



# Życie Regionów

## WYDARZENIE



Uczestnicy 2nd Polish Bicycle Summit w ostatnią środę w Centrum Olimpijskim PKOl w Warszawie

## Pozytywne emocje, pasja i zaangażowanie

Ponad 150 uczestników, dyplomaci i samorządowcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych, świata sportu i biznesu, a wreszcie – dzieci. Dwie debaty, 15 prezentacji pod hasłem BIKEtalk i niezliczone rozmowy w kuluarach.

JEREMI JĘDRZEJKOWSKI

**W** Centrum Olimpijskim PKOl w Warszawie w minioną środę gościliśmy reżyserską prezentację najróżniejszych miłośników jazdy na dwóch kółkach. W różnym wieku, z różnych stron Polski, a nawet świata. Połączyła ich pasja, która stała się dla nich nieodłącznym elementem życia. Magnesem, który ich przyciągnął, stał się 2nd Polish Bicycle Summit (PBS) – wydarzenie organizowane przez „Rzeczpospolitą” we współpracy z Polskim Związkiem Kolarskim (PZK).

### Ekologia i zdrowie

Czy Polskę czeka rowerowa rewolucja i kto o tym zdecyduje? Skąd czerpać wzorce? Czy powstanie wreszcie Krajowa Strategia Rowerowa? – o to zapytała, otwierając wydarzenie Hanna Wawrowska, pomysłodawczyni i dyrektorka Polish Bicycle Summit. Odpowiedzi na te pytania szukamy od 23 maja zeszłego roku, kiedy to zaczęliśmy kampanię społeczną „Rzeczpospolitej Życia Regionów” pod hasłem „Rowerem przez Polskę”.

Maciej Maciejowski, prezes Gremi Media, spółki wydającej m.in. „Rzeczpospolitą” wspominał o swoich doświadczeniach rowerowych.

– To dla mnie wyjątkowe wydarzenie, bo sam jestem zapalonym rowerzystą. Przejeżdżam rocznie 2 tys. km i mam nadzieję, że znajdę czas na dużo więcej – mówił Maciej Maciejowski. – Wybór roweru to jednak nie tylko odpowiedzialność ekologiczna, ale też wybór na rzecz

naszego zdrowia. Możemy to odczuć bezpośrednio i na co dzień. Ja z rodziną spędzam na rowerze wakacje i jako ojcu trójki dzieci zależy mi na bezpieczeństwie jazdy i bezpiecznych drogach rowerowych. Dzięki staraniom państwa, uczestników naszego szczytu, jest to możliwe. Wasza praca i wkład w rozwój sieci ścieżek i promocję rowerów są bezcenne i za to chciałbym podziękować – podkreślił prezes Gremi Media.

Rafał Makowski, prezes PZK, mówił o „nowym otwarciu”

”

Wybór roweru to nie tylko odpowiedzialność ekologiczna, ale też wybór dla naszego zdrowia

związku. – Polski Związek Kolarski jest w głównej mierze odpowiedzialny za szkolenie sportowe, za organizowanie wyjazdów i warunków naszym najlepszym zawodnikom do uczestnictwa w mistrzostwach Europy, świata i w igrzyskach olimpijskich. Natomiast w związku z tym, że otwieramy związek na nowo na środowisko, jesteśmy obecni na wszystkich wydarzeniach, na których rower jest pokazywany w pozytywnym świetle, takich jak ta konferencja. Chcemy budować powszechność kolarstwa, chcemy sprawić, żeby rower był codziennym atrybutem

coraz większej części społeczeństwa. Bo to pozwoli na zachęcenie młodzieży do uprawiania tego sportu, co ułatwi klubom poszukiwanie zawodników. W związku z tym bardzo się cieszę, że w imieniu Polskiego Związku Kolarskiego mogę współtworzyć tę konferencję – mówił Rafał Makowski. – Prywatnie także jestem zapalonym rowerzystą, a moja trójka dzieci również spędza rowerowo wszystkie wakacje.

Z przesłaniem do uczestników warszawskiego spotkania zwrócił się z „wisią kwitnącego Waszyngtonu” dr Leszek Sibulski – pracujący w USA polski socjolog, były polski kolarz torowy, pomysłodawca Światowego Dnia Roweru (ang. World Bicycle Day).

– Bardzo się cieszę, że polski dialog rowerowy jest kontynuowany. Jest bardzo ważne, aby nie stracić momentu polskiego renesansu rowerowego – powiedział Leszek Sibulski. – Zostały nam zaledwie 73 dni do obchodów V Światowego Dnia Roweru, który ma coraz więcej polskich akcentów. Życzę owocnych obrad. Proszę, bądźcie ostrożni podczas podróży po szlakach rowerowych, bo bezpieczeństwo jest najważniejsze – podkreślił.

Światowy Dzień Roweru został ustanowiony przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych rezolucją z 12 kwietnia 2018 r. Jest obchodzony na świecie co roku 3 czerwca. W rezolucji czytamy m.in., że „rower jest symbolem zrównoważonego transportu oraz niesie pozytywne przesłanie wspierające zrównoważoną konsumpcję i produkcję, ma też pozytywny wpływ na klimat”. ONZ zachęca także „wszystkie zainteresowane strony do podkreślania i promowania korzy-

stania z roweru jako środka wspierania zrównoważonego rozwoju, wzmocnienia edukacji, w tym wychowania fizycznego dzieci i młodzieży, promowania zdrowia, zapobiegania chorobom, promowania tolerancji, wzajemnego zrozumienia i szacunku, a także ułatwiania włączenia społecznego oraz kultury pokoju”. Droga do ustanowienia tego święta Leszek Sibulski rozpoczął publikacją artykułu „Cycling is Everyone’s Business” (ang. „Kolarstwo jest sprawą każdego”) w 2015 r.

### Wymiana doświadczeń

W ramach warszawskiego wydarzenia odbyły się dwie debaty. W pierwszej („Rowerem przez świat – rowerowa rewolucja trwa”), moderowanej przez Michała Szuldrzyńskiego, I zastępcę redaktora naczelnego „Rzeczpospolitej”, wzięli udział Päivi Laine, ambasador Finlandii, Andreas Stadler, ambasador Austrii, Assad José Jater Peña, ambasador Republiki Kolumbii, Marit Maks, zastępca szefa misji w ambasadzie Estonii, oraz Sanne Kaasjager, szef działu ekonomicznego ambasady Królestwa Niderlandów. Goście opowiadali o praktykach swoich krajów dotyczących propagowania jazdy na rowerze – nie tylko jako formy rekreacji, ale także jako środka codziennej komunikacji – i wymieniali się doświadczeniami związanymi z rozwojem infrastruktury rowerowej.

W drugiej („Rower dla dużych i małych”), prowadzonej przez Grzegorza Siemionczyka, dziennikarza „Rzeczpospolitej” i „Parkietu”, swoimi spostrzeżeniami, uwagami i wnioskami dotyczącymi upowszechniania rowerów, dzieli

”

Ważne, aby nie stracić momentu polskiego renesansu rowerowego

się ze słuchaczami Krzysztof Barczyk, dyrektor gabinetu marszałka województwa zachodniopomorskiego, Remigiusz Kitliński, pełnomocnik prezydenta Gdańska ds. komunikacji rowerowej, Monika Kozłowska-Święconek, dyrektorka biura zrównoważonej mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia, Jan Mencwel, aktywista ze stowarzyszenia Miasto Jest Nasze, Izabela Stelmańska, zastępca dyrektora departamentu kultury, promocji i turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, prezes Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej, Franek Sterczewski, poseł, członek Komisji Infrastruktury, oraz Bartosz Walczak, wiceburmistrz Jarocina.

Swoje wystąpienia, prelekcje i prezentacje – pod hasłem BIKEtalk – przedstawili Łukasz Szeliga, prezes Polskiego Komitetu Paraolimpijskiego („Kolarstwo szosowe dla osób z niepełnosprawnościami”), Roman Szelemej, prezydent Wałbrzycha, dr nauk medycznych (pt. „Jazda rowerem a zdrowie”), Rafał Jurkowlanec, prezes Dolnośląskiego Związku Kolarskiego, podróżnik („Rowerem po Afryce”), Piotr Polanek, p.o. dyrektora depar-

tamentu turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i Joanna Matuszczyk, kierownik zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego w departamencie turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego („VeloMałopolska – jak to się stało, że się udało?”).

W ramach BIKEtalk wystąpili także Marcin Duma, CFO Fundacji IBRIS („Rowerowy barometr – co mówią badania”), Grzegorz Siemionczyk („Rower cargo, czyli alternatywa dla auta”), Michał Płociński, dziennikarz „Rzeczpospolitej” („Rowerowe krajoznawstwo dla każdego”), Szymon Nitka, autor bloga ZnajKraj („Turystyka rowerowa w Europie – najlepsze szlaki i dobre praktyki”), Tomasz Dobrowolski, pełnomocnik rowerowy prezydenta Bydgoszczy („Rowerowa stolica Polski”), Marcin Dworak, pełnomocnik metropolii GZM ds. nowej mobilności („Mobilna metropolia”), Cezary Grochowski, prezes Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej („Efektywna edukacja rowerowa, przesłanki do reformy karty rowerowej”).

Rowerowe opowieści przedstawili też Wiesław Belz, prezes Stowarzyszenia Rowerowe Katowice („Polskie środowisko rowerowe buduje swoją organizację”), Napoleon Bryl, współtwórca rodzinnego bloga roweremzdziekiem.pl („Rowerem z dzieckiem”), Wojciech Kardys, digital ambasador UE, specjalista ds. social mediów („Jak komunikować rower i jazdę rowerem?”), oraz Dominik Kmita, technolog ds. kruszyw w Laboratorium Badań Technicznych TPA, spółki z Grupy Strabag („Rozjaśnij swoją drogę”).

## ROZMOWA

# Mocno stawiamy na turystykę rowerową

Tworzymy sieć ścieżek na terenach atrakcyjnych krajoznawczo – mówi **Lidia Czechak**, starosta powiatu jarocińskiego.

JEREMI JĘDRZEJKOWSKI

## Dlaczego powiat jarociński promuje poruszanie się rowerami?

Zawsze uważałam, że to nie tylko świetny sposób na komunikację, czyli dojazd np. do pracy, ale to również turystyka, spotkania, bardzo miło spędzony czas. Sama jeżdżę na rowerze, co na pewno ułatwia mi kontakty i rozmowy z osobami korzystającymi z naszych ścieżek rowerowych i tymi, które biorą udział w różnych inicjatywach organizowanych przy współudziale powiatu. Bardzo często organizowane są u nas rajdy, pręźnie działa duże stowarzyszenie RoweLOVE, które zachęca mieszkańców powiatu do jazdy rowerem. A my jesteśmy m.in. od tego, by umożliwić im stworzenie takiego rajdu, więc często jesteśmy organizatorem, gdyż w większości współfinansujemy te rajdy. Ale naszym zadaniem jest także budowa, rozwijanie infrastruktury rowerowej.

## Jak w praktyce zachęcać ludzi do przesiadania się na rower?

My to robimy właśnie głównie poprzez organizację

różnego rodzaju imprez, przez pokazywanie, jak rozbudowała się u nas infrastruktura rowerowa. Informujemy też, że rowery to jest zdrowy styl życia, że są ścieżki i można się po nich bezpiecznie poruszać i mogą z nich korzystać wszyscy. Na pewno w promocji pomógł nam Leszek Sibilski. To osoba bardzo znana w świecie rowerowym, a pochodzi z Jarocina.

## To właśnie on był inicjatorem Światowego Dnia Roweru, ustanowionego przez ONZ...

Zachęca nas do działania i pokazuje, w jaki sposób promować rowery, aby mieszkańcy chcieli na nich jeździć. Zawsze na mówi: Najpierw wybudujecie ścieżki, później sami, jako urzędnicy, pokażcie, że można nimi się poruszać, i po trzecie – promujcie wszystkie wydarzenia, w których jest rower, zarówno kulturalne, jak i turystyczne i sportowe, bo to na pewno zdrowy i fajny styl życia.

## „Wybudujecie ścieżki”. To jak to jest z tą ich budową w powiecie jarocińskim?

Kiedy rozpoczynaliśmy kadencję, wspólnie z moim

zarządem powiatu zdecydowaliśmy, że oprócz budowy dróg, będziemy zawsze stawiać na ścieżki rowerowe. I budujemy je, gdzie tylko można. Powstają nie tylko w ramach programu budowy ścieżek rowerowych. Musimy się pochwalić, że w tym roku budujemy ich aż osiem na terenie całego powiatu, czterech naszych gmin. Robimy to tak, by nie tylko się ze sobą komunikowały, ale aby ich przebieg był jak najciekawszy i by były chętnie odwiedzane przez naszych mieszkańców.

Staramy się też wyposażać je w infrastrukturę towarzyszącą. Są więc ławeczki, tablice informacyjne, wiaty czy stacje naprawy rowerów. Chodzi o to, by trasy były atrakcyjne, kiedy ktoś wybiera się np. z dziećmi naszą najdłuższą trasą rowerową długości 15 km.

W tej kadencji zamierzamy wybudować minimum 50 km ścieżek rowerowych. Tworzymy je też w ramach pasów drogowych. Czyli jeżeli budujemy lub remontujemy infrastrukturę drogową, to jeśli tylko mamy taką możliwość w ramach naszego pasa drogowego, to poszerzamy ją o miejsce dla



Lidia Czechak, starosta powiatu jarocińskiego, podczas Polish Bicycle Summit 2023

rowerów. Albo jest to typowa ścieżka rowerowa, albo chodnik wraz ze ścieżką, albo chodnik, który umożliwia jazdę, czyli jest szerszy, wtedy także rowerzyści mogą się po nim bezpiecznie poruszać. Zatem oprócz budowy typowych ścieżek rowerowych, którą mamy w planach i co roku realizujemy, staramy się, aby rowerzyści mieli u nas swoje bezpieczne miejsce również w momencie, kiedy nie jest budowana osobna ścieżka.

## Ciągłość tras w wielu miastach i gminach jest problemem. Są takie punkty, gdzie ścieżka się nagle urywa i jest kłopot z ich połączeniem. Czy są miejsca w powiecie, które są wyzwaniem pod tym względem?

Rzeczywiście mamy też takie odcinki, które były tworzone często decyzją podejmowaną według hasła „ścieżka rowerowa w każdej gminie”, bo każda gmina, wszyscy radni chcieli mieć ścieżki rowerowe. Ale to często nie sprzyja temu, żeby były one skomunikowane.

Dlatego stworzyliśmy mapę połączonych ze sobą tras, która ma umożliwić przejechanie z jednego skrajnego punktu powiatu do drugiego. Leszek Sibilski będzie ją promował w ramach ONZ. Przy mapie bardzo pomogli nam przedstawiciele stowarzyszenia RoweLOVE, szczególnie prezes, gdyż pokazał nam, w jaki sposób infrastrukturę rowerową,

którą już dzisiaj dysponujemy, połączyć czasem niewielkimi, np. dwukilometrowymi odcinkami. W efekcie otrzymujemy długą, ciekawą trasę np. po ładnych terenach krajoznawczych.

Bo oprócz praktycznej strony roweru – gdzie mówimy o dojeździe do szkół czy pracy i np. budując parking przy szkołach od razu tworzymy wiaty dla rowerów, żeby promować i namawiać młodzież na taki sposób dojazdu – bardzo stawiamy także na turystykę rowerową.

Mamy trasy blisko natury, przy lesie, mamy piękną ścieżkę przy zalewach przy Lipince. Staramy się tak wytyczać trasy, by przebiegały przez atrakcyjne miejsca i pokazywały walory turystyczne powiatu. Na wniosek Leszka Sibilskiego sieć ścieżek nosi nazwę Światowego Dnia Roweru.

Jedną z naszych głównych inwestycji to trasa łącząca gminę Jarocin z gminą Żerków. Ścieżka ma już 13 km, teraz wydłużamy ją o kolejne dwa. To piękne tereny – Szwajcaria Żerkowska – od lat wykorzystywane przez rowerzystów górskich, którzy przyjeżdżają tam na zawody i rajdy. Budujemy także bardzo ciekawą krajoznawczo ścieżkę rowerową do zalewu w Roszkowie. /©©

## ROZMOWA

# Drogi rowerowe trzeba budować z głową

Ważne jest, aby w miastach były zidentyfikowane główne potoki rowerzystów, by elementy infrastruktury nie powstawały przypadkowo, a były zgodne z potrzebami mieszkańców – mówi **Waldemar Sadowski**, autor bloga Rowerowe Sygnały.

JEREMI JĘDRZEJKOWSKI

## Prowadzi pan blog Rowerowe Sygnały. To jaki sygnał pana zdaniem płynie z konferencji 2nd Polish Bicycle Summit, która odbyła się w Centrum Olimpijskim PKOl w Warszawie?

W mojej ocenie płynie sygnał taki, że mamy w Polsce rewolucję rowerową i ona przyspiesza. Mamy coraz więcej infrastruktury rowerowej, choć ciągle nie jest ona wystarczająca, coraz więcej rowerzystów, coraz więcej turystów rowerowych. Widoczny jest więc rozwój.

## W tej rewolucji, w tym przyspieszeniu, które obserwujemy, a w którym także rower staje się już nie tylko środkiem do przemieszczania się z punktu A do B, a po prostu sposobem na życie, jest też oczywiście bardzo ważny aspekt, jakim jest bezpieczeństwo. Jak pan ocenia poziom bezpieczeństwa rowerzystów w Polsce?

Pod tym względem jest jeszcze dużo do zrobienia. Brakuje cały czas bezpiecznej infrastruktury rowerowej, co więcej, w wielu miejscach nie jest ona spójna. Napotykamy rozwiązania, które są mało bezpieczne, powodują

konflikty między różnymi uczestnikami ruchu. Oczywiście, jest coraz lepiej, jednak ciągle jeszcze jest sporo do zrobienia.

## A patrząc z drugiej strony, niektórych rowerzystów uczestników ruchu i ich zachowań na drogach, czy nie uważa pan, że zasadne byłoby na przykład przywrócenie obowiązkowej karty rowerowej dla wszystkich jeżdżących jednośladaми, tak by można było oczekiwać, że każdy uczestnik wie, jak zachować się



Sygnał z 2nd Polish Bicycle Summit płynie taki, że mamy w Polsce rewolucję rowerową i ona przyspiesza

## czy to na drodze rowerowej, czy na drodze publicznej, zna znaki i przepisy? Przypomnę, że od wielu już lat karta rowerowa jest obowiązkowa jedynie dla osób w wieku 10–18 lat, które chcą

## samodzielnie poruszać się po drogach publicznych. Przeszła już potrzebna w momencie, kiedy jej właściciel kończy 18 lat.

Jak pokazują różne badania, co najmniej dwie trzecie rowerzystów ma prawo jazdy. Z drugiej strony praktycznie 100 proc. kierowców posiada prawo jazdy, a i tak 90 proc. z nich nie przestrzega na co dzień przepisów. Także moim zdaniem tutaj nie jest kwestia takiego czy innego uprawnienia, tylko poszanowania prawa i skutecznej egzekucji, której u nas w Polsce brakuje.

## To w jaki sposób docierać pana zdaniem do rowerzystów z edukacją, z informacjami o zachowaniach bezpiecznych czy też zgodnych z zasadami ruchu drogowego?

Uważam, że należy rozwijać bezpieczną i spójną infrastrukturę rowerową, która nie będzie powodowała konfliktów pomiędzy różnymi uczestnikami ruchu. A z drugiej strony taka infrastruktura będzie sprawiała, że rowerzystów na drogach będzie coraz więcej i oni wzajemnie będą się uczyć bezpiecznych i prawidłowych zachowań.



## Gdzie widzi pan największe możliwości budowy tej bezpiecznej infrastruktury rowerowej w miastach?

To bardzo zależy od zabudowy w centrum. Jeśli jest bardzo gęsta zabudowa z siecią wąskich ulic, to tam wystarczy uspokajając ruch samochodowy – spowalniać go albo wyłączać z ruchu niektóre ulice. Wtedy można łączyć ruch rowerowy z samochodowym. A w przypadku takich miast, jak na przykład Warszawa czy Poznań, miejsce na infrastrukturę rowerową jest lub powinno się znaleźć.

