

PRAWIE WSZYSTKO NA TEMAT
PORUSZANIA SIĘ ROWEREM



MIASTA ,dla ROWEROWA



WROCLAWSKA INICJATYWA ROWEROWA • GDAŃSKA KAMPANIA ROWEROWA



**miasta
dla
rowerów**

www.miastadlarowerow.pl

Miasta dla Rowerów to ogólnopolska sieć organizacji i osób działających na rzecz praw rowerzystów oraz popularyzacji roweru jako przyjaznego dla środowiska środka transportu w mieście i poza nim. Na naszej stronie internetowej znajdziesz kontakt do organizacji rowerowej w swojej okolicy.

Dlaczego właśnie rower?

... bo niezależnia

Rower zapewnia dużą wygodę i mobilność. Rowerzysta jest wolny od wielu problemów, jakie dotyczą na co dzień kierowców i pasażerów komunikacji miejskiej – nie musi stać w korkach, krążyć w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania, łać paliwa, płacić OC ani też czekać na przystankach, sprawdzać rozkładów jazdy i kupować biletów. Rower daje ponadto możliwość szybkiego dojazdu, także w miejsca w ogóle niedostępne dla innych środków transportu. Dwóch kółek nie trzeba też parkować w dużej odległości od celu podróży, można więc dowolnie zaplanować dojazd. Rower pozwala również na spontaniczne decyzje o zmianie kierunku i celu podróży, a jazda nim jest najczęściej zdecydowanie przyjemniejsza niż w ciasnym autobusie lub dusznym samochodzie.



... bo nie korkuje miasta

Dziś, mimo całego postępu technicznego, poruszamy się po miastach wolniej niż kilkadziesiąt lat temu. Odpowiedzialna za to jest zbyt duża liczba samochodów. Na dłuższą metę nie pomogą tu żadne modernizacje, gdyż nie da się w nieskończoność poszerzać ulic. W niektórych polskich miastach jest już więcej samochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca niż w podobnych miastach na zachodzie Europy. Problemu nie da się rozwiązać, ponieważ nawet samochody na paliwo ekologiczne, choć nie będą trwały, zawsze zabierają cenną przestrzeń miejską. Centra miast są za ciasne, abyśmy mogli wszyscy poruszać się po nich samochodami, tym bardziej że w każdym aucie podróżuje średnio zaledwie 1,4 osoby. Jedyną szansą jest rezygnacja z samochodu na rzecz innych, niewymagających tyle miejsca, środków transportu. Rower potrzebuje zaledwie półtorametrowego pasa ruchu, a na jednym miejscu dla auta może zaparkować nawet dziesięć bicykli. Im więcej rowerów, tym mniejsze korki i więcej przestrzeni.

... bo relaksuje

Nie ma nic lepszego od odrobiny ruchu z rana czy po wielu godzinach przesiedzianych w szkole lub w pracy. Wysiętek fizyczny na rowerze likwiduje stres. Jeżeli pojawiają się złe emocje, możesz po prostu mocniej przycisnąć na pedały i rozładować napięcie. Nie dotyka cię frustracja – mając rower, nie musisz zachowywać się wbrew naturze. Gdy się śpieszysz, zamiast stać na przystanku lub wlec się w korkach, jedziesz zwyczajnie szybciej kiedy masz czas, pedałujesz wolniej albo wybierasz dłuższą drogę, np. przez park. Jeżdżąc rowerem, rzadko się spóźniasz, bo czas podróży zależy przede wszystkim od Ciebie. Ponadto, na rowerze nie masz poczucia zamknięcia lub izolacji jak kierowca w blaszanej puszcze. Po drodze możesz dostrzec wszystko to, czego zaden kierowca przez szybę nie zauważy, nie usłyszy ani nie poczuje.

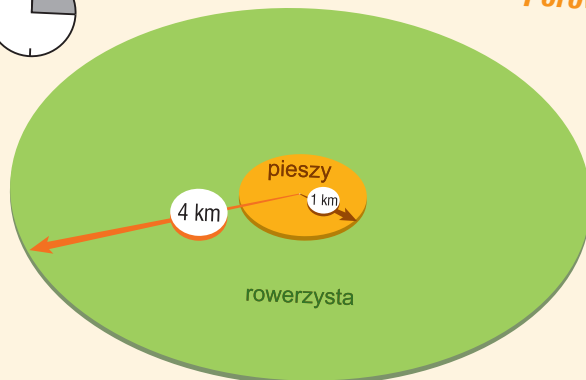


... bo jest szybki

W porównaniu z pieszym, przy zbliżonym wysiłku fizycznym, rowerzysta przemieszcza się aż cztery razy szybciej. Natomiast w ciasnych centrach miast rower wygrywa konkurencję nawet z samochodami i komunikacją miejską. Badania dowodzą, że na dystansach do około 6 km, licząc średni czas podróży „od drzwi do drzwi”, rower jest najszybszy! Oczywiście w godzinach szczytu staje się bezkonkurencyjny nawet na dłuższych dystansach.



15 minut



Porównaj zasięg rowerzysty i pieszego

W tym samym czasie rowerzysta poruszający się po mieście ma dostęp do szesnastokrotnie większego obszaru niż pieszy.

... bo to super rozrywka

Jazda rekreacyjna po malowniczych terenach albo wyścigi kolarskie dostarczają niezapomnianych wrażeń. Na rowerach dotrzemy we wszystkie najpiękniejsze miejsca, w które nie dojadą pociągi czy autobusy, i doświadczymy tego, czego nie doznają ludzie uwięzieni za szybą swoich czterech kółek. W rywalizacji na rowerze nasza technika i wytrenowane mięśnie zawsze będą ważniejsze od sprzętu, którym dysponujemy. Jednocześnie rower może dostarczyć nam też porcji adrenaliny. Downhill, czyli karkołomne zjazdy po stromych zboczach, czy akrobacje na BMX-ach to jedne z najefektowniejszych sportów. Nie lada emocji dostarczyć mogą też wyścigi kurierskie – tzw. alleycaty, czyli kucia ścieżka, podczas których rowerzyści, jeżdżąc po określonych punktach miasta, wykonują różne (nierazko zwiariowane) zadania.



... bo dzięki rowerom rośnie bezpieczeństwo

Codzienna porcja ruchu na rowerze chroni przed śmiertelnie groźnymi chorobami cywilizacyjnymi. Statystyki pokazują dobitnie – nawet uwzględniając ryzyko wypadku na rowerze, rowerzyści i tak żyją średnio dłużej niż kierowcy. Poruszając się rowerem, nie tylko chronisz sam siebie, ale też powodujesz mniejsze niż kierowcy zagrożenie dla innych. Pod kołami aut co roku ginie na świecie więcej ludzi niż z powodu wojen. Liczba zabitych zwierząt jest jeszcze większa. Spaliny samochodowe są przyczyną bardzo wielu groźnych chorób. Pyły powstające na skutek ścierania się opon samochodowych mają zaś silne działanie rakotwórcze.



... bo nie truje

Rower bezsprzecznie jest najbardziej przyjaznym dla środowiska środkiem transportu miejskiego. Nie hałasuje, nie zanieczyszcza powietrza, nie odbiera przestrzeni do życia ani ludziom, ani roślinom i zwierzętom. Samochody do poruszania się potrzebują paliwa, którego wydobywanie, przetwarzanie i spalanie nieodwracalnie niszczy naszą Ziemię. Samochód produkuje śmiertelnie szkodliwe spaliny, które stanowią około 70 procent wszystkich zanieczyszczeń powietrza w miastach. Rower wymaga jedynie spalania kalorii, czyli energii pochodzącej z pożywienia. Nie bez znaczenia dla środowiska jest też przemysł konieczny do budowania coraz to większej liczby dróg dla samochodów, które powstają nierzadko kosztem cennej przyrody. Ponadto, korzystając z roweru, nie przyczyniasz się do tzw. efektu cieplarnianego, ani do powstawania kwaśnych deszczy czy smogu, czyli kumulacji toksycznych gazów i pyłów w powietrzu. Pedalując, ograniczasz niebezpieczne zmiany klimatyczne na Ziemi.



... bo poprawia stan zdrowia i sylwetkę

Bardzo wielu ludzi poświęca pieniądze i czas, aby móc utrzymać się w dobrej kondycji i zachować szczupłą sylwetkę. Rowerzysta ma gimnastykę za darmo i przy okazji, wtedy gdy innym odkłada się tłuszcz podczas siedzenia w autobusach, tramwajach czy samochodach. Codzienny zdrowy wysiłek fizyczny zwiększa odporność, więc rowerzysta choruje rzadziej. Nie przeziębia się jak osoby wysiadające z ogrzanego samochodu i nie marznie jak piesi na przystankach. Upał jest dla rowerzysty większym problemem niż zima, czego najlepszym dowodem jest większy ruch rowerowy w Dani, Szwecji czy Finlandii niż np. we Włoszech lub Hiszpanii (w Polsce, z uwagi na mniejsze opady i wiatry, istnieje na rower lepszy klimat niż w rowerowej Holandii). Co ciekawe, wbrew powszechnemu przekonaniu, rowerzysta poruszający się po ulicy może wdychać mniej spalin niż osoba jadąca samochodem osobowym. Najgroźniejsze trucizny gromadzą się bowiem głównie nisko nad ziemią, czyli tam, gdzie znajduje się najczęściej wlot powietrza do samochodu (nie wszystkie auta mają zamontowane specjalne filtry). Poza tym, ze względu na intensywny wysiłek, organizm osoby jadącej na rowerze odtruwa się błyskawicznie, odwrotnie niż w przypadku tkwiącego w bezruchu kierowcy. Na dwóch kółkach możesz też omijać najbardziej zatłoczone ulice, np. wybierając drogę boczną albo jadąc przez park. Nie stojąc w korkach, przebywasz też krócej w strefach największego skażenia.

... bo jest tani

Rower nie jest drogi. Można go kupić za stosunkowo nieduże pieniądze – zwłaszcza na używany bicykl może pozwolić sobie prawie każdy. Samochód kupiony w cenie dobrego roweru będzie wymagał sporych kwot na utrzymanie go na chodzie, natomiast naprawy roweru nie są zbyt kosztowne. Zresztą, jeśli ma się odrobinę umiejętności w dziedzinie mechaniki, można go reperować i konserwować samemu. Przede wszystkim rowerzysta nie musi płacić za paliwo i parkowanie ani wykupywać drogich ubezpieczeń. Ponadto na rowerze obowiązuje równość – tutaj więcej zależy od umiejętności, doświadczenia i kondycji niż od ceny pojazdu.



... bo jazda rowerem to pozytywny trend

Do niedawna rower w Polsce kojarzył się z biedą, a używanie go – z obciachem. Teraz stał się ważnym elementem nowoczesnej kultury miejskiej. W krajach bogatych szpanowanie wyposażoną bryką jest wręcz uznawane za atrybut ludzi prymitywnych, którzy mogą się dowartościować jedynie poprzez wielkość opon w swoim SUV-ie lub przez liczbę koni mechanicznych pod maską. Modne stało się wręcz nieposiadanie samochodu, a rower jest na świecie coraz bardziej popularny, i to nie tylko jako sposób na rekreację, ale właśnie jako codzienny środek komunikacji. W Europie Zachodniej, chociaż prawie każdego stać na własne auto, na rowerach jeżdżą wszystkie klasy i grupy społeczne bez wyjątku: od młodzieży i robotników, poprzez artystów, managerów po biznesmenów i polityków. Co ciekawe, na rower najmniej chętnie przesiadają się akurat najbardziej potrzebujący w tych społeczeństwach imigranci. W nowoczesnej modzie rowerowej nie ma również miejsca na szpanowanie wyposażonym „góralem” i obcisłymi gatkami. Jeździ się zwykłym rowerem miejskim ubranym jak na co dzień.



Rowery na świecie i w Polsce

W wielu krajach rower od lat cieszy się ogromną popularnością. W bogatych państwach Europy Zachodniej rowerami jeździ miliony ludzi. W Holandii liczba rowerów przekroczyła liczbę ludności. Mieszkańcy Amsterdamu aż 4 z 10 podróży odbywają rowerem. Nic dziwnego, że miasto to jest nie tylko stolicą Holandii, ale i światowego cyklizmu.

Nie dzieje się tak dlatego, że Holendrów i Holenderek nie stać na samochody lub brak im paliwa. Cenią sobie oni zdrowie, świeże powietrze, ciszę, a także szybkość – wiadomo przecież, że w ciasnym i zatłoczonym centrum miasta najłatwiej poruszać się rowerem. Podobną popularnością rower cieszy się w wielu miastach Niemiec, Szwajcarii, Danii, Austrii, Szwecji czy Norwegii. Rozwo-

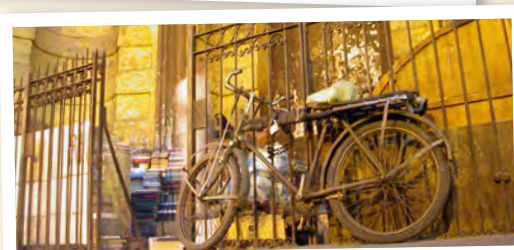
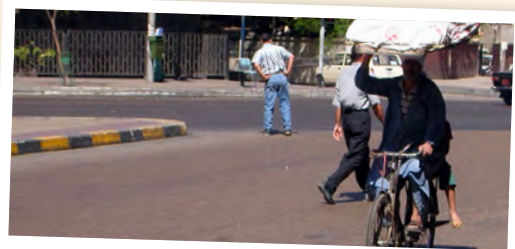
jowi komunikacji rowerowej sprzyjają tam władze lokalne, budując drogi, parkingi czy wypożyczalnie rowerowe, a nawet montując wyciągi dla rowerzystów, ułatwiające podjazd w szczególnie stromych miejscach.

Dla Europejczyków rower jest tylko jednym z dostępnych środków transportu, lecz dla ubogich mieszkańców Ameryki Łacińskiej, Azji czy Afryki to często jedyny pojazd, z którego mogą skorzystać. W Indiach czy Bangladeszu dzieci jeżdżą rowerami do odległych szkół. W Czadzie czy Kenii na rowerach towarowych, często wyglądających dość zdumiewająco, na targowiska dowozi się towary czy niezbędną wszystkim wodę. Po ulicach miast Trzeciego



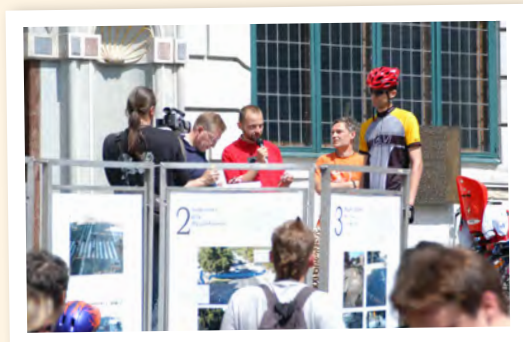
Świata zamiast taksówek kursują riksze. W Kairze natomiast znaczna część pieczywa dostarczana jest na wielkich tacach, spoczywających na głowach rowerzystów. W polskich miastach w ciągu ostatnich lat liczba rowerzystów znacząco się zwiększyła. Jest to wynikiem naśladowania pozytywnych wzorów z Europy Zachodniej, a z drugiej strony, w większym nawet stopniu skutkiem korków, jakie paraliżują miasta. Jednak w porównaniu do reszty Europy, rowerzystów jest u nas cały czas znacznie mniej (średnio ponad dziesięciokrotnie). Wiąże się to z tym, że samochód kojarzy się nam z bogactwem i rozwojem. Kupując auta, na które jeszcze 20 lat temu większości nie

było stać, staramy się dorównać bogatszym Europejczykom (robimy to skutecznie, bo o ile w liczbie rowerów jesteśmy do tyłu, to w liczbie samochodów przypadających na mieszkańca polskie miasta wyprzedziły już część miast europejskich (np. Warszawa przegoniła Berlin, a Wrocław – Drezno i Lipsk). Rower wielu Polakom kojarzy się raczej z biedą. Z drugiej strony rowerzyści na ulicach polskich miast napotykają szereg barier i muszą poruszać się wśród brawurowo jeżdżących polskich kierowców, co nie jest zbyt bezpieczne. W większości dużych miast działają organizacje rowerowe, starając się tę nie najlepszą sytuację zmienić.



O co chodzi organizacjom rowerowym?

Działacze organizacji pozarządowych starają się oddolnie zmienić to, co im się nie podoba. Zajmują się problemami, z którymi często nie radzi sobie władza, albo te, których rządzący starają się niedostrzegać. To ważna rola – niezbędna dla właściwego działania demokracji. Istnieje przecież ryzyko, że ludzie wybrani w wyborach będą zajmować się przede wszystkim dbaniem o swój własny interes, zamiast o dobro wspólne (takich przykładów mamy wokoło bardzo wiele). Aktywni obywatele i obywatelki mogą głośno i publicznie krytykować władzę, gdy coś idzie nie tak, pilnując tym samym spełniania składanych w wyborach obietnic. Na tym polega kontrola społeczna. Bez niej politycy, mając na swych usługach instytucje publiczne, a często także media, mogą bardzo długo wprowadzać opinię publiczną w błąd – zatając swoje niepowodzenia albo odwracając uwagę wyborców tematami zastępczymi. Oczywiście działalność organizacji pozarządowych nie sprowadza się wyłącznie do walki o prawa oraz krytyki władzy. Działacze organizacji mogą przekonywać rządzących do swoich idei i pomysłów, a także wspomagać ich radami. Nawet krytyka stanowi pomoc, ponieważ skłania do ulepszania działań władzy. W rozwiniętych krajach demokratycznych (również w Polsce) coraz częściej instytucje państwowe i samorządowe powierzają swoje zadania organizacjom pozarządowym, wykorzystując to, że działają w nich ludzie nie tylko kompetentni, ale zaangażowani ideowo – nie myślący tylko o własnym interesie. Pozwala to realizować cele lepiej niż dotąd. Tak właśnie jest z kampaniami zachęcającymi do korzystania z roweru – najlepiej przekonają innych ci, którzy sami na codzień jeżdżą rowerem.



Fundusze i przestrzeń na drogi rowerowe

Obecnie w Polsce ulice pełne są samochodów, a problemy motoryzacji dominują całe myślenie o transporcie. Politycy nie decydują się na budowę ułatwień dla rowerzystów, bo oznaczałoby to konieczność zabrania przestrzeni samochodom albo spowolnienia ich ruchu. W konsekwencji trasy rowerowe powstają nie tam, gdzie są najbardziej potrzebne, lecz tam, gdzie nikomu nie będą przeszkadzać. Ponieważ decydenci uważają temat za nieistotny, na ułatwienia dla rowerzystów najczęściej jest za mało pieniędzy. Nie wydaje się na nie nawet sum proporcjonalnych do liczby rowerzystów, tzn. procent pieniędzy na drogi rowerowe w ogólnym budżecie drogowym jest w Polsce znacznie mniejszy niż odsetek rowerów na drogach (choć jest to co najwyżej 1 – 2 procent). Tę właśnie sytuację starają się zmienić organizacje rowerowe, do czego szczególnie jest im potrzebny aktywny udział społeczeństwa, które wyraźnie może dać politykom do zrozumienia, gdzie mają skierować fundusze. Jeśli chcesz, żeby tak się stało, aktywnie wspieraj lokalne organizacje rowerowe.



