Nie trać czasu na dojazdy

Jak naprawić swoją mobilność –
narzędziownik dla mieszkańców

Metropolia GZM

Wstępniak

Oddajemy w Twoje ręce książeczkę. Zrobisz z nią co zechcesz. Może będziesz miał odrobinę czasu, a może więcej. Może spodobał Ci się jej kolor, może kształt, a może obrazek. Może zwyczajnie lubisz czytać.

Bez względu na to jak różne są Twoje motywacje – jak wszyscy ludzie – załatwiasz codziennie różnorodne sprawy, czasem mniej, czasem więcej. Przemierzasz drogę do pracy, szkoły, na basen, do parku, do sklepu i w inne ważne dla Ciebie miejsca. Idziesz pieszo, jedziesz rowerem, samochodem, komunikacją publiczną. A może poruszasz się stosunkowo mało, bo wiele spraw załatwiasz zdalnie, przez Internet. Niezależnie od tego czy przemieszczasz się dużo czy mało to zawsze jakiś rodzaj realizowania mobilności, zaś Twoje wybory są wyborami mobilnościowymi. Zastanawiałeś się kiedyś jak i dlaczego wybierasz określone środki transportu?

Twoje wybory są bezwzględnie Twoje, jesteś jednak częścią kosmosu, świata, przestrzeni, wspólnoty... częścią ważna również dla innych.

Dla Ciebie ta książeczka może być zabawną opowieścią, poradnikiem, manualem lub podpowiedzią – sam zdecydujesz. Dla nas jest ważną częścią rozmowy o mobilności i o jej równoważeniu w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Rozmowy z Tobą. A rozmowa o mobilności jest dla nas najważniejszą częścią procesu tworzenia planu, który tę mobilność usprawni, wesprze i pozwoli zobaczyć przemieszczanie się z wielu stron, bo wspólnie tworzymy Plan zrównoważonej mobilności dla Metropolii.

Książeczka powstała dzięki kilkumiesięcznej współpracy autora i społeczników, którzy na co dzień starają się przyglądać mobilności. Bo w Metropolii GZM staramy się jej przyglądać wspólnie i by wspólnie próbować ją usprawniać.

Najlepsze pomysły rodzą się w zadziwieniu. Dasz się zadziwić?

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

SPIS TREŚCI

M1.01.

Jak tracić mniej czasu? 6

M1.02.

Na piechotę 10

M1.03.

Rowerem 18

M1.04.

Komunikacją miejską 28

M1.05.
Koleją 34

M1.06.
Samochodem i z przesiadką 40

M1.07.
Dojazdy a wybór miejsca zamieszkania, pracy czy nauki 46

M1.08.
Zrób coś dla siebie 54

M1.09.
Razem można więcej 58

M1-01.

Efektywna mobilność

Jest problem. Nie możemy przemieszczać się tak sprawnie, jak byśmy tego chcieli. Układ drogowy ma swoje ograniczenia, komunikacja miejska również. Całość nie działa efektywnie – wszyscy tracimy czas. Szukając miejsca parkingowego, czekając na przesiadkę, czy stojąc na światłach.

Możesz to zmienić. Ta broszurka powstała z doświadczeń i eksperymentów ludzi takich jak Ty, którzy irytowali się na to codziennie marnowanie czasu w podróży. Usiedliśmy, przedyskutowaliśmy różne możliwości, po czym spisaliśmy te sztuczki i sposoby, które przynosiły najlepsze efekty.

Podpowiemy Ci, czego możesz spróbować we własnym zakresie, by przemieszczanie się zajmowało jak najmniej czasu. Przy istniejących rozkładach jazdy, sygnalizacji, sieci ulic, wysokich krawężnikach, krzywych schodach itp. itd., czyli co możesz zrobić sam dla siebie, niezależnie od „trudności obiektywnych" – braku zgody politycznej, trudnej sytuacji finansowej miasta, czy problemów własnościowych gruntów pod inwestycje komunikacyjne.

Duże zmiany oczywiście też są potrzebne – władze Metropolii podjęły prace nad Planem zrównoważonej mobilności. Powstaje dokumentacja Kolei Metropolitalnej. W długiej perspektywie będzie zatem lepiej. My chcemy jednak, abyś już dziś mógł odczuć poprawę w swoim własnym życiu. Dlatego proponujemy, żebyś poświęcił nam chwilę czasu, przeczytał podpowiedzi i zastanowił się nad swoimi możliwościami. Dalej – chcemy też, byś wyrobił sobie swoje własne zdanie na temat zmian koniecznych w Metropolii. Będzie potrzebne dla dyskusji o przyszłości – bez powszechnej świadomości możliwych dróg rozwiązań i ich efektów niczego nie naprawimy.

EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ

Jeśli coś ma być efektywne, to musi być użyteczne. Trzeba się też pilnować, żeby zamiast efektywnie nie wyszło efektownie – nie chcemy bowiem, żebyś po zapoznaniu się z tą broszurką miał poczucie dobrze zmarnowanego czasu na czytanie... książki o oszczędzaniu czasu.

Będziemy zatem przedstawiać Ci jedynie najważniejsze kwestie – i to bardziej jako zachętę do własnych przemyśleń, niż wskazywanie gotowych (i „jedynie słusznych") rozwiązań. Obiecujemy przy tym, że jeśli będziesz chciał wiedzieć więcej, również pomożemy Ci znaleźć odpowiedź. W towarzyszących tekstowi ramkach znajdziesz przykłady z życia – podpowiedzi, czego można spróbować. Niekoniecznie konwencjonalne – ale zawsze sprawdzone i skuteczne.

Od razu zaznaczamy – nie będziemy Cię przekonywać do tego, żebyś koniecznie korzystał z komunikacji zbiorowej, albo że musisz zacząć jeździć na rowerze. Naszym zadaniem nie jest wprowadzenie Dnia Pieszego Pasażera, ani celebrowanie otwierania nowych dróg szybkiego ruchu w Metropolii. Chcemy natomiast podpowiedzieć, jak można uzyskać kontrolę nad własnymi przemieszczeniami. Można na nich oszczędzać czas. Można w czasie podróży poprawiać sobie humor i kumulować siły na cały dzień pracy (albo cały dzień po pracy). Pokażemy też, że robiąc coś dla siebie można przy okazji zrobić coś dla innych, a z kolei robiąc coś wspólnie – można zdziałać dużo więcej dla siebie.

Bo o tym właśnie będzie ta książeczka – jak zrobić coś dla siebie.

Zgodnie z obietnicą, na początek weźmy zatem na warsztat efektywność. Efektywnie będzie wtedy, gdy zmarnujemy najmniej czasu. Dlaczego? Bo czas jest najcenniejszy, jego się nie odzyska. Bez ogródek musimy przyznać, że codziennie każdy z nas ma jeden dzień życia mniej.

PRAWDZIWE ŹRÓDŁO KŁOPOTÓW Z PRZEMIESZCZENIAMI

Zacznijmy od odpowiedzi na pytanie, z czego tak naprawdę wynikają te problemy. Oto trzy sugestie na różnym poziomie abstrakcji.

M1-01.

Najbardziej namacalny kłopot jest taki, że w pewnych godzinach nie da się dojechać, a potem zaparkować. Dlaczego? Bo wszyscy chcą jechać w podobnym kierunku, ale jednocześnie w większości nie zauważają, że używając w pojedynkę samochodu postępują bardzo nieekonomicznie.

Najbardziej odczuwalny kłopot, to brak wyboru. Sprawa opiera się na przekonaniu, że musimy korzystać z niewygodnych rozwiązań. Dlaczego? Bo się przyzwyczailiśmy i nie spostrzegamy innych możliwości. Mając utarte nawyki, nie zauważamy, że świat się zmienia. Nie mamy okazji przejechać się nowoczesnym pociągiem, pomimo że czasami widujemy go jadąc przez miasto. Od dziecka nie wsiedliśmy na rower, choć faktycznie, dostrzegamy, że tych rowerów w mieście jest jakby więcej.

Najbardziej istotny kłopot, to brak czasu, żeby się – choćby nad tym wyborem – zastanowić. Mało śpimy, później cały dzień się śpieszymy. Mnóstwo czasu tracimy na dojazdy do pracy czy szkoły, potem też jest tyle rzeczy do zrobienia... Może i faktycznie można by było coś zrobić inaczej, – ale nawet nie ma kiedy o tym pomyśleć. Dlaczego? Bo zakładamy, że jeśli sami będziemy prowadzić, to wybierzemy najlepszy wariant i zmarnujemy najmniej czasu.

Wystarczy. Stop. Odgwizdano przerwę. Pauza.

SĄ MOŻLIWOŚCI

Sposobów na przemieszczanie, wbrew pozorom, kilka jest. Wystarczy się rozejrzeć.

Pierwsza sprawa, to odległość przemieszczenia. Im bliżej, tym bardziej warto spróbować iść na piechotę, albo skorzystać z roweru. Zdecydowanie może wyjść szybciej: drogą często trzeba jechać naokoło, a do tego dochodzi stanie na światłach i szukanie parkingu (albo przystanku). Im dalej z kolei, tym bardziej warto poszukać rozwiązań szybkich, choć trudniej dostępnych. Do centrum Warszawy szybciej można dostać się Pendolino, niż dotrzeć autem (pomimo, że do dworca głównego trzeba podjechać). Wewnątrz aglomeracji też warto sprawdzić, czy przypadkiem najszybciej nie będzie pociągiem (i to, pomimo że osobowe też wcale nie stają pod domem).

Druga sprawa, to czas dla siebie. Przemieszczając się indywidualnie, cały czas musisz myśleć o drodze. Im dłużej dojeżdżasz, tym więcej tego czasu marnujesz. Codziennie. Pokombinuj. Wcale nie trzeba koniecznie zmieniać środka transportu – nawet jeśli chce się jeździć autem. Jeżdżąc we dwójkę trzeba będzie po siebie podjeżdżać – i będzie dłużej, ale będzie można prowadzić co drugi dzień. A co drugi – chociażby przespać całą drogę do pracy.

Trzecia sprawa, to sama kwestia potrzeb. Czas pandemii skłonił nas do testowania różnych dziwnych rozwiązań, na które nigdy wcześniej nie mieliśmy czasu (albo nawet szans). Co myślisz o pracy zdalnej? Była taka możliwość? Podobało Ci się? Porozmawiaj z pracodawcą – to rozwiązanie jest dla niego nawet tańsze, więc jeśli Tobie odpowiada, warto ponegocjować. Dojazd będzie... minimalny!

Dumaj. Próbuj. Dla siebie.

TWOJE KRYTERIA

Ideał znaleźć jest trudno. Dlatego warto pomyśleć przede wszystkim, na czym najbardziej Ci zależy.

Po pierwsze, najbliżej nie zawsze znaczy najszybciej. Wystarczy raz nadłożyć kilometrów i przejechać się autostradą, żeby pojąć siłę tego stwierdzenia. Na piechotę może być dokładnie tak samo – idąc dalej można na przykład ominąć niewygodne światła. Dalej nie musi oznaczać dłużej.

Po drugie, najszybciej wcale nie znaczy najwygodniej. Największe metropolie mają metro i inne systemy oparte na kolei. Dzięki temu można błyskawicznie przemieszczać się po mieście. Niestety, są bardzo zatłoczone – w godzinach szczytu pociągi są wypełnione jak puszki sardynek. Coś za coś.

Po trzecie, najwygodniej wcale nie znaczy najprzyjemniej. W swoim autku masz swoją przestrzeń, swoją muzykę i swojego Wunder-Bauma. Deszcz nie pada za kołnierz, upał nie doskwiera. Ale czy poczujesz zapach kwitnących kwiatów? Czy poranne słońce na karku pobudzi Cię do marzeń o letnim urlopie? Czy zatrzymasz się na chwilę, gdy zobaczysz kogoś interesującego? Zauważ, izolujesz się, także od przyjemności.

No właśnie. Odległość czy czas? Czas czy wygoda? Wygoda czy przyjemność? Wybór należy do Ciebie!

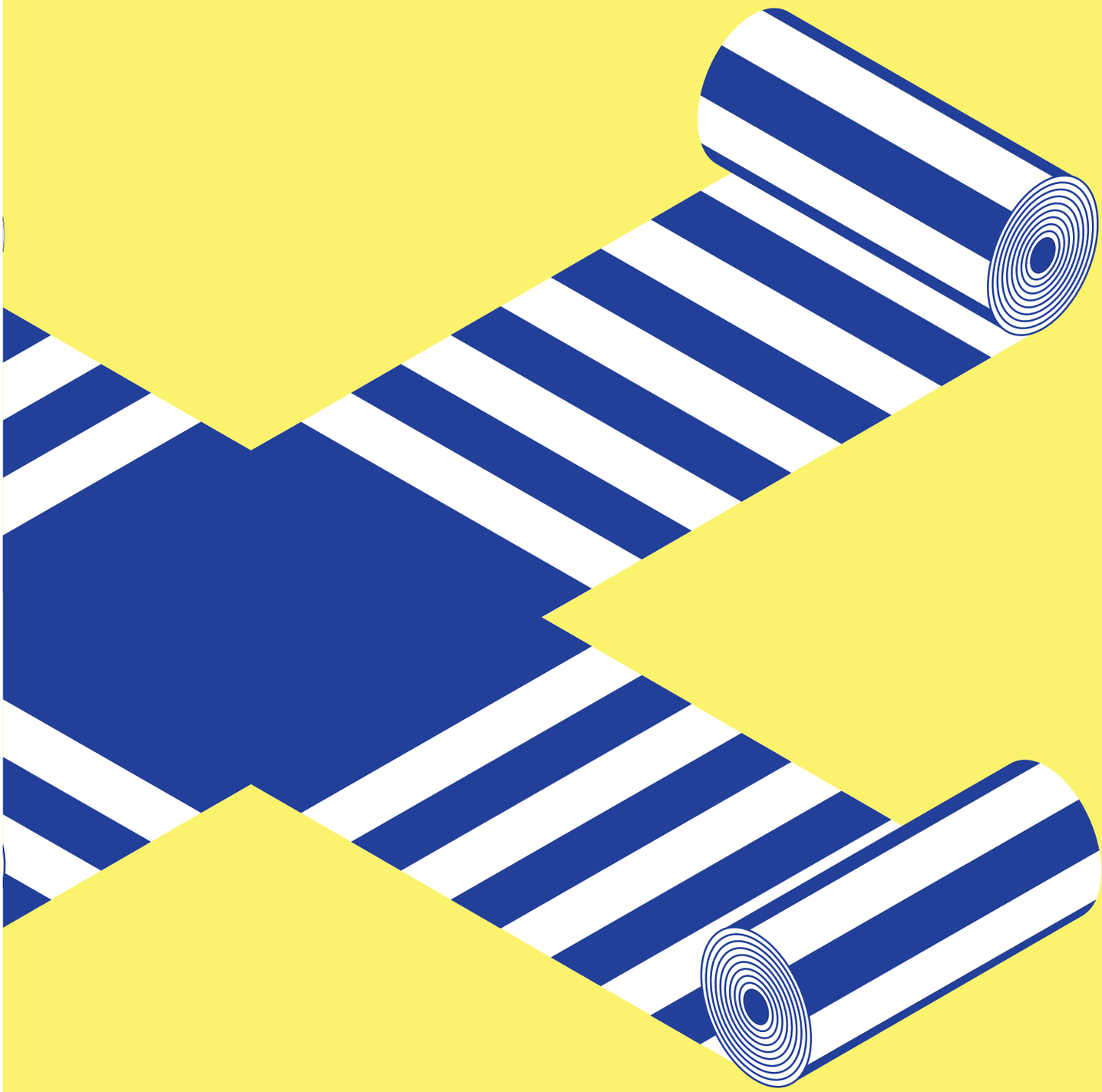
NA SKRÓTY

Żebyś nie marnował czasu, przygotowaliśmy dla Ciebie drogowskazy do poszczególnych części tekstu. Oczywiście, możesz przeczytać wszystko po kolei. Ale gdybyś się spieszył – idź na skróty:

- gdy jest blisko (tak do kilometra), lub zwyczajnie lubisz chodzić pieszo – **znajdziesz w M1.02**
- gdy jest nieco dalej, albo podoba Ci się jazda na rowerze – **znajdziesz M1.03**
- gdy potrzebujesz skorzystać z komunikacji miejskiej, lub stale jej używasz – **znajdziesz w M1.04**
- gdy jedziesz naprawdę daleko, albo chcesz przetestować kolej – **znajdziesz w M1.05**
- gdy poruszasz się samochodem – **znajdziesz w M1.06**
- gdy szukasz mieszkania, szkoły, lub pracy – **znajdziesz w M1.07**
- gdy chcesz coś zmienić – **znajdziesz w M1.08**
- gdy potrzebujesz pomocy, by coś zmienić – **znajdziesz w M1.09**

M1-02.

Na piechotę



Każdy jest pieszym. Nawet jeśli większość czasu podróży spędzamy w pojeździe, to i tak na końcu trzeba się przejść, choćby kilkanaście metrów. I całe szczęście – specjaliści od zdrowia naszego gatunku twierdzą, że każdy osobnik powinien codziennie robić po kilka tysięcy kroków.

Z inżynierskiego punktu widzenia ruch pieszy również ma niesamowitą zaletę – niezależnie od warunków i natężenia ruchu, ma najbardziej przewidywalny czas przemieszczenia. Komunikacji zbiorowej zdarzają się opóźnienia. Jadąc samochodem można utknąć w korkach, długo szukać wolnego miejsca do parkowania i niepotrzebnie się irytować. Rower – najbardziej efektywny w mieście pojazd komunikacji indywidualnej – też nie jest od tych wad wolny: im bardziej wzrośnie udział ruchu rowerowego w mieście, tym większy będzie problem z rowerowymi korkami. Kto nie wierzy, niech pojedzie do Kopenhagi.

Fenomen ruchu na piechotę wynika z faktu, że pieszy, nieobudowany żadnym pojazdem, zajmuje najmniejszą przestrzeń podczas podróży. Nie potrzebuje też miejsca parkingowego (no chyba, że liczyć szafkę na buty zmienne w przedszkolu...). Ma to swoje odzwierciedlenie w konstrukcji miast. Stare miasta europejskie przeznaczały na transport do 15% powierzchni. Nowe, amerykańskie, oparte na kulturze (i kulcie) samochodu nawet do ⅔ – i stoją w korkach. Nie tędy droga.

A BO NIEWYGODNIE

Dlaczego zatem rezygnujemy z chodzenia na piechotę? Wszystko przez to, że alternatywne sposoby przemieszczania jawią się bardziej wygodnymi. Oczywistym jest też, że zasięg przemieszczeń pieszych jest ograniczony. Kluczem jest prędkość i zmęczenie. Poza tym czasem pada deszcz...

Swoje dołożyła także niewłaściwa organizacja ulic, przez lata całkowicie podporządkowywana usprawnianiu ruchu samochodów. Takie tendencje były obserwowane na całym świecie: poszerzanie jezdni, likwidacja przejść dla pieszych (czasem nawet chodników po jednej stronie), powszechna sygnalizacja świetlna z długimi czasami oczekiwania (długi cykl to większa przepustowość dla aut), anektowanie przestrzeni chodników na parkowanie... Długo by wymieniać.

Nie generalizujmy jednak – nie wszędzie nadal jest tak źle. Jeśli gdzieś jest blisko, ewidentnie warto spróbować przejść się tam pieszo. Na początek choćby przy dobrej pogodzie. Dla testu.

Autor: **Lubię chodzić w deszczu**

Ludziom przeszkadza chodzenie na piechotę, gdy pada deszcz. Mnie nie, pomimo że służbowo na co dzień chodzę w garniturze (albo w mundurze), do którego nosi się skórzane półbuty. Wystarczyło... znaleźć dla tego deszczu zastosowanie.

Ile razy na weselu (lub innej eleganckiej imprezie) obtarły Was buty? Mnie się to nie zdarza – właśnie dzięki deszczowym dniom. Kiedy pada (a najlepiej wręcz leje) zakładam nowe buty, którym potrzebne jest „rozdeptanie". W takich warunkach skóra idealnie dopasowuje się do stóp – i potem chodzi się jak w kapciach. Bez obaw można przetańczyć całą noc.

M1-02.

WYZNACZAM NOWĄ TRASĘ

Wybierając się pierwszy raz gdzieś na piechotę, warto rzucić okiem na świat z góry. Korzystając z Internetu można dostrzec różne skróty, dostępne tylko dla pieszych. Łatwo jest wytypować najkrótszą trasę, można też zaplanować taką, która będzie interesująca ze względu na otoczenie – na przykład zieleń czy historyczną zabudowę.

Oczywiście, zwłaszcza, jeśli jest to teren, którego nie znamy, można też posiłkować się automatem – opcją „wyznacz trasę" przeznaczoną dla pieszych. Maszyna sama znajdzie rozwiązanie, poda od razu czas w minutach, ale nawet jeśli (choć nie zawsze) będzie to najkrótsza droga, to nie oznacza że najprzyjemniejsza

Im częściej pokonujesz daną trasę, tym bardziej warto sprawdzić więcej wariantów. Każdy fragment, na którym uda się coś poprawić, będzie wielokrotnie przynosił korzyści. Eksploruj zatem. Z jednej strony, część przejść może okazać się niestety zagrodzona, ale z drugiej – niektórych, wspaniale zacienionych drzewami, zwyczajnie z góry nie wypatrzysz. Odrębną kwestią wartą uwagi jest jakość nawierzchni – ścieżki źle znoszą deszcz, a wyboje są trudne do przebycia po ciemku. Pamiętaj też, że idąc w na przykład w szpilkach nie należy skręcać na bruk lub kratki – trzeba mieć instynkt samozachowawczy.

Bartek: **Idzie się pieszo i jest fajnie**

Sprawiają to okoliczności przyrody, wystarczy takich tras poszukać. W Katowicach z Urzędu Marszałkowskiego do Biblioteki Śląskiej można iść przez cmentarz, gdzie jest stary, piękny drzewostan, raczący cieniem w skwarne popołudnia – a przy okazji wiele grobów ciekawych ludzi (Konstanty Wolny, senator Grażyński, Wojciech Korfanty). Podobne i lepsze klimaty znajdzie się i innych miastach Metropolii.

PO SŁONECZNEJ STRONIE ULICY

Idąc ulicą warto sprawdzić obie jej strony, nawet jeśli wyglądają bardzo podobnie. Różnica pojawia się w tych porach dnia, w których ma znaczenie obecność słońca i cienia. Radość można czerpać zarówno z jednego jak i drugiego – wszystko zależy od kierunku i panującej temperatury.

Latem dogodniejsze będą trasy przebiegające w cieniu. Dużą przyjemność mogą oczywiście sprawić drzewa, ale nawet zwykły żywopłot może poprawić miejscową temperaturę. Najgorsze będą asfaltowe pustynie – które nie dość, że niemiłosiernie grzeją, to jeszcze potrafią się topić.

Zimą z kolei będziesz zapewne mieć ochotę na trochę słońca. Nie tylko przyjemnie grzeje, ale potrafi też osuszyć chodniki. Przydatne zwłaszcza tam, gdzie do odśnieżania używa się soli.

Piotr: **Bieganie do pracy – oszczędność czasu i świeży umysł**

Kiedyś amatorsko trenowałem biegi długodystansowe. Kiedyś tzn. zanim pojawiły się dzieci. Przy drugim dziecku zostały już tylko treningi własne, wtedy kiedy się udało. A udawało się coraz rzadziej, mniej niż raz na tydzień.

Rozwiązaniem stało się bieganie do pracy. Pracuję w centrum Katowic, niedaleko pl. Wolności. W biurze mamy prysznic. Jeśli biegnę do pracy, zabieram do małego plecaczka rzeczy do przebrania. Mam pracę biurową, w dodatku stanowisko menadżerskie, więc największym problemem jest zawsze spakowanie koszuli tak, żeby się nie pogniotła. Doszedłem już do pewnej wprawy i koszula wygląda dobrze po rozpakowaniu. Rzeczy takie jak ręcznik, szampon i buty na zmianę trzymam na stałe w pracy. Najczęściej biegnę w obie strony – z domu do pracy i z pracy do domu. Jeśli biegnę tylko z pracy do domu, muszę rano pamiętać o zabraniu rzeczy do biegania i butów.

Biegam tak już od kilku lat, raz częściej raz rzadziej. Początkowo miałem obawy, że biegnąc przez miasto, dłużej będę stał na światłach, niż biegł, ale udało się znaleźć dobrą trasę. Zamiast 2,6 km, które dzieli moje mieszkanie na Os. Paderewskiego od biura, pokonuję 5–5,5 km, biegnąc okrężną drogą przez Dolinę 3 Stawów (Staw Łąka), wzdłuż DK 86 i dalej bulwarami Rawy, docieram do Rynku, a stamtąd ul. 3 Maja do pl. Wolności i biura przy ul. Sobieskiego. Po drodze stoję tylko na jednych światłach (na Słowackiego) i przecinam tylko nieliczne mniejsze uliczki, gdzie najczęściej nie muszę się zatrzymywać, tylko spojrzeć, czy nic nie jedzie.

Czasowo te 5–5,5 km biegiem wychodzi mi szybciej niż 2,6 km piechotą (25 min. zamiast 35 min.). Co prawda sporo czasu zajmuje też prysznic w pracy, rozwieszanie ubrań itp., ale rekompensatą jest dla mnie możliwość codziennego, efektywnego treningu w drodze do i z pracy. W obie strony pokonuję 10–11 km, co jest porównywalne z moim standardowym treningiem (12–14 km).

Przy złej pogodzie, bieganie sprawdza się lepiej niż rower. Przy małym deszczu lub zaraz po większym deszczu, jazda rowerem może być nieprzyjemna. Bieg w tych samych warunkach pogodowych nie jest już tak uciążliwy. Inną zaletą jest to, że po takiej porannej przebieżce, w pracy ma się rześki umysł.

ZNAJ SWOJE PRAWA

Zmiana strony ulicy wiąże się z wyborem miejsca, w którym będziemy chcieli ją przekroczyć. Lata edukacji prosamochodowej spowodowały przeświadczenie, że zgodnie z przepisami pieszy może tego dokonywać tylko na wyznaczonym pasami przejściu (na zebrze). To nieprawda – szczegółowo reguluje to artykuł 13 Prawa o ruchu drogowym.

Oczywiście, przede wszystkim pieszy może przekraczać jezdnię przejściem wyznaczonym (zebra). Znajdując się na takim przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdami. Przy okazji dobrze wiedzieć, że obecnie toczą się prace nad rozszerzeniem zakresu tego pierwszeństwa (dotyczą oczekiwania przed wejściem na jezdnię) – warto zatem śledzić aktualizacje prawa.

Poza wyznaczonymi przejściami, przechodzenie jest dozwolone, o ile jest to ulica jednojezdniowa (bez wyspy dzielącej) i bez wydzielonego torowiska tramwajowego. Można z tego skorzystać w dwóch przypadkach.

Pierwszy zachodzi, gdy odległość do najbliższego przejścia przekracza 100 metrów (patrząc w obie strony). Sprawdzenie tej odległości sprawia nieco kłopotu, ale korzystając z map internetowych (i ich miarek) jest możliwe. Przy często pokonywanych trasach warto z tego skorzystać.

M1-02.

Drugi przypadek ma miejsce na skrzyżowaniu, nawet jeśli znajduje się ono w odległości mniejszej niż 100 metrów od wyznaczonego przejścia. Kluczowa jest tu jednak definicja skrzyżowania – zawarta w artykule 2 – wedle której skrzyżowaniem nie jest przecięcie, połączenie lub rozwidlenie drogi z: drogą gruntową, drogą dojazdową do obiektu lub drogą wewnętrzną. Trochę to skomplikowane, w praktyce jednak można podpowiedzieć, że jeżeli w środku miasta krzyżują się dwie nazwane ulice, to mamy do czynienia ze skrzyżowaniem.

Reasumując – w określonych przypadkach możemy przechodzić przez jezdnię poza zebrą, ale musimy pamiętać, że nie mamy wówczas pierwszeństwa i uważać, by nie powodowało to zagrożenia bezpieczeństwa, ani nie utrudniało ruchu pojazdów. Ponadto przekraczanie jezdni musi odbywać się w najkrótszy możliwy sposób, czyli prostopadle do krawędzi jezdni.

Oczywiście przechodzenie jest zabronione (artykuł 14) w miejscach, w których zainstalowane zostały odpowiednie wygrodzenia (bariery, łańcuchy – zwane „urządzeniami zabezpieczającymi lub przeszkodmi"). Podobnie – jeśli w danym miejscu nie ma wyznaczonej zebry, ale istnieje przejście podziemne lub nadziemne – to z niego należy korzystać.

Warto znać prawo. Dla siebie. Poczytaj – rozdział o ruchu pieszych jest bardzo krótki. Wszystkiego trzy strony.

OSZCZĘDZAJ CZAS

Idąc przez miasto na skos, można wybierać różne trasy. Możesz wybrać też różne przecznice. Dalej, wiadomo, że trzeba będzie zmienić stronę ulicy – ale nie musisz robić tego w jednym, ściśle określonym miejscu.

Rzut oka (czy z góry czy w terenie) pozwoli zorientować się, gdzie są przejścia wyznaczone. Znając reguły przytoczone wyżej, można określić dodatkowe punkty (lub nawet odcinki), gdzie również można przekroczyć ulicę. Daje to wiele wariantów, pozwalających zaoszczędzić czas.

Przejścia z sygnalizacją świetlną są najbezpieczniejsze, ale trzeba na nich czekać na zielone światło. Chodząc stale jedną trasą można przyjrzeć się zasadom ruchu na danym skrzyżowaniu. Sygnalizacja zazwyczaj działa schematycznie, poszczególne potoki pieszych i pojazdów otrzymują zezwolenia na ruch w określonej kolejności. Można dzięki temu wyrobić w sobie umiejętność określania, jaki będzie czas oczekiwania. Jeśli zorientujesz się, że trzeba będzie czekać długo – warto iść dalej i spróbować przejść gdzie indziej.

Najwygodniejsze są wyznaczone przejścia bez sygnalizacji – zazwyczaj nie trzeba na nich długo czekać na wejście. Należy jedynie pamiętać, że nie można nagle wkraczać na przejście tuż pod przejeżdżający pojazd. Nawet jeśli była dobra widoczność i winę za bliskie spotkanie trzeciego stopnia będzie ewidentnie ponosił kierowca – to dla poszkodowanego nie będzie to miało specjalnego znaczenia. Człowiek ma bardzo małą strefę bezpiecznego zgniotu. Nie polecam.

Pozostaje jeszcze – wspomniane wyżej – przekraczanie jezdni w miejscach dozwolonych, choć niewyznaczonych. Możliwe do wykorzystania tylko podczas dużej luki w strumieniu pojazdów i z zachowaniem szczególnej ostrożności. Mimo to, bardzo wygodne – zwłaszcza jeśli niedaleko jest jakieś skrzyżowanie z sygnalizacją, która okresowo całkowicie zamyka dopływ samochodów.

OPTYMALIZACJA PRZY SYGNALIZACJI

Tak jak można wyrobić w sobie umiejętność oceny czasu, który trzeba będzie spędzić w oczekiwaniu na zielone światło na jednym przejściu, tak samo można nauczyć się oceny sytuacji na całym skrzyżowaniu. Przydaje się to zwłaszcza wtedy, gdy potrzeba przejść po przekątnej.

Oczywiście, im większe skrzyżowanie, tym trudniej. W niektórych przypadkach (rzadko, ale jednak) jest to zresztą zupełnie niemożliwe – istnieją skrzyżowania, sterowane centralnie przez bardzo skomplikowane algorytmy, które dostosowują kolejność faz do sytuacji w całym mieście. Tego się nigdy nie ogarnie.

Wróćmy jednak do prostszych przypadków – i prostych rozwiązań. Generalna wskazówka jest taka: jeśli istnieje kilka sposobów pokonania skrzyżowania, warto zmierzyć czas, jaki zajmują poszczególne warianty i wybrać najkorzystniejszy. Można się jeszcze ewentualnie przyjrzeć, czy coś wpływa na czas oczekiwania (na przykład dojeżdżające do skrzyżowania tramwaje).

Oczywiście, niezależne od nabytej wiedzy o ruchu na skrzyżowaniu, wykorzystywanej do oceny czasu oczekiwania, dla samego wejścia na jezdnię najważniejsze jest bieżące wskazanie sygnalizacji. Programy sygnalizacji się zmieniają. Nawet kilkukrotnie w ciągu dnia. Nie wróżymy zatem z fusów, tylko grzecznie czekamy na swoje zielone. Właśnie, zielone – tu też trzeba kilka rzeczy wyjaśnić.

Po pierwsze, sygnalizator wyraża zgodę na wejście na przejście dla pieszych. Słowo wejście jest kluczowe – wystarczy wejść na jezdnię na świetle zielonym, by być w zgodzie z prawem (zejść można już na czerwonym). Można oczywiście zapytać: jeśli tak, to dlaczego sygnalizator stoi za przejściem, po drugiej stronie ulicy? Odpowiedź jest prosta: żeby go było lepiej widać. W rekordowych przypadkach przejścia dla pieszych mają nawet kilkanaście metrów szerokości – a i z lewego i z prawego brzegu pasów sygnalizator musi być dobrze widoczny.

Po drugie, sygnał zielony migający również jest zielonym. A zatem można wejść na jezdnię nawet w ostatniej sekundzie zielonego migającego. Dopiero od jego zakończenia nalicza się czas ewakuacji, po którym otworzy się ruch pojazdów. Można znowu zapytać: to do czego w ogóle służy ten sygnał migający? Ten sygnał może pomóc, jeśli się źle czujesz i wolniej przechodzisz przez jezdnię – daje Ci do zrozumienia: jeśli nie zdążysz szybko zejść z jezdni, już nie wchodź. Poczekaj na kolejne zielone.

Po trzecie, wyjaśnijmy czym jest owo szybkie schodzenie z jezdni. Nigdy nie wolno przebiegać przez jezdnię. Nawet jeśli dobiegniesz do skrzyżowania, przez jezdnię musisz przejść. Z prostego powodu: kierowcy uczą się analizować ruch w swoim otoczeniu przez przewidywanie przemieszczeń. Jeśli przebiegasz przez przejście, kierowca zakłada, że znikniesz z jego toru jazdy szybko. Gdy się przewrócisz (na przykład po potknięciu o wystającą szynę tramwajową) – kierowca nie będzie miał szans zareagować. Jeśli przechodzisz, kierowca założy, że będziesz na przejściu dłużej, a Ty – nawet jeśli się potkniesz, zdążysz się pozbierać. Po ulicy zatem nie biegamy.

SZYBKO ALE BEZPIECZNIE

Oszczędność czasu jest bardzo dużą zaletą ruchu pieszego. Są jednak sytuacje, w których naprawdę warto poczekać. Takim specyficznym przypadkiem są przejścia przez tory. Trzeba o nich wspomnieć, bo nieco inaczej przedstawiają się w tym przypadku kwestie pierwszeństwa, a także sama możliwość przechodzenia na drugą stronę.

Poza deptakami, gdzie tramwaje poruszają się z niską prędkością pomiędzy pieszymi, przechodzenie przez tory jest dozwolone tylko na wyznaczonych przejściach – tak jak w przypadku linii kolejowych. Wynika to z faktu, że pojazdy szynowe mają dłuższe drogi hamowania (dla pociągu rozpędzonego do 100 km/h zakłada się 700 metrów!). W sytuacji niebezpiecznej maszynista może jedynie o ułamek sekundy opóźnić zderzenie, dając cień szansy na ucieczkę (po to w ogóle włącza hamowanie). Dlatego przejścia przez tory wyznacza się tam, gdzie jest

odpowiednia widoczność, a jeśli jej nie ma – instaluje się dodatkowe zabezpieczenia: sygnalizację, szlabany itp.

Właśnie z kwestii widoczności wynika to, że czasem warto poczekać. Jeśli przejście prowadzi przez dwa tory (albo więcej), nie można nań wchodzić zaraz za przejeżdżającym tramwajem. Bo... można wejść prosto pod drugi. Nie będzie przyjemnie – a już na pewno nie zaoszczędzi się czasu.

OSZCZĘDZANIE CZASU Z DZIECKIEM

Jeśli masz dzieci, pamiętasz zapewne, czym był problem pieluch. Trzeba było zainwestować sporo czasu w naukę samodzielności, ale w sumie było warto. Oszczędność czasu była nieziemska – można było (dosłownie też) wreszcie odetchnąć. Kolejną taką szansę daje Ci mobilność – a dokładniej nauka bezpiecznej samobieżności Twojego smyka.

Po pierwsze, idąc wzdłuż ulicy, warto uczyć dziecko utrzymywania odpowiedniej odległości od krawężnika. Niech wejdzie mu to w krew.

Drugim krokiem może być promowanie zasady: przez krawężnik można przejść tylko z dorosłym. Na początku być może będzie Cię to trochę irytować, gdy dziecko będzie zatrzymywać się przy każdym okrawężnikowanym wjeździe na posesję i czekać na podanie ręki, ale będzie bezpiecznie, zatem warto. Dzięki temu, że zasada jest prosta, jest łatwa do przyswojenia przez dziecko. Musi taka być. Rozpatrywanie wyjątków to domena starszych.

To przygotuje dobry grunt pod krok trzeci – naukę samodzielnego przechodzenia przez jezdnię. Zatrzymanie przed wejściem na przejście będzie wówczas czymś naturalnym, a ceremonia rozglądania się – oczywistą konsekwencją. Po takim przygotowaniu będziesz spokojny, gdy Twój smyk zacznie sam chodzić do szkoły – a Ty zaoszczędzisz czas.

PIESZY TRAMWAJ

Oczywiście, dziecko nie może samodzielnie chodzić do szkoły od samego początku. Najmłodsze smyki przemieszczają się pod opieką. Warto przy tym jednak, by chodziły pieszo. Podwożenie ogranicza kontakty z rówieśnikami i buduje przywiązanie do auta, jako głównego sposobu przemieszczania się. Szkoda.

Teoretycznie można sądzić, że tak jest szybciej. Podwożenie uczniów samochodami powoduje jednak taki tłok w pobliżu szkół, że nierzadko traci się na to więcej czasu niż na przejście piesze. Są miejsca, gdzie już tego wręcz zabrania się administracyjnie (np. w Wiedniu).

W pieszym doprowadzaniu dzieci do szkoły też jest zresztą możliwość optymalizacji. Rozwiązanie zostało wymyślone na Zachodzie, gdzie czas jest jeszcze bardziej cenny niż u nas. Nazywa się „pieszy tramwaj" i polega na tym, że rodzice na zmianę odprowadzają dzieci do szkoły, wędrując przez osiedle stałą trasą i odbierając po kolei wszystkie smyki biorące udział w akcji. Oszczędzają sobie wzajemnie czas, a dzieci są bezpieczne.

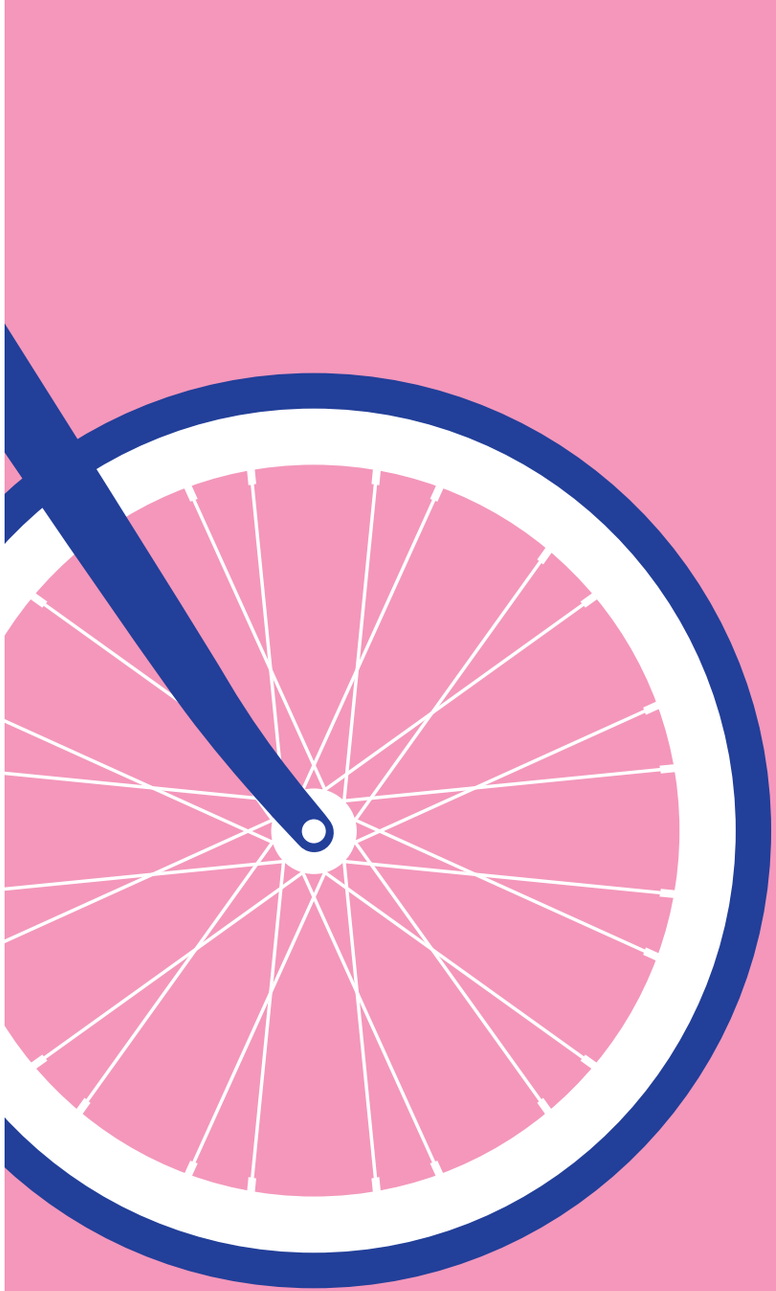
Codzienne dojścia realizowane za pomocą pieszego tramwaju zdecydowanie poprawiają umiejętności organizacyjne u dzieci, potrzebne na wycieczkach szkolnych. Kształtują też wyobraźnię opiekunów – prowadząc pieszy tramwaj nie można wejść na przejście dla pieszych w ostatniej sekundzie zielonego migającego. I o to chodzi. Bezpieczny ruch pieszy to przede wszystkim odpowiednie nawyki.

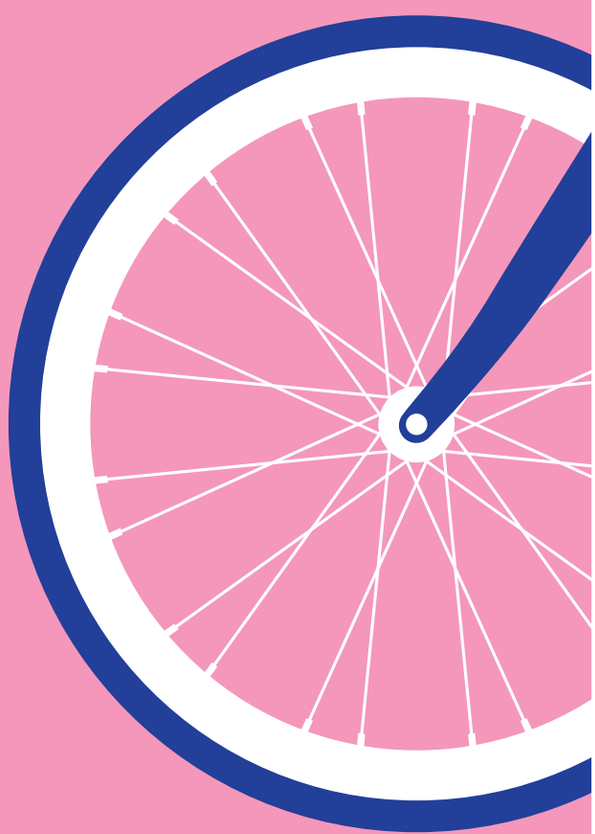
Bezpieczne nawyki – poznaj Jonasa

M1-02.

M1-03.

Rowerem





Spośród pojazdów komunikacji indywidualnej, rower jest najefektywniejszy. W porównaniu z samochodem, zajmuje zdecydowanie mniej miejsca na drodze. Dedykowany dla rowerzystów pas ruchu może być węższy niż dla samochodów, co umożliwia przeprowadzenie dróg rowerowych przez miejsca, w których nawet najwęższy pas samochodowy zwyczajnie się nie zmieści. Dzięki temu, przy dobrej organizacji ruchu, nawet tam gdzie dla samochodów ulice są jednokierunkowe, dla rowerzystów często udaje się wyznaczyć kontrapas – by nie musieli nadkładać drogi.

Podobnie jest przy parkowaniu – każde miejsce wyznaczone do zatrzymania rowerów umożliwia efektywniejsze wykorzystanie przestrzeni w stosunku do samochodów – i to nie tylko w odniesieniu do przewymiarowanych SUV-ów, ale nawet teoretycznie bardzo małych aut miejskich. Przy ograniczeniach miejsca, gdy konieczne jest już pójście w górę, jest też zdecydowanie taniej – koszt dwupoziomowych stojaków na rowery jest niczym w porównaniu z budową piętrowego parkingu dla samochodów.

Warto wreszcie zwrócić uwagę na popularne współdzielone rowery miejskie – gdzie jeden pojazd potrafi zaspokajać w ciągu dnia potrzeby wielu użytkowników, co sprawia, że jeszcze efektywniej wykorzystuje przestrzeń. Tak więc, ruch rowerowy warto wspierać – łączy zalety przemieszczeń pieszych z wyższą prędkością i większym zasięgiem.

WSPOMNIENIA Z DZIECIŃSTWA

Znajomość z rowerem zazwyczaj zaczyna się w dzieciństwie. Używa się go wtedy do zabawy i wyczynów fizycznych – słowem do rekreacji. Czasem zdarza się wykorzystać go poważniej, aby przedostać się do babci, lub podjechać na zakupy. Niektórzy korzystają zeń codziennie, w drodze do szkoły.

Z tamtych czasów pozostały ważne doświadczenia, o których niestety zdarza się zapomnieć. Rower używany do eksploracji otaczającej przestrzeni dawał dużo możliwości. Na rowerze można było szybciej i łatwiej odkryć, dokąd prowadziła tajemnicza droga. Niejeden zakątek okazał się być bliżej, niż się wydawało. Przypominasz sobie?

Przyjrzyj się temu raz jeszcze, tym razem z dzisiejszej perspektywy. Nie myśl o rekreacji, lecz o przemieszczaniu się po mieście, które może stać się rekreacją i dobrą zabawą. Może przetestować rower do odwiedzenia rodziny? Może wybrać się nim na zakupy? A może zaszaleć i spróbować pojeździć nim do pracy?

Łamiąc konwenanse

Aneta:

Wymyśliliśmy w Mikołowie akcję O'Rety! Kulturalny Rowerzysta i przekonaliśmy innych, że nawet do teatru można jechać rowerem i zobaczyć niezłą sztukę! Przełamaliśmy barierę chodzenia do teatru „na poważnie", mimo, że braliśmy udział w sztukach poważnych i wymagających refleksji. Odwiedziliśmy tyski Teatr Mały i trzy katowickie Teatry: Żelazny, Old Timers Garage czy Teatr Śląski! Za każdym razem byliśmy życzliwie przyjmowani zarówno przez publiczność jak i przede wszystkim pracowników Teatrów, którzy mocno angażowali się np. w zorganizowanie bezpiecznych miejsc parkingowych dla naszych rowerów. Co ważne, wyglądaliśmy jak rasowi rowerzyści. Wyróżniał nas jedynie napis na koszulce: Kulturalny Rowerzysta! Projekt był dofinansowany przez Urząd Miasta.

M1-03.

Autor:

Ja dla odmiany zainspirowałem się podejściem holenderskim i udowodniłem, że można na rowerze jeździć pod krawatem. Nie zawsze trzeba pędzić – czasem można dostojnie pojechać spacerem. W eleganckich ciuchach i na wypucowanej Ukrainie. Nie wierzysz? Wpisz „Cycle chic" do maszyny – zobaczysz, że po Kopenhadze jeździ się na rowerze w szpilkach, garniturze, a nawet – mundurze kapitana żeglugi wielkiej! U nas zresztą też...

Magda:

Jazda nawet w najbardziej eleganckim stroju jest możliwa. Dla pań jazda w sukience jest nawet łatwiejsza – bo nic nie krępuje ruchów a zbyt szerokie nogawki (ach jaka to przyjemność ubrać w lecie swoje ulubione modne kuloty!) nie wchodzą w mechanizm rowerowy. Ale nawet i na szerokie spodnie znajdziesz dobry sposób – rynek oferuje nam całą gamę spinek do spodni na rower, lub zabawnych zwijanych opasek w różnych kształtach, wystarczy poszperać. Spodnie z powodzeniem zabezpieczysz też zwijaną opaską odblaskową (taką w typie samozwijalnej bransoletki) korzyść tym większa, że odblask poprawia Twoją widoczność – więc takie rozwiązanie to czysty zysk dla bezpieczeństwa. Plastikowa osłona na łańcuch w rowerach miejskich to równie ważny element, który ochroni przed wkręceniem się niesfornych elementów garderoby.

Z PERSPEKTYWY SIODEŁKA MIASTO WYGLĄDA INACZEJ

Jadąc na rowerze widzisz i czujesz więcej. Obraz z chodnika psują często różne wystające z budynków elementy paradekoracyjne, w postaci wszelakiej maści szyldów, reklam, czy choćby – samochodów zaparkowanych w taki sposób, że przesłaniają widok. W tramwaju, autobusie, czy trolejbusie miejsce widokowe jest tylko jedno i trudno się tam dostać. W samochodzie jest tak samo, tyle, że widok gorszy, bo siedzi się niżej.

Oczywiście, można spokojnie czekać i liczyć na to, że Jaworzno znowu kupi piętrusy i będzie można podziwiać świat z wygodnej galerii widokowej nad kierowcą. Zdecydowanie szybciej i łatwiej będzie jednak zwyczajnie wyciągnąć rower. Spróbuj – zobaczysz perspektywę, której dawno nie widziałeś. A do tego – w promocji – poczujesz wiatr we włosach.

Właśnie. Poczujesz. Jadąc na rowerze nie jesteś tak odizolowany od miasta, jak we wszystkich innych pojazdach. Oznacza to też, że możesz się na chwilę zatrzymać i skorzystać z tej przyjemności, która zwróciła Twoją uwagę. Nie przeoczysz piekarni z gorącym chlebem, ulubionej kawiarni, cukierni z pączkami, czy po prostu... krzaku bzu.

MOTYWACJE I BENEFITY

Jeśli pracujesz bardziej głową niż mięśniami, warto w drodze do pracy wspomóc te drugie. Jazda na rowerze jest pod tym względem bardzo pomocna.

Mało tego, może się okazać, że pracodawca ceni sobie tych, którzy wybierają ten środek transportu. Czasem zwyczajnie mu się to opłaca. Dzieje się tak, bo pracownik dojeżdżający na rowerze nie wymaga miejsca parkingowego. Może się okazać, że z zaoszczędzonych w ten sposób środków można wynegocjować rowerownię, prysznic, czy nawet suszarkę do ubrań. Zapytaj.

Z drugiej strony, jeśli chcesz wziąć udział w wyścigu na gubienie kalorii, też jest to jeden z przyjemniejszych sposobów. Przebywanie na świeżym powietrzu da lepsze efekty. I jest zdecydowanie

ciekawsze niż pedałowanie przed telewizorem wizualizującym mijany las – jak w Seksmisji. Zgodzicie się, Siostry?

A jaki powód Ty wybierzesz, żeby zacząć przemieszczać się rowerem? Co dla Ciebie może być w tym przyjemnego? Pamiętasz? Czasem wystarczy zapytać siebie: ciekawe co się wydarzy, jak dzisiaj wybiorę się gdzieś na rowerze? Wskakuj zatem i pedałuj. Z ciekawości. Teraz Twój ruch!

Piotr: **Rowerem szybciej niż autem i bez stresu**

Mam porównanie – kolega z pracy mieszka dwa bloki dalej i odwozi syna do tego samego przedszkola. Codziennie z bloku idzie po auto w rejonie ul. Szeptyckiego. Najpierw musi nadrabiać bardzo dużo drogi, żeby z osiedla w ogóle wyjechać, bo samochody nie mogą jeździć przez pobliski Plac Żołnierza Polskiego. Ja na rowerze mogę. Przejeżdżam więc jakieś 250–300 metrów, a on przejeżdża od 500 do nawet 1500 metrów (!) w zależności od tego, w którym dokładnie miejscu zostawił dzień wcześniej auto (z niektórych parkingów da się wyjechać bezpośrednio na ul. Graniczną, ale nie ze wszystkich).

Jak już wyjedzie z osiedla znowu nadrabia drogę, bo ulice w centrum Katowic są często jednokierunkowe. Jest zmuszony jechać m.in. zatłoczoną ulicą Jagiellońską, która zupełnie nie jest po drodze z Osiedla Paderewskiego do placówki przy ul. Powstańców. Poza tym, że stoi w korku lub porusza się w żółwim tempie, to przejeżdża też kolejne 1300 metrów zamiast 750 metrów, które ja przejeżdżam rowerem.

Jak już dotrze do żłobka, to trzeba jeszcze zaparkować. W godzinach szczytu na ul. Powstańców graniczy to z cudem. Czasami zdarzało się, że nie miałem wyjścia i jechałem autem z synem. Nie raz musiałem wtedy robić dodatkowe kółko w rejonie przedszkola, jeżdżąc wokół pobliskich kwartałów ulic i znów stojąc w korku na ul. Jagiellońskiej. Ostatecznie nie raz musiałem zaparkować niezgodnie z prawem na te parę minut, lub czekać ponad 5 minut aż zostanie otwarty szlaban na mini-parking żłobkowy (a wcześniej czekając, aż jakiś rodzic będzie wyjeżdżał). Bywało też, że musiałem tłumaczyć się komuś dlaczego go zastawiłem lub zająłem miejsce na „kopercie". NIC PRZYJEMNEGO! Wolę moją jazdę rowerem lub chodzenie pieszo, nawet w deszczu czy śniegu!

W ostatecznym rozrachunku ja pokonuję ok. 1000 metrów rowerem z osiedla do przedszkola, co stojąc na światłach po drodze zajmuje mi ok. 10–12 min. On pokonuje ok. 2000–2500 metrów, co przy światłach i korkach w centrum miasta zajmuje mu dokładnie tyle samo czasu, ale są pewnie miejsca, gdzie rowerem jest szybciej. Nie raz zdarzało mi się widzieć go ruszającego spod bloku, a później witać się z nim w żłobku, kiedy ja już wychodziłem, a on dopiero wchodził. Z przedszkola do pracy sytuacja wygląda podobnie. Ja skracam drogę jadąc m.in. przez Rynek, on musi objeżdżać i stać na światłach, a później w pracy zaparkować. Z braku miejsca parking wykupiony przez firmę nie jest bezpośrednio obok budynku, tylko po drugiej stronie ulicy, więc musi jeszcze dojść z parkingu. I nie raz dociera do pracy później niż ja (nawet, jeśli chowam rower w rowerowni).

NA POCZĄTEK - GDZIE NAJMNIEJ LUDZI I SAMOCHODÓW

Rowerem jeździ się lżej, niż chodzi na piechotę – nie trzeba się tak bać odległości. Jednocześnie,

on się wciśnie prawie wszędzie – nie trzeba nadrabiać setek metrów, jak autem. Do tego jest mniej podatny na korki i problemy z parkowaniem – zatem można zakładać mniejsze rezerwy i nadal być punktualnym. Biorąc to pod uwagę, nawet prawdopodobne, że wyjdzie szybciej.

Trasę wybierz po swojemu. Na początek można trzymać się wydzielonych dróg dla rowerów. Tam masz cały pas dla siebie. Minus jest taki, że dróg rowerowych nie ma wszędzie, a czasem są zwyczajnie niewygodne.

Gdy nie korzystasz z drogi rowerowej, rozejrzyj się za małą ulicą. W takich warunkach spotkanie auta czy ominięcie spacerującego po jezdni pieszego nie sprawia kłopotu. Miejsca jest na tyle dużo, że nawet zamaszysty krok pana Aleosochosi na środku jezdni wywołuje jedynie uśmiech na twarzy. Słowiańska tradycja.

OPTYMALIZACJA - MOŻE JEDNAK GŁÓWNĄ ULICĄ?

Są trasy, na których najszybciej można poruszać się, jadąc jezdnią ogólną. Warto spróbować – pamiętaj jedynie, że rowerzysta więcej słyszy, niż widzi (nie masz lusterek wstecznych, ale za to nie jesteś zamknięty w puszce) – nie zatykaj sobie zatem uszu słuchawkami.

Jazda jezdnią ogólną może być wygodna, jeśli kierowcy wyprzedzając Cię zachowują odpowiednie odstępy (prawo wymaga jednego metra). Jest to w miarę łatwe w sytuacji, gdy pas jest szeroki, a Ty jedziesz blisko krawężnika. Jeśli droga wąska, samochodów dużo, a prędkości znaczne – komfortowo nie będzie.

Całkiem wygodnie może być natomiast, gdy samochodów jest jeszcze więcej. Przy okazji korka ulica zamienia się praktycznie w parking – a Prawo o ruchu drogowym dopuszcza, by rowerzysta (jako jedyny!) wyprzedzał powoli jadące pojazdy z ich prawej strony. Zachowaj przy tym wzmożoną czujność – korek często prowokuje, by w irytacji wysiąść z auta i iść na piechotę. Zwłaszcza, gdy jest się tylko pasażerem. Przy wyprzedzaniu zatem ręka na hamulcu, a prędkość zredukowana do manewrowej.

Pamiętaj jedynie, że jeśli wzdłuż Twojej ulicy, w kierunku w którym się poruszasz, istnieje wydzielona droga rowerowa, zgodnie z prawem nie możesz korzystać z jezdni dla samochodów ani chodnika. W końcu z jakiegoś powodu wybudowano dla tej relacji i tego kierunku wydzielony pas dla rowerów. Jeśli masz wrażenie, że jadąc jezdnią byłoby szybciej – poszukaj równoległej ulicy i ją sprawdź. Może opłaca się jechać tamtędy?

A NIE MOGĘ CHODNIKIEM?

Są ściśle określone przypadki, kiedy jadąc rowerem możesz skorzystać z obszaru zarezerwowanego normalnie dla pieszych. Za każdym razem miej tylko na uwadze, że pieszy może gwałtownie zatrzymać się, zmienić kierunek ruchu, czy zwyczajnie się odwrócić – i ma do tego prawo. Nawet jadąc drogą dla rowerów i pieszych (bez wyznaczonych osobnych pasów ruchu) musisz zachować szczególną ostrożność i ustępować pieszym miejsca.

Ze zwykłego chodnika lub drogi przeznaczonej tylko dla pieszych też możesz skorzystać, ale jedynie wtedy, gdy dozwolona prędkość na drodze przekracza 50 km/h i nie ma wydzielonej drogi dla rowerów czy rowerowego pasa ruchu. Pamiętaj przy tym, że chodzi o prędkość wyznaczoną administracyjnie – nocą, gdy domniemani mistrzowie kierownicy wykorzystują podwyższony limit prędkości na obszarze zabudowanym, dozwolone 60 km/h na jezdni upoważnia Cię do korzystania z większości chodników.

Aby jazda na rowerze po chodniku była dozwolona, musi mieć on szerokość co najmniej dwóch metrów – żebyś mógł wygodnie minąć się z pieszym. W końcu pieszy, gdy mija go rower, czuje się

podobnie niepewnie, jak rowerzysta, gdy wyprzedza go dostawczak. Z tego samego powodu na chodniku obowiązuje nakaz jazdy powoli i ustępowania pieszym.

Generalnie, warto wiedzieć, że są takie możliwości. Sam wybierasz: czy pojedziesz szybciej jezdnią, czy bezpieczniej (choć zdecydowanie wolniej) chodnikiem. Szczegóły znajdziesz w Oddziale 11 Prawa o ruchu drogowym, mówiącym o dodatkowych przepisach, dotyczących rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych.

GDYBY TYLKO BYŁA INFRASTRUKTURA TO BYM JEŹDZIŁ...

Świat się zmienia. Tereny poprzemysłowe się otwierają i cywilizują, powstają nowe drogi dla rowerów i tworzą się nowe możliwości przejazdu. Nie zrażaj się punktowymi utrudnieniami. Pamiętaj, że w mieście ruch podlega pomiarom – im większy udział rowerzystów, tym większe uzasadnienie dedykowanych im inwestycji. Szanse są.

Przy braku ciągłości trasy rowerowej, zamiast rezygnować z jednośladu warto przemyśleć, czy nie będzie korzystniej zmienić się chwilowo w pieszego. Zgodnie z przepisami, osoba prowadząca (ciągnąca i pchająca też) rower staje się właśnie pieszym.

W ten sposób można na przykład pokonać ulicę, na której jest przejście dla pieszych, a nie ma przejazdu dla rowerów. Po przejściu dla pieszych jeździć rowerem nie można – bo kierowca nie spodziewa się obiektu poruszającego się z taką prędkością, ale przeprowadzenie roweru – jak najbardziej jest dozwolone.

Analogiczna sytuacja pojawia się przy innych barierach. Gdy cel podróży jest po drugiej stronie dworca, a w tunelu zabroniono jazdy na rowerze (ze względu na zdezorientowanych pasażerów, którzy wyskakują w pośpiechu zza winkla i w panice szukają właściwego peronu), można skorzystać zeń jako pieszy i przeprowadzić tamtędy rower. Idzie się ten kawałek wolniej niż jedzie, ale jeśli jechać trzeba dookoła – może się opłacać.

Od autora: **Świat się zmienia, trzeba sprawdzić**

Moje Dziecko koniecznie chciało dojeżdżać do szkoły na rowerze. Trasa, która się narzucała, wiodła przez wąską, pozbawioną chodników i poboczy ul. Szenwalda w Kazimierzu Górniczym.

Trzydzieści lat temu sam tamtędy rowerem jeździłem. Nie było źle, dopóki kiedyś, podczas powrotu z Porąbki, nie zaczęła mnie wyprzedzać kawalkada sześciu Autosanów, z górnikami wracającymi z Juliusza. Bujało mnie niesamowicie, burty Autosanów prawie ocierały się o moje lewe ramię, a szans na ucieczkę w prawo – żadnych, przy samym krawężniku tory tramwajowe, a na nich – „27", jadący w kierunku Sosnowca. Pozostała zimna krew. Wytrzymałem w pionie, ale żołądek miałem w gardle.

Minęło 30 lat. Szenwalda dalej bez poboczy, ale... poszliśmy z Dzieckiem połazić. Okazało się, że przy remoncie linii kolejowej obok przysypali trochę staw na Porąbce, żeby zrobić sobie dojazd na budowę – i zostało. Da radę problem ominąć! Pojawiła się nowa trasa w miejscu, w którym nikt by się jej nie spodziewał, na przedłużeniu Morcinka.

Świat się zmienia – trzeba sprawdzić!

M1-03.

HOUSTON, MAMY PROBLEM!

Jeśli boisz się jazdy na rowerze ze względu na możliwe atrakcje pogodowe lub techniczne, warto wiedzieć, że są jeszcze pewne wyjścia awaryjne.

Gdy nastąpi załamanie pogody i warunki na jezdni będą zagrażać bezpieczeństwu rowerzysty (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, lub gęsta mgła), Prawo o ruchu drogowym dopuszcza poruszanie się chodnikiem. Oczywiście, z zachowaniem szczególnej ostrożności i powoli (piesi w tych warunkach też niewiele widzą i słyszą) – ale będziesz czuć się bezpiecznie.

Jeśli Twój rower ulegnie awarii i nie jesteś w stanie go uruchomić, możesz spróbować przewieźć go komunikacją miejską. Taki ponadwymiarowy „bagaż" przewozi się odpłatnie i za zgodą kierowcy (musi być wolne miejsce i odpowiednie warunki, z czym niestety może być problem) – ale warto wiedzieć, że w ogóle taka możliwość jest w regulaminie dopuszczana. Szczegóły można znaleźć na stronie zarządu komunikacji.

Jeśli Twój problem ma miejsce w okolicy stacji kolejowej, warto skorzystać z pociągu. W tym przypadku rower przewozi się również odpłatnie, ale wagony są dostosowane do tego rodzaju transportu – i mają zdecydowanie więcej miejsca, więc nie powinno być problemu. Szczegóły można znaleźć na stronach przewoźników, w samym pociągu informacji udzieli Ci konduktor.

SZUKASZ ROWERU? NIE ŚPIESZ SIĘ, NAJPIERW WYPOŻYCZ!

Chcesz jeździć w mieście i nie masz roweru a zamierzasz kupić? Pytaj znajomych, sprawdź swoje najczęstsze trasy – np. trasę do pracy – zastanów się czy są tam jakieś znaczące przewyższenia. Klasyk bez biegów, mimo swej niekwestionowanej urody, nie zawsze da sobie radę ze wzniesieniem. Ciężki bezbiegowy rower zniechęci Cię do jazdy, zmęczy i zabierze całą radość z jazdy.

Wypróbuj różne rodzaje rowerów – pożycz od znajomych, zobacz jaki typ najbardziej Ci odpowiada. Stara holenderka, mimo urody, przez swoje gabaryty ma zwykle wydłużoną drogę skrętu – każdy manewr na początku trzeba zaplanować, ponieważ tu, w odróżnieniu od roweru „górskiego", w którym oś kierownicy jest niemal w prostej linii ze środkiem koła, nie skręca się „w miejscu".

Zaczynając przygodę z rowerem w nowym mieście, nie musisz od razu dokonywać inwestycji i wydawać sporych pieniędzy. Sprawdź ofertę rowerów miejskich. Wiele miast i gmin (wcale niekoniecznie tych najbogatszych i największych) oferuje możliwość wypożyczenia roweru. Zorientuj się w Internecie. Dostęp do systemu wcale nie jest taki trudny, jak na początku się wydaje.

Oprócz tego, że nie musisz wydawać pieniędzy na zakup roweru, odpadają Ci problemy z zastanawianiem się, gdzie go przechować. Rower wypożyczasz z jednej stacji, kiedy go potrzebujesz i oddajesz w innej, po wykorzystaniu. Nie martwisz się tym, gdzie stoi i co się z nim dzieje, gdy go nie używasz. Nie musisz robić mu przeglądów i go naprawiać. Po prostu – używasz.

Oczywiście, ma to też gorsze strony. Czasem w Twojej stacji może nie być wolnych rowerów – musisz przespacerować się do następnej. Bywa, że wybrany rower jest uszkodzony – poczytaj opinie użytkowników w Internecie, na co w danym modelu warto zwracać uwagę przy wypożyczeniu, żeby niespodzianka nie złapała Cię na trasie.

Spróbować warto – sam zdecydujesz, czy to rozwiązanie Ci odpowiada. Rower wykorzystywany wspólnie jest efektywniejszy dla środowiska. Przetestuj, czy jest też lepszy dla Ciebie.

Marcin: **Szeringowe tips'n'tricks**

„Przed wejściem sprawdź czy za drzwiami znajduje się kabina" – głoszą naklejki przed każdą z wind w większości polskich bloków. Winda to dla wielu jeden z pierwszych środków mobilności na trasie, który warto sprawdzić przed użyciem. Podobnie może być z innymi urządzeniami.

Zanim wypożyczę rower, zawsze sprawdzam kilka rzeczy. Przede wszystkim czy nie kręci się siodełko i kierownica. Niestety przed wypożyczeniem trudno ocenić pracę łańcucha i przerzutek, ale pewne rzeczy da się ocenić „na oko". Gorąco zachęcam też wszystkich do każdorazowej oceny przejazdu w aplikacji i zgłoszenia wszystkich usterek. Rowery są na bieżąco naprawiane, ale operator musi wiedzieć o tym, że naprawa jest potrzebna.

Nieco inaczej jest z hulajnogami. Tam za każdym razem warto sprawdzić zasięg. Ale też strefy, w których można ją zwrócić. Jeżeli trafi nam się „kombo" – rozładowana hulajnoga daleko od strefy zwrotu, to słono za to zapłacimy.

Póki co hulajnoga elektryczna jest środkiem nieco zawieszonym w próżni prawnej. Ja traktuję to pragmatycznie. Skoro prędkość mam podobną do roweru, wykorzystuję do tego infrastrukturę rowerową. Trzeba jednak przyznać, że ktoś bez doświadczenia musi jednak nieco wyczuć nowy pojazd. Nieco kłopotów może być szczególnie z hamowaniem – warto sprawdzić czy dany model ma hamulec nad tylnym kołem. Ten analogowy sposób hamowania jest dla mnie najbezpieczniejszy. Na drugim biegunie są hamulce elektryczne. Trzeba bardzo uważać na ich gwałtowne działanie.

Ostatnia rada – nie bójcie się zgłaszać swoich pomyłek związanych z wypożyczeniami. Kiedyś nie zadziałała mi aplikacja i naliczało mi kwotę za czas dawno zwróconego roweru. Kiedy sobie to uświadomiłem, zadzwoniłem na infolinię i zdołałem umorzyć naliczoną dodatkową opłatę.

Piotr: **Rower tańszy niż auto**

Rower można wypożyczać i nie płacić za to nic lub tylko niewielkie pieniądze. W 2018 roku przez cały sezon jeździłem do pracy głównie rowerem miejskim. Zrobiłem ponad 300 przejazdów i nie zapłaciłem za to nic. Można powiedzieć, że nawet zarobiłem, bo kiedyś miałem jakiś problem z terminalem na stacji roweru miejskiego i po zgłoszeniu problemu operator zwrócił mi na moje wirtualne konto w ich systemie 10 zł. Na koniec sezonu zamiast wpłaconych początkowo 10 zł miałem już 16 zł.

Zakup roweru też nie musi być dużym wydatkiem. Przez Internet można kupić rower używany za niewielkie pieniądze. Można znaleźć go w ogłoszeniach i podjechać do właściciela dokładnie obejrzeć. Korzystałem z takiego rozwiązania w trakcie studiów w Finlandii. Po roku, jak już nie potrzebowałem roweru, udało mi się go sprzedać niewiele taniej. Można więc powiedzieć, że sam zakup kosztował mnie dosłownie grosze w skali roku.

M1-03.

Ubezpieczenie OC – tutaj sprawa kosztów jest dość ciekawa. Za OC samochodu w zeszłym roku zapłaciłem ok. 600 zł. W ciągu roku przejechałem autem jakieś 6–7 tys. kilometrów, głównie na wakacje, większe zakupy i w dojazdach między miastami. Poza tym auto stoi na parkingu. Za OC roweru, w ramach szerszego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym (w tym np. zalanie mieszkania sąsiada) zapłaciłem za rok 110 zł. W tym czasie rowerem przejechałem 2 tys. km, ale we wcześniejszych sezonach najczęściej przejeżdżałem 4–6 tysięcy kilometrów. Zatem koszt OC w przeliczeniu na kilometr jest dla samochodu dużo wyższy, pomimo że potencjalne zniszczenia w razie wypadku mogą być podobne.

A swoją drogą – jeśli już potrzeba, to naprawić cokolwiek też jest taniej w rowerze, niż w samochodzie.

DOSTOSUJ SWÓJ ROWER DO SWOICH POTRZEB

Gdy już wybrałeś pojazd, czas zastanowić się nad rozwiązaniami, które przydadzą Ci się podczas normalnej eksploatacji.

Gdy będziesz chciał coś ze sobą przewieźć, transport rzeczy w koszach i sakwach zniweluje konieczność zakładania plecaka – co dodatkowo uchroni Cię przed spoceniem. Kosz z przodu i z tyłu jest jednym z rozwiązań. Koszyk może być zdejmowany (co przydaje się, gdy chcesz z nim chodzić), albo zamontowany na stałe (wtedy ma większą nośność). Przewożone rzeczy dobrze jest zabezpieczyć przed wypadnięciem – do czego świetnie nadają się pasy do walizek (ale pojedyncze, nie krzyżowe). Dobrze sprawdzają się też sakwy rowerowe – mogą być na przykład przystosowane do przewozu laptopa. Wybór na rynku jest tak duży, że każdy znajdzie coś dla siebie. Sakwy na komputer są produkowane w taki sposób, aby można było je zdjąć z roweru i korzystać jak ze zwykłej torby. Przydaje się.

Jeśli natomiast chcesz na rowerze przewozić bagaż bezpośrednio na sobie, sprawdź nerkę. Na rynku dostępne są różne rozmiary. Są wygodne i mają tę przewagę nad plecakami, że jeździ się z suchymi plecami. Wbrew pozorom, są też całkiem pakowne.

Zastanów się, gdzie będziesz parkował rower. Jeśli na wolnym powietrzu i nie masz do dyspozycji wiaty rowerowej, zainwestuj w pokrowiec na siodełko. Nawet gdy w lecie trafi się nagła burza, będziesz siedział na suchym. Możesz też zainwestować w pokrowiec na całość. Kosztuje niewiele, a uchroni przed mokrą kierownicą i rdzewieniem elementów. Co ważne, rozkłada się w minutę i nie zajmuje po złożeniu zbyt wiele miejsca. I jeszcze jedno... jeśli zakładasz jazdę po deszczu, zadbaj o odpowiednie błotniki. Ochronią przed błotem, zwłaszcza na plecach.

Magda: **Mój rower to najlepszy kompan**

Ja jestem majsterkowiczką, i największą przyjemnością jest dla mnie wymyślanie sposobów, aby rower był bezpieczny, funkcjonalny i ... estetyczny. Eksperymentuję z systemem montowania koszy na rzeczy, robię samodzielnie ozdobne nakrętki na wentyle itp. W sieci znaleźć można całą masę rowerowych wynalazków – jeden z nich, wciąż przeze mnie niezrealizowany, to ładowarka do telefonu napędzana dynamem. Mam w rowerze cały czas mechanizm dynama (nieużywany, bo lampki zasilane są bateriami). Manual takiej ładowarki znalazłam kiedyś w Internecie – to będzie kolejny rowerowy element, przyjemne z pożytecznym – pedałujesz, a telefon się ładuje.

Jeśli ułatwi Ci to jazdę, zamontuj małe rowerowe lusterko. Mnie bardzo pomaga, szczególnie gdy jadę ulicą, gdzie każdy obrót, żeby zerknąć za siebie, to moment, w którym mogę stracić równowagę lub delikatnie zjechać w którąś stronę. Polecam!

A Ty widziałeś kiedyś urzędnika na rowerze? No to patrz...

M1-04.

Komunikacją miejską

Komunikacja zbiorowa jest najefektywniejszym sposobem realizacji przemieszczeń w miastach. W transporcie indywidualnym każdy podróżny zajmuje (przy uwzględnieniu opakowania w pojazd) więcej miejsca aniżeli pasażer autobusu czy trolejbusu. W tramwajach i kolei miejskiej – dzięki łączeniu wagonów w pociągi – skracają się odległości między pojazdami i wykorzystanie przestrzeni jest jeszcze lepsze. Gęściej jeździć można już tylko, gdy ruchem steruje komputer – idealny rozruch i hamowanie ogranicza odstępy do minimum, a wykorzystanie pasa ruchu staje się optymalne.

W nowoczesnych aglomeracjach zależność ta wykorzystywana jest do zarządzania przestrzenią: zamiast niszczenia przyrody i nieustannego poszerzania dróg, zakłada się podejście zrównoważone – utrzymanie istniejących rozmiarów ulic, przy ich lepszym wykorzystaniu. Tam gdzie natężenie ruchu jest duże, kładzie się nacisk na przemieszczanie ludzi hurtem – czyli komunikacją zbiorową. Podróżując masz wówczas do wyboru: rezygnację z indywidualizmu (ale za to szybki przejazd komunikacją zbiorową), albo wykorzystanie samochodu (i stanie w korku).

Z punktu widzenia użytkownika jest jeszcze jedna różnica pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym, której nie sposób przecenić. Prowadząc auto, musisz skupić się na kierowaniu. Jadąc jako pasażer, możesz robić co innego – czas spędzony w podróży nie musi być zatem stracony.

JEŚLI MASZ ZŁE WSPOMNIENIA...

Być może transport zbiorowy nie kojarzy Ci się najlepiej i dlatego uciekłeś do samochodu. Nie zdziwię się, jeśli dzięki wspomnieniom reagujesz na to określenie tak alergicznie, jak ja na żywienie zbiorowe w mojej podstawówce. Czasy jednak się zmieniają i warto zweryfikować swoje poglądy.

W tej chwili nie podróżuje się już w takich warunkach jak kiedyś. Normą stają się pojazdy niskopodłogowe i wyposażone w klimatyzację. Autobusy mają coraz więcej miejsc siedzących, zmniejsza się za to przestrzeń do stania – inne czasy, więc inne potrzeby i wymagania. Sam obejrzyj i oceń.

Przy okazji będziesz mógł zwrócić uwagę na jedną z największych zalet komunikacji zbiorowej – jej stabilność. Oczywiście, rozkłady jazdy i przebiegi tras muszą być korygowane, bo miasto jest żywym organizmem, ale zmiany te występują stosunkowo rzadko. Jeśli chcesz porównać warunki podróży z tymi, które pamiętasz sprzed lat – jest całkiem prawdopodobne, że będziesz mógł wsiąść w tym samym miejscu co kiedyś, do pojazdu tej samej linii, której numer widywałeś codziennie dojeżdżając do szkoły z biletem miesięcznym. Sprawdź!

Od autora: **Siódemką do Świętochłowic**

Kiedyś w śródmieściu Katowic przystanąłem, by zrobić zdjęcie tramwaju. Chyba właśnie ta czynność i błękitna koszula sprowokowały eleganckiego starszego pana z walizką do tego, by zadać mi pytanie:

— Przepraszam, jak dostanę się stąd do Świętochłowic?

— Siódemką. Tramwajem.

— Że siódemką, to ja wiem – w latach siedemdziesiątych tam pracowałem. Tylko nie wiem, gdzie teraz jest przystanek...

M1-04.

POŁĄCZENIA I ROZKŁADY JAZDY

Rozkład jazdy i trasę przejazdu można oczywiście sprawdzić na przystanku. Na tabliczce pod znakiem znajdziesz podstawowe informacje, dotyczące odjazdów poszczególnych linii, które się tam zatrzymują. Na wybranych przystankach zainstalowane są też tablice elektroniczne, które pokazują prognozowane czasy przyjazdu, korygowane o bieżącą sytuację na drogach. Jeśli takiej tablicy nie ma – możesz do tego skorzystać ze swojego telefonu. Wystarczy ściągnąć aplikację.

Całą podróż zresztą da się zaplanować bez wychodzenia na przystanek – na komputerze w pracy czy w domu, korzystając z internetowego rozkładu jazdy. Nie musisz z góry znać nawet lokalizacji przystanku – punkt startowy i docelowy można po prostu wskazać na mapie. Wyszukiwarka sama sprawdzi rozkłady jazdy i zaproponuje Ci najdogodniejsze przystanki i połączenia.

To samo możesz zrobić w terenie – wystarczy, że masz smartfon, albo inne urządzenie przenośne. Nie musisz szukać strony www z wyszukiwarką – są gotowe aplikacje, lepiej dostosowane do obsługi małych ekranów. Potestuj i wybierz taką, która Ci najbardziej odpowiada.

Mateusz: **Warto sprawdzać rozkład – oszczędzisz czas**

Nawet jeśli stale jeździsz tą samą trasą, warto w wyszukiwarce sprawdzić, czy przypadkiem nie da się jechać krócej. Przesiadki mało kto lubi, jednak dzięki temu może być szybciej. Można się rozejrzeć, albo rzucić okiem w rozkład telefonu – da się kilka minut zaoszczędzić, np. przesiadając się z 15 w Rokitnicy na akurat jadące 81, czy w ogóle wybierając zamiast bezpośredniej 15 do Zabrza jakąś inną kombinację (20+83, 92+81, … – wariantów jest dużo). Nierzadko można w ten sposób urwać coś z czasu podróży.

W tej zabawie nie ma przegranych. Jeśli się uda – taka przesiadka jak najbardziej coś wniesie, bo na miejscu będziemy wcześniej. Jeśli się nie uda – nic nie straciliśmy, po prostu pojedziemy autobusem, na który mieliśmy czekać.

Przesiadki (nawet te z pozoru bezsensowne) mają również pewne plusy: w połowie trasy można sobie zrobić pauzę i zaczerpnąć świeżego powietrza – ja zamiast stać 15 minut na dworcu w Bytomiu, wolę poczekać kwadrans na pętli w Rokitnicy. Czasem dzięki przesiadce można kawałek po prostu podróżować wygodniej: gdy z Bytomia do Rokitnicy podjadę klimatyzowaną 20, to zawsze mniej czasu grozi mi w „piekarniku".

Wyszukiwarki mogą zaskoczyć. Jeśli chodzi o egzotyczne przesiadki – trafiła mi się sugestia powrotu z centrum Katowic do centrum Zabrza z przesiadką w… Przyszowicach (120+47). Tego nigdy nie brałbym pod uwagę, a komputer znalazł.

JAK LUBISZ PODRÓŻOWAĆ?

Zajmując miejsce w pojeździe, warto zwrócić uwagę na własną wygodę. Wybór miejscówki ma znaczenie, a testowanie może dawać sporo frajdy, zwłaszcza w przypadku nowych pojazdów, których pasażerowie jeszcze „nie rozgryźli". Jest wiele różnych możliwości – poniżej podpowiemy tylko te najbardziej oczywiste…

Dzieci najbardziej lubią fotel „kierownika wycieczki", czyli siedzenie umieszczone po prawej stronie kierowcy, z którego wygodnie można spoglądać przez przednią szybę. Zresztą – nie tylko dzieci. Dorosłym też się zdarza.

Młodzież ceni sobie tylną kanapę – zwłaszcza jeśli jest na podwyższeniu i nie jest ograniczona silnikiem. W niektórych pojazdach z tyłu nie ma podziału na siedziska – takie nielimitowane pod względem liczby pasażerów „sofy" cieszą się najwyższym uznaniem i przywołują atmosferę wspólnej ławki.

Grupom polecić można również czwórki na nadkolach – gdzie można porozmawiać, patrząc na swoje twarze. Takich warunków w samochodzie nie uświadczysz. Lokując się warto jedynie zapytać, czy z ktoś obecnych nie może jeździć tyłem (choroba lokomocyjna).

Jeśli natomiast jedziesz samotnie, lub zwyczajnie masz ochotę się wyłączyć – godne uwagi są siedzenia podwójne. Szczególnie cenne są miejsca pod oknem, nie tylko ze względu na widoki. Można się na nich wygodnie zaszyć w kąt i opierając o szybę zwyczajnie zasnąć. Trzeba tylko uważać, żeby nie przegapić swojego przystanku...

A propos okien – jeśli chcesz podziwiać widoki, zwróć uwagę, z której strony jest słońce. Kierując samochodem strony nie wybierzesz – a jadąc tramwajem możesz. Taka promocja. W gratisie.

SPECJALNE UDOGODNIENIA

Jeśli masz trudności w poruszaniu, warto skorzystać z drzwi oznaczonych odpowiednim piktogramem. Bezpośrednio przy wejściu będą dostępne miejsca siedzące, na których można usiąść bez konieczności wchodzenia na stopnie i podesty.

Pojazdy konstrukcyjnie wyposażone są też w specjalne udogodnienia dla podróżnych – rozkładane platformy, które ułatwiają wjazd do środka, czy funkcję przyklęku, która obniża podłogę w wejściu. Warto dodać, że sytuację zdecydowanie poprawiają też nowe rozwiązania konstrukcyjne na przystankach – odpowiednio profilowane krawężniki umożliwiają tak bliski dojazd autobusu, że rozkładanie platformy (nawet dla wózka inwalidzkiego) nie jest potrzebne.

Jeśli podróżujesz z wózkiem dziecięcym, również rozejrzyj się za odpowiednim piktogramem. Z wyznaczonych drzwi będzie najlepszy dostęp do wózkowni – w ten sposób pojazd nie będzie blokował przejścia. Ty zaś będziesz móc zaparkować w najdogodniejszy sposób: wózek tyłem do kierunku jazdy (tak jest najbezpieczniej), najlepiej tuż przy siedzeniu obok wózkowni (co pozwoli podróżować wygodnie i cały czas mieć smyka na oku).

RÓB NA CO MASZ OCHOTĘ I OSZCZĘDZAJ CZAS...

Analizując dojazdy, weź pod uwagę wszystkie etapy podróży: dojście, oczekiwanie i sam przejazd. Wszystkie możesz efektywnie wykorzystać.

Trasę dojścia możesz zaplanować tak, żeby po drodze zrobić zakupy, odebrać dziecko z przedszkola, czy chociażby przebiec się kawałek i zwyczajnie się obudzić. Możesz rozejrzeć się i dostrzec to, czego normalnie nie zauważasz – choćby katowicką secesję. Tak w ogóle, jeśli pracujesz przy biurku, po ośmiu godzinach po prostu warto rozprostować kości.

Czasem warto specjalnie iść nieco dalej – po to, żeby mieć więcej możliwości (na przykład dwie linie zamiast jednej). Zresztą – może okaże się, że stamtąd odjazdy będą na tyle często, że w ogóle przestaniesz zwracać uwagę na rozkład jazdy? Byłoby idealnie!

Pokombinuj, jak możesz wykorzystać czas oczekiwania na przystanku. Skoro nikt Ci nie przeszkadza i masz chwilę spokoju, może jest to dobry moment, żeby rzucić okiem, co piszą na ulubionym portalu – w końcu zawsze brakuje Ci na to czasu...

Sam przejazd też nie musi być czasem straconym. Im dłuższa podróż, tym bardziej warto pomyśleć, jak wykorzystać ten czas na coś, czego Ci brakuje. Nawet jeśli jeździsz na stojąco

i musisz trzymać się rurki, możesz na przykład czytać książki. Wystarczy wyposażyć się w czytnik e-booków. Wygodnie dzierży się go jedną ręką, kciukiem przekładając kartki. Nawet jeśli książka ma kilkaset stron, w wersji elektronicznej nie stanowi to problemu. Niezależnie, czy autor pisał na akord powieść w odcinkach (za co potem dostał Nobla), czy też po prostu jakiś naukowiec koniecznie chciał udowodnić doniosłość swoich analiz...

Możliwości wykorzystania czasu w podróży u każdego są inne. Zastanów się, na czym Ci najbardziej zależy. Jeśli na przykład odwozisz dzieci samochodem – i denerwujesz się, gdy przekomarzają się na tylnych siedzeniach, usiłując zwrócić Twoją uwagę, wypróbuj jazdę autobusem. Nie będziesz skupiony na prowadzeniu pojazdu i będziesz mógł po prostu być z nimi i dla nich. Warto mieć wybór – a przy okazji przestać przejmować się fotelikiem.

... A TAKŻE OSZCZĘDZAJ PIENIĄDZE!

Systemy komunikacji zbiorowej mają rozbudowane taryfy, które pozwalają ograniczyć wydatki, dopasowując wykupywany zakres usług do swoich potrzeb. Zgodnie ze starym powiedzeniem: jeśli chcesz się napić piwa, niekoniecznie musisz od razu kupować browar.

Najprostsze są bilety jednorazowe. Uprawniają do przejazdu całej trasy od wejścia do pojazdu do ostatniego przystanku. Można kupić też wersję ograniczoną do jednego miasta – wtedy nie wolno przejechać granicy. Jest też wariant pośredni – na dwa miasta, lub gminy.

Nieco trudniejsze w użyciu są bilety czasowe, które są opłacalne zwłaszcza przy podróżach na pograniczu stref. Jeśli wiesz, ile czasu zajmie Ci podróż – skorzystaj. Często z biletem czasowym wyjdzie taniej. Tych biletów można też używać przy podróżach z przesiadkami: nadruk z kasownika wskazuje czas startu. Dopóki nie upłynie ważność biletu, możesz się przesiadać i podróżować do woli.

Gdy któregoś dnia masz dużo do załatwienia i będziesz przemieszczać się wielokrotnie, warto zastanowić się nad biletem dziennym. Kasujesz raz, a jeździsz do woli. Do północy. Chyba, że wybierzesz wersję 24-godzinną. Wtedy możesz jeździć nawet po północy – do godziny, którą wydrukował Ci kasownik przy starcie.

Jeśli zamierzasz być stałym klientem transportu miejskiego, sprawdź oferty długookresowe. Kupując abonament na tydzień, miesiąc, czy kwartał, w przeliczeniu za każdą podróż zapłacisz jeszcze mniej. Gdy naprawdę lubisz optymalizować – zaplanuj swoją mobilność z kalendarzem. Bilet 30-dniowy nie musi zaczynać się pierwszego dnia miesiąca, a tygodniowy – w poniedziałek. Tak jest wygodnie, bo łatwo zapamiętać, kiedy trzeba kupić następny – ale niekoniecznie wychodzi najtaniej.

Od autora: **Miasto poznałem z bloczkiem biletów w ręku**

Gdy byłem mały, zwiedziłem z Dziadkiem całe miasto i okolice. Dziadzio kupował w kiosku cały bloczek (50 sztuk!) biletów normalnych dla siebie i drugi taki – ulgowych dla mnie. Kiedy mieliśmy ochotę na wycieczkę – wsiadaliśmy po prostu do autobusu, każdy z nas kasował swój bilet – i jechaliśmy w nieznane. Nasza oferta nie była ograniczona czasowo – po prostu, jeździliśmy wedle chęci, do wyczerpania limitu.

Odpowiednikiem tego rozwiązania w dzisiejszych czasach jest bilet wieloprzejazdowy – tańszy niż pojedyncze jednorazówki. Jeśli podróżujesz dużo, ale rzadko i niespodziewanie – może się opłacać. Na okazjonalne wycieczki z Bąblami – idealny.

KUPUJ ŁATWO I BEZ KOLEJKI

Bilety można oczywiście kupować w tradycyjny sposób (na przykład żeby mieć pamiątkę), ale jeśli będziesz to robił częściej, warto zapoznać się z możliwością zakupu bez kolejki, a do tego w dowolnym miejscu i czasie – z wykorzystaniem aplikacji mobilnych.

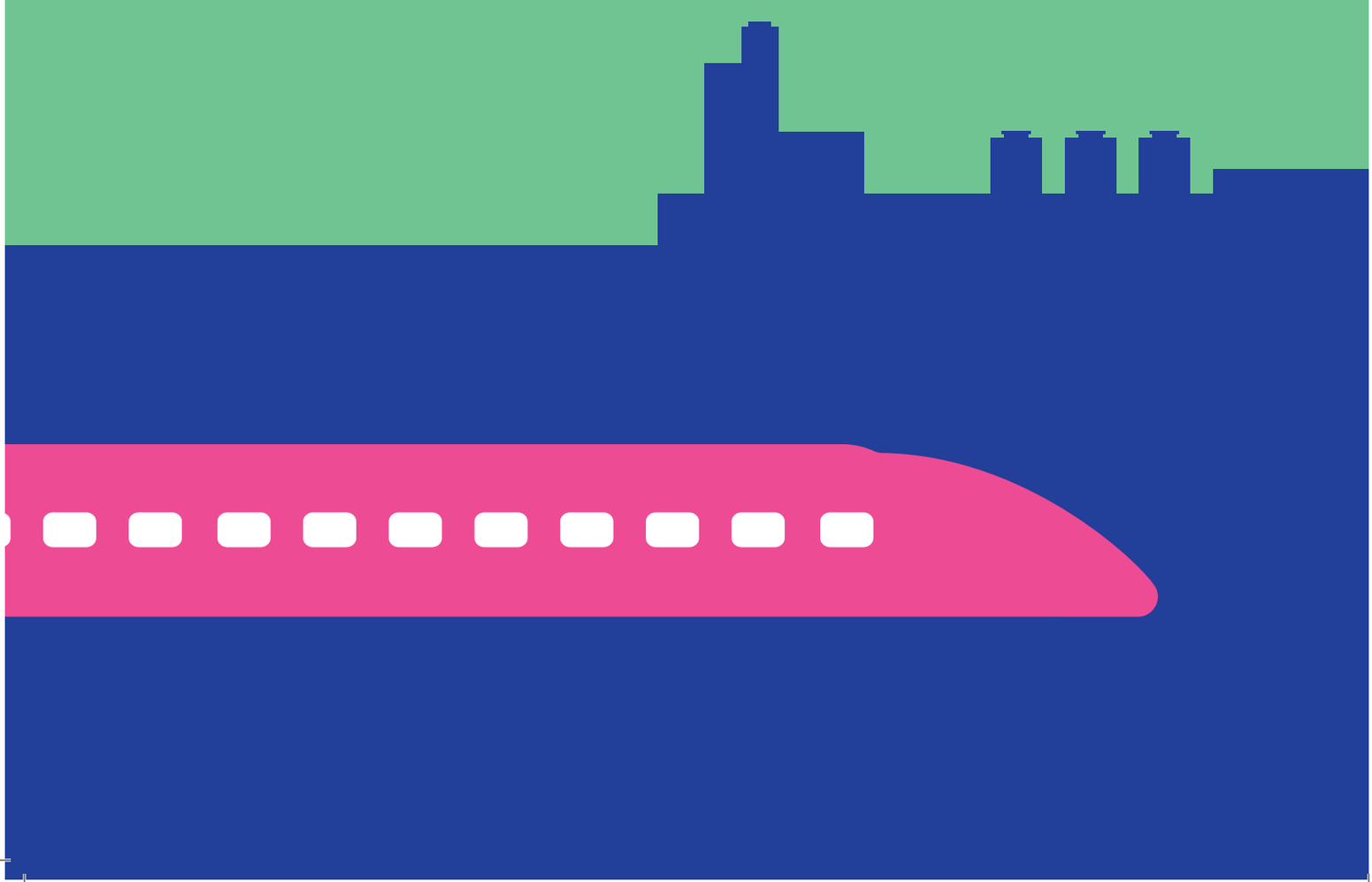
Kupując bilet przez telefon komórkowy (albo inne urządzenie przenośne) nie musisz instalować nowej aplikacji. Możesz skorzystać z tych, których i tak zapewne używasz już do innych opłat (na przykład za parkowanie). Szczegóły znajdziesz na stronie Zarządu Transportu.

Zakup biletów umożliwiają również niektóre wyszukiwarki połączeń. Warto z tego korzystać, zwłaszcza gdy masz wątpliwości, jaki bilet powinieneś wybrać (na jaką liczbę stref bądź ilość czasu).

Transport miejski w okresie pandemii

M1-05.

Koleją



Kolej jest bezsprzecznie najbezpieczniejszym środkiem transportu. Wydzielona infrastruktura i specjalne systemy zabezpieczenia ruchu powodują, że do wypadków dochodzi niezmiernie rzadko. Jeśli natomiast już coś się zdarzy, zazwyczaj chodzi o spotkanie z samochodem, którego kierowca nie zwrócił uwagi na sygnalizację na przejeździe, albo nie zachował przy wjeździe nań odpowiedniej ostrożności. Najważniejsze jednak, że w takich przypadkach pasażerowie pociągu zwykle nie odnoszą żadnych obrażeń – zdarzenie jest tragiczne w skutkach jedynie dla kierowcy i jego ewentualnych pasażerów.

Właśnie ten – bardzo wysoki – poziom bezpieczeństwa powoduje, że pociągi mogą poruszać się bardzo szybko, również na terenie miast. Nowoczesne pociągi podmiejskie w Polsce kursują już planowo z prędkościami do 160 km/h. Nawet w terenie zabudowanym.

Również w województwie śląskim kolej pasażerska wraca do łask. Liczba połączeń rośnie, wysłużone jednostki elektryczne zastępowane są nowym, szybkim i wygodnym taborem, wyposażonym w klimatyzację. Torowiska są remontowane i przystosowywane do większych prędkości. Docelowo, na terenie Metropolii, planowane jest uruchomienie specjalnej Kolei Metropolitalnej.

PEŁEN KOMFORT

Podróż pociągiem jest najbardziej wygodna ze wszystkich środków transportu zbiorowego. Wagony są bardziej przestronne niż autobusy czy tramwaje, dzięki czemu pasażerowie mają dla siebie więcej miejsca. Doceniają to zwłaszcza osoby wysokie, dla których podróż w autokarze czy samolocie bywa bardzo kłopotliwa, a w pociągu – są w stanie znaleźć miejsca, które są dla nich wygodne.

Podczas jazdy pociągiem najsłabiej odczuwa się również wpływ przyśpieszeń. Powoduje to, że w nowoczesnym składzie można bez problemu wykonywać czynności, które wymagają skupienia i dokładności. W czasie podróży można nawet... pisać piórem czy robić makijaż!

Wszystko to sprawia, że w pociągu można czuć się naprawdę dobrze. Najsłabiej odczuwa się w nim chorobę lokomocyjną, bez problemu można też wstać i się rozprostować. I jeszcze jedno – na miejscu jest toaleta.

Agnieszka: **W pociągu wypoczywam**

Na staż z Imielina na Załęże jeździłam pociągiem i autobusem, czasem samochodem. Mam jeden wniosek: gdy jeździłam pociągiem, o bardzo wczesnych porach (6:47), to byłam bardziej wypoczęta, niż gdy jeździłam samochodem o 7:30 lub 8:30. W drodze do pociągu był ruch, spacer. W pociągu był odpoczynek i później znowu spacer. W samochodzie wszystko jest unieruchomione, spięte, czasem korek. Czułam się jak sardynka... plus oczywiście polowanie na miejsce parkingowe.

M1-05.

Magda: **Dokończ w pociągu to, czego rano nie zdążyłeś zrobić**

Dojeżdżam do pracy pociągiem, to najszybsza forma komunikacji na trasie Gliwice – Katowice. Tą trasą rano jadą ludzie do pracy i studenci na zajęcia, zwykle zestaw osób jest bardzo podobny. Ludzie kojarzą się z widzenia, wiedzą, na której stacji wsiądzie mniejsza lub większa liczba pasażerów i co najważniejsze – mają swoje przyzwyczajenia z tą podróżą związane. Zaryzykuję tezę, że część z pasażerów traktuje pociąg jako naturalne przedłużenie swojego domu i miejsce kontynuowania porannych czynności, ja też do nich należę. Pociąg w naturalny sposób sprzyja takiemu „przenoszeniu" – po pierwsze jedzie bardzo stabilnie i „nie buja", po drugie ma wygodne siedzenia, po trzecie część składów wyposażona jest w gniazda elektryczne przy fotelach i, jak w samolocie, półki nad siedzeniami i podręczne pulpity przy pasażerach.

Pociąg daje pasażerom komfort „dokończenia" tego, czego w domu nie zdążyli zrobić. Śniadanie też zjemy bez większych problemów (z lubością obserwuję jak zgrabnie można skomponować śniadanie za pomocą specjalnych pudełeczek, ukrywających płatki, jogurt i miejsce na łyżeczkę). Poranna kawa z kubka termicznego – to już raczej standard, czytanie notatek przed kolokwium, załatwianie spraw bieżących – praca na laptopie bez obaw, że wcześniej nie zadbaliśmy o jego naładowanie – pociąg nam na to wszystko pozwala. Ba! Nawet urwany guzik, którego wieczorem nie zdążyliśmy przyszyć do ulubionej koszuli, da się przyszyć w pociągu.

CZAS PODRÓŻY

Jazda pociągiem jest szybka. Między innymi wynika to z faktu, że pociągi zatrzymują się rzadziej. W związku z tym bardzo duże znaczenie ma położenie przystanków – sam widok przejeżdżających pociągów nie gwarantuje łatwego do nich dostępu.

Po ustaleniu najbliższych przystanków warto szczegółowo przyjrzeć się dojściom na ich perony. Jest tu szerokie pole do optymalizacji. Często dojścia nie prowadzą ulicami, przez co mogą nie być zauważane przez wyszukiwarki. Z drugiej strony należy pamiętać, że przekraczanie torów w miejscach niewyznaczonych jest zabronione i bardzo niebezpieczne. Do tego często kończy się mandatem.

Analizując dojazd komunikacją miejską, warto sprawdzić dojścia z różnych przystanków, nie tylko tych z dworcem w nazwie. W Bytomiu na peron szybciej można dojść z Zamłynia – wszystko zależy, skąd dojeżdżasz. Pamiętaj, że jeśli masz już bilet, nie musisz w ogóle przechodzić przez dworzec. Zresztą – jeśli na danym dworcu kasa jest nieczynna, nie masz w ogóle powodu, by do niego wchodzić.

Ostatnia kwestia. Trzeba zwrócić uwagę, że pociągi (z wyjątkiem kolei aglomeracyjnych) nie jeżdżą tak często, jak komunikacja miejska. Podróże koleją warto zatem planować.

ROZKŁADY JAZDY

Na kolei rozkład jazdy zmienia się pięć razy w roku. Największa zmiana ma miejsce w połowie grudnia, kiedy wprowadzany jest nowy rozkład roczny. Mniejsze – zazwyczaj kilkuminutowe – korekty, wynikające z robót torowych, występują w połowie marca (wprowadzenie rozkładu

wiosennego), czerwca (letniego – wakacyjnego), na początku września (jesiennego) oraz w połowie października (rozkład jazdy na przedzimie). Jeśli remontowana jest linia jednotorowa, zdarza się, że pociągi na fragmencie trasy zastępowane są autobusami – wtedy utrudnień może być nieco więcej.

Dokładne terminy zmian rozkładów jazdy pociągów znane są z dużym (kwartalnym) wyprzedzeniem i podane są na plakatach na stacjach i przystankach. Dzięki temu pasażerowie kolei z góry wiedzą, kiedy trzeba zainteresować się sprawdzeniem godzin odjazdów. Przy stałym podróżowaniu daną trasą warto uzbroić się w liniowy rozkład jazdy – można go złożyć i nosić przy sobie w kieszeni lub torebce. Nie zajmuje dużo miejsca.

Jeśli okaże się, że godziny kursowania po zmianie nie odpowiadają Twoim potrzebom, nie zawsze musi to oznaczać konieczność rezygnacji z dojazdów koleją. Zapytaj pracodawcy, czy zgodziłby się na przesunięcie godzin pracy – w wielu przypadkach zatrudniający dopuszczają takie rozwiązanie.

Liniowe rozkłady jazdy Kolei Śląskich do pobrania

WYSZUKIWARKI POŁĄCZEŃ

Jeśli doraźnie szukasz jakiegoś połączenia, warto skorzystać z dostępnych wyszukiwarek. Najbardziej rzetelne dane, dotyczące wszystkich pociągów na polskiej sieci kolejowej, zawiera Portal Pasażera, prowadzony przez narodowego zarządcę infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe.

Na rynku dostępne są również wyszukiwarki komercyjne, połączone z systemami sprzedaży biletów. Po znalezieniu możliwych połączeń prezentują one w każdym przypadku cenę biletu i umożliwiają jego zakup drogą elektroniczną.

Można także skorzystać z wyszukiwarek umożliwiających analizę różnych sposobów podróży – zarówno realizowanych koleją, jak i na przykład komunikacją miejską. Wybór należy do Ciebie.

ZAKUP BILETÓW

W pociągach obecni są konduktorzy, kontrolujący bilety i służący pomocą pasażerom. Na dużych stacjach czynne są kasy biletowe, które także udzielają informacji o dostępnych połączeniach.

Jeżeli na stacji znajduje się czynna kasa, pasażer ma obowiązek posiadać bilet zanim wejdzie do pociągu. Jeśli kasy nie ma bądź jest nieczynna – bilet można zakupić już w pociągu, u konduktora. Ważne jest jednak, aby tę potrzebę zgłosić od razu po wejściu do pojazdu (nie należy czekać na przeprowadzenie kontroli). Jeśli wpadłeś na stację z czynną kasą w ostatniej chwili – też możesz kupić bilet u konduktora, ale zapłacisz dopłatę za wypisanie w pociągu.

Na kolei dostępne są zarówno bilety jednorazowe, jak i okresowe. Warto wiedzieć, że w taryfie kolejowej obowiązuje szeroki zakres ulg, inny niż w komunikacji miejskiej i dodatkowo zależny od terminu ważności biletu, liczebności podróżującej grupy itp. Jest to skomplikowany system taryfowy, ale wykorzystując go, można sporo zaoszczędzić. W związku z tym, podczas zakupu dobrze jest poprosić o pomoc w wyborze najkorzystniejszej oferty. Pamiętaj też o zabraniu ze sobą

legitymacji upoważniającej do zniżek (szkolnej, studenckiej, Karty Dużej Rodziny itp.) – szczegóły można znaleźć na stronach poszczególnych spółek przewozowych.

Jeśli natomiast znasz już ofertę i wiesz, jaki bilet chcesz kupić, zabrałeś ze sobą odpowiednią do tego legitymację (na wszelki wypadek przypominamy: niektóre trzeba podpisać, inne okresowo podbijać), możesz zaoszczędzić czas wybierając inny sposób zakupu: biletomat, Internet, aplikację mobilną... Zastanów się, do czego masz łatwy dostęp i sprawdź, co dla Ciebie będzie najwygodniejsze.

METROBILET

Dla osób równocześnie korzystających z komunikacji miejskiej i pociągów spółki Koleje Śląskie wprowadzony został specjalny bilet, ułatwiający podróżowanie po Metropolii. Dzięki niemu możliwe jest podróżowanie zarówno tramwajami, trolejbusami i autobusami miejskimi, jak i pociągami KŚ, bez zakupu dwóch oddzielnych biletów.

Oferowany jest bilet sześciogodzinny, dostępne są też różne miesięczne. Sprawdź zakres obowiązywania i wybierz najbardziej adekwatny do Twoich potrzeb.

ODKRYJ NA NOWO TURYSTYKĘ

Korzystając z transportu zbiorowego, możesz skorzystać z fantastycznego udogodnienia – przy powrocie nie musisz wracać się do pozostawionego pojazdu. Możesz pojechać pociągiem do Ustronia, a w powrotny wsiąść w Wiśle. Prawda, jakie to przyjemne?

Gramy dalej. Jeśli dużo podróżujesz, możesz zaopatrzyć się w bilet sieciowy – obowiązujący cały miesiąc lub tylko jeden weekend. Wtedy nieważne, czy Wolsztyn czy Olsztyn – sieć kolejowa stoi przed Tobą otworem i tylko od Ciebie zależy, jak to wykorzystasz. Nie musisz ograniczać się do Polski – dostępne są oferty przygraniczne, z którymi można wygodnie podróżować też u sąsiadów. Wystarczy poszukać.

Od autora: **Na Dzień Dziecka wycieczka do Białegostoku**

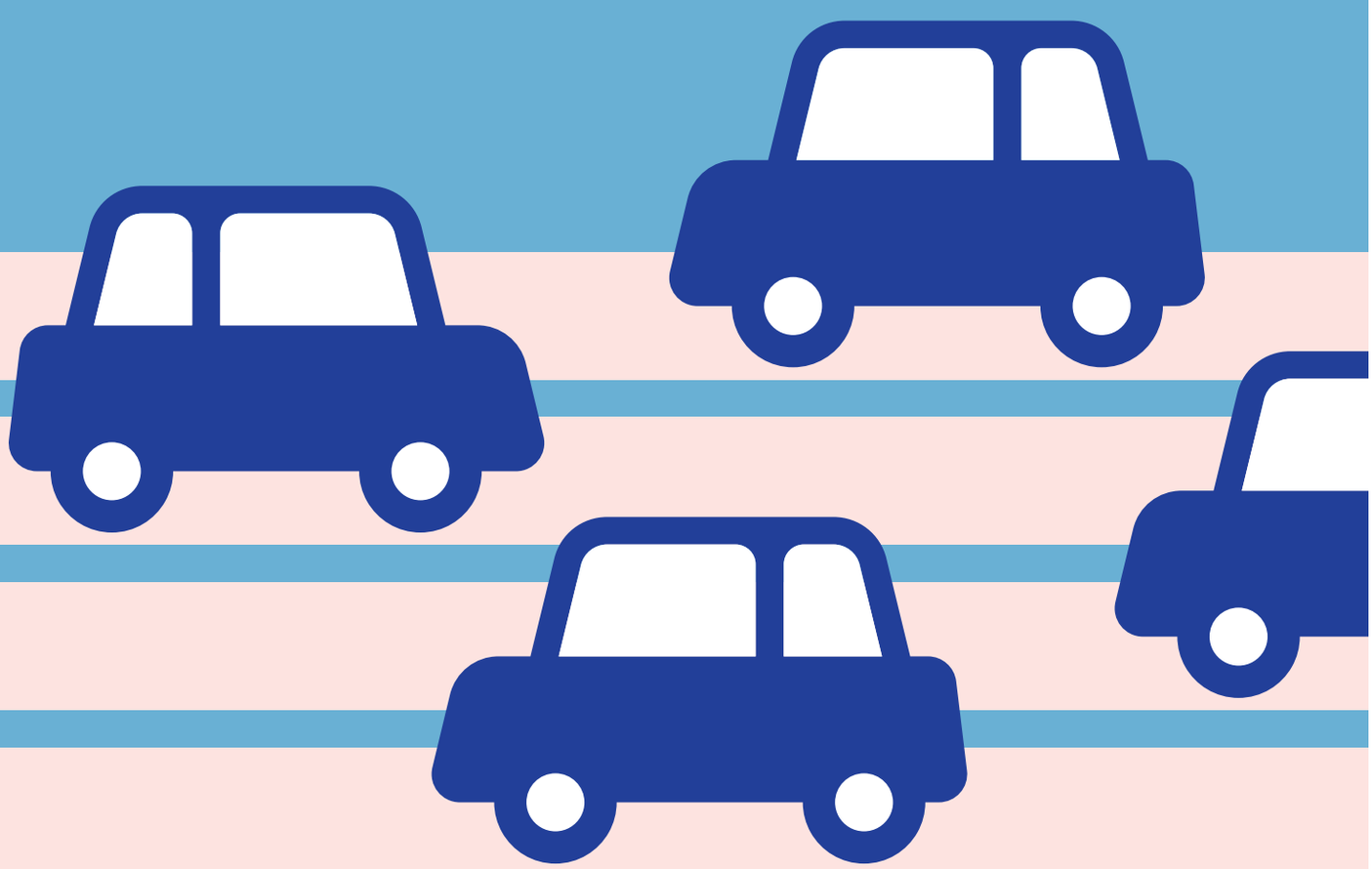
Przewoźnicy kolejowi przy różnych okazjach organizują akcje promocyjne, dzięki którym za naprawdę małe pieniądze można wybrać się na wycieczkę, nawet jadąc Pendolino na drugi koniec Polski.

W Dniu Dziecka (1 czerwca) PKP Intercity umożliwiło bezpłatny przejazd dzieci i młodzieży w drugiej klasie wszystkich swoich pociągów. Za bilety płacą tylko dorośli. W 2018 roku zorganizowaliśmy w ten sposób wycieczkę do Białegostoku, z przesiadką w Warszawie. Rok później zaplanowaliśmy Lublin. W tym roku akcja też się odbyła.

Warto sprawdzić z dziećmi, jak jeździ się nowoczesnym pociągiem. Największą atrakcją dla chłopaków była prędkość Pendolino, a dla Zosi – wagon restauracyjny i jego kuchnia.

M1-06.

Samochodem i z przesiadką



Samochód jawi się często najwygodniejszym sposobem podróży – umożliwia przemieszczenia w dowolnym czasie, w dowolnej relacji, do tego w pokojowych – rzec można wręcz przytulnych – domowych warunkach. Niestety, wygoda kosztuje. Nie tylko paliwo, także ubezpieczenie, przeglądy, opony itd. Oprócz tego są jeszcze koszty, których nie kojarzysz, a trzeba je ponosić.

Istnieje koszt zajętości miejsca na ulicy. Po jednym pasie, jeśli nic nie przeszkadza, w ciągu godziny przemieszcza się od 2 do 60 tysięcy ludzi. Wszystko zależy od tego, jak i czym się przemieszczają: może być to 17,5 tysiąca pieszych, 4,5 tysiąca rowerzystów, 2 tysiące kierowców w samochodach osobowych (jeśli jeżdżą z pasażerami, to udaje się dojść zwykle do jakichś 3 tysięcy), albo 18 tysięcy pasażerów autobusów, 30 – tramwajów, czy wreszcie prawie 60 – w metrze. Jak widać, wygodne drogi, przeznaczone przede wszystkim dla samochodów, w stosunku do innych rozwiązań transportowych, kosztują bardzo dużo. Tyle, że tego się nie czuje. Bo to z podatków.

To jednak nadal nie koniec. Jest jeszcze koszt miejsca do parkowania. Im auto mniejsze, tym łatwiej. Na dwóch standardowych miejscach (zwłaszcza bez wymalowanych linii) kiedyś dało się bez większego problemu „upchać" trzy – najpopularniejsze – Fiaty 126p. Gdy przesiedliśmy się z owych kaszloków do „prawdziwych samochodów" problem parkowania stał się zauważalny. W 2018 r. nastąpił kolejny krach – przez niepohamowaną chęć płacenia kierowców za większą ilość blachy (np. w SUV-ach), zarządcy dróg zostali zmuszeni, żeby poszerzyć stanowiska parkingowe o 20 centymetrów. W efekcie liczba miejsc znowu zmalała...

Można coś z tym zrobić? Owszem: żeby Ci się wygodniej jeździło autem, trzeba by było zredukować liczbę innych samochodów. Tymczasem, ona cały czas rośnie. Pozostają zatem sztuczki...

Mateusz: **Daj szansę algorytmom**

Sensowne jest włączanie nawigacji nawet na trasach, które dziennie pokonujemy – najlepsze mapy na bieżąco aktualizują dane o natężeniu ruchu, więc w razie wypadku nawigacja pokieruje inną trasą albo da znać, że coś jest nie tak. Zawsze lepiej sprawdzić na mapie, czy przypadkiem tunel w centrum Katowic nie jest zamknięty trzeci raz w tym tygodniu i zmienić trasę, niż odkryć to dopiero pakując się w godzinny korek.

OSZCZĘDZAJ CZAS W CENTRUM

Czasem za zmarnowany dzień odpowiada dosłownie kilka drobnych elementów podróży. Jeśli miałeś coś do załatwienia na mieście, zastanów się, czy wszystkie etapy trzeba było pokonać samochodem. Momentami warto porzucić auto i skorzystać z innych możliwości.

Braki powierzchni do parkowania w śródmieściu wymusiły wprowadzenie ulic jednokierunkowych. To z kolei spowodowało, że czasem wyskakując na kawę (ledwie dwie ulice dalej!), żeby dojechać, musisz zwiedzić pół miasta. Jeśli zorientujesz się o tym przed wejściem do samochodu – wygrałeś. Wbrew pozorom, czas odpalenia, a potem zatrzