy powinien być zlokalizowany możliwie blisko drzwi wejściowych do szkoły. Docenienie przyjeżdżających rowerem powinno odbywać się np. poprzez zapewnienie krótszego dystansu do drzwi szkoły z parkingu rowerowego niż z parkingu samochodowego. Jest to zarazem minimalny wymóg, aby uzyskać dodatkowe punkty w audycie szkoły.

14. Czy parking zapewnia bezpieczeństwo rowerom?

Bezpieczeństwo pozostawionego roweru często jest bardzo ważnym czynnikiem mającym wpływ na dojeżdżanie rowerem do szkoły. Bezpieczeństwo parkingu można zapewnić np. poprzez usytuowanie go w miejscu pod nadzorem (np. na widoku stróża), zapewniając monitoring lub zwyczajnie poprzez usytuowanie go w miejscu stale uczęszczanym i dobrze widocznym – co mocno zniechęca potencjalnego złodzieja.

Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom

Po wypełnieniu ankiety szkoła może otrzymać Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom. Jest to pisemne poświadczenie faktu, że szkoła spełnia minimalne wymogi w zakresie wewnętrznych udogodnień dla rowerzystów, w postaci eleganckiego dyplomu. Certyfikat przyznawany jest na podstawie punktacji otrzymanej za każdą odpowiedź w ankiecie. Suma uzyskanych punktów decyduje o tym, czy szkoła może otrzymać certyfikat, czy nie. Liczba punktów decyduje też o tym, jaki to będzie to certyfikat, gdyż przewidziane są jego trzy rodzaje: złoty, srebrny i brązowy. Brąz oznacza, że szkoła jest już w stopniu podstawowym przyjazna rowerzystom, ale wiele jeszcze można zmienić na lepsze. Srebro oznacza, że warunki oferowane przez szkołę rowerzyście są bardzo dobre, ale wciąż można zrobić dla wygody rowerzystów więcej. Złoto oznacza, że szkoła nie tylko jest przyjazna cyklistom, ale również aktywnie działa na rzecz promocji tego środka transportu i może być wzorem dla innych. Ranking punktowy szkół wraz z aktualnym certyfikatem jest publikowany przez organizatora na stronie projektu.

Certyfikat jest przyznawany bezterminowo, jednak organizator projektu zastrzega sobie prawo odebrania certyfikatu, jeśli warunki rowerowe w szkole uległy pogorszeniu lub w przypadku wadliwie przeprowadzonego audytu (gdy dane w ankiecie przeprowadzonej przez lidera rowerowego nie są zgodne z rzeczywistością). Prawdziwość danych w ankiecie weryfikowana jest przez przedstawiciela lokalnej organizacji rowerowej.

Certyfikaty w formie papierowej wydawane są każdorazowo na koniec kolejnych edycji projektu lub w innym terminie na wyraźne życzenie szkoły.

Wyniki uzyskane w poszczególnych punktach dają informację, co można w szkole zrobić dla poprawy sytuacji. W wypadku zmiany warunków (rozbudowy parkingu itp.) można wypełnić ankietę ponownie.

Ankieta dla uczniów

Po rejestracji szkoły w systemie na stronie projektowej można wypełnić ankietę dotyczącą dojazdów rowerem przez uczniów i personel szkoły. Zadaniem ankiety jest pozyskanie bardzo ważnych informacji na temat aktualnych zachowań komunikacyjnych uczniów (i personelu), ewentualnych barier dla wykorzystania roweru jako środka transportu do szkoły oraz innych ważnych uwarunkowań związanych z jazdą rowerem, zarówno tych wewnętrznych i zewnętrznych. Są to dane konieczne do prowadzenia w przyszłości skutecznych działań naprawczych. Dzięki ankiecie uzyskujemy cenną informację zwrotną od potencjalnych klientów szkolnych w zakresie ich subiektywnej oceny sytuacji i oczekiwań.