Równe prawa dla rowerzystów, równe drogi dla rowerów!

To jedno z głównych haseł organizacji pozarządowych, czyli stowarzyszeń, fundacji i grup nieformalnych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego (nie mylić z związkami kolarskimi zajmującymi się sportem i rekreacją rowerową – choć często udzielają się w nich te same osoby). Nie są to puste słowa, gdyż rowerzyści to najmniej liczna, a zarazem najbardziej dyskryminowana grupa użytkowników dróg. Jednak organizacje rowerowe nie zabiegają jedynie o interes cyklistów. Realizacja ich postulatów przyniesie korzyści także pieszym, rolkarzom, a wbrew pozorom także kierowcom.

Poparcie dla roweru

Ruch rowerowy rozwija się w Polsce tak powoli, gdyż politycy boją się narazić kierowcom, a większości społeczeństwa temat ten niezbyt interesuje, mimo że ułatwienia rowerowe to sprawdzony i najtańszy sposób na korki w mieście. Kosztują nawet sto raz mniej niż jedna estakada czy obwodnica o podobnej długości. Większość obywateli naszego kraju niestety nie zdaje sobie z tego sprawy. W Polsce ludzie wciąż głęboko wierzą, że remonty i budowa nowych dróg rozwiążą problem zatorów drogowych w ich miastach. Jest to rodzaj błędnego koła. Politycy wolą utrzymywać ludzi w tym błędnym przekonaniu, niż tłumaczyć im smutną prawdę, że aut przybywa tak szybko, że jedynym sposobem odkorkowania miasta jest ograniczenie ruchu samochodowego i rozwinięcie transportu zbiorowego oraz systemu ścieżek rowerowych. Dla polityków, nie wybiegających często myślami dalej niż do końca kadencji, jest realizacja jednej dużej inwestycji niż wprowadzanie skomplikowanych rozwiązań dających priorytet w centrum rowerom, autobusom i tramwajom – co dodatkowo mogłoby narazić ich na krytykę niezadowolonych kierowców. Ponieważ taka sytuacja prowadzi koniec końców do paraliżu komunikacyjnego miasta, nagłaśnianie tego problemu wzięły na siebie organizacje. Ruch rowerowy to korzyść dla wszystkich, ale żeby społeczeństwo poparło jego rozwój, nawet gdy wiązać się to będzie z pewnymi ograniczeniami ruchu samochodowego (ograniczenie prędkości, ograniczenie liczby miejsc parkingowych czy pasów ruchu), musi się o korzyściach z komunikacji rowerowej dowiedzieć.





Lepsze Prawo o ruchu drogowym

Dzięki wieloletnim wysiłkom sieci „Miasta dla Rowerów” w 2011 roku udało się doprowadzić do korzystnej dla cyklistów zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wcześniej polskie prawo dyskryminowało rowerzystów i znacząco odbiegało od przepisów obowiązujących w innych krajach europejskich.

Najważniejsza zmiana to wykreślenie zapisu zabraniającego rowerzyście „wjeżdżania bezpośrednio pod nadjeżdżający pojazd” na przejeździe rowerowym. Przepis ten w praktyce działał demoralizująco na kierowców, bo zrzucił odpowiedzialność za wypadki na rowerzystów. Kierowcy czuli się zwolnieni z obowiązku ustępowania im pierwszeństwa. Było to powodem bardzo wielu kolizji, utrudniało orzekanie winy, a Polska była niechlubnym liderem w statystyce zabitych rowerzystów na drogach.

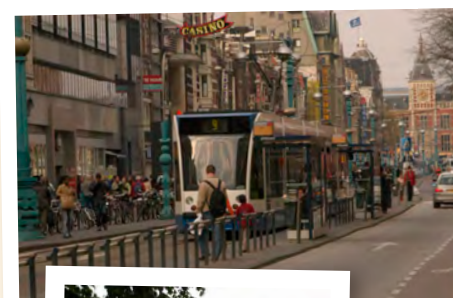
Teraz sprawa jest jasna: kierowca bezwzględnie musi ustąpić rowerzyście, gdy ten porusza się drogą główną albo nadjeżdża z prawej, niezależnie, czy jedzie drogą dla rowerów, pasem rowerowym czy jezdnią. Usunięto też takie absurdy jak: zakaz przewożenia dzieci w przyczepkach rowerowych, zakaz jazdy rowerem obok innego pojazdu czy konieczność zatrzymania się i przepuszczenia jadących za rowerem samochodów, gdy te nie mogą go swobodnie wyprzedzić.

Dozwolona stała się jazda w parach, gdy nie przeszkadza to innym uczestnikom ruchu, jazda środkiem pasa na skrzyżowaniu i tuż przed nim, jazda po chodniku w trudnych warunkach atmosferycznych, a nawet wyprzedzanie z prawej strony wolno jadących samochodów. Rowerzysta dalej będzie miał obowiązek korzystać z istniejącej drogi rowerowej, ale już tylko wtedy, gdy wyznaczona jest ona dla kierunku, w którym się porusza.



Sprawny transport miejski

System komunikacyjny nowoczesnego miasta powinien być zrównoważony. Oznacza to, że w różnych częściach miasta priorytet powinny mieć różne formy transportu. Ścisłe centrum powinno być królestwem pieszych i rowerzystów. Jest tam ciasno, więc wjazd do niego powinny mieć tylko samochody specjalnie uprawnione. W innym wypadku nie dość, że z powodu spalin nie będzie tam czym oddychać, to bardzo szybko całe centrum się zapcha – nie będzie można nawet chodzić, bo każdy skrawek przestrzeni będzie zastawiony samochodami (można to zjawisko obserwować w wielu polskich miastach). W kolejnej strefie priorytet powinny mieć przede wszystkim komunikacja zbiorowa oraz rowery, żeby ludzie mogli dojechać do centrum bez samochodu. Konieczne jest również wydzielenie torowisk, bus-pasów oraz tras rowerowych. Kiedy autobusy czy tramwaje stoją w korku razem z samochodami, wtedy podróżowanie nimi traci sens (fajniej siedzieć w swoim aucie). Priorytet dla samochodów powinien zaczynać się dopiero tam, gdzie jest więcej przestrzeni: na peryferiach, na głównych trasach przelotowych oraz obwodnicach miejskich. Taki model działa świetnie w miastach Europy Zachodniej, a ostatnio sięgają po niego nawet duże miasta amerykańskie (Nowy Jork sprowadza specjalistów od transportu z Kopenhagi, a nie odwrotnie). Kompletny chaos komunikacyjny, gigantyczne korki, smród spalin i nieznośny hałas są zaś zazwyczaj domeną dużych aglomeracji w krajach mniej rozwiniętych. Z którego wzoru powinny skorzystać polskie miasta?



Dzielenie się wiedzą

Rola organizacji rowerowych w Polsce jest szczególnie ważna jeszcze z jednego powodu. Polscy specjaliści po prostu nie potrafili budować dróg rowerowych. Wystarczy przyjrzeć się naszym ścieżkom – nie dość, że kończą się zniemacka, to jeszcze zazwyczaj nie nadają się do jazdy (więcej o tym w rozdziale „Czego potrzebuje rowerzysta w mieście?”). Budowa takich bubli jest marnotrawstwem publicznych pieniędzy na ogromną skalę – bo jeśli droga rowerowa nie jest dla rowerzysty ułatwieniem, to lepiej, żeby jej nie było. Taki stan rzeczy wynika stąd, że żadna uczelnia w Polsce nie uczy poprawnego budowania infrastruktury rowerowej; ludzie, którzy się tym zajmują, nie rozumieją podstawowych spraw, gdyż najczęściej nie używają na co dzień roweru. Mało tego, większość społeczeństwa w ogóle nie zauważa problemu, bo atrapy dróg rowerowych mogą na pierwszy rzut oka wyglądać bardzo atrakcyjnie.

Żeby ocenić drogę rowerową, trzeba jeździć po niej codziennie. Dlatego dla poprawy tej sytuacji absolutnie konieczne jest opiniowanie projektów dróg rowerowych przez ich użytkowników – robią to właśnie organizacje rowerowe.



Metody działania organizacji rowerowych

Działania organizacji rowerowych są bardzo zróżnicowane. Są to przede wszystkim działania pozytywne, jak np. kampanie promujące jazdę rowerem, organizacja imprez masowych (przejazdy, rajdy rowerowe, pikniki), programy edukacyjne (broszura, którą trzymasz w ręku, jest właśnie elementem takiego programu), wydawanie czasopism, publikacji, raportów, opinii, w których organizacje dzielą się swoimi poglądami oraz wiedzą, a także konsultacje społeczne projektów dróg i dokumentów przygotowywanych przez różne instytucje. Gdy jest taka konieczność, bo argumenty są ignorowane, organizacje sięgają po ostrzejsze formy działania. Mogą to być masowe demonstracje i protesty, gdzie rowerzyści poprzez swą liczebność pokazują swoją siłę; mogą to być interesujące happeningi, gdzie za pomocą pomysłowej sceny odegranej na ulicy, w urzędzie czy innym miejscu publicznym zwraca się uwagę na jakiś ważny problem. Działania takie bardzo często przynoszą skutek. Nie przypadkiem najwięcej funduszy na drogi rowerowe wydaje w Polsce Gdańsk, gdzie co roku demonstruje ponad cztery tysiące rowerzystów i rowerzystek. We Wrocławiu zaś wystające krawężniki na ścieżkach rowerowych zaczęły znikać dopiero wtedy, gdy Prezydent Miasta w obecności kamer telewizyjnych otrzymał od cyklistów wielki krawężnik, który zablokował mu wejście do gabinetu – był to symbol problemu, którym przez lata nie chciał się zająć.

Przeciw dyskryminacji

Rowerzyści nie są z zasady wrogami samochodów, ale tylko i wyłącznie ich powszechnej dominacji. Chodzi im o to, żeby wszyscy obywatele byli mobilni – czyli mogli się swobodnie przemieszczać po mieście, nie tracąc na podróże zbyt dużo czasu. Dziś, mimo całego postępu technicznego, poruszamy się średnio wolniej niż np. przed drugą wojną światową! Winna jest temu właśnie dominacja samochodu. Mało tego, osoby, które z jakichś powodów nie posiadają swojego auta (dzieci, młodzież, ludzie starsi czy ubodzy), mają w polskich miastach dużo gorzej niż kierowcy i przemieszczają się wolniej. Budowa sprawnego i bezpiecznego systemu tras rowerowych daje możliwość szybkiego poruszania się po mieście bardzo wielu osobom – czyli przywraca mobilność dyskryminowanym z uwagi na brak samochodu. Nawet sprawny prosamochodowy system transportowy (który jest w praktyce niemożliwy) byłby formą dyskryminacji niemotoryzowanej mniejszości.



Przy urywającej się nagle drodze rowerowej, z której nie przewidziano zjazdu na ulicę, Bractwo Rowerowe uruchamia „punkt teleportacyjny”. Dzięki niemu bez problemu można się dostać na drugą stronę ronda. Radom 2010.

Co to jest masa krytyczna?

W Chinach, mimo rosnącej liczby samochodów, rower nadal jest najpopularniejszym pojazdem. Nie znaczy to jednak, że rowerzyści i rowerzystki nie mają tu problemów. Na skrzyżowaniach pozbawionych świateł sygnalizacyjnych czy kontroli milicjanta kierowcy niechętnie pozwalają im przejechać. Aby przekroczyć ruchliwą ulicę, cykliści zbierają się więc w dużą grupę, i gdy już osiągną tzw. masę krytyczną, wspólnie przejeżdżają. Na ich wzór rowerzyści w Stanach Zjednoczonych postanowili sprawdzić, czy rzeczywiście w grupie zyskują taką siłę, i w piątkowe popołudnia zaczęli organizować masowe przejazdy rowerami po najruchliwszych ulicach miasta. Taką rowerową kolumnę nazwano „masą krytyczną”.

Obecnie w Europie, Ameryce, Azji i Australii w ten widowiskowy sposób demonstrują tysiące miłośników jazdy na rowerze, domagając się od władz tworzenia tras rowerowych, a od kierowców ostrożniejszej jazdy i traktowania cyklistów z należnym szacunkiem. W Polsce „masy krytyczne” organizowane są we wszystkich większych miastach. Sprawdź, gdzie u Ciebie „masowicze” spotykają się w każdy ostatni piątek miesiąca (zob. wkładka).



Bikes not Bombs

Bikes not Bombs (BnB), czyli Rowery zamiast bomb, to organizacja społeczna założona przez miłośników rowerów ze Stanów Zjednoczonych. Za doskonały sposób pomocy krajom Trzeciego Świata uznali oni zaopatrywanie mieszkańców Haiti, Dominikany czy Salwadoru w... rowery. Dzięki zapałowi wolontariuszy i wolontariuszek BnB, do krajów tych trafiły tysiące rowerów i otwarto w nich dziesiątki warsztatów, w których specjalnie wyszkoleni mechanicy reperują jednoślady swoich rodaków. BnB specjalizuje się w przerabianiu zwykłych rowerów na rowery towarowe. Są one niezbędne mieszkańcom ubogich części świata do codziennego transportu żywności, wody czy innych artykułów.



Rowerownia – społeczny warsztat rowerowy rodem z Włoch

Nie każdy ma możliwość samodzielnego reperowania roweru – czy to z braku umiejętności, narzędzi, czy też miejsca. Wielu zaś nie stać na wizyty w serwisie rowerowym. Na szczęście, zawsze znajdują się ludzie, którzy chętnie podzielą się swoją wiedzą za darmo, lubią się spotykać i pomagać innym cyklistom, chcą budować kulturę rowerową. Tak we Włoszech narodziły się rowerownie.

Rowerownia (po włosku *ciclofficina*, od słów *ciclo* – rower oraz *officina* – biuro, warsztat) to miejsce ogólnego użytku, przygotowane i zarządzane przez wolontariuszy, gdzie każdy może za darmo skorzystać z narzędzi i porad w celu naprawienia własnego roweru. Ideą przyświecającą twórcom rowerowni jest promocja roweru jako taniego środka lokomocji dla każdego – warunkiem jest jednak chęć aktywnego uczestnictwa w naprawie. Tutaj

można spotkać tych, którzy lubią pobrudzić się smarem, lubią mieć rower zawsze w doskonałym stanie, których nie stać na mechanika, którzy chcą nauczyć się w praktyce, jak stworzyć rower swoich marzeń. Jeśli chcesz mieć sprawny rower, ale nie chcesz nic wiedzieć o tym, jak go reperować, *ciclofficina* to nie miejsce dla Ciebie – lepiej idź do zwykłego serwisu.

Rowerownia to również odpowiedź na zgubne mechanizmy konsumpcyjne (kup – wyrzucić – ponownie kup – ponownie wyrzucić), degradację środowiska naturalnego oraz szkody wyrządzone przez przemysł motoryzacyjny i naftowy. Tu reanimuje się stare, porzucone bicykle, zbiera i przetwarza używane części, wymienia się nimi, a także dzieli się doświadczeniem i pomysłami.

Ciclofficina to jednak coś więcej niż tylko warsztat rowerowy: odbywają się tu koncerty, spektakle teatralne, kursy jazdy na rowerze, zajęcia majsterkowania dla najmłodszych, robione są koszulki, pojazdy uliczne i kosmiczne. To taki dom kultury. Rowerowej. W ostatnich latach podobne społeczne warsztaty rowerowe zaczęły powstawać również w polskich miastach.



Czego potrzebuje rowerzysta w mieście?

Spójny system tras

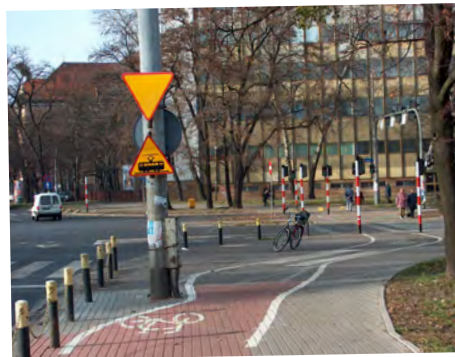
Najważniejszym wymogiem, jakie powinny spełniać ułatwienia rowerowe w mieście, jest to, aby tworzyły połączoną sieć tras. Niekoniecznie wszędzie muszą powstawać wydzielone drogi rowerowe (zob. niżej), powinniśmy jednak mieć możliwość bezpiecznego przejechania rowerem całej trasy, np. ze swojego osiedla do centrum. Niestety w polskich miastach ścieżki rowerowe zazwyczaj nie są powiązane w całość. Istnieją tylko na wybranych odcinkach, a między nimi jesteśmy skazani na jazdę wśród szybko poruszających się samochodów lub po chodniku. Na domiar złego, na istniejące fragmenty dróg dla rowerów często nie da się wygodnie i bezpiecznie wjechać, a także płynnie powrócić na jezdnię. Nawet duża ilość ścieżek rowerowych, jeżeli nie będą one ze sobą powiązane, nie spowoduje, że miasto będzie przyjazne dla rowerzystów.



14

Drogi rowerowe zamiast „ścieżek”

Droga rowerowa, żeby miała sens, musi być dla rowerzystów ułatwieniem, a nie utrudnieniem. Niestety, polskie drogi dla rowerów często przypominają tor przeszkód: krawężniki, dziurawą nawierzchnię czy słupy można spotkać praktycznie wszędzie. Normą są także ostre łuki, zwężenia i brak wystarczającego oddzielenia od chodnika. Po tego rodzaju „ścieżkach rowerowych” jeździ się zwykle wolniej i mniej wygodnie niż jezdnią. W Holandii czy Danii drogi rowerowe wyglądają jak osobne, małe ulice. Szerokie i pozbawione ostrych zakrętów, pozwalają na jazdę nawet z prędkością 30 km/h. Zaprojektowane są tak, że szansa, iż będą na nie wchodzić piesi, jest niewielka. Często oba kierunki ruchu oddzielone są przerywaną linią. Oczywiście na takiej drodze ani blisko jej krawędzi (w tzw. skrajni) nie mogą znajdować się żadne przeszkody – słupy, znaki drogowe, kubły czy reklamy (wyjątkiem są słupki chroniące przed parkowaniem aut). Na ścieżkach nie mają też prawa pojawiać się wystające krawężniki, które nie tylko powodują uszkodzenie kół rowerowych, ale są również niebezpieczne i uciążliwe.



Asfalt zamiast kostki

Do jazdy na rowerze najlepsza jest równa, a zarazem szorstka i przyczepna nawierzchnia – te oczekiwania spełnia asfalt. Nawierzchnia z kostki jest mniej szorstka, co jest niekorzystne podczas hamowania. Z kolei szpary pomiędzy poszczególnymi kostkami spowalniają toczenie się kół oraz powodują drgania, nieprzyjemne dla rowerzysty i niekorzystne dla roweru. Czarny asfalt jest ponadto tańszy i trwalszy od kostki. Ważna jest również jakość wykonania – budownicy muszą pamiętać o właściwej podbudowie, która chroni przed podmywaniem i zapadaniem się asfaltu.



