

PODRÓŻE - ROWEREM DO SZKOŁY

Cel ogólny: Ukazanie zalet komunikacji rowerowej i zmotywowanie uczniów do jazdy na rowerze w codziennym życiu.

Cele operacyjne:

- uczeń ocenia wpływ komunikacji na warunki życia mieszkańców
- uczeń projektuje trasę dojazdu z miejsca zamieszkania do szkoły, biblioteki, sklepu, kina
- uczeń potrafi wyjaśnić potrzebę ruchu na świeżym powietrzu
- uczeń planuje kilkugodzinną wycieczkę rowerową w swojej okolicy
- uczeń potrafi wyjaśnić dlaczego rower jest przyjaznym dla ludzi i środowiska środkiem transportu

Czas trwania: 2 godziny lekcyjne oraz praca samodzielna ucznia w domu

Miejsce: sala

Pomoce: papier, mazaki, ołówki, plan miejscowości powielony na ksero w liczbie odpowiadającej licznie uczniów, mapa okolic, przewodnik turystyczny po miejscowości, powielony załącznik nr 3 (1 egzemplarz na 3 osoby)

Przebieg zajęć:

Jeśli jest taka możliwość nauczyciel przyprawdza do klasy rower (lub prosi wcześniej jednego z uczniów by przyjechał na swoim rowerze). Rekwizyt ten powinien uatrakcyjnić zajęcia a przede wszystkim ułatwić ich przeprowadzenie. Jeśli nie będzie roweru postaramy się chociaż przynieść na lekcję dzwonek rowerowy.

Uczniowie siadają w kręgu, prowadzący przedstawia temat zajęć, a następnie prosi by każda osoba po kolei powiedziała jakie są zalety roweru. Zalety nie powinny się powtarzać, więc powinny być sformułowane w precyzyjny sposób, a nie zbyt ogólny sposób. Nie uznajemy odpowiedzi, że rower korzystnie wpływa na zdrowie, ale że rower poprawia kondycję, rower uelastycznia mięśnie, rower pozwala zrzucić zbędne kilogramy, przejażdżki rowerem relaksują, rower wysmukla sylwetkę itp.; nie uznajemy odpowiedzi rower jest przyjazny środowisku lecz rower nie hałasuje, rower nie zanieczyszcza powietrza, rower zajmuje mało miejsca, itp. W przypadku wyczerpania pomysłów warto zasugerować takie aspekty jak nawiązywanie przyjaźni, zabawa, sport, podtrzymywanie więzi rodzinnych, aspekty ekonomiczne itp. Dla uznania poprawnej odpowiedzi możemy zadzwonić dzwoneczkiem, lub w innej wersji dzwonek może być elementem przechodnim, który znajduje się zawsze u osobę posiadającej w danej chwili prawo głosu – uczeń po zaprezentowaniu swojego zdania dzwoni dzwoneczkiem i przekazuje go dalej.

Kiedy runda się zakończy prosimy uczniów by wymienili kiedy korzystają z roweru, do czego służy. Wszystkie odpowiedzi zapisujemy na tablicy lub arkuszu papieru. Wśród odpowiedzi pojawią się zapewne takie jak:

- dojazd do szkoły
- dojazd do pracy
- zakupy
- załatwianie różnych spraw (biblioteka, urząd)
- wycieczka rekreacyjna za miasto
- uprawianie sportu
- praca (rikszarz, kurier rowerowy).

Rozmawiamy przez chwilę na temat tego jak jeździć bezpiecznie, zwracając szczególną uwagę na aspekt wyboru bezpiecznej trasy (ścieżki rowerowej, mało uczęszczanej drogi itp.). Rozdajemy uczniom powielone na ksero plany miejscowości (lub wycinka w przypadku większych miast) i wyjaśniamy zadanie. Uczniowie pracują indywidualnie, na planach zaznaczają miejsce zamieszkania oraz kilka punktów do których jeżdżą lub mogliby dojeżdżać na rowerze (np. szkoła, kino, basen, sklep) i wyznaczają kolorowymi mazakami lub kredkami najbezpieczniejszą wg siebie trasę. Kiedy trasy będą już wyznaczone uczniowie dobierają się w trójki i wymieniają się planami w taki sposób aby uczeń A miał plan ucznia B, uczeń B – ucznia C, a uczeń C ucznia A. Zadaniem uczestników jest teraz dokładnie przeanalizować wybrane i wyznaczone trasy i zaznaczyć ołówkiem ewentualne niebezpieczne z jakiegoś powodu miejsca i ewentualnie zaproponować autorowi alternatywną trasę. Uczniowie w trójkach omawiają jakie sytuacje (lub miejsca) mogą zagrażać rowerzystom, lub jakie kłopoty mogą ich spotkać. Grupy wypisują w punktach te zagrożenia. Następnie prowadzący rozdaje grupom skopiowany załącznik nr 3 i uczniowie w tekście starają się znaleźć rozwiązania na wypisane wcześniej zagrożenia. Grupy kolejno omawiają jedno zagrożenie i jego rozwiązanie, tak długo aż wszystkie kłopoty i niebezpieczeństwa czyhające na rowerzystę zostały omówione na forum klasy.

Na zakończenie zajęć prosimy aby uczniowie dokończyli zdanie: „Jeżdżę na rowerze, bo...”

Rozwinięcie zajęć – praca domowa lub dla chętnych.