Ważne jest także, by tę infrastrukturę budować z

głową, z planem, by prowadziła od centrum w stronę przedmieść. By zostały przy tym zidentyfikowane główne potoki rowerzystów, którzy się tamtędy przemieszczają, by jej elementy nie powstawały przypadkowo, nie przynosząc wzrostu liczby rowerzystów, a były zgodne z potrzebami mieszkańców.

## Oprócz edukacji i potrzeb infrastrukturalnych jazda rowerem to także impuls dla naszego zdrowia...

Na 2nd Polish Bicycle Summit dużo o tym rozmawialiśmy. Jest wiele

badan naukowych, które potwierdzają, że jazda rowerem poprawia nasze zdrowie, samopoczucie i wydłuża życie. Przekłada się ona i na zdrowie fizyczne i na psychiczne. Dzięki niej zmniejsza się ryzyko chorób serca czy nowotworowych, cukrzycy, wszystkich tych chorób cywilizacyjnych. Dzięki jeździe na rowerze poprawia się także zdrowie psychiczne. A dodatkowo, im więcej rowerzystów w mieście, tym mniej samochodów na ulicach, co też poprawia jakość powietrza w mieście przekładając się na nasze zdrowie /©©

DEBATA

# Specustawa w centrum uwagi

Choć mówi się, że samorządowcy mają tę „przypadłość”, że poradzą sobie ze wszystkimi przeciwnościami, to jednak specprzepisy dotyczące budowy dróg rowerowych rozwiązałyby systemowo wiele problemów i przyspieszyły tworzenie bezpiecznej infrastruktury rowerowej.

JEREMI JĘDRZEJKOWSKI

S tars i młodzi, dorośli i dzieci, rodziny i single, wysocy i niscy, plus size i szczupli, metropolie i najmniejsze gminy, na potrzeby te większe i zupełnie małe – rower jest dobry dla wszystkich. Uczestnicy debaty „Rower dla dużych i małych” dyskutowali o barierach i szansach rozwoju ruchu rowerowego w Polsce. Panel odbył się podczas 2nd Polish Bicycle Summit (PBS) – wydarzenia organizowanego przez „Rzeczpospolitą” i Polski Związek Kolarski.

Prowadzący debatę Grzegorz Siemionczyk, dziennikarz „Rzeczpospolitej” i „Parkietu”, przypomniał, że podczas I edycji szczytu samorządowcy wielokrotnie wskazywali na potrzebę powstania specustawy rowerowej na podobieństwo specustawy drogowej. Analogicznie do tamtej miałyby ona pozwolić na ułatwienie realizacji dużych projektów dotyczących infrastruktury rowerowej (np. dróg rowerowych czy ciągów pieszo-rowerowych), takich, które przekraczają granice województwa.

## Rozbicie dzielnicowe

Czy taki projekt jest na agendzie ustawodawców? Franciszek Sterczewski, poseł, członek Komisji Infrastruktury, przewodniczący parlamentarnego Zespołu ds. Transportu Rowerowego, stwierdził, że „jako politycy i aktywiści zajmujący się tematyką rowerową dostrzegamy ten problem”.

– Mamy w Polsce do czynienia z bezkrólewem czy też rozbiciem dzielnicowym. Jednym z głównych zaniechań polityki ostatnich lat, poza ogólnym lekceważeniem transportu rowerowego, jest właśnie brak specustawy – powiedział. Dodał, że Zespołu ds. Transportu Rowerowego pracuje nad jej projektem. – Generalnie założenie jest bardzo proste: chcemy, żeby infrastruktura rowerowa była przez państwo traktowana tak samo jak każda inna – równorzędnie jak szlaki kolejowe czy drogi ekspresowe i autostrady. Jeżeli chcemy się rozwijać jako społeczeństwo i tworzyć gospodarkę w duchu zrównoważonego rozwoju, musimy zapewnić warunki dla infrastruktury rowerowej. Będziemy prowadzić konsultacje i przed wyborami chcemy przedstawić projekt specustawy i pokazać, o co walczymy. Projekt może połączyć różne środowiska, od prawa do lewa – deklarował poseł.

Dokument ułatwiłby rzeczywiście działania samorządowcom? Izabela Stelmańska, zastępca dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, prezes Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej, wskazała, że w istocie „takiemu dokumentowi brakuje i bardzo by pomógł”. – Wiele spraw

związanych z rowerami nie jest uregulowanych. Zajmują się w głównej mierze wykorzystaniem roweru do celów rekreacyjnych i turystycznych i brakuje mi ujednolicenia wielu kwestii – powiedziała Izabela Stelmańska. – Chodzi np. o wskazania, jakiego rodzaju ma być nawierzchnia, jak ścieżki mają być poprowadzone, co wziąć pod uwagę, co ile kilometrów powinny być przystanki czy choćby miejsca do naprawy rowerów. A przede wszystkim brakuje tego, co jest ważne w samej turystyce, czyli ujednolicenia oznakowania. Turysta musi czuć się bezpiecznie. A przy tym nie interesuje go, czy właśnie przejeżdża z jednego miasta do drugiego, czy też przekracza granicę pomiędzy województwami – bez względu na to,

daje miastom żadnych narzędzi do tego, żeby można było efektywniej i szybciej działać, jeśli chodzi o budowę infrastruktury – dodała.

Krzysztof Barczyk, dyrektor gabinetu marszałka województwa zachodniopomorskiego, mówił o wielkim projekcie budowy systemu szlaków rowerowych, realizowanym przez samorząd województwa.

## Rowerowy megaprojekt

– Można śmiało powiedzieć, że jest to największa inwestycja rowerowa w Polsce i Europie, jakiej podjął się samorząd. To 1190 km dróg, z których mamy już wybudowane ponad 650 km. W realizacji jest kolejne 250 km i planujemy zbudować jeszcze ok. 160 km tylko w tej



Uczestnicy dyskutowali o tym, jak usprawnić budowę dróg rowerowych i zachęcać ludzi do jeżdżenia jednośladami

trasa wzdłuż Bałtyku przechodząca przez Międzyzdroje i park narodowy. Ustalamy, jak ona ma przebiegać. To wydaje się najprostszą sprawą – nie chcemy tam nic budować, nic utwardzać, tylko wyznaczyć

cel, aktywista ze stowarzyszenia Miasto jest Nasze, szukał odpowiedzi na pytanie, które jego zdaniem pojawia się już od wielu lat: kiedy nastąpi rewolucja rowerowa. – Mnie się wydaje, że żadna rewolucja nie wydarzyła się sama z siebie, że po prostu wszyscy na nią czekaliśmy i ona nagle nastąpiła. Tylko każda z nich jednak została rozpoczęta przez konkretne osoby – stwierdził.

– Niezależnie od tego, że zgadzam się, że potrzebne są rozwiązania na poziomie krajowym, to myślę, że potrzebujemy też więcej takich przykładów jak zachodniopomorskie, o którym słyszałem, ale jeszcze nie byłem na tamtejszych trasach, choć się wybieram. Chodzi o naprawdę duże, odważne, zakrojone na szeroką skalę inwestycje w samorządach. To może być projekt na poziomie województwa, tak jak w zachodniopomorskim, ale to może być też miasto. Ciągłe tak naprawdę nie ma w Polsce takie miasta, które by na serio postawiło na rower. Są pojedyncze przykłady, jak Poznań czy Gdynia, ale nie ma takiego podejścia jak np. w Paryżu – uważa aktywista.

## Pomysły na zmiany

Zdaniem Bartosza Walczaka, wiceburmistrza Jarocina, specustawa rowerowa to konieczność. – Jej brak pokazuje też, jak bardzo państwo na szczeblu centralnym nie przygotowało się do absorpcji funduszy unijnych, w których jest bardzo duży nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej. Kiedy dostajemy pieniądze z Unii na budowę czy przebudowę drogi, to są tam obowiązkowe ścieżki, są za nie dodatkowe punkty, a my nie mamy do tego podstawowych przepisów – powiedział Bartosz Walczak.

W efekcie, jak mówił, są problemy np. w centrach miast. – Widzę to w naszym mieście, gdzie w śródmieściu mielibyśmy genialne połączenie dwóch dróg ze ścieżką rowerową, ale jest jeden właściciel, który nie chce się na to zgodzić. Tu przydałaby się specustawa. Bez tego nie możemy działać, gdyż byłoby to poza prawem i w razie pozwu do sądu przegramy i będziemy musieli tę drogę rozbić. Mimo determinacji samorządu jest to więc czasami walka

z wiatrakami – opowiadał wiceburmistrz Jarocina. – My podchodzimy do tematu świadomie i opracowaliśmy program rozwoju ścieżek rowerowych w gminie wraz z wytycznymi dla projektantów. A co najważniejsze, zaangażowaliśmy lokalne środowisko i osoby, które jeżdżą rowerami, m.in. z prężnego stowarzyszenia roweLOVE. Te osoby, praktycy, dawali nam i projektantom wskazówki, jakie mają być wytyczne polityki, którą jako miasto będziemy realizować – podkreślił Bartosz Walczak.

Remigiusz Kitliński, pełnomocnik prezydenta miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej, zauważył, że przy wszelkich dyskusjach, mówiąc o popularności roweru czy jej braku, warto opierać się na liczbach i na ich podstawie działać.

– W Gdańsku od ok. 2014 roku ruch rowerowy jest mierzony w sposób automatyczny, dzięki temu mamy obraz, jak zmienia się w ciągu roku. Bo sezonowość w przypadku rowerów to zjawisko, którego nie można lekceważyć. I w 2014 roku widzieliśmy, że zimą ruch rowerowy spadał do ok. 10 proc. poziomu ze szczytu lipcowo-sierpniowego. Mieliśmy też wtedy dostęp do danych z Wrocławia i tam te proporcje wynosiły ok. 8:1, więc jednak można było zachęcić mieszkańców do korzystania z rowerów również przy nieporadzie. Choć oczywiście jest olbrzymia różnica między warunkami w różnych porach roku – mówił Remigiusz Kitliński. – Co zrobiliśmy? Otóż uważamy, że nawyki transportowe mieszkańców można zmienić, organizując w miastach kampanie i wydarzenia. Dlatego np. mieliśmy w maju kampanię zachęcającą do dojazdu do pracy rowerem. Myśląc o ożywieniu ruchu poza sezonem i bazując na danych z naszego systemu pomiarowego, postanowiliśmy przenieść tę kampanię na jesień – na wrzesień, październik i listopad. Okazuje się, że od momentu, kiedy to nastąpiło, ruch rowerowy w okresie jesienno-zimowym bardzo wyraźnie rośnie. Mamy już dane z czterech lat, od kiedy kampania odbywała się jesienią, i widać w tym okresie średnioroczny wzrost ruchu o 45 proc. To bardzo duża różnica – zauważył przedstawiciel Gdańska



FRANCISZEK STERCZEWSKI  
POSEŁ, CZŁONEK SEJMUOWEJ  
KOMISJI INFRASTRUKTURY



IZABELA STELMAŃSKA  
URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO



MONIKA KOZŁOWSKA-  
ŚWIĘCONEK  
URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA



KRZYSZTOF BARCZYK  
DYREKTOR GABINETU MARSZAŁKA  
WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



JAN MENCWEL  
AKTYWISTA ZE STOWARZYSZENIA  
MIASTO JEST NASZE



REMIGIUSZ KITLIŃSKI  
PEŁNOMOCNIK PREZYDENTA GDAŃSKA  
DS. KOMUNIKACJI ROWEROWEJ



BARTOSZ WALCZAK  
WICEBURMISTRZ  
JAROCINA

wszędzie powinien mieć ten sam standard drogi i miejsc postojowych oraz ujednolicone oznakowane. Cała infrastruktura powinna być przyjazna rowerzystom – postulowała przedstawicielka Mazowsza.

Monika Kozłowska-Święconek, dyrektorka Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia, zgodziła się, że standaryzacja to podstawowy element, „bo od niego zaczyna się planowanie i projektowanie”.

– We Wrocławiu od lat mierzymy się z problemami przy planowaniu dróg dla rowerów poza jezdniami dla samochodów. Jest coraz większe oczekiwanie społeczne, żeby również w miastach drogi projektować rowerowe właśnie w taki sposób i musimy wymyślać, jak to zrobić, co jest bardzo trudne. Gdybyśmy mieli specustawę poświęconą niezależnym trasom rowerowym, także greenwayom, czyli łączącym elementy dla pieszych i dla rowerów z zielenią, wszystkim by było łatwiej projektować trasy w mieście i pozyskiwać pod nie tereny oraz utrzymywać odpowiedni standard – wskazała Monika Kozłowska-Święconek.

– Od kilku już lat regularnie występujemy do ministerstwa jako miasto, identyfikując się z tym problemem, z prośbą o nowelizację przepisów i o włączenie tych elementów. Ale do tej pory doczekaliśmy się jedynie krajowej polityki miejskiej, która wprawdzie mówi, że rower jest ważny, ale tylko trochę i bardzo delikatnie. Nie

perspektywie – deklarował Krzysztof Barczyk. – Samorządowcy to są tacy bardzo ciekawi ludzie – gdy ktoś mówi, że czegoś się nie da, to samorządowcy to zrobią. Choć oczywiście mamy problemy przy budowie tras rowerowych. Jednym z nich jest na przykład

trasę, po której będzie się odbywał ruch rowerowy. I to się okazuje największym problemem, trwa już ze trzy lata. I w tej sytuacji oczywiście przydałoby się mieć rozwiązania, które by to ułatwiły, ale bez tego też sobie poradzimy – podkreślił dyrektor. Jan Men-

## DEBATA

# Różne strony świata, wspólna sprawa

Kluczowymi elementami skutecznego zachęcania ludzi do przesiadania się na rowery są budowa przyjaznej infrastruktury oraz nauka bezpiecznego poruszania się jednośladaми, a jednocześnie zniechęcanie do korzystania z aut.

JEREMI JĘDRZEJKOWSKI

**O**działaniach różnych państw na różnych szczeblach administracji, mających na celu uznawaną obecnie za słuszną w kontekście zdrowia czy ochrony klimatu zmianę nawyków komunikacyjnych mieszkańców, dyskutowali przedstawiciele pięciu ambasad podczas debaty „Rowerem przez świat – rowerowa rewolucja trwa”. Spotkanie odbyło się w ramach 2nd Polish Bicycle Summit (PBS) – wydarzenia organizowanego przez „Rzeczpospolitą” i Polski Związek Kolarski.

## Szerokie spojrzenie

Uczestnicy dyskusji zgodnie stwierdzili, że w ich krajach zniechęca się ludzi do korzystania z prywatnych samochodów, szczególnie w centrach miast. Jednym ze sposobów są bardzo wysokie stawki za parkowanie, innym wyłączenie ulic z ruchu np. w niedziele i święta. Stawia się w zamian na wykorzystanie rowerów, nie tylko do rekreacji, ale właśnie jako środek transportu do szkoły, pracy czy w celu załatwienia codziennych spraw. Zdaniem gości debaty, kluczowa jest dobra infrastruktura oraz edukacja w domu i szkole, by zachęcać już małe dzieci do jazdy rowerem. Jak mówili, o wiele łatwiej jest tego nauczyć 6-7-latkę niż 10-11-latkę czy jeszcze starsze dzieci. Rodzice powinni też od początku wyjaśniać zasady ruchu, uczyć znaków drogowych oraz bezpiecznego poruszania się rowerem.

Päivi Laine, ambasador Finlandii, podkreśliła, że Finowie bardzo lubią jeździć na rowerze, „bo to jest praktyczne, mamy duże odległości, a nie każdy ma samochód”. – W obecnych czasach bardzo modne stało się to, że nawet nie chce się posiadać samochodu, gdyż ważniejsza jest ochrona środowiska i klimatu. A jednocześnie rower jest świetną zabawą – powiedziała.

Zwróciła także uwagę, że popularność rowerów sięga czasów, gdy Finlandia – wielki (większy od Polski) kraj, z wielką liczbą ludności (obecnie ok. 5,5 mln mieszkańców), była biedna, a trzeba było dostać się z jednego miejsca w drugie. Rowerem było tanio i znacznie szybciej niż pieszo.

– Potem oczywiście pojawił się temat ekologii i walki z ociepleniem klimatu, ale także spraw zdrowotnych w społeczeństwie. Badania niestety pokazują, że młodzież ma coraz gorszą kondycję i jest to niedobre nie tylko dla osoby indywidualnej, ale jest też kosztowne dla całego społeczeństwa – podkreśliła Päivi Laine. – Ale jazda rowerem dla wielu osób jest nie tylko hobby, ale też sposobem na życie. Bardzo wiele u nas osób jest aktywnych fizycznie – biegają, jeżdżą na nartach, na rowerach.

Dodała, że ważny jest przy tym rozwój infrastruktury. Z wymienionych wcześniej powodów państwo wspiera rowery. – Budowanych jest u nas dużo dróg rowerowych. Jednocześnie trzeba pamiętać, że w



Przedstawiciele pięciu ambasad w Polsce podczas debaty opowiadali o doświadczeniach swoich krajów w promowaniu jazdy rowerem

Finlandii przez dużą część roku nie można liczyć na pogodę sprzyjającą jeździe na rowerze. Ale odpowiedzią, którą wykorzystujemy w tej sytuacji, jest odpowiednie ubranie – wskazała Päivi Laine.

Andreas Stadler, ambasador Austrii, mówił, że Austriacy od zawsze bardzo lubią obcować z naturą, gdyż mają piękne krajobrazy – góry, doliny, rzeki. No i wszędzie są ścieżki rowerowe. Rower zaś jest popularnym środkiem transportu w całej historii kraju – „dziś to nic nowego”.

– Rowery i kolarstwo są historycznie bardzo popularne w Austrii. Bardzo wiele osób uwielbia jeździć ścieżkami rowerowymi choćby wzdłuż Dunaju czy wzdłuż innych rzek i podziwiać krajobrazy – mówił Andreas Stadler.

Wymienił trzy powody, dla których nie tylko państwo i samorządy, ale także społeczeństwo popiera rowery czy w ogóle transport niesamochodowy. – Pierwszy to bezpieczeństwo. Ciągłe zbyt wiele jest ofiar wypadków drogowych. A każda osoba, która zginie bądź zostanie ranna, to o jedną osobę za dużo. Drugi to

zdrowie społeczne. Coraz więcej ludzi, w tym dzieci, boryka się z nadwagą czy cierpi na choroby kardiologiczne. Jest to związane m.in. z brakiem ruchu. A wreszcie trzeci powód to oczywiście ekologia. Raporty ekspertów nie pozostawiają wątpliwości: siedzimy na bombie ekologicznej i musimy działać. W Polsce może jeszcze jest zimno i jeszcze tego nie odczuwacie, ale w Austrii topią się lodowce, sytuacja staje się poważna – wymienił ambasador Austrii.

– Dla nas rowery są przede wszystkim „cool”, ale też są bezpieczne i zdrowe. A także wspierają działalność proekologiczną, która jest bardzo ważna. Tak więc popularność rowerów w Austrii rośnie, a samochodów maleje – podkreślił Andreas Stadler.

Assad José Jater Peña, ambasador Republiki Kolumbii, tłumacząc popularność rowerów w swoim kraju, mówił, że dorastał w mieście, które słynie z mistrzów kolarstwa. – Jest to obok piłki nożnej jeden z ulubionych sportów w Kolumbii – stwierdził. – Ale rower jest także bardzo ważny jako środek transportu w życiu co-

dziennym. Zaczęliśmy o tym rozmawiać już w 1976 r. A 30 lat temu przystąpiliśmy do wdrażania efektów tych debat. Wpłynęło na to kilka czynników. Po pierwsze, oczywiście, zdrowy tryb życia. Po drugie chodzi o przebywanie na świeżym powietrzu, o życie społeczne, możliwość rekreacji i spotkań. Po trzecie celem jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, co w Bogocie jest szczególnie ważne.

W stolicy mieszka ok. 10 mln ludzi. W tej sytuacji trzeba ich zniechęcać do korzystania z aut, a zachęcać do wykorzystywania rowerów – tłumaczył ambasador Kolumbii. – Dlatego zaczęliśmy budować ścieżki rowerowe i promować rowery. Jednym z sposobów jest zamknięcie dla ruchu samochodowego w niedzielę od 8 do 14 większości dróg w Bogocie i innych miastach. Mogą tam być tylko piesi, rowerzyści i osoby, które ćwiczą na świeżym powietrzu. To swojego rodzaju impreza masowa, na której możemy się spotkać z sąsiadami, ze znajomymi i np. zjeść wspólnie śniadanie. Podobnie dzieje się w święta, a czasami również wieczorami – np. w

okresie świątecznym – opowiadał Assad José Jater Peña.