Spokojne ulice

Nie wszędzie są potrzebne ścieżki. Na zdecydowanej większości miejskich ulic, zwłaszcza w centrum, budowanie wydzielonych dróg dla rowerów nie jest ani możliwe, ani konieczne. Jest to tak naprawdę tylko jeden z wielu sposobów na tworzenie wygodnych i bezpiecznych tras rowerowych. Na większości dróg trasy takie mogą z powodzeniem powstawać dzięki uspokojeniu ruchu (czyli ograniczeniu prędkości do 30 km/h) – wtedy rowery bez problemu pojedą wspólnie z samochodami. Trasy rowerowe można też wytyczać na wałach nadrzecznych czy szerokich chodnikach ze znikomym natężeniem ruchu pieszego (tzw. ciągi pieszo-rowerowe). W niektórych sytuacjach sprawdzają się też pasy dla rowerów wyznaczone na jezdni oraz służą rowerowe – czyli specjalne oznaczone przestrzenie na skrzyżowaniach, w których rowerzysta może się ustawić przed samochodami, aby jako pierwszy bezpiecznie pokonać skrzyżowanie.



Rowerem pod prąd

Ulice jednokierunkowe w centrum miasta są utrapieniem dla cyklistów i cyklistek. Zmuszają ich do znacznych objazdów, co powoduje opóźnienia i niepotrzebne zmęczenie. A przecież rowery zajmują mało miejsca i nie ma racjonalnych powodów, dla których miałyby podlegać tym samym ograniczeniom, co samochody. Dlatego też, w rowerowych krajach Europy dopuszczenie jazdy pod prąd stanowi obowiązującą normę (np. w Belgii wszystkie ulice jednokierunkowe dla samochodów są z definicji dwukierunkowe dla rowerów). Rozwiązania takie, wprowadzone w postaci wymalowanego na jezdni kontrapasa lub za pomocą samych tylko tabliczek: „Nie dotyczy roweru”, pojawiają się, choć wciąż nieśmiało, również w miastach polskich. Sprawdza się to świetnie, a jazda „pod prąd” jest wbrew pozorom bezpieczna. Kierowca i rowerzysta nawzajem dobrze siebie widzą, a prędkość na tego rodzaju drogach w ścisłym centrum jest przecież niewielka. W Polsce oczywiście trzeba uważać trochę bardziej, bo nie przyzwyczajeni kierowcy mogą nie zauważyć znaków. Uwaga: kontrapasy służą do jazdy tylko w jednym kierunku – w przeciwnym poruszamy się prawą stroną wraz z samochodami!





Bezpieczne i wygodne parkingi rowerowe

O jakości parkingu rowerowego decydują dwa czynniki: jego lokalizacja i bezpieczeństwo pozostawionych na nim rowerów. Parkingi rowerowe muszą znajdować się maksymalnie blisko miejsc, do których rowerzyści i rowerzystki zmierzają (szkół, sklepów, zakładów pracy, kin itp.). Konieczność poszukiwania parkingu i pokonywania dużych odległości pieszo zniechęca do korzystania z roweru lub zmusza do zostawiania go gdziekolwiek. Najbezpieczniejsze, zwłaszcza gdy potrzebujesz zostawić swój pojazd na dłużej, są oczywiście przechowalnie i parkingi strzeżone, gdzie rowery znajdują się przez cały czas pod nadzorem. Jednak na co dzień z reguły wystarcza dobry stojak o solidnej konstrukcji, zamontowany w sposób trwały w widocznym i dobrze oświetlonym miejscu i pozwalający przypiąć rower jednocześnie za ramę oraz przednie koło. Problem w tym, że większość stojaków na ulicach to tzw. wyrwikółka. Mają one dwie zasadnicze wady: po pierwsze, pozwalają przypiąć jedynie koło rowerowe – złodziej może z łatwością wymontować resztę; po drugie, wykrzywiają koło, które musi utrzymać ciężar całego przechylającego się roweru.

System Bike & Ride

Tak nazywane są parkingi rowerowe stawiane przy przystankach tramwajowych, autobusowych bądź kolejowych. Dzięki nim, osoby korzystające przy dojazdach do pracy czy szkoły z komunikacji publicznej mogą szybko dojechać na przystanek lub stację rowerem i zostawić do czasu powrotu swój pojazd blisko celu podróży, na przykład dojeżdżając pociągiem do stacji, gdzie czeka nasz rower. Pozwala to na skrócenie czasu podróży oraz na korzystanie z roweru przy załatwianiu różnych spraw w centrum miasta. W Polsce parkingi w systemie Bike & Ride dopiero zaczynają powstawać.



Bezpieczna jazda

Istnieje rozpowszechniony pogląd, że jazda rowerem po mieście jest dość ryzykowna. Jest w nim dużo prawdy. Dane dotyczące wypadków stawiają nasz kraj na pierwszym miejscu w Unii Europejskiej pod względem liczby wypadków z udziałem rowerzystów. Jednak dane statystyczne mówią również, że nawet to biorąc pod uwagę, jazda na rowerze jest korzystniejsza dla zdrowia niż jej brak. Według danych Komisji Europejskiej jeżdżenie na rowerze wydłuża życie, zapobiegając wielu chorobom cywilizacyjnym – dlatego lepiej jest jeździć niż nie jeździć!



Podstawy bezpieczeństwa

Żeby wyruszyć na ulicę, trzeba mieć sprawny rower, a zwłaszcza dobrze działające i skuteczne hamulce. Trzeba też znać dobrze przepisy, żeby zawsze mieć pewność, kiedy ma się pierwszeństwo, a kiedy nie. Trzeba też koniecznie pamiętać o zasadzie ograniczonego zaufania. To, że my przestrzegamy reguł, nie oznacza jeszcze, że jesteśmy bezpieczni – kierowca może nas nie zauważyć albo jechać ze zbyt dużą prędkością, by zareagować na nasz widok. Uważna obserwacja sytuacji na drodze oraz przewidywanie zachowań innych uczestników ruchu są nawet ważniejsze niż obserwacja znaków drogowych. Ponadto, koniecznie musisz zadbać, aby było cię dobrze widać, zachowywać się w sposób przewidywalny oraz jechać pewnie i zdecydowanie, nie prowokując innych do niebezpiecznych dla Ciebie zachowań. Unikaj ulic, gdzie panuje duże natężenie ruchu, a samochody poruszają się z wysoką prędkością (większą niż 50 km/h), a zwłaszcza tych, gdzie jest znaczny ruch ciężarówek.

Miej oczy dookoła głowy!

Obserwuj kierunkowskazy. Zwracaj zawsze uwagę na to, czy ktoś jedzie za tobą i czy jakiś samochód nie włącza się akurat do ruchu z miejsca postojowego. Patrz też oczywiście na pieszych. Ludzie przed wejściem na jezdnię wypatrują przede wszystkim samochodów i mogą przeoczyć rower. Jeżeli to możliwe, do jazdy po mieście używaj roweru miejskiego, który umożliwia zachowanie pozycji wyprostowanej i daje dużo lepszą widoczność niż np. rower górski czy „kolarzówka”.

Ostrożnie na przejazdach!

Na przejeździe dla rowerów masz teoretycznie pierwszeństwo, ale – po raz kolejny – pamiętaj, by sprawdzić najpierw, czy nadjeżdżający kierowca zwalnia i zamierza Cię przepuścić. Nawet jeśli przejazd ma sygnalizację i masz zielone światło, nie zapominać, że kierowca jadący z Twojego kierunku lub z naprzeciwka ma je najczęściej również. Musisz zachowywać się tu tak samo, jak na przejeździe bez sygnalizacji świetlnej.



Uwaga na skrzyżowania!

Wbrew pozorom największym zagrożeniem nie jest to, że samochód najedzie na Ciebie z tyłu – większość wypadków to uderzenia boczne. Oznacza to, że najniebezpieczniejsze miejsca to skrzyżowania. Jeżeli nawet pierwszeństwo daje Ci zasada prawej ręki (skrzyżowanie równorzędne) lub to, że jesteś na ulicy głównej bądź masz zielone światło, zawsze uważnie obserwuj wszystkie dojazdy do skrzyżowania i upewnij się, że kierowcy nadjeżdżający z kierunków podporządkowanych zwalniają, aby Cię przepuścić. Zwracaj również uwagę, czy samochód jadący tuż przed Tobą albo równolegle nie skręci za chwilę w prawo i nie zajedzie Ci drogi. Kiedy to możliwe, łap z kierowcami kontakt wzrokowy – da Ci to pewność, że Cię widzą.



Nie żałuj dzwonka!

Użycie głośnego dzwonka, którego dźwięk kojarzy się jednoznacznie z rowerem, bardzo pomaga zwrócić na siebie uwagę. Dobry dzwonek nie dość, że jest skuteczny w stosunku do innych rowerzystów i pieszych, to słyszalny jest zwykle również z wnętrza samochodu (oczywiście nie w przypadku szczelnie zamkniętych szyb i włączonej głośno muzyki). Gdy jedziesz drogą rowerową, pieszych ostrzegaj dzwonkiem zawczasu. Gdy zadzwonisz zbyt późno, pieszy może wykonać gwałtowny ruch i wpaść prosto pod Twoje koła.



Sprawdzaj hamulce!

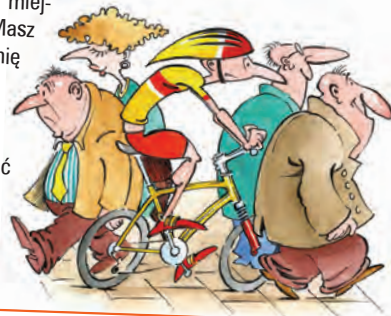
Wśród obowiązkowego wyposażenia roweru najważniejsze są sprawne hamulce. Droga hamowania wydłużona o niepotrzebny metr lub dwa może zakończyć się boleśnie. Ponieważ hamulce zużywają się powoli, a rowery nie przechodzą obowiązkowych badań technicznych, najlepiej raz na jakiś czas pożycz komuś swój rower na próbę. Jeżdżąc na nim codziennie, możesz nie zauważyć, że nie hamuje on już tak, jak kiedyś.

Zachowuj się w sposób przewidywalny!

Nie wykonuj nagłych manewrów, które mogą zaskoczyć i wprowadzić w błąd innych uczestników ruchu. Zamiar skrętu lub zmiany pasa wyraźnie i odpowiednio wcześniej sygnalizuj przez wyciągnięcie ręki – najlepiej upewnij się, że inni to zauważyli.

Kiedy po chodniku?

Jeśli na ulicy dozwolony jest ruch z prędkością większą niż 50 km/h, brakuje wydzielonej drogi dla rowerów, a szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 m, to możesz z niego skorzystać. Przepis taki ma sens, gdyż jazda po chodniku jest bezpieczniejsza niż jazda ulicą tylko wtedy, gdy samochody rozwijają zbyt wysoką prędkość, natężenie ruchu jest duże lub auta mają wielkie gabaryty. Wybierając do jazdy chodnik, pamiętaj, że jazda po nim stawia cię w bardzo trudnej sytuacji na skrzyżowaniach, czyli właśnie w miejscach najbardziej niebezpiecznych. Masz wtedy do wyboru: zjechanie na jezdnię tuż przed skrzyżowaniem (bardzo niebezpieczne) albo przeprowadzenie roweru przez przejście dla pieszych, wbrew silnej pokusie, żeby zachować się niezgodnie z przepisami i przejechać po zebrze. Jazda po chodniku jest też dozwolona w trudnych warunkach atmosferycznych.





Nie daj się zepchnąć z jezdni!

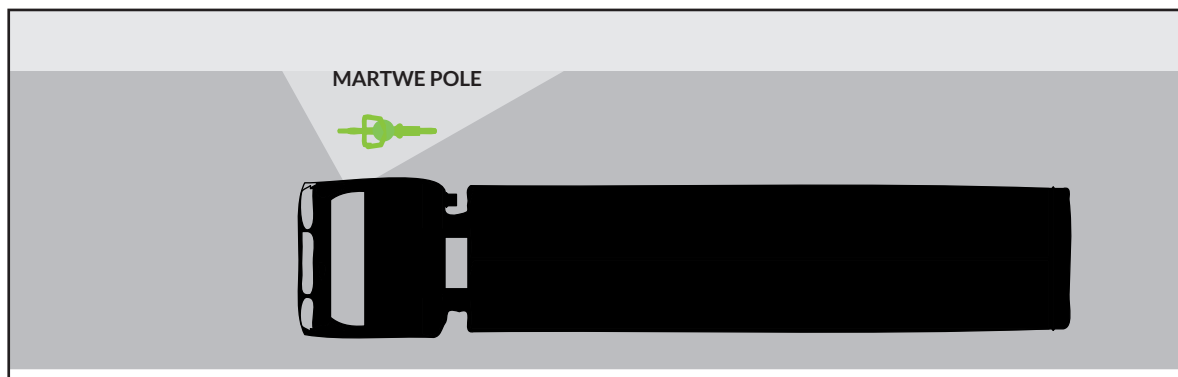
Zgodnie z przepisami musisz jechać przy prawej krawędzi jezdni, ale dla bezpieczeństwa zachowaj odstęp około 1 metra od jej skraju. Przy samym krawężniku często znajdują się dziury i kałuże (uwaga – nigdy nie wiadomo, co się pod nimi kryje). Próbując je wyminąć, możesz wjechać komuś prosto pod koła. Nie licz też na to, że kierowcy zrobią Ci miejsce. Może się również zdarzyć, że drzwi zaparkowanego przy jezdni samochodu otworzą się tuż przed Twoim rozpędzonym rowerem. Ponadto, zachowując pewną odległość od krawędzi jezdni, zmuszasz kierowców do zwolnienia i prawidłowego wyprzedzenia Cię. Odstęp od krawężnika zapewni Ci także przestrzeń w sytuacji, gdy wyprzedzający Cię większy pojazd zacznie spychać Cię z drogi, zbyt wcześnie kończąc manewr.

Omijaj samochody w korku

Ustawienie się przed wszystkimi oczekującymi na światłach samochodami sprawi, że będzie Cię lepiej widać, i umożliwi Ci szybkie opuszczenie skrzyżowania. Dozwolone jest omijanie z prawej strony samochodów stojących na czerwonym świetle, a nawet wyprzedzanie ich, gdy jadą powoli. Jest to bezpieczniejsze niż omijanie lub wyprzedzanie ich z lewej, ponieważ kiedy samochody ruszają lub przyspieszają, nie musimy wykonać niebezpiecznego manewru zjechania na prawą stronę jezdni, wciskając się między jadące pojazdy. Uważaj tylko na pasażerów wysiadających z prawej strony (jest to wprawdzie zabronione, może się jednak zdarzyć).

UWAGA:

Wyprzedzanie lub wymijanie dużych pojazdów, jak ciężarówki i autobusy itp. niesie za sobą wielkie ryzyko. Mogą one rozpocząć manewr skrętu (lub zjechać na pobocze), gdy rowerzysta podczas wyprzedzania (omijania) znajduje się w martwym polu widzenia kierowcy.

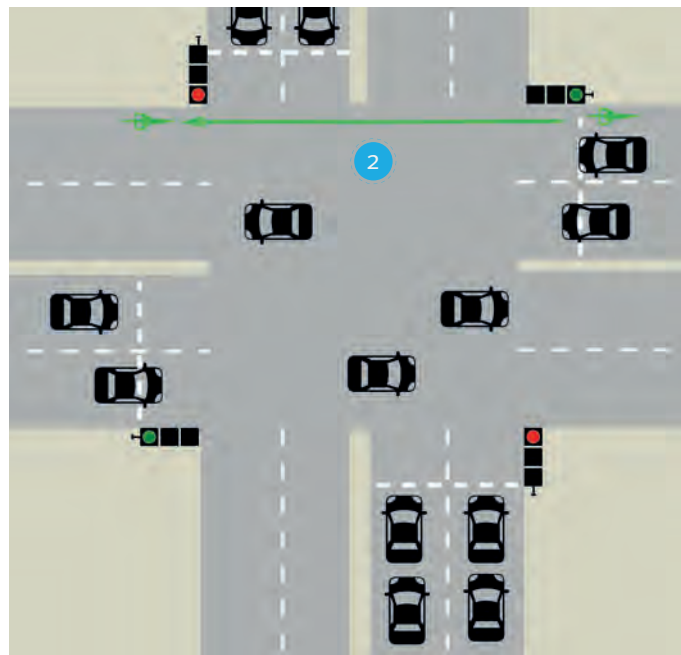
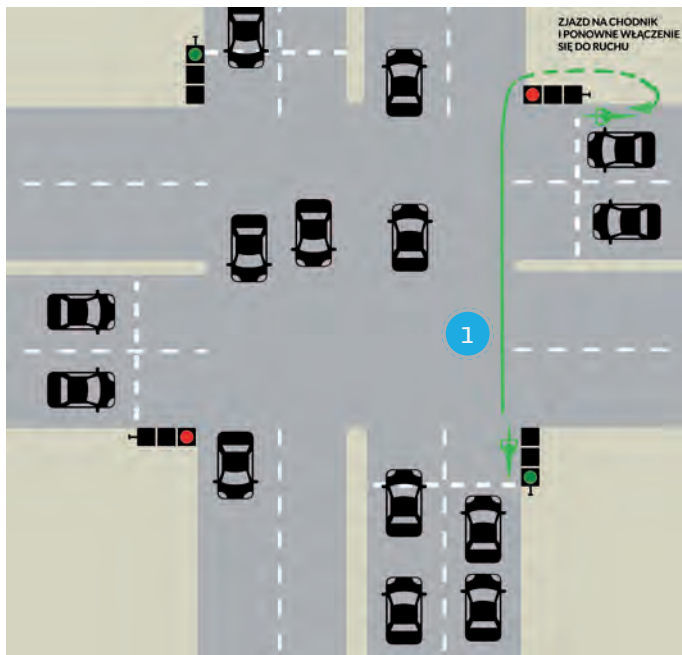


Unikaj niebezpiecznych manewrów

Skręcanie w lewo z jezdni z pierwszeństwem lub na zielonym świetle w przypadku jezdni z dużym i szybkim ruchem samochodowym – szczególnie wielopasmowych – to manewr potencjalnie bardzo niebezpieczny i trudny do wykonania. Należy unikać takich skrzyżowań, a w ostateczności wykonywać skręt „na dwa razy”. Wygląda to tak: gdy dojeżdżamy do skrzyżowania, zamiast zjeżdżania w lewo do osi jezdni (po wystawieniu ręki), możemy przejechać skrzyżowanie zwyczajnie na wprost. Następnie, wyłączając się na chwilę z ruchu i zjeżdżając na chodnik, trzeba ustawić się na końcu jezdni poprzecznej. Gdy zmienią się światła lub gdy ruch na drodze głównej ustanie, będziemy mogli spokojnie pokonać skrzyżowanie, bez konieczności przecinania drogi pojazdom jadącym dużo szybciej od nas. Niestety takiego manewru nie możemy zrobić, gdy prawa odnoga skrzyżowania posiada osobny pas dla samochodów do skrętu w prawo.

Uwaga, zebra!

Gdy przejeżdżasz po pasach, grozi Ci nie tylko mandat w wysokości 100 zł, ale przede wszystkim to, że Cię ktoś potrąci. Kierowcy spodziewają się na pasach pieszych, a nie poruszających się cztery razy szybciej rowerzystów! Dlatego w krajach o długiej tradycji ruchu rowerowego (np. w Niemczech), gdzie dozwolona jest jazda rowerem po przejściu dla pieszych, trzeba to robić bardzo wolno – czyli z prędkością pieszego. Sednem sprawy jest tu bowiem konieczność zwolnienia jeszcze przed przejściem, aby nadjeżdżającemu kierowcy nie wtargnąć niespodziewanie tuż przed samochód.



Świeć dobrze po zmroku!

Różnica w widoczności między rowerzystą nieoświetlonym a oświetlonym jest ogromna, zatem w nocy nigdy nie zapominaj o obowiązkowym oświetleniu. Nie warto też oszczędzać na jego jakości. Unikaj bubli z hipermarketów za kilka złotych, które świecą bardzo słabo. Jeżeli zaś używasz świateł na baterie, pilnuj, żeby nie były rozładowane. Kiepskie lub niesprawne oświetlenie stwarza dodatkowe zagrożenie – wydaje Ci się, że dobrze Cię widać, podczas gdy wcale tak nie jest.

Ponieważ światła samochodów świecą mocniej od rowerowych, najlepiej zastosować dodatkowo różne elementy odblaskowe montowane do roweru. Nie psuj się i nie ma ryzyka, że zapomnisz ich zabrać lub je zgubisz. Koniecznie wyposaż rower w elementy zapewniające widoczność z boku, takie jak: odblaskowe opony (w Danii i Holandii są one obowiązkowe), odblaski w szprychach albo chociaż nalepki odblaskowe na ramę. Największy procent wypadków stanowią uderzenia boczne, a z boku lampki rowerowe widoczne są słabo. Z tyłu natomiast standardem powinien być naprawdę duży czerwony odblask. Dodatkowo świetnie sprawdzają się opaski odblaskowe na nogi i ręce (są dobrze widoczne z boku, a dzięki tym ostatnim widać, kiedy wyciągniętą ręką sygnalizujemy zamiar skrętu). Nie zaszkodzi też inne elementy odblaskowe na odzieży, plecaku czy kasku, kamizelki sygnalizacyjne, szelki odblaskowe itp. Im jest ich więcej, tym lepiej.



Zwracaj na siebie uwagę w dzień!

Jaskrawe elementy ubioru, takie jak czapka, chusta, kolorowy kask, koszulka, kurtka, kamizelka sygnalizacyjna itp., bardzo ułatwiają dostrzeżenie Cię na jezdni. Pamiętaj, że najczęściej wypadków zdarza się w biały, pogodny dzień.



Nie zachowuj się jak sfrustrowany kierowca!

Na drodze staraj się o wzajemną życzliwość, zrozumienie i bezpieczną jazdę. Poruszając się na dwóch kółkach, nie stoisz w korkach, więc nie masz powodu do frustracji i agresji – możesz sobie pozwolić na życzliwość na drodze. Nie warto powielać złych wzorców zachowań kierowców – panujmy nad agresją słowną. Uśmiech i miła uwaga zwykle działają najlepiej. Ewentualne napięcie możesz rozładować, mocniej kręcąc pedałami. Wbrew pozorom większość kierowców jest życzliwa – nie budujmy sobie obrazu kierowcy na podstawie garstki tych, którzy nie znają zasad dobrego wychowania.



Kompendium wiedzy o przepisach ruchu drogowego dla rowerzysty

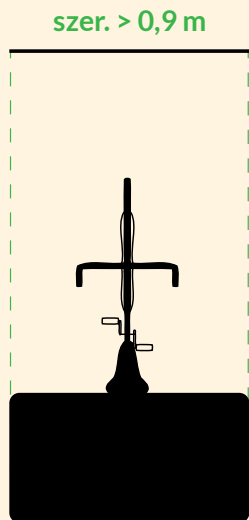
Podstawy

Kto jest rowerzystą?

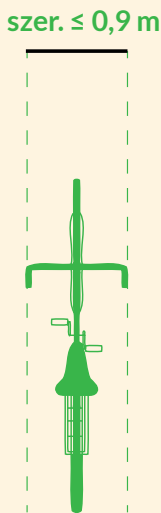
Zgodnie z prawem rowerzystą jest osoba poruszająca się w danej chwili na rowerze. Gdy rowerzysta zsiądzie z roweru, staje się pieszym. Pieszym jest też dziecko poniżej 10 roku życia poruszające się na rowerze, które w związku z tym może jechać chodnikiem.

Co to jest rower?

W świetle prawa rower to **pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem**. Rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny, zasilany prądem o napięciu do 48 V o znamionowej mocy ciągłej do 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.



WÓZEK ROWEROWY (potocznie: riksza)



ROWER

Czym innym jest **wózek rowerowy** – jest to pojazd o szerokości **powyżej 0,9 m**, przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem. Wózek rowerowy, tak samo jak rower, także może być wyposażony w napęd elektryczny, przy takich samych zastrzeżeniach.

Rozróżnienie to ma swoje konsekwencje: **wózek (riksza) jako szerszy nie może poruszać się po wszystkich typach infrastruktury przeznaczonej dla roweru**.

Uprawnienia do jazdy rowerem

Osoba dorosła nie potrzebuje żadnych uprawnień do poruszania się rowerem. Uprawnień takich, w postaci **karty rowerowej**, potrzebuje osoba niepełnoletnia między 10 a 18 rokiem życia. Natomiast dziecko do 10 roku życia może się poruszać rowerem wyłącznie pod opieką dorosłego i formalnie traktowane jest jak pieszy.

Kodeks drogowy

Kodeks drogowy/ruchu drogowego to określenie potoczne. W praktyce rowerzysta ma obowiązek stosować się do:

- ustawy **Prawo o Ruchu Drogowym**
- znaków i sygnałów drogowych określonych w **rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych**
- przepisów wynikających wprost z **Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym** oraz **Konwencji Wiedeńskiej o Znakach i Sygnałach Drogowych**

UWAGA: Istotne zmiany dotyczące ruchu rowerów zostały wprowadzone w noweli ogłoszonej w 2011 r.

Znaki drogowe związane z ruchem rowerowym



C-13 - Droga dla rowerów



P-23 - Droga dla rowerów (znak poziomy na jezdni)



C-13a - Koniec drogi dla rowerów



C-16/C-13 - Droga pieszo-rowerowa bez separacji ruchu



Droga pieszo-rowerowa z ruchem separowanym (w istocie jest to połączenie w jeden znaków droga dla rowerów C-13 i drogi dla pieszych C -16, na znaku pokazane jest ich wzajemne położenie, koniec dróg pieszo-rowerowych oznacza się analogicznie jak drogi dla rowerów)



B-9 - Zakaz wjazdu rowerów



D-6a - Przejazd dla rowerzystów



D-6b - Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów (połączenie D6 i D6a)



P-22 - Przejazd dla rowerzystów (znak poziomy)



T-22 - Tabliczka wyłączająca dla rowerzysty działanie znaków, pod którymi została umieszczona



A-24 - Uwaga rowerzysta



C-16 /T-22 - Połączenie znaku Droga dla pieszych z tabliczką Nie dotyczy rowerów - oznacza chodnik, po którym możesz jechać rowerem, ale nie musisz (inaczej niż w przypadku znaku Droga pieszo-rowerowa)



Gdzie powinien poruszać się rowerzysta?

Jezdnia

Rowerzysta z zasady musi poruszać się **po jezdni**, gdzie jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu. Wyjątkiem jest sytuacja, w której istnieje **utwardzone pobocze lub droga dla rowerów albo pas ruchu dla rowerów** – wtedy rowerzysta ma obowiązek korzystać właśnie z nich. W takim przypadku jednak muszą być wyznaczone **dla kierunku, w którym rowerzysta jedzie, lub w którym zamierza skręcić**. Oczywiście rowerzysta nie może poruszać się po drogach ekspresowych i autostradach, a także tam, gdzie ustawiony został **znak zakazu wjazdu rowerów (B9)**, chyba że pod znakiem znajduje się tabliczka „nie dotyczy rowerów” (T-22). Takie pozornie absurdatne ustawienie oznacza, że zakaz jazdy rowerem dotyczy tylko wózków rowerowych, a nie zwykłych rowerów do 0,9 m szerokości.



Jazda po chodniku

Jazda po chodniku jest z zasady zabroniona. Dopuszcza się ją tylko w wyjątkowych sytuacjach, tj. gdy spełnione są jednocześnie trzy warunki:

- na ulicy **dozwolony jest ruch z prędkością większą niż 50 km/h**
- brakuje wydzielonej drogi dla rowerów (bo wtedy jest obowiązek korzystania z niej)
- szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 m.

Dodatkowo podczas trudnych warunków atmosferycznych (ulewa, śnieżyca, lód, mgła – nie jest to w przepisach jednoznacznie zdefiniowane). Może też nim jechać dziecko poniżej 10 roku życia i z opiekunem

UWAGA: Jak widać, w myśl przepisów jazda po chodniku **nie jest dozwolona praktycznie nigdzie w terenie zabudowanym**, chyba że gdzieś ustawiony jest znak podwyższający dopuszczalną prędkość np. do 70 km/h (ograniczenie prędkości jest tu w istocie podwyższeniem dopuszczonego limitu).

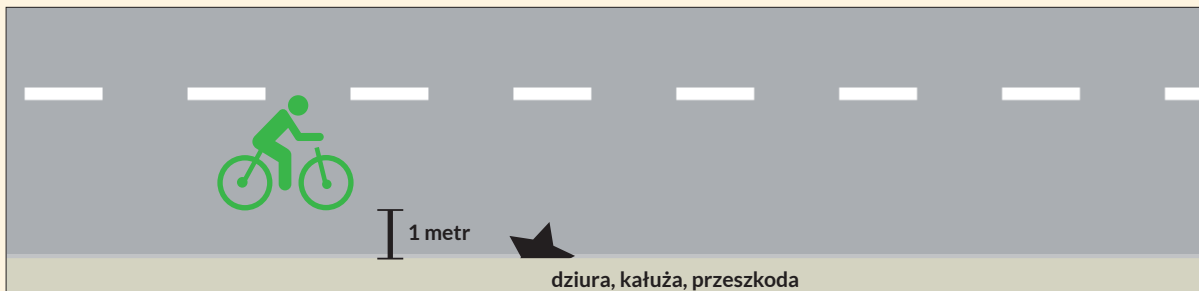
Po chodniku za to można jeździć w nocy, bo wtedy w terenie zabudowanym obowiązuje ograniczenie do 60 km/h, ale znów z wyłączeniem miejsc, gdzie stoją dodatkowe ograniczenia, np. do 30 lub 40 km/h.

Obowiązki rowerzysty

Rowerzysta powinien stosować się do ogólnych zasad ruchu drogowego oraz przepisów specjalnie dedykowanych rowerzyście. Podstawowe z nich to:

- **ruch prawostronny:** rowerzysta powinien jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni
- obowiązek korzystania z **drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są wyznaczone dla kierunku, w którym jedzie lub zamierza skręcić**

- obowiązek korzystania z **pobocza nadającego się do jazdy**
- rowerzysta powinien **zawczasu wyraźnie sygnalizować manewry**, które zamierza wykonać
- rowerzysta powinien **mieć prawidłowo wyposażony rower**
- **obowiązek jazdy prawą stroną** (jazda „możliwie blisko prawej krawędzi jezdni” **nie oznacza jazdy tuż przy krawężniku** - trzeba brać poprawkę na otwierające się drzwi zaparkowanych samochodów, dziury w jezdni i inne przeszkody).



UWAGA: Przepisy dopuszczają **jazdę środkiem pasa ruchu na skrzyżowaniu lub bezpośrednio przed nim**, jeśli pas ruchu umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku.

Porada eksperta: obowiązek jazdy „po ścieżce”

Słyszy się często, że rowerzysta ma „obowiązek korzystać ze ścieżki rowerowej”. To jednak tylko część prawdy i powstaje wokół tego mnóstwo nieporozumień. Przepis ustawy mówi o tym obowiązku **warunkowo** – „jeśli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić”. To znaczy, że droga (lub pas ruchu) dla rowerów musi być wyznaczona **po prawej stronie jezdni**, aby rowerzysta miał obowiązek z niej korzystać.

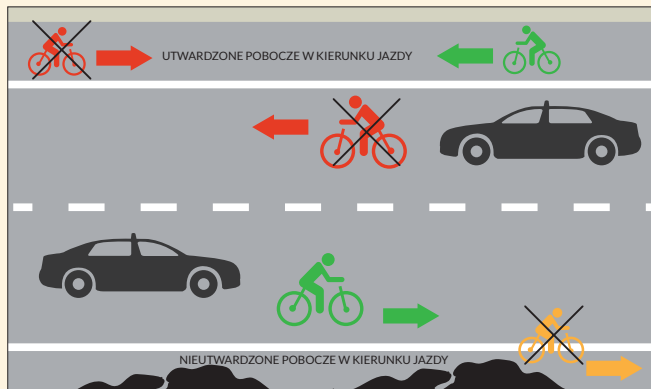
O tym, czy coś jest drogą dla rowerów, stanowią wyłącznie **znaki drogowe** (droga dla rowerów i pieszych również jest drogą dla rowerów). Rowerzysta – tak jak każdy kierujący - musi stosować się do znaków drogowych umieszczonych **po prawej stronie jezdni** oraz nad pasem ruchu (wtedy obowiązują one tylko dla tego pasa). Jeżeli zatem droga rowerowa dwukierunkowa wyznaczona jest na lewo od jezdni, a po lewej stronie stoi znak, który o tym informuje, nie powinien on nas obowiązywać. Istnieje jednak poważne ryzyko, że policjant zinterpretuje sytuację inaczej i będziemy musieli odmówić przyjęcia mandatu, aby udowodnić swoją rację przed sądem.

Podobnie jest w przypadku pasów ruchu dla rowerów (w odróżnieniu od dróg dla rowerów, stanowią one część jezdni!). Jeśli na jezdni jest wyznaczony pas ruchu po jej lewej stronie, to rowerzyście nie wolno po nim jechać. Ma obowiązek jechać prawą stroną jezdni, a nie pasem ruchu dla rowerów.

Pobocze nadające się do jazdy (a tylko z takiego rowerysta ma obowiązek korzystać) to przede wszystkim pobocze utwardzone (asfaltowe), równe i czyste. Jazda po nawierzchni, w której rower się zapada i buksuje, a w zimie ślizga, grozi utratą równowagi rowerzysty i przewróceniem się na jezdnię.

Obowiązek sygnalizowania manewrów

Zamiar skrętu lub zmiany pasa ruchu rowerzysta sygnalizuje wyciągniętą w bok ręką odpowiadającą kierunkowi, w który zamierza jechać. Powinien to uczynić przez co najmniej kilka sekund przed manewrem, upewniając się jednocześnie, czy z tyłu nie nadjeżdża pojazd, który chce go wyprzedzić. Podczas samego manewru konieczne może być trzymanie kierownicy obiema rękami, aby nie stracić równowagi na nierównościach.



Obowiązkowe wyposażenie roweru

Na obowiązkowe wyposażenie roweru składają się zasadnicze elementy:

- co najmniej jeden **skutecznie działający hamulec**
- **dzwonek** lub inny urządzenie ostrzegawcze o nieprzerażliwym dźwięku
- **oświetlenie**

Obowiązkowe oświetlenie roweru i wózka rowerowego

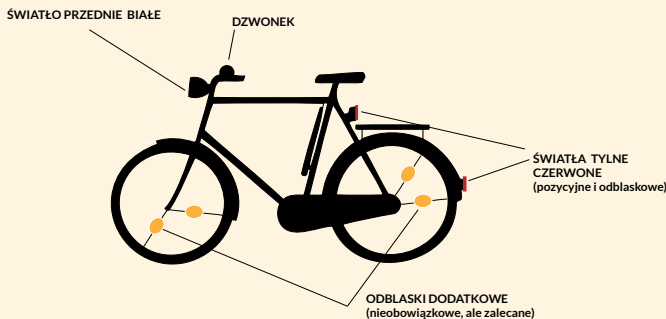
Z przodu co najmniej jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej. Z tyłu co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz co najmniej jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt.

Obowiązkowe oświetlenie przyczepki rowerowej

Z tyłu co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz co najmniej jedno światło odblaskowe barwy czerwonej. Z przodu, jeśli przyczepa jest szersza od roweru lub wózka rowerowego, jedno światło pozycyjne barwy białej.

Jakie warunki musi spełniać oświetlenie?

Dopuszcza się, aby światła (oprócz tylnego odblaskowego) były zdemontowane, jeżeli rowerzysta nie jest zobowiązany do ich używania podczas jazdy. Światła, zarówno przednie, jak i tylne, mogą być migające. **Światła pozycyjne** muszą świecić na tyle mocno, by były widoczne z odległości 150 m, a **światła odblaskowe**, oświetlone światłem drogowym innego pojazdu, powinny być widoczne w nocy z odległości co najmniej 150 m. Powinny być zamocowane na wysokości od 25 do 150 cm od poziomu jezdni. Obowiązkowe oświetlenie musi być zamontowane na pojeździe, więc **nie można go wieszać np. na plecaku lub czole (lampki czołowe)**. **Światła czerwone** nie mogą być widoczne z przodu, a **światła białe** – z tyłu. Dotyczy to zarówno światel obowiązkowych, jak i dodatkowych.



Oświetlenie dodatkowe

Dopuszcza się umieszczanie odblasków w kolorze żółtym samochodowym na pedałach oraz na kołach. Zaleca się, aby na każdym kole był co najmniej jeden odblask, tak by z każdego boku roweru były widoczne co najmniej dwa światła. Można także posiadać światła odblaskowe białe z przodu roweru. W rowerach, wózkach rowerowych i przyczepach rowerowych dopuszcza się odblaskowy pasek w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczony na obu bokach opony, albo elementy odblaskowe w kształcie nieprzerwanego pierścienia, umieszczone na bocznych płaszczyznach kół tych pojazdów.

Kiedy używamy światel?

Rower nie posiada światel mijania, a jedynie pozycyjne, więc obowiązek korzystania ze światel całą dobę nie obowiązuje rowerzystów. Światła trzeba zapalić w czasie jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (deszcz, śnieg, mgła, zmięrzch), od zmierzchu do świtu oraz w tunelu.

Po czym jeździmy (infrastruktura rowerowa)?

Jezdnia

Głównym rodzajem infrastruktury, z jakiej w praktyce będzie korzystał jeżdzący zgodnie z przepisami rowerzysta, jest **jezdnia** – czyli część drogi przeznaczona do ruchu także innych pojazdów (przy czym jezdnią nie są wydzielone torowiska).

Droga dla rowerów

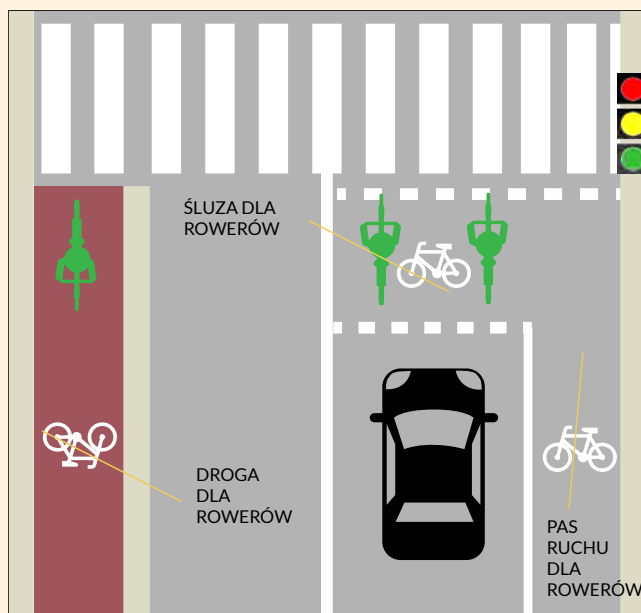
Droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pas ruchu dla rowerów

Część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

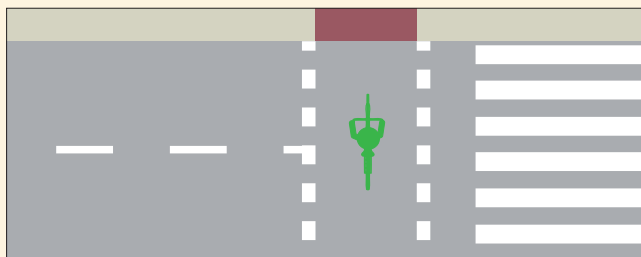
Śluza dla rowerów

Część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów przed samochodami, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.



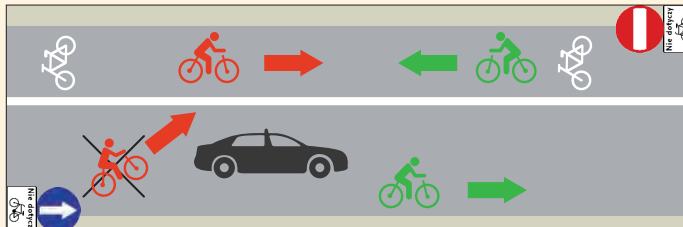
Przejazd dla rowerzystów

Powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Przejazdy rowerowe są wyznaczone przez przerywane linie z obu stron, nie muszą być natomiast zamalowane na czerwono.



Kontrapas rowerowy

Nie posiada on osobnej definicji, gdyż jest to zwykajny pas ruchu dla rowerów, tyle że wyznaczony w kierunku przeciwnym do ruchu samochodów. Kontrapas może być wymalowany na jezdni, albo nie (podobnie do pasów dla samochodów, które też nie zawsze są wymalowane na ulicy). W obu przypadkach o jego istnieniu informują tabliczki „nie dotyczy rowerów” pod znakami oznaczającymi drogę jednokierunkową. Jest to tzw. **do-puszczenie ruchu rowerów pod prąd (kontraruch)**.



UWAGA: Nie wszyscy na to zwracają uwagę, ale kierunek ruchu na drodze lub pasie rowerowym wyznaczają namalowane na podłożu rowerki. Nie wolno się po nich poruszać pod prąd.

Pobocze

Część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

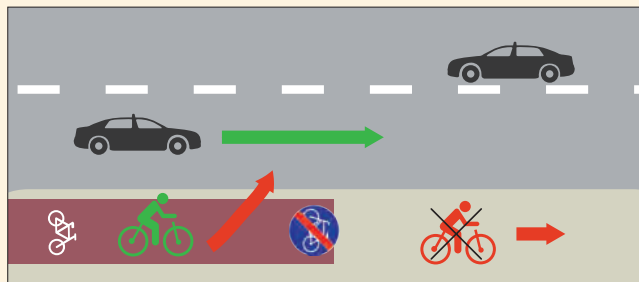
UWAGA: przecięcie drogi z drogą dla rowerów jest skrzyżowaniem (choć niestety większość kierowców nie jest tego świadoma).

Zasady pierwszeństwa

Ogólnie, zasady pierwszeństwa obowiązujące rowerzystę są takie same jak w przypadku innych pojazdów, chociaż pewne problemy mogą rodzić sytuacje, kiedy rowerzysta korzysta z dróg rowerowych lub innych udogodnień, a one kończą się lub przecinają z jezdnią dla samochodów.

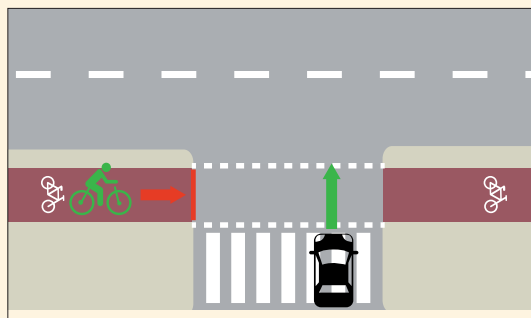
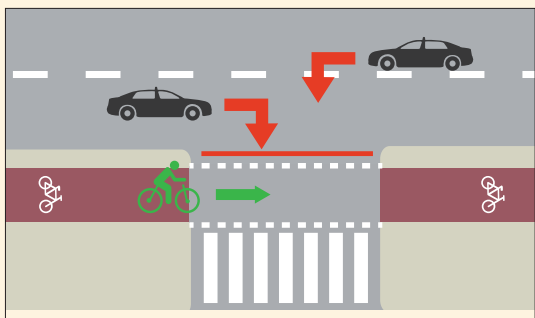
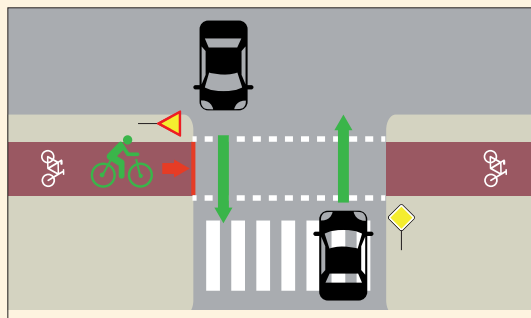
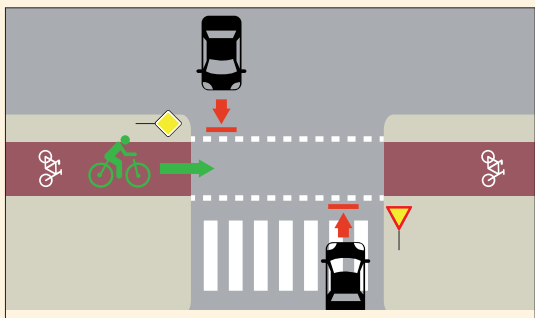
Koniec drogi rowerowej

Rowerzysta korzystający z wydzielonej drogi rowerowej, żeby wrócić do jazdy ulicą, musi ponownie włączyć się do ruchu, ustępując pierwszeństwa wszystkim, którzy się tam poruszają.



Przejazdy dla rowerzystów

Rower będący (już) na przejeździe rowerowy ma pierwszeństwo (tak samo jak pieszy na przejściu i samochód będący już na skrzyżowaniu) Natomiast **nie oznacza to, że rowerzysta ma pierwszeństwo zawsze wjeżdżając na przejazd**. To ustalają konkretne znaki drogowe. Pierwszeństwo ma rowerzysta jadący drogą dla rowerów wzdłuż jezdni z pierwszeństwem przejazdu, ten który dojeżdża do skrzyżowania wzdłuż drogi podporządkowanej, już nie (tak samo jakby jechał w tym momencie razem z samochodami). Reguła ta przestaje obowiązywać, gdy droga rowerowa prowadząca na przejazd rowerowy posiada osobny znak ustalający pierwszeństwo. Wtedy należy się stosować do niego.



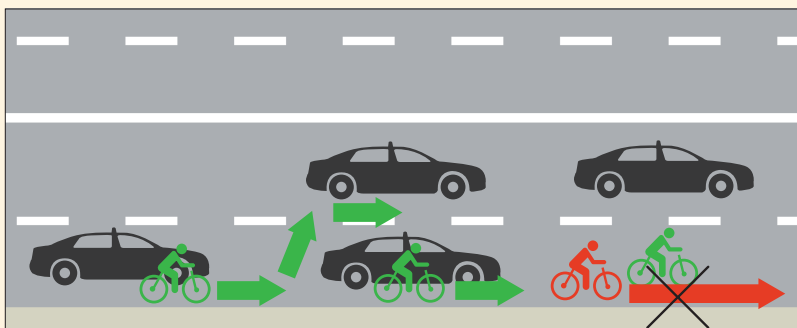
Gdy mamy skrzyżowanie równorzędne, rowerzysta ma pierwszeństwo wyłącznie przed pojazdami skręcającymi lub najjeżdżającymi z lewej.

Specjalne prawa rowerzystów – czyli co może robić tylko rowerzysta

Rowerzysta ze względu na cechy charakterystyczne pojazdu, którym kieruje, nie musi stosować się do niektórych przepisów ogólnych. Między innymi:

- **Może wyprzedzać powoli jadące pojazdy inne niż rower lub wózek rowerowy z ich prawej strony.** Obowiązują go jednak ogólne przepisy dotyczące wyprzedzania: musi być odpowiednio dużo miejsca, dostateczna widoczność i rowerzysta nie może nikomu utrudniać ruchu. Oczywiście może także wyprzedzać z lewej.

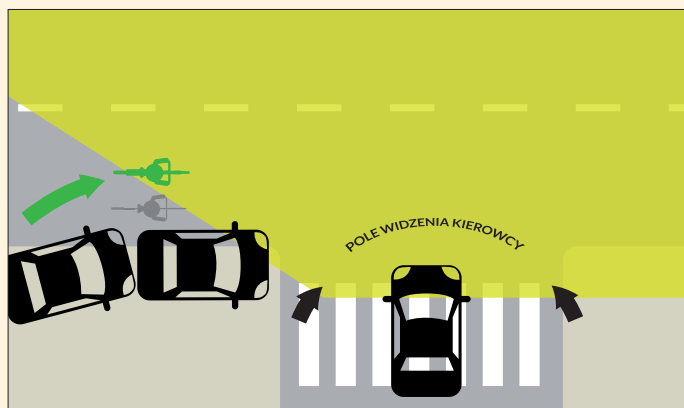
- **Może omijać stojące pojazdy z ich prawej strony,** zachowując odpowiednią odległość. Omijanie z lewej jest dozwolone tylko wtedy, jeśli pojazd nie sygnalizuje zamiaru skrętu w lewo.



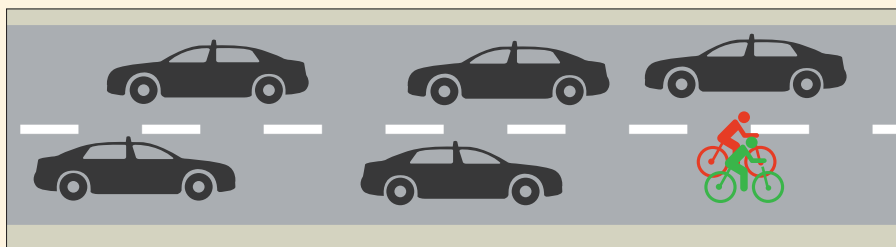
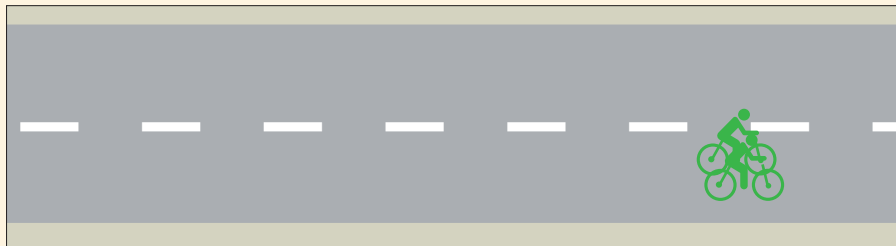
- **Na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim może jechać środkiem pasa ruchu.** W ten sposób uniemożliwia kierowcom wyprzedzanie go w obrębie tego pasa i zajeżdżanie drogi, a także jest lepiej widoczny na jezdni.

UWAGA: ten przepis obowiązuje wyłącznie, jeśli z pasa ruchu można opuścić skrzyżowanie w więcej niż jednym kierunku (np. na rondzie). W pozostałych przypadkach rowerzysta może i powinien jechać ok. 1 m od krawędzi jezdni lub linii dzielącej pasy ruchu.

Nie jesteś widoczny(-a), gdy jedziesz zbyt blisko krawędzi!



• **Może jechać obok innego rowerzysty** (rowerzystów), jeśli nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. W praktyce oznacza to, że jazda obok siebie jest dozwolona, jeśli na drodze nie ma dużego ruchu lub jeśli występuje ograniczenie prędkości do 30 km/godz. lub mniej.



UWAGA: przepis istnieje dopiero od 2011 r., jeśli trafisz na policjanta, który go nie zna – odmów przyjęcia mandatu.

• **Nie musi mieć włączonego oświetlenia w ciągu dnia.** Nakaz korzystania ze świateł stanowiących obowiązkowe wyposażenie roweru (pozycyjnych) dotyczy **jedynie jazdy w nocy i w tunelach**. Nakaz jazdy z włączonymi światłami przez całą dobę dotyczy wyłącznie pojazdów, których obowiązkowe wyposażenie stanowią światła mijania, drogowe lub do jazdy dziennej.

UWAGA: kierowanie rowerem **po spożyciu alkoholu i pod jego wpływem jest zabronione** (podobnie jak pod wpływem „podobnie działających substancji” – narkotyków, a także niektórych leków). Nie ma znaczenia, czy rowerzysta w takim stanie porusza się po jezdni, drodze dla rowerów czy chodniku, stanowiącymi część drogi publicznej. Przepis ten **nie powinien być stosowany poza drogami publicznymi** (np. w parkach, a także na niektórych szlakach i trasach dla rowerów).

Rowerowe rady dla kierowców

Podstawową prawdą na temat bezpieczeństwa rowerzystów jest to, że nie zależy ono wyłącznie od nich samych. Co najmniej w takim samym stopniu zależy ono od prawidłowych zachowań kierowców. Nie wszystko możesz przewidzieć i nie przed każdą sytuacją jesteś w stanie się zabezpieczyć.

Noga z gazu

Najważniejszym grzechem polskich kierowców jest jazda z nadmierną prędkością. Średnia prędkość samochodu jadącego przez polskie miejscowości (wg danych MSWiA) wynosi 76 km/h, podczas gdy na obszarze zabudowanym dozwolona jest jazda z szybkością nie większą niż 50 km/h! Jeżeli udało by się zmniejszyć prędkość samochodów o 5 procent, to liczba wypadków z udziałem rowerzystów spadłaby o 10 procent, a liczba wypadków śmiertelnych o 20 procent. Stosowanie się do ograniczeń prędkości spowodowałoby, że jazda rowerem po ulicach stałaby się bezpieczna.

Uważaj

Kiedy sam zostaniesz kierowcą, nigdy nie zapominaj o tym, że samochód to niebezpieczne narzędzie. Może on kogoś zabić lub okaleczyć. Ulica w mieście jest zaś przestrzenią, na której zawsze może pojawić się rowerzysta albo pieszy. Ten, kto jest większy, powoduje większe zagrożenie, powinien więc uważać bardziej. Pamiętaj też, żeby nie zajeżdzać rowerzystom drogi, przy wyprzedzaniu zachować odpowiedni odstęp, aby ich nie straszyć i nie dociskać do krawężnika oraz nie wymuszać pierwszeństwa, zwłaszcza na przejazdach rowerowych wzdłuż ulic, gdzie przebiegają ścieżki rowerowe. Rowerzyści to równoprawni uczestnicy ruchu.



Reaguj na ignorancję!

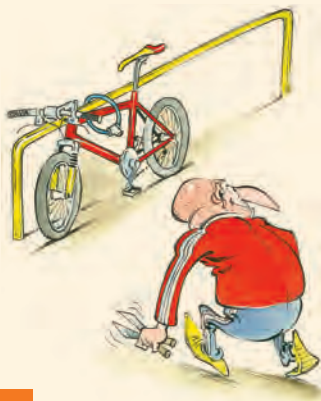
Nie powstrzymuj się od zwracania uwagi tym, którzy powyższych zasad nie przestrzegają. Obojętność na brawurę kierowców także Ciebie obarcza odpowiedzialnością. Jaka byłaby Twoja reakcja, gdyby ktoś na ulicy wymachiwał odbezpieczoną bronią albo strzelał sobie w miśnie dla zabawy? Gdy ktoś z Twoich bliskich, ojciec, kuzynka czy starszy brat jeździ jak szaleni i popisuje się prędkością, jest to dla innych ludzi niemal równie niebezpieczne. Obie sytuacje różni tylko stopień powszechnej akceptacji. Żeby polskie drogi przestały być najniebezpieczniejszymi w Europie, trzeba jak najprędzej taki stan rzeczy zmienić. Szybka jazda samochodem po mieście to skrajna nieodpowiedzialność, a akceptacja brawury (z jaką wciąż mamy w Polsce do czynienia) jest niczym innym, jak wyrazem zacofania kulturowego.

Jak zabezpieczyć rower przed kradzieżą?

Rower należy do przedmiotów, które są dość często narażone na kradzież. O złodziejach rowerów i okradzionych cyklistach nakręcono już niejeden film. Przedstawimy tu zatem tylko kilka porad, do których warto się zastosować, aby zmniejszyć do minimum możliwość utraty dwukołowego pojazdu.

Czym przypiąć rower?

Solidne zapięcie kosztuje mniej od najtańszego roweru. Nie oszczędzaj zbyttno podczas zakupu zapieć rowerowych – cena zazwyczaj jest proporcjonalna do jakości oferowanego produktu. Nie ma jednak zabezpieczenia, którego nie dałoby się sforsować. W Holandii, gdzie rocznie ginie ponad 800 tysięcy bicykli, istnieje teoria mówiąca, że Twój rower jest o tyle bezpieczny, o ile łatwiejszy do ukradzenia jest rower stojący obok. Jeśli zatem chcesz naprawdę dobrze zabezpieczyć swój pojazd, używaj więcej niż jednego (dobrego) zapiecia – to powinno zniechęcić złodzieja.



Co polecamy?

U-lock, czyli kłódka szklowa

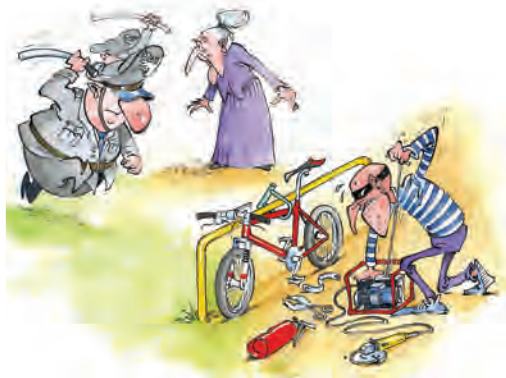
To najprawdopodobniej najlepsze zabezpieczenie roweru. Nie można go przeciąć nożycami, a próba przepiłowania brzeszczotem może trwać nawet kilkadziesiąt minut i raczej nie przejdzie bez echa. Kupując u-locka, należy pamiętać o jego wadze (ponad kilogram), dobrać model stosownie do potrzeb (te z długimi pałkami są wygodniejsze, ale i nieco cięższe). Warto wybierać raczej modele firm o ugruntowanej na rynku pozycji (np. Kryptonite, Abus, Trellock, Magnum czy Trek) oraz liczyć się z wydatkiem rzędu co najmniej 80 zł. W tym przypadku jakość wykonania, a zwłaszcza wykorzystanego surowca, robi kolosalną różnicę. Podczas naszych testów, nawet średniej klasy u-locki wypadły lepiej niż droższe linki. Zdecydowanie polecamy!



Łańcuch i kłódka

Zwykły łańcuch z niehartowanej stali, jaki można kupić „z metra” w sklepie metalowym, to żadne zabezpieczenie. Wystarczy przyrzeć się, z jaką łatwością pracownik sklepu rozcina go nożycami. Nie bez powodu niektórzy nazywają takie zapiecia „bizuterią”. Całkowicie inne właściwości mają specjalistyczne łańcuchy wykonane z wysokiej jakości hartowanej stali stopowej. Wraz z odpowiedniej klasy kłódką, stanowią jedno z najpewniejszych zabezpieczeń, a ze względu na długość dają większe możliwości przypinania roweru niż u-locki. Niestety ich poważną wadą jest duży ciężar, który sprawia, że częściej są stosowane przez motocyklistów niż przez rowerzystów.





Czy naprawdę potrzebujesz drogiego roweru?

Zanim zaczniesz myśleć o sposobach zabezpieczenia swych dwóch kółek, zastanów się, czy „wypasiony” góral jest Ci rzeczywiście niezbędny, aby dojechać do szkoły czy sklepu. Do codziennej jazdy po mieście najczęściej w zupełności wystarczy nawet zwykła, używana „koza”. Po pierwsze, szansa, że taki rower zostanie ukradziony, jest o wiele mniejsza; po drugie, łatwiej przeboleć ewentualną stratę. Oczywiście ważne jest, by nasz bocykl był sprawny i miał wszystko, czego potrzeba, jednak z roweru, który strach zostawić choćby na pięć minut, niewielki jest na co dzień pożytek.

Framelock, czyli blokada tylnego koła

Framelock to przymocowana na stałe do ramy roweru kłódka w kształcie podkowy, która blokuje tylne koło. W Holandii czy Danii jest on nieodzownym elementem każdego roweru miejskiego. Sprawdza się doskonale, gdy na krótką chwilę potrzebujemy zostawić unieruchomiony rower (i gdy mamy pewność, że nikt w tym czasie nie odejdzie z nim pod pachą) oraz przede wszystkim jako drugie zapięcie. Blokady w solidnej obudowie (najczęściej firmy Basta, AXA, Abus albo Trelock) to dla złodzieja twardy orzech do zgryzienia. Zdecydowanie polecamy!



Co odradzamy?

Stalowe linki

Nie sprawdzaj na swoim rowerze działania stalowych linek, nawet tych grubych – dają wyłącznie iluzję zabezpieczenia. Linkę taką złodziej przecina nożycami do blachy szybciej, niż Ty otwierasz kluczykiem. Jeśli przy zakupie roweru sprzedawca zechce obdarować Cię takim bonusem, stanowczo podziękuj i poproś o jakieś inne akcesoria (pompkę, lampkę diodową czy nawet dzwonek). No, chyba że planujesz w niedługim czasie ponownie spotkać się ze sprzedawcą podczas zakupu kolejnego roweru. Podsumowując: zdecydowanie nie polecamy.



Linka w pancerzu, czyli kielbasa, tasiemiec albo dread

Linka w przegubowym pancerzu jest lepszym rozwiązaniem niż zwykła. Otoczony plastikiem pancerz utrudnia do niej dostęp, co sprawia, że kradzież staje się nieco bardziej kłopotliwa. Długie i elastyczne „dready” pozwalają przypiąć się w miejscach, w których u-lock nie dałby rady. Jednak należy pamiętać, że nawet „kielbasy” z górnej półki nie stanowią pewnego zabezpieczenia. Te tańsze natomiast są równie liche, co zwykłe linki stalowe. Opancerzone linki są też czasami niezbyt wygodne w transporcie ze względu na wielkość i wagę. Podsumowując: jako jedyne zapięcie raczej nie polecamy (w zbliżonej cenie można kupić u-locka).



Rowerownie

Najlepszym miejscem postoju roweru w mieście są strzeżone parkingi i przechowalnie, w których kontrolę nad pojazdami sprawują wyznaczone do tego osoby. Niestety, na razie jest to rozwiązanie spotykane rzadko, choć nie ma wątpliwości, że zorganizowanie takich przechowalni w szkołach i na uczelniach znacznie powiększyłoby grono osób na co dzień korzystających z roweru.



Przypinanie

Solidne zapięcie rowerowe zadziała tylko wówczas, gdy przypniesz je do czegoś co najmniej równie trwałego. Niestety stojaków rowerowych jest w polskich miastach wciąż za mało, a w dodatku większość z nich to tzw. wyrwikółka niespełniające swojego zadania (o dobrych i złych stojakach informację znajdziesz w rozdziale: „Czego potrzebuje rowerzysta w mieście?”). Aby bezpiecznie zaparkować dwukołowy pojazd, trzeba przypiąć do jakiejś solidnej konstrukcji (dobrego stojaka, bariery, słupka itp.) zarówno ramę roweru, jak i przednie koło. Tyłne koło zazwyczaj trudniej ukraść, ale jeżeli jest montowane na szybkozłazkowej, to najlepiej spiąć je dodatkowym zapięciem z ramą (problem ten świetnie rozwiązuje wspomniany framelock). Absolutnie nie zapinaj roweru tam, gdzie może on komuś przeszkadzać albo utrudniać życie pieszym – do bram, poręczy, na schodach, w wąskich przejściach czy przy podjazdach dla wózków. Nie przypinaj się również do tymczasowo ustawionych na ulicy reklam.



Przestrzeń publiczna

Odpowiednio zapięty rower możesz spokojnie zostawić na wiele godzin na ulicy przed domem, a jeśli nie ma dużej wartości, a okolica jest spokojna (małe jest ryzyko wandalizmu), możesz zostawić go nawet na noc. Do parkowania wybieraj miejsca często uczęszczane, a po zmierzchu dobrze oświetlone. Pozostawienie roweru „na widoku” bardzo utrudnia złodziejowi pracę nad sforsowaniem Twojego zapięcia. Musisz oczywiście pamiętać, że rowery nie giną tylko „w całości” – często znikają z nich łatwe do demontażu części, takie jak koła, siodełka (na szybkozłacza) albo pozostawione lampki i liczniki. Lepiej zabierać je zawsze ze sobą.



Co jeszcze można zrobić dla bezpieczeństwa?



Zgłoszenie kradzieży i znakowanie

Jeśli ukradną Ci rower, istnieje wciąż szansa, że go odzyskasz. Warunkiem koniecznym jest jednak zgłoszenie tego na policji. Gdy poszkodowani nie zgłaszają kradzieży, sami pozbawiają się szansy odzyskania straconego pojazdu, a policja ma zafalszowane statyki dotyczące zjawiska. Żeby zwiększyć szanse, że rower do Ciebie wróci, policja musi mieć możliwość jego identyfikacji. Wbrew pozorom, w magazynach policyjnych znajduje się całkiem sporo przechwyconego od złodziei sprzętu, który nigdy nie trafia z powrotem do właścicieli. Dlatego, jeżeli Twój rower posiada wybity numer, zapisz go sobie koniecznie. Warto też zawczasu na policji oznakować swój jednoślad, aby znalazł się w policyjnej bazie danych. Dobrze jest również zamieścić informację o zaistniałym incydencie na forach internetowych. Nawet jeśli nie uzyska się żadnej cennej informacji na temat swojego skradzionego roweru, można podzielić się z innymi wiadomością o tym, gdzie należy uważać na złodzieja.

Ubezpieczenie

Ostatnimi czasy coraz więcej firm ubezpieczeniowych proponuje polisy dla rowerzystów, chroniące ich przed skutkami nie tylko wypadków, ale i kradzieży roweru. W Holandii, znanej z dużej liczby zarówno użytkowników rowerów, jak i przypadków przywłaszczenia tych pojazdów, ubezpieczenia takie są bardzo popularne. Jeśli posiada się bardzo cenny rower, być może należy się nad tym rozwiązaniem zastanowić.

Rady spoza kodeksu

Jak się ubrać?

Codzienne użytkowanie roweru nie wymaga od Ciebie żadnego specjalnego stroju. Zwłaszcza jeżeli jest to rower miejski albo trekkingowy, gdzie pozycja jest wyprostowana. W krajach „rowerowych” normalnym widokiem są osoby na rowerach ubrane elegancko i modnie (w sukienkach, garniturach, a nawet w krótkich spódnicach i szpilkach). Odpowiedniego stroju wymagają jedynie rowery przeznaczone do uprawiania sportu, gdzie pozycja jest mocno pochylona – górna część garderoby musi być dłuższa, abyśmy mieli zakryte plecy. Wszelkie obciste, oddychające stroje przeznaczone specjalnie na rower dadzą nam oczywiście dodatkowy komfort, ale tak naprawdę mają sens tylko wtedy, gdy chcemy pokonywać dłuższe dystanse szybkim tempem. Wbrew obiegowym opiniom, rowerzysta, którego organizm przywyknie do codziennego wysiłku, nie będzie się nadmiernie pocił i nie będzie musiał po każdej jeździe brać prysznica. Ważne jest tylko, aby nie ubierać się zbyt ciepło (pedałując, człowiek szybko się rozgrzewa, więc nie marźnie), ale za to nieprzewiewnie (żeby zimne powietrze nas nie wychłodziło). Należy natomiast dobrze zabezpieczyć głowę, która najbardziej narażona jest na działanie wiatru; pozwoli to uniknąć przeziębienia zatok albo uszu.

Kask

Trudno nie zgodzić się z twierdzeniem, że warto używać kasku rowerowego. Kask, kiedy jest solidny, dobrze dobrany i prawidłowo założony (tylko wtedy ma sens!), zabezpiecza dodatkowo czaszkę przed uderzeniem o twardą krawędź podczas upadku. Kiedy wybieramy się na wycieczkę w teren, np. w góry czy do lasu, powinien on być wręcz obowiązkowym wyposażeniem. Natomiast nigdy nie można zapominać, że na jezdni, przy ewentualnym zderzeniu z samochodem, kask pomoże nam tylko w niewielkim stopniu. Co ciekawe, według danych statystycznych, rowerzyści w kaskach ulegają wypadkom częściej. Jest tak prawdopodobnie dlatego, że kask daje złudne poczucie bezpieczeństwa i prowokuje do bardziej ryzykownej jazdy. W krajach o największym ruchu rowerowym do codziennej jazdy kasków praktycznie się nie używa. Ostateczny wybór należy oczywiście do Ciebie.



Rękawiczki

Podczas nawet nie-
zbyt groźnych wy-
wrotek, zbawienną
rolę odegrać mogą
rękawiczki kolarskie,
które zabezpieczają
skórę dłoni przed
otarciem. Rękawicz-
ki pomagają także
sterować rowerem,
kiedy mamy spocne
dłonie – dzięki
nim kierownica nie
wyśliznie nam się
z rąk na wybojach.



Opaski odblaskowe

W trakcie jazdy rowerem najbardziej narażoną na uszkodzenie elementem garderoby są spodnie, a konkretnie dolna część prawej nogawki. Może się ona wkręcić w łańcuch albo po prostu pobrudzić smarem. Starym sposobem jest spinanie nogawki klipssem, tak żeby nie ocierała się o łańcuch. Nowszą metodą jest zaś zakładanie wokół kostki opaski odblaskowej. Taką samą opaskę warto również nosi na przegubie lewej ręki – dzięki temu sygnalizacja skrętu w lewo będzie lepiej widoczna.

Jazda w deszczu

Deszcz nie musi być dla nas zmartwieniem, o ile dobrze się przed nim zabezpieczymy. Roweryści peleryna przeciwdeszczowa zakrywająca uda powinna być naszym podstawowym wyposażeniem zarówno wiosną, jak i jesienią, gdy pogoda jest zmienna i często pada deszcz. Czasami



sporym utrapieniem podczas takiej aury są mokre buty. Dlatego tego lepiej wtedy ubierać obuwie mniej sportowe, lecz bardziej odporne na wodę, bądź też zaopatrzyć się w specjalne ortopedyczne ochraniacze na buty, zakrywające nogi ponad kostki. Przy przewożeniu rzeczy podczas deszczu, najlepiej sprawdzają się wodoszczelne sakwy. W czasie opadów jeźdź ostrożnie – wszyscy użytkownicy dróg mają wtedy mocno ograniczoną widoczność: kierowcy muszą patrzeć przez zaparowane szyby i zachlapaną lusterka, piesi zasłaniają się parasolami, a inni rowerzyści spoglądają tylko pod koła, by ominąć kałuże. Ponadto na mokrej nawierzchni trudniej się hamuje, a przy zbyt dużej prędkości na zakrętach łatwo o poślizg.

Zła widoczność

W trudnych warunkach pogodowych (w deszczu, mgłę, wieczorem wśród świateł samochodów) musisz zastosować specjalne środki, żeby było Cię widać na jezdni. Obowiązkowe oświetlenie uzupełnij elementami odblaskowymi na rowerze lub bezpośrednio na sobie. Nie żałuj też jaskrawych części garderoby. Dobrym rozwiązaniem w warunkach słabej widoczności jest kamizelka odblaskowa, która zwraca uwagę kierowców swoim wyrazistym kolorem oraz taśmami odbijającymi światła reflektorów.



Jazda w zimie

Zima to dobry czas nie tylko dla narciarzy, sprzedawców węgla czy niedźwiedzi polarnych, ale również dla rowerzystów. Podobno, gdy brakuje śniegu, nawet Święty Mikołaj podróżuje rowerem, a renifer ma wolne. I Ty spróbuj w zimie wsiąść na rower! Jeżeli się na to zdecydujesz, z pewnością nie będziesz żałować. Bardzo solidnie nasmaruj łańcuch i wszystkie zębatki – ochroni to twój rower przed lodem, śniegiem i solą. Spuść też nieco powietrza z kół, a będą mniej się ślizgać. Gdy odpowiednio się ubierzesz, na pewno nie zmarzniesz. Jeśli nie mamy specjalnej „oddychającej” odzieży, najlepiej ubierać się „na cebulę” – czyli kilka warstw ubrań, które można zdjąć, kiedy zrobi nam się zbyt ciepło – jadąc rowerem, nawet zimą, można się spocić. Koniecznie załóż czapkę (albo opaskę na czoło i uszy), rękawiczki oraz ciepłe i wodoszczelne buty. Wybierz też niezbyt grubą kurtkę – taką, która nie będzie krępowała ruchów. Zaciągając natomiast kaptur na głowę, upewnij się, że nie będzie Ci on przeszkadzał przy oglądaniu się za siebie – pomocna może być tu czapka z daszkiem. Jeżeli masz wrażliwe gardło, warto zakupić specjalną maseczkę osłaniającą twarz przed mrozem i ocieplającą wdychane powietrze. Przygotowawszy się w ten sposób, możesz spokojnie ruszać na spotkanie z zimową aurą. Pamiętaj jednak – na śniegu i lodzie zakręty trzeba brać znacznie łagodniej, mocno zwalniając. Nie zapomnij też o oświetleniu – zimą szybko robi się ciemno.



Na drogach rowerowych

Choć drogi rowerowe wybudowano specjalnie dla Ciebie, nie możesz sobie na nich pozwolić na bez troskę. Panują tu takie same zasady ruchu, jak na jezdni. Musisz ich bezwzględnie przestrzegać, aby uniknąć niebezpiecznego zderzenia z innym rowerzystą, zwłaszcza że tych jest coraz więcej. Dlatego nie zapominaj o sygnalizowaniu ręką skrętów, nie jedź pod prąd i uważaj na przeszkody.

Droga rowerowa to nie parking

Niestety, właścicielom samochodów często trzeba o tym przypominać.auta pozostawione na drogach dla rowerów nie tylko utrudniają jazdę rowerzystom, ale także niszczą nawierzchnię. Ścieżki rowerowe nie są przystosowane do tak dużych obciążeń. W takich sytuacjach warto więc interweniować, na przykład dzwoniąc do Straży Miejskiej – numer 986.

Rolkarze na drodze rowerowej

Nie należy się dziwić ich obecności – muszą przecież gdzieś jeździć, poza tym nie są raczej kłopotliwi.

Skutery i motorowery

Na drogach rowerowych nie są z kolei mile widziani kierowcy pojazdów spalinowych. Nie dość, że zatruwają one powietrze i hałasują, to dodatkowo stanowią poważne zagrożenie dla rowerzystów.

Mali pasażerowie

Zachowaj ostrożność, przejeżdżając obok rowerzystów przewożących swoje pociechy w fotelikach albo przyczepkach. Ich rowery są mniej zwrotne, a pasażerowie bardzo delikatni. Nie próbuj też przewozić dzieci bez koniecznych zabezpieczeń. Podróż malucha na ramie, kierownicy czy bagażniku może skończyć się tragicznie.

Młodzi rowerzyści

Wprawdzie do tego celu powinien raczej służyć chodnik, ścieżka rowerowa bywa miejscem nauki jazdy na rowerze. Uważajmy więc na rowerki z bocznymi kółkami lub kijkami.



Z czego składa się rower?



1 Koła i opony

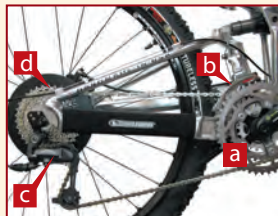
W rowerze, na co w wielu językach jego nazwa wskazuje (ang. *bicycle*, niem. *fahrrad*), koła są najważniejsze. Mogą mieć one różną średnicę. Do szybkiej jazdy wybiera się rower z większymi kołami, gdy jednak zależy Ci, żeby jednośląd był zwrotny i poręczny w transporcie, lepiej wybrać koła mniejsze. Koła rowerów górskich mają zazwyczaj 26 cali, a trekkingowych i miejskich – 28. Opony rowerowe mogą mieć także różną szerokość. Węższe i gładze pozwalają jeździć szybciej, szersze są z kolei nieodzowne na wyboistej drodze i grząskim gruncie. Do jazdy po terenie, gdzie łatwo o przebicie (czyli głównie w mieście), przewidziano opony ze specjalnie pogrubionym bieżnikiem, tzw. protektorem. Chroni on dętkę nawet w przypadku najechania na pinezkę czy rozbite szkło. Wewnątrz opony znajduje się dętka. Jeśli mamy „flaka”, zazwyczaj oznacza to, że jest ona dziurawa bądź też była długo nieużywana. Wtedy chwytamy za pompkę.

Żeby jednak móc napompować koło, musimy wiedzieć, jaki dętka ma wentyl – do wyboru mamy trzy rodzaje. Najbardziej rozpowszechniony (Dunlop) pasuje praktycznie do wszystkich pompek. Oponę z wentylem samochodowym (Schradera) bez trudu napompujemy na stacji benzynowej przy użyciu kompresora. Niemniej, większość pompek posiada wymienne końcówki pasujące do tego rodzaju wentyla. Wentyl typu Presta (z odkręcaną „główką”) najczęściej spotyka się w kolarówkach. Pasują do niego tylko niektóre pompki. Rozwiązaniem problemu wielu rodzajów wentyli są tzw. przejściówki, czyli małe nakrętki o różnych średnicach.

Paski odblaskowe

Niektóre opony posiadają specjalny pasek odblaskowy, który zwiększa bezpieczeństwo po zmroku – dzięki nim rower z boku jest lepiej widoczny.

2 Układ napędowy



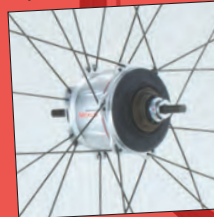
a Mechanizm korbowy składa się z korby, do której przymocowuje się pedały, oraz zębatek o różnej liczbie zębów (najczęściej od 22 do 48). Im większa zębatka, tym większą prędkość można osiągnąć. Korbę mocuje się do suportu, czyli osi łożysk.

Przerzutki (przednia **b** i tylna **c**), czyli rowerowe biegi, pozwalają regulować zarówno prędkość roweru, jak i wysiłek napędzającego go człowieka. Przerzutki zewnętrzne przesuwają łańcuch pomiędzy poszczególnymi zębatkami korby (z przodu) i wielotrybu (z tyłu). Ich regulację można przeprowadzić samodzielnie, choć bezpieczniej powierzyć je mechanikowi w warsztacie.

Przy tylnej osi roweru zamocowany jest **wielotryb d** (wolnobiegi lub kasety). Wchodzące w jego skład koła zębate liczą od 11 do 36 zębów. Najmniejszych z nich używa się do szybszej jazdy, największych do wolnej – pod górę lub po trudnej nawierzchni. Wewnątrz wielotrybu znajduje się wolnobiegi, dzięki któremu podczas jazdy bez pedałowania pedały nie obracają się, a nawet można kręcić nimi do tyłu.

Linny napęd

O ile przerzutki zewnętrzne stosuje się przede wszystkim do uprawiania sportu i rekreacji, to na miasto lepszym rozwiązaniem są rowery wyposażone w piastę planetarną, czyli – mówiąc po ludzku – z przerzutkami wewnętrznymi w tylnej piaście. Choć są one dość ciężkie, to w stosunku do zewnętrznych mają wiele zalet: nie wymagają częstej konserwacji, powodują znacznie wolniejsze zużywanie się łańcucha, pozwalają zmieniać biegi także w trakcie postoju i są bardzo odporne na trudne warunki pogodowe. Z roku na rok stają się coraz doskonalsze, lżejsze i bardziej popularne.



3 Pedałы rowerowe

Pedały rowerowe mogą być metalowe (wytwardsze) lub plastikowe (tańsze). Jeśli jeździmy w dłuższe trasy poza miasto, do pedałóv przypiąć można noski, dzięki którym noga jest ściślej umocowana. Najbardziej efektywnie siłę swoich nóg wykorzystać można, używając pedałóv, do których wpina się specjalne buty (najpopularniejszy z tego typu systemóv to SPD). Umożliwia to wykorzystanie pracy wykonywanej zarówno podczas naciskania na pedał, jak i w trakcie podnoszenia go do góry.

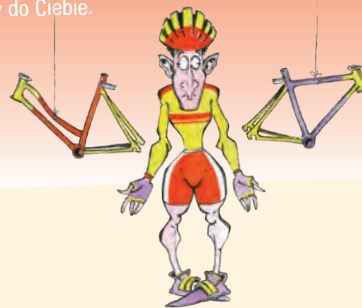


4 Rama

Rama to szkielet roweru – na niej są osadzone wszystkie elementy. Wykonuje się ją z różnych materiałów: stali, aluminium lub włókien węglowych. Ramy stalowe mają większą masę od aluminium i lepiej tłumią drgania. Aluminium jest lekkie i sztywne, choć miewa krótszą żywotność (nie dotyczy to nowszych modeli). Niektóre nowoczesne ramy są zaopatrzone w amortyzację tylnego koła.

Rama męska czy damka?

W tym wyborze nie należy się sugerować płcią, a raczej upodobaniami i wygodą. Dziś panie rzadziej jeżdżą w spódnicach, więc opuszczona rama nie jest aż tak konieczna. Damka jednakże pozwala łatwiej dosiadać rowerowi i z niego zsiadać; można też łatwo zsunąć się z siodelka, czekając na światłach. Z kolei rama męska jest zazwyczaj sztywniejsza, a więc powoduje mniejsze opory jazdy (odkształcenia giętkiej ramy pochłaniają część energii pedalowania). Wybór należy do Ciebie.



4

6

5 Widelki

Widelki to część, do której mocowane jest przednie koło. Ostatnie widelki często wyposażone są w amortyzatory **a**.

Dzięki nim wyboiste trasy są mniej uciążliwe, krawężniki łatwiejsze do pokonania, a dętki mniej narażone na przedziurawienie. Klasyczne widelki **b** są za to znacznie lżejsze i rzadziej się psują. Zasadniczo amortyzatory przydatne są do jazdy w terenie, chociaż ze względu na fatalną jakość naszych ścieżek rowerowych, sens może mieć używanie ich również w mieście.



1

6 Hamulce

Najprostszy w użyciu jest hamulec nożny (zwany też torpedem lub kontrą). Nie można go jednak zastosować w rowerach z przerzutkami zewnętrznymi. Stosuje się więc różnego typu hamulce szczękowe, np. V-brake czy cantilever, choć ostatnio coraz częściej spotyka się bardziej niezawodne, lecz cięższe hamulce tarczowe (takie same jak w samochodach). W rowerze miejskim najlepszym wyborem będą wspomniane torpeda lub nieco droższe hamulce bębnowe lub rolkowe. Jedne i drugie są obudowane, a przez to niezawodne nawet w czasie deszczu i przez długi czas nie wymagają konserwacji.



9 Błotniki

Nie używają ich oczywiście wyczynowcy, ograniczający do minimum ciężar swojego roweru, jeśli jednak jeździsz na co dzień po mieście, warto mieć pełne błotniki – jazda bez nich po mokrej jezdni lub błocie źle się skończy dla Twojej garderoby. Dodatkową ochronę przed kałużami zapewni nam tzw. chłapacz montowany na przednim błotniku.

10 Osłona łańcucha

Chroni prawą nogawkę i sznurówki przed wkręceniem w łańcuch i zabrudzeniem smarem. To niezbędny dodatek nie tylko dla pedantów. Niektóre rowery miejskie (zwłaszcza „holendry”) posiadają pełną osłonę łańcucha, dzięki której jest on chroniony od zabrudzeń i nie trzeba go zbyt często smarować.

7 Kierownica

Kierownica – wiadomo – pozwala sterować rowerem. W zależności od przeznaczenia jednoślada, stosuje się kierownice o różnych kształtach. Prostą spotkać można w rowerach górskich, lekko wygiętą – w trekkingowych, silnie wygiętą (tzw. jaskółkę) – w rowerach miejskich, a pozwalającego przyjąć aerodynamiczną pozycję „baranka” – w rowerach szosowych. Do jazdy po mieście najlepiej nadaje się wysoko podniesiona kierownica typu „jaskółka”. Umożliwi Ci ona zachowanie wygodnej, wyprostowanej pozycji, dzięki czemu będziesz mieć lepszą widoczność we wszystkich kierunkach, inni zaś będą lepiej widzieć Ciebie. Kierownicę mocuje się do ramy i widełek za pomocą wspornika oraz sterów. W niektórych rowerach za pomocą wspornika można regulować nachylenie kierownicy, co pozwala przyjąć najwygodniejszą pozycję podczas jazdy.

8 Siodło

Do jazdy sportowej, gdy jesteśmy mocno pochyleni, używamy siodła wąskiego. Czym bardziej wyprostowaną mamy pozycję, tym większy ciężar spoczywa na siodle i tym powinno być ono szersze. Rowery miejskie mają siodła miękkie, często żelowe, amortyzowane sprężynami lub elastomerem. Dobór siodła odpowiedniego do pozycji na rowerze zabezpieczy twoje cztery litery przed odciskami (gdy jest za wąskie) i lub obtarciami (gdy za szerokie). Pamiętaj też, żeby umieścić siodło na odpowiedniej wysokości. Pedałowanie ze zbyt zgiętymi nogami będzie uciążliwe i może zniszczyć Ci kolana.



11 Dzwonek

Dzwonek to obowiązkowe wyposażenie roweru! Bez niego trudno dać do zrozumienia innym, że coś na drodze dzieje się nie tak, jak powinno. Często dzwonek da się usłyszeć nawet ze środka samochodu, więc warto go stosować profilaktycznie, gdy podejrzewamy, że kierowca może nas nie zauważyć. Podczas przejazdów, demonstracji i innych imprez rowerowych dzwonek pozwala nam manifestować radość lub niezadowolenie. Jego dźwięk to znak rozpoznawczy rowerzystów i rowerzystek na całym świecie.

13 Oświetlenie

Im rower jest lepiej widoczny, tym dla nas bezpieczniej. Obowiązkowo każdy rower powinien być wyposażony w oświetlenie przednie (białe) i tylne (czerwone). Najczęściej są to żarówki zasilane dynamem lub energooszczędne lampki diodowe. Niestety klasyczne dynamo często przestaje działać podczas deszczu, a także sprawia, że ciężiej się jeździ. Bardzo dobrym wynalazkiem jest dynamo w przedniej piaście – pracuje cały czas, bez względu na pogodę, praktycznie nie stawia też dodatkowego oporu. Jest to niestety sporo droższy typ prądnicy. Zasadniczo jednak nie warto oszczędzać na oświetleniu – zadbaj o to, żeby było one możliwie efektywne i wyraźnie widoczne z dużej odległości. Montowanie najtańszych bubli mija się z celem. Pamiętaj, żeby systematycznie sprawdzać stan baterii i akumulatorów w lampce rowerowej, a gdy się wyczerpią, nigdy nie wyrzucaj ich do śmieci! Znajdują się w nich bardzo niebezpieczne związki! Baterie wyrzucaj tylko do specjalnych pojemników albo zwracaj w sklepach ze sprzętem elektronicznym.



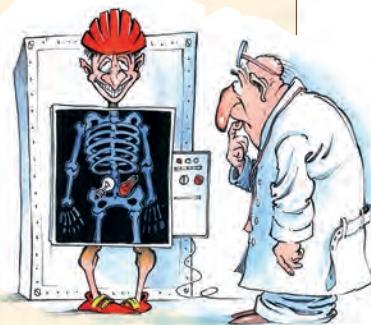
12 Bagażnik

Bagażnik najczęściej znajduje się nad tylnym kołem. Jeśli chcemy przewozić większe rzeczy niż np. zdjętą w słoneczny dzień bluzę, to warto na bagażniku zamontować koszyk lub sakwy. Do mocowania bagażu przydatne są też specjalne gumy (tzw. ekspandery). Bardzo wygodne są koszyki mocowane nad przednim kołem. Bagaż w nim przewożony jest cały czas na oku i łatwo można z niego skorzystać. Lepiej jednak wówczas nie próbować jazdy bez trzymanki.



14 Odblaski

Bardzo wskazane są również wszelkie światła odbłaskowe, które działają zawsze. Najlepiej, żeby były widoczne z każdej strony. Stosując duży czerwony odbłask przymocowany do tylnego bagażnika, najlepiej wykorzystasz światło samochodów dla swojej widoczności z tyłu. Bardzo ważną dla bezpieczeństwa widoczność z boku (skąd słabo widać rowerowe lampki) zapewniają natomiast odbłaski umieszczone w sprychach. Często jest to jedyny element, który pozwala dostrzec z boku rower przejeżdżający w ciemnościach. Odblaski niewiele ważą, a dzięki nim będzie Cię widać w reflektorach samochodu już z daleka.



Wybierz odpowiedni rower

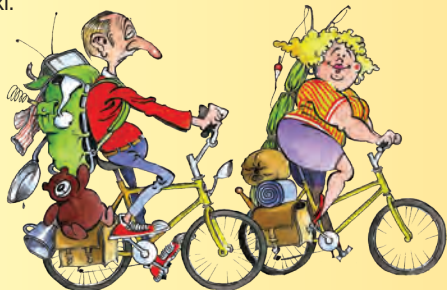
Rower miejski

To najwygodniejszy pojazd do jazdy po mieście, zwłaszcza położonym na płaskim obszarze. Pozycja ciała jest tu wyprostowana, przez co jazda jest stabilniejsza i łatwiej obserwować, co się dzieje wokół. Typowe „mieszczuchy” mają przerzutki planetarne z niewielką liczbą przełożeń (3 – 5), a czasem w ogóle przerutek nie posiadają. Są za to wyposażone w pojemne kosze i bagażniki, pomagające przewozić zakupy albo inne bagaże. Do doskonałości ten typ roweru doprowadzono w Holandii, a charakterystyczne pojazdy pochodzące z tego kraju często nazywa się „holendrami”. Ciekawą nowoczesną odmianą „mieszczucha” jest tzw. urban bike. Dzięki ramie podobnej jak w kolarstwie pozwala on na bardziej pochyloną pozycję i znacznie szybszą jazdę niż klasyczny rower miejski, który najlepiej sprawdza się na krótkich dystansach.



Rower trekkingowy (turystyczny)

Choć to model stworzony z myślą o dłuższych wyprawach, może być stosowany jako rower do wszystkiego. Jego duże koła (28 cali) dobrze sprawdzają się na ulicach miast, jest jednak szybszy od mieszczucha, a niemal równie komfortowy. Można do niego przyczepić sakwy turystyczne. Wadą są przerzutki zewnętrzne, które zdają egzamin na wypadach rekreacyjnych, ale podczas codziennej jazdy po mieście szybko się zużywają. Bardzo zbliżoną odmianą jest coraz popularniejszy rower crossowy, choć przez brak błotników i bagażnika oraz terenowy bieżnik opon na pierwszy rzut oka przypomina on bardziej rower górski.



Rower górski

Wiele osób używa „górala” w mieście, mimo że został on stworzony do czegoś zupełnie innego – do jazdy po trudnym terenie. Co prawda jego grube opony i amortyzatory pomagają pokonywać wyboje i wystające krawężniki, a niska waga ułatwia transport lub wnoszenie po schodach, ale na tym jego zalety się kończą. Pozycja w rowerze górskim nie jest zbyt komfortowa i utrudnia obserwację drogi, grube opony z wystającym bieżnikiem stawiają niepotrzebne opory, przerzutki zewnętrzne są zbyt skomplikowane i szybko się psują podczas codziennej jazdy po mieście. W dodatku wysoka wartość roweru powoduje, że nie można go nigdzie zostawić ze względu na spore ryzyko kradzieży. Tani góral z marketu ma zaś zazwyczaj fatalną jakość. O ile najpopularniejszy z górali, tzw. cross-country, można przystosować do jazdy po mieście, to odmiana downhill zwykle nadaje się wyłącznie wyłącznie do karkołomnych zjazdów po stromych zboczach.

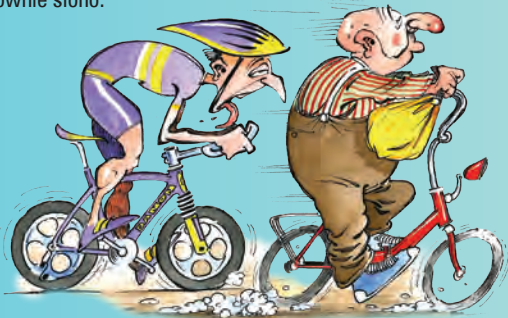
Do niedawna górale miały koła 26-calowe, ale ostatnio coraz większą furorę robią modele z większymi kołami, tzw.

twentyninery (z ang. dwudziestkidziewiątki). Co ciekawe, mają one w istocie koła 28-calowe, tyle że z grubą oponą, która nie zmieściłaby się w widelec normalnego roweru 28-calowego.



Składak

Składak jest zwrotny i niewielki. Jeździ się na nim trochę gorzej niż na zwykłym rowerze, ale za to łatwo jest go przewieźć autobusem, tramwajem czy pociągiem, a także w bagażniku samochodu. Poza tym zmieści się nawet w niewielkim pokoju. Składaki sprzed 30 lat były ciężkie i zazwyczaj nie miały przerutek. Ich współczesne odpowiedniki są lekkie, mają osprzęt podobny do „górali” i kosztują równie srogo.



Kolarzówka i ostre koło

Rower szosowy, zwany też kolarzówką, to najszybszy typ klasycznego roweru. Jest skonstruowany specjalnie do jazdy sportowej po dobrej, równej nawierzchni. W mieście jazda na nim nie będzie zbyt wygodna. Pochylna pozycja na kolarzówce męczy kręgosłup i nie sprzyja obserwacji sytuacji na drodze. W codziennym użytku nadaje się tylko dla tych, którzy ponad komfort jazdy stawiają szybkość podróżowania.

Ekstremalnym typem kolarzówki jest tzw. ostre koło, czyli rower posiadający napęd wyjęty prosto z roweru torowego (bez wolnobiegu) i bardzo wąską kierownicę oraz pozbawiony hamulców. Jazda na takim sprzęcie pozwala na bardzo dobre wykorzystanie energii rowerzysty (nie można przestać pedałować!), ale wymaga specjalnych umiejętności, zwłaszcza podczas hamowania. Ostre koło używane jest zatem głównie przez kochających ryzyko profesjonalnych kurierów rowerowych do szybkiej jazdy po zatłoczonych ulicach.



BMX

BMX jest doskonały dla ludzi poszukujących mocniejszych wrażeń. Rowery te przeznaczone są do wykonywania różnego rodzaju niewiarygodnie efektownych, choć często bardzo niebezpiecznych akrobacji. Za wyjątkiem bardzo krótkich dystansów nie nadają się do jazdy po mieście. Pokrewny do BMX-a jest rower trialowy, przeznaczony do skakania po przeszkodach. Posiada on jednak większe koła (26 cali), brak mu podpórek na stopy przy ośkach kół, ma mocno obniżoną w okolicach siodła ramę, a czasem nawet

w ogóle nie ma siodła. Takie dyscypliny jak dirt, trial czy streeet można uprawiać na specjalnych torach (np. w skateparku) lub też w naturalnym terenie. Próbując swoich sił w jeździe wyczynowej, nie zapomnij zaopatrzyć się w kask i ochraniacze.



Rower poziomy

Na rowerze poziomym podróżuje się w pozycji bardziej leżącej niż siedzącej. Z tego względu rowery poziome są wygodniejsze, a dzięki bardziej aerodynamicznemu kształtowi i lepszemu wykorzystaniu siły mięśni – szybsze niż klasyczne. Mimo to nie zdobyły sobie jak dotąd popularności – być może dlatego, że mają większy promień skrętu, trudniej jest pokonywać na nich krawężniki, a rowerzysta jest gorzej widoczny na drodze, gdyż zasłaniają go samochody.



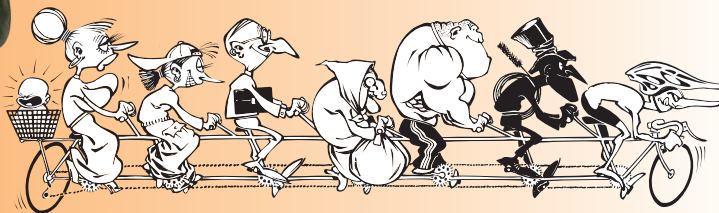
Rower towarowy

Rowery towarowe często przypominają riksze, choć zamiast siedzeń zamontowaną mają pakę, na której można przewieźć nawet pół tony! Rowerów takich używa się nie tylko w krajach Trzeciego Świata, ale i w nowoczesnych fabrykach. W Holandii, Niemczech czy Danii rowery towarowe coraz częściej wykorzystywane są także do przewozu... dzieci. Wystarczy zamontować siedzisko i taki rodzinny pojazd może pomieścić nawet czwórkę maluchów.



Tandem

Tandem, czyli rower wieloosobowy, przed laty był bardzo popularny. Umożliwia on wspólne podróżowanie osobom o zróżnicowanych umiejętnościach i kondycji. Na tego rodzaju rowerach profesjonaliści wspólnym wysiłkiem osiągają rekordowe szybkości. Barierę prędkości 100 km/h przekroczono w 1980 roku właśnie na tandemie.



Riksza

Od czasu jej wynalezienia w drugiej połowie XIX wieku, riksza (najpierw pieszka, później rowerowa), pozwalająca zastąpić zwierzęta pociągowe człowiekiem, stanowiła symbol nierówności społecznych i degradacji pracy ludzkiej. W krajach Trzeciego Świata riksze nadal często zastępują autobusy i taksówki.



Obecnie pojazdy te (zwane też pedicab czy velotaxi) przeżywają renesans także w Europie. Można je spotkać na ulicach wszystkich większych miast – najczęściej na starówkach i w innych miejscach, do których samochody wjeżdżać nie mogą. W Polsce riksze popularność zdobyły podczas okupacji, gdy hitlerowcy skonfiskowali mieszkańcom większość samochodów, a do tych, które pozostawili, i tak nie można było kupić paliwa. Ulice Warszawy i innych polskich miast natychmiast zapelnily się riksami. Uwaga: według polskiego prawa każdy pojazd napędzany siłą mięśni szerszy niż 90 cm, niezależnie od przeznaczenia i konstrukcji, jest riksą, czyli wózkiem rowerowym i nie można nim jeździć po drogach rowerowych.

Jak dbać o rower?

Czystość

Rower, choć jest urządzeniem z reguły wytrzymałym, nie lubi na sobie zbyt dużej ilości wody, kurzu czy błota. Jeśli podczas przejażdżki nasz pojazd się zabrudził, należy go po powrocie wyczyścić, zwłaszcza części układu napędowego (tryby, łańcuch i przerzutki). Do czyszczenia z błota używaj zwykłej szczotki, szmatki lub gąbki nasączonej wodą z mydłem. Pójdzie Ci to sprawniej, jeśli postawisz rower do góry kołami. Absolutnie nie używaj do mycia wody pod ciśnieniem (tzw. „kierszera”), bo wtedy nie dość, że będziesz miał wodę w łożyskach, to możesz nawet usunąć z nich cały smar. Po każdym czyszczeniu rower należy osuszyć i nasmarować.

Smarowanie

Systematyczne smarowanie roweru zapewni jego długą żywotność i sprawne działanie wszystkich mechanizmów. Podstawową i niezmiernie ważną czynnością jest smarowanie linek (hamulców i przerutek) znajdujących się w pancerykach. Robi się to przy użyciu specjalnych smarów płynnych, dostępnych w każdym

sklepie rowerowym, które wpuszczamy po kropli do panceryzka. Nie zabiera to wiele czasu, a dzięki temu oba mechanizmy będą działały lekko i sprawnie.

Konserwacja łańcucha

Łańcuch trzeba także skrupulatnie konserwować – dzięki temu dłużej nam będzie służył. Zapiaszczony smar usuwamy, zanurzając łańcuch w benzynie ekstrakcyjnej, płynie do mycia silników lub ekologicznym rozpuszczalniku na bazie owoców cytrusowych. Po podróży w deszczu natomiast najlepiej spryskać go środkiem wypierającym wodę, np. WD-40, po kilku minutach wytrzeć do sucha szmatką, a następnie nasmarować. Najlepiej do tego celu używać smarów suchych (teflonowych). Smary stałe czy olejki się do tego nie nadają. Jeśli masz pełną osłonę łańcucha (spotykaną w „holendrach”), to wystarczy, jak przesmarujesz go raz na kwartał. Do czyszczenia łańcucha i zębatek można użyć starej szczoteczki do zębów. Pamiętaj: w trakcie jazdy po lasach staraj się chronić mechanizmy swojego roweru od zabrudzenia piaskiem – łatwo przykleja się on do nasmarowanych części i trudno go usunąć.

Miejsca, które należy smarować

1. Łańcuch.
2. Tylna przerzutka (tylko sworznie i kółeczka).
3. Suport, za wyjątkiem tzw. kaset.
4. Stery.
5. Sztycy, o ile jest stalowa.
6. Linki w pancerykach.
7. Płowoty hamulców.



Wymiana łańcucha

Podczas jazdy łańcuch stopniowo się zużywa – jego ogniwa wydłużają się. Korzystanie ze zbyt wyciągniętego łańcucha powoduje uszkodzenie zębatek, zarówno przednich, jak i tylnych. Należy więc co pewien czas kontrolować długość łańcucha w serwisie za pomocą specjalnego szablonu i w razie potrzeby wymienić go.

Przeglądy

Dobrym zwyczajem jest co najmniej raz do roku zrobić przegląd roweru. Sprawdzamy wtedy koła (czy nie są zdecentrowane) i stopień zużycia klocków hamulcowych, badamy opory i luzu w piastach lub innych łożyskach, np. steru czy osi suportu. Im szybciej usterka zostanie przez nas zauważona, tym większa jest szansa, że uda się ją usunąć niskim kosztem. Proste remonty można wykonać zwykle samemu, zasięgając np. rady kogoś doświadczonego; bardziej skomplikowane czynności warto natomiast powierzyć profesjonalście w pobliskim, zaufanym warsztacie.



Zakup roweru używanego

Fachowa pomoc

Zakup używanego roweru jest zawsze związany z ryzykiem, ale jest kilka sposobów, żeby je zminimalizować. Najprościej oczywiście kupować rower używany w towarzystwie osoby doświadczonej, która będzie potrafiła ocenić rzeczywistą wartość sprzętu. Jeżeli w naszym otoczeniu jest ktoś taki, powinniśmy poprosić go o pomoc.

Stopień zużycia

Używane rowery mogą się mocno od siebie różnić stopniem zużycia. Jeden może od lat leżeć w garażu lub w piwnicy i być technicznie jak nowy, drugi może mieć za sobą lata intensywnej eksploatacji – tak, że większość podzespołów będzie wymagała natychmiastowej wymiany. Można jednak to stosunkowo łatwo to ocenić, przyglądając się stopniowi wyciągnięcia łańcucha i zużycia zębatek (zużyte zęby mają zupełnie inny kształt niż nowe – wystarczy je porównać). Złym sygnałem są też wszelkie luzy na łożyskach, bo pojawiają się zazwyczaj właśnie wskutek długotrwałej eksploatacji.

Kwota rezerwowa

Kupując rower używany, powinniśmy przewidzieć kwotę rezerwową na wymianę części eksploatacyjnych takich jak klocki hamulcowe, zębaki, łańcuch itp. Najlepiej też od razu wymienić opony i dętki, które, nawet jeśli wyglądają dobrze, mogą być sparciałe. Opony i dętki dobrej jakości uchronią Cię przed zmurą częstego „łapania gumy”. Będziesz też potrzebował pieniędzy na niezbędny serwis, jeśli chcesz uniknąć kłopotów w dalszej eksploatacji.

Jakość i prostota

Wśród używanych rowerów najlepiej jest wybierać pojazdy renomowanych marek – ich podzespoły mają bardzo dobrą jakość i żywotnością przewyższając zwykle nawet nowy sprzęt zakupiony w hipermarkecie. Zarazem jednoślad powinien być najbardziej typowy i raczej prosty – pozwoli to uniknąć sytuacji, w której wymiana jednej oryginalnej części kosztowała będzie kilkakrotnie więcej niż cały używany rower.

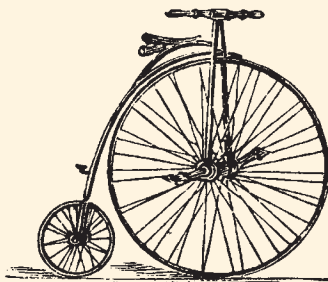
Uwaga na kradzione

Nie kupujmy rowerów, które mogą być kradzione. Podejrzenia powinna wzbudzać sytuacja, kiedy okazja jest nadszpejowanie dobra (rower prawie nowy za grosze) albo sprzedawca nie chce z nami podpisać umowy kupna-sprzedaży lub wystawić żadnego pokwitowania. Osoby handlujące rowerami sprawdzonymi z Europy Zachodniej posiadają legalne firmy i bez problemu wystawiają rachunki oraz udzielają rękąmi (krótkich gwarancji, pozwalających np. zwrócić bicykl, gdy ma jakieś ukryte wady).

Krótką historia genialnego wynalazku

Pomimo skromnego wyglądu i prostej budowy, rower zajmuje poczesne miejsce pośród wielkich wynalazków ludzkości. Choć sama historia tego wehikulu jest pełna nieścisłości, jedno pozostaje pewne: na początku było koło. Pomijając częste i wątpliwe uzurpacje co do pochodzenia protoplasty roweru (w tym także przypisywanego Leonardowi da Vinci), jak i samą istotę pytania, kiedy rower stał się rowerem, możemy śmiało stwierdzić, że bez pana Karla von Drais'a von Sauerbruna świat wyglądałby dziś inaczej. Skonstruowany w 1817 roku przez niemieckiego barona pojazd nazwany Laufmaschine („maszyna biegowa”) poruszał się na zasadzie odpychania od podłoża nogami w pozycji siedzącej. Prototyp roweru stał się w niedługim czasie modną zabawką dandysów i arystokracji.

Kolejnego znacznego kroku w ewolucji roweru dokonał szkocki kowal Kirkpatrick Mac Millan, który w 1840 roku zaopatrzył pojazd von Drais'a w system dźwigni napędzających tylne koło. W następnych latach wiele osób niezależnie od siebie ulepszało Laufmaschine, montując w pojeździe pedały



do osi przedniego koła. Historia wyróżniła tu Francuzów Ernsta i Pierre'a Michaux, którzy spopularyzowali ten system w 1861 roku. Ich pierwszy rower, nazwany vélocipède, ważył wtedy 40 kilo i był jeszcze cały z drewna. Z uwagi na doznania, jakich dostarczała przejażdżka tym pojazdem, zyskał on przydomek boneshaker (czyli „kościotłuk”).

Dążenie do coraz większych prędkości oraz napęd na przednie koło doprowadziły ostatecznie do powstania bicykla. W 1870 roku James Starley zbudował pierwszy model „Ariela” z przednim kołem o średnicy 125 cm, tylnym 35 cm i wazący 24 kilo. Ten typ roweru szybko stał się popularny wśród bogatych mieszczan i przyczynił się do powstania m.in. turystyki rowerowej. Jazda na bicyklu nie należała do łatwych i bezpiecznych. Tzw. lot nad kierownicą był przyczyną około tysiąca zgonów, a dosiadanie bicykla i schodzenie z niego wymagało dużych zdolności ekwilibrystycznych.

Ulepszenia przyszły wraz z wynalezieniem łożyska oraz wprowadzeniem łańcucha i napędu

na tylne koło. Ostatecznie światowy sukces odniósł model „Rover”. W 1884 roku John Kemp Starley (bratanek twórcy bicykla) skonstruował „bezpieczny” rower o równej średnicy kół, który stał się podwaliną dla dzisiejszych rozwiązań.

Rok później ulepszony „Rover” podbił rynki świata, wypierając stare typy pojazdów. Jak łatwo zauważyć, od tego właśnie modelu pochodzi polskie słowo „rower”. Wielkim krokiem ku zwiększeniu popularności roweru było podwyższenie komfortu jazdy dzięki zastosowaniu nadmuchiwanej dętki. Choć już w 1839 roku Goodyear odkrył proces wulkanizacji, trzeba było czekać aż do roku 1888, aby znalazło to zastosowanie w rowerach. Historia opowiada o irlandzkim weterynarzu Johnie Boydzie Dunlopie, którego synek cierpiał na bóle głowy spowodowane jazdą na rowerze do szkoły po wyboistych drogach. Troskliwy ojciec przymocował więc do drewnianej obręczy nadmuchiwaną gumową rurkę, i tak powstała dętka.

Ten i jeszcze parę innych wynalazków-ulepszeń, a także coraz bardziej powszechna dostępność pojazdu sprawiły, że w latach 1870-1910 rower przeżywał swój złoty wiek. W 1887 roku w Utrechcie oddano do użytku cyklistów pierwszą na świecie ścieżkę rowerową. W roku 1900 na potrzeby armii holenderskiej powstał pierwszy rower składany. Zaczęto eksperymentować z tzw. human powered vehicles (czyli pojazdami napędzanymi siłą ludzkich mięśni), dzięki czemu powstały później rowery poziome (ang. recumbents). Uwolnienie mobilności wielkiej rzeszy ludzi miało ogromny wpływ zarówno na gospodarkę, jak i społeczeństwo, przyczyniając się m.in. do emancypacji kobiet.

Nadejście ery tramwajów, a następnie samochodów w latach pięćdziesiątych XX wieku przyczyniło się do zepchnięcia roweru w cień historii i ulic. Na szczęście nie na zawsze. Kryzys paliwowy z 1973 roku, coraz większa zachłanność motoryzacji oraz rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństw zachodnich przyczyniły się do renesansu tych pojazdów i szybkiego rozwoju rynku rowerowego.

Historia roweru obfituje w niezliczoną ilość ulepszeń, patentów i wynalazków, z których tylko niewiele przetrwało próbę czasu. Dzisiejszy rozwój techniki zapewnia ciągle nowe, doskonalsze rozwiązania i dba o wzrost popularności roweru, który będąc niegdyś artykułem luksusowym, stał się dziś przedmiotem codziennego użytku dla milionów ludzi. Jak ktoś kiedyś powiedział: wynalazek roweru jest błogosławieństwem dla ludzkości.

Na podstawie: J.M. Fuchs, W.J. Simons „De fiets van toen en nu”



Holenderskie rowery pod okupacją niemiecką

Chociaż w latach dwudziestych XX wieku rower w Holandii powszechnił się na skalę masową, to w czasach drugiej wojny światowej był już dobrem luksusowym. Gdy okupujący kraj Niemcy zabronili posiadania prywatnych samochodów i motorów, rowery zaczęto wykorzystywać na wszelkie możliwe sposoby. Jednocześnie każdy dbał o swój fiets (czyt. fits), czyli rower, jak nigdy przedtem, ponieważ nowy można było nabyć tylko za specjalnym zezwoleniem, a części zamienne szybko zniknęły z półek sklepowych. Skutkowało to także tym, że podczas okupacji bardzo rzadko dochodziło do kradzieży bicykli. Z jednym wyjątkiem.

W 1942 roku Niemcy zażądali od Holendrów dostarczenia stu tysięcy rowerów. Kiedy okazało się, że w fabrykach i sklepach jest ich za mało, zdecydowano się na skonfiskowanie rowerów zwykłym ludziom. Początkowo za zabrany rower wypłacano skromną rekompensatę, kiedy zaś okazało się, że każdy unika takiego „interesu” jak może, rozpoczęły się grabieże – okupanci zaczęli zabierać bicykle z parkingów, lecz dzięki ostrzeżeniom, wielu Holendrów ukryło swoje jednoślady, np. zakopując je. Wtedy hitlerowcy zaczęli szukać rowerów na imprezach sportowych oraz prowadzić „rowerowe łapanki” na ulicach i w domach. Także damki i tandemy, którymi zrazu gardzono, okazały się dla okupanta wartościowe. Doprowadziło to do огоłocenia kraju z bicykli. Wydarzenia te wywołały w Holendrach, od kołyski przyzwyczajonych do roweru, tak wielką złość, że nawet do dziś, w formie żartu, niektórzy wołają za Niemcami: „Ukradłeś mi rower!”



Dofinansowano ze środków
Narodowego Funduszu Ochrony
Środowiska i Gospodarki Wodnej



Współpraca:



KRAJOWA RADA
Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego

Rowerowa Szkoła

Uczymy jazdy na rowerze, uczymy przez jazdę na rowerze

Poradnik, który trzymasz w ręku, powstał w ramach projektu edukacyjnego Rowerowa Szkoła. Przeznaczony jest dla wszystkich uczniów, którzy zgodnie z prawem mogą się poruszać samodzielnie rowerem (czyli ukończyli 10 lat).

Poradnik zachęca do codziennej jazdy rowerem oraz daje praktyczne podpowiedzi, jak to robić bezpiecznie. Opracowali go praktykujący rowerzyści, którzy swoją wiedzę czerpią z własnego doświadczenia. To go różni od większości podobnych propozycji, które często ograniczają się do teoretycznej nauki przepisów ruchu oraz nadmiernie eksponują niebezpieczeństwo związane z jazdą, zamiast pokazywać, jak mu zaradzić.

Projekt adresowany jest również do nauczycieli zainteresowanych propagowaniem jazdy rowerem oraz do szkół, które chciałyby się stać bardziej przyjazne użytkownikom roweru.

Nasza oferta zawiera:

- prelekcje rowerowe na temat roli roweru w mieście oraz zasad bezpiecznej jazdy,
- pomoce dydaktyczne w postaci niniejszej broszury i filmów instruktażowych,
- bogaty pakiet scenariuszy lekcyjnych o tematyce rowerowej,
- interaktywne narzędzia do dokonania oceny przyjazności szkoły i jej okolicy dla rowerów (audyt) oraz opracowania planu naprawczego,
- możliwość otrzymania certyfikatu szkoły przyjaznej rowerzystom,
- konkurs z atrakcyjnymi nagrodami dla uczniów, nauczycieli i szkół.

Szczegółowe informacje o aktualnych działaniach, możliwości zamówienia prelekcji, terminach konkursów i nagrodach znajdują na portalu:

www.roverowaszkoła.pl