



miasta dla rowerów nie dla samochodów!

Biuletyn ogólnopolskiej sieci promocji miejskiej komunikacji rowerowej

No.2 Luty 1999

Warszawa - miastem dla rowerów?



W Warszawie znajduje się obecnie ok. 70 km ścieżek rowerowych i rowerowo-piesznych. Jest to oczywiście załóżnie mało jak na dwumilionowe – podobno europejskie – miasto, jednak i tak sporo jak na polskie warunki. Niestety, większość z tych kilometrów ma znaczenie bardziej turystyczne, niż komunikacyjne, zdecydowanie brakuje ścieżek w ścisłym centrum oraz na kierunkach dojazdowych (chwalebny wyjątek stanowią antyczne ścieżki wzdłuż ulic Sobieskiego i Sikorskiego).

Prawdziwą przygodą może być próba przedostania się na drugą stronę Wisły – z sześciu mostów na dwóch obowiązują zakaz ruchu rowerów, jeden to trasa szybkiego ruchu, a pozostałe też trudno nazwać lokalnymi. Budowane na odczepnego ścieżki charakteryzuje brak sensownych połączeń z istniejącą infrastrukturą transportową (np. *Rowerzysto Zatanuj Sobie* przy Al. Niepodległości, albo *Czy Lubisz Nosić Rower po Schodach* na Moście Gdańskim), ciąg dalszy str. 2

Targi Rowerowe w Katowicach

W dniach 28-31.01.1999 po raz kolejny na śląskich targach zaprezentowana została najlepsza w Polsce oferta producentów i sprzedawców rowerów. O zainteresowaniu imprezą może świadczyć fakt, że powierzchnia wystawiennicza została sprzedana do ostatniego miejsca. Obecni byli dystrybutorzy najbardziej renomowanych marek rowerów – swoje produkty przedstawił między innymi Scott, Giant, Marin, Wheeler czy Peugeot. Obecni byli także producenci wszelkiego rodzaju wyposażenia i osprzętu, w tym

markowych klódek typu U-lock – np. Kryptonite.

Wydaje się, że bogatsza w stosunku do poprzednich lat była oferta rowerów innych niż najpopularniejsze w ostatnich latach „górale” i ich komunijne wersje. Rowery trekingowe przedstawiły chyba wszystkie liczące się firmy; w tym roku wiele rowerów na dużych, 28-calowych kołach jest wyposażone w amortyzowany widelec. Do praktycznych nowości należy zaliczyć amortyzowane sztyce – przy stosunkowo niewielkim koszcie

mają one znacząco podwyższyć komfort rowerowych wycieczek.

Dzięki uprzejmości kierownictwa katowickich targów, mimo wielkiego tłoku wystawców komercyjnych, Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych mogła zaprezentować wystawę fotografii „Miasta dla rowerów” – bardzo liczmy w współpracy z targami w przyszłości! W Katowicach odbyło się też spotkanie działaczy ekologicznych z całej Polski, uczestniczących w programach promocji ruchu rowerowego.

mh

W numerze:

- Warszawskie ścieżki rowerowe
- Rowerem po śniegu
- London Cycling Campaign

Poza tym:

Poza tym:

najgorsze przykłady cz. 1

Rowerem po Śląsku

KONFERENCJA ZWIĄZKU GMIN GÓRNEGO ŚLĄSKA I PÓŁNOCNYCH MORAW

W dniach 25-26.01.1999 w Katowicach odbyła się konferencja poświęcona drogom rowerowym na Górnym Śląsku. Organizatorem był Związek Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw, a patronat honorowy objął między innymi prezes Głównego Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki, minister Jacek Dębski. Wykłady konferencyjne i dyskusje dotyczyły głównie lokalnych inicjatyw o charakterze turystycznym – umożliwienia rekreacji rowerowej i przejazdów rowerowych między miastami Górnego Śląska oraz terenami wypoczynkowymi. To już druga taka konferencja i dobry przykład zaangażowania samorządowców w promocję ruchu rowerowego.

mh

Warszawa

Ł miastem dla rowerów?