## Rower w DNA

Marit Maks, zastępca szefa misji w ambasadzie Estonii, mówiła, że płaskie ukształtowanie terenu w jej kraju sprzyja popularyzacji roweru. – Mamy też zaledwie 1,3 mln mieszkańców i niewiele autostrad. Wiele miejsca pozostaje więc do jazdy rowerem, a mniejsze drogi są także bezpieczniejsze do takich eskapad – mówiła.

Podkreśliła, że Estonia podejmuje wiele inicjatyw służących popularyzacji jazdy rowerem. – Ważne jest, by dotrzeć do świadomości ludzi z informacjami, że rowerem jest szybciej, taniej, lepiej dla zdrowia, a jednocześnie dla klimatu. Te tematy zyskują na znaczeniu w Estonii – mówiła Marit Maks.

Sanne Kaasjager, szef działu ekonomicznego ambasady Królestwa Niderlandów, stwierdziła, że w jego kraju ludzie mają rower w DNA. On sam jeździ do pracy rowerem, „nawet w Warszawie, gdzie nie zawsze jest to bezpieczne i znajomi komentu-

ją, czy nie oszalałem...”. – A właśnie u źródeł popularności rowerów w Niderlandach leży bezpieczeństwo. To się zaczęło jeszcze w latach 70. W tak małym kraju, jakim są Niderlandy, mieliśmy rocznie 6 tys. ofiar wypadków. To skłoniło rząd do działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Jednym ze sposobów było przesadzenie ludzi na rowery i zapewnienie im bezpiecznego ekosystemu. Potem skok cen paliw zahamował wzrost sprzedaży aut i tak zaczęła się epoka rowerów. Jesteśmy małym krajem o wielkiej gęstości zaludnienia, więc rower jest także najbardziej efektywnym środkiem dotarcia do celu. Jak już tu była mowa – tak jest też tanio, zdrowo i przyjaźnie dla środowiska – opowiadał Sanne Kaasjager.

Dodał, że w kraju liczącym 18 mln mieszkańców jest ok. 30 mln rowerów. Celem rządu na obecną kadencję jest zwiększenie liczby osób dojeżdżających do pracy rowerami o kolejne 100 tys. Zachęcał też do odwiedzenia Utrechtu, który ma największy parking rowerowy na świecie. Może on pomieścić kilkanaście tysięcy jednośladów. /©



Jazda rowerem dla wielu osób jest nie tylko hobby, ale również sposobem na życie

PÄIVI LAINE  
AMBASADOR FINLANDII



Dla nas rowery są „cool”, ale są też bezpieczne i zdrowe. A także wspierają działania proekologiczne

ANDREAS STADLER  
AMBASADOR AUSTRII



Kolarstwo to obok piłki nożnej ulubiony sport w Kolumbii. Rowery to też ważny środek transportu na co dzień

ASSAD JOSÉ JATER PEÑA  
AMBASADOR REPUBLIKI KOLUMBII



Ważne, by dotrzeć do świadomości ludzi z informacją, że rowerem jest szybciej, taniej, lepiej dla zdrowia i klimatu

MARIT MAKS  
ZASTĘPCA SZEFA MISJI W AMB. ESTONII



W tak małym kraju, jakim są Niderlandy, ale liczącym 18 mln mieszkańców, mamy ok. 30 mln rowerów

SANNE KAASJAGER  
AMBASADA KRÓLESTWA NIDERLANDÓW



Uczestnicy drugiej edycji Polish Bicycle Summit podczas ubiegłotygodniowych debat

SZYMON SIKORA



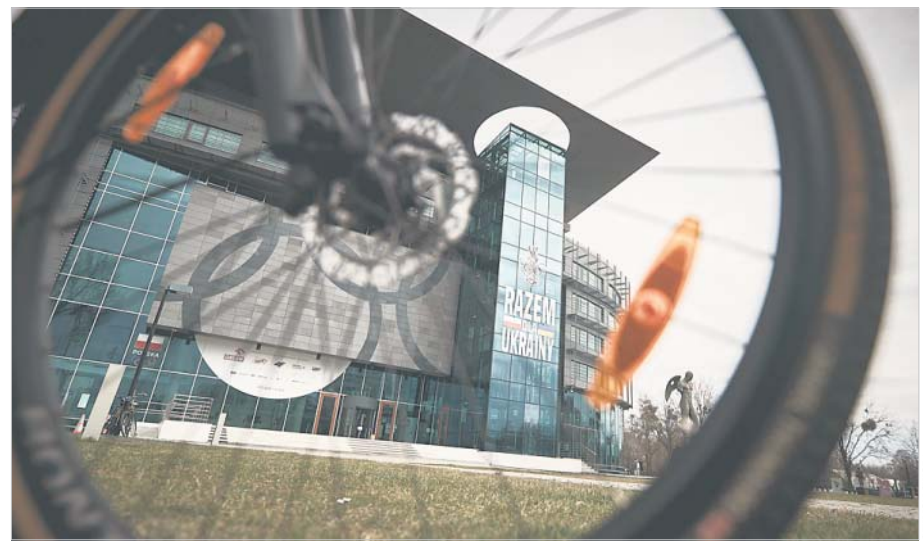
Rafał Szelemej podczas BIKEtalk „Rower a zdrowie”

HANNA WAWRZOWSKA



Rafał Jurkowlaniec podczas BIKEtalk „Rowerem po Afryce”

HANNA WAWRZOWSKA



Centrum Olimpijskie PKOl, w którym odbył się Polish Bicycle Summit

SZYMON SIKORA



Uczniowie SP nr 154 im. P. E. Strzeleckiego w Warszawie z pomysłodawczynią Polish Bicycle Summit

SZYMON SIKORA



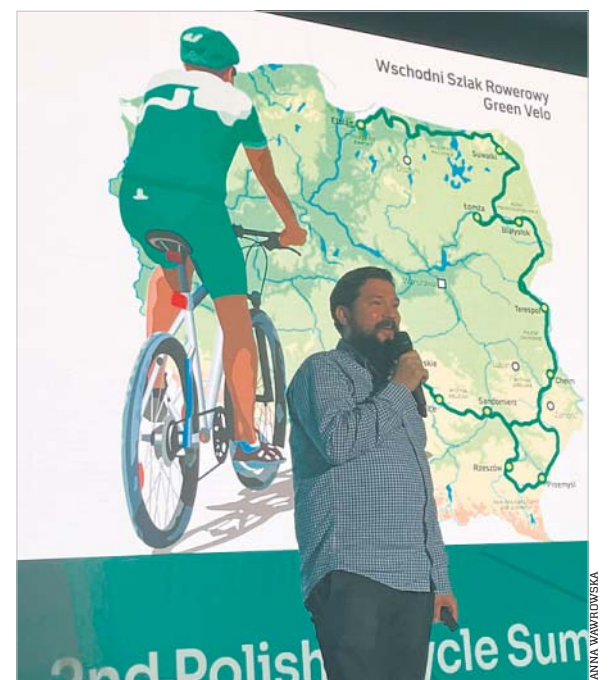
Maciej Maciejewski, prezes Gremi Media

SZYMON SIKORA



Łukasz Szeliga w czasie BIKEtalk „Kolarstwo szosowe dla osób z niepełnosprawnościami”

HANNA WAWRZOWSKA



Michał Płociński, BIKEtalk „Turystyka rowerowa dla każdego”

HANNA WAWRZOWSKA

MATERIAŁ PARTNERA

# Gdańsk czeka na rowery elektryczne

System wypożyczania elektryków będzie z rozmachem rozwijany w 16 gminach metropolii. Przygotowania są na finiszu.

MATERIAŁ POWSTAŁ WE  
WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MIASTA  
GDAŃSK

W Gdańsku jest już prawie 1000 tradycyjnych rowerów systemu Mevo 2.0. Wkrótce dotrą pierwsze elektryki. W kwietniu rozpocznie się test wewnętrzny systemu. Mevo 2.0 funkcjonować będzie w 16 miastach obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Łącznie do dyspozycji mieszkańców będzie 4099 rowerów, w tym ponad 3000 z napędem elektrycznym.

Nowe Mevo to system mieszany – osoby korzystające z rowerów będą miały możliwość użytkowania 1000 rowerów tradycyjnych oraz 3099 rowerów z napędem wspomaganym elektrycznie. Zdecentralizowany system ładowania baterii składający się z 51 punktów przyczyni się do możliwości jej naładowania w każdej gminie biorącej udział w projekcie. Natomiast bateria w pełni naładowana pozwoli mieszkańcom na pokonanie 100 kilometrów, dzięki czemu bez obaw będzie można przebyć dłuższe dystanse w ramach przejazdu rekreacyjnego czy podróży do pracy.

Rowery Mevo zobaczymy na ulicach 16 gmin metropolii. Umowa z City Bike Global została podpisana na sześć lat. Do dotychczasowych 14 samorządów – Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężyca, Kartuzy, Puck i Władysławowo – dołączyły Kolbudy oraz Kosakowo.



Rowery systemu MEVO 2.0 już wkrótce trafia na ulice

Do dyspozycji mieszkańców będzie 4099 rowerów i 717 stacji:

- w Gdańsku – 2226 rowerów i 368 stacji,
- w Gdyni – 1137 rowerów i 144 stacji,
- w Sopocie – 170 rowerów i 28 stacji,
- w Tczewie – 125 rowerów i 28 stacji,
- w Rumi – 79 rowerów i 23 stacje,
- w Pruszczu Gdańskim – 92 rowery i 29 stacji,
- w Redzie – 39 rowerów i 17 stacji,
- w Kartuzach – 60 rowerów i 16 stacji,

- w Pucku – 22 rowery i 14 stacji,
- we Władysławowie – 44 rowery i 20 stacji,
- w Sierakowicach – 15 rowerów i 5 stacji,
- w Żukowie – 20 rowerów i 5 stacji,
- w Somoninie – 10 rowerów i 2 stacje,
- w Stężycy – 10 rowerów i 2 stacje,
- w Kosakowie – 30 rowerów i 11 stacji,
- w Kolbudach – 20 rowerów i 5 stacji.

Nowość stanowi możliwość wypożyczenia oraz

jazdy na rowerze elektrycznym mimo rozładowanej baterii. W tym przypadku stawki zostaną naliczane jak za rower tradycyjny. Rowery IV generacji będzie można wypożyczyć na kilka sposobów: za pomocą aplikacji mobilnej poprzez skanowanie kodu QR, za pośrednictwem urządzeń wyposażonych w technologię NFC lub kart zbliżeniowych oraz przez centrum kontaktu. Użytkownicy będą mieli możliwość wyboru jednego z dwóch rodzajów abonamentów – miesięcznego w kwocie

## SPECYFIKACJA TECHNICZNA

- ▶ Rowery będą miały siedmiobiegową przekładnię (tradycyjne) lub trzybiegową (rowery ze wspomaganie elektrycznym). Zwykły rower waży 22 kg, elektryczny – niecałe 33. Niezależnie od rodzaju napędu, pojazdy będą wyposażone w zintegrowane hamulce tarczowe na przednim kole, koła o średnicy 26 cali będą miały opony z wkładką antyprzebiocową. Na kierownicy zamocowane zostaną koszyki o pojemności min. 10 litrów z zabezpieczeniem przewożonego bagażu z pięciu stron.
- ▶ Bateria w nowym modelu „elektryka” znajduje się w ramie (poprzecznie w bagażniku nad tylnym kołem). Panel z diodami informującymi o stopniu jej wyczerpania umieszczono na kierownicy. Przy pełnym naładowaniu bateria pozwoli na pokonanie 100 km (poprzednio rowery miały zasięg 60 km).
- ▶ Punkty ładowania baterii powstaną w każdej gminie. Nowe Mevo będzie działało w systemie 9+3: od marca do listopada (przez dziewięć miesięcy) dostępne będzie 100 proc. floty, a od grudnia do końca lutego (przez trzy miesiące) – 50 proc.

29,99 zł oraz rocznego w cenie 259 zł. Zarówno jeden, jak i drugi abonament umożliwi skorzystanie ze 120 minut jazdy na rowerze tradycyjnym albo 60 minut na rowerze ze wspomaganie elektrycznym. Po wyczerpaniu minut z abonamentu każda minuta na rowerze elektrycznym będzie kosztować 0,2 zł, natomiast na tradycyjnym – 0,1 zł.

Na mieszkańców gmin biorących udział w projekcie będzie też czekała możliwość skorzystania z rowerów w taryfie minutowej oraz wykupienie pakietu na 48h. Za minutę jazdy na rowerze tradycyjnym zapłacimy 0,15 zł, natomiast minuta korzystania z roweru ze wspomaganie elektrycznym wyniesie 0,30 zł. Z kolei w przypadku wybrania przez użytkownika taryfy 48h w

kwocie 59 zł, do wykorzystania w ciągu dnia będzie 240 minut jazdy na rowerze ze wspomaganie elektrycznym lub 480 minut jazdy na rowerze tradycyjnym.

Aktualnie prowadzone są prace nad aplikacją i pozostałymi elementami systemu informatycznego, systemami obsługi klienta oraz serwisu.

Na zaawansowanym etapie jest także uzgadnianie dokładnej lokalizacji ponad 50 stacji ładowania baterii. Już wkrótce w ramach wewnętrznego rozruchu systemu na ulice wyruszy 100 sztuk rowerów – w tym 75 rowerów tradycyjnych oraz 25 ze wspomaganie elektrycznym. Od wyników testu zależać będzie, kiedy Mevi 2.0 zostaną przekazane mieszkańcom. /©

## Energetyzująca solidarność będzie nowym symbolem miasta

Miasto Gdańsk zorganizuje światowy kongres rowerowy Velo-city w 2025 roku. Od pierwszej edycji w 1980 roku impreza ta stała się flagowym wydarzeniem Europejskiej Federacji Cyklistów, goszcząc rokrocznie blisko 1500 uczestników z ponad 60 krajów. Velo-city ma wielkie znaczenie w promowaniu roweru jako zdrowego i przyjaznego dla środowiska środka transportu i rekreacji. Zaproponowany przez Gdańsk temat przewodni zyskał uznanie ECF. To „Energising solidarity”, czyli energetyzująca solidarność. Velo-city Gdańsk czerpie z dziedzictwa niezależnego związku zawodowego, który odegrał kluczową rolę w transformacji ustrojowej w Polsce. Hasło to uwzględniła dziedzictwo miasta i jego zaangażowanie w promowanie zmian. Miasto ma nadzieję, że zainspiruje społeczność rowerową do promowania jazdy na rowerze jako sposobu na solidarne oszczędzanie energii, nie tylko tej elektrycznej czy pochodzącej z surowców. Chodzi też o wzmocnienie energii w działaniu społecznym i wzajemnej inspiracji każdego z nas.

### ■ DLACZEGO W GDAŃSKU?

Po dekadach współpracy z Gdańskiem w ramach sieci Cities and Regions for Cycling, ECF doceniła Gdańsk za konsekwentne stawianie na rozwój ruchu rowerowego. Gdańsk stale rozwija swój wizerunek miasta rowerowego, szeroko wykorzystując rower w transporcie, rekreacji i turystyce. Obecnie infrastruktura rowerowa obejmuje ponad 850 km różnego rodzaju dróg rowerowych. Część z nich to elementy trzech tras EuroVelo, które przebiegają przez miasto: EuroVelo 9, Trasa Bałtycko-Adriatycka, EuroVelo 10, Bałtycka Trasa Rowerowa i EuroVelo 13, Szlak Żelaznej Kurtyny. To właśnie usytuowanie Gdańska na przecięciu

trzech tras rowerowych EuroVelo przyczyniło się do sukcesu aplikacji o prawo organizacji Velo-city. Od ponad 20 lat miasto realizuje inwestycje i projekty rowerowe, a od 10 lat ma spójną strategię rozwoju sieci tras rowerowych, która została doceniona przez organizacje rowerowe. W 2019 roku przyjęło plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Wysiłki te usytuowały nasze miasto w gronie najbardziej rowerowych metropolii w Polsce. Swoim doświadczeniem Gdańsk chętnie dzieli się z innymi samorządami, choćby jako pomysłodawca i organizator główny kampanii Rowerowy Maj – największego w Polsce wydarzenia promującego dojazd do szkół i przedszkoli na dwóch kółkach. W zeszlatorocznej edycji Rowerowego Maja uczestniczyło aż 47 polskich miast. Gdańską kandydaturę wsparło ponad 20 instytucji, w tym prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Ministerstwo Sportu i Turystyki, największe polskie miasta, ogólnokrajowe związki i stowarzyszenia samorządowe, główne uczelnie na Pomorzu, władze samorządowe oraz metropolitalne, a także branżowe organizacje skupiające producentów rowerów i kadry turystyki.

### ■ VELO-CITY – MIĘDZYNARODOWA MARKA

Velo-city to najważniejsza międzynarodowa konferencja rowerowa. To coroczne spotkanie szeroko rozumianej branży związanej z komunikacją rowerową, służące nawiązywaniu kontaktów i wzajemnemu inspirowaniu się do propagowania zielonej transformacji miast. Od pierwszej edycji w 1980 roku impreza stała się flagowym wydarzeniem Europejskiej Federacji Cyklistów, gromadząc rokrocznie blisko półtora tysiąca uczestników z kilkudziesięciu krajów. Velo-city ma wielkie znaczenie w



Gdańsk nie przestaje rozwijać ruchu rowerowego

promowaniu roweru jako zdrowego i przyjaznego dla środowiska środka transportu i rekreacji. Dużo uwagi poświęca się roli projektowania uniwersalnego, aby zapobiegać wykluczeniu najsłabszych użytkowników przestrzeni publicznych, tj. osób starszych i dzieci. Z kolei towarzyszące kongresowi targi stanowią okazję do zaprezentowania powiązanych tematycznie innowacji technologicznych. W zeszłym roku Velo-city odbyło się w pięknej Lublanie, Velo-city 2023 odbędzie się w Lipsku 9–12 maja, a edycja 2024 w Gandawie. W miastach, które gościły Velo-city na przestrzeni lat, zauważono wzrost udziału roweru w codziennym transporcie.

### ■ CZAS NA GDAŃSK

– Jesteśmy zaszczytni, że jako pierwsze polskie miasto będziemy gospodarzem Velo-city! Wydarzenie będzie wspaniałym ukoronowaniem naszych rowerowych aspiracji. Niewątpliwie wzmocni to wizerunek naszego miasta i regionu jako wizerunek naszego miasta i regionu jako przyjaznego turystom i inwestorom. Mieszkańcy skorzystają na organizacji Velo-city Gdańsk 2025, a wszyscy

uczestnicy mogą spodziewać się niesamowitego wydarzenia – podkreśla Aleksandra Dulikiewicz, prezydent Gdańska. – To ogromne wyróżnienie, ale i wielka odpowiedzialność. Przygotowanie i przeprowadzenie tak prestiżowej konferencji z udziałem półtora tysiąca uczestników, oznacza spory wysiłek organizacyjny i logistyczny. W Gdańsku mamy jednak doświadczenie w organizowaniu dużych międzynarodowych wydarzeń, jesteśmy więc gotowi również na to wyzwanie – dodaje Aleksandra Dulikiewicz. Gdańska edycja Velo-city 2025 odbędzie się w czerwcu w Centrum Wystawienniczo-Konferencyjnym Amber Expo Międzynarodowych Targów Gdańskich SA. Organizatorami wydarzenia są Europejska Federacja Cyklistów, Miasto Gdańsk, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Międzynarodowe Targi Gdańskie sp. z o.o., Polski Związek Mobilności Aktywnej – PUMA oraz Gdańska Organizacja Turystyczna.

### ■ MIASTO SOLIDARNOŚCI

W okresie poprzedzającym wydarzenie miasto dalej zamierza rozwijać ruch

rowerowy. Działania obejmą m.in. budowę sieci ekostrad o długości 36,8 km oraz modernizację 30 km tras rowerowych. Ponadto planowane jest nadanie priorytetu ruchowi rowerowemu w 16 kluczowych miejscach gdańskiej sieci drogowej oraz przebudowa ośmiu przejazdów rowerowych w miejscach, gdzie krzyżują się one z głównymi drogami. Kontynuowany będzie rozwój stref 30 km/h oraz modernizacja rekreacyjnych i dojazdowych tras rowerowych. W 2023 roku wznowiony zostanie system rowerów publicznych MEVO 2.0, w którym 75 proc. całej floty rowerów będzie wspomaganie elektrycznie. Organizacja imprezy to również rozwój infrastruktury rowerowej i korzyści gospodarcze, wynikające z przyjazdu przedstawicieli władz i międzynarodowego środowiska promotorów komunikacji rowerowej.