Ankieta internetowa składa się 10 prostych pytań, których wypełnienie zajmuje niewiele czasu (zwykle od kilku do kilkunastu minut) i nie jest dużym wysiłkiem. Konieczne jest wskazanie uczniom unikatowego adresu internetowego karty szkoły, gdzie dostępna jest ankieta. Adres ten nie jest publicznie dostępny ze względów bezpieczeństwa (uniknięcia wypisywania do ankiet niepożądanych treści lub dokonywania wpisów przez przypadkowe osoby). Link do karty widoczny jest dla szkolnego lidera rowerowego po zalogowaniu za pomocą przyznanego loginu i hasła.

Po wyświetleniu karty szkoły pod adresem (linkiem) otrzymanym od lidera rowerowego, każdy z ankietowanych może wypełnić ankietę indywidualnie przez internet. **UWAGA:** Dobrą praktyką jest zbiorcze wypełnianie ankiet przez uczniów w ramach lekcji informatyki lub potraktowanie ankiety jako formy zadania domowego (wtedy wypełnianie przebiega dużo szybciej i potrzebne dane możemy zebrać nawet w ciągu jednego, dwóch dni).

Lider rowerowy zarządzający kartą szkoły ma możliwość zweryfikowania danych wpisanych do ankiet i wykreślenia z niej wpisów błędnych oraz niepoważnych (dane wprowadzone przez ankietowanych wymagają zatwierdzenia przez lidera).

Ogólnie rzecz biorąc, jakość zebranych danych jest pochodną liczby osób, które wypełnią indywidualne ankiety. Im większa będzie badana próba, tym lepiej. Zakłada się jednak, że nie powinno być to mniej niż 10-20% uczniów. Bardzo ważne jest, żeby próba była losowa, tzn. żeby były to przypadkowo dobrane osoby, np. całe klasy, a nie głównie praktykujący już szkolni rowerzyści, bo wtedy dostalibyśmy mocno zafałszowane wyniki.

Pytania ankietowe wraz z komentarzem

1. Wiek
2. Płeć

Pytanie 1 i 2 służy analizie odpowiedzi w podziale na kategorie wiekowe oraz na płeć. Na tej podstawie można na przykład wywnioskować, kto najczęściej dojeżdża rowerem, wskazać grupy, z którymi praca może dać największe efekty, wskazać grupy, dla których powinno się dokładniej przemyśleć strategię zachęcania do korzystania w roweru.

3. Jaki jest kod pocztowy twojego miejsca zamieszkania? Jak daleko masz z domu do szkoły (do pomocy użyj mapy)?

Rower jako pojazd jest najszybszy względem innych środków transportu na dystansie ok. 4 km. Potencjalnie najbardziej skłonni do zmiany zachowań transportowych powinni być ankietowani, którzy mieszkają 1- 4 km od szkoły. Dystans do 1 km chętniej pokonywany jest pieszo. Powyżej 4 km rower zaczyna tracić swoją popularność. Kod pocztowy pozwoli wyznaczyć dość precyzyjnie obszary zamieszkania uczniów, którzy mogliby z dużym prawdopodobieństwem dojeżdżać do szkoły rowerem.

4. Jak najczęściej podróżujesz do szkoły?

To podstawowy parametr określający początkowy podział zadań przewozowych (tzw. modal split) w szkole. Dzięki niemu zbadany zostanie punkt wyjściowy, a po realizacji rowerowego planu mobilności będzie możliwe określenie skuteczności podjętych działań oraz przeprowadzenie ewaluacji.

5. Co jest głównym powodem, że podróżujesz w ten sposób?

Dzięki temu pytaniu będzie można określić, co jest powodem negatywnych bądź pozytywnych zachowań komunikacyjnych. Rowerzyści wskażą potencjalne zalety, które mogą zostać wykorzystane do przekonania innych.

6. Jakie są główne przeszkody w poruszaniu się rowerem do szkoły?

Określenie utrudnień i ich eliminowanie to najlepsza metoda na tworzenie warunków dla następnych potencjalnych rowerzystów. Ważne, aby zwrócić uwagę na odpowiedzi wskazane przez rowerzystów i przez niejeżdżących rowerami. Jeśli pojawią się duże różnice, za bardziej wiarygodne należy przyjąć odpowiedzi rowerzystów.

