

Wytyczne do projektowania infrastruktury pieszo-rowerowej dostosowanej do potrzeb rolkarzy i deskorolkarzy zgodnie z nowymi przepisami obowiązującymi od 2022 roku

Autor: Jakub Łoginow

Gdynia, październik 2023

www.porteuropa.eu/mapa

www.facebook.com/europanarolkach

Adresaci opracowania:

- Urzędy miast i gmin, starostwa powiatowe
- Urzędy marszałkowskie
- Wydziały drogownictwa, w tym osoby odpowiedzialne za dobór nawierzchni chodników
- Zarządy Dróg Wojewódzkich, Powiatowych
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie dotyczącym infrastruktury pieszej (chodniki) i rowerowej
- Zarządcy infrastruktury kolejowej (m. in. PLK)
- Oficerzy rowerowi w urzędach gmin, powiatów i urzędach marszałkowskich
- Projektanci chodników i infrastruktury rowerowej
- Wydziały promocji turystycznej (w zakresie rozszerzenia zakresu działań promocyjnych z “turystyki rowerowej” na bardziej prawidłową w nowych uwarunkowaniach prawnych “turystykę rowerowo-rolkarską”
- Wydziały i komórki odpowiedzialne za projektowanie, realizację i rozwój sieci dalekobieżnych tras rowerowych - np. Wiślana Trasa Rowerowa, Greenvelo, nadmorska trasa R10 i in.

Zakres przedmiotowy opracowania:

- Zasada niedyskryminacji niszowych uczestników ruchu (rolkarze, deskorolkarze) wobec nowych uwarunkowań prawnych
- Urządzenia wspomagające ruch – charakterystyka, funkcje, korzyści, potrzeby w zakresie nawierzchni
- Dobór nawierzchni w warunkach standardowych i szczególnych: las, tereny chronione, reprezentacyjny plac lub deptak miejski lub nadmorski, obszar zabytkowy z ochroną konserwatorską
- Najczęściej popełniane błędy
- Kwestia spójności tras na przykładzie Aglomeracji Trójmiejskiej, Pomorza i Pomorza Zachodniego oraz trasy R10

Zasada niedyskryminacji niszowych uczestników ruchu (rolkarze, deskorolkarze) wobec nowych uwarunkowań prawnych

Poszanowanie praw mniejszości i stworzenie w miarę możliwości równych warunków realizacji swoich celów życiowych, zawodowych czy pasji stanowi jeden z fundamentów demokratycznego państwa prawa. Zasada tolerancji i niedyskryminacji niszowych uczestników różnych sfer życia powinna być szczególnie szanowana na Pomorzu, które odwołuje się do tradycji “Solidarności” i słynie z tolerancji, wielokulturowości, dialogu. Niestety, o tych zasadniczych dla demokracji zasadach zapominamy często projektując infrastrukturę i przestrzeń publiczną, gdy poprzez niewłaściwy dobór nawierzchni nieświadomie wykluczamy niszowych użytkowników ruchu, takich jak rolkarze i deskorolkarze.

Zasada niedyskryminacji może być realizowana w praktyce (lub łamana) w dwóch aspektach: infrastrukturalnym i leksykalnym. Najczęstszym przejawem infrastrukturalnego łamania zasady niedyskryminacji jest budowa chodników z kostki fazowanej, która wyklucza lub poważnie utrudnia funkcjonowanie wielu użytkowników (osoby z niepełnosprawnościami, osoby na wózkach, panie w szpilkach, osoby z walizkami na kółkach, rolkarze, deskorolkarze), a pozostałym użytkownikom niczego nie ułatwia ani nie ma żadnych innych zalet. Z punktu widzenia “zwykłych pieszych” nawierzchnia z kostki fazowanej nie jest w niczym lepsza, jest wręcz gorsza od równej nawierzchni (kostka bezfazowa lub bezfazowe płytki), w powszechnej ocenie wygląda mniej estetycznie czy wręcz kiczowato, jest uznawana za relikat lat 90-tych, nie jest wcale tańsza ani bardziej wytrzymała, a jest stosowana wyłącznie siłą przyzwyczajenia – bo taki standard pojawił się w pewnym momencie w okolicach roku 1991-92. Równie ważna jest niedyskryminacja leksykalna – poprzez używanie odpowiedniego słownictwa w nazwach projektów, polityk, produktów turystycznych. W tej kwestii największym błędem jest używanie określeń takich jak “Nadmorska Trasa Rowerowa”, “Wiślana Trasa Rowerowa” czy “turystyka rowerowa” przy całkowitym pomijaniu faktu, że dane trasy nie służą wyłącznie rowerzystom, ale różnym grupom użytkowników, turystów, mieszkańców, w tym rolkarzom i deskorolkarzom. Nieznaczna modyfikacja stosowanych określeń np. “Nadbałtycka Trasa Rowerowo-Rolkarska” (a w opisie wyszczególnienie również pozostałych użytkowników) czy też stosowanie określeń “turystyka rowerowa i rolkarska” zamiast tylko “turystyka rowerowa” nic nie kosztuje, a jest ważnym gestem w stronę społeczności małych kółek.

Zasady niedyskryminacji nie należy mylić z wymogiem budowy oddzielnych tras tylko dla rolkarzy czy innego rodzaju wydzielonej infrastruktury, której środowisko rolkarskie nie oczekuje. Kluczowa jest tu zasada współdzielenia przestrzeni, która została w 2021 roku wprowadzona do Prawa o Ruchu Drogowym. Nowelizacja Prawa o Ruchu Drogowym z 2021 roku wprowadziła do polskiego porządku prawnego “nowych” użytkowników ruchu drogowego, poprzez zdefiniowanie kategorii: UTO (urządzenia transportu osobistego – elektryczne), UWR (urządzenia wspomagające ruch – napędzane siłą mięśni) oraz hulajnogi elektryczne. W rzeczywistości nie są to “nowi” użytkownicy, ale usankcjonowano prawnie użytkowników, którzy są na naszych ulicach nierzadko już od czasów PRL (deskorolka, wrotki, hulajnoga klasyczna – UWR), od lat 90-tych, czyli już ponad 30 lat (rolki, segway) oraz od kilkunastu lat (hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, monocykl i inne małe urządzenia elektryczne). Powyższe urządzenia były z nami już od dłuższego czasu, niektóre z

nich mają sporą grupę użytkowników (rolki – szacuje się, że na rolkach jeździ lub jeździł w przeszłości co 20 Polak) lub stworzyły wyrazistą subkulturę (deskorolka – od lat 70-tych), inne jak hulajnoga elektryczna praktycznie z dnia na dzień stały się bardzo popularne. Mimo to, aż do 2021 roku były totalnie nieobecne w przepisach, ustawodawca nie zauważał ich istnienia. To się zmieniło wskutek nowelizacji z 2021 roku, jednak samorzady, wydziały drogownictwa, zarządy dróg wojewódzkich i powiatowych itp. nadal jakby tej zmiany nie dostrzegły i kontynuują dawną, już nieaktualną narrację, w której uwzględniani są jedynie piesi i rowerzyści - a pomijani rolkarze, hulajnogi, deskorolki itp. Powinno się to radykalnie zmienić. Stosowane przez samorządowców i drogowców słownictwo i wytyczne projektowe w 2023 czy 2024 roku nie mogą przecież stale być dostosowane do rzeczywistości lat 1980-1985 (rower jako jedyna forma ekologicznego transportu napędzanego siłą mięśni), która jest już dawno za nami.

Wyżej wymienione urządzenia różni prawie wszystko, ale mają kilka cech wspólnych. Są nimi: małe kółka (stąd wrażliwość na nierówności i brak możliwości przejazdu po nawierzchni nieutwardzonej, szutrowej) oraz niewielkie rozmiary, dużo mniejsze niż w przypadku roweru. Wyjątkiem jest hulajnoga elektryczna i segway, które są dość duże i ciężkie i pod tym względem tylko niewiele mniejsze od roweru. Natomiast ważną zaletą urządzeń napędzanych siłą mięśni (rolki, deskorolka, hulajnoga zwykła) są niewielkie rozmiary pozwalające na wzięcie urządzenia do ręki, przypięcie do plecaka (warto polecić specjalne plecaki na deskorolkę, z którymi można iść nawet w góry), schowanie do plecaka lub walizki. To olbrzymia przewaga w porównaniu z rowerem, która powinna być doceniona przez samorzady, zarządy dróg i wydziały komunikacji oraz wpisana do wszelkich możliwych strategii i polityk wspierania mobilności aktywnej, na równi z działaniami prorowerowymi. Samorzady i drogowcy powinni być na bieżąco z innowacjami i je promować, jeżeli są godne uwagi - małe urządzenia jako nowa forma mobilności są tego warte nie mniej niż np. rower publiczny czy rower cargo.

Wspólną cechą wspomnianych urządzeń jest współdzielenie przestrzeni przede wszystkim z infrastrukturą rowerową, również z infrastrukturą pieszą (chodniki, place, deptaki, promenady, alejki parkowe), a przy ograniczonym ruchu samochodowym - również z infrastrukturą samochodową (drogi lokalne, ulice wewnętrzne i osiedlowe, woonerfy). Tak zresztą miejsce rolek, deskorolki, UTO regulują obecne przepisy po nowelizacji z 2021 roku, a także przepisy innych krajów europejskich (Czechy, Słowacja i in.). Ważne jest zrozumienie, że w świetle aktualnych przepisów oraz zasady niedyskryminacji, rolkarze i deskorolkarze nie są jakimś "dodatkiem" do dróg rowerowych który można co najwyżej tolerować, ale są pełnoprawnymi uczestnikami infrastruktury rowerowej i pieszej. Tę kwestię reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z września 2022. Konkretnie chodzi o następujące przepisy paragrafu 27: „2. Drogę dla pieszych oraz drogę dla pieszych i rowerów projektuje się także do ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. 3. Droga dla pieszych składa się co najmniej z chodnika przeznaczonego wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.” Jak widzimy, kwestia uwzględnienia potrzeb rolkarzy i deskorolkarzy podczas projektowania dróg rowerowych i chodników nie jest wyłącznie sprawą dobrej woli projektanta, urzędu czy Zarządu Dróg, ale wymogiem prawnym.

Jedną z podstawowych kwestii związanych ze stosowaniem zasady niedyskryminacji w transporcie jest uniknięcie argumentu o rzekomej lub rzeczywistej niewielkiej liczbie

użytkowników danego urządzenia. To oczywiście prawda, że na rolkach porusza się zaledwie 5% polskiego społeczeństwa (czyli co 20 Polak), podczas gdy na rowerze jeździ rzadziej lub częściej ponad 50% Polaków, a umie jeździć praktycznie każdy. Równocześnie te 5% osób jeżdżących na rolkach i tak jest świetnym wynikiem biorąc pod uwagę mimo wszystko dość wysokie wymagania dotyczące jazdy na rolkach i deficyt odpowiednich miejsc do jazdy. W przypadku prowadzenia odpowiedniej polityki informacyjnej i promocyjnej, zapewne można rolki i deskorolkę spopularyzować, ale z oczywistych względów rolki i deskorolka mają swoje ograniczenia i nigdy nie będą tak popularne, jak rower (szacuje się, że górny poziom uczestnictwa rolek i deskorolki w ruchu to około 20%, czyli co piąta osoba). Te oczywiste argumenty są często wykorzystywane przez niektóre osoby sceptycznie nastawione do stosowania zasady niedyskryminacji wobec rolkarzy, które próbują rolki ośmieszyć lub odmówić rolkarzom prawa do dobrej infrastruktury, albo do uczestnictwa w opracowaniach naukowych i strategiach samorządowych, bo i tak nie są w stanie dorównać rowerzystom pod względem dostępności i popularności. W tym miejscu od razu należy zaznaczyć, że takie rozumowanie jest błędne. Immanentną cechą wszelkich mniejszości, w tym narodowych, etnicznych, wyznaniowych, ale także mniejszości transportowych jakimi są rolkarze i deskorolkarze jest to, że ich przedstawicieli jest mało (na tym przecież polega mniejszość) - a jednak MIMO TO, czy też właśnie dlatego są i powinni być szczególnie wspierani przez państwo, samorządy i stosowne instytucje (w danym przypadku zarządy dróg, wydziały komunikacji). Zwłaszcza że mamy tu do czynienia z postawami społecznymi, które mogą być oceniane jedynie jako jednoznacznie pozytywne – nieemisyjny charakter transportu, zdrowy i aktywny tryb życia, promowanie łączenia przemieszczania się z dbaniem o zdrowie i dobrą sylwetkę.

Urządzenia wspomagające ruch – charakterystyka, funkcje, korzyści, potrzeby w zakresie nawierzchni

Urządzenie wspomagające ruch to urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni. Do urządzeń wspomagających ruch zaliczamy przede wszystkim rolki, wrotki, deskorolkę i hulajnogę klasyczną (nieelektryczną). Ta lista nie jest jednak kompletna, cały czas powstają nowe niszowe rodzaje UWR, takie jak np. Trikke.

Cechy szczególne UWR to:

- Małe kółka.
- Związana z tym wrażliwość na nawierzchnię - to je odróżnia od roweru, samochodu, motocykla.
- Niewielki rozmiar - wiążą się z tym różne zalety których nie ma rower, np. możliwość zabrania do autobusu, pociągu, kolejki, schowania do plecaka lub walizki
- Z reguły większe niż w przypadku roweru korzyści zdrowotne, sportowe, w zakresie odchudzania, utrzymywania zdrowej sylwetki.
- Ale też o wiele trudniej jest się nauczyć jeździć na rolkach, deskorolce niż na rowerze. Nie jest to dla każdego.
- Większe ryzyko upadku i kontuzji niż w przypadku roweru - zwłaszcza w przypadku złej nawierzchni, kostki fazowanej. Dobre projektowanie infrastruktury ratuje zdrowie

i życie. Jazda na rolkach / deskorolce po kostce fazowanej można porównać do jeździe autem po drodze z dziurami i koleinami, na której znieczeka pojawiają się nieoczekiwane przeszkody, np. głaz na środku drogi.

Warto zaznaczyć, że promowanie UWR (rolki, deskorolka) nie stoi w sprzeczności z polityką rowerową, zwłaszcza że rolkarze i deskorolkarze i tak przeważnie jeżdżą również na rowerze. Rower ma oczywiste zalety i zawsze będzie o wiele bardziej powszechny, niż rolki i deskorolka. Natomiast urządzenia wspomagające ruch, w przypadku ich popularyzacji mogą być bardzo przydatne w tych sytuacjach, w których rower nie daje rady. Poniżej kilka przykładów:

- Studenci i akademicy. Studenci mieszkający w akademikach z reguły nie mają środków finansowych ani możliwości do trzymania własnego roweru. Pokój w akademiku jest mały, rowerowi nie ma, nie ma z reguły miejsca by trzymać rower na korytarzu. Ponadto rower jest obecnie drogi, dużo droższy niż rolki czy deskorolka, które można kupić za kilkaset - tysiąc złotych (rolki) lub 200 zł (deskorolka), nowy rower to obecnie wydatek już rzędu kilku tysięcy złotych. Mieszkanie w akademiku wiąże się z częstymi przeprowadzkami i powrotami na wakacje do domu z całym dobytkiem. Przewóz roweru jest w tym przypadku praktycznie niemożliwy, nierealny lub kłopotliwy, podczas gdy rolki i deskorolka zajmują mało miejsca, można je trzymać w szafie w akademiku nawet w małym pokoju, przewieźć bez problemu w pociągu lub autobusie podczas podróży do domu. Z tego względu **rolki i deskorolka to idealna forma mobilności aktywnej dla studentów zamiejscowych** i działania miast akademickich oraz uczelni powinny zmierzać do popularyzacji tych urządzeń, zamiast skupiać się wyłącznie na rowerze.
- Rolki lepiej sprawdzają się jako forma aktywności sportowej, na dłuższe dystanse (nawet 100-120 km dziennie), wspierają odchudzanie lepiej niż rower i basen, inaczej niż basen i siłownia korzystanie z nich jest bezpłatne (nie licząc zużycia sprzętu). Ale mają poważną wadę - trzeba zmieniać rolki na buty przy wejściu do pociągu/tramwaju/autobusu czy w momencie gdy kończy się nawierzchnia, te buty trzeba wozic ze sobą w plecaku, sam proces zajmuje kilka minut i żaden rolkarz tego nie lubi. Tego ograniczenia nie ma w przypadku deskorolki, która doskonale nadaje się dla dojazdu na uczelnię, na przystanek, stację kolejową itp. Można przejechać na desce jakiś odcinek który nadaje się do jazdy a kolejny odcinek przejść pieszo niosąc deskę w ręce (jest lżejsza niż rolki) lub przypinając do plecaka.
- Korzyści zdrowotne z jazdy na rolkach i deskorolce są z reguły większe niż w przypadku roweru. Większe spalanie kalorii, większa efektywność w odchudzaniu, rehabilitacji kardiologicznej itp.

Potrzeby w zakresie nawierzchni są jasne. Rower i samochód przejadą "po wszystkim" - również po drodze z kostki fazowanej, kostki granitowej, kocich łbów, drodze polnej, szutrowej, nawet po błocie i bezdrożach. Rolki i deskorolka wymagają nawierzchni równej, utwardzonej, niefazowanej. Najlepiej asfalt - ale nie gruboziarnisty. Po prostu gładka nawierzchnia asfaltowa - to ważna uwaga, bo asfalt bywa różny i ten gruboziarnisty drogowy często na rolki się po prostu nie nadaje. Podobnie jest z nawierzchnią betonową - idealny na

rolki jest gładki beton wałowany, ale beton nieoszlifowany, z kamykami, taki jak na bulwarze nadmorskim w Gdyni nie nadaje się na rolki.

Idealną nawierzchnią chodników z punktu widzenia rolkarzy i deskorolkarzy byłby asfalt. W Polsce rzecz prawie nie do pomyślenia, a w Niemczech, Austrii i Słowacji asfalt jest domyślną nawierzchnią chodników w większości miast (Bratysława, Wiedeń, Innsbruck, Hainburg nad Dunajem i in.). Wygląda to ładnie, dużo bardziej estetycznie niż nasza kostka fazowana. Asfalt na chodnikach jest też dużo trwalszy niż kostka, a zatem też tańszy. W polskich warunkach utarło się jednak przekonanie, że asfalt na chodnikach jest stosowany rzadko, a domyślną nawierzchnią jest kostka (fazowana lub nefazowana) albo płytki (fazowane lub nefazowane). Nie jest to szczególnym problemem, o ile zastosujemy wariant bez fazy. Nawierzchnia z kostki nefazowanej z reguły jest tak samo dobra do jazdy na rolkach, a czasem nawet lepsza niż nawierzchnia bitumiczna. Teoretycznie to samo można powiedzieć o nefazowanych płytkach chodnikowych, jednak w tym przypadku o rzeczywistym efekcie często decydują niuanse. Płytki nefazowane często okazują się być płytkami fazowanymi, ale z mikrofazą - tak jest na chodnikach w Gdyni. Z kolei w Gdańsku płytki chodnikowe są zasadniczo nefazowane, ale zrobione z małych kamyków zatopionych w betonie. Wygląda to bardzo ładnie i prestiżowo, ale nie jest to nawierzchnia idealnie równa, chociaż akurat te gdańskie (i lęborskie) płytki są ostatecznie dużo lepsze niż przeciętne.

Asfalt, beton wałowany, kostka nefazowana i nefazowane płytki to niejedyne rodzaje nawierzchni przyjaznej rolkarzom i deskorolkarzom. Na terenach cennych przyrodniczo można stosować nawierzchnię z wodoprzepuszczalnej żywicy. Takie rozwiązanie warto zastosować w tych odcinkach trasy nadbałtyckiej R10, gdzie nie jest dopuszczalna nawierzchnia asfaltowa - np. między Gminą Kosakowo a Puckiem, na zachód od gminy Władysławowo itp.

Dobór nawierzchni w warunkach standardowych i szczególnych: las, tereny chronione, reprezentacyjny plac lub deptak miejski lub nadmorski, obszar zabytkowy z ochroną konserwatorską

Optymalny dobór nawierzchni nie jest sprawą trudną. Przede wszystkim należy odstąpić od stosowania kostki fazowanej i fazowanych płytek chodnikowych w każdym przypadku - zarówno na chodnikach, drogach rowerowych, jak i na uliczkach lokalnych. Tak samo należy odstąpić od stosowania granitowych kostek typu "kocie łby", które są drogie, nieprzejezdne, нефunkcjonalne i niebezpieczne.

Na chodnikach należy stosować nawierzchnię bitumiczną (asfaltową) lub nawierzchnię z nefazowanych płytek lub kostki nefazowanej.

W przypadku dróg rowerowych, już od dłuższego czasu stosowana jest nawierzchnia bitumiczna jako domyślna. Problemem jest jednak nawierzchnia dróg rowerowych poza miastami, gdzie często zmienia się ona w szutrową. Należy to odpowiednio skorygować tak, by trasa była przejezdna dla rolkarzy. Kolejnym problemem jest stara infrastruktura. Nadal funkcjonują zbudowane w latach 90-tych i 2000-nych drogi rowerowe z kostki fazowanej, zwłaszcza w Gdyni, Darłowie i Pucku. Samorzady nie spieszą się z ich remontem i wymianą

na nawierzchnię zgodną z obecnymi standardami, czyli asfaltową. To duży błąd, należy takie remonty przeprowadzić jak najszybciej.

Dużym wyzwaniem jest odpowiedni dobór nawierzchni na terenach zabytkowych i reprezentacyjnych, w tym w obszarze historycznego Starego Miasta, na deptakach i promenadach. Asfalt nie wchodzi w grę, kostka niefazowana lub zwykłe betonowe niefazowane płytki są zbyt banalne, nierzadko zachodzi potrzeba zachowania historycznego bruku lub nawiązania do niego, a na nowych promenadach, deptakach lub placach – zastosowanie nawierzchni wyróżniającej się, o prestiżowym charakterze.

W przypadku konieczności zachowania autentycznego bruku w zasadzie trudno z tym polemizować - należy to zrobić i tyle. W takim przypadku warto dążyć do zastosowania rozwiązań z Wrocławia i Kołobrzegu, czyli tak zwanych “szpilkostrad”. W pasie historycznego bruku z kocich łbów stosuje się wąski pas z asfaltu lub innej równej nawierzchni umożliwiający poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich, w szpilkach itp., nawet niekoniecznie rolkarzy, bo to też nie jest tak, że akurat rolkarze muszą dojechać na rolkach wszędzie. Ale już osoby z niepełnosprawnościami poruszające się na wózkach - muszą, a o nich się zapomina. Kompromis między wymogami konserwatorskimi a wymogiem zapewnienia równej nawierzchni nie jest łatwy, ale jest konieczny. Są dobre przykłady, są przykłady debaty publicznej na ten temat, warto mieć to wszystko na uwadze i postarać się wypracować dobre rozwiązanie, zamiast po prostu tworzyć nawierzchnię nieprzejezdną.

O wiele łatwiej jest w przypadku innej “prestiżowej” nawierzchni – w centrach miast ale bez wymogu zachowania autentycznego bruku, na placach, promenadach nadmorskich i nadrzecznych, deptakach. Tutaj dobrym rozwiązaniem są równo ułożone, niefazowane płyty granitowe – stosowane powszechnie np. w wielu miejscach na Starym Mieście w Krakowie (Plac Jana Nowaka-Jeziorańskiego koło dworca PKP, chodniki wokół Rynku Głównego, ulicy Grodzkiej i Floriańskiej), a także na promenadzie nadmorskiej w Sarbinowie. Deptaki, place i promenady można robić na różne sposoby. Absolutnie proszę nie stosować kocich łbów i kostek granitowych, również jako ozdobników. Da się to zrobić tak, by było z ładnego kamienia, ale w wersji równej, niefazowanej, przyjaznej – zarazem eleganckiej, prestiżowej, wyróżniającej się względem zwykłej nawierzchni chodników.

Absolutnie negatywnym przykładem jest rozwiązanie zastosowane m. in. na reprezentacyjnej ulicy Świętojańskiej w Gdyni, czyli przerywanie nawierzchni wątpliwymi “ozdobnikami” z granitowej kostki. Jest to nieprzejezdne i to nawet nie chodzi o rolkarzy, ale przede wszystkim o osoby na wózkach.

Na terenach chronionych warto stosować nawierzchnię z wodoprzepuszczalnej żywicy. Wygląda jak szuter, przepuszcza wodę jak szuter, a właściwości dla rolkarzy ma jak asfalt. Można ją stosować w lasach, rezerwach przyrody, parkach narodowych, nadaje się również do szlaków pieszo-rowerowych prowadzonych w obszarach o najwyższym stopniu ochrony przyrody.

Najczęściej popełniane błędy

Stosowanie nawierzchni bitumicznej o określonych standardach stało się już powszechną praktyką przy projektowaniu dróg rowerowych w większości dużych miast w Polsce oraz w projektach wojewódzkich tras rowerowych, np. w województwach Małopolskim, Pomorskim i Zachodniopomorskim. Niestety, nawet w tych trzech wzorcowych województwach nagminnie popełniane są błędy w postaci detali i peryferyjnych elementów infrastruktury, które w skrajnym przypadku stanowią zagrożenie zdrowia i życia rolkarzy (np. ryzyko kontuzji i zgonu po najechaniu na kamyk lub ostrą krawędź), lub oznaczają poważny dyskomfort w korzystaniu z infrastruktury, a w niczym nie poprawiają sytuacji rowerzystów w porównaniu do zastosowania przedstawionych poniżej rozwiązań alternatywnych. W większości błędy te wynikają z niedopatrzenia projektantów, rutynowego przenoszenia rozwiązań stosowanych kilkanaście - kilkadziesiąt lat temu lub bezrefleksyjnego wyobrażenia o estetyce (żwirki i kostka w Miejscach Obsługi Rowerzystów). Poniżej - wykaz najczęściej popełnianych błędów.

1. Budowa chodników z kostki fazowanej.

To najbardziej oczywisty przykład. Nie ma żadnego uzasadnienia, dlaczego chodnik ma być akurat z kostki fazowanej. Tym bardziej dziwią przykłady, kiedy na tej samej ulicy po jednej stronie jest wykonany ciąg pieszo-rowerowy z kostki bezfazowej, a po drugiej chodnik z kostki fazowanej. Ten pierwszy przykład pokazuje, że jakoś da się zastosować niefazowaną nawierzchnię - dlaczego zatem nie stosować jej wszędzie, skąd to upieranie się na kostkę fazowaną? Należy zresztą przypomnieć, że w świetle obowiązujących przepisów jest ona nielegalna - rozporządzenie ministerialnie wprost nakazuje budować chodniki "również dla użytkowników urządzeń wspomagających ruch".

2. Brak dopisku "bezfazowa" przy sformułowaniu "kostka betonowa".

Projektując chodnik lub zlecając jako urzędnik jego budowę albo remont, należy szczególną uwagę zwrócić na doprecyzowanie, że nawierzchnia ma być wykonana z elementów bezfazowych. Najczęściej popełnianym błędem jest zapis: "kostka betonowa". W takim przypadku, mimo iż wykonawca lub producent ma dowolność wyboru wariantu (fazowana lub niefazowana), w praktyce dostarcza i stosuje kostkę fazowaną. Projektując lub zlecając budowę lub remont chodnika z kostki, zwracajcie Państwo uwagę na dodanie każdorazowego dopisku "bezfazowa". Koniecznie!

3. Mylenie nawierzchni fazowanej z niefazowaną oraz niezwracanie uwagi na nierówności wykończenia eleganckich płytek.

O ile w przypadku klasycznej zwykłej kostki różnica między kostką fazowaną a niefazowaną jest ewidentna, to w przypadku różnego rodzaju płytek chodnikowych nie jest to już takie oczywiste. Im bardziej “elegancka” i estetyczna jest płytka chodnikowa, tym więcej dylematów co do braku nierówności. W praktyce to, co urzędnicy przedstawiają jako nawierzchnię niefazowaną, jest nawierzchnią z niewielką fazą, która nie jest co prawda tak dotkliwa jak w zwykłej kostce fazowanej, ale również jest to nawierzchnia fazowana, sprawiająca problemy. Doskonałym przykładem takiego niewłaściwego podejścia jest Gdynia i jej standard chodników oparty o małe płytki - przedstawiane przez urzędników jako niefazowane, a w rzeczywistości będące nawierzchnią fazowaną. Trzeba to skorygować, nie tylko w Gdyni.

Kolejnym problemem jest szorstkość nawierzchni “eleganckich”. Płytki chodnikowe lub kostka stosowane w Gdańsku, Sopocie, Ustce, Pruszczu Gdańskim czy na alejce nad Kanałem Raduni między Gdańskiem a Pruszczem są z reguły niefazowane, ale mimo to bywają bardzo chropowate i przez to nieprzyjazne i niefunkcjonalne. Dotyczy to zwłaszcza ładnie wyglądających płytek wykonanych ze sklejonych drobnych kamyków. Są takie które w ostatecznym wykonaniu idealnie nadają się do małych kółek, a są też podobnie wyglądające materiały, które nie nadają się do niczego. Za przykład może posłużyć wspomniana już trasa wzdłuż Kanału Raduni. Na terenie Gdańska nawierzchnia z drobnych kostek jest przeważnie idealnie gładka, a na granicy Gdańska z Pruszczem zamienia się w szorstką i nieprzyjemną - podczas gdy wizualnie wygląda prawie identycznie. Proszę zwracać uwagę na takie kwestie, dopytywać i doprecyzować parametry u wykonawcy i producenta. Przed zastosowaniem w praktyce, warto przeprowadzić skate-audyt nawierzchni – na przykład na początku budowy, kiedy jest jeszcze możliwość dokonania stosownej korekty. Nie chodzi o korektę projektu, ale o zmianę materiału budowlanego w ramach tej samej specyfikacji – zwykle “diabeł tkwi w szczegółach”, w niewłaściwym wykonaniu.

4. Kostka fazowana lub granitowa na wjazdach do posesji.

Niestety nadal bardzo często się zdarza, że właściwa nawierzchnia drogi rowerowej (z asfaltu lub kostki niefazowanej) jest przerywana na wjazdach do posesji lub skrzyżowaniach z lokalnymi uliczkami. Na odcinku kilku metrów występuje tam kostka fazowana lub granitowa. To bardzo powszechny i dotkliwy błąd. Należy nauczyć się jednej powszechnej zasady – kostki fazowanej ani nieociosowanego granitu nie stosujemy na nawierzchniach NIGDY. Ani na nawierzchniach pieszych, ani samochodowych, ani jako ozdobniki, ani jako forma wjazdu do posesji. Ten materiał po prostu nie nadaje się na nawierzchnię, żadną.

5. Granitowe wykończenia na łukach skrzyżowań, przez które trzeba przejechać na przejściu dla pieszych lub przejeździe rowerowym.

Należy się odzwyczyć od projektowania jakichkolwiek elementów z krzywej kostki granitowej, czy to w formie ozdobników przydrożnych, czy to wykończenia łuków drogi na skrzyżowaniach lub korytek ściekowych. Jest to nieprzejezdne, stwarza ryzyko kontuzji i poważnego wypadku. Te granitowe wykończenia na łukach drogi zachodzące na przejście dla pieszych lub przejazd rowerowy są wyjątkowo niebezpieczne i niefunkcjonalne. Tyle się mówi o bezpieczeństwie ruchu drogowego, a takimi rozwiązaniami sami to bezpieczeństwo obniżamy i narażamy uczestników ruchu drogowego na kontuzje, a kierowców - na poważne

wypadki drogowe. Rolkarz, który na takiej kostce przewróci się na przejeździe rowerowym lub przejściu dla pieszych stwarza zagrożenie nie tylko dla siebie, ale może wymusić nagłe hamowanie samochodu i wypadek drogowy. Należy nadmienić, że takie granitowe wykończenie jest przeszkodą nieoczywistą, niczym nie uzasadnioną, której rolnik nie ma prawa się spodziewać i nie jest przed nią ostrzegany. Jej absurdalność i skalę zagrożenia można porównać do hipotetycznego zastosowania progu zwalniającego na autostradzie, bez wcześniejszego ostrzeżenia. Z oczywistych względów nie stosuje się takich rozwiązań (byłoby to absurdalne i niebezpieczne), dlatego zatem stosujemy takie rozwiązania w innych miejscach – na łukach dróg na skrzyżowaniach?

6. Szorstka lub śliska czerwona farba na drogach rowerowych

Drogi rowerowe, przejścia dla pieszych i pasy rowerowe są często malowane na czerwono. Samo w sobie nie jest to złe, ale należy zwracać szczególną uwagę na stosowany rodzaj farby. Absolutnie niedopuszczalne jest stosowanie chropowatej farby, która jest dla rolnika praktycznie nieprzejezdna lub dotkliwa. Tak samo błędem jest malowanie na czerwono farbą olejną, która po deszczu robi się śliska. Przy odpychaniu się, rolnik wpada w poślizg i upada – nieraz na środku jezdni na przejeździe rowerowym lub przejściu dla pieszych. Już sam upadek jest nieprzyjemny i niebezpieczny, powoduje otarcia i zranienia, a upadek na przejściu dla pieszych lub przejeździe rowerowym z dużym ruchem samochodowym może się zakończyć tragicznie.

7. Niewłaściwe wykończenie nawierzchni miejsc obsługi rowerzystów.

To częsty problem Pomorskich Tras Rowerowych. Świetna bitumiczna droga rowerowa w pełni dostępna i dogodna dla rolnika, a przy niej świetnie zrobione miejsca obsługi rowerzystów (wiaty, ławki, tablice informacyjne) - które jednak już są dla rolnika niedostępne. Nawierzchnia tych miejsc odpoczynku jest bowiem wykonana w najlepszym wypadku z kostki fazowanej, w gorszym – ze żwirku. W efekcie rolnik nie może w bezpieczny i komfortowy sposób zjechać z trasy i usiąść na ławce. Warto dodać, że upadki i kontuzje zdarzają się nie tylko podczas jazdy, ale w dużej mierze w momencie wyhamowania prędkości przejściu rolnika do czegoś w rodzaju ruchu pieszego, czyli sytuacji, gdy trzeba z prędkością bliską zeru pokonać kilka kroków po nieprzystosowanej do tego nawierzchni. W takich przypadkach kostka fazowana czy wszelkie nierówności są o wiele bardziej niebezpieczne dla rolnika, niż kostka fazowana podczas jazdy z “normalną” prędkością. Rozwiązanie tego problemu jest banalnie proste – zamiast niewłaściwej nawierzchni (kostka fazowana, żwirek, drewno), należy w Miejscach Obsługi Rowerzystów po prostu zastosować nawierzchnię bitumiczną lub inną równą nawierzchnię bez fazy (np. zwykła kostka niefazowana albo gładki beton, ewentualnie żywica), zapewniając jej połączenie z trasą. Przy tym nie wolno stosować żwirku w sąsiedztwie, o czym poniżej.

8. Sąsiedztwo żwirku i asfaltu

Jednym z największych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku rolnika i deskorolnika są zalegające na drodze rowerowej (lub chodniku, alejce) kamyczki. Najeżenie

kółkiem na nawet mały kamyk lub żwirek przy dużej lub średniej prędkości jest częstą przyczyną upadków i kontuzji. Aby uświadomić sobie skalę zagrożenia, proszę sobie wyobrazić, że jada Państwo samochodem z prędkością 50 km/h i nagle na środku drogi trafiają Państwo na głaz o średnicy 50 cm, czyli porównywalnej ze średnicą koła samochodowego. Nagłe hamowanie, unik, zjazd na sąsiedni pas ruchu – to odruchowa reakcja. Może się to skończyć poważnym wypadkiem drogowym, nawet śmiertelnym. Głaz i kamienie na jezdni po prostu nie mają prawa się znaleźć, podobnie jak konary drzew, gałęzie i inne przeszkody, bo to poważne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To chyba dla wszystkich oczywiste. Takim samym lub większym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu, zdrowia i życia, są JAKIEKOLWIEK przeszkody na drodze rowerowej lub chodniku. Kamyki (nawet te o średnicy 1 centymetra), żwirek, piasek, gałęzie - to wszystko na drodze rowerowej jest tak samo niedopuszczalne i niebezpieczne, jak nagłe pojawienie się głazu półmetrowej średnicy lub konaru drzewa na autostradzie.

Oczywiście nikt z samorządowców, urzędników czy inżynierów drogownictwa nie wysypuje celowo kamyków na drogę rowerową, ale niestety są stosowane pewne rozwiązania projektowe, które siłą rzeczy powodują wystąpienie takich niebezpiecznych sytuacji. Należy je sobie uświadomić i ich unikać. Podstawowym błędem jest stosowanie żwirowych poboczy wzdłuż asfaltowych dróg rowerowych. Jest to absolutnie niedopuszczalne! Niestety, takie rozwiązanie zastosowano m. in. na nowych trasach rowerowo-rolkarskich na wałach wiślanych we wschodniej części Krakowa, po południowej stronie Wisły. Być może zamysłem projektantów było to, by trasa wyglądała “estetycznie” - tym niemniej efekt jest taki, że kamienie są nanoszone na asfalt i stanowią śmiertelne zagrożenie dla rolkarzy. Podobny efekt występuje, gdy zamiast zastosowania obrzeży (krawężników po bokach asfaltowej drogi rowerowej) wylewa się asfaltową nawierzchnię na wale rzeczny lub nasypie, a po bokach zostawia się pasmo niewyglądzonego, kruszącego się asfaltu lub podłoża. Asfalt się kruszy i powoduje ten sam efekt - bryły asfaltu odrywają się i są nanoszone na drogę rowerową, stanowiąc podobne zagrożenie jak kamyki. Takie samo zagrożenie stwarzają nanoszone na asfalt bryły skruszonej, wysuszonej ziemi. Jak tego uniknąć? Najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie obrzeży. W innym przypadku należy wzdłuż asfaltowej nawierzchni nasypać żyzną ziemię i od razu posiać trawę (gatunki traw niskich stosowanych do trawników).

9. Nanoszenie błota i żwiru przez maszyny rolnicze

Podobnym problemem jest nanoszenie na asfaltową drogę rowerową błota, żwiru, kamyków i piasku przez maszyny rolnicze, przejeżdżające przez drogę rowerowo-rolkarską. Sąsiedztwo pól i terenów rolniczych to normalna sprawa i nie o to chodzi, by zabronić rolnikom przejeżdżania przez drogę rowerową, jednak miejsca takich skrzyżowań asfaltowej trasy z drogami polnymi należy odpowiednio zaprojektować / przebudować tak, by nie dochodziło do takiego zanieczyszczenia. Typowym rozwiązaniem jest wyasfaltowanie kilku metrów bieżących poprzecznej drogi rolniczej, tak aby stworzyć stosowny bufor. Należy też zadbać o to, by w miejscu takich skrzyżowań nie gromadził się żwir i kamienie, które mogą być nanoszone na asfalt, by nie tworzyło się błoto i kałuże itp. Po prostu podczas projektowania należy zwracać szczególną uwagę na te przejazdy i przewidzieć stosowne rozwiązania projektowe zapobiegające takim sytuacjom.

10. Zapiaszczona droga rowerowa lub chodnik po zimie

Równie niebezpieczny jak kamienie i żwir jest zalegający na asfaltowej drodze rowerowej lub chodniku piasek. Podczas odpychania się przy jeździe na rolkach powoduje on efekt poślizgu i potknięcia się, co prawie zawsze skutkuje upadkiem, a w konsekwencji nieraz poważną kontuzją. Również nagłe hamowanie na zapiaszczonej nawierzchni z reguły nie jest możliwe i kończy się upadkiem. Najgorsze jest połączenie zalegającego piasku z nawierzchnią z kostki fazowanej, zwłaszcza przy jeździe w dół.

Zarządzając infrastrukturą dróg rowerowych, alejek parkowych i chodników należy pamiętać o elementarnej zasadzie, że nie wystarczy infrastrukturę zbudować, ale należy ją potem regularnie utrzymywać. Jasne jest, że budżety samorządów bywają deficytowe i trudno to domknąć, ale mimo to należy przewidzieć określoną pulę pieniędzy na utrzymanie, w tym regularne czyszczenie. Jeżeli doświadczenie Państwa jednostki wskazuje na to, że trudno jest zdobywać oddzielne środki na takie zadania (bo np. radni, wójt, starosta lub marszałek niechętnie widzą takie pozycje w budżecie i wołają przeznaczyć środki na inwestycje), można spróbować wpisać kilkuletnie utrzymanie (czyszczenie) do kontraktu na budowę danej trasy, lub do któregoś z projektów. Dobrym pomysłem jest napisanie projektu o przykładowej nazwie “czysto, zdrowo i bezpiecznie w naszej gminie”, do którego można “przemycić” akcje sprzątania, połączoną z działaniami edukacyjnymi na temat czystego powietrza. Może taki projekt da się zrealizować w ramach funduszy na walkę ze smogiem (zmniejszanie zapylenia wtórnego)? Są różne programy grantowe dotyczące ekologii, czystego powietrza, można próbować w ten sposób. Należy też pamiętać, że pewne środki będące do dyspozycji gminy są “znaczone” i trzeba je wydać na działania związane ze sportem, profilaktyką w zakresie unikania uzależnień (kwestie przeciwdziałania alkoholizmowi) czy ochroną środowiska. Czyszczenie dróg rowerowych i chodników celem usunięcia barier wpisuje się w większość tego typu zadań, zatem zamiast wydawać te środki na kampanię ulotkową, można spróbować przeznaczyć je na sprzątanie.

Problemy związane z zaleganiem piasku, pyłu i błota mają miejsce zwłaszcza w miesiącach zimowych i wiosennych. Mamy ocieplenie klimatu, przez cały luty i marzec może w ogóle nie być śniegu, a mimo to na drogach rowerowych, chodnikach i ulicach utrzymują się kłęby piasku i pyłu ulicznego. Nie należy czekać aż do kwietnia czy maja, aż zostaną one w naturalny sposób wymyte przez wiosenne deszcze, lecz warto je zwyczajnie uprzątnąć - przy czym zaplanować należy co najmniej kilka cykli sprzątania infrastruktury. Dotyczy to również alejek parkowych. Jest to ważne również ze względu na niebezpieczne zapylenie wtórne, które powoduje ten sam negatywny efekt, co smog i inne zanieczyszczenia powietrza. Pył uliczny podnoszony przez wiatr przedostaje się do płuc, niszczy układ oddechowy i krwionośny, straty w zakresie zdrowia publicznego z tym związane (np. koszty leczenia, zwolnień lekarskich) są większe, niż pozorne oszczędności ze zbyt rzadkiego sprzątania. Proszę pamiętać o tym planując działania z zakresu ochrony środowiska i profilaktyki zdrowotnej lub sięgając po zewnętrzne fundusze na te cele.

11. Nieuprzątnięte gałęzie i liście

Podobnym problemem są zalegające na drogach rowerowych i alejkach parkowych liście i gałęzie. Wiele atrakcyjnych tras dla rolkarzy przebiega przez tereny leśne lub zadrzewione i w

październiku oraz listopadzie, gdy jest jeszcze stosunkowo ciepło, są one całkowicie nieprzejezdne i niebezpieczne ze względu na spadające gałęzie i liście. Bardzo ważna dla zdrowia i odporności jest aktywność fizyczna właśnie jesienią, a tymczasem liście i gałęzie to uniemożliwiają. Gałęzie są problemem zawsze, natomiast liście nie są problemem, jeżeli są suche, są natomiast ogromną przeszkodą po deszczu. Zalegając na asfalcie i gnijąc stają się śliskie i najechanie na nie staje się przyczyną upadku rolkarza, który może prowadzić do ciężkiej kontuzji. Rozwiązanie tego problemu jest takie samo jak poprzednio – utrzymanie i regularne sprzątanie.

12. Pasy rowerowe w jezdni zamiast wydzielonych dróg rowerowych lub CPR

Pasy rowerowe są obecnie modne, bo tak jest w Holandii, Danii i innych krajach zachodnich. Niestety, pasy rowerowe są dyskryminujące - wykluczają rolkarzy i deskorolkarzy, mogą z nich korzystać tylko rowerzyści i użytkownicy hulajnóg elektrycznych. Z tego względu, nie rekomenduję ich stosowania, gdyż nie rozwiązują problemu jakim jest opisany w kolejnym rozdziale brak spójności infrastruktury.

To oczywiste, że znacznie łatwiej i taniej jest wymalować farbą pas rowerowy w jezdni, niż przebudowywać układ drogowy i zbudować wydzieloną drogę rowerową lub ciąg pieszo-rowerowy (CPR). Mimo to, infrastrukturę warto budować porządnie i z myślą o wszystkich użytkownikach, a nie tylko o rowerzystach. To podstawowa kwestia wynikająca z opisanej wcześniej zasady niedyskryminacji, równego traktowania wszystkich grup obywateli.

A co z sytuacjami, gdy mimo wszystko chcą Państwo stworzyć infrastrukturę dla rowerzystów wyłącznie na jezdni? W takim przypadku bezwzględnie należy stworzyć alternatywne rozwiązanie dla tych użytkowników, którzy nie mogą kontynuować jazdy pasem rowerowym, czyli dla rolkarzy i deskorolkarzy. W odróżnieniu od rowerzystów, rolkarze i deskorolkarze mogą się poruszać nie tylko po drodze rowerowej, ale także po chodnikach, alejkach parkowych, promenadach, generalnie infrastrukturze pieszej. Musi ona jednak spełniać określone wymagania techniczne w zakresie nawierzchni i nie tylko.

Optymalnym rozwiązaniem w takich przypadkach może być zatem skierowanie ruchu rowerowego na pas rowerowy lub jezdnię, ale tylko pod warunkiem stworzenia spójnej nawierzchni dla rolkarzy w postaci chodnika lub alejki parkowej albo promenady z asfaltu, lub innej nefazowanej nawierzchni. Jeżeli istniejący obecnie chodnik jest wykonany z kostki fazowanej, przy okazji budowy pasa rowerowego w jezdni należy również wyremontować chodnik i zastosować asfaltową lub inną równą nawierzchnię.

13. Oznaczenia i drogowskazy rowerowe ignorujące rolkarzy

Dużym problemem jest obowiązujący na Pomorzu i Pomorzu Zachodnim system kierunkowskazów i map na wojewódzkich trasach rowerowych. Możemy się z niego dowiedzieć, że np. do Tczewa, Ustki lub Pucka jest tyle a tyle kilometrów w danym kierunku, ale nie ma adnotacji, czy trasa jest przejezdna dla wszystkich legalnych użytkowników dróg rowerowych, czy tylko dla niektórych. Jest to sprzeczne z zasadą niedyskryminacji. Zgodnie z informacjami z kolejnego rozdziału, należy dążyć do tego, by docelowo cała sieć pomorskich i zachodniopomorskich tras rowerowych była niedyskryminacyjna, nikogo nie wykluczała i

była w pełni przejezdna również dla rolkarzy. Jest to jednak proces, który wymaga czasu. Do tego momentu należy zróżnicować system drogowskazów, tak by drogowskazy informowały nie tylko użytkowników rowerowych, ale również rolkowych. Na przykład o tym, że z Kołobrzegu do Ustronia Morskiego dojedziemy na rolkach, ale do Gąsek już nie. Jeśli to możliwe, należy podać adnotację w stylu “trasa nieprzejezdna na rolkach na odcinku 4 km między Ustroniem Morskim a Gąskami, w Gąskach kontynuacja trasy aż do Sarbinowa na odcinku ... km”. Takie same informacje powinny znaleźć się w materiałach informacyjnych publikowanych w Internecie oraz w formie papierowych map, broszur, ulotek. Dopiero wówczas system informacji turystycznej oraz system promocji turystycznej Pomorza będzie pełny i rzetelny.

14. Brak ławek na końcu trasy

Bardzo ważną kwestią jest spójność tras i brak sytuacji, w której rolkarz dojeżdża do pewnego punktu i nagle asfalt się kończy i zaczyna nawierzchnia szutrowa, dla rolkarza nieprzejezdna. Czasem jednak takie sytuacje się zdarzają, zwłaszcza że budowa sieci tras jest siłą rzeczy etapowana. Część rolkarzy wozi ze sobą w plecaku buty na zmianę i są sytuacje, w których po dojechaniu do końca utwardzonej trasy trzeba usiąść, zdjąć rolki i założyć obuwie. No właśnie, usiąść. Problem w tym, że bardzo często trasy kończą się totalnie bez sensu – bez żadnego logicznego zakończenia w postaci jakiegoś punktu końcowego, miejsca odpoczynku z ławkami, wiatami wypoczynkowymi.

Jeżeli jest to możliwe, w miejscu, w którym trasa utwardzona się kończy proszę postarać się utworzyć jakieś logiczne zakończenie trasy w postaci wspomnianych już ławek, wiat wypoczynkowych lub po prostu jakiegokolwiek obiektu (nawet zwykłego betonowego lub drewnianego kloca), na którym można usiąść. Z punktu widzenia rowerzysty, moment zmiany nawierzchni z asfaltowej na szutrową jest po prostu jakimś punktem na trasie, rowerzysta jedzie dalej. Rolkarz w tym miejscu kończy trasę, nierzadko trwającą 30-50 km. To bardzo dziwne i nieprzyjemne uczucie, jechać 30-50 czy nawet krócej, dojechać do końca wycieczki i nie móc nawet gdzie usiąść.

Rozwiązaniem może być ustawienie nawet zwykłej ławki. Niektórzy urzędnicy sygnalizują, że jest problem ze stawianiem ławek w niektórych miejscach, zwłaszcza na trasach przebiegających na wałach rzecznych. Warto dążyć do zmiany przepisów i regulacji, które to utrudniają, a w skrajnym przypadku po prostu na końcu trasy postawić cokolwiek – nawet betonowy klocek, cokolwiek na czym można usiąść.

15. Zbyt strome nachylenie trasy

Na rolkach i deskorolce da się jeździć nie tylko po płaskim terenie, a zjazdy i podjazdy o niewielkim i umiarkowanym nachyleniu często stanowią pożądane urozmaicenie trasy. Należy jednak mieć świadomość, że dopuszczalne nachylenie tras dla rolkarzy i deskorolkarzy jest mniejsze, niż dopuszczalne nachylenie tras dla rowerzystów i samochodów. Problemem jest nie tyle wjazd pod górę, ale zjazd w dół. Najlepsze z punktu widzenia rolkarza jest nachylenie, które pozwala rolkarzowi rozwinąć prędkość około 25-30 km/h bez odpychania się, ale też bez hamowania. Bezpieczna prędkość przy jeździe w dół na rolkach po równej nawierzchni jest

mniej więcej do 35 km/h, pod warunkiem dobrych umiejętności oraz dobrej jakości trasy przed nami, bez przeszkód i z dobrą widocznością. Rolkarze mają kilka sposobów hamowania, które jednak zawodzą przy bardzo dużym nachyleniu. Ponadto hamowanie popularną metodą T-stop (ułożenie jednej rolki poprzecznie do ruchu), mimo swojej skuteczności powoduje ścieranie się kółek, przy ostrym hamowaniu dość znaczne.

Projektując drogi rowerowe proszę się starać unikać ekstremalnie stromych zjazdów. Jeżeli jest to nieuniknione, można spróbować rozwiązanie stosowane w drogach dla aut – serpentyny. W praktyce jednak i na to nie ma miejsca ani dostępnych gruntów. W takim przypadku zalecanym, choć droższym rozwiązaniem jest zniwelowanie różnicy poziomów poprzez poprowadzenie trasy na estakadzie lub moście, odpowiednio szerokim. To oczywiście kosztuje, ale dobra infrastruktura nigdy nie jest tania, warto ją robić porządnie - przy czym oczywiście takie zadania można etapować. Estakada może (i powinna) być przewidziana w projekcie jako rozwiązanie docelowe, do zrealizowania za kilka lat, a w wariancie tymczasowym można na kilka lat zastosować substandard. Gdy jednak i to nie jest możliwe, pozostaje zatem zastosowanie tras alternatywnych, opartych także o infrastrukturę pieszą, chodniki. I na koniec – dobrym alternatywnym rozwiązaniem dla rolkarzy są też schody zamiast ostrego zjazdu (obowiązkowo z poręczą). Schody są zniechęcane przez rowerzystów, ale rolkarze (z wyjątkiem początkujących) doskonale sobie z nimi radzą. O ile jednak po schodach można wejść na rolkach nie trzymając się poręczy, to poręcz jest konieczna przy zejściu na dół. Konieczne jest stosowanie właściwej nefazowanej nawierzchni na schodach, schody wyłożone kostką fazowaną lub kocimi łbami są fatalnym rozwiązaniem.

16. Brak skate-audytów oraz brak rolkarzy na stanowiskach “oficerów rowerowych”

Obecnie coraz więcej gmin i województw zatrudnia swoich “oficerów rowerowych” oraz korzysta z usług ekspertów rowerowych, dzięki czemu stworzono już całkiem atrakcyjny rynek pracy dla takich specjalistów. To bardzo pozytywna zmiana w stosunku do sytuacji sprzed około 20 lat, gdy w urzędach nie było osoby pilnującej spraw rowerowych. Od tego czasu jednak świat poszedł do przodu, minęło jedno pokolenie. Tak samo jak w 2003 roku na czasie było zatrudnianie oficerów rowerowych i prowadzenie audytów rowerowych, tak 20 lat później konieczne jest również prowadzenie skate-audytów (analiza dostępności infrastruktury dla małych kółek) i zatrudnianie specjalistów pilnujących spraw opisanych w niniejszym opracowaniu - dostępności infrastruktury również dla innych niż rower urządzeń napędzanych siłą mięśni lub urządzeń elektrycznych.

Mówiąc o tych kwestiach warto zauważyć, że z reguły nie zdajemy sobie sprawy z upływającego czasu i z faktu, że te standardy, których się nauczyliśmy (np. rowerowe), mają już ponad 25 lat. Dzisiaj jest realizowane i upowszechniane to wszystko, o czym aktywiści i eksperci rowerowi mówili już w 1998 roku – rower jako środek transportu a nie tylko urządzenie sportowe, konieczność stosowania asfaltu zamiast kostki itp. W 1998 roku rower był w zasadzie jedynym ekologicznym środkiem transportu napędzanym siłą mięśni, dlatego ówczesne postulaty nie uwzględniały użytkowników, którzy upowszechnili się później, a którzy korzystają też z infrastruktury pieszej - w tym rolkarzy i deskorolkarzy, nie było wtedy jeszcze tak powszechnych dziś walizek na kółkach, dla których również kostka fazowana na chodnikach jest niedogodnością. Proszę pomyśleć, jak bardzo od tego czasu nasz świat się zmienił w każdym aspekcie życia, jak bardzo poszła do przodu technologia, pojawiły się

telefony komórkowe i smartfony, zupełnie zmienił się styl życia i elementem tej zmiany są również rolki, deskorolka czy walizki na kółkach. Tymczasem urzędy wciąż zatrudniają ekspertów specjalizujących się wyłącznie w rowerach i ich potrzebach, bez uwzględnienia nowych form mobilności, które w międzyczasie się pojawiły. Obecne normy i przyzwyczajenia już teraz są przestarzałe - nie tylko w Polsce, ale tym bardziej w mocno urowerowionych krajach jak Holandia czy Dania, które w jeszcze mniejszym stopniu dostosowały się do zachodzących zmian w mobilności aktywnej. To, co nam wydaje się nowoczesne (rowery i tylko rowery w Amsterdamie i Kopenhadze), tak naprawdę nowoczesne było trzy dekady temu, w latach 90-tych. Pokolenie temu. Rzadko jesteśmy świadomi faktu, że również a może zwłaszcza kraje zachodnie mają problem z dostosowaniem się do nowych trendów i paradoksalnie Polska, Słowacja, Czechy czy nawet Ukraina szybciej wdrażają pewne innowacje i nowinki. Do takich kwestii, w których biedniejsze państwa postkomunistyczne przeskoczyły bogate państwa zachodnie (Niemcy, Danię, Holandię) należy zwłaszcza informatyzacja i cyfryzacja usług publicznych (w Polsce i na Ukrainie wszystko można załatwić przez Internet, w Niemczech nie), ale także mobilność aktywna. Pod względem upowszechnienia się rolek, deskorolki i innych urządzeń transportowych na małych kółkach Europa Środkowo-Wschodnia jest zdecydowanym liderem i to my w pewnym sensie wyznaczamy nowe trendy mobilności, a nie Kopenhaga i Amsterdam.

Z tymi nowymi trendami w mobilności aktywnej i nawierzchniach wiąże się nowe pokolenie, które wyrosło już na rolkach zamiast roweru jako podstawowej formie aktywności, a także nowa spora grupa użytkowników, wykorzystująca swoją skate - pasję do pracy i kariery zawodowej. Powtarza się dokładnie ten sam schemat, jaki w latach 90-tych dotyczył rowerzystów, a wyglądał on następująco: zapalony rowerzysta w wieku nastoletnim – aktywista rowerowy w wieku 20- kilku lat – a dziś 40-letni ekspert od standardów rowerowych, zatrudniany w urzędach i biurach projektowych, jednak uformowany właśnie tymi doświadczeniami lat 90-tych czy nieco późniejszych. Dziś ten sam proces dotyczy rolkarzy i deskorolkarzy, którzy wykorzystują swoją pasję i związaną z tym wiedzę, umiejętności i doświadczenie do zarabiania pieniędzy - jako instruktorzy rolkarscy, projektanci sprzętu, właściciele szkółek rolkarsko-deskorolkowych, autorzy przewodników dla rolkarzy i innych opracowań, konsultanci infrastruktury. Tak jak wcześniej eksperci rowerowi, tak samo eksperci rolkarscy mają prawo oczekiwać, że urzędy i instytucje publiczne stworzą możliwości zatrudnienia i rozwoju zawodowego w tej dziedzinie, a ich wiedza i doświadczenia będą wykorzystane i docenione, z korzyścią dla dobrej jakości infrastruktury publicznej.

W obecnych uwarunkowaniach zasadne jest rozszerzenie formuły audytów rowerowych o skate audyty, czyli audyty dostępności infrastruktury dla małych kółek. Infrastruktura powinna być sprawdzana pod tym kątem już na etapie założeń projektowych, tak by można było wyłapać ewentualne błędy i spróbować je skorygować. Od 2022 roku to już nie jest tylko dobra wola urzędników i projektantów, ale wymóg prawny z cytowanego wcześniej rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Rozporządzenie dość ogólnie zobowiązuje do projektowania dróg rowerowych i chodników z uwzględnieniem potrzeb rolkarzy i deskorolkarzy, a rolą każdego urzędu gminy, starostwa powiatowego, urzędu marszałkowskiego czy zarządu dróg jest teraz przełożenie tego zobowiązania na konkretne procedury wewnętrzne oraz politykę kadrową.

Nie bójmy się też myśleć o specjalistach zajmujących się turystyką rolkarską czy dostępnością nawierzchni dla małych kółek w kategoriach rynku pracy dla takich osób. Mamy już dość spory rynek pracy dla ekspertów rowerowych - osób zajmujących się standardami infrastruktury

rowerowej, turystyką rowerową, polityką rowerową. Zjawisko to można ocenić jednoznacznie pozytywnie. Dzięki temu, że eksperci rowerowi mają możliwości zatrudnienia i zarabiania na życie w ten sposób, Polska przeszła ogromną pozytywną zmianę w zakresie upowszechnienia się rowerów i turystyki rowerowej, na czym korzystają wszyscy. Korzyści społeczne z tego faktu odnoszą się do sfery zdrowia publicznego (zdrowsze społeczeństwo, to mniej wydatków na ochronę zdrowia i mniej przerw w pracy), ochrony środowiska (rowery, rolki i deskorolka nie emitują spalin), gospodarki i zatrudnienia (nowe sektory gospodarki, innowacje, rozwój) oraz turystyki (nowy sektor turystyki rowerowej, a teraz turystyki rolkarskiej).

Taki sam pozytywny efekt będzie miało stworzenie rynku pracy dla ekspertów z branży skate, specjalistów z zakresu turystyki rolkarskiej, osób zawodowo zajmujących się kwestiami opisanymi w niniejszym opracowaniu. To nowe miejsca pracy, impuls dla rozwoju nowych sektorów gospodarki i biznesu, zwiększenia innowacyjności i atrakcyjności turystycznej. Turystyka rolkarska to stosunkowo nowy, bardzo perspektywiczny sektor gospodarki, na którym mogą skorzystać lokalni przedsiębiorcy w Państwa gminie czy województwie - właściciele i pracownicy hoteli, pensjonatów i kwater turystycznych, barów, restauracji, sklepów. Mówiąc o turystyce rolkarskiej warto spojrzeć na korzyści, jakie na południu Polski, a tym bardziej na Słowacji i w Austrii odnosi branża narciarska. Rolkarzy jest więcej niż narciarzy, warto o nich powalczyć i tym samym stworzyć odpowiedni segment rynku turystycznego i rynku pracy w waszej gminie lub regionie. Ale pierwszym krokiem do tego jest prowadzenie skate-audytów, korzystanie z wiedzy i doświadczeń ekspertów rolkarskich, a przede wszystkim dostrzeżenie, że ten segment działalności w ogóle istnieje - również w kontekście kompetencji zawodowych pracowników Państwa urzędu lub instytucji.

Kwestia spójności tras na przykładzie Aglomeracji Trójmiejskiej, Pomorza i Pomorza Zachodniego oraz trasy R10

Tak jak w przypadku tras dla samochodów, tak samo z perspektywy rolkarzy kluczową kwestią jest spójność infrastruktury. Co byście Państwo jako kierowcy powiedzieli na hipotetyczną sytuację, że jadąc z Gdyni przez Redę do Wejherowa droga nagle się kończy betonową zaporą i fizycznie nie da się przejechać dalej, ani tą trasą ani żadną inną? Próbuje Państwo objazdu, wjeżdżają w boczne ulice i za każdym razem to samo – nie da się dojechać ani do Wejherowa, ani do Pucka i Władysławowa, bo każda z dróg kończy się betonową barierą. Co z tego, że droga dla aut zaczyna się choćby i 500 metrów dalej i ten odcinek możecie przejść pieszo, skoro samochodu nam nie przeniesiecie.

Absurdalne, prawda? Owszem i dlatego nikt w ten sposób infrastruktury drogowej (dla samochodów) nie buduje. Każda nowa droga musi być podłączona do już istniejącej i musi tworzyć spójną sieć. To chyba oczywiste. Dlaczego zatem oczywistym nie jest to w przypadku projektowania i utrzymania infrastruktury, z której korzystają rolkarze?

Być może część z Państwa żyje w złudnym micie jazdy na rolkach jako aktywności, która polega na monotonnym kręceniu się w kółko po zamkniętym torze rolkarskim, w parku lub jazdy tam i z powrotem po Bulwarze Nadmorskim albo w kółko dookoła Błoń Krakowskich. Owszem, tak też można, tak samo jak część kierowców jeździ sportowo na zamkniętych torach rajdowych. Natomiast co do zasady rolki są takim samym środkiem do przemieszczania się na duże odległości, jak rower. Owszem, głównie do celów rekreacyjnych, na długie wycieczki, ale wielu rolkarzy łączy jazdę na rolkach z dojazdem z punktu A do punktu B po coś konkretnego – do sklepu, na spotkanie, czasem do pracy lub szkoły. Niektórzy do pracy jadą autobusem, rolki mają w plecaku i z pracy do domu wracają już na rolkach (lub chcą tak robić), bo jest to świetny sposób na zapewnienie codziennej aktywności fizycznej, na którą w innym przypadku trudno byłoby znaleźć czas. Nie jest też prawdą, że na rolkach jeździ się tylko na krótkie odległości. Rolkarze (oczywiście nie początkujący) chętnie robią jednego dnia po 70, 100 a nawet 120 km i wcale nie jest to jakiś ekstremalny wyczyn. Najczęściej ograniczeniem jest brak infrastruktury lub czasu (w pewnym momencie dzień się po prostu kończy i trzeba wracać), a nie zmęczenie.

Problemem jest niestety brak spójności tras, który można pokazać na przykładzie Trójmiasta i Pomorza. Być może wydaje się Państwu, że tego problemu nie ma, bo przecież na mapie tras rowerowych wygląda to dobrze. Jeśli wierzyć mapie to trasa nadbałtycka R10 jest kompletna i można nią dojechać od Świnoujścia, wzdłuż całego Wybrzeża przez Trójmiasto aż do Krynicy Morskiej. W rzeczywistości przejezdne na rolkach są tylko niektóre odcinki (wydzielone asfaltowe trasy), a inne nie. Nie da się na rolkach przejechać po nawierzchni szutrowej lub żwirowej, po drogach samochodowych w ruchu ogólnym, nie można skorzystać z pasów rowerowych w jezdniach. Faktycznie nieprzejezdne dla rolkarzy są nawet niektóre odcinki asfaltowe, zrobione z tak szorstkiego i dziurawego asfaltu, że w zasadzie nie da się po tym jeździć. To przykład drogi technicznej między Rumią a Kosakowem.

O tym, jak wygląda spójność tras na Pomorzu, można przekonać się z mapy tras rolkarskich umieszczonej na stronie www.porteuropa.eu/mapa Jak widzimy, w niektórych miejscach trasy tworzą spójną i atrakcyjną sieć (Gdańsk wraz z Sopotem i Pruszczem, Koszalin wraz z połączeniem do Mielna), w innych są poszatkiwane (np. Gdynia). Na mapie wyraźnie widoczny jest brak spójności podstawowej trasy nadmorskiej R10. Niestety nie da się jej przejechać na rolkach ze Świnoujścia do Trójmiasta i z Trójmiasta do Krynicy Morskiej, choć na trasie są naprawdę długie spójne odcinki.

W niektórych przypadkach przyczyną braku spójności trasy nadbałtyckiej i nadwiślańskiej jest etapowanie – asfaltowa nawierzchnia ma być zrobiona, jest w planach, po prostu jeszcze nie rozstrzygnięto przetargu lub nie przeprowadzono prac budowlanych. Jasne jest, że na wszystko potrzebny jest czas i pieniądze. Doskonałym przykładem tej sytuacji jest trasa na wale wiślanym między Wyspą Sobieszewską a Tczewem. W latach 2020-23 wykonano wiele odcinków tej trasy, a aktualnie brakuje odcinka w Gminie Suchy Dwór. Są pewne problemy budżetowe, są problemy z rozstrzygnięciem przetargu, trochę się to opóźnia, ale prędzej czy później zostanie domknięte w standardzie asfaltowym. W takich przypadkach nie ma tematu - są plany, jest dobra wola, są obiektywne przeszkody (w tym finansowe), pozostaje życzyć samorządom, by jak najszybciej doprowadziły sprawę do końca.

Gorzej, jeżeli dyskryminujący rolkarzy wariant zaplanowano jako rozwiązanie docelowe. Obecnie nie ma możliwości przejazdu między Gminą Kosakowo a Gminą Puck i dalej na Hel,

do Władysławowa i z Władysławowa na zachód Polski w stronę Świnoujścia. Niedostępny dla rolkarzy jest Półwysep Helski i Mierzeja Wiślana (z wyjątkiem krótkiego odcinka w Krynicy Morskiej) - potencjalnie najatrakcyjniejszych tras rolkarskich w Polsce i Europie, które mogłyby ożywić turystycznie te tereny zwłaszcza wiosną i wczesną jesienią, a tym samym wydłużyć sezon.

Spośród wspomnianych przykładów braku spójności, zwłaszcza pozostawienie "dziury" między Gdynią a Puckiem jest niedopuszczalne. Są oczywiście ograniczenia wynikające z przeprowadzenia trasy przez rezerwat, ale nawet w takim przypadku zamiast ażurowych płyt betonowych nieprzejezdnych dla rolkarzy można np. zastosować ekologiczną nawierzchnię z wodoprzepuszczalnej żywicy, idealną do rezerwatów i parków narodowych. Z organami ochrony przyrody (dyrekcje parków narodowych, RDOŚ) należy w tych kwestiach prowadzić dialog, przybliżać służbom ochrony przyrody kwestie opisane w tym opracowaniu, do tego dialogu zapraszać ekspertów rolkarskich, a nie a priori zakładać, że organ ochrony na jakieś rozwiązanie się nie zgadza i narzuca inne. Nie zgadza się, ponieważ nie ma świadomości, że trasa ma służyć również rolkarzom i że wymusza to zastosowanie odpowiednich rozwiązań. Założenia tras rowerowych nadal pozostają takie, jakbyśmy mieli rok 1998 (tylko rower, brak rolek), a tymczasem rzeczywistość się zmieniła i są nowe realia. Nie można do realiów 2023 czy 2024 roku stosować rozwiązań wypracowanych dla lat 90-tych i ówczesnej rzeczywistości. Ten dialog nie musi być łatwy, ale musi się odbyć i eksperci rolkarscy powinni być jego pełnoprawnymi uczestnikami, w tym jako członkowie zespołów roboczych, eksperckich. A jeżeli w żaden sposób nie da się stworzyć tu przyjaznej rolkarzom nawierzchni, nie pozostaje nic innego, jak stworzenie alternatywnych objazdów i odpowiednie oznakowanie trasy dla rolkarzy. Być może trzeba ogłosić przetarg na wyłonienie koncepcji takiego poprowadzenia trasy, by spełnić założenie - spójność dla wszystkich użytkowników, w tym małych kółek. Wszystko da się zrobić, tylko trzeba zacząć to robić.

W Gdyni największym problemem jest opieszałość w zamianie niewłaściwych odcinków z kostki fazowanej lub skrajnie zniszczonego asfaltu na nową, dobrą nawierzchnię. Problemem jest też nieprzejezdność infrastruktury w centrum miasta. Brak jest możliwości dojazdu na rolkach w normalny sposób z głównego ciągu komunikacyjnego wzdłuż ulicy Morskiej na Bulwar Nadmorski, skrajnie dotkliwy jest brak połączenia ciągu ulicy Morskiej z tym wzdłuż Alei Zwycięstwa. Na zachodnim końcu ulicy Morskiej brakuje dobrego połączenia z Rumią - zarówno po gdyńskiej, jak i rumskiej stronie na granicy obu miast jest fatalna fazowana nawierzchnia. Po wjeździe na rolkach z Gdyni do Rumi możemy dojechać do Janowa i tam mamy cały system spójnych tras, ale brak jest połączenia rolkarskiego z centrum Rumi. Gdy już jakoś przedostaniemy się w rejon dworca Rumia, stamtąd dojedziemy dobrą trasą do Redy - ale brakuje jakiegokolwiek połączenia Redy z Wejherowem i Redy z miejscowościami leżącymi na północ od niej, w stronę Pucka i Władysławowa. Świetny system asfaltowych tras jest w gminie Władysławowo i sąsiedniej gminie Puck, ale trasy te kończą się bez sensu w Krokowej i Ostrowie, bez połączenia z sąsiednią Karwią, Dębkami, Białogórą, Lubiadowem. Dalej na zachód nie dojedziemy, nie ma kontynuacji w stronę Łeby, Ustki i Darłowa. Dziura występuje między Swarzewem a Puckiem (odcinek szutrowy), w samym Pucku od biedy jakoś przetelepiemy się po kostce fazowanej, następnie jadąc na południe trafimy na fragment z asfaltu - który znów kończy się bez sensu w Bładzikowie i nie da się dojechać na rolkach do Gdyni, która przecież jest już stosunkowo niedaleko stąd.

Jak rozwiązać ten i inne opisane tu problemy? W niniejszym opracowaniu podano najważniejsze zasady, które należy stosować, w tym absolutne odejście od jakiegokolwiek fazowanej i nierównej nawierzchni nie tylko na drogach rowerowych, ale również na chodnikach i infrastrukturze dróg lokalnych. Wskazano również najczęściej popełniane błędy i sposoby ich naprawienia. W przypadku, gdyby coś było niejasne lub wymagało dodatkowej konsultacji, zapraszam do kontaktu i współpracy.

O autorze

Jakub Łoginow, dziennikarz polskich, słowackich i ukraińskich mediów, specjalista ds. transportu i aktywności mobilnej, inicjator powstania polsko-słowackich samorządowych autobusów transgranicznych, autor krakowskiej Uchwały Rolkarskiej z grudnia 2017 roku – pierwszej w Polsce uchwały wprowadzającej standardy infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby rolkarzy i deskorolkarzy i wprowadzającej zakaz stosowania kostki fazowanej, autor pierwszych na polskim rynku wydawniczym Przewodników dla Rolkarzy, administrator strony społecznościowej “Europa na Rolkach”, doktorant na Uniwersytecie Morskim w Gdyni.

Kontakt:

kuba.loginow@gmail.com

www.porteuropa.eu