wyrafinowany przebieg 25 czerwca 1996 roku W latach 1996-98 zrealizowano w Warszawie inwestycje drogowe. W szczególności przypadki: Belwederski, Co Jecha, Prosto Skaz, Zarząd Miasta Stołecznego Warszawy, Mołna Dookoła Powiatu Wielki Ma uchwalili, co następuje (uchwała nr 188/1996, wzdłuż budowanej lub remontowanej ulicy wybudowano nową ścieżkę dla rowerów (Wwozodrzy intuicji oznakowanie (wyżej wymienione wszystkich opracowywanych projektach. KEN, 17 Stycznia, Al. Niepodległości, Wielkie Manewry Szukaj Wiatru Polu inwestycji drogowych oraz modernizacji: Gęsi, Most Gdański, podjęto również na Bemowie). Dzięki tej kopse budowy dróg uwzględniając potrzeby « uspokojenia ruchu (Nowy świat), kwentnej polityce decydenci rozstrzygnęli o tym ruchu rowerowego oraz ponownie przeanalizowali pozostałych 15 potrzeby ruchu rowerowego sumieniem stwierdzili, że warszawiacy zwrócili uwagę na te projekty, które nie zostały po prostu zignorowane. zainteresowani drogami dla rowerów. pewniając warunków dla ruchu rowerowego.

Studencki System Dróg dla Rowerów

SSDR, czyli program pilotażowy dla Ogólnomięjskiego SDR, miał połączyć obiekty akademickie największych stołecznych uczelni – Uniwersytetu Warszawskiego, Politechniki Warszawskiej, Szkoły Głównej Handlowej i Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Pierwotna koncepcja ok. 30 kilometrów ścieżek została okrojona do 17 km i zepchnięta poza Śródmieście; zrezygnowano zupełnie z połączeń z Krakowskim Przedmieściem, gdzie mieści się większość wydziałów UW. Przez półtora roku wdrażania systemu wybudowano 0.5 km ścieżki (przy okazji modernizacji Al. Niepodległości) i opracowano projekt techniczny dla następnych 3 km. Jeśli nie wystąpią żadne nieoczekiwane opóźnienia, to ten pionierski program powinien się zakończyć nie później niż 10 lat po pierwszym załogowym locie na Marsa.

Główne przeszkody...

...na drodze ku świetlanej, przyjaznej dla roweru przyszłości to:

Skomplikowany ustrój warszawski

Dzięki któremu kompetencje w sprawie wyznaczania i budowy ścieżek rowerowych posiadają następujące ciała decyzyjne: 11 gmin warszawskich, 7 dzielnic gminy Centrum, Zarząd Dróg Miejskich oraz Zarząd Oczyszczania Miasta. Jak wykazała praktyka, ciała te zdecydowanie więcej środków angażują w uzasadnianie dlaczego ścieżki budować powinien ktoś inny, niż w samą budowę. Dodatkowo gminy, w imię specyficznie pojmowanej samorządności, nie koordynują podejmowanych działań, a czasem wręcz odmawiają Zarządowi Miasta informacji o realizowanych i planowanych inwestycjach. Oryginalną receptę na uzdrowienie sytuacji znalazł parlament, w ramach reformy administracyjnej uszczęśliwiając nas dodatkowo powiatem warszawskim. No cóż, nigdy nie jest tak źle, żeby nie mogło być gorzej.

Prawo budowlane

Czy zastanawialiście się kiedyś, czego wymaga budowa kilku podjazdów pod krawężnik? Wbrew pozorom, worek cementu jest tu elementem najmniej istotnym. Zaczynamy od rozpisania przetargu na wykonanie projektu technicznego. Po 6 tygodniach otwieramy koperty z ofertami i wybieramy najkorzystniejszą. Biuro projektowe, które przetarg wygrało, kupuje od geodety specjalną mapę w skali 1:500, a następnie razem z nim udaje się w teren by ją zaktualizować. Na zaktualizowanej mapie oznacza podjazdy, po czym rozpoczyna się skomplikowany proces uzgodnień z różnymi urzędami odpowiedzialnymi za infrastrukturę podziemną. Później wracamy do geodety,

Ciekawe kiedy warszawskie ulice będą wyglądały tak jak ta

on nanosi poprawki i już możemy rozpiścić przetarg na budowę.

