

Jazda rowerem to jedna z najpopularniejszych aktywności wśród Polaków. Ten środek transportu jest łatwy w obsłudze, tani w eksploatacji, a w zatłoczonych miastach pozwala na przemieszczanie się szybciej, niż samochodem lub komunikacją miejską.

Jak wynika z zebranych danych w samej Warszawie przyrost liczby rowerzystów w 2022 r., względem 2021 r., wyniósł 37 proc., według pomiarów dokonywanych w wybranych miesiącach roku w kilkudziesięciu punktach miasta. Ponadto, punkty pomiarowe ustawione na ścieżkach rowerowych pokazują, że ruch jest intensywniejszy w dni robocze niż w weekendy, co oznacza, że rower staje się coraz popularniejszym środkiem podstawowej komunikacji do pracy, a nie hobby czy ćwiczeniem. Podobne trendy widoczne są w innych dużych miastach, przykładowo we Wrocławiu, Krakowie czy Gdańsku.

Dojazd do pracy czy powrót do domu bez tracenia cennego czasu w długich korkach, a do tego zdrowa dawka ruchu to oczywiste korzyści zamiany samochodu na rower. Dodatkowymi zaletami są m.in.: redukcja smogu powodowanego przez spaliny samochodowe i zmniejszenie zagęszczenia ruchu samochodowego (a więc mniejsze korki, szczególnie w godzinach szczytu). Istotną wartością dodaną, szczególnie w tym roku, jest zmniejszanie zużycia paliwa – ważne zarówno z punktu widzenia budżetu gospodarstwa domowego, jak i ekologii.

Wraz z nadejściem chłodniejszych miesięcy jesiennych i zimy ruch rowerowy drastycznie spada. Wówczas zaledwie kilkanaście procent rowerzystów utrzymuje aktywność. Dzieje się tak nie tylko w Polsce, ale w większości miast leżących w podobnej strefie klimatycznej. Spadek ten można jednak zredukować, co pozwoli na zachowanie przynajmniej częściowo korzyści płynących z dużego odsetka rowerzystów w miastach.

W krajach Północy, gdzie śnieg pada od kilkudziesięciu do nawet 100 dni w roku, w wielu miastach udaje się utrzymać zimą co najmniej połowę intensywności ruchu rowerowego. Są to np. szwedzkie Lund czy Umea, duńska Kopenhaga czy finlandzkie Oulu i Helsinki. Tam temperatura zaczyna być istotną barierą dopiero przy ok. -15 stopniach Celsjusza. Temperatura ta nie jest przeszkodą, gdyż ciało naturalnie rozgrzewa się przy jeździe rowerem, nawet bez ubrań innych niż te, które zwyczajnie zakładamy na siebie zimą.

Jak czytamy w raporcie PIE, doświadczenia z tego typu miejscowości, a także badania m.in. z Kanady nad barierami dla ruchu rowerowego pozwalają sformułować rekomendacje dla działań w miastach sprzyjających utrzymaniu rowerzystów na ulicach zimą. Najważniejsze jest odśnieżanie ścieżek rowerowych, tak aby grubość pokrywy śniegu nie przekraczała kilku centymetrów (najlepiej oczywiście, by śniegu na ścieżce nie było w ogóle, co jest jednak niemożliwe w okresach intensywnych opadów) oraz aby śniegu pozbawiona była cała szerokość drogi, a nie wąski pas umożliwiający ruch tylko w jednym kierunku. Oczywiście, odśnieżanie ścieżek rowerowych jest łatwiejsze i skuteczniejsze, gdy taka infrastruktura cechuje się odpowiednią jakością nawierzchni i szerokością, co w wielu miastach Polski może nie mieć miejsca. Efektywność odśnieżania ścieżek jest głównym czynnikiem wpływającym na intensywność ruchu rowerowego zimą.

Ponieważ jesienią i zimą trudniej rozpoznać, gdzie znajduje się przestrzeń dla pieszych, a gdzie dla rowerzystów (oraz dla samochodów w przypadku ścieżek rowerowych na poziomie ulicy), a malowane na ziemi znaki mogą być zakryte, ułatwieniem są znaki drogowe w formie projekcji z lamp drogowych na powierzchnię drogi (widoczne dobrze nocą). O chęci użycia roweru zimą decydować może także

Jazda na rowerze zimą - dlaczego nie?!

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 08, grudzień 2022 13:01

Katarzyna Sekuła

Odsłony: 535

dostępność odpowiednich parkingów. Miejsca do zaparkowania roweru powinny być zadaszone, tak by padający śnieg nie osadzał się na rowerze, co decyduje nie tylko o mniejszym komforcie jazdy, ale może także z czasem powodować uszkodzenia różnych elementów pojazdu.

Źródło: PIE