Uczniowie w grupach lub indywidualnie planują kilkugodzinną wycieczkę rowerową w swojej okolicy. Plan powinien obejmować takie elementy jak: start, meta, kolejne odcinki trasy, ciekawe miejsca do obejrzenia, zwiedzenia na drodze, miejsca odpoczynku, planowany czas przejazdu kolejnych odcinków oraz mapa.

Załącznik nr 1

„Dlaczego rower”, Marcin Hyla - Miasta dla rowerów, www.rowery.org.pl

Gdyby ludzie masowo zaczęli wybierać rower zamiast samochodu, doszłoby do załamania dzisiejszego modelu gospodarczego i społecznego. W kryzysie znalazłyby się fabryki samochodów, przemysł petrochemiczny i usługi motoryzacyjne - podstawowe dziś źródła zanieczyszczeń środowiska. Z drugiej strony karetki pogotowia i tramwaje nie musiałyby przedzierać się przez samochodowe korki na ulicach miast, zniknął smog, zmniejszył się hałas i niebezpieczeństwo wypadków. Kropla draży skałę...

Rower wymaga obsługi, ale mechanik centrujący koło czy naprawiający przerzutkę nie potrzebuje wielu materiałów. Dzięki temu na tej usłudze zarabia człowiek, a nie anonimowy przemysł. Nie powstaje też wiele zanieczyszczeń. Podobnie jest z produkcją roweru. Tymczasem samochody są coraz częściej produkowane przez roboty, a naprawiane przy pomocy kosztownych materiałów i skomplikowanych urządzeń. Po kilkunastu latach samochód - produkt niehumanitarnej technologii, marnotrawiącej nieodnawialne zasoby i energię - trafia na złom. Rower można używać znacznie dłużej. Rama wytrzymuje kilkadziesiąt lat. Recykling roweru jest znacznie prostszy, niż auta. Rowery składają się bowiem wyłącznie ze znormalizowanych części zamiennych.

Rower funkcjonuje w bardzo skromnym łańcuchu obiegu energii i surowców. Jest lekki i trwały, a jako paliwo wykorzystuje odnawialną energię, zawartą w pożywieniu rowerzysty. Przy tym niesłychanie powiększa możliwości człowieka - i to z punktu widzenia gospodarki zasobami za darmo. Do jazdy na rowerze potrzeba cztery razy mniej energii, niż do chodzenia pieszo. Dzięki temu rowerzysta bez zmęczenia może poruszać się cztery razy szybciej niż pieszo. W tym samym czasie może dotrzeć do punktów leżących na szesnastej części większej powierzchni: całe miasto staje dla niego otworem. Nadal potrzebuje przy tym tyle samo przestrzeni, co pieszo i równie niewiele bardzo prostej i taniej infrastruktury.

Zwykły rower może ułatwiać życie na więcej sposobów, niż to się wydaje na pierwszy rzut oka. Używając odpowiedniej peleryny, nie tylko będziemy mogli jeździć bez względu na pogodę, ale wręcz w deszczu zmokniemy mniej, niż pieszo pod parasolem. Jeśli rower wyposażymy w koszyk lub sakwy, to nie będziemy musieli taszczyć ciężkich zakupów. Jeśli wyposażymy go w przyczepę - bez większego wysiłku przewieziemy niewielką lodówkę. Trójkołowa rowerowa riksza to najprostszą, tania ciężarówka, która przewiezie nawet pół tony towaru.

Rower to także urządzenie do ćwiczeń gimnastycznych, ale na dobrą sprawę może też służyć jako mała elektrownia albo napędzać betoniarke, żarna czy dźwig budowlany. Jest równie przydatny w technokratycznej metropolii Zachodu, jak i na zacofanej afrykańskiej wsi. W dodatku - odmiennie niż samochód - można go zapakować do tramwaju albo wziąć pod pachę.

Rower nie tylko daje większą wolność poruszania się. Otwiera człowieka na przyrodę. Inaczej, niż w samochodzie czy autobusie, jadąc rowerem bezpośrednio odczuwamy otaczające nas środowisko: powiew wiosny, upał lata, deszcz na twarzy czy świeży śnieg. Na rowerze w krótkim czasie możemy wynieść się z hałaśliwego i zanieczyszczonego śródmieścia poza miasto, gdzie widać ślady przyrody takiej, jaka była jeszcze kilkadziesiąt lat temu. Wakacyjne wędrówki rowerowe umożliwiają pokonywanie dłuższych odległości, utrzymując nas jednocześnie w historycznej skali ludzkich podróży, całkiem różnej od pozerania kilometrów, proponowanego przez przemysł turystyczny. Po wakacjach rower może być znakomitą ilustracją lekcji fizyki - od maszyn prostych czy zasady zachowania energii do budowy prądnicy.

Dzisiejsze społeczeństwo jest oparte o samochód i związany z nim model rabunkowej gospodarki zasobami. Utopijna społeczność, posługująca się z własnego wyboru rowerem, jest wolna od konieczności zdobywania surowców na utrzymanie sztucznego poziomu życia, odgradzającego nas od natury. Społeczeństwo rowerowe jest lokalne, bo rowerem jest wszędzie blisko. Utopijne społeczeństwo rowerowe nie odrzuca samochodu, tylko masową motoryzację. Daje przy tym możliwość wyboru: rower, taksówki, tramwaje, wypożyczalnie samochodów, pociąg... Ogranicza też rolę i znaczenie anonimowego, scentralizowanego kapitału, bo rowery, inaczej niż auta, mogą powstawać równie dobrze dzięki zaawansowanym technologiom, jak i w najprostszym warsztacie. Takie społeczeństwo jest bardziej sprawiedliwe: rower jest podobnie dostępny dla bogatych, jak i biednych, a także daje samodzielność dzieciom i osobom starszym, a nawet niepełnosprawnym, bo przecież wózki inwalidzkie to także rodzaj roweru.