Przy optymistycznym założeniu, że nikt nie oprotuje przetargu, nie zgłosi sprzeciwu co do przebiegu ścieżki, biuro projektowe się spreży, a pogoda dopisze, mamy szansę otrzymać gotowy projekt techniczny po 8 miesiącach od ogłoszenia przetargu. Warto nadmienić, że jest to proces nie tylko czasochłonny, ale również dosyć kosztowny. Wykonany w tym roku przez Warbud projekt 3

(„Warszawa to nie wieś, żeby po niej rowerem jeździć“) i z pewnością uwzględnimy je w dalszych pracach Federacji.

Gwoli sprawiedliwości

Należy odnotować też przykłady pozytywne. I tak: Gmina Ursynów budując Al. KEN nie zapomina o drodze dla rowerów (w tej chwili ponad 2 km wzdłuż głównej arterii). Gmina Bielany wyremontowała ścieżkę przy ul. Podleśnej i przedłużyła ją wzdłuż Mary-



kilometrów ścieżki kosztował miasto 60 tysięcy złotych (czyli 20 PLN za metr) .

Oraz oczywiście...

Niechęć urzędników do roweru i ich niezłomna niewiara w możliwości dwóch kółek, czasem przybierająca formy wręcz humorystyczne. Specjalne wyróżnienie należy się Markowi Wosiowi, rzecznikowi prasowemu ZDM. Z uwagą zapoznaliśmy się z jego stanowiskiem

monckiej, Al. Zjednoczenia i Kasprowicza do Łasku Lindego (razem ponad 3 km). Wydział Matematyki, Informatyki i Mechaniki Uniwersytetu Warszawskiego postawił stojak w holu głównym, naprzeciwko portierni, dzięki czemu wizja ukochanego bicykla odjeżdżającego w siną dal nie zakłóca niżej podpisanemu spokojnego snu na wykładach.

Olin

Jak jeździć zimą na rowerze

Rowerem w zimie można jeździć – robi tak wielu skandynawów czy kanadyjczyków. W najbardziej rowerowym kraju świata – Holandii – zimy są stosunkowo łagodne, ale nawet spore opady śniegu nie zmniejszają znacząco ilości rowerzystów. Czyli jazda rowerem w zimie jest możliwa...

Oczywiście, w zimie szczególnie daje się we znaki brak wydzielonych dróg rowerowych. Powód jest oczywisty – współlistnienie na śliskich i źle odśnieżanych drogach rowerów i samochodów może być niebezpieczne i z pewnością jest powodem gwałtownych skoków adrenaliny zarówno u rowerzystów, jak i kierowców, nie spodziewających się ich o tej porze roku.

Dlatego, kiedy spadnie śnieg, a my zdecydujemy się na szaleństwo zimowej jazdy na rowerze, warto częściej korzystać z chodników – tym bardziej, że pod udeptanym śniegiem nikną wszelkie drastyczne nierówności „klawiszujących” - jak mawiają drogowcy - betonowych płytek.

Zimowy rower

W zimie ze względu na solenie ulic nasz rower będzie narażony na gwałtownie atakującą korozję. Dlatego – jeśli zdecydujemy się eksploatować naszego górala – warto wymienić w nim cały osprzęt na najtańszy, a nawet używany popularny SIS. Bardziej doświadczeni rowerzyści miejsca korzystają z rowerów miejskich z hamulcem nożnym – „kontrą” i ewentualnie przerzutkami w piąście tylnego koła.

Takie przerzutki są w minimalnym stopniu narażone na niekorzystne wpływy atmosferyczne. Co więcej, kontra (oraz inne hamulce wewnętrzne – np. tarczowe z linii Shimano Nexus) w odróżnieniu od najczęściej spotykanych szcękowych „V-brakeów” czy „cantileverów” – działa zawsze, niezależnie od warunków atmosferycznych.

W zimie absolutnie niezbędne są błotniki. Najlepsze z dostępnych na rynku to prawdopodobnie plastikowe, mocowane na metalowych drutach. Plastikowe zdejmowane – popularne wśród tych użytkowników rowerów górskich, którzy w ogóle uznają taki element wyposażenia - mogą być niewystarczające. Warto je przedłużyć, doklejając do ich końców kawałki plastiku np.

po zużytej butelce jednorazowej.

Błotniki metalowe mają dziwną tendencję do rozpadania się w czasie jazdy. Z wyjątkiem oryginalnych błotników w rowerze holenderskim nie udało mi się natrafić na blaszane chłapacze, które dałoby się umocować na stałe na dłużej, niż kilka dni.

Zimowe światła

W zimie dni są krótkie i częściej musimy używać oświetlenia. Zresztą zgodnie z wymogami kodeksu powinniśmy używać świateł tak

że w ciągu dnia. Tymczasem niskie, zimowe temperatury powodują, że bateryjne oświetlenie wytrzymuje czasem tylko kilkanaście minut pracy.

Na mróz stosunkowo odporne są energooszczędne, migające lampy diodowe – ale po pewnym czasie także one dają słabsze światło i są gorzej widoczne na tle świateł samochodowych. Z kolei dynamo w zimie ma tendencję do ślizgania się po zaśniewionej czy wilgotnej oponie.

Idealnym rozwiązaniem jest albo użycie lampki zasilanej z baterii trzymanych



w osobnym zasobniku w ciepłe pod kurtką, albo zastosowanie dynamo zintegrowanego z piastą.

Jeśli chodzi o pierwsze rozwiązanie, na polskim rynku dostępny jest dość drogi model Cateye HL 500 II z dodatkowym, niezbyt poręcznym zasobnikiem na baterie R6. Drugie rozwiązanie to np. dynamo Shimano Nexus, dostępne w niektórych sklepach rowerowych – ale żeby z niego skorzystać musimy zamówić całe nowe przednie koło.

Najtańszym rozwiązaniem, które co prawda nie zastąpi wymaganego przepisanymi oświetlenia, ale znakomicie je uzupełni, będzie zakup pasków odblaskowych, zapinanych rzepami na rękawie kurtki czy nogawce spodni.

Łańcuchy na koła?

Wbrew pozorom, zwykle opony są wystarczające, aby bezpiecznie poruszać się po ulicach polskich miast w zimie. Jeśli jednak jest rzeczywiście piekielnie ślisko, możemy spuścić nieco powietrza z kół, przez co będą bardziej przyczepne, i obniżyć siodełko, co poprawi stabilność roweru, obniżając środek ciężkości.

Niektórzy rowerowi maniacy specjalnie na

zimę robią opony z kolcami, nabijając zużyte ogumienie wkrętami – ale wydaje się, że jest to zbyt bezsensowne, a w jeździe po odśnieżonych i nie zalodzonych fragmentach drogi może być poważnym utrudnieniem. W krajach skandynawskich są dostępne fabrycznie robione zimowe opony rowerowe z kolcami, np. znanej skądinąd firmy Nokia, ale ich koszt może odstraszyć przeciętnego użytkownika.

Ci, którzy wydali ponad 100 dolarów na tak uzbrojoną oponę, twierdzą, że jeśli już zdecydujemy się na ten zakup, to w kolczastą oponę wystarczy wyposażać tylko przednie koło.

Zimowa koncentracja...

Jazda w zimie wymaga dużo większej koncentracji i uwagi, niż w lecie. Przede wszystkim musimy bardzo uważać na wszelkie zmiany nawierzchni – kiedy rozpędzeni wjeździemy z ubitego śniegu w kopną koleinę kryjącą pod sobą gładki lód, może się to skończyć bardzo źle.

W zasadzie nigdy bnie wiadomo, co kryje się pod śniegiem, więc z reguły należy jeździć dużo wolniej. Szczególnie uważać należy na

oblodzone, wystające studzienki. Trzeba też pamiętać, że w zimie dziury w asfalcie potrafią powstać w ciągu zaledwie kilku godzin – tak więc „jazde na pamięć” trzeba odłożyć do wiosny...

...no i przede wszystkim ciepłe ubranie...

Ciepłe rękawiczki, czapka oraz szalik to podstawowe wyposażenie rowerzysty w zimie. Bez rękawiczek w ogóle nie należy próbować jeździć zimą na rowerze. Poza tym strój zależy od preferowanego przez nas stylu jazdy i od roweru, z którego korzystamy.

Bez wątplenia najbardziej praktycznym ubiorem będzie kurtka z polaru i narzucona na nią wiatrówka z gore-texu lub innych tkanin oddychających. Jeśli jednak jeździmy rowerem miejskim, możemy – wzorem Holendrów czy Duńczyków – ubierać się w najzwyklejszą kurtkę czy płaszcz. Warto wtedy zabierać ze sobą pelerynę, która uchroni nas przed deszczem i mokrym śniegiem.

Aha: zimowa jazda rowerem po mieście skutecznie chroni przez przemakającymi butami. Jeśli oczywiście nie zagapimy się i stając na czerwonym świetle na skrzyżowaniu, nie wdepniemy w kałużę stopniałego śniegu.

Marcin Hyla

Budowa ścieżek rowerowych to z pozoru zadanie blache i nie wymagające wiedzy i uwagi. Niestety, takie podejście projektantów, a zwłaszcza urzędników, zatwierdzających projekty do realizacji często powoduje, że za pieniądze podatników powstają różne bezużyteczne potworki:

Najgorsze przykłady



Ścieżka rowerowa pod Wawelem w Krakowie: czy ktoś jest w stanie wytłumaczyć, jak skorzystać z tego - w zamierzeniu - udogodnienia? Dlaczego nie można na ścieżkę wjechać od ulicy Podzamcze (czyli jadąc ulicą widoczną po lewej stronie zdjęcia), tylko trzeba dokonywać ekwilibrystyki, przepychając się przez pieszych na przejściu? A jak właściwie jak z niej zjechać?



Kraków - dlaczego tutaj w ogóle powstała ścieżka rowerowa? Ulica, wzdłuż której prowadzi ten kilkudziesięciometrowy odcinek na który tak trudno wjechać, jest cicha i spokojna, nie ma na niej wielkiego ruchu samochodowego. Może wystarczyłoby po prostu wybudować w tej ulicy śpiących policjantów i puścić ruch rowerowy między samochodami?



Krakow. Tu kiedyś była ścieżka rowerowa, prowadząca do osiedla Widok. Podczas kompleksowego remontu ulicy Karmelickiej, ścieżka została rozebrana. Pozostała po niej tylko sygnalizacja świetlna. Ale jak rowerzysta, korzystający z tej sygnalizacji, ma wytłumaczyć kierowcy, stojącemu na czerwonym świetle przed widocznymi pasami dla pieszych, że zajechał mu drogę? Skąd piesi mają wiedzieć, że zjają przestrzeń dla rowerów?



Komentarz zbyteczny. Po prostu chaos.

London Cycling Campaign

Kampanie na rzecz promocji ruchu rowerowego w miastach trwają od wielu lat w licznych krajach całego świata. Do najbardziej znanych należy londyńska kampania rowerowa – London Cycling Campaign (LCC). Jej misją jest „promocja użycia roweru w Londynie ku korzyści indywidualnych osób, lokalnych społeczności i środowiska” poprzez zwracanie uwagi na problemy jazdy rowerem, prowadzenie działań na rzecz poprawy warunków dla rowerzystów, usługi dla członków kampanii. LCC nie jest związana z żadną partią polityczną; współpracuje z wieloma organizacjami, zajmującymi się problematyką rowerową, zrównoważonym (ekologicznym) transportem oraz ochroną środowiska.

Cele London Cycling Campaign do roku 2000 to:

- Zapewnienie kluczowej roli dla komunikacji rowerowej w systemie zrównoważonego transportu, nadającego największe znaczenie podróżom pieszym, rowerowym i komunikacji zbiorowej i integrującego komunikację zbiorową i rowerową
- Przeniesienie znacznej części podróży samochodowych, które dzisiaj odbywają się na odległości poniżej pięciu mil na rowery
- Ukończenie, zgodnie z wysokimi standardami, Londyńskiej Sieni Rowerowej i uzupełnienie jej trasami dojazdowymi do lokalnych centrów handlowych i usługowych.
- Osiągnięcie ścisłej egzekucji przepisów chroniących prawa rowerzystów; wprowadzenie zmian w obecnych i proponowanych przepisach, oraz zidentyfikowanie nowych projektów ustaw, które mogłyby poprawić warunki jazdy na rowerze.
- Wprowadzenie zasady, że potrzeby rowerzystów będą brane pod uwagę na każdym etapie planowania przestrzennego, tworzenia systemów transportu i projektowania konkretnych rozwiązań transportowych.
- Osiągnięcie w Londynie poziomu bezpieczeństwa dla rowerzystów wystarczającego, aby umożliwić dojazdy dzieci do szkół i podróże rekreacyjne.
- Redukcja ilości kradzieży rowerów i zwiększenie ilości rowerów odzyskanych po kradzieży.

adres internetowy to www.lcc.org.uk/lcc

6 grudnia 1998 Warszawa

Mikołaje na rowerach

Przyzwyczajone do świeżego łapońskiego powietrza renifery padły, gdy tylko orszak świętego Mikołaja dotarł do Warszawy, w związku z czym roznosiciele prezentów przesiedli się na rowery.

6 grudnia na zlocie na pl. Zamkowym stawilo się około 60 świętych Mikołajów, w tym 12 umundurowanych. Panował nastrój świąteczny - rowery przystrojone były łańcuchami, dzwoneczkami i bombkami, u niejakiego Seco na bagażniku wyrosła nawet niewielka choinka.

Najwięcej prezentów dostali oczywiście sami rowerzyści - za ich wkład w redukcję hałasu, zanieczyszczenia powietrza i stopnia zabetonowania Warszawy.

Poza tym uhonorowani zostali:

Dziennikarze Gazety Stołecznej, Trybuny, Życia Warszawy i Warszawskiego Ośrodka Telewizyjnego - za systematyczne informowanie o problemach ekologicznych i akcjach Federacji Zielonych;

Policja - za wyrozumiałość w codziennej praktyce drogowej,

Gmina Ursynów - za ścieżkę wzdłuż Al. KEN;

Marcin Świącicki, prezydent Warszawy - za dobre chęci.

Niestety, nie wszyscy byli grzeczni w tym roku. Święty Mikołaj przywiózł również imponujący pęk różg, które otrzymali:

Zarząd Dróg Miejskich - za nieprzestrzeganie uchwały Zarządu Miasta o tworzeniu warunków dla komunikacji rowerowej,

Marek Woś, rzecznik prasowy ZDM - za stwierdzenie „Warszawa to nie wieś, żeby po niej rowerem jeździć”, gminy Targówek, Rembertów, Wawer, Wilanów, Ursus - za totalne nieróbstwo.

Gdy rozdane zostały wszystkie prezenty, Mikołaje w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku udali się do Biura Obsługi Ruchu Ekologicznego, by przy kubku gorącej herbaty obejrzeć film o rowerach w Holandii. Realizowany tam „Masterplan Bicycle” ma za zadanie zwiększyć już i tak znaczny, w niektórych miastach nawet pięćdziesięcioprocentowy, udział roweru w przejazdach o dalsze 30%.

Olin

Miasta dla Rowerów – biuletyn projektu realizowanego przez
Fundację Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, 31-014 Kraków, ul. Sławkowska 12/20,
tel. (012) 422-22-64, 422-21-47, 429-53-32 w. 31, fax w. 26 GSM 0601-440-995

www.most.org.pl/rowery e-mail: ciniek@fwie.most.org.pl

Projekt finansowany jest przez
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Nakład 1000 egzemplarzy bezpłatnych