7. Jak długo trwa twoja podróż z domu do szkoły?

8. Jak długo trwa twoja podróż ze szkoły do domu?

Wybór środka transportu najczęściej jest pragmatyczny – decydujemy się nań albo ze względów finansowych, albo czasowych. Rower w mieście pozwala przebyć średnio dystans 12 kilometrów w ciągu godziny. Jeśli ktoś korzysta z innych środków transportu, a traci więcej czasu (np. poprzez stanie w korkach), może to być ważny argument do zmiany przyzwyczajeń. Czas podróży z domu do szkoły i ze szkoły do domu może się różnić z wielu powodów – np. w szczycie porannym są w danym miejscu większe korki i dojazd samochodem nie jest konkurencyjny dla roweru. Dodatkowo rower zapewnia w miarę stały czas dojazdu niezależnie od korków – wszystkie różnice czasowe pomiędzy podróżą z i do szkoły mogą służyć jako argument do zmiany przyzwyczajeń transportowych.

9. Czy byłbyś skłonny dojeżdżać rowerem do szkoły?

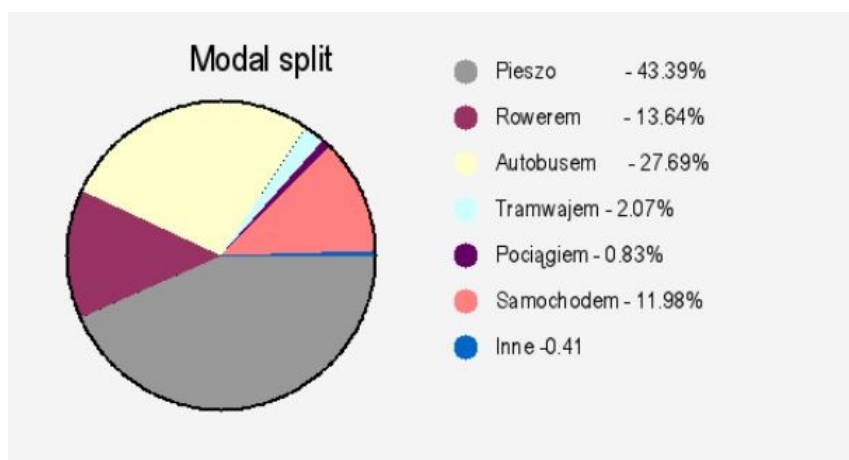
Deklaracja pozwala określić liczbę potencjalnych nowych rowerzystów.

10. Jak sądzisz, co zachęciłoby Ciebie i Twoich znajomych do korzystania z roweru w podróży do szkoły?

Ostatnie pytanie pozwoli określić, czy aby zwiększyć liczbę osób dojeżdżających rowerem do szkoły, wymagana jest poprawa warunków wewnętrznych (np. budowy parkingu rowerowego, poprawy jego standardu przez np. dodanie zadaszenia, wymianę rodzaju stojaków, ustawieniu w bezpieczniejszym miejscu), czy jest to związane z warunkami zewnętrznymi (np. brak komfortowych tras dojazdowych). Określenie barier jest kluczowe dla pracy nad poprawą sytuacji.