Dzisiaj społeczeństwo, które wybrało rower, to jeszcze alternatywa. Nawet w społeczeństwach tradycyjnie rowerowych - Danii, Holandii czy Niemczech - wciąż króluje samochód. Tymczasem każdy wybór, którego dokonujemy na wolnym rynku, to w ostatecznym rachunku zgoda na mniejsze lub większe niszczenie przyrody. Dlatego każdy wybór powinien być uważny. Czy rzeczywiście musimy mieszkać tak daleko, że dojazd do pracy umożliwia nam tylko samochód? Czy - mając samochód i używając go - nie stać nas na najprostszy czy używany rower? Czy wynajmując mieszkanie, myślimy o tym, jak będziemy dojeżdżać na uczelnię? Czy nasz styl życia i wymogi stawiane przez społeczeństwo - praca, pozycja zawodowa - rzeczywiście nie pozwalają nam korzystać z roweru zamiast samochodu?

Takie pytania pozwalają zacząć praktykę uważnego życia, albo, jak kto woli - bunt przeciwko systemowi, istniejącemu tylko dzięki naszej powszechnej nieuwadze. Ten system to gospodarka i społeczeństwo konsumpcyjne. System, w którym wybita szyba czy spalona i składowana w atmosferze tona węgla powodują wzrost Produktu Krajowego Brutto, jest chory. System, w którym większość rzeczy kupujemy po to, żeby je za chwilę wyrzucić, jest chory. System, w którym każda kaloria chleba naszego powszedniego wymaga zużycia nawet stu kalorii, aby zasypać ziemię nawozami, zaorać ją, składować ziarno, zakonserwować je chemią, opakować i przewieźć tysiące kilometrów - jest chory. System, w którym wolny rynek przepływu kapitału jest globalną komputerową grą bez wyłącznika - jest chory. Chory - ale porywający i wciągający.

Dlatego czasem może warto zacząć oddalać się na rowerze. Rower nie potrzebuje benzyny. Nie grozi mu inflacja czy wahania na giełdzie. Nie zależy od polityki rządu, upodobań wyborców, swojego czy obcego kapitału i podaży surowców na światowych rynkach. Nawet marchewkowo - gryczane paliwo do niego można wyhodować na własnej działce. Raz wypro-

dukowany, umyka statystykom i po prostu znika w tajemniczej czarnej dziurze niezależnej ekonomii naszych codziennych podróży.

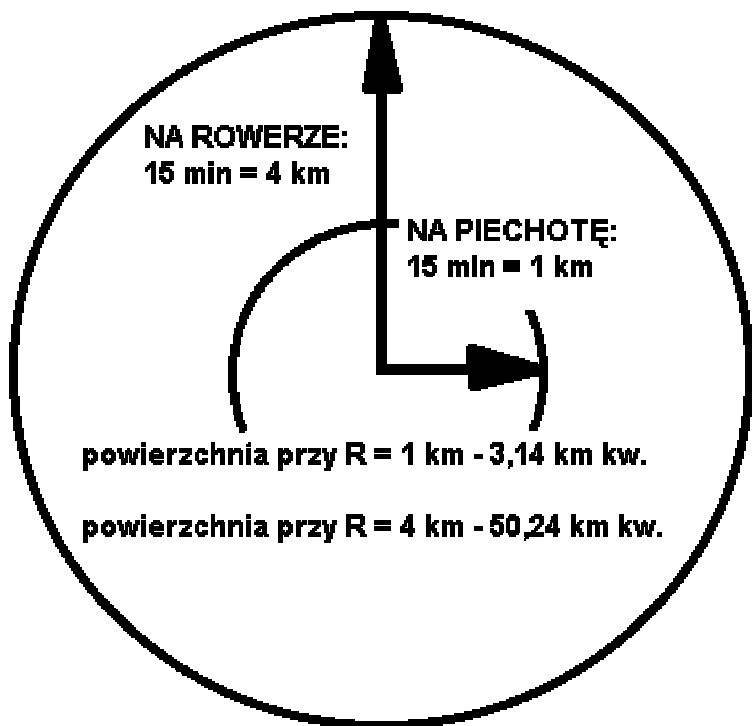
Bo rower jest z zupełnie innej bajki. I dlatego, gdyby ludzie masowo zaczęli wybierać rower zamiast samochodu....

Marcin Hyla, 1996

Załącznik nr 2

„Dlaczego rower w mieście”, Marcin Hyla - Miasta dla rowerów, www.rowery.org.pl

Rower nie zanieczyszcza środowiska, nie hałasuje, zajmuje niewiele przestrzeni i wymaga bardzo skromnej - w porównaniu z samochodem - infrastruktury. Umożliwia niezależną mobilność także dzieciom czy osobom starszym, które z różnych powodów nie mogą prowadzić samochodu. Przy tym rower to także rodzaj siedmiomilowych butów: zużywając tyle samo energii, na rowerze poruszamy się cztery razy szybciej, niż na piechotę! Aby to sprawdzić, wystarczy spróbować na piechotę dogonić jadącą rowerem starszą osobę.