### ■ WYMIERNE KORZYŚCI

Jak już wspomniano, doświadczenia organizowania kongresów Velo-city w kilkudziesięciu metropoliach Europy i świata przyczyniły się do wzrostu udziału roweru jako środka codziennego transportu w tych miejscach. Bycie gospodarzem tej prestiżowej imprezy to także wyraz uznania dotychczasowych wysiłków miasta na rzecz rozwoju mobilności aktywnej. Gdańsk ma szansę zostać pierwszym polskim gospodarzem imprezy. Starania miasta o prawo organizacji prestiżowej międzynarodowej konferencji, w której uczestniczyć będzie ponad 1200 osób z całego świata, oznaczają nie tylko przygotowanie jej logistyki, ale przede wszystkim zmianę podejścia do polityki przestrzennej i transportowej oraz wzmocnienie wizerunku miasta i Pomorza jako regionu przyjaznego turystom i inwestorom. /©

MATERIAŁ PARTNERA



Użytkownicy aplikacji Aktywne Miasta łączą się w grupy, by wspólnie zdobywać punkty

# Wiosną trening, latem rywalizacja

Rusza Rowerowa Stolica Polski – rowerzyści wsiądą na rowery, by w aplikacji Aktywne Miasta zdobywać punkty dla swoich miast i gmin.

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MIASTA BYDGOSZCZY

**W**raz z początkiem wiosny, 21 marca, rusza oficjalny trening przed czerwcową rywalizacją o Puchar Rowerowej Stolicy Polski. To rowerowe wydarzenie jest prawdopodobnie największą masową imprezą rowerową w naszym kraju. Cztery dotychczasowe edycje rywalizacji o Puchar Rowerowej Stolicy Polski pokazały, że wystarczy iskra, by zachęcić rowerzystów – zarówno tych wsiadających na swoje jednoślady rekreacyjnie, jak i tych traktujących rower jak zwykły środek komunikacji – do zdrowej, sportowej rywalizacji opartej na jasnych zasadach. Statystyki mówią same za siebie, tylko podczas czwartej edycji RSP uczestnicy zabawy – bo o nią tu głównie chodzi – „wykręcili” ponad 8,4 miliona kilometrów! Ponad 48 tysięcy uczestników rywalizacji zaliczyło grubo ponad pół miliona treningów, których średnia długość wyniosła ponad 16 kilometrów. Korzyści środowiskowych, a także zdrowotnych – na rowery podczas rywalizacji o RSP wsiadali nawet ci, którzy dotychczas ten sposób rekreacji omijali szerokim łukiem – nie sposób przecenić.

## Zaproszenie z Bydgoszczy dla całej Polski

– Bydgoszcz już po raz piąty zaprasza do ogólnopolskiej rywalizacji na dwóch kółkach – Rowerowej Stolicy Polski. W tym roku organizujemy dwa konkursy: wiosenny trening i czerwcowe zmagania o

tytuł najbardziej rowerowego miasta w Polsce – mówi Rafał Bruski, prezydent Bydgoszczy, która jest organizatorem przedsięwzięcia. – Jestem dumny i szczęśliwy, że nasza akcja tak prężnie się rozwija i zyskuje kolejnych amatorów. Do tegorocznej rywalizacji zgłosiło się już niespełna 50 miast i miasteczek! Prezydentem, wójtom i burmistrzom, którzy nadal się wahają, czy warto, odpowiadam: koniecznie! Czas spędzony na dwóch kółkach to nie tylko korzyść dla zdrowia i świetny sposób rekreacji, rower to też doskonały środek transportu i integracji mieszkańców wokół wspólnej sprawy. Zapraszamy do wspólnego kręcenia kilometrów. Bo „rower to jest świat”!

## RSP – korzyści dla rowerzystów i samorządów

Udział w RSP to korzyści nie tylko dla rowerzystów, ale również samorządów. Po pierwsze, udział w rywalizacji nie generuje żadnych kosztów po stronie samorządu. Po drugie, samorządy dostają, po nawiązaniu współpracy z organizatorem RSP, darmowe narzędzia, dzięki którym mogą wspierać środowiska rowerowe w swoich miastach i gminach, promować się poprzez aplikację, organizować własne rywalizacje, zawody czy gry miejskie. Po trzecie, dostają po zakończeniu rywalizacji tak zwaną mapę ciepła – dokładne wykresy tras, którymi rowerzyści poruszają się po terenie gminy. Dzięki temu od razu dowiedzą się, w jakich miejscach warto rozwijać infrastrukturę rowerową – rowerzyści bowiem już te miejsca własnymi rowerami wskazywali.

A to zaledwie wycinek możliwości, jakie daje aplikacja Aktywne Miasta samorządom, które zgłaszają się do współzawodnictwa. Warto z tych możliwości skorzystać, zwłaszcza że piąta edycja RSP otwiera się na samorządy jeszcze mocniej niż dotychczas.

## Rywalizacja rowerowa nie tylko dla miast

O ile we wcześniejszych edycjach akces do zabawy zgłaszać mogły tylko miasta prezydenckie, o tyle teraz – wraz z rozwojem i poszerzeniem aplikacji Aktywne Miasta – mogą to robić również mniejsze ośrodki miejskie oraz gminy, dla których stworzona będzie osobna rywalizacja tak, by każdy miał równe szanse na zwycięstwo. Wiele samorządów już z tej okazji skorzystało i przystąpi najpierw do oficjalnego treningu, a później do zasadniczej rywalizacji. Dlaczego to robią?

– Gmina Jaworzyna Śląska ma wieloletnie tradycje kolarskie. Z naszej gminy wywodzą się utalentowani kolarze, choćby mistrz olimpijski Tadeusz Mytnik. Nie zapominamy o korzeniach i stawiamy nacisk na rozwój tej dyscypliny sportowej. Corocznie organizowane są wyścigi kolarskie w gminie, w których udział biorą nie tylko nasi kolarze, ale też zawodnicy z innych klubów w regionie – podkreśla Grzegorz Grzegorzewicz, burmistrz Jaworzyny Śląskiej, która jako jedna z pierwszych gmin zapisała się do tegorocznej rywalizacji. – Środowisko kolarskie rozwija się, prężnie działa i regularnie uczestniczy w konsultacjach, rozmowach na temat rozwoju infrastruktury rowerowej. Każda inicjatywa, która zachęca mieszkańców do aktywności fizycznej, jest cenna. W czasach, kiedy tak dużo mówi się o ochronie środowiska, stawia się nacisk na promocję innych niż samochody środków transportu, rower jest doskonałym wyborem. O tym wszystkim trzeba mówić, przekonywać mieszkańców do aktywności i ochrony środowiska. Projekt „Rywalizacja o Puchar Rowerowej Stolicy Polski” stanowi doskonałą formę przekazu dla tej idei. Dla wielu samorządów udział w RSP to ciekawa forma promocji gminy. Tak jest na przykład z położoną w Borach Tucholskich gminą Osie. – Zapraszam do zabawy nie tylko mieszkańców gminy Osie, ale wszystkich, którzy chcieliby pokreślić kilometrów rowerem. Mamy u nas bardzo dobre warunki dla rowerzystów, ponad 100 kilometrów szlaków rowerowych, kilkanaście kilometrów ścieżek, a przede wszystkim mamy 15 tysięcy hektarów lasu, w którym ścieżki są udostępnione rowerzystom, poza rezerwatami oczywiście – mówi Michał Grabski, wójt Osia, zapowiadając swój aktywny udział w RSP. – Sam jeżdżę rowerem, jeździ moja rodzina, wsiadam do tego innych. Podobnie myśli burmistrz Międzyzdrojów Mateusz Bobek, który poprzez udział gminy w zabawie chce promować aktywność ruchową i bezpieczną jazdę na rowerze nie tylko wśród mieszkańców, ale również turystów.

– Międzyzdroje, choć to niewielka gmina (liczy tylko 5500 mieszkańców), śmiało może powiedzieć, że są gminą z ogromną energią, w której wykorzystywany jest zarówno potencjał społeczny, jak i turystyczny. W ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego na naszym terenie powstały dwie ścieżki rowerowe wraz z infrastrukturą: nadmorska Velo Baltica (dawna R10) oraz Blue Velo – malownicza trasa wokół Zalewu Szczecińskiego. To właśnie mnie zainspirowało, by zgłosić Międzyzdroje do projektu – wyjaśnia akces do RSP burmistrz Mateusz Bobek.

## Bo najlepiej jeździ się rowerem w grupie

Kto może wziąć udział w oficjalnym treningu i czerwcowej rywalizacji o Puchar Rowerowej Stolicy Polski? Najprościej byłoby odpowiedzieć – każdy rowerzysta, który pobierze darmową aplikację Aktywne Miasta na swojego smartfona i się zarejestruje. Zajmuje to chwilę: wystarczy wybrać miasto/gminę, dla której chce się „kręcić” kilometry, a następnie dołączyć do jednej z wielu grup (tworzą je szkoły, uczelnie, firmy, instytucje czy stowarzyszenia – można też założyć własną) i zacząć jeździć na rowerze. Poszczególne samorządy przygotowały zestawy nagród i upominków dla tych, którzy przejadą najwięcej kilometrów (często z podziałem na grupy wiekowe). Dotychczas do rywalizacji zgłosiło się 49 miast i około 200 gmin, ciągle napływają zgłoszenia – więc znaleźć swoją małą ojczyznę, dla której chciałoby się zdobywać punkty naliczane za przejechane kilometry, nie powinno być trudne. Gdyby to się jednak nie udało – można po prostu wstąpić do grupy „Reszta świata” i w niej rywalizować z innymi rowerzystami.



Rowerowa Stolica Polski otwiera się na wszystkie miasta i gminy w kraju

MATERIAŁ PARTNERA

# Katowice postawiły na rowery

Tylko w tym roku Katowice rozpoczną budowę i projektowanie nowej infrastruktury rowerowej o wartości ponad 28 mln zł. Stolica województwa śląskiego ma też największy w regionie system rowerów miejskich, który w Katowicach wystartuje 1 kwietnia.

MATERIAŁ POWSTAŁ  
WE WSPÓŁPRACY  
Z URZĘDEM MIASTA KATOWICE

**T**o będzie już dziewiąty rok funkcjonowania, cieszącego się wciąż rosnącą popularnością, systemu rowerów miejskich w Katowicach. W ubiegłym roku odnowiliśmy ponad 200 tys. wypożyczeń. Podobnie jak w latach poprzednich, system wystartuje 1 kwietnia i będzie dostępny dla mieszkańców na dotychczasowych zasadach. Zanim zarządzanie systemem przejmie Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, chcemy dać możliwość korzystania z roweru miejskiego naszym mieszkańcom, dlatego wyłoniliśmy operatora systemu w Katowicach – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

Umowa z operatorem systemu roweru miejskiego będzie obowiązywać w okresie od 1 kwietnia do 31 sierpnia, z możliwością przedłużenia. Skrócony czas wynika z tego, że niedługo ma zacząć funkcjonować system roweru metropolitalnego, obejmujący także miasta ościenne. Jednak zanim to się stanie, w Katowicach – jak co roku – wystartuje miejski system, tak aby dać mieszkańcom możliwość korzystania z rowerów od wczesnej wiosny.

Do dyspozycji wypożyczających będzie ponad 1000 rowerów, w tym 20 rowerów typu cargo, czyli mogących przewozić ładunki o masie do 100 kg lub czwórkę dzieci (tyle jest dostępnych kompletów pasów bezpieczeństwa

stwa w każdym rowerze cargo). Wykonawca będzie miał również obowiązek serwisowania rowerów oraz zakupu niezbędnych do naprawy części. Wraz z rozpoczęciem sezonu dla użytkowników dostępnych będzie 125 stacji, w tym kilkanaście stacji partnerskich – finansowanych przez podmioty zewnętrzne. Rowery będą dostępne dla użytkowników przez całą dobę.

## Korzystanie ze stacji rowerowych jest proste

Rowery można wypożyczać na dwa sposoby – poprzez darmową aplikację mobilną, pozwalającą na rejestrację, wypożyczenie i zwrot jednostki lub korzystając z terminalu znajdującego się przy stacjach. Te dwie możliwości wzajemnie się uzupełniają, pozwalając korzystać z systemu wszystkim, bez względu na to, czy posiadają przy sobie smartfon, czy może wolą nie zapisywać w nim kolejnej aplikacji.

– Warto podkreślić, że w czasie galopującej inflacji zasady funkcjonowania rowerów miejskich pozostaną bez zmian. W tym roku cennik wypożyczenia rowerów będzie taki sam, jak w ostatnich latach, czyli pierwsze 15 minut będzie darmowe. Po tym czasie do końca pierwszej godziny koszt wynosi 1 zł. Druga godzina to kolejne 2 zł, trzecia – 3 zł, a każda kolejna 4 zł – mówi Roman Urbańczyk, prezes PKM Katowice.



Ponad 43 km tras i ścieżek rowerowych powstało w Katowicach w latach 2015–2023



**Katowicka Infrastruktura Rowerowa** powiększy się w kolejnych miesiącach o kolejne 8 km

W zeszłym roku katowiczanie wypożyczyli rowery ponad 200 tys. razy. Pokazuje to, że po przerwie spowodowanej pandemią katowiczanie wracają na rowery. Najbardziej rowerowym miesiącem był czerwiec – wypożyczono wtedy rowery ponad 41 tys. razy. Kolejne miesiące to maj i lipiec – z 38 tys. wypożyczeń w każdym.

## Katowice na rowery

– Do tematu rowerów podchodzimy systemowo. Traktujemy je jako środek nie tylko rekreacji, ale też transportu. Dlatego poza

rozwojem sieci wypożyczalni rowerów miejskich, stawiamy na rozbudowę dróg rowerowych, inwestując znaczne środki w tę infrastrukturę. W tym roku planujemy przystąpić do realizacji prawie 8 km nowych tras w ramach Katowickiej infrastruktury rowerowej, a także przygotować dokumentację projektową na kolejne 2,3 km. Łączna wartość tych zamierzeń to ponad 28 mln zł. Ponadto stale dbamy o bieżące utrzymanie ścieżek i tras rowerowych oraz wykonujemy konieczne ich naprawy – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

Obecnie trwają prace związane z budową dróg rowerowych w rejonie ul. Francuskiej oraz przy ul. Gospodarczej, a niebawem wystartuje też budowa nowej infrastruktury rowerowej przy ul. Hallera. Warto podkreślić, że w ramach tych inwestycji powstaje nie tylko infrastruktura dla rowerzystów.

– Przykładowo, wzdłuż trasy na ul. Francuskiej zostanie wykonane oświetlenie uliczne, przejścia dla pieszych będą dodatkowo doświetlone, co znacznie poprawi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Na efekt wizualny inwestycji, ale także ekologiczny, wpłyną dodatkowo nasadzenia. W tym miejscu nasadzone zostaną takie rośliny, jak hortensje czy tawuły. Oczywiście pojawiają się również ławki i kosze na śmieci – mówi Agnieszka Dutkiewicz, zastępca dyrektora ds. budowy infra-

struktury technicznej w spółce Katowickie Inwestycje SA.

W trakcie jest także inna inwestycja rowerowa na ulicy Francuskiej. To prace projektowe nad drogą, która ma powstać na odcinku pomiędzy ul. Lotnisko a ul. Damrota – i połączyć istniejące już odcinki dróg rowerowych. Oprócz drogi dla rowerów wzdłuż Francuskiej wybrani wykonawcy projektu wybudują także połączenie od ul. Barbary do ul. Kościuszki oraz połączenie ul. Sosnowieckiej z ul. Brynicy i trasą rowerową nr 5.

Ponadto w ostatnim czasie powstała droga rowerowa wzdłuż ul. Pułaskiego (pomiędzy Szeptyckiego i Sikorskiego), co stanowi jedno z zadań składających się na budowę nowego układu drogowego na osiedlu Paderewskiego. Inwestycja jest już po odbiorach, podobnie jak ciąg pieszo-rowerowy prowadzący pod rondo im. gen. Jerzego Ziętka od strony Koszutki, który stanowi kontynuację istniejącej już infrastruktury przy ulicy Chorzowskiej. Gdy w trakcie prac nad tą inwestycją wykryto kolizję projektowanych sieci uzbrojenia podziemnego z bryłą korzeniową rosnących w tym obszarze drzew – opracowano dokumentację zamianową, dzięki czemu 20 drzew pozostało na swoich miejscach, a 16 zostało przesadzonych.

Podsumowując, w latach 2015–2023 w Katowicach powstały ponad 43 km infrastruktury dla rowerzystów za kwotę przekraczającą 34 mln zł.

## Rowerem po zdrowie

Pierwszego dnia wiosny wystartował oficjalny Trening do Rowerowej Stolicy Polski 2023. Od 21 marca do 21 maja mieszkańcy – m.in. Katowic – kręcą kilometry dla swoich miast i sprawdzają swoją formę przed decydującym startem – czerwcową rywalizacją!

– Traktujemy to bardziej jako zabawę niż wyścig i kolejny sposób na to, żeby zachęcać do wybierania roweru jako środka transportu. Projekt Rowerowej Stolicy Polski znakomicie wpisuje się w nasze dotychczasowe działania związane z promocją roweru wśród mieszkańców i pracowników Urzędu Miasta. Liczymy na to, że dołączą do nas zarówno indywidualni rowerzyści, jak i grupy np. reprezentujące konkretne przedsiębiorstwa, instytucje, stowarzyszenia czy szkoły – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

Żeby zachęcić mieszkańców do wzięcia udziału w treningu, swój team – jako pierwszy – powołał Urząd Miasta Katowice. Wraz ze startem nowego sezonu rowerowego w stolicy województwa śląskiego będzie on kontynuował rozpoczętą w ubiegłym roku kampanię „Przeciepnij się na koło”. W ramach tej kampanii rowerowymi ambasadorami Katowic stali się urzędnicy, którzy dojeżdżają do pracy na rowerze, a ich rowerowe sylwetki można śledzić w mediach społecznościowych miasta.



Katowiczanie wypożyczyli rower miejski ponad 200 tys. razy w całym 2022 r.



MATERIAŁ PARTNERA

# Rowerem przez Małopolskę

Piękne krajobrazy, różnorodne zabytki, znakomita kuchnia i trasy rowerowe absolutnie dla każdego.

**T**ak w skrócie można przedstawić atrakcje czekające na miłośników dwóch kółek w Małopolsce.

Województwo małopolskie i jego stolica, Kraków, są jednymi z najbardziej rozpoznawalnych miejsc wśród turystów w kraju i za granicą. To niewątpliwy atut, który region znakomicie wykorzystał, tworząc liczne trasy rowerowe. W Małopolsce możemy też spotkać ścieżki będące częściami europejskich szlaków rowerowych EuroVelo. Są to VeloNatura (EV11), biegnąca od Słowacji na północ regionu, oraz VeloMetropolis (EV4) z Podkarpacia na Śląsk.



MAT. PRAS.

## Wzdłuż rzek regionu

Jednak wśród rowerowych fenomenów Małopolski ważne miejsce zajmują z pewnością trasy biegnące wzdłuż malowniczych krajobrazów wielkich rzek – Wisły i Dunajca. Pierwsza z nich stanowi oś Wiślanej Trasy Rowerowej, przecinającej z zachodu na wschód całą Małopolskę. Druga dostarcza niezapomnianych wrażeń z miejsc rozsiansych wokół VeloDunajec.

## VeloDunajec

Już samo położenie Dunajca czyni szlak wokół niego wyjątkowym. VeloDunajec rozpoczyna swój bieg u podnóża Tatr, prowadząc częścią Pogórza Karpackiego ku granicy Małopolski z województwem świętokrzyskim. Ten teren jest pełen pięknych zakątków, jak Jezioro Czorszyńskie i Rożnowskie, oraz zabytków z różnych okresów historycznych. Jest tutaj m.in. malowniczy rynek Starego Sącza i kościół św. Michała w Dębnie, tajemnicze zamki, jak ten w Niedzicy czy Tropsztyn. Są także liczne atrakcje oferowane przez większe ośrodki, które mijają się w trakcie przejazdu wzdłuż Dunajca – Zakopane, Nowy Targ i Nowy Sącz.

VeloDunajec to łącznie 237 km trasy o standardzie europejskim. Trasa jest płaska, ponieważ biegnie wzdłuż koryta rzeki. Podjazdy są łagodne do tego stopnia, że stanowią idealne miejsce do podróży z dziećmi. Trasa jest w prawie 50 proc. oddzielona od ruchu drogowego, można więc poruszać się nią w pełni bezpiecznie. Wielkim atutem VeloDunajec jest także możliwość łatwego dotarcia do dowolnego punktu na szlaku. Ułatwiają to połączenia kolejowe i autobusowe krajowych. Można także postawić na transport własny, województwo małopolskie jest bowiem dobrze skomunikowanym regionem. Zawsze można też skorzystać z usług jednej z licznych wypożyczalni rowerów, które znajdują się przy trasie.

VeloDunajec przecina 7 pasm górskich i zagląda pod bramy 7 zamków



Miejsce Obsługi Rowerzystów (MOR) przy VeloDunajec



Trasy VeloMałopolska są idealne na rodzinną wycieczkę

Wielkim atutem trasy VeloDunajec są również jej dobre połączenia z innymi ważnymi szlakami rowerowymi na terenie Małopolski. Na południu spotyka się ona ze Szlakiem Wokół Tatr, część pokrywa się z VeloNatura, natomiast na północy krzyżuje się z VeloMetropolis i Wiślaną Trasą Rowerową.

## Mapy i przewodniki

Małopolskie trasy rowerowe są bardzo dobrze utrzymane. Znajdują się wśród nich drogi o specjalnie przygotowanej nawierzchni oraz te gruntowe i szutrowe. Łatwy jest również dostęp do map i przewodników, które pomagają w sprawnym przejechaniu szlaku. Ich swoistą bibliotekę można znaleźć na stronie internetowej narowery.visitmalopolska.pl.

Wśród umieszczonych tam wariantów tras znajdują się gotowe propozycje wypraw, a wśród nich m.in. ekowycieczki oraz wyprawy rodzinne. Mapy i przewodniki wskazują również miejsca odpoczynku i pomocy w razie nieprzewidywanych okoliczności, które

podczas wyprawy mogą spotkać nasz sprzęt. W podróży przydatne będą też: aplikacja mobilna PTTK oraz nawigacja głosowa „Rowerowa Małopolska”.

Zaznaczone w przewodnikach i mapach Miejsca Odpoczynku Rowerzystów (MOR) to starannie dobrane lokalizacje, w których rowerzyści mogą odpocząć i nabrać sił. Mogą też napompować opony swoich rowerów i skorzystać z podstawowych narzędzi naprawy swoich pojazdów.

## Miejsca przyjazne rowerzystom

Bardzo ważną częścią małopolskiej sieci infrastruktury rowerowej są Miejsca Przyjazne Rowerzystom (MPR). To m.in. hotele, pensjonaty, restauracje, a czasem sklepy, w których można znaleźć mapy szlaków rowerowych, narzędzia do naprawy rowerów oraz miejsca, gdzie bezpiecznie można przechować rower przez noc. Obecnie na terenie całej Małopolski znajduje się już 200 takich obiektów i liczba ta systematycznie wzrasta.

## Najpiękniejsza trasa

VeloDunajec jest szlakiem w całości wymyślonym i zbudowanym przez samorząd województwa małopolskiego. Za tę pionierską w skali kraju inwestycję odpowiada małopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich. Koncepcja VeloDunajec została doceniona przez liczne gremia eksperckie, oceniające oferty i produkty turystyczne. W 2020 r. w konkursie Turystyczne Skarby Małopolski trasa została uznana za najciekawszy szlak turystyczny. Natomiast w ubiegłym roku otrzymała wyróżnienie kapituły powołanej przez prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej.

## Rowerowy duch regionu

Stale rosnąca popularność turystyki rowerowej w Ma-

polsce sprawia, że samorząd regionu ciągle rozszerza ofertę atrakcji dla miłośników i amatorów dwóch kółek.

Kluczowym elementem tej oferty jest Małopolska Tour. Jest to cykl wydarzeń promujących turystykę rowerową. Składają się na nie m.in. rodzinne rajdy, pokazy dirt jumping, koncerty i wiele innych wydarzeń towarzyszących.

Co roku w jeden z weekendów sierpnia i września w dwóch małopolskich miejscowościach gromadzi się kilka tysięcy widzów, by wziąć udział w Małopolska Tour. W tym roku będą to Wadowice i Olkusz, który po raz pierwszy będzie gospodarzem tego wydarzenia.

Kraków i Małopolska organizują także w tym roku jedno z najważniejszych wydarzeń sportowych w skali kontynentu: igrzyska europejskie. Będą się

one rozgrywać w kilku miastach południowej Polski. Część z konkurencji igrzysk będzie mieć charakter rowerowy. W Krynicy będą rywalizować kolarze górscy, a w Krzeszowicach będą rozgrywane zawody BMX Freestyle. Imprezą promującą te wydarzenia będzie Małopolska MTB Tour, która odbędzie się w Trzebini już 20 i 21 maja.

Małopolska ma to szczęście, iż jest regionem, w którym sezon turystyczny trwa praktycznie cały rok, zmienia się tylko jego specyfika. Ogromny wpływ ma na to różnorodność krajobrazu, zabytków i innych atrakcji turystycznych. Warto je poznać – i wobec tak wielkich możliwości warto zrobić to rowerem. Małopolska czeka na was!

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MARSZAŁKOWSKIM WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

## MATERIAŁ PARTNERA

1400 kilometrów tras przyjaznych rowerzystom, w tym niemal 400 kilometrów dróg, tras i ścieżek przeznaczonych tylko dla nich. Do tego 2300 pojazdów roweru miejskiego na 230 stacjach i miejsca, gdzie w czasie pomiarów wykazano 548-proc. wzrost liczby rowerzystów. To nie tylko efekt rozbudowy infrastruktury rowerowej, ale też działania edukacyjne, w których miasto nad Odrą jest prymusem. Jak radzi sobie rowerowy Wrocław?

Poniedziałek, 7.15. Południe Wrocławia. Pani Joanna na czele mikropoletonu, za nią pięcioletni Staś, na końcu ośmiolatek Franek, który ma pilnować młodszego brata.

- Samochodem do szkoły Franka są 2 kilometry, osiem skrzyżowań ze światłami. Rowerem tylko droga osiedlowa, nie ma wyznaczonej ścieżki. Ale tu wszyscy na rowerzystów uważają, bo wąsko, i jeżdżą powoli. Dalej trasa rowerowa w ciągu ulicy Hallera i wyznaczona droga rowerowa na bocznej Gajowickiej. Wprost pod szkołę. Autem ta podróż, łącznie z wyjazdem z garażu, zapakowaniem w fotelik, rozpakowaniem z fotelików, ubraniem trwa 25 minut, rowerem 12. W sumie Stasia do przedszkola mogłabym odprowadzać pieszo, ale on się upiera, by pojechać ze starszym bratem do szkoły i w drodze powrotnej odstawić go do przedszkola. Poniedziałki są najtrudniejsze, ale generalnie jeździmy z chłopakami cały rok - opowiada Joanna Fisel.



Najmłodszy rowerzyści już na starcie uczą się, jak jeździć poprawnie



Szkoły to kluczowy partner w przekonywaniu mieszkańców do jazdy rowerem

# Wrocław – pełen ścieżek i małych rowerzystów

Stolica Dolnego Śląska wydaje się być stworzona dla miłośników cyklizmu. Zarówno ukształtowanie terenu, jak i podejście władz zachęca do korzystania z tego środka transportu.

## Holenderski egzamin

Dziś we Wrocławiu jest 386 kilometrów DDR czyli dróg dla rowerów. Do tego dochodzą drogi przyjazne rowerzystom - czyli po strefach uspokojonego ruchu, parkach, nadrzecznych wałach (a Wrocław to miasto, przez które przepływa 19 rzek, z czego te największe - Odra, Oława, Śleza - i miejska fosa po powodzi w 1997 roku czekały się bardzo wygodnych tras na koronach wałów). To miasto płaskie, poprzecinane rzekami i mostami. Idealne dla rowerzystów.

Miasto korzysta z tych naturalnych udogodnień, wspierając projekt całorocznego roweru miejskiego. Podczas gdy np. sąsiedni Poznań zlikwidował Rower Miejski, Wrocław zakontraktował 2300 jednośladów i ich dostępność także w zimie.

- Pierwsze 20 minut jest darmowe, kolejne 40 minut kosztuje 2-3 złote. Jeśli w 800-tysięcznym mieście (a tyłu, łącznie ze studentami i imigrantami, jest dziś wrocławian) 351 tysięcy choć raz skorzystało w zeszłym roku z tej formy podróży, a łącznie rower wypożyczono ponad 2 miliony razy; jeśli łącznie przejechano nimi 5,5 mln kilometrów - to prosto wiemy, że ten sposób

podróżowania odciąża wrocławskie ulice z samochodów, a tramwaje i autobusy z pasażerów. Dlatego rowery miejskie będą dostępne przez cały rok - mówi Jacek Sutryk, prezydent Wrocławia, który regularnie wybiera rower - zarówno jadąc do pracy, jak i podczas weekendowych podróży.

Ośmiolatek Franek chciałby samodzielnie jeździć do szkoły. To dlatego jego mama namawia szałkę na przeprowadzenie „egzaminu holenderskiego” na kartę rowerową. W odróżnieniu od tych standardowych odbywają się one w normalnym ruchu ulicznym, zazwyczaj w strefach ruchu uspokojonego w najbliższym otoczeniu danej placówki. Rodzice oprócz nauczycieli są jednocześnie egzaminatorami rozstawionymi na skrzyżowaniach. Sprawdzają, czy mali rowerzyści nie popełniają błędów, jadąc samodzielnie. Kilka takich egzaminów już się we Wrocławiu odbyło.

- Najpierw się zastanawiałam, czy jeśli jakiś rodzic egzaminator nie lubi mojego dziecka, to na „swoim skrzyżowaniu” nie wytknie mu błędu. Ale potem się popukałam w głowę. Przecież to dobrze, by błąd nawet wyolbrzymił, w końcu tu chodzi o bezpieczeństwo Franca, a nie o „prześli-

zgnięcie się przez egzamin” - opowiada jego mama. Taka forma sprawia, że najmłodszy rowerzyści już na starcie dowiadują się w praktyce, jak powinno się jeździć poprawnie, a jakich zachowań należy unikać. Często bowiem jest tak, że młodzi uczestnicy ruchu, mając karty rowerowe, i tak poruszają się po chodnikach. Dlatego też Wrocław przystąpił do kampanii Zadajmy o Kartę Rowerową - bo karta rowerowa w obecnej formie jest reliktem z czasów PRL.

- Jest tak, ponieważ koncentruje się jedynie na nauce przepisów i ewentualnie (w zależności od szkoły) na podstawowych elementach techniki jazdy. Tradycyjny szkolny kurs na kartę nie zawiera w ogóle tego, co najistotniejsze w szkoleniu, czyli jazdy w realnym ruchu drogowym. Ich wprowadzanie bardzo utrudniają obecne przepisy, które powodują, że nieletni może zacząć ćwiczyć dopiero po uzyskaniu uprawnień - mówi Cezary Grochowski z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej.

We Wrocławiu do tej pory odbyły się cztery tego typu egzaminy praktyczne, a kolejne szkoły zgłaszają już chęć przeprowadzenia takich dodatkowych testów u siebie. By

„przesadzić” wrocławian, a szczególnie rodziców dowożących dzieci do szkół, na rowery, miasto rokrocznie organizuje konkurs „Najbardziej mobilnie aktywna szkoła we Wrocławiu”. Miasto chce poprzez grywalizację wciągnąć szkoły we współzawodnictwo. Wychodzi z założenia, że do rodziców trafić najłatwiej przez dzieci.

## Kask to nie wszystko

- Szkoły otrzymują punkty za konkretne działania - np. przeprowadzenie szkoleń oraz egzaminów na kartę rowerową, zorganizowanie egzaminu holenderskiego, uczestnictwo w kampanii Rowerowy Maj. Dla najlepszych szkół przewidziliśmy nagrody finansowe w wysokości kolejno: 12, 8 i 6 tysięcy złotych. Najlepsza z nich zyska na rok miano „Najbardziej mobilnie aktywnej szkoły we Wrocławiu”. I szkoły - a zwłaszcza dzieciaki - walczą jak lwy o to miano! - mówi Monika Kozłowska-Święconek z urzędu miasta.

Szkoła małego Franka nie jest wyjątkowa. Kilkadziesiąt podstawówek prowadzi o siebie projekt „Młodzi - aktywnie zMOBILizowani”. To zajęcia edukacyjne dla uczniów i nauczycieli. Tych pierwszych

przygotowują w praktyczny sposób do poruszania się rowerem po mieście, a tych drugich do tego, w jaki sposób prawidłowo edukować w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W ramach tych działań od 2020 r. przeszkolonych zostało około 2000 uczniów i 200 nauczycieli wychowania komunikacyjnego. Szkolenia prowadzą praktycy - rowerzyści z NGO-sów, którzy swoją wiedzę zdobywali między innymi na wyjazdach studyjnych w Europie Zachodniej.

- Przede wszystkim chcemy, żeby stało się jasne, że używanie kasku, światełek i odbłasków, nawet w połączeniu ze znajomością przepisów, to dla bezpieczeństwa rowerzysty (ale też kierującego hulajnogą i innymi małymi pojazdami) jeszcze o wiele za mało. Bezpieczeństwo zależy przede wszystkim od umiejętności praktycznych w zakresie aktywnej obserwacji drogi i innych uczestników ruchu, przewidywania niebezpiecznych sytuacji, odpowiedniej reakcji, a także właściwej oceny i unikania miejsc zbyt niebezpiecznych do jazdy - mówi Monika Kozłowska-Święconek.

W mieście zapanowała moda na rowery. Być może wynika z tego, że Wrocław jest w czołówce zakorkowanych miast w Polsce. W ciągu ostatnich czterech lat liczba warsztatów rowerowych w mieście rośnie wykładniczo. Wzrost liczby rowerzystów widać na ulicach. W 2022 roku zbadano ruch na 16 miejskich skrzyżowaniach i porównano go z 2018 rokiem.

- Na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich ze Swobodną zliczono ponad 1100 rowerzystów na godzinę. Co czwarty pojazd na tym skrzyżowaniu (nie wliczając tramwajów) to rower. Z kolei tam, gdzie cztery lata temu nie było drogi rowerowej, a teraz powstała cyklostrada - na Grabiszyńskiej - notujemy wzrost o 548 proc. Generalnie średni przyrost liczby rowerzystów na badanych skrzyżowaniach to

około 12 proc. w porównaniu ze stanem cztery lata temu - wylicza Urszula Jagielnicka z wrocławskiego Biura Zrównoważonej Mobilności.

Pod szkołę, której płot mimo przedwiośnia już jest „obklejony” rowerami, kiedy zajęte zostały wszystkie stojaki, podjeżdża po syna mama Joanna. Znów na rowerze. Jak przynajmniej, jeśli tylko może, a cel jest w odległości kilku kilometrów - wybiera rower. Nie jest wyjątkowa.

- Nie przesadzajmy. Mamy w rodzinie dwa samochody. Jestem architektem wewnątrz i nie mogę na drugi koniec miasta albo po zakupy jeździć wyłącznie rowerem. W ciągu dnia używam samochodu. Wiem też, że na pierwsze spotkania z klientami albo wykonawcami muszę przyjechać autem, jeśli jadę rowerem, to bywa, że nie traktują mnie poważnie. Wrocław zrobił naprawdę dużo, by ułatwić życie rowerzystom, to nasza mentalność jednak musi się zmienić, byśmy przestali postrzegać rower jako środek transportu ludzi młodych lub biednych. Infrastrukturę we Wrocławiu mamy już prawie jak w Niemczech. Brakuje czasem łączników między trasami - opisuje Joanna Fisel, gdy syn odpina rower od ogrodzenia.

Co czeka Wrocław? 150 km nowych i zmodernizowanych tras rowerowych, uzupełnienie nieciągłości istniejących tras, realizacja czterech tras głównych i budowa sześciu połączeń z gminami ościennymi, a do tego nacisk na edukację rowerową, budowę nowych parkingów bike & ride i montaż kolejnych tysięcy stojaków rowerowych - to tylko niektóre założenia zawarte w dokumencie planu działań rowerowych do 2030 roku, który powstał w oparciu o głosy tysięcy mieszkańców Wrocławia. /©

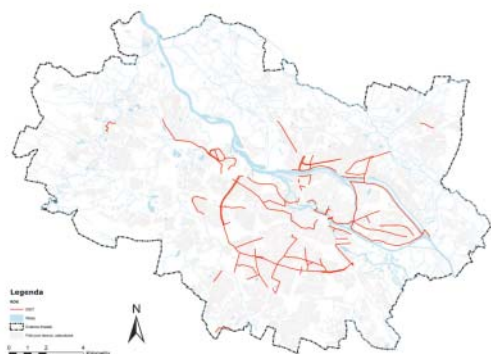
MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MIEJSKIM WROCŁAWIA

## DRUGI DLA ROWERÓW WE WROCŁAWIU

2007 rok 145 km

2022 rok 386 km

W sumie blisko 1400 km tras przyjaznych rowerzystom (twarda infrastruktura + trasy po parkach i wałach + strefy uspokojonego ruchu)



## MATERIAŁ PARTNERA

## Rowerowy Jarocin

Dokonania miasta w zakresie promowania cyklizmu są doceniane na świecie.

**G**mina Jarocin stawia na promowanie jazdy rowerem – powstała już Aleja Światowego Dnia Roweru, powstają kolejne ścieżki rowerowe nie tylko łączące różne zakątki w gminie, ale pozwalające też dotrzeć urokliwymi trasami do atrakcyjnych miejsc, do wyjątkowych obiektów.

– Naszą ambicją jest maksymalizacja liczby ścieżek rowerowych na terenie gminy. Przy planowanych inwestycjach budowy i remontu dróg, tam gdzie to możliwe, uwzględniamy również budowę dróg rowerowych – podkreśla burmistrz Jarocina Adam Pawlicki.

### Wśród urokliwych terenów, do malowniczego miejsca

Już w czerwcu będzie można wyruszyć na wycieczkę nową ścieżką rowerową wzdłuż Lutyni w Wilkowie. Poprowadzi nas ona – przez 30-metrową kładkę – na drugi brzeg Lutyni, co jeszcze bardziej urozmaici możliwości dojazdu do urokliwego młyna, którym przed laty zachwycił się także Jarosław Iwaszkiewicz. Obiekt – dzięki staraniom gminy Jarocin – odzyskuje dawną świetność. Środki pozyskane z Fundacji Most the Most pozwolą na przeprowadzenie jego gruntownej rewitalizacji. Wszystko po to, by z



Otwarcie pierwszej na świecie Alei Światowego Dnia Roweru, które odbyło się w Jarocinie 17 września 2022 roku. Na zdjęciu Burmistrz Jarocina z Pucharem ONZ dla Jarocina

dotychczas niedostępnego obiektu uczynić przyjazne miejsce spotkań mieszkańców. Nowy odcinek rowerowej drogi spełni rolę łącznika z



Leszek Sibilski spotkał się z prezesem i dyrektorem największego rajdu rowerowego w Ameryce, Kenem Podzibą

istniejącymi już ścieżkami. Miłośnicy jazdy na rowerze będą korzystać z nowych możliwości. Jedną z nich jest pętla, którą bezpiecznie można wyjechać i wrócić do Jarocina, odwiedzając wspomniane tereny nad Lutynią.

### Gmina Jarocin prekursorem

We wrześniu ubiegłego roku otwarta została w Jarocinie Aleja Światowego Dnia Roweru. Połączyła cztery miejscowości: Jarocin, Wilkowyje, Cielczę i Mieszków. Część nowej drogi przebiega przepiękną aleją dębową.

Decyzję radnych łącznik czterech miejscowości otrzymał swoją nazwę na cześć święta ustanowionej przez

Organizację Narodów Zjednoczonych. Warto zauważyć, że inicjatorem uchwalenia przez ONZ Światowego Dnia Roweru był pochodzący z ziemi jarocińskiej dr Leszek Sibilski – zawodnik Victorii Jarocin, wielokrotny mistrz Polski i członek kadry narodowej w kolarstwie torowym, aktualnie mieszkający w USA profesor socjologii. Doceniając jego starania, burmistrz Jarocina Adam Pawlicki zwrócił się do Rady Miejskiej w Jarocinie z propozycją nazwania jednej z ulic Aleją Światowego Dnia Roweru. Rada taką uchwałę przyjęła. To pierwsza taka inicjatywa na świecie. Nowa ulica łączy Jarocin z Wilkowyją i Cielczą.

Podczas uroczystego otwarcia alei Światowego Dnia Roweru oraz zorganizowanego z tej okazji rajdu, burmistrz Jarocina zachęcał do korzystania z jeżdżenia rowerem, szczególnie właśnie Aleją ŚDR. – To jest niecodzienna rzecz, że miasto połączone jest z wioskami tak piękną drogą rowerową. Jesteśmy prekursorem w świecie – podkreślił burmistrz, pokazując Puchar Organizacji Narodów Zjednoczonych. Gmina Jarocin otrzymała go za jakość rozwoju ścieżek rowerowych, propagowanie zdrowego trybu życia poprzez jazdę na rowerze. Jednym z wyjątkowych gości wydarzenia był jarocinianin Maciej Paterski, polski kolarz szosowy, medalista mistrzostw Polski.



Pomysł Burmistrza Jarocina – nazwania jednej z ulic Aleją Światowego Dnia Roweru – został entuzjastycznie przyjęty w wielu miejscach na świecie, m.in. przez stałego przedstawiciela Królestwa Bahrajnu przy ONZ. Jamal Fares Alrowaiei zapewnia, że uczyni wszystko, aby takie nazwy arterii komunikacyjnych pojawiły się w jego ojczystym kraju. Na zdjęciu Leszek Sibilski, pochodzący z Jarocina inicjator uchwalenia przez ONZ Światowego Dnia Roweru, i stały przedstawiciel Królestwa Bahrajnu przy ONZ Jamal Fares Alrowaiei

### Jest Aleja, jest Ścieżka ŚDR, powstają kolejne ścieżki

Swoistym dopełnieniem alei Światowego Dnia Roweru jest w gminie Jarocin Ścieżka Światowego Dnia Roweru – biegnie z Mieszkowa poprzez Cielczę, łączy się z Jarocinem od strony ul. Poznańskiej. Doskonale wpisuje się w jeden z celów, które przyświecają międzynarodowemu świętu – promocję roweru jako masowego środka transportu. Na co dzień ze ścieżki tej korzysta wielu mieszkańców jadących do szkoły, pracy, ale też korzystających z niej wyłącznie rekreacyjnie. W tej chwili w gminie Jarocin

jest ponad 50 km ścieżek rowerowych. W planach są kolejne.

Powstaną też kolejne pętli, by uatrakcyjnić jazdę miłośnikom takiej aktywności.

Starania gminy Jarocin, władz samorządowych są doceniane przez różne gremia. Burmistrz Jarocina Adam Pawlicki został laureatem Światowego Dnia Roweru 2022 roku Nagród Narodów Zjednoczonych. Nagrodę wręczył burmistrzowi prezes Polskiego Związku Kolarskiego Grzegorz Botwina. /@

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MIEJSKIM W JAROCINIE

## MATERIAŁ PARTNERA

## Ciechanów – tu samorząd sprzyja rowerzystom

**C**iechanowianie mają do dyspozycji najdłuższą sieć ścieżek rowerowych w przeliczeniu na mieszkańca w kraju. Nie dziwi więc, że rowery biją rekordy popularności, a na trasach widać coraz więcej amatorów jednośladów. Ratusz stawia na wydajny, minimalizujący wpływ na środowisko transport i intensywnie rozwija infrastrukturę dla cyklistów. Coraz bardziej ekologiczny Ciechanów regularnie zaskakuje też pomysłami na nowoczesną, zieloną przestrzeń miejską.

W 2022 r. Portal Samorządowy sprawdził, jak długie trasy mają do dyspozycji cykliści w polskich miastach oraz w których z nich infrastruktura rowerowa jest najlepiej rozwinięta. Ciechanów ma już 54 km ścieżek rowerowych. To najwięcej ze wszystkich polskich miast do 50 tys. mieszkańców i najwięcej w przeliczeniu na mieszkańca ze wszystkich miast w kraju.

### Ciechanowski Rower Miejski

Lada dzień (1 kwietnia) ruszy nowy sezon na wypożyczanie miejskich rowerów. Są wygodne, praktyczne i bezpieczne. W Ciechanowie system bije rekordy popularności. Mieszkańcy i turyści z roku na rok korzystają z niego coraz chętniej. W ostatnim sezonie rowery pobrano ze stacji aż 34 tys. razy. Turyści mogą wsiąść na rower po przyjeździe do miasta

koleją lub przesiąść się na jednoślad z samochodu. Jedną ze stacji Ciechanowskiego Roweru Miejskiego znajduje się tuż obok dworca PKP i strefy park & ride. W ofercie są m.in. rowery z fotelikami dla dzieci, a nawet tandemy.

### Rozbudowana sieć ścieżek

Służąca na co dzień rowerzystom pajęczyna ścieżek pokrywających miasto stale rośnie, łącząc kolejne dzielnice. Rowerem można wygodnie przemieszczać się po Ciechanowie w celach rekreacyjnych, sportowych czy turystycznych. Walory miasta zaspokoją gusta zarówno amatorów historii, chcących obejrzeć Zamek Książąt Mazowieckich, jak i nowoczesności. Ci z pewnością powinni odwiedzić interaktywną wystawę w Parku Nauki Torus, wybudowanym przy zrewitalizowanym zabytku techniki – wieży ciśnienia. Turyści skusi też możliwość przejażdżki do oddalonej o kilka kilometrów Opinogóry, gdzie mieści się zabytkowy XIX-wieczny park i jedyne muzeum romantyzmu w Polsce. Także tam, poza swoimi administracyjnymi terenami, miasto zamontowało stację rowerów. Łącznie jest ich już dziesięć. Z Opinogóry można dojechać na kąpielisko, wokół którego utworzono sieć ścieżek lub nawet dalej – do Gołotczyzny, gdzie znajduje się Muzeum Pozytywizmu



i park rekreacyjny dla rodzin z dziećmi.

### Ekologia w przestrzeni miasta

Rowerzyści w Ciechanowie doceniają nie tylko jakość i długość tras. Prawdziwi amatorzy ekologii dostrzegą też tereny zielone i dobre pomysły na zagospodarowanie przestrzeni publicznej.

– Inwestujemy w infrastrukturę dla rowerzystów od lat i dziś widzimy, jak bardzo była potrzebna. Nie poprzestajemy na tym, co udało osiągnąć się do tej pory. Już opracujemy projekty budowy kolejnych nitek rowerowych. To element konsekwentnej strategii rozwoju

miasta. Stawiamy na zrównoważony transport, czyste powietrze i ekologię – podkreśla prezydent Ciechanowa Krzysztof Kosiński.

Globalnego podejścia do inwestycji przyjaznych środowisku dowodzi najnowsze przedsięwzięcie ratusza – Zielony Targ. Oblicze zdegradowanego targowiska, jakich wiele w polskich miastach, w Ciechanowie zmieni się w funkcjonalny i nowoczesny teren pod handel oraz usługi. Na dachu nowego budynku powstanie zielony obszar do rekreacji z kawiarnią, obiekt w energię zasili fotowoltaika, parkingi przepuszczą wodę do gruntu, a wokół nasadzone będą rośliny.

Obok, na terenie, gdzie wcześniej nielegalnie podrzucano odpady, powstał już kilkuhektarowy park miejski z ciekawą kolekcją dendrologiczną i siecią ścieżek dla spacerujących i rowerzystów. Ojcowie nowo narodzonych dzieci sadzą w nim drzewa. Miasto buduje też owocowo-warzywno-ziółowy ogród społeczny. Zaskakujących pomysłów na ekologiczną przestrzeń publiczną jest więcej.

Przy dworcu kolejowym turyści wita Zielona Poczekańka, w centrum Ciechanowa zamontowano porośnięty roślinami przystanek autobusowy, pojawiły się też pierwsze ławki solarne, umożliwiające

ładowanie urządzeń elektronicznych i miniparki kieszonek na osiedlach.

Ten kierunek rozwoju miasta wspierają sami ciechanowianie, którzy mogą proponować i wybierać projekty, które następnie realizuje ratusz.

W ramach ciechanowskiego budżetu obywatelskiego w tym roku ma powstać m.in. tężnia solankowa. Miasto zasadzi też kolejnych 200 drzew i rozbuduje infrastrukturę do rekreacji dla spacerowiczów i rowerzystów na miejskim kąpielisku. /@

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MIASTA CIECHANÓW

## MATERIAŁ PARTNERA

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z URZĘDEM MARSZAŁKOWSKIM WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Niezwykle zróżnicowany krajobraz Warmii, Mazur i Powiśla, w którym dominują lasy i pola, tworzy doskonałe warunki do rozwijania turystyki rowerowej. Powstają kolejne szlaki o różnym stopniu trudności, które pomagają w organizowaniu dłuższych i krótszych wycieczek. Oczywiście, w zależności od nawierzchni i przewyższeń na trasie jedne bardziej nadają się na wypad dla całych rodzin, a inne – raczej dla grupy doświadczonych „twardzieli”. Poza obcowaniem z piękną naturą, na trasie rowerzyści mogą poznać także dziedzictwo kulturowe regionu, sięgające czasów średniowiecza, w tym gotyckie zamki i kościoły.

Tym, co najbardziej wyróżnia region na tle innych, są jeziora. Takich o powierzchni powyżej 1 ha jest tutaj ponad 3000! Największymi – i najbardziej znanymi żeglarzom – są Wielkie Jeziora Mazurskie (do których zaliczają się dwa największe w kraju – Śniardwy i Mamry). Biegnie przez nie liczący ok. 130 km szlak żeglarski. Od tegorocznego lata także amatorzy turystyki rowerowej będą mogli podziwiać te akweny i ich okolice dużo łatwiej niż kiedyś. A wszystko to za sprawą Mazurskiej Pętli Rowerowej, która ma zostać ukończona w czerwcu.

### Ruszał na Mazurską Pętlę Rowerową

Malowniczy i urozmaicony szlak wytyczono wokół Wielkich Jezior Mazurskich. Łączy on najważniejsze miasta leżące nad nimi (Węgorzewo, Ryn, Mikołajki, Ruciane-Nida, Pisz, Giżycko) i ma długość ok. 300 km. Jego odnoga sięga też do Mrągowa. Mazurska Pętla Rowerowa biegnie przez 12 gmin, a w Węgorzewie spotyka się z szlakiem Green Velo.

Oprócz samej trasy, zaopatrzonej w jednolite oznakowanie, w ramach projektu powstaje 18 miejsc obsługi rowerzystów (MOR) oraz dziewięć wież widokowych. Na progu sezonu rowerowego trasa jest gotowa w ponad 90 proc. i przejezdna, zbierając wśród turystów rowerowych pozytywne oceny.

Poszczególne odcinki trasy są bardzo zróżnicowane, zarówno pod względem trudności, jak i rodzaju nawierzchni. Są wśród nich odcinki utwardzone, szutrowe, gruntowe leśne – zarówno płaskie, jak i „górskie”. Najważniejsze są jednak niezwykle krajobrazy rozciągające się wzdłuż szlaku. Byszczące w promieniach słońca tafle jezior, ciągnące się po horyzont lasy, kolorowa mozaika pól uprawnych i łąk. Część szlaku przebiega przez tereny największego w regionie Mazurskiego Parku Krajobrazowego i przez ostępy Puszczy Piskiej. Jadący trasą mijają też kilka rezerwatów przyrody (m.in. Sztynort, Jezioro Dobskie, Jezioro Łuknajno, Nietlickie Bagno, Jezioro Nidzkie).

Przy trasie rozlokowane są MOR-y: z wiatami wypoczynkowymi, stojakami rowerowymi, toaletami, koszami na śmieci, dostępem do prądu. Strefy te zapewniają nie tylko możliwość odpoczynku, ale mogą też stanowić punkt wypadowy do pobliskich atrakcji turystycznych. Wieże widoko-



# Po Warmii i Mazurach na rowerze

Wśród nowych szlaków rowerowych wytyczonych w regionie szczególną uwagę zwraca Mazurska Pętla Rowerowa, okrążająca Wielkie Jeziora Mazurskie. Ale to niejedyna ciekawa propozycja, którą miłośnicy przemierzania świata na dwóch kółkach znajdą tutaj w zbliżającym się sezonie.

w przy trasie pełnią podobne funkcje, ale przede wszystkim umożliwiają obserwację okolicznej przyrody z „wyższego poziomu”.

Wokół Mazurskiej Pętli Rowerowej powstają kolejne nowe trasy o szczególnych walorach krajobrazowych. Od granic Mrągowa (Nikutowo) przez Piecki do miejscowości Krutyń wytyczono ścieżkę o długości ok. 22 km, która w dużej części wiedzie dawnym torowiskiem. Z kolei w gminie Ruciane-Nida nowa ścieżka rowerowa ma długość 15 km i łączy inne miejscowości na – i przy – szlaku kajakowym rzeki Krutyni, m.in. Uktę, Gałkowo, Wojnowo i Śwignajno. W ramach projektu powstało również 13 wiat dla rowerzystów oraz trzy wieże widokowe.

### Na Green Velo i wzdłuż Kanału Elbląskiego

Najdłuższym szlakiem rowerowym regionu jest wojewódzki odcinek Green Velo (ok. 400 km). Łączy on tereny nad Zalewem Wiślanym (Elbląg, Frombork, Braniewo), centralnej Warmii (Pieniężno, Lidzbark Warmiński) i północnych Mazur (Bartoszyce, Korsze, Węgorzewo, Gołdap). Szlak wiedzie w pobliżu wielu zabytków, m.in. Wzgórza Katedralnego we Fromborku, zamku biskupiego w Lidzbarku Warmińskim czy wiaduktów kolejowych w Stańczykach. Jego

początkowy i ostatni etap przebiegają przez tereny mocno pofalowane, z dużymi różnicami poziomów (odpowiednio Wysoczyzna Elbląska i Mazury Garbata).

Elbląg z Ostródą połączył Szlak Rowerowy Kanału Elbląskiego (85 km), który biegnie wzdłuż najdłuższego kanału żeglownego w Polsce. Ten zabytek hydrotechniki z XIX w. umożliwił połączenie drogą wodną centrum regionu z Zalewem Wiślanym (długość 84 km, z odgałęzieniami ok. 152 km). Aby pokonać różnicę poziomów pomiędzy Elblągiem a Ostródą, sięgającą 100 m, wybudowano pięć pochylni o suchych grzbietach. Na szlaku rowerowym znalazły się trzy pochylnie (Jelenie, Oleśnica, Kąty), na których można obserwować przeciąganie statków na wózkach po grzbietach wzgórz.

Wokół Kanału Elbląskiego wytyczono również kilka innych atrakcyjnych szlaków, m.in.: Krainy Kanału Elbląskiego (Elbląg-Ilawa, 150 km), Pocztyliona (Elbląg-Goryń, 131 km), Prusów (Zalewo-Ilawa, 69 km), Wokół Jeziora Drużno (Elbląg-Komorowo Żuławskie, 46 km), W Krainie Wiatraków (Kisielice-Trupel, 25 km), Autorytetów (Jezierzycy-Kisielice, 60 km), Mennonitów (Elbląg-Stare Pole, 30 km), W Krainie Bizonów (Godkowo-Godkowo, 31 km), Doliny Rzeki Wąskiej (Godkowo-Ząbrowiec, 13 km).

### Forum rowerowe i system MPR-ów

Już po raz drugi w Światowy Dzień Roweru Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego zaprosi środowiska rowerowe regionu na Forum Rowerowe na Warmii i Mazurach. Pierwsza edycja, która odbyła się w Lidzbarku Warmińskim w ubiegłym roku, cieszyła się dużym zainteresowaniem.

Celem imprezy jest promowanie dobrych praktyk w rozwijaniu turystyki rowerowej i wymiana informacji na temat trendów jej rozwoju. W tym roku również przewidziano interesujące prelekcje, dyskusje oraz występy blogerów.

II Forum Rowerowe na Warmii i Mazurach zostanie zorganizowane 2-3 czerwca 2023 r. w pobliżu Mazurskiej Pętli Rowerowej, aby zaprezentować i wypromować wyjątkowość tego szlaku. Wzorem ubiegłego roku imprezie towarzyszyć będzie rajd rowerowy. Organizatorzy liczą na udział przedstawicieli samorządów lokalnych, organizacji i klubów turystycznych, środowisk miłośników aktywności rowerowej.

W regionie powstaje sieć miejsc przyjaznych rowerzystom, czyli obiektów noclegowych, gastronomicznych i usługowych (w tym serwisów napraw), które obsługują ruch rowerowy. Elementami sieci są również punkty informacji tu-

rystycznej i obiekty będące atrakcjami turystycznymi (np. muzea, zabytki). Obiekty noclegowe zapewniają rowerzystom jednodobowe pobyty, a także nieodpłatne przechowanie rowerów i udostępnienie narzędzi do podstawowych napraw. Wśród oferowanych przez inne MPR-y usług znajdziemy np.: wypożyczanie rowerów, przygotowywanie suchego prowiantu „na wynos”, przechowywanie bagażu, bezpieczny parking dla rowerów, udostępnianie myjki ciśnieniowej, ładowanie rowerów elektrycznych. Obecnie w regionie rekomendację uzyskało 46 MPR-ów.

### Zanim wyruszysz na szlak...

Z myślą o turystach rowerowych powstał katalog 34 szlaków i nieoznakowanych tras rowerowych regionu, dostępny na stronie internetowej <https://mazury.travel/rowery/>. Zainteresowani znajdą tam mapy z przebiegiem tras, opisy tych tras i atrakcji zlokalizowanych wokół nich, a także katalog MPR-ów. W plikach PDF dwie części przewodnika „Rowerowe warmińsko-mazurskie” można ściągnąć z zakładki <https://mazury.travel/rowery-/o-szlakach>. Przed sezonem będzie tam dostępna też trzecia część przewodnika z opisami kolejnych dziesięciu tras, w tym Mazurskiej Pętli Rowerowej. /©©

ROK MIKOŁAJA KOPERNIKA

2023



## OPINIA DLA „ŻYCIA REGIONÓW”

### GUSTAW MAREK BRZEZIN

marszałek województwa warmińsko-mazurskiego



Od wielu lat rozwój turystyki rowerowej na Warmii, Mazurach i Powiślu jest doceniany przez mieszkańców regionu, Polski oraz całej Europy. To właśnie z myślą o nich inwestujemy w modernizację oraz budowę nowych tras rowerowych. Pieniądze pochodzą zarówno z naszego budżetu, jak i unijnych funduszy. Wszystko po to, aby potencjał został wykorzystany zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju i dla rozwoju turystyki z poszanowaniem środowiska naturalnego. Czyste powietrze, wyjątkowe krajobrazy, możliwość bliskiego kontaktu z przyrodą czy doskonałe warunki do korzystania z tej aktywności fizycznej wyróżniają bowiem nasze województwo spośród innych regionów.

## OPINIA DLA „ŻYCIA REGIONÓW”

### JOLANTA PIOTROWSKA

członek zarządu województwa warmińsko-mazurskiego



Mazurska Pętla Rowerowa tworzy nowe perspektywy rozwoju turystyki rowerowej na Mazurach. Dla bezpieczeństwa użytkowników ruch rowerowy został wprowadzony z dróg publicznych na drogi innego typu, specjalnie przygotowane i oznakowane. Szlak wytyczony w taki sposób, aby turyści rowerowi mogli korzystać też z innych atrakcji – przepłynąć się statkiem, odwiedzić fortyfikacje i inne historyczne budowle czy posmakować specjałów lokalnej kuchni.

Województwo  
Śląskie

## Województwo Śląskie zaprasza do zwiedzania regionu na rowerze

### Pętla rowerowa „Lasy Rudzkie”

[www.krainagornejodry.travel](http://www.krainagornejodry.travel)

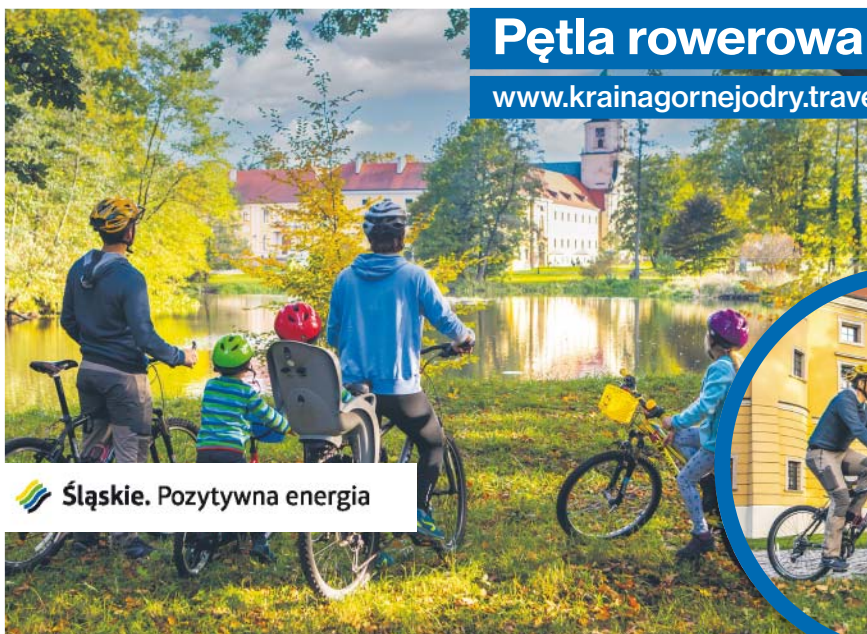
Kraina Górnej Odry od lat nazywana jest „zielonymi płucami” województwa śląskiego. Najlepiej jest przekonać się o tym samemu przemierzając rowerem rozległe lasy Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich. Pętla rowerowa „Lasy Rudzkie” to trasa o łącznej długości 35,3 km, która prowadzi najbardziej malowniczą częścią parku krajobrazowego. Na trasie znajdziesz mnóstwo atrakcji, takich jak m.in. Stare Opactwo Cystersów, Szpitalik Rogera czy Zabytkowa Stacja Kolejki Wąskotorowej. Trasa posiada odpowiednie zaplecze rowerowe począwszy od parkingów, altan wypoczynkowych aż po rowerowe stacje naprawcze.

#### Co wiemy o pętli rowerowej „Lasy Rudzkie”

- Poziom trudności: łatwy
- Rodzaj nawierzchni: dominująco szutrowa, leśna, asfaltowa
- Dodatkowa informacja: bezpieczna dla dzieci

#### To ciekawe!

W pobliżu trasy pętli, w mieście Rybnik, które jest bez wątpienia rowerową stolicą Krainy Górnej Odry jest już ponad 200 km ścieżek rowerowych w tym kontrapasów – i to nie koniec! Miasto każdego roku dodaje kolejne kilometry ścieżek do tego licznika. Tak więc – cykliście, czekamy na Ciebie w Krainie!



Śląskie. Pozytywna energia

### Rowerowy Szlak Orlich Gniazd

[www.jura.travel](http://www.jura.travel)

Jura Krakowsko-Częstochowska to jeden z najpiękniejszych krajobrazowo i turystycznie regionów w Polsce. Charakterystycznymi elementami krajobrazu są malownicze wapienne skały, bramy i okna skalne oraz iglice.

Szlak Orlich Gniazd to jeden z najstarszych i najpiękniejszych polskich szlaków turystycznych. Przebiega przez województwo śląskie i małopolskie łącząc Częstochowę z Krakowem. Szlak ma dwa warianty: pieszy (168,7 km) oraz rowerowy (186 km), a swoją nazwę zawdzięcza zamkom znajdującym się wzdłuż Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej wybudowanych na szczycach wzniesień. Głównymi atrakcjami szlaku są m.in. zamki oraz ostańce skalne:

- Ogródzieniec
- Jasna Góra
- Olsztyn
- Żarki
- Złoty Potok
- Góra Zborów



### Górskie ścieżki rowerowe w Beskidach

[www.beskidy.travel](http://www.beskidy.travel)SKI  
BE  
DY  
SKY

#### Enduro Trails w Bielsku-Białej

Trasy zlokalizowane są w masywie Klimczoka, pomiędzy Szyndzielnią i Kozią Górą. Szyndzielnia wznosi się na wysokość 1028 metrów nad poziomem morza. Trail – park posiada obecnie ponad 40 km oznaczonych i stale utrzymywanych singletracków o różnej trudności. Na Szyndzielnię można wjechać kolejką gondolową.

#### Enduro Trails w Szczyrku

Szczyrk Enduro Trails by TREK to powstały w 2019 roku kompleks. Specjalnie wyprofilowane trasy, zaprojektowane z myślą o bezpiecznym spędzaniu wolnego czasu. Zbudowane z myślą o bezpieczeństwie i dobrej zabawie ich użytkowników posiadają odpowiednie nachylenie tras, miejsca do wytracania prędkości oraz bandy ułatwiające pokonywanie ciasnych zakrętów



Kompleks górskich ścieżek rowerowych Enduro Trails w Beskidach to sieć jednokierunkowych tras rowerowych, tzw. singletracków. Są to najbardziej lubiane przez kolarzy górskich, wąskie, kręte i pofalowane ścieżki o różnym stopniu trudności, od tych łatwiejszych, łagodnie opadających, aż po strome i technicznie wymagające zjazdy.



### Trasy rowerowe na Śląsku Cieszyńskim

[www.slaskcieszynski.travel](http://www.slaskcieszynski.travel)

Ruszać na pogranicze polsko-czeskie turystyczną pętlą **Żelaznego Szlaku Rowerowego** poprowadzonego dawnymi traktami kolejowymi lub zacznij podróż **Wiślaną Trasą Rowerową**, która bierze swój początek u stóp Baraniej Góry i biegnie wzdłuż rzeki Wiśły. A to dopiero początek przygody.

#### Żelazny Szlak Rowerowy

Żelazny Szlak Rowerowy (cz. Żelazna cyklotrasa) to 55-kilometrowa pętla rowerowa na granicy Polski i Czech. Jej przebieg prowadzi przez gminy: Godów, Jastrzębie-Zdrój i Zebrzydowice, a także czeskie Karwinę i Piotrowice koło Karwiny. Asfaltowy przebieg sprawi, że poradzą sobie z nim nawet mało doświadczeni rowerzyści a podróż przez tereny przygraniczne dwóch państw sprawia, że na cel wybiera go sobie wielu rowerzystów.

#### Wiśłana Trasa Rowerowa

To trasa ogólnopolska, w którą zaangażowanych jest kilka województw. Trasa rozpoczyna się w Beskidzie Śląskim – w Wiśle, u źródeł największej polskiej rzeki. W województwie śląskim prowadzi aż do granicy z Małopolską na długości ok. 80 km. Jest jednolicie oznakowana na obszarze dwóch województw, co umożliwia sprawny ruch turystów rowerowych na odcinku ponad 200 km. To jedna z najdłuższych tras w województwie śląskim, jednak jej pokonanie można



MATERIAŁ PARTNERA

# Rowerowa Gdynia coraz atrakcyjniejsza dla sportowców, turystów i inwestorów

Na przyjazny klimat miasta składa się synergia działań magistratu, organizacji oraz firm działających w aglomeracji.



W Gdyni kipi energią, czuć sportowy luz, młodego ducha i wolność w głowie



Kalendarz wydarzeń sportowych w gdyńskiej aglomeracji coraz bardziej się zapełnia

MATERIAŁ PRZYGOTOWANY  
PRZEZ TREC NUTRITION

W ciągu ostatnich kilku lat Gdynia coraz wyraźniej zaznacza swoje miejsce na rowerowej mapie Polski i Europy, stając się ulubioną destynacją zarówno dla amatorów, jak i zawodowców. Choć dla wielu jeszcze całkiem niedawno zaskoczeniem mógł być fakt, że biegną tędy jedne z najlepszych tras, a mistrzostwa w kolarstwie górskim odbywają się nad morzem, to obecnie nieliczni mogą mieć wątpliwości, że gdyńskie wzniesienia oferują mnóstwo wrażeń i dostarczają napływu endorfin.

## Sztuka współpracy

Co więcej, aglomeracja niezmiennie kusząca jakością życia, mikroklimatem oraz kluczowym położeniem, przyciągając turystów i przedsiębiorców. W wielu rankingach Gdynia plasuje się w czołówce miast pod względem jakości życia – dzięki bliskości zieleni, czystości powietrza, dobrej komunikacji i oczywiście dostępności oferty handlowo-usługowej oraz kulturalnej. Efekt ten wzmacnia rozwijający się rynek pracy poprzez obecność wielu firm, które wybrały właśnie to miasto

na swoją siedzibę. W najszybszym mieście w Polsce – według diagnozy społecznej i raportu o Polsce i Polakach – aż kipi energią, czuć sportowy luz, młodego ducha i wolność w głowie. To dla wielu idealne miejsce do ładowania akumulatorów.

Wpływ na taki stan rzeczy ma nie tylko nadmorski klimat, ale także synergia działań magistratu, stowarzyszeń i firm działających na terenie aglomeracji.

Niewątpliwie motorem napędowym inicjatyw jest, prowadzące działalność od 2010 roku, Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego. Jego celem jest uczynienie z Gdyni miasta przyjaznego rowerom i rowerzystom poprzez rozwój infrastruktury rowerowej, propagowanie alternatywnego środka transportu oraz poprawę warunków przemieszczania się rowerem po mieście i jego okolicach. Bez nadawania mocnego tempa dialogowi społecznemu, tworzenia inicjatyw lokalnych oraz kojarzenia podmiotów wiele rzeczy by się tu nie zadziało.

Infrastruktura ścieżek rowerowych nieustannie się rozwija, nie tylko pod względem liczby kilometrów tras, po których cykliści mogą się komfortowo i bezpiecznie poruszać, znacząco poprawia się także jakość dróg

i udogodnień, tj. nawierzchnie wodoprzepuszczalne, prowadnice przy schodach, podpórki na skrzyżowaniach, oświetlenia w technologii LED czy stacje napraw rowerów oraz ładowania rowerów elektrycznych. Oprócz terenów miejskich wyraźny rozwój widać w powstawaniu nowych tras leśnych i nadmorskich działających jak magnes, zarówno na mieszkańców, jak i turystów. Popularne trasy to Kamienna Góra, Pętla zachodniej Gdyni, Osowa, Kobilki, Szlakiem Zagórskiej Strugi, Śladami Mennonitów.

## Duch historii kolarstwa

Gdyński kalendarz wydarzeń sportowych z roku na rok coraz bardziej się zapełnia. Kwintesencją wspólnych działań podmiotów z aglomeracji jest „Rowerowy maj”, lokalna edycja największej w Polsce kampanii promującej zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci i młodzieży, organizowana przez Gdyńskie Centrum Sportu oraz magistrat. W 2022 roku przyciągnęła ona 27 placówek i niemal 6 tysięcy uczniów, a frekwencja z roku na rok dynamicznie wzrasta.

Nadmorski klimat coraz mocniej przyciąga także wydarzenia rangi międzynarodowej. To właśnie tutaj, według presti-

żowego magazynu „Triathlete”, odbywa się drugi najszybszy wyścig w serii Ironman 70.3 – a trasa biegowa w Gdyni, będąca jego częścią, jest najszybsza na świecie! Wpływ na takie osiągnięcia zawodników niewątpliwie mają atrakcyjność i widowiskowość trasy, jakość infrastruktury oraz żywiołowy doping gdyńskich kibiców, którzy sportowy tryb życia mają w swoim DNA.

Zawodników i kibiców z całego świata przyciąga także gdyński Maraton MTB, który na stałe wpisał się w kalendarz Międzynarodowej Unii Kolarskiej (UCI) ze względu na ciągły rozwój imprezy i nieustanne podnoszenie poziomu organizacyjnego, zyskując rangę maratonu C1.

O Gdyni mawia się, że czuć tutaj ducha historii kolarstwa, a jej historia związana jest z Wojskowym Klubem Sportowym Flota, działającym od 1936 roku. Od początku zadaniem klubu było poprawienie stanu zdrowia i poziomu sprawności fizycznej, a także rozbudzenie w członkach klubu zamiłowania do uprawiania ćwiczeń ruchowych i sportu. Wielu sportowców, trenerów i działaczy klubu brało czynny udział w walkach na Wybrzeżu. W niezwykle bogatej historii

zawodnicy WKS zdobywali medale na igrzyskach olimpijskich, mistrzostwach świata czy mistrzostwach Europy. Jednym z nich jest Tadeusz Mytnik, srebrny medalista olimpijski z Montrealu, trzykrotny medalista szosowych mistrzostw świata, wielokrotny mistrz Polski, zwycięzca Tour de Pologne, specjalista w szosowej indywidualnej jeździe na czas, który do dziś prowadzi sklep rowerowy na terenie miasta.

## Biznesowa część sportowej Gdyni

Nieodłączną częścią sportowej Gdyni jest także, mający swoją siedzibę przy Stoczni Wojennej, Trec Nutrition, będący jednym z pionierów i liderów suplementów diety dla zawodowych sportowców oraz ludzi aktywnych. Założona ponad 20 lat temu firma przez lata wspierała kluczowe dla aglomeracji wydarzenia oraz sportowców, którzy wielokrotnie odnosili sukcesy na arenie międzynarodowej i olimpijskiej. Jak mówi Dariusz Bąk, prezes spółki: „misją Trec jest rozwijanie talentów sportowych i sprawianie, by ambicja młodych ludzi stała się rzeczywistością”. Poprzez coraz większe inwestycje,

zarówno w infrastrukturę produkcyjną, nieustannie zwiększanie zatrudnienia, jak i dla rozwoju kapitału ludzkiego. Dzięki tym inwestycjom i współpracy między firmami, organizacjami oraz magistratą, coraz więcej osób wybiera aglomerację nie tylko na destynację turystyczno-sportową, ale przede wszystkim na docelowe miejsce zamieszkania i pracy.

Szczególnie ostatnie trzy lata dla mieszczącej się na Oksywiu firmy były niezwykle owocne. Ekspansja zagraniczna sięgnęła już niemal 50 rynków, sprzedaż wzrosła ponadtrzykrotnie, dwukrotnie zwiększono zatrudnienie, a liczba corocznie wprowadzanych innowacji przekroczyła 50. W duchu rowerowej Gdyni, pod koniec 2021 roku, powstała specjalna linia produktów Trec Endurance dedykowana sportom wytrzymałościowym, a firma jeszcze mocniej zaczęła wspierać sportowców, zawody oraz wydarzenia, wzmacniając obraz aktywnej Gdyni.

To kolejny dobry sygnał zarówno dla lokalnej gospodarki, jak i dla rozwoju kapitału ludzkiego. Dzięki tym inwestycjom i współpracy między firmami, organizacjami oraz magistratą, coraz więcej osób wybiera aglomerację nie tylko na destynację turystyczno-sportową, ale przede wszystkim na docelowe miejsce zamieszkania i pracy.



W Gdyni odbywa się drugi najszybszy wyścig w serii Ironman 70.3

MATERIAŁ PARTNERA

# Rower miejski w Krakowie – dwa systemy do wyboru

Pod Wawelem powstają systemy rowerowe, mające skłonić kierowców do przesiadki na dwa kółka. Zmiana nawyków jest tym pilniejsza, że szybko pojawi się tu strefa czystego transportu.

MATERIAŁ PRZYGOTOWANY  
PRZEZ URZĄD MIASTA KRAKÓW

**W** tym roku w Krakowie chętni będą mogli skorzystać aż z dwóch komplementarnych systemów roweru miejskiego. Już ruszył Park-e-Bike, czyli wygodna alternatywa dla kierowców, którzy chcą zostawić swój samochód na parkingach Park & Ride i dalej ruszyć komunikacją zbiorową lub właśnie rowerem elektrycznym. Natomiast już niedługo, wiosną, ma ruszyć LajkBike. Będzie ona proponować rowery na wynajem długoterminowy. To znaczy, że sprzęt będzie można wziąć do siebie do domu (czy akademika) na co najmniej miesiąc, a maksymalnie na trzy.

Charakterystyczne niebieskie i zielonożółte odblaskowe rowery ze wspomaganiami w ramach systemu Park-e-Bike są dostępne na czterech krakowskich parkingach Park & Ride: Czerwone Maki, Nowy Bieżanów, Mały Płaszów i Kurdwanów. Łącznie, zupełnie za darmo, do dyspozycji jest codziennie około 80 rowerów. Wystarczy zostawić swoje „cztery kółka”, przesiąść się na „dwa” i korzystając z dróg dla rowerów, bez wysiłku (bo z pomocą niewielkiego silnika elektrycznego) można dojechać nawet w najdalsze miejsca Krakowa, a nawet Gminy Skawina. Bateria na jednym ładowaniu pozwala na lekkie i szybkie pokonanie nawet stu kilometrów!

## Test przed zmianą przyzwyczajeń

Rower Park-e-Bike wypożycza się bez żadnych opłat na cały dzień. W przypadku dojazdu do pracy czy na uczelnię, na zakupy do marketu rower zostawia się w trybie postoju w dowolnym publicznym ogólnodostępnym punkcie (nie wolno zostawiać go na terenach zamkniętych).

Wypożyczenie i zwrot roweru będzie możliwy jedynie na

terenie Stacji na P&R. Punkty będą czynne od godziny 6.00 do 21.00, przy czym ostatnie wypożyczenie może nastąpić o 20.00.

Do systemu Park-e-Bike wkrótce dołączy kolejny, zupełnie nowy system roweru miejskiego LajkBike. Tu sprzęt będzie zabierało się do domu, przechowywało i odpowiadało za niego. Za to będzie zawsze sprawny i dostępny, pod ręką. Chodzi o to, by dać mieszkańcom (czy studentom) możliwość przetestowania roweru jako środka transportu po mieście, na swojej codziennej trasie. By mogli sprawdzić jego przydatność dla siebie, bez konieczności wydawania od razu dużych pieniędzy na zakup własnego sprzętu. Szczególnie chodzi tu o rowery elektryczne, które są stosunkowo drogie i dla wielu taki wydatek mógłby być mocno obciążający.

Dzięki naszej propozycji i możliwości korzystania z roweru przez dłuższy okres, będzie można bezpiecznie dla portfela sprawdzić, czy taka zmiana codziennych nawyków transportowych jest w naszym konkretnym przypadku trafiona. W ten sposób chcemy zachęcać do przesiadania się na rowery i do zakupu już własnego, bardziej spersonalizowanego sprzętu.

Zaproponowane stawki abonamentu miesięcznego, 29 złotych za rower tradycyjny i 79 za elektryczny, są bardzo atrakcyjne w porównaniu z ofertami komercyjnymi. Co więcej – użytkownicy w ramach abonamentu w pakiecie otrzymają też bezpłatny serwis w przypadkach usterek czy innych niezawinionych kłopotów z rowerem. Do dyspozycji będzie warsztat, w ramach którego pracownicy ZTP zajmą się serwisowaniem pojazdów (LajkBike'a, ale też z systemu Park-e-Bike i miejskich rowerów do przewozu towarów).

## Limit kilometrów

Rowery w LajkBike'u będzie można pożyczyć na trzy mie-



Park-e-Bike umożliwia wypożyczenie roweru na cały dzień bez żadnych opłat

**”** LajkBike pozwala sprawdzić przydatność roweru dla siebie, bez konieczności wydawania od razu dużych pieniędzy na zakup własnego sprzętu

siące. Po to, by rotacja rowerów była jak najwyższa i aby jednoślady nie były „blokowane” zbyt długo przez jednego użytkownika. To jednocześnie wystarczająco długi okres, by móc przekonać się do takiego sposobu poruszania się po mieście. Chodzi o to, żeby z tej formy promocji dwóch kółek mogło skorzystać maksymalnie wiele osób i by nie wspierać tak niskim abonamentem tylko nielicznej grupy wybrańców przez długi czas (na przykład pół roku). Choć na ten moment trudno ocenić, jaki będzie popyt na te rowery, bo jest to pierwsza tego typu usługa w Polsce, oferowana przez samorząd.

Dla podstawowej stawki za wynajem rowerów elektrycznych (za 79 zł) wprowadzamy też limit 900 kilometrów miesięcznie (zliczany przez licznik, w który wyposażony będzie każdy jednoślad). Chodzi o to, by rowery te były wykorzystywane wyłącznie jako prywatny transport do pracy czy szkoły, a nie służyły jako sprzęt używany do celów zarobkowych, na przykład przez kurierów. Zużycie takiego roweru byłoby wówczas niewspółmierne większe, droższe w takich przypadkach stają się serwis i utrzymanie. Stąd też zaproponowana została druga



Charakterystyczne rowery Park-e-Bike są dostępne na czterech krakowskich parkingach

stawka, znacznie wyższa (499 zł miesięcznie), która ma sprawić, że takie wypożyczenie stanie mniej opłacalne, tudzież pokryć spodziewane wyższe koszty obsługi.

LajkBike wystartuje najwcześniej w kwietniu-maju. Do rozdysponowania będzie 500 rowerów tradycyjnych oraz 250 rowerów elektrycznych.

## Stefa Czystego Transportu – nowoczesne narzędzie do walki o czyste powietrze

Stefa czystego transportu (SCT) w Krakowie ma zacząć obowiązywać od 1 lipca 2024 roku. Będzie to jeszcze jej pierwszy, bardzo łagodny etap działania. Ten docelowy wejście w życie dopiero dwa lata później, tj. w 2026 r.

Po 1 lipca 2024 r. do Krakowa będą mogły wjeżdżać samochody spełniające normy Euro 1 dla benzyny i Euro 2 dla tych z silnikami Diesla. Ale tylko te, które były zarejestro-

wane i nie zmieniły właściciela po 1 marca 2023 roku. Samochód kupiony i zarejestrowany na nowego właściciela po tej dacie, żeby wjechać do Krakowa, będzie musiał spełniać już normy docelowe. Czyli normy Euro 3 dla benzyny oraz Euro 5 dla diesla. Przyjmując uchwałę, władze Krakowa uwzględniły głosy mieszkańców wyrażane podczas konsultacji i zastosowały sporo wyłączeń spod działania nowego prawa.

Zacznijmy jednak od wyłączeń, które wynikają już z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, na podstawie której krakowska uchwała powstała. Ustawa ta zakłada, że od zakazu wjazdu do stref w Polsce wyłączonych jest kilkadziesiąt rodzajów pojazdów – chodzi przede wszystkim o samochody należące do wszelkich służb mundurowych i ratowniczych. Ale także samochody, którymi podróżują osoby z niepełnosprawnościami czy cały transport sanitarny.

Krakowska uchwała idzie jednak dalej. Są w niej kolejne

wylączenia. Po pierwsze, chodzi tu o samochody, które należą do osób starszych. Władze miasta nie chciały zmuszać seniorów do wymiany aut, stąd każda osoba z rocznika 1952 i wcześniejszych (czyli taka, która ukończyła co najmniej 70 lat najpóźniej 1 stycznia 2023 r.) będzie również zwolniona z przepisów uchwały – o ile jednak sama będzie ten samochód prowadziła.

Uchwała wyłącza też spod zapisów strefy tak zwane pojazdy specjalne. Do SCT będą więc bez żadnych przeszkód mogły wjeżdżać, bez względu na swój wiek: food-trucki, samochody kempingowe, karawany pogrzebowe czy pojazdy zarejestrowane jako „pogotowie techniczne/warsztat”.

Dobłą wiadomością dla miłośników starych, zabytkowych samochodów jest to, że uchwała wyłącza też spod zakazu wjazdu do SCT pojazdy historyczne. Ostatnim z wyłączeń, jakie przewiduje uchwała, to wyłączenie obejmujące motocykle, także trójkołowe. /©



## MATERIAŁ PARTNERA



Południowa Obwodnica Zielonej Góry to 12,7 km bardzo komfortowej dla kierowców trasy

# Szybciej wokół Zielonej Góry

Południowa Obwodnica Zielonej Góry to trasa wyjątkowa. Nie tylko z uwagi na tempo, w jakim powstała, ale także zastosowaną przy budowie wyrafinowaną technologię.

MATERIAŁ PRZYGOTOWANY  
PRZEZ STRABAG

Investycja, której inwestorem jest miasto Zielona Góra - Urząd Miasta Zielona Góra, realizowana jest przez STRABAG Infrastruktura Południe. Budowana obwodnica zlokalizowana jest w województwie lubuskim, na terenach dwóch powiatów: Zielona Góra - miasto na prawach powiatu oraz powiatu zielonogórskiego, na terenie gminy Świdnica.

Umowa z miastem Zielona Góra została podpisana w grudniu 2018 roku, a kontraktowy termin realizacji to 54 miesiące od daty podpisania umowy, z wyłączeniem okresów zimowych. Okres ten jednak udało się skrócić i już w kwietniu 2023 roku kierowcy pojadą nową trasą, omijając centrum miasta.

W ramach zadania wykonano odcinek drogi o długości około 12,7 km wraz z rozbudową istniejących dróg w zakresie niezbędnym do włączenia projektowanej inwestycji do istniejącej sieci drogowej. Droga posiada jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu. W ramach inwestycji powstały trzy skrzyżowania typu rondo. Wykonane zostały również cztery przepusty drogowe stanowiące przejścia dla małych zwierząt.

## Inteligentny transport

W zakresie realizowanych zadań znalazło się również wykonanie m.in. inteligentnych systemów transporto-

wych - KSZR - pokazujących czasy przejazdu do poszczególnych miejsc. Tablice zmiennej treści dają możliwość pokazywania informacji z zakresu rzeczywistych czasów podróży dla pojazdów poruszających się po trasach alternatywnych, tj. Południowej Obwodnicy i Trasie Północnej, potencjalnych ograniczeniach w ruchu, np. ograniczeniach tonażowych występujących czasowo, informacji o warunkach pogodowych, koniecznych objazdów ze zdalnym sterowaniem wyświetlanymi informacjami przez zamawiającego.

## Droga wzmocniona gumą

Kontrakt realizowany jest w formule „projektuj i buduj”. Zespół STRABAG przedłożył koncepcję projektową - wartość zaznaczył, że przyjęte na etapie przetargu rozwiązania znalazły się w dużej części w koncepcji, a potem w finalnym projekcie budowlanym.

Na budowie wykorzystano systemy 3D pozwalające na mniejsze zaangażowanie personelu pomocniczego robotników budowlanych. Do realizacji nawierzchni inwestycji zastosowano warstwę ścieralną z asfaltem modyfikowanym gumą. STRABAG wykorzystał tu technologię wytwarzania specjalnego asfaltu modyfikowanego gumą pod nazwą RUBBERBIT®, która została opracowana w 2013 r. przez Laboratorium Badań Technicznych TPA grupy STRABAG w Pruszkowie.

W technologii modyfikacji metodą „na mokro” lepsze asfalty jest odpowiednio modyfikowane granulatem gumowym, powstającym z zużytych opon samochodowych w dedykowanym urządzeniu do modyfikacji, zlokalizowanym bezpośrednio przy wytwórni mieszanek asfaltowych. W procesie mieszania składników zachodzi reakcja pęcznienia cząsteczek gumy w płynnym, rozgrzanym asfalcie. Dzięki temu uzyskuje się lepsze parametry, niespotykane w standardowych asfaltach dostępnych na rynku. Granulat gumowy stanowi do ok. 20 proc. lepieszka asfaltowego mieszanki asfaltowej. Do wykonania 1 km nawierzchni wykorzystywane jest blisko 1200 opon, co w przypadku budowanej obwodnicy, na odcinku 13 km pozwala na ponowne wykorzystanie ok. 15 tys. opon.

Nawierzchnia tego typu pozwala na ponowne wykorzystanie odpadów, jakimi są zużyte opony, co stanowi dużą korzyść dla środowiska naturalnego. Charakteryzuje się również większą trwałością oraz odpornością na warunki atmosferyczne, co jest istotne z punktu widzenia utrzymania drogi. Kierowcy na pewno odczują większy komfort podróżowania dzięki mniejszemu hałasowi generowanemu przez koła podczas jazdy. Tak powstała droga jest znacznie trwalsza i mniej podatna na powstawanie kolein. Nawierzchnie tego typu stosowane były do budowy m.in. Trasy Nowohuckiej w Krakowie oraz na rozbudowie A2 w Poznaniu.



Nawierzchnia obwodnicy jest odporna na warunki atmosferyczne i powstawanie kolein



Asfalt, użyty przy budowie trasy, został specjalnie zmodyfikowany za pomocą gumy z zużytych opon





# W Metropolii nie można się nudzić!

TU W SPOSÓB  
WYJĄTKOWY MOŻESZ  
SPĘDZIĆ WOLNY CZAS

z zasobów Festiwalu Tauron Nowa Muzyka Katowice

Górnślasko-Zagłębiowska Metropolia zaskakuje mnóstwem różnorodnych atrakcji – od postindustrialnych zabytków, szlaków kulturowych, poprzez koncerty, wystawy, spektakle, po parki, ogrody i rezerваты przyrody.

Znajdziesz tu miejsca niepowtarzalne, jak Park Śląski – największy w Europie, Szlak Zabytków Techniki – najciekawszą trasę turystyki industrialnej w Polsce czy Zabytkową Kopalnię Srebra – obiekt wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Metropolia to także wyjątkowe wydarzenia kulturalne – spektakle, koncerty czy wielkie muzyczne festiwale – od klasycznego Górnzycki Festiwal, poprzez Tauron Nowa Muzyka, po Off Festival. Gromadzą one dziesiątki tysięcy fanów, z Polski i zza granicy.

Tutaj także zaskoczy Cię przyroda – żeglowne jeziora, jak Pogoria czy Jezioro Paprocańskie, rezerваты przyrody – Segiet, Las Murckowski, a nawet kawałek wielkiej przyrodniczej osobliwości – Pustynia Błędowska, unikat w skali Europy.

**Wspólnie można więcej!**

**41** miast i gmin

**2,3** mln mieszkańców

**2,5** tys. km<sup>2</sup> powierzchni

WIĘCEJ NA: [METROPOLIAGZM.PL](http://METROPOLIAGZM.PL)

MATERIAŁ PARTNERA

# To będzie dobra wiosna dla e-rowerów

Pierwsze ciepłe dni tego roku zachęciły Polaków do wsiadania na rowery. Wszystko wskazuje na to, że te z napędem elektrycznym staną się hitem tego roku.

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z BOSCH EBIKE SYSTEMS

**W** ciągu czterech najbliższych lat na rynku rowerowym dojdzie do elektrycznej rewolucji: więcej niż co czwarty sprzedawany w Polsce rower będzie wyposażony w jednostkę napędową zasilaną energią elektryczną, a wartość tylko tego segmentu jednośladów dobieje poziomu 2 miliardów złotych. Takie są konkluzje prognoz przygotowywanych przez branżę.

Trudno się dziwić temu optymizmowi analityków. Zarówno badania prowadzone wśród konsumentów, jak i ankiety przeprowadzane w ramach badań opinii publicznej wyraźnie pokazują, że nad Wisłą rower ze wspomaganie elektrycznym przyjmuje się w ekspresowym tempie. Już rok temu 84 proc. ankietowanych zgadzało się z twierdzeniem, że rower elektryczny może być idealnym – komfortowym i szybkim – środkiem transportu do poruszania się po ich okolicy. Jeszcze większa grupa badanych dostrzegła w swoim otoczeniu wzrost popularności elektryków.

Na czym polega wygoda korzystania z roweru wyposażonego w dodatkowy napęd? Oczywiście na możliwości minimalizowania wysiłku wkładanego w przemieszczanie się, zwłaszcza gdy w grę wchodzi większa odległość do przebycia, a jednocześnie liczy się czas: przewidywalność i wygoda dotarcia do określonej miejscowości o określonej porze. Co drugi z ankietowanych wskazuje na pierwszy z tych aspektów, niewiele mniej – na drugi.



Modele rowerów elektrycznych w pełni odzwierciedlają dziś ofertę tradycyjnych pojazdów tego typu

Rower ze wspomaganie elektrycznym, poza swoimi praktycznymi zaletami, staje się nową dyscypliną sportu. Idealnie wpisuje się w trendy, które zwykliśmy podsumowywać terminami „slow life” czy „hygge”. Ale też nie możemy tu pominąć roli czynników demograficznych i społecznych: Europejczycy nie tylko żyją dziś dłużej, ale też chcą jak najdłużej zachować dobrą formę. A elektryki pozwalają nie tylko ją kształtować, ale też zachować przy tym komfort przemieszczania się.

## Bardzo korzystna przesiadka

Oczywiście, Polacy nie są zatem w swoim zachwycie elektrycznymi jednośladami odosobnieni. W całej Europie w ciągu najbliższych kilku lat e-rowerów będzie na drogach więcej niż tradycyjnych rowerów: do końca dekady ich liczba ma sięgać 17 milionów. Oczywiście, trend będą zapewne wyznaczać najbardziej „e-rowerowe” narody naszego kontynentu – Niemcy, Austriacy czy Szwajcarzy. Ale coraz

chętniej na rowery przesiadają się też mieszkańcy państw, w których do tej pory to samochód stanowił idealny środek transportu dla rodziny – Czesi, Szwedzi czy Hiszpanie. Zapewne nie miały, choć trudny do bezpośredniego zmierzenia, był także wpływ sytuacji na rynkach surowcowych. Rower ze wspomaganie elektrycznym nie tylko jest znacznie bardziej ekologiczny w porównaniu do pojazdów spalinywych, ale także tańszy w utrzymaniu. Poza tym pozwala przemieszczać się na długich dystansach, zapewniając jednocześnie trening fizyczny. Pozwala wybierać malownicze i ciekawsze trasy, daje wreszcie przyjemność jazdy.

W całej Polsce w ekspresowym tempie powstają liczące dziesiątki, a nawet setki kilometrów szlaki rowerowe przeznaczone dla miłośników dwóch kółek. W wielu miejscach krzyżują się one z trasami międzynarodowymi, pozwalając na swobodne podróżowanie w ramach urlopów planowanych „na siodełku”, weekendowych city breaków czy choćby kilkugodzinnych wycieczek. Rowery ze wspomaga-

niem elektrycznym tylko wzmogą ruch na tych szlakach, bowiem otworzą je dla tych, dla których wielokilometrowe trasy – wymagające mimo wszystko całkiem niemałej kondycji – były dotychczas wyzwaniem zbyt dużym.

Przy czym nie zapominajmy jednak, że rower to przede wszystkim pojazd używany na co dzień, a nie tylko w czasie sezonu wakacyjnego. Coraz częściej zresztą to „na co dzień” oznacza również jazdę zimą, w warunkach, jakie do tej pory zniechęcały do używania tego środka transportu.

Niemala w tym oczywiście rola władz lokalnych: w miastach nowe ścieżki, systemy wypożyczania czy obiekty użyteczne dla rowerzystów powstają jak grzyby po deszczu – tylko Warszawa ma ponad 700 kilometrów ścieżek rowerowych. Zwykle stworzone dla rowerzystów ciągi komunikacyjne są też odseparowane od ruchu ulicznego, co przekłada się na wyższe bezpieczeństwo jazdy – czynnik kluczowy dla wielu użytkowników. Zresztą, z perspektywy każdego urzędu miejskiego czy gminnego wsparcie dla

przesiadki z auta na rower to oczywistość: spada zanieczyszczenia powietrza, a jednocześnie poprawia się stan zdrowia, redukowane są problemy związane z cenami i dostępnością paliw, zmniejsza się presja na lokalną komunikację miejską. Rowery ze wspomaganie elektrycznym jeszcze bardziej wzmogą ten trend. Trudno się zatem dziwić, że przynajmniej część samorządów chce dopłacać kupującym – lub już im dopłaca – do rozwoju takiej e-mobilności: to przypadki Gdyni, Wrocławia, Wałbrzycha czy Kielc.

Ale liczą się również inne inicjatywy, zarówno podejmowane przez lokalnych czy regionalnych włodarzy, jak i organizacje zrzeszające miłośników cyklistów. Wspólne przejazdy określonymi trasami, konkursy, wyścigi, pokazy czy niezwykle użyteczne – z perspektywy siodełka – aplikacje wspierające rowerzystów to nieocenione wsparcie dla rozwoju rowerowej branży.

## Pełny wachlarz możliwości

Oczywiście rower rowerowi nierówny, doskonale wie to każdy praktyk. Oprócz rowerów ze wspomaganie elektrycznym, które mogą poruszać się po ścieżkach dla rowerów, istnieją również szybkie rowery ze wspomaganie elektrycznym, które stanowią odrębną kategorię. S-Pedelec, bo tak się nazywają, mogą jechać z prędkością powyżej 25 km/h, muszą posiadać tablice rejestracyjne, lusterka i nie mogą poruszać się po ścieżkach rowerowych, tylko po jezdni. Rowerzysta obowiązkowo wyposażony musi być w kask.

Poza tym wszystko jednak pozostaje takie, jak w świecie tradycyjnych rowerów – e-rowery mogą mieć postać dostojnego i stabilnego roweru miejskiego, rowerów turystycznych, górskich i innych konstrukcji służących do bardziej forsownej jazdy. Bywają modele z jednostką napędową umiesz-

czoną gdzieś na zewnątrz konstrukcji, np. w okolicach bagażnika, ale coraz częściej producenci „chowają” silnik w ramie, dbając jednak o lekkość całości – w końcu niejedynym użytkownikiem musi wtargać swój pojazd do mieszkania.

Warto przy zakupie zwrócić uwagę nie tyle na osiąganą prędkość. Każdy rower ma dostępne tylko cztery tryby wspomaganie z kilkunastu, które może wybrać według swoich potrzeb w autoryzowanym serwisie rowerowym, a następnie w aplikacji mobilnej określić ich dynamikę. Można dopasować do swoich potrzeb dystans, jaki nasz pojazd ma pokonywać przy użyciu wspomaganie elektrycznego (zwykle na jednym ładowaniu rower elektryczny może przemierzyć kilkadziesiąt kilometrów), a także żywotność zainstalowanych akumulatorów (średnio 500–600 ładowań, ale zdarzają się i takie, które umożliwiają np. 800 ładowań) oraz ich czas ładowania (może się on znacznie różnić – od 4 do nawet 8 godzin).

Na polskim rynku zapewne wybór kupujących mniej więcej odzwierciedlają preferencje nabywców rowerów tradycyjnych. Jedno nie ulega wątpliwości: chętnych przybywa. W badaniach konsumenckich co trzeci ankietowany informuje, że pierwszą jazdę e-Bikiem ma już za sobą. 13 proc. respondentów potwierdza, że taki pojazd ma już na własność, a niemal połowa nosi się z zamiarem – a przynajmniej rozważa taką możliwość – nabycia takiego jednośladu w przyszłości.

Elektryfikacja, automatyzacja, współpraca sieciowa to przyszłość mobilności – podkreśla Claus Fleischer, od przeszło dekady kierujący oddziałem eBike Systems w firmie Bosch. – Udało nam się to osiągnąć w ramach eBike. Automatyczna zmiana biegów czy komunikacja z pojazdem przez aplikację mobilną lub portal online otwierają nowe możliwości – dodaje. Niewątpliwie, technologiczny wyścig trwa, a rowerzyści będą na nim tylko korzystać. /©©



## Najnowsze e-rowery

to nie tylko sam rower, ale cały zintegrowany system. Pozwala on z poziomu telefonu na monitoring aktywności oraz dostosowanie parametrów jazdy do indywidualnych preferencji i potrzeb użytkownika, co zwiększa komfort i wygodę podczas jazdy

# Mazowsze czas

ODPOCZNIJ NA MAZOWSZU

Mazowsze.  
serce Polski

[modanamazowsze.pl](http://modanamazowsze.pl)

[@Mazowsze.serce.Polski](https://www.facebook.com/Mazowsze.serce.Polski)



Dziennik „Rzeczpospolita”  
i Polski Związek Kolarski dziękują za udział w

# 2nd Polish Bicycle Summit

AKCJA SPOŁECZNA  
„RZECZPOSPOLITA ŻYCIE REGIONÓW”  
ROWEREM PRZEZ POLSKĘ



ORGANIZATOR: RZECZPOSPOLITA

WSPÓŁORGANIZATOR:



PATRONAT  
HONOROWY:

Ambasada  
Austrii  
Warszawa



EMBAJADA DE COLOMBIA  
EN POLONIA

ROYAL DANISH  
EMBASSY  
Warsaw



AMBASADA ESTONII  
WARSZAWA



Ambasada Finlandii  
Warszawa



Kingdom of the Netherlands

Tour de Pologne



UNIA  
METROPOLII  
POLSKICH



ZWIĄZEK  
MIĄST  
POLSKICH



Unia Miasteczek Polskich

POLSKA  
ORGANIZACJA  
TURYSTYCZNA



#bikewithkids  
www.roweremzdziekiem.pl

rowerowsygnaly.pl

znajkraj

PZIR

PARTNERZY



ENDURANCE



Mazowsze



STRABAG  
WORK ON PROGRESS