Modal split szkoły

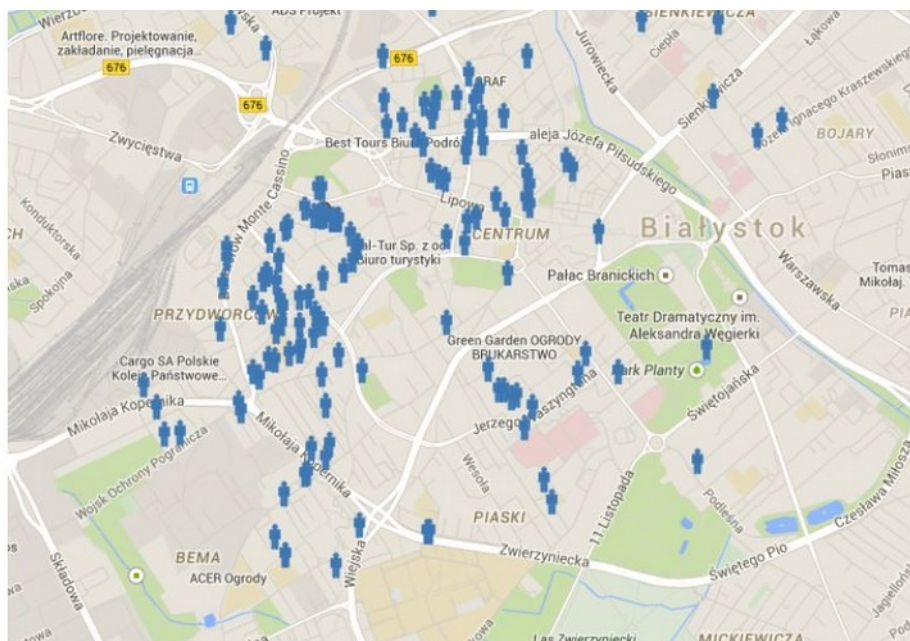
Modal split (inaczej podział zadań przewozowych) szkoły jest niczym innym jak wskazaniem, jaki procent uczniów dojeżdża dziś do szkoły jakim środkiem transportu. Udziały poszczególnych podróży przedstawiane są w postaci wykresu kołowego, który generuje się w sposób automatyczny po wypełnieniu przez uczniów ankiet (im większa pula uczniów wypełni ankietę, tym wykres jest bardziej wiarygodny). Jest to kluczowy wskaźnik dla określenia aktualnej sytuacji w szkole. Działanie audytowe ma bowiem za zadanie zmianę modal split tak, aby procentowy udział dojazdów rowerem wzrósł. Powtórzenie badania po wprowadzeniu zmian usprawniających da jednoznaczną odpowiedź na pytania, czy były one skuteczne i w jakim stopniu.



Przykładowy schemat podziału zadań przewozowych

Mapa Rowerowej Mobilności

Po wypełnieniu ankiety dla uczniów na stronie internetowej projektu system wygeneruje mapę okolicy szkoły, na której naniesione będą miejsca, z których uczniowie dojeżdżają. W istocie każda osoba wypełniająca ankietę oznacza samodzielnie na mapie swoje miejsce zamieszkania, a system prezentuje te informacje na jednej zbiorczej mapie. Mając zobrazowane na mapie miejsca koncentracji źródeł podróży, bardzo łatwo jest zidentyfikować najważniejsze korytarze komunikacyjne, którymi mogliby dojeżdżać do szkoły potencjalni rowerzyści, oraz określić, jakie bariery wymagają tam ewentualnie likwidacji, aby tak było.



Przykładowa mapa okolicy szkoły z naniesionymi miejscami zamieszkania uczniów

IV. Sporządzenie planu poprawy rowerowej mobilności

Plan poprawy mobilności dla szkoły składa się z dwóch elementów: planu naprawczego dla szkoły (czyli budynku szkoły i terenu do niej przylegającego) oraz dla otoczenia szkoły (fragmentu miasta wokół szkoły, który zamieszkuje jej uczniowie).

Plan naprawczy dla szkoły (plan „roweryzacji” szkoły)

Stan istniejący

Określenie stanu istniejącego jest kluczowe, aby zidentyfikować mocne strony oraz bariery dla wykorzystania roweru jako środka transportu do szkoły. Na potrzeby rowerowego planu mobilności należy wykonać ankietę wśród uczniów oraz kadry kierowniczej, a także przeanalizować warunki lokalne: w szkole, na jej terenie. Plan dla szkoły wynika bezpośrednio z wyników ankiety dla szkoły przeprowadzonej przez nauczyciela – lidera rowerowego. Należy skorzystać z komentarzy do ankiety i zapoznać się z punktacją. Pytania, w których szkoła uzyskała wynik mniejszy od maksimum, są prostym wskazaniem, co należy poprawić. Dodatkowe informacje do planu naprawczego zawarte są również w ankiecie dla uczniów: uczniowie w ankiecie wskazują, co w szkole – w ich odczuciu – przeszkadza dojeżdżać na rowerze (np. brak bezpiecznego parkingu, przechowańni, trudny dostęp do niej itp.). Zautomatyzowana ankieta składa się z 10 pytań, których analiza będzie pomocna podczas całej pracy nad rowerowym planem mobilności – zarówno przy audycie szkoły, jak i otoczenia.

Sporządzenie planu naprawczego

Na podstawie odpowiedzi lidera w ankiecie dla szkoły przyznawane są punkty, które zdecydują o przyznaniu szkole Certyfikat Szkoły Przyjaznej Rowerom. Po określeniu, w którym przedziale znajduje się szkoła, należy wybierać zbiór działań wskazany w zestawie pytań do lidera, który umożliwi awansować o jedną pozycję. Dobrane działania powinny w maksymalnym możliwym stopniu wpisywać się w odpowiedź na pytanie numer 11 i 7 ankiety skierowanej do uczniów. Dzięki temu podejmiemy działania najbardziej oczekiwane przez potencjalnych użytkowników (wyliminujemy bariery/wprowadzimy udogodnienia), a szkoła będzie coraz bardziej przyjazna rowerzystom.

Plan naprawczy otoczenia szkoły („roweryzacji” jej otoczenia)

Faza: opis i analiza stanu istniejącego

Bazą do opracowania planu naprawczego dla szkoły są dane z ankiety dla uczniów i powstała w wyniku jej wypełnienia mapa otoczenia szkoły. Analiza danych z ankiet pozwoli określić liczbę uczniów potencjalnie chętnych do dojeżdżania rowerem do szkoły. Usytuowanie szkoły na mapie wraz z obszarami zamieszkania (punkty koncentracji) umożliwi zaś wyznaczenie najważniejszych korytarzy pod kątem poruszania się rowerem i zidentyfikowanie największych barier dla rowerzystów.

Kluczowym elementem do zobrazowania stanu wyjściowego dla danej palcówki jest mapa rowerowej obsługi szkoły. Kroki potrzebne do sporządzenia przedstawiają się następująco:

Krok 1. Selekcja informacji pod kątem przydatności:

Z pytania nr 3 do dalszej analizy należy wybrać miejsca zamieszkania oddalone od szkoły od 1 do 4 km. To na tym dystansie rower jest najczęściej konkurencyjny względem innych środków transportu (jeżeli ktoś mieszka zbyt daleko lub zbyt blisko, mało prawdopodobne jest, że będzie dojeżdżał na rowerze).

Krok 2. Analiza deklaracji co do chęci jazdy rowerem:

Z ankiet wybranych w kroku 1. należy wybrać odpowiedzi „tak” w pytaniu nr 10. Deklaracja chęci dojeżdżania rowerem do szkoły jest bardzo ważna dla określenia liczby potencjalnych rowerzystów. Nie należy jej jednak traktować jako parametru ostatecznego. Jeśli liczba deklaracji będzie bardzo wysoka, może to oznaczać, że konieczne jest jej ograniczenie, ponieważ często w badaniach ankietowych deklaracje są wyższe niż stan faktyczny. Dzieci i młodzież mogą też szybko zmieniać swoje preferencje (ci, którzy nie deklarowali chęci używania roweru, mogą pod wpływem rówieśników zmienić swoje preferencje, natomiast ci, którzy byli chętni, mogą nie zacząć nigdy jeździć z uwagi np. na sprzeciw rodziców).

Krok 3. Wyznaczenie korytarzy komunikacji rowerowej:

Obszary zamieszkania (obszary największej koncentracji „niebieskich ludzików”) należy połączyć ze szkołą **korytarzami komunikacji rowerowej**, po których poruszają się i potencjalnie mogliby po-

ruszać się rowerzyści. Mogą to być ulice, parki, tereny nadrzeczne i wszystkie inne, po których jest możliwe poruszanie się rowerem. Dodatkowo na mapie powinny pojawić się istniejące drogi rowerowe oraz strefy ruchu uspokojonego. Najważniejsze, aby korytarze wyznaczały możliwie krótkie trasy pomiędzy obszarami zamieszkania a szkołą. Wiadomo z badań, że jeżeli wydłużenie drogi przy poruszaniu się trasą rowerową wynosi ponad 120% w stosunku do najkrótszej możliwej drogi, rowerzyści nie będą z takiej trasy korzystać.

Krok 4. Określenie barier:

Na mapę z korytarzami komunikacji rowerowej należy nanieść bariery wskazane odpowiedzi m) w pytaniu nr 7 oraz inne, które wynikają z analizy warunków jazdy panujących na wyznaczonych ciągach komunikacyjnych (np. jedyny korytarz z danego rejonu zamieszkałego przez uczniów prowadzi ruchliwą ulicą – zatem barierą jest zbyt duży ruch samochodowy).

Uwaga! Należy pamiętać, że są to ogólne wytyczne dla całego kraju i w zależności od lokalnych uwarunkowań (np. obszary wiejskie/duże miasta) mogą wymagać indywidualnej analizy i korekty powyższych założeń. Na każdym etapie realizacji rowerowego planu mobilności do dyspozycji lidera rowerowego pozostanie organizator projektu – u niego można otrzymać wsparcie merytoryczne również przy analizie danych z ankiet.

Faza: sporządzenie planu naprawczego – wskazania do zmian w otoczeniu szkoły

Krok 5. Zaplanowanie tras rowerowych

Na mapie rowerowej obsługi szkoły wykonanej w poprzednim punkcie należy zaplanować trasy rowerowe łączące obszary koncentracji zamieszkania ze szkołą. Przez **trasy rowerowe** rozumie się różne rozwiązania techniczne, po których rowerzyści mogą poruszać się w wygodny i bezpieczny sposób (np. drogi rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, pasy rowerowe, drogi niepubliczne prowadzące przez tereny zielone). Trasy wyznaczamy w oparciu o mapę z korytarzami komunikacji rowerowej. Różnica między korytarzami komunikacji rowerowej a trasami polega wyłącznie na tym, że korytarze odnoszą się do stanu istniejącego (na korytarzach występują bariery), a trasy do stanu docelowego (stan docelowy po likwidacji barier). Korytarze zmieniają się w trasy, gdy wprowadzając udogodnienia, zlikwidujemy bariery.

Wskazówka: dla dużych obszarów zamieszkania należy przeanalizować odpowiedź f) i m) w pytaniu nr 7. Dzięki temu powinny zostać określone bariery. To ich eliminacja powinna wpłynąć na poprawę warunków dojazdu rowerem do szkoły, a tym samym zwiększyć liczbę rowerzystów. Wyniki należy porównać z odpowiedziami a) i d) w pytaniu nr 11.

Podstawowe zasady tworzenia tras rowerowych:

Na podstawie wniosków z poprzedniego punktu należy zdefiniować oczekiwania względem tras rowerowych, aby ułatwić dojazd do szkoły na rowerze. Konkretnie rozwiązania powinny zostać wybrane na podstawie następujących zasad:

- Przy ruchliwych jezdniach z prędkością większą niż 50 km/h, z kilkoma pasami ruchu najlepszym rozwiązaniem jest budowa wydzielonej drogi rowerowej.

- Przy jezdniach z jednym pasem ruchu w każdym kierunku o prędkości do 50 km/h najlepszym rozwiązaniem są zazwyczaj pasy rowerowe na ulicy.
- Przy ulicach o ruchu uspokojonym, tj. do 30 km/h, nie ma potrzeby wydzielać żadnej trasy rowerowej – rowerzyści powinni poruszać się razem z samochodami po ulicy. Aby było to bezpieczne, ograniczenie prędkości na takich ulicach powinno zostać wymuszone poprzez fizyczne środki uspokojenia ruchu (małe ronda, „esowanie” toru jazdy, wyniesione skrzyżowania, progi spowalniające itd.).

Krok 6. Spisanie planu naprawczego dla szkoły:

Plan naprawczy jest niczym innym jak spisana w punktach listą działań, których realizacja zamieni obecne korytarze komunikacji rowerowej z istniejącymi barierami dla ruchu (bariery zidentyfikowane były podczas analizy stanu istniejącego) w trasy przyjazne rowerzystom. Działaniom do wykonania należy nadać kategorie pilności i ważności (najpilniejsze są rozwiązania związane z aktualną potrzebą poprawy bezpieczeństwa, np. spowolnienie ruchu przy szkole, wyznaczenie czytelnego przejazdu rowerowego w miejscu, gdzie ruch rowerowy przecina jezdnię); ważne zaś są rozwiązania, które mogą wygenerować potencjalnie największy efekt, np. wybudowanie drogi rowerowej łączącej szkołę z osiedlem, gdzie mieszka duża liczba uczniów).

Wdrażanie rowerowego planu mobilności

W momencie, kiedy mamy już gotowy rowerowy plan mobilności w postaci planu naprawczego dla szkoły i dla otoczenia, możemy zacząć zabiegać o to, żeby został on wcielony w życie. W praktyce plany są listą postulatów, których adresatem są władze gminy (miasta), na której terenie znajduje się placówka. Tylko część działań naprawczych z listy zawartej w planie dla szkoły dyrekcja szkoły jest w stanie zrealizować samodzielnie. Poważne zmiany w szkole zależą od dodatkowych funduszy, a zmiany w otoczeniu w ogóle formalnie od dyrekcji nie zależą. Nie oznacza to jednak, że szkoła jako społeczność nie może mieć na ich zaistnienie wpływu. Wręcz przeciwnie, istnieje wiele przypadków, kiedy szkoły udaje się wpływać na swoje najbliższe otoczenie. Zależy to od determinacji, umiejętności znajdowania sojuszników i dobrego wykorzystania doświadczeń innych (porady dotyczące tego zagadnienia dostępne są na stronie serwisu www.rowerowaszkoła.pl).

Podstawowe zalecenia „jak zmienić rzeczywistość”

Po pierwsze, należy swoje postulaty zgłosić do właściwego adresata w urzędzie, w przypadku zmian infrastrukturalnych do jednostki zarządzającej ruchem – bo tam podejmowane są decyzje dotyczące organizacji ruchu. To krok bardzo ważny, bo inaczej władze nie będą miały świadomości istnienia tych konkretnych potrzeb i problemów.

Żeby zwiększyć szansę na realizację zgłoszonych postulatów, warto jest szukać dla naszych starań sojuszników. Poleca się nawiązanie kontaktu z:

- Lokalną radą osiedlową, która zna procedury i np. może pomóc przy realizacji wniosku,
- Radą miejską, w której kompetencjach leży między innymi uchwalanie budżetu,
- Radnymi z okolicy, którzy mogą dać projektowi zmian swoje poparcie polityczne,

- Lokalną organizacją rowerową – aktywiści rowerowi zabiegają często o poprawę warunków jazdy rowerem, znają zatem procedury i mogą pomóc w realizacji wniosku.

W przypadku oporu i trudności w realizacji naszych planów naprawczych można rozważyć też wywieranie nacisku na władze, np. poprzez akcje w przestrzeni publicznej z udziałem dzieci i rodziców, które byłyby atrakcyjne dla mediów. Bardzo ważne jest zdobycie dla naszego projektu rowerowego poparcia opinii publicznej.

Życzymy powodzenia w staraniach!

Na każdym etapie realizacji rowerowego planu mobilności jesteśmy do usług, jeśli chodzi o wskazówki i porady.