Właśnie ta niezwykła sprawność energetyczna roweru stanowi o jego ogromnej efektywności: rower umożliwia bowiem - bez spalin, hałasu i kosztownej infrastruktury - dotarcie w ciągu 15 minut do punktów, leżących w promieniu ponad 4 kilometrów, czyli na powierzchni aż 50 kilometrów kwadratowych! To znacznie więcej, niż liczy ogromna większość polskich miejscowości. Dla porównania analogiczny obszar dostępny pieszo obejmuje zaledwie nieco ponad trzy kilometry kwadratowe. Takie połączenie niezwykle korzystnych cech powoduje, że rower jest bardzo interesującym środkiem transportu z punktu widzenia efektywnego zarządzania miastem.

Rower kryje w sobie także ogromny potencjał dla poprawy mobilności dużych części społeczeństwa - zwłaszcza osób gorzej sytuowanych czy mieszkających w obszarach gorzej obsługiwanych komunikacją zbiorową. Tym bardziej, że w miastach większość podróży odbywa się na relatywnie krótkich dystansach. Rower jest potencjalnie bardzo poważną alternatywą dla samochodu i znaczącym uzupełnieniem komunikacji zbiorowej w mieście.

Jednak masowe korzystanie z roweru jest w wielu środowiskach uwarunkowane czynnikami kulturowymi (często spotykany jest niekorzystny wizerunek roweru jako środka transportu), a w każdym niemal przypadku jego wykorzy-

stanie jest niestety ograniczone czynnikami obiektywnymi: bardzo niską wygodą i bezpieczeństwem komunikacji rowerowej na większej części kluczowych połączeń sieci drogowej dużych miast. Z drugiej strony - badania opinii publicznej wskazują na ogromny zduszony potencjał transportu rowerowego w miastach.

Czysta oszczędność

W Krakowie, zgodnie z badaniami Urzędu Miasta podróże rowerowe stanowiły w 1994 roku około 1,6 proc. podróży, co w liczbach bezwzględnych wynosiło około 22 tysięcy podróży dziennie. Załóżmy, że co dziesiąta podróż rowerem w mieście to "niedoszła" podróż samochodowa. Wtedy można szacować, że o ponad dwa tysiące zmniejszy się liczba podróży samochodem po Krakowie. Zakładając, że średnia długość podróży samochodem wynosi około 4 km, to rowery dziennie "zmniejszają" liczbę przejechanych przez samochody w Krakowie kilometrów o 8 tysięcy.

Zakładając, że każdy z tych samochodów w warunkach miejskich spala około 10 litrów paliwa na 100 km, dzienna oszczędność w skali miasta wynosi 800 litrów benzyny. Zakładając dalej, że sezon rowerowy trwa w Krakowie 200 dni, roczne oszczędności sięgają 160 tysięcy litrów paliwa i w konsekwencji o tyle mniejsze zanieczyszczenie środowiska. Oczywiście, powyższe szacunki (dotyczące de facto 0,16 procenta podróży - co dziesiątej podróży rowerem) są obarczone dużym marginesem błędów i mogą jedynie ilustrować pewną metodologię szacowania oszczędności. (Warto tu jednak zauważyć, że od 1994 roku ruch rowerowy w Krakowie wzrósł znacznie; wg niektórych szacunków do około 4 procent podróży). Więcej szacunków dotyczących związanych z rowerem oszczędności środowiskowych projekt Miasta dla rowerów zebrał przygotowując pilotażowy program infrastrukturalny dla Gdańska.

Druga oszczędność, związana z rowerami w mieście, to oszczędność miejsc parkingowych. Przyjmuje się, że na jednym miejscu parkingowym dla samochodu można przechowywać około 10 rowerów. W istocie ze względu na wysokie ryzyko kradzieży i wandalizmu, wiele osób przechowuje rowery w miejscach pracy i w mieszkaniach, co w jeszcze większym stopniu przyczynia się do zmniejszenia zapotrzebowania na publiczne miejsca postojowe.

Trzecia oszczędność, związana z masowym korzystaniem z roweru jako środka transportu miejskiego, to możliwość - w dłuższej perspektywie czasowej - bardziej racjonalnego organizowania komunikacji zbiorowej. Przystanki mogą być sytu-

owane rzadziej, a dzięki temu, że część mieszkańców zdecyduje się na dojazd do węzłowych przystanków komunikacji zbiorowej rowerem, może poprawić się efektywność ekonomiczna linii komunikacji zbiorowej, które zaczną obsługiwać wówczas więcej osób, mieszkających na większym obszarze.

Poza tym warto pamiętać, że im mniej samochodów w mieście, tym mniejsze koszty utrzymania nawierzchni dróg, niższe koszty subwencji do miejsc parkingowych (lub traconych z tego tytułu korzyści), mniejsze zatłoczenie (i więcej miejsca dla pojazdów, które z różnych powodów muszą dojeżdżać do centrum miasta), mniejsze zanieczyszczenie powietrza i hałas. Zniszczenie nawierzchni powodowane przez rowery jest praktycznie pomijalne - nie mówiąc o tym, że dla rowerów potrzebna jest nawierzchnia o dużo niższej wytrzymałości, niż dla samochodów.

Poprawnie skonstruowana polityka transportowa musi uwzględniać koszty zewnętrzne (externalities, external costs) transportu - czyli nie pokrywane bezpośrednio przez użytkowników koszty zanieczyszczenia środowiska, hałasu, utraconych korzyści, zatłoczenia oraz - częściowo - wypadków. OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) szacuje koszty zewnętrzne transportu w krajach członkowskich nawet do 7 procent PKB - Produktu Krajowego Brutto. W miastach koszty zewnętrzne transportu są jeszcze wyższe.

A ile to kosztuje?

Rower właściwie nie potrzebuje własnej infrastruktury - a jeśli już, to właściwie tylko w wyjątkowych wypadkach. Rowerzyści potrafią wykorzystać każdy rodzaj istniejącej infrastruktury: drogi samochodowe, chodniki dla pieszych, gruntowe ścieżki, mosty, tunele, kładki, a nawet transport zbiorowy - bo przecież można przewozić rowery kolejką miejską czy pociągiem. Ogromna część sieci drogowej miast jest z definicji całkowicie przyjazna dla rowerów - lub wymaga niewielkich napraw i przeróbek (zwłaszcza chodzi tu o łatanie dziur na poboczach, lepsze oświetlenie, reorganizację ruchu drogowego, sygnalizację i oznakowanie, przebudowę skrzyżowań). Są to boczne uliczki, parkowe alejki, niektóre gruntowe drogi, pasáže między budynkami, a także chodniki wzdłuż niektórych głównych arterii miasta.

Poprawna polityka rowerowa bardziej polega na konsekwentnej i spójnej integracji rozmaitych, często małoskalowych ułatwień dla ruchu rowerowego, niż na budowaniu całkowicie nowej infrastruktury. Jednak rowerom zagraża narastający ruch samochodowy. Podobnie, jak piesi, rowerzyści są nieproporcjonalnie narażeni na ryzyko wypadku, związane z rozwojem motoryzacji. I właśnie rozwój motoryzacji jest podstawowym i chyba jedynym powodem dla rozbudowy specjalnej, wydzielonej infrastruktury rowerowej - zwłaszcza tam, gdzie ruch samochodowy jest bardzo szybki i duży, co uniemożliwia bezpieczne i wygodne korzystanie z rowerów na najważniejszych w mieście trasach.

Budowa wydzielonej drogi rowerowej to w roku 2000 koszt rządu 200-250 tys. PLN za kilometr trasy. Jest to wielkość podobna, jak w przypadku chodnika dla pieszych. Oczywiście, mogą zdarzać się odcinki, gdzie skala trudności technicznych jest większa - np. konieczna jest budowa mostku, przepustów czy wzmocnienie skarpy - i wówczas koszty rosną. Dlatego warto zastanowić się nad alternatywnymi rozwiązaniami: na przykład integracją tworzenia ułatwień dla rowerów z uspokajaniem ruchu samochodowego na istniejących ulicach.

W Wielkiej Brytanii władze niektórych miast - np. Colchester - mówią wprost o ograniczeniu szybkości na niemal wszystkich ulicach do 20 mil (30 km) na godzinę. Dzięki temu, że różnica prędkości między poszczególnymi uczestnikami ruchu - samochodami i rowerami - zmniejsza się niemal do zera, znacznie poprawia się bezpieczeństwo. Rowery i samochody na równych prawach wówczas dzielą istniejącą przestrzeń drogową, co zmniejsza koszty tworzenia przyjaznej dla rowerów infrastruktury niemal do zera. I to jest właśnie najlepsza odpowiedź na pytanie o koszty: cała infrastruktura rowerowa już w praktyce istnieje, tylko jest niewłaściwie użytkowana. Głównie przez zbyt szybko i niebezpiecznie jeżdżące samochody, przewożące mniejszość - o czym mało kto pamięta! - mieszkańców miast.

Pragmatyczna odpowiedź na pytanie "dlaczego rower" brzmi: dlatego, że rower jest częścią systemowego, synergicznego i efektywnego finansowo rozwiązania problemów transportowych, społecznych i ekologicznych w miastach.

Załącznik nr 3

Rowerem do szkoły i do pracy? Ależ tak! - Marcin Hyla - Miasta dla rowerów, www.rowery.org.pl

Jeśli nie mieszkasz w miejscu oddalonym o dwadzieścia czy więcej kilometrów od swojej pracy czy uczelni możesz spróbować dojeżdżać tam rowerem. Nie jest to aż tak trudne, jak się może wydawać. W dodatku niesie ze sobą liczne korzyści:

- oszczędność pieniędzy: zakup i utrzymanie roweru jest znacznie tańsze, niż eksploatacja samochodu, przejazdy taksówką czy komunikacją zbiorową oraz opłaty za parkowanie
- poprawa i utrzymanie kondycji: jazda rowerem jest okazją do ćwiczeń fizycznych
- niezależność od korków i tłoku w tramwajach i autobusach.
- dzika frajda
- możliwość poznania ciekawych ludzi, którzy też wybrali rower

Oczywiście, aby rowerowe dojazdy do pracy i szkoły były rzeczywiście przyjemnością i przychodziły z naturalną łatwością, należy się do nich dobrze przygotować.

Ten pierwszy raz

Wydaje się, że jeśli nie jeździsz często na rowerze, to dobrym momentem na zmianę środka lokomocji do dojazdów do pracy czy szkoły jest okres zaraz po wakacjach, które spędziłeś/aś na aktywnym wypoczynku (szczególnie jeśli były to wakacje rowerowe!). Jesteśmy wtedy przygotowani, rozgrzani, pełni entuzjazmu, a rower nie trafił jeszcze do powakacyjnego lamusa w najciemniejszy kąt piwnicy. Było nie było, rower trochę przedłużył wakacje.

Jeśli mieszkasz daleko od szkoły czy pracy, a po drodze masz bardzo ruchliwe i uciążliwe ulice, to dobrym pomysłem jest przejazd trasy z domu do pracy "na sucho" - w sobotę czy niedzielę. Poznasz w ten sposób trasę i wszelkie czyhające na Ciebie niespodzianki: dziury w poboczu, zdradliwe nierówności i koleiny na przystankach autobusowych i przed skrzyżowaniami. Sprawdzisz, czy nie da się gdzieś po drodze dokonać sprytnych, szybkich objazdów bocznymi uliczkami, gdzie ruch jest wielokrotnie mniejszy, niż na głównych arteriach. Ocenisz też czas, jaki będzie Ci potrzebny na dojazd - i zastanowisz się, co zrobisz z rowerem, kiedy już dojedziesz na miejsce.

Dojechać łatwo, zaparkować trudno

Bezpieczne parkowanie roweru w szkole czy miejscu pracy jest niestety sporym utrudnieniem. Jeśli nie korzystasz z najbardziej rozklekotanego roweru Ukraina, bezwzględnie musisz nabyć kłódkę szaklową w kształcie litery "U", tzw. U-lock - i to najlepiej renomowanej firmy (Abus, Kryptonite). Po drugie, musisz znaleźć coś, do czego przypniesz rower. Musi to być solidna krata, rura, przymocowany do podłoża stojak rowerowy czy ogrodzenie. U-lock powinien obejmować ramę, przednie koło oraz to, co posłuży za rowerowy stojak - np. znak drogowy.

Ponieważ rower ma stać dłużej, dobrze będzie, jeśli miejsce to jest chronione przed deszczem. Rower należy przechowywać albo w miejscu strzeżonym przez zaprzyjaźnionego ciecia, albo w miejscu dobrze widocznym, oświetlonym i ruchliwym. Klatki schodowe, nawet te zamykane domofonem, nie są bezpieczne. W praktyce często okazuje się, że idealnym miejscem na bezpieczne przechowywanie roweru jest po prostu pokój w biurze. Ale zwłaszcza w dużych biurach jest to zazwyczaj niemożliwe. Warto zwrócić się wówczas do pracodawcy czy administratora budynku o wyznaczenie zamykanego pomieszczenia (w przyziemiu, piwnicy czy na parterze), gdzie będzie można bezpiecznie przechowywać rowery.

Upewnij się, kto jeszcze będzie miał klucze do tego pomieszczenia - może warto wręcz zawrzeć jakąś umowę na piśmie? Jeśli potencjalnych rowerzystów jest więcej, zorganizujcie się - pracodawcy czy administratorzy mogą inaczej traktować pojedynczego rowerzystę, a inaczej silną i zwartą grupę - zwłaszcza jeśli się okaże, że wśród entuzjastów roweru nieoczekiwanie pojawia się jacyś Szeffowie, Ważni Członkowie Zarządów i inne osoby, z którymi administrator budynku się liczy.

Przede wszystkim wygodnie...

Jazda na rowerze na być przede wszystkim wygodna. Ponieważ podczas jazdy między samochodami stresować Cię może dosłownie wszystko dookoła (kierowcy, ich samochody, hałas, policja itp.), nie może stresować Cię dodatkowo na przykład stan Twojego roweru: hamulce muszą być zawsze sprawne, światła mają działać zawsze, kiedy Ty sobie tego życzysz, pozycja którą przyjmujesz na rowerze nie może być męcząca. Do pracy jedziesz w wyjściowym ubraniu, więc normalna eksploatacja roweru nie powinna powodować, że do trzesz ochlpany/a błotem i spocony/a. Dlatego warto poważnie zastanowić się nad doborem roweru - bądź specjalnym dostosowaniem go do jazdy miejskiej. Bardzo sensownym rozwiązaniem jest też posiadanie dwóch rowerów - jednego sportowego czy rekreacyjnego, i drugiego - specjalnie do jazdy po mieście. W każdym razie każdy rower wykorzystywany do dojazdów do pracy powinien na przykład mieć błotniki, które w deszczu są chyba ważniejsze, niż przeciwdeszczowe ubranie. Bagażnik jest znacznie wygodniejszym rozwiązaniem do przewożenia zakupów czy rzeczy niezbędnych do pracy czy na uczelni, niż plecak - zwłaszcza, jeśli przymocujemy do niego koszyk. W mieście - zwłaszcza podczas zakupów na placu targowym - bardzo przydatna okazuje się nóżka, dzięki której można rower postawić na chwilę w każdym miejscu. Dzięki takim technicznym drobiazgom można się lepiej skoncentrować na samej jeździe rowerem i unikaniu potencjalnych niebezpieczeństw.

...i bezpiecznie

Rower wykorzystywany do codziennych dojazdów do pracy musi mieć dobre oświetlenie: do bagażnika należy przymocować dobrej jakości światło odbłaskowe, warto też kupić odbłaskową taśmę - "rzep" podobną do odbłasków używanych przez policję drogową. Taśmę taką zakładamy na lewą rękę - gwarantuje ona, że kierowcy w nocy dostrzegą, kiedy będziemy sygnalizować zamiar skrętu w lewo. Jazda w mieście powinna być asertywna - nie daj się zepchnąć na samo pobocze kilka centymetrów od krawężnika. Jest ono pełne dziur, które będziesz musieć w ostatniej chwili omijać, skręcając gwałtownie na środek jezdni i prowokując niebezpieczne sytuacje. Jedź metr od krawężnika - nawet, jeśli z tego powodu będą na ciebie trąbić (skoro trąbią, to dzięki Bogu widzą...). Podobną odległość zachowuj od zaparkowanych samochodów - pamiętaj, że któryś z nich może nieoczekiwanie otworzyć drzwi czy ruszyć tuż przed Twoim nosem. Podstawową gwarancją bezpiecznej jazdy jest kontakt wzrokowy z kierowcami - upewnij się, że widzisz i jesteś i widziany/a. Sygnalizuj zamiar skrętu - zwłaszcza dotyczy to skrętu w lewo. Zajmij pozycję do skrętu w lewo na pasie drogowym odpowiednio wcześniej - albo, jeśli taki manewr na ruchliwej ulicy wydaje Ci się zbyt niebezpieczny, zjedź na prawe pobocze i stamtąd dopiero włącz się do ruchu w pożądanym kierunku. Szczególnym niebezpieczeństwem dla rowerzystów w mieście są szyny tramwajowe - zwłaszcza w deszczu czy podczas jesiennych chłódów, kiedy gromadzi się na nich wilgoć. Szyny należy przejeżdżać zawsze pod kątem około 30-40

stopni lub większym - w przeciwnym razie ryzykujemy zakleszczenie koła w szynie i groźny upadek. Jest to tym istotniejsze, że w polskich miastach torowiska tramwajowe są często w opłakanym stanie i oprócz szyn na rowerzystów czyhają w pobliżu także głębokie dziury. Szczególnie należy uważać podczas przekraczania szyn tam, gdzie one skręcają!

Poniżej znajdziesz kilka dobrych rad wieloletnich, całorocznych praktykujących rowerzystów. Mam nadzieję, że się przydadzą.

- Na drodze zawsze obowiązuje zasada ograniczonego zaufania - w przypadku rowerzysty można ją z przymrużeniem oka przedstawić w taki sposób, że "większy ma zawsze rację/ pierwszeństwo". Uważaj więc na wielkie ciężarówki, a nawet małe fiaty.
- Podstawą bezpieczeństwa jest kontakt wzrokowy. Ty musisz widzieć kierowców i oni muszą widzieć Ciebie. Musicie nawzajem przewidywać swoje manewry. Dlatego ważne jest, żeby rowerzysta był ubrany w jasne ubranie (najlepiej widoczny jest kolor żółty, stąd na przykład w warunkach widoczności ograniczonej np. przez deszcz warto nosić żółtą - a nie zieloną czy czarną - kurtkę lub pelerynę przeciwdeszczową) i żeby był dobrze oświetlony.
- Rowerzysta skręcający w lewo musi zamiar skrętu sygnalizować w sposób jasny i upewniać się, że został dobrze zrozumiany. W ciemności wysunięta w lewo ręka, sygnalizująca zamiar skrętu jest słabo widoczna - warto nosić na niej odblaskową opaskę.
- Jazda wzdłuż nieregularnie zaparkowanych przy krawężniku samochodów to dobry sprawdzian na asertywność. Jazda na wprost jest naszym prawem - a nawet obowiązkiem. W żadnym wypadku nie powinniśmy skręcać w prawo w lukę między zaparkowanymi samochodami, ustępując miejsca samochodowi za nami. Po prostu przepuszczając jeden samochód, narażamy się na to, że jadący za nim nie zdąży zahamować, kiedy będziemy próbowali wjechać na główny pas ruchu, żeby wyminąć najbliższy zaparkowany pojazd. Kierowcy kolejnych jadących za nami aut najprawdopodobniej nie widzieli nas - a skutki tego mogą być tragiczne.
- Zawsze omijaj kałuże albo przynajmniej przejeżdżaj przez nie powoli. Nigdy nie wiadomo, czy na ich dnie nie ma metrowej dziury albo podłużnej szczeliny w której możesz zakleszczyć koło.
- Choć drażni to wielu kierowców, to na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną rowerzyści powinni (ostrożnie!) omijać stojące na światłach samochody z prawej lub lewej strony i zajmować pozycję oczekującą na zielone światło tuż przed skrzyżowaniem (UWAGA: kodeks drogowy zakazuje wyprzedzania z prawej strony, ale nic nie mówi o omijaniu, czyli przejeżdżaniu obok stojących pojazdów z prawej ich strony. Przepisy wielu krajów, np. Niemiec wprost dopuszczają możliwość wyprzedzania przez rowerzystów i motocyklistów wolno jadących samochodów z ich prawej strony). Ten manewr poprawia bezpieczeństwo. Kierowcy widzą rowerzystów przed skrzyżowaniem i są bardziej świadomi, jakie manewry rowerzyści zamierzają wykonać. Ponadto dzięki temu przez skrzyżowanie samochody i ruszające z "najlepszych pozycji startowych" rowery przejeżdżają z podobnymi prędkościami, co zmniejsza ryzyko kolizji. Dzięki temu manewr skrętu w lewo na skrzyżowaniu jest dla rowerzystów mniej ryzykowny, a dla kierowców - jeśli rowerzysta zasygnalizuje taki zamiar - dużo bardziej czytelny. Właśnie w taki sposób, przy pomocy tzw. śluz rowerowych zorganizowany jest ruch na bardzo wielu skrzyżowaniach w Holandii, Niemczech czy Szwajcarii.
- Jazda po chodniku jest dopuszczana przez kodeks drogowy, jeśli na danej ulicy jest ograniczenie prędkości powyżej 60 km/godz., chodnik ma szerokość ponad 2 metry a rowerzysta będzie ustępował pierwszeństwa pieszym. Tym niemniej, w wielu innych przypadkach jazda chodnikiem wynika ze zdrowego rozsądku. Rowerzyści korzystają z chodników, jeśli na przykład na poboczu jezdni są ogromne kałuże, przy krawężniku stoi kilka autobusów, oczekujących na wolne miejsce przy przystanku, na ulicy są głębokie śnieżne koleiny z szynami tramwajowymi itp. Trzeba pamiętać, że sam wjazd na krawężnik jest szczególnie ryzykowny, przy większych szybkościach silnie niszczy rower i może skończyć się wypadkiem. Płyty chodnikowe i szczeliny między nimi potrafią być zdradliwe. Oczywiście, jeśli dzięki temu możemy bezpiecznie jechać np. przez park, to jest to sensowne, ale często jednak jazda ulicą między samochodami jest szybsza i - paradoksalnie - wygodniejsza.
- Często w śródmieściach dużych miast rowerzyści mają do wyboru jazdę ruchliwą ulicą i liczne kolizje z ruchem samochodowym albo jazdę trasą krótszą (niekiedy znacznie), mniej ruchliwą - ale jednokierunkową, i to "pod prąd". Często prowadzi to do ewidentnego łamania przez rowerzystów przepisów. Takie zachowanie - jeśli już do niego dochodzi - powinno być bardzo ostrożne, zwłaszcza, jeśli na takiej ulicy jest dopuszczona prędkość powyżej 30 km/godz. Zawsze należy w takiej sytuacji ustępować pierwszeństwa jadącym samochodom. Warto tutaj zauważyć, że pasy dla rowerów "pod prąd" ulic jednokierunkowych (tzw. kontrapasy) są standardem w wielu krajach od Holandii przez Niemcy po Szwajcarię. Ostatnio kontrapasy rowerowe zaczęły pojawiać się także w niektórych miastach Polski.
- Ubiór rowerzysty powinien być dostosowany do geometrii roweru i stylu jazdy. Ma to szczególne znaczenie, kiedy zaskoczy nas niepogoda. Kurtka absolutnie nie powinna krępować naszych ruchów, a kaptur - ograniczać widoczności. Także torba czy plecak nie powinny w żadnym stopniu ograniczać swobody manewrów - dlatego warto rozważyć zamontowanie w rowerze bagażnika z koszykiem czy sakwami. W miarę możliwości ubiór lub przynajmniej jego elementy powinien być jasny i dobrze widoczny. Najlepszym kolorem ubioru jest żółty, dobrze widoczny w ciemności, deszczu czy wieczornej szarówce.
- Bardzo istotne są odblaskowe detale ubioru, takie jak np. zdejmowane opaski na rękaw czy nogawkę spodni (mogą dodatkowo chronić przed wkręceniem się spodni w łańcuch). Właściwie rowerzysta powinien wyglądać na jezdni jak bożonarodzeniowa choinka: im bardziej będzie zwracał uwagę kierowców, tym lepiej. Warto zwrócić uwagę, że takie odblaskowe elementy (taśma, rzepy 3M a nawet zwykłe światło odblaskowe) są często lepiej widoczne z dalszej odległości bądź na tle silnych światła mijania wielu samochodów, niż oświetlenie elektryczne, zasilane z dynamo czy baterii. Odblaskowa opaska na lewym rękawie kurtki gwarantuje nam, że kierowcy zauważą w ciemności naszą wyciągniętą rękę, sygnalizującą zamiar skrętu w lewo.
- Rower powinien być sprawny technicznie. Uchodzący za zacofane rozwiązanie hamulec typu "kontra" działa bez względu na deszcz czy śnieg, podczas gdy hamulce zewnętrzne, w tym nawet uchodzące za najlepsze "V-brakes" mogą w takich warunkach reagować z niespodziewanym dużym opóźnieniem - a w przypadku wielu tańszych, gorszej jakości rowerów - wcale! Wynika to po prostu z ich konstrukcji i zasady działania - między obręcz a klocek hamulca może na przykład dostać się mokry śnieg, lód, błoto itp.
- Ulica nie jest miejscem sportu czy zabawy. Jazda rowerem w kilka osób często prowokuje niebezpieczne sytuacje, do których nigdy nie dochodzi przy jeździe w pojedynkę - rowerzyści nie tylko rozmawiają ze sobą, co odwraca ich uwagę, ale też często jadą zbyt blisko siebie i próbują się bez istotnego powodu wyprzedzać.