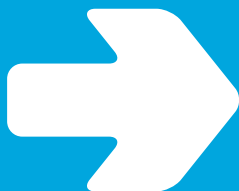
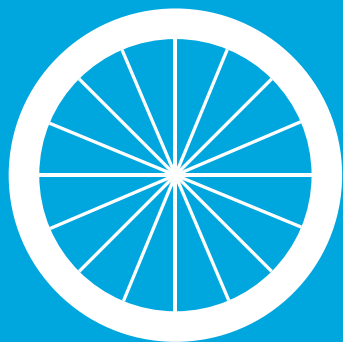


**Poradnik  
łódzkiego  
rowerzysty  
miejskiego**

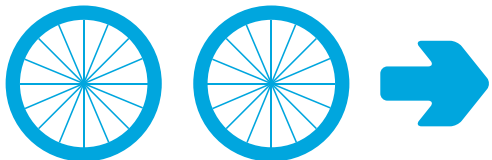




# Witaj

Być może nigdy nie jeździsz po mieście rowerem, a może właśnie się zastanawiasz, czy warto... Ta publikacja jest dla Ciebie. Zmiana nawyków nie jest aż tak trudna – wymaga przede wszystkim chęci, odwagi i wiedzy, dlatego chcemy nieco pomóc Ci w podjęciu decyzji o wyborze roweru. Mamy nadzieję, że ten poradnik pokaże, na czym polega specyfika poruszania się po mieście.

Rower to doskonały sposób na dojazdy do pracy, na zakupy czy do kina...Wystarczy spróbować, aby się o tym przekonać. Zapraszamy na łódzkie drogi!





## Dlaczego rower w mieście?

Coraz więcej władz zachodnioeuropejskich miast zachęca swoich mieszkańców do jak najczęstszego używania rowerów. Co kieruje politykami i urzędnikami ograniczającymi możliwość wjazdu prywatnych samochodów do centrum? Dlaczego stawiają na rowery?

Tzw. transport miękkie (pieszy oraz rowerowy), wraz z dobrze zorganizowanym transportem zbiorowym, pozwala większości osób swobodnie i wygodnie poruszać się po mieście, a przy okazji zmniejszać uciążliwości związane z postępującą motoryzacją. Rower, jako środek transportu, gwarantuje najlepszą mobilność, często także największą szybkość podróży w zatłoczonych centrach miast. Ruch rowerowy wymaga stosunkowo najmniejszych nakładów finansowych zarówno ze strony użytkowników, jak i władz samorządowych odpowiedzialnych za rozwiązywanie problemów komunikacyjnych w miastach.

Układ zabudowy w centrum Łodzi ogranicza możliwość sprawnego dojazdu samochodem do Śródmieścia. Nawet inwestując bardzo duże środki, nie zwiększymy przepustowości dróg, ponieważ problemem jest dostępna powierzchnia. Alternatywę stanowi transport publiczny, pieszy oraz rowerowy. Każdy z nich wymaga jednak odpowiednich rozwiązań, dzięki którym proponowany transport stanie się na tyle wygodny, że mieszkańcy wybiorą go chętniej niż własny samochód, szczególnie na codziennie pokonywanych trasach.

# Korzyści dla ciebie



Miejskie podróże rowerowe nie muszą się odbywać wzdłuż głównych tras samochodowych. Możliwość skracania sobie drogi przez ulice osiedlowe, parki, skwery i inne obszary trudno dostępne dla samochodów, to atut roweru. Przykładem jest odcinek ul. Piotrkowskiej z ograniczonym ruchem samochodowym. Na rowerze nie tkwimy w korkach, omijają nas też awarie pojazdów MPK, łatwiej „przebijamy się” przez remontowane ulice. Dzięki temu znamy dokładnie czas przejazdu „swojej” trasy i możemy planować dzień bez ryzyka, że intensywny ruch uliczny uniemożliwi nam dojechanie gdzieś o konkretnej godzinie.

**Większa  
mobilność,  
wolność  
i pewność**



---

**Niższe koszty** Kupno roweru i jego utrzymanie to wydatki nieporównanie mniejsze od zakupu i utrzymania samochodu, a nawet biletów MPK. Dlatego w wielu zachodnich miastach mieszkańcy pozbywają się swoich samochodów, a pieniądze wydawane dotąd na płacenie za parkingi, paliwo, serwisowanie czy ubezpieczenia auta przeznaczają na inne, ciekawsze rzeczy.

---

**Lepsze zdrowie, kondycja i wygląd** Jazda na rowerze to najpowszechniej dostępna forma ruchu – nie wymaga rezerwowania specjalnego czasu i funduszy. Na rowerze można jeździć w drodze do i z pracy czy wybierając się po zakupy. Jazda po mieście nie wymaga zbyt intensywnego wysiłku ani nie obciąża stawów. To doskonała metoda na poprawę ogólnej kondycji i zachowanie szczupłej linii. Regularny wysiłek chroni także w dużej mierze przed tzw. chorobami cywilizacyjnymi (jak np. nadciśnienie).

---

# Korzyści dla Łodzi



Aby rozładować korki, często postuluje się rozbudowę infrastruktury drogowej, jednak, paradoksalnie, nowe drogi zachęcają więcej osób do korzystania z samochodów. W efekcie... powodują jeszcze więcej korków! W centrum Łodzi warto zatem wybierać transport pieszy, rowerowy i tramwajowy zamiast samochodowego. Obecność cyklistów nie pogarsza walorów turystycznych, estetycznych i funkcjonalnych reprezentacyjnych miejsc.

---

**Więcej  
przestrzeni**

Łódź jest bardzo często postrzegana jako szare, ponure i zanieczyszczone miasto przemysłowe. Tworzenie dobrych warunków dla komunikacji rowerowej oraz jej skuteczne promowanie może zaowocować poprawą wizerunku miasta. Promowanie naszej Ziemi Obiecanej w Polsce i na świecie jako nowoczesnego, ekologicznego miasta, dbającego o zdrowie swoich mieszkańców, pomoże zainteresować Łodzią turystów i inwestorów.

---

**Zwiększenie  
atrakcyjności  
miasta**



---

**Czystsze środowisko** Rower, w przeciwieństwie do pojazdów spalinowych, nie produkuje zanieczyszczeń gazowych i pylistych ani hałasu.

---

**Wyższa jakość życia** Hałas i zanieczyszczenia motoryzacyjne są wyjątkowo uciążliwe dla mieszkańców. Przyczyną tych niedogodności jest m.in. gęsta zabudowa i mały przekrój ulic w centrum. W takich warunkach spaliny kumulują się wzdłuż ciągów ulicznych, a hałas i wibracje, pochodzące od samochodów, potęgują degradację starej zabudowy i znacząco pogarszają warunki życia. Przejęcie choć części zadań transportowych miasta przez rowery miałoby zbawienny wpływ na jakość środowiska i życia łożdian.

---

# Czym jeździć po mieście... czyli co to jest rower



Jaki rower jest, każdy widzi, ale... Według „Prawa o Ruchu Drogowym” rower to: pojazd o szerokości nieprzekraczającej 90cm, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie niezbędnego wyposażenia pojazdu, każdy rower musi posiadać:

- przynajmniej jeden sprawny hamulec,
- dzwonek lub inne urządzenie o nieprzeźliwym dźwięku,
- oświetlenie – z przodu powinno to być światło białe lub żółte, z tyłu jedno światło odblaskowe barwy czerwonej (o kształcie innym niż trójkąt) oraz jedno światło pozycyjne barwy czerwonej, które może być migające.

Światła powinny być umieszczone 35–90 cm od powierzchni jezdni i widoczne przy dobrej pogodzie z odległości 150 m. Rowerzyści muszą używać świateł jedynie przy złej pogodzie i po zmierzchu. Warto pamiętać, że światło tylne migające jest lepiej widoczne dla kierowców samochodów, zwłaszcza gdy są oślepiani reflektorami pojazdów jadących z naprzeciwka.

Rower może mieć także „wspomaganie” elektryczne. Może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

---

**Riksza czy elektryczny?**

Popularne w Łodzi riksze to też rowery – a właściwie – wózki rowerowe. Według przepisów wózkiem jest pojazd o szerokości powyżej 0,9 m. Wózek również może mieć elektryczne wspomaganie. Warto pamiętać, że riksza dotyczy nieco inne zasady niż „zwykłych” rowerów. Nie mogą np. poruszać się po drogach rowerowych!



### Do zapamiętania:

W rowerze najważniejsza jest jego szerokość!

- 
- W co warto wyposażyc rower do miasta**
- Wygodna jazda po ulicy jest łatwiejsza, jeśli posiadasz:
- dobre, szerokie błotniki, najlepiej zakończone chlapaczem, dzięki czemu nogawki i plecy zostaną czyste (właściciele rowerów bez błotników doskonale wiedzą, o czym mowa),
  - osłonę na łańcuch (najlepiej pełną), dzięki czemu spodnie się nie wkręcą ani nie pobrudzą smarem,
  - osłonę tylnego koła, chroniącą wszelkie spódnice, płaszcze lub długie szale przed zaplątaniem się w tylne koło,
  - dobry bagażnik, sakwy lub koszyk (może być z przodu lub z tyłu roweru) – schowasz do niego swoje torby i zakupy,
  - nożkę – stabilną i pozwalającą na chwilowe ustawienie roweru tam, gdzie tego potrzebujesz,
  - pokrowiec na siodelko – by nie zamokło, gdy pojazd czeka na Ciebie, a Ty na koniec przelotnych opadów,
  - zestaw ratunkowy – dobrze mieć ze sobą torebkę z: peeryną przeciwdeszczową (najprostsza złożona zajmuje bardzo

mało miejsca), zestawem łałek do dętek, mini-zestawem, klucz i śrubokręt. Do tego warto zaopatrzyć się w jednorazowe rękawiczki (wybawienie przy tak prozaicznej czynności, jak zakładanie obluźwanego łańcucha) oraz pompkę.

Komfort jazdy zawsze poprawiają dobrze napompowane opony. Dobrze mieć także tzw. przejściówki do wentyli (koszt poniżej 5 zł), dzięki którym niezależnie od tego, jaki masz wentyl przy swoich kołach, możesz skorzystać ze sprężarki na pobliskiej stacji benzynowej.



**Czy trzeba  
mieć kask  
i kamizelkę?**

Rowerzysta nie musi posiadać kasku ani kamizelki odblaskowej. To osobista decyzja każdego z nas. Polecamy jednak używanie elementów odblaskowych, szczególnie na drogach poza miastem i po zapadnięciu zmroku (zmrok zaczyna się, gdy słońce jest jeszcze nad horyzontem!). Jadąc po drodze rowerowej także warto zadbać o widoczność, by uniknąć zderzenia z innym rowerzystą. Najlepiej (i najtaniej) zaopatrzyć się w samowijające się opaski odblaskowe. Tego typu odblaskowy pasek założony na lewą nogę zwiększy naszą widoczność w światłach samochodu.



**Decydując się na kamizelkę odblaskową,  
warto pamiętać o kilku sprawach:**

- po kilku praniach odblaskowe paski mogą się spruć,
- jeśli na kamizelkę założymy plecak, prawdopodobnie zakryjemy odblaskowe paski,
- zasygnalizowanie skrętu w kamizelce jest mało widoczna, jeśli nie mamy także opaski odblaskowej na ręce.

Z kasku na pewno warto korzystać jeśli zamierzasz uprawiać jazdę terenową. Jednak nie kieruj się najniższą ceną, w końcu ma to być sprzęt podnoszący Twoje bezpieczeństwo! Pamiętaj też, że kask nie chroni przed naprawdę poważnymi urazami. Zatem na rowerze należy jeździć – przede wszystkim – z głową.

# Którędy po Łodzi czyli które drogi są lepsze od innych i dlaczego



Jednym z mitów dotyczących używania roweru w mieście jest przeświadczenie, że warunkiem koniecznym jest rozbudowana sieć dróg rowerowych. Tymczasem sposobem na udostępnienie miasta dla rowerów jest też uspokajanie ruchu samochodów w centrum czy wydzielanie pasów dla rowerów na niektórych odcinkach ulic.

W Łodzi można także z powodzeniem znajdować drogi odpowiednie do przemieszczania się na rowerze, czyli drogi o dobrej nawierzchni i z mniejszym ruchem samochodowym.

Mało komfortowe i niebezpieczne są dłuższe odcinki wąskich ulic (dwa pasy) o dużym natężeniu ruchu, na których kierowcy rozpędzają swoje samochody (np. odcinek ul. Wólczańskiej między ul. 6 Sierpnia a ul. Andrzeja Struga, fragment ul. Sienkiewicza między ul. Tuwima a ul. Traugutta, czy ul. Rewolucji 1905 r. między ul. Wschodnią a ul. Kilińskiego). Bezpieczniej-  
szymi od nich są nawet ruchliwe ulice i jezdnie o większej liczbie pasów ruchu, jak np. al. Piłsudskiego na wschód od „skrzyżowania Marszałków”, gdzie rowerzysta jest łatwiej zauważalny.

-----  
**Unikaj  
długich,  
prostych ulic**

Na przeciwnym biegunie znajdują się ulice o dobrej nawierzchni i niewielkim natężeniu ruchu. Taka sytuacja w centrum występuje rzadko i na krótkich odcinkach ulic (np. ul. Kamińskiego, ul. Lipowa). Z kolei na Bałutach można znaleźć wiele ulic przy-

-----  
**Dobre drogi  
istnieją**

jemnych dla rowerzystów, jak np. ul. Młynarska na całej swej długości, czy ul. Piwna.

---

**Szukaj „swojej” drogi** Wybierając drogę codziennych dojazdów, warto próbować wielu wariantów, szukając komfortu i najkrótszego czasu podróży. W niektórych przypadkach lepiej nawet unikać dróg rowerowych, które wydłużają czas jazdy i ją komplikują, jak np. wzdłuż ul. Drewnowskiej (lepiej jechać ul. Gandhiego lub ul. Lutomierską) albo wzdłuż ul. Zachodniej (alternatywą jest ul. Zgierska). Warto też obserwować zachowania innych rowerzystów, ślady jakie pozostawiają.

Może się okazać, że poznamy w ten sposób jakiś korzystny skrót, jak np. przejazd ul. Braterską pod wiaduktem na al. Jana Pawła II. Ten skrót oszczędza stanie na światłach, podjazd pod górkę i jazdę wzdłuż głośniejszej arterii komunikacyjnej.

---

**Jeździć rowerem w parku? Wolno!** W Łodzi, zgodnie z regulaminem korzystania z parków miejskich „zakazuje się używania rowerów i innego sprzętu sportowego w sposób mogący zagrażać innym osobom”. Dlatego po parku jeźdź bardzo ostrożnie i z małą prędkością. W takich miejscach na alejce może nagle pojawić się dziecko, pies lub zakochana para, która naprawdę nie zauważy, że nadjeżdżasz. Zapamiętajmy zatem: jeździć rowerem w parku – wolno. O łódzkich parkach dobrze pamiętać układając trasy dla codziennych przejazdów. Z pewnością są przyjemniejsze niż zatłoczone ulice, a w dodatku mogą posłużyć jako ciekawe skróty i łączniki. W Łodzi mamy ponad 40 mniejszych i większych

parków, które urozmaicą i uatrakcyjnią przejazd niemal w każdym kierunku.

Dokładna mapa całej rowerowej infrastruktury łódzkiej, wraz z opisem miejsc niebezpiecznych, lokalizacją serwisów rowerowych czy kompresorów, dostępna jest na portalu: [www.roverowalodz.pl/mapa](http://www.roverowalodz.pl/mapa)

Jak wspominaliśmy, możliwości jazdy po Łodzi jest wiele. Można wykorzystać spokojne ulice, parki czy coraz gęstsza sieć rowerowych dróg. Jeśli chcesz zaplanować swoją trasę, polecamy rowerową mapę na [www.roverowalodz.pl/mapa](http://www.roverowalodz.pl/mapa). Sprawdź, któ-

-----  
**Skomponuj  
swoją trasę!**



rędy możesz dojechać do pracy czy szkoły.

Jeśli masz propozycje, co należałoby zaznaczyć na rowerowej mapie Łodzi, skontaktuj się z Fundacją Fenomen ([www.fundacja-fenomen.pl](http://www.fundacja-fenomen.pl)), która odpowiada za jej aktualizację.

---

**Komunikacja miejska a rower** W Łodzi regulamin korzystania z pojazdów MPK wskazuje, że „zabronione jest przewożenie przedmiotów, które mogą wyrządzić szkodę innym podróżnym przez uszkodzenie lub zabrudzenie ich ciała lub odzieży. Pasażer może przewozić rzeczy, (...) jeżeli istnieje możliwość takiego ich umieszczenia w pojeździe, by nie utrudniały przejścia, nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu, nie zasłaniały widoczności kierującemu pojazdem i nie powodowały zagrożenia dla innych podróżnych”. Oznacza to spore pole do interpretacji. Rower jest rzeczą tak samo brudzącą jak wózek inwalidzki czy dziecięcy. Ale oczywiście w przeciwieństwie do nich może budzić sprzeciw innych pasażerów. Jeśli naszego wejścia do tramwaju lub autobusu z rowerem nikt nie oprotestuje, pamiętajmy zawsze, że za rower należy także skasować bilet według obowiązującej taryfy.

---

# Jak zgodnie z prawem jeździć po mieście



Jeśli decydujesz się na jazdę rowerem, dla własnego bezpieczeństwa przypomnij sobie, jakie przepisy obowiązują na drodze. Wszystkie przepisy związane z jazdą na rowerze możesz znaleźć na stronie [www.rowerowalodz.pl](http://www.rowerowalodz.pl).

Nawet idealna znajomość przepisów nie wystarcza jednak do poruszania się po drodze bezpiecznie. Zawsze kieruj się zasadą ograniczonego zaufania – weź pod uwagę to, że inny kierowca, rowerzysta czy pieszy może Cię nie zauważyć, wymusić pierwszeństwo, przekroczyć prędkość czy nie zapanować nad swoim pojazdem. Obserwuj więc uważnie zachowanie innych na drodze i nie popadaj w rutynę.

Do poruszania się rowerem po drodze publicznej musisz mieć ukończone 18 lat i dowód osobisty (przy sobie) lub, jeśli nie jesteś pełnoletni, kartę rowerową. Dzieci poniżej 10 roku życia mogą jeździć po drogach publicznych wyłącznie pod opieką osób starszych.

Nie wolno jeździć bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach, czepiać się pojazdów, korzystać z telefonu komórkowego bez zestawu słuchawkowego lub głośnomówiącego (najlepiej na czas rozmowy zatrzymaj rower).

Jadąc rowerem, zawsze masz obowiązek korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych, jeśli są one wy-

**Czego  
nie wolno  
na rowerze?**

znaczone dla kierunku, w którym się poruszasz lub zamierzasz skręcić. Poza tym rowerzyści są zobowiązani poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.

-----

**Ulicą,  
chodnikiem  
czy drogą  
rowerową?** Jeśli nie ma ścieżki ani pobocza, należy jechać jezdnią, trzymając się jej prawej strony (wyjątek stanowi sytuacja, gdy skręcamy w lewo – zjeżdżamy wtedy i ustawiamy się przy lewej krawędzi pasa służącego do lewoskrętu).



**Poruszanie się chodnikiem jest dozwolone tylko wyjątkowo:**

- gdy rowerzysta opiekuje się osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem (oboje traktowani są wtedy jak piesi),
- gdy na drodze panują ekstremalne warunki (np. gołoledź, mgła, ulewny deszcz),
- gdy szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m (standardowe 4 płyty chodnikowe) i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów.

Ten ostatni przepis oznacza, że po większości dróg w mieście, w którym brak dróg rowerowych, rowerzysta powinien poruszać się jezdnią.



**Pamiętaj – rowerzysta jest na chodniku gościem, tu pieszy ma pierwszeństwo.**

Rower – jak wiadomo – migaczy nie posiada, ale zamiar skrętu należy sygnalizować przez wyciągnięcie ręki. Wyraźny sygnał należy pokazać przed oraz w trakcie wykonywania manewru i natychmiast po zakończeniu zaprzestać. Przepis ten zawarty został w Konwencji Wiedeńskiej.

### **Kierunkowski**

Rowerzysta ma pierwszeństwo na przejeździe przed pojazdami skręcającymi i przecinającymi drogę rowerową. Zasada ta nie była zawarta w polskich przepisach kodeksu ruchu drogowego, które od 2001 r. mówiły, że na przejeździe dla rowerzystów zabrania się wjeżdżania bezpośrednio przed jadący pojazd oraz zwalniania lub zatrzymywania się bez uzasadnionej przyczyny. W 2011 roku polski Parlament znowelizował Prawo o Ruchu Drogowym, dostosowując polskie przepisy do zapisów Konwencji Wiedeńskiej, pisząc wprost, że to rowerzysta (zawsze!) ma pierwszeństwo na przejeździe rowerowym.

### **Przejazd dla rowerów**

Niestety, część kierowców owej zasady nie zna lub nie respektuje. Zatem jedź asertywnie – ale też bez brawury!

Ostatnie zmiany w przepisach Prawa o Ruchu Drogowym pozwalają wozić dzieci w przyczepkach ciągniętych przez rower. Tego typu pojazd można dość łatwo przekształcić w wózek (np. wchodząc do sklepu). Rower z przyczepką może poruszać się po drogach rowerowych.

### **Rodzice na rowerach, dzieci w przyczepkach**

-----

**Gdy samo-  
chody stoją  
w korku,  
rower...** Gdy samochody stoją w korku, rower... może wykonać manewr omijania (także z prawej strony pojazdów stojących na świątłach, czyli wzdłuż krawężnika). Zachowaj wtedy bezpieczny odstęp od omijanego samochodu, a w razie potrzeby zmniejsz prędkość. Zgodnie z zapisami w Prawie o Ruchu Drogowym (obowiązującymi od 2011 r.) – rowerzysta może kontynuować wyprzedzanie wolno jadących samochodów po prawej stronie!

-----

**Jak  
pokonywać  
skrzyżownia** Skrzyżowania są newralgicznymi punktami siatki ulic i miejscami zwiększonego zagrożenia kolizji. Jednym z manewrów, podczas którego rowerzysta powinien być bardzo uważny, jest skręt w lewo. Musimy wtedy nie tylko odpowiednio wcześniej zacząć manewr, oglądając się za siebie i przepuszczając wyprzedzające samochody, ale również pamiętać o ewentualnych tramwajach poruszających się pośrodku ulicy oraz o samochodach skręcających w tym samym kierunku. Uważać należy także w miejscach, w których sposób poprowadzenia pasa do jazdy na wprost zmusza nas do opuszczenia miejsca przy krawężniku. Tak jest np. przy ul. Andrzeja Struga przed ul. Gdańską, gdzie występuje osobny pas do prawoskrętu i pas dla autobusów. W takich sytuacjach musimy pamiętać o należytej ostrożności i obejrzeniu się za siebie. Jadący za nami kierowca może próbować skręcać w prawo, zajeżdżając nam drogę. Pamiętaj też, że na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim możesz poruszać się środkiem pasa ruchu, jeśli pas ten umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku (np. jest jeden pas do jazdy na wprost i prawoskrętu). Naucz się wykorzystywać tę zasa-

dę – dzięki takiemu manewrowi jesteś widoczny dla kierowców za Tobą. Zmniejszasz też ryzyko bycia potrąconym przez kogoś, kto nie zauważy, że jedziesz nadal na wprost, gdy on już skręca. To szczególnie ważne podczas poruszania się po rondzie.

Jeśli łamiesz przepisy, obowiązują Cię kary tak, jak każdego kierowcę. Łącznie z punktami karnymi (jeśli posiadasz prawo jazdy) i karą pozbawienia wolności za prowadzenie roweru pod wpływem alkoholu!

**Uwaga!**

**Pamiętaj!**



Nawet jeśli zgodnie z przepisami możesz wjechać na chodnik, nie oznacza to, że jesteś pieszym! Przejścia dla pieszych (zebrzy) są... dla pieszych. Żaden pojazd nie ma prawa przejechać po nich wzdłuż. Rower należy przeprowadzić.





## Rowerem bezpiecznie do celu

Polska od lat bije niechlubne rekordy Unii Europejskiej w częstości wypadków z udziałem rowerzystów – ginie u nas niemal 16 cyklistów na milion obywateli. A przecież rowerów na ulicach mamy mniej niż Niemcy czy Dania. Rowerzyści to niemal 10% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (około 500 rowerzystów w roku), podczas gdy udział rowerów w całości podróży szacuje się na 1-2%. Media malują obraz pijanego i nieoświeconego cyklisty, który sam jest sobie winien. Zdarzają się też takie wypadki, ale większość zdarzeń drogowych (80%) to kolizje z udziałem trzeźwych rowerzystów na prostej drodze, przy dobrej widoczności w ciągu dnia.



### Co jest naprawdę niebezpieczne?

---

#### **Zabija prędkość**

W dużych miastach, gdzie jeździ się na ogół wolno lub stoi w korkach, trudno o śmiertelne zdarzenia z udziałem rowerzystów. W Łodzi w ostatnich latach nie odnotowano takich wypadków. Rowerzyści giną zwykle na podmiejskich drogach. Często są to osoby starsze, mniej sprawne, co w połączeniu z łamiącymi ograniczenie prędkości samochodami, może skończyć się tragicznie.

Poza miastem zachowaj szczególną ostrożność!

Częściej winni są kierowcy samochodów, ale niemal połowa zdarzeń wynika z nieprzepisowego zachowania się rowerzystów – w tym także z przejeżdżania rowerem po przejściu dla pieszych. Pamiętaj, kierowca samochodu nie spodziewa się rowerzysty na pasach dla pieszych, stąd łatwo o kolizję z jadącym (nawet niezbyt szybko) rowerzystą.

**Nieudzielenie  
pierwszeń-  
stwa**

Przepisy nakazują jazdę rowerem prawą stroną jezdni, ale nie wskazano w jakiej odległości od krawężnika. Radzimy poruszać się tak, by bez jechania „wężykiem” omijać szkło, wystające studzienki, koleiny oraz mieć gdzie uciec, jeśli wyprzedzający samochód nie zachowa przepisowej odległości 1 metra. Jazda przy samej krawędzi jezdni grozi zawadzeniem pedałem o krawężnik, szczególnie podczas skręcania. Warto także pamiętać, że na łukach i skrzyżowaniach jesteśmy dla kierowcy widoczni z większej odległości, jeśli nie jedziemy przy samym krawężniku.

**Nierówny  
tor jazdy**

Skręt w lewo wymaga zjechania do lewej krawędzi jezdni (pasa do lewoskrętu), a po przejechaniu skrzyżowania powrotu na prawą krawędź pasa. Oznacza to często jazdę pomiędzy samochodami. Rób to zawsze uważnie. Sprawdź, czy twój tor jazdy nie przetnie się nagle z nadjeżdżającymi autami. Warto zacząć taki manewr sporo przed skrzyżowaniem.

**Skręt w lewo**

Ważna jest przewidywalność. Dlatego zawsze wyraźnie wskazuj, jeśli zamierzasz wykonać jakikolwiek manewr na drodze. Upewnij się, czy możesz go zrobić bezpiecznie.

**Brak lub  
niewyraźne  
sygnały**



## Bezpieczny rower

Dla wielu osób barierą przed poruszaniem się rowerem jest obawa przed jego kradzieżą. Co można z tym zrobić?

Oszczędzaj na rowerze, ale nie na zabezpieczeniu. Linkę oblaną plastikiem za 19,90 zł zwykle można przeciąć sekatorem za 14,90 zł z tego samego sklepu. Nie ma zabezpieczeń, których nie da się sforsować, ale są takie, które trudno zniszczyć szybko i cicho. Warto przeznaczyć na blokadę 15% wartości roweru.

---

### **Co zrobić żeby nie ukradli**

Przypinaj za ramę, a nie za przednie koło. Część dostępnych w mieście stojaków na rowery to tzw. „wyrwikółka”, czyli stojaki, do których można się przypiąć za przednie koło. Nie jest to bezpieczne, bo złodziej łatwo może wykręcić przednie koło i zabrać resztę roweru. Właściwe stojaki mają kształt odwróconego U i są wbudowane w nawierzchnię. W 2010 roku Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi postawił pierwszą serię takich stojaków na Piotrkowskiej i w centrum. ZDiT może to czynić tylko na swoich terenach. Jeżeli chcesz, aby przed Twoją uczelnią, miejscem pracy, czy kinem stanął właściwy stojak, domagaj się tego od administratorów tych terenów.

O zaletach stojaków „u-kształtnych” oraz sposobach prawidłowego przypinania roweru możesz przeczytać na [www.rowerowalodz.pl](http://www.rowerowalodz.pl)

O ile wypadki kradzieży z piwnicy zazwyczaj są objęte polisami mieszkaniowymi, to ubezpieczenie dla rowerów oferuje na razie tylko PZU. Warto oznaczyć swój rower indywidualnym numerem (rowery znakuje bezpłatnie Straż Miejska) lub dodać go do internetowej bazy rowerów ([bazarowerow.pl](http://bazarowerow.pl)).

Domagaj się miejsc do przechowywania rowerów w/lub przy bloku, w którym mieszkasz. Można je sfinansować z funduszu remontowego. W typowym łódzkim wieżowcu, mającym około 150 mieszkań, taki fundusz to 80-100 tysięcy złotych rocznie. Zwykle plany jego rozdysponowania tworzone są pod koniec roku. Warto skontaktować się z innymi rowerzystami w bloku, aby wiedzieć, ile miejsc jest potrzebnych. Jeśli uda się zdobyć fundusze, trzeba dobrze przypilnować jakości wykonanej przechowalni.

**Możesz  
ubezpieczyć  
swój rower**

#### Zwróć uwagę:



- Czy łatwo będzie wyciągnąć rower? Jeżeli chcesz używać go codziennie, powinien stać na poziomie ulicy, piwnica odpada.
- Czy kwestie bezpieczeństwa nie przeważają nad wygodą? Klucz będzie dla wszystkich czy tylko u dozorczy?
- Czasami, ze względu na szczupłość miejsca, rowery są umieszczane w dwóch poziomach: na podłodze i na hakach pod sufitem.
- Czy miejsca pod sufitem będą, dzięki sprężynom, dla wszystkich, czy tylko dla strongmanów?

---

**Czym przypinać** Na rynku dostępnych jest wiele modeli blokad rowerowych. Od zwykłych linek, przez sztywne blokady (tzw. „U-lock” oraz „O-lock”) na masywnych łańcuchach kończąc.

Poskręcane stalowe linki oblane gumą to obecnie najpopularniejsze zabezpieczenie stosowane przez rowerzystów. Niestety także najtańsze i niekoniecznie niezawodne. Jeśli już kupujemy taką blokadę, to kupmy od razu dwie i przypinajmy rower w dwóch miejscach. W komfortowej sytuacji są właściciele rowerów miejskich – często w standardzie mają one blokadę „O-lock”, czyli blokadę na stałe zamontowaną pod siodłem, która zamknięta przechodzi przez koło, blokując szprychy. Najczęściej polecaną blokadą są sztywne „U-locki”, jednak nawet one, nieumiejętnie zapięte, nie chronią roweru. Najmniej zawodne są łańcuchy – niestety są także najdroższe (od 100 zł) i najcięższe (ok. 4 kg).

Nic jednak nie zastąpi rozsądku. Przypinajmy rowery w miejscach widocznych, pod okiem monitoringu sklepów lub na ulicy, gdzie kręcą się ludzie. I postarajmy się, aby nasz rower był mało atrakcyjny dla złodzieja – charakterystyczne dekoracje, kolor czy dodatki zwracają uwagę i utrudniają „sprzedaż z drugiej ręki”.

---

**Widoczny rowerzysta** Noszenie kamizelek odblaskowych nie jest obowiązkowe, jednak w pewnych warunkach wskazane. Gdy jedzie się wieczorem, warto założyć na siebie coś odblaskowego. Nawet, jeśli całą drogę jedziemy po drogach rowerowych! Kraksa z jadącym z naprzeciwka rowerzystą może być bolesna, a można jej zapo-



biec będąc widocznym.

Prócz kamizełek polecamy także samozwijające się opaski odblaskowe (koszt ok. 5 – 10 zł). Wiele osób, jeśli już je zakłada, to na prawą nogę. Z punktu widzenia bezpieczeństwa należy je jednak zakładać także na lewą! Jadący za nami samochód widzi głównie naszą lewą stronę, a taki poruszający się rytmicznie odblaskowy pasek na nodze zwraca uwagę.

Można także kupić pomarańczowe oczka na szprychy (koszt ok. 2 zł), świecące wentyle (ok. 9 zł za dwie sztuki) lub odblaskowe nakładki na szprychy (ok. 50 zł za 36 nakładek). Warto pamiętać także o wymianie baterii w lampkach – po roku używania mogą wymagać wymiany.

I najważniejsze: to, że Ty widzisz pojazdy z odległości 300 metrów, nie oznacza że jesteś widziany z tak daleka.



# Jak się ubrać na rower? Normalnie!



„Cycle chic” to inaczej rowerowy szyk albo rowerowa elegancja. Od zarania dziejów roweru był on wykorzystywany do celów użytkowych, w tym i do transportu własnej osoby. W związku z tym nie widziano potrzeby przywdziewania specjalnego „rowerowego” ubioru. Ludzie jeździli na rowerze w tych samych strojach, jakie zakładali na spacer ulicą czy jazdę dorożką lub tramwajem. Z czasem, kiedy rower zaczęto kojarzyć jako atrybut sportowców lub turystów, wyrugowano ze zbiorowej świadomości połączenie roweru z codziennym, modnym strojem.

Pojęcie „cycle chic” wypromował Duńczyk Mikael Colville-Andersen, który począwszy od 2006 r. zaczął upowszechniać w sieci fotografie ludzi pięknie wyglądających na rowerze, przemierzających ulice Kopenhagi. Jego śladem poszło wiele osób na całym świecie, zakładając lokalne wersje internetowych blogów „cycle chic”, dokumentując owo zjawisko w swoich miastach.

Łódź ma w tym gronie niekwestionowaną pozycję dzięki pierwszemu polskiemu blogowi tego rodzaju (lodzcyclechic.blogspot.com, start w październiku 2008 r.). Przede wszystkim jednak dzięki fotografiom wielu oryginalnych ludzi, którzy prezentują się świetnie na rowerach i promują tym samym ten środek transportu w mieście.

Zdjęcia szykownych rowerzystów i rowerzystek w tej publikacji pochodzą z blogu [LodzCycleChic.blogspot.com](http://LodzCycleChic.blogspot.com)

-----  
**Cycle chic  
w Łodzi**



## Łódzkie sukcesy

Działając na rzecz poprawy życia rowerzystów w Łodzi, możemy pochwalić się (my – wszyscy rowerzyści) pewnymi sukcesami! W 2010 roku pojawiły się w Łodzi pierwsze tabliczki „T-22” czyli napis „nie dotyczy rowerów” pod znakami zakazu wjazdu lub nakazu skrętu. Dzięki temu rowerzyści jadący przez skrzyżowanie ul. Piotrkowskiej z al. Mickiewicza na północ mogą jechać na wprost, mimo iż samochody muszą skręcić w prawo lub lewo. Podobna sytuacja jest m.in. na skrzyżowaniu Zielona/Kościuszki dla jadących na wschód. Dodatkowo, dzięki staraniom środowisk rowerowych w Łodzi, od 2010 roku stawiane są stojaki na rowery w kształcie odwróconej litery U. A na początku 2011 prezydent Łodzi podpisała „Kartę Brukselską” oraz powołała stanowisko „Pełnomocnika ds. Polityki Rowerowej”.



Podczas światowego kongresu rowerowego Velo-city 2009 w Brukseli, kilkadziesiąt europejskich miast przyjęło tzw. Kartę Brukselską (Charter of Brussels). W Polsce tylko Gdańsk, Kraków i Łódź zostały sygnatariuszami dokumentu.

Zapisy Karty zobowiązują jej sygnatariuszy do:

- zwiększenia do 15% udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2020 r.,
  - zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków rowerowych do 2020 r.
  - opracowania systemu parkingów rowerowych oraz polityki przeciwko kradzieży rowerów,
  - zwiększenia udziału rowerów w dojazdach do szkoły i do pracy,
  - działania na rzecz rozwoju turystyki rowerowej,
  - współpracy ze środowiskiem rowerowym, biznesem i instytucjami publicznymi, w celu upowszechnienia ruchu rowerowego.
- Wypełnienie zobowiązań Karty Brukselskiej jest celem polityki rowerowej miasta. Promocja ruchu pieszego i rowerowego kosztem indywidualnego ruchu zmotoryzowanego jest skutecznym rozwiązaniem najistotniejszych problemów rozwojowych metropolii.

Jeśli uważasz, że to mało – przeczytaj następny tekst i dowiedz się, jak możesz lobbować na rzecz rowerów jako środka transportu.

-----  
**Co to jest  
Karta  
Brukselska?**



## Rowerowy lobbing

Rowerzystów na co dzień raczej nie widać. Nie stoimy w korkach w centrum miasta. Nasze pojazdy można zaparkować koło ogródka na ul. Piotrkowskiej, przy słupie, na balkonie, w piwnicy, przed szkołą...

Mogłoby się wydawać, że w Łodzi mało osób jeździ na rowerach. Nic bardziej mylnego! Jest nas wiele. I każdy, indywidualnie, może wpłynąć na poprawę komfortu jazdy na rowerze! Weź udział w Łódzkiej Mase Krytycznej. Pokaż, że jesteś w tym mieście, jeździsz po nim rowerem i potrzebujesz bezpiecznej przestrzeni. Masa Krytyczna to comiesięczna manifestacja obecności rowerzystów w mieście. Przypomina władzom i innym użytkownikom dróg o istnieniu w ruchu drogowym także cyklistów. W Łodzi (tak jak w wielu innych miastach w Polsce i na świecie) Masa tradycyjnie rozpoczyna się w ostatni piątek miesiąca o godz. 18:00. Cykliści zbierają się na pasażu Schille-ra, skąd ruszają na ulice miasta w zwartej kolumnie. Wszelkie informacje o zasadach i trasach, a także relacje z przejazdów, można znaleźć na stronie Łódzkiej Masy Krytycznej: [www.masakrytyczna.org](http://www.masakrytyczna.org).



**Zacznij od reagowania na to,  
co Ci przeszkadza**

Oczywiście samochody nie mają prawa znajdować się na drogach rowerowych. Blokujące ścieżkę zgłaszamy pod bezpłatnym numerem Straży Miejskiej – 986. Zadzwoń, podaj markę, kolor i numer rejestracyjny pojazdu oraz adres (numer ulicy sprawdź na najbliższym budynku). Nie musisz podawać swoich danych ani czekać do przyjazdu patrolu. Warto także zrobić zdjęcia (można je wysłać mailem do Straży). Zapamiętaj nazwisko dyżurnej osoby, godzinę zgłoszenia i numer sprawy, a po kilku dniach możesz wysłać zapytanie do Straży o to, jak je zrealizowano. Poproś o przesłanie raportu z realizacji zgłoszenia – e-mail: sekretariat@strazmiejska.lodz.pl.

---

### **Samochody na drogach rowerowych**

Śmieci zgłaszaj na miejską Zieloną Linie, tel. 42 638 50 00 lub na forum Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta – [www.czystemiasto.uml.lodz.pl](http://www.czystemiasto.uml.lodz.pl). Pamiętaj o podaniu dość dokładnej lokalizacji bujnej roślinności.

---

### **Śmieci czy krzaki zarastające ścieżki rowerowe**

Wszelkie uwagi co do stanu dróg i krawężników powinny trafiać do Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi: Biuro Obsługi Mieszkańca, tel. 42 638 49 91 lub Dyspozycja Inżyniera Miasta (24 h / dobę), tel. 42 638 49 49. Zarząd Dróg i Transportu przyjmuje także uwagi i wnioski pod adresem e-mail: [zditi@uml.lodz.pl](mailto:zditi@uml.lodz.pl).

Jeśli uważasz, że istniejące rozwiązania można poprawić, masz pomysł na, to jak polepszyć warunki jazdy dla rowerzystów lub uważasz, że coś w mieście jest źle robione, skontaktuj się z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta ds. Polityki Rowerowej. Prowadzi swoje forum na stronie Łódzkiej Masy Krytycznej,

---

### **Pomysły na nowe drogi oraz ułatwienia**

można go także odnaleźć na popularnym portalu społecznościowym: Facebook („Oficer Rowerowy Łódź”).

Pisanie do urzędników mobilizuje ich do lepszej pracy. Często nie korzystają z rowerów, nie wiedzą, co i dlaczego może przeszkadzać w wygodnym poruszaniu się jednoślādami po mieście. Tym bardziej warto ciągle tłumaczyć. Na Twoje pisma lub wnioski urząd powinien odpowiedzieć w ciągu miesiąca.

Nie zniechęcaj się niepowodzeniami – kropla drąży skałę!

---

**Kogo jeszcze kręcą rowery** W Łodzi istnieje wiele organizacji pozarządowych skupiających osoby interesujące się ruchem rowerowym – zarówno tym miejskim jak i sportowym, turystycznym i wycieczkowym. Możesz je podglądać, kibicować, brać udział w przygotowanych przez nie inicjatywach albo zaangażować się w działania. Obok znajdziesz nazwy i krótkie opisy znanych nam, aktywnych organizacji prorowerowych. Polecamy – sami też w nich działamy!

---

### **Fundacja Normalne Miasto – Fenomen**

Organizator Masy Krytycznej w Łodzi – działa na rzecz zrównoważonego transportu współpracując z urzędnikami, radnymi i organizując imprezy rowerowe.

[www.fundacjaefenomen.pl](http://www.fundacjaefenomen.pl)

### **Fundacja Jagiełło**

Organizuje wspólne wycieczki i przejazdy rowerowe. Terminy oraz trasy można odnaleźć w prasie lokalnej.

### **Instytut Spraw Obywatelskich**

Prowadzi działania na rzecz proekologicznego transportu w ramach programów „Miasto w ruchu” i „Tiry na tory”.

[www.inspro.org.pl](http://www.inspro.org.pl)

### **BikeOrient**

Dla tych, którzy lubią zgubić się z rowerem w lesie, a potem skutecznie odnaleźć właściwą drogę.

[www.bikeorient.pl](http://www.bikeorient.pl)

### **Cyklloid**

Dla tych, którzy marzą o jeździe po dachu świata albo przynajmniej po Wielkim Kanionie

[www.cyklloid.pl](http://www.cyklloid.pl)

### **Alternatywa BMX**

Zajmuje się promocją sportów ekstremalnych i alternatywnych sposobów na kreatywne spędzanie czasu w mieście.

[www.alternatywabmx.pl](http://www.alternatywabmx.pl)

### **Klub Rowerowy Adventure**

Dla myślących o kolarstwie bardziej wyczynowym, organizuje cyklicznie zawody MTB oraz Festiwale Sportów Ekstremalnych (BMX i cyklotrial).

[www.adventure.mm.com.pl](http://www.adventure.mm.com.pl)

### **Łódzki Klub Turystów Kolarzy**

Przygotowuje m.in. weekendowe wyprawy rowerowe po regionie.

[www.lktk.pl](http://www.lktk.pl)

### **Cyklomaniak**

Skupia miłośników jazdy po terenach nierównych, prowadzi portal internetowy, na którym można znaleźć informacje o większości tego typu imprez odbywających się w okolicach Łodzi, a także poza nią.

[www.cyklomaniak.pl](http://www.cyklomaniak.pl)

### **www.RowerowaLodz.pl**

Zawiera informacje nie tylko o imprezach rowerowych, ale także o działaniach Zarządu Dróg i Transportu czy Rzecznika Niezmotoryzowanych.

Polecamy także stronę ogólnopolskiego stowarzyszenia „**Miasto dla Rowerów**”:

[www.MiastaDlaRowerow.pl](http://www.MiastaDlaRowerow.pl)



## Jak powinno wyglądać miasto przyjazne dla rowerów

Władze miast Europy Zachodniej, takich jak Amsterdam czy Kopenhaga, we wszystkich rowerowych sprawach kierują się prostymi zasadami. Wiedzą że jazda na rowerze musi być szybka, bezpieczna i wygodna, bo rower to przede wszystkim środek codziennej komunikacji miejskiej, którym można dojeżdżać do pracy, szkoły lub na zakupy.

Podstawą jest gładka asfaltowa nawierzchnia na drogach rowerowych. Nawierzchnia, na której „nie trzęsie”, jest nieodzowna we wszystkich miejscach, gdzie mogą pojawiać się rowerzyści – na alejach parkowych, deptakach i drogach pieszo-rowerowych. Każda droga rowerowa powinna być przystosowana do szybkiej jazdy – nie może być na niej ostrych zakrętów, zwężeń i innych miejsc, po których jadąc rowerem z prędkością 30 km/h, moglibyśmy zrobić sobie krzywdę.

W wielu miastach, oprócz dróg rowerowych wysokiej jakości, stosuje się także inne wynalazki, aby ułatwić i uprzyjemnić życie rowerzystom. Np. strefy uspokojonego ruchu samochodowego – ulice i całe rozległe sektory miast, po których auta mogą jeździć z maksymalną prędkością 30, 20 lub tylko 10 km/h. Dzięki mniejszej prędkości samochodów w tych strefach jazda rowerem po ulicy jest znacznie bezpieczniejsza – oddzielne drogi rowerowe nie są tam potrzebne. Aby uspokoić ruch, na ogół stosuje się specjalne progi zwalniające, przy-

stosowane dla rowerzystów. W Europie Zachodniej stosuje się też ograniczenia ruchu samochodowego, takie jak np. strefy płatnego wjazdu w centrach miast.

### Inne udogodnienia to:



- pasy rowerowe w jezdniach – bardzo praktyczna alternatywa dla oddzielnych dróg rowerowych,
- kontrapasy rowerowe – pasy rowerowe, dzięki którym rowerzysta może poruszać się w obu kierunkach po drogach jednokierunkowych. Dzięki nim w miastach takich jak Łódź – w której jest mnóstwo takich ulic – można łatwo i bez zbędnych objazdów dojechać rowerem do celu. Tego typu rozwiązanie jest już wykorzystywane m.in. w Krakowie, Wrocławiu, czy Gdańsku,
- śluzy rowerowe – specjalne strefy dla rowerów przed skrzyżowaniami. Dzięki nim rowery startują pierwsze, gdy zapali się zielone światło.

Dzięki wszystkim wymienionym powyżej udogodnieniom miasto staje się przestrzenią przyjazną dla rowerzysty, a jazda na rowerze staje się czystym relaksem.

Dzięki nowelizacji Prawa o Ruchu Drogowym rozwiązania takie jak pasy ruchu dla rowerów, czy śluzy rowerowe, powinny coraz częściej pojawiać się także na łódzkich ulicach.

## Poradnik Łódzkiego Rowerzysty Miejskiego

### Teksty:

Hubert Barański, Łukasz Kamiński, Witold Kopeć, Wojciech Makowski,  
Patrycja Wojtaszczyk

### Redakcja i korekta:

Maria Agier

### Zdjęcia:

Hubert Barański, Ewa Dudkiewicz, Łukasz Kamiński, Witold Kopeć, Michał Leszczyński, Emilia Michalak, Mariusz Wasilewski, Patrycja Wojtaszczyk, wikipedia.pl

### Projekt graficzny:

Jan Worpus-Budziejewski

### Wydawca:

INSPRO – Instytut Spraw Obywatelskich ([www.inspro.org.pl](http://www.inspro.org.pl))  
w ramach projektu Centrum Wspierania Przedsiębiorczości Społecznej  
([www.centrumklucz.pl](http://www.centrumklucz.pl))

Publikacja dostępna on-line na stronie:

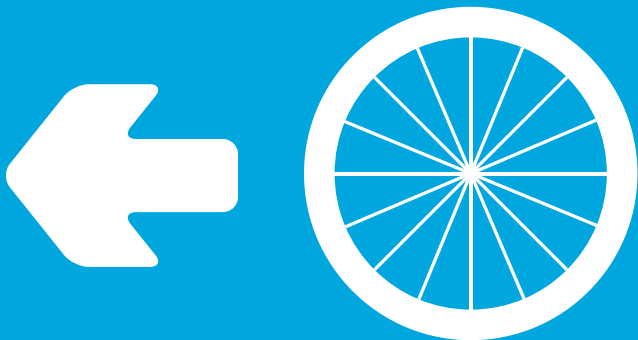
[www.RowerowaLodz.pl](http://www.RowerowaLodz.pl) oraz [www.FundacjaFenomen.pl](http://www.FundacjaFenomen.pl)



Institucje wspierające:







KAPITAŁ LUDZKI  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI  
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Druk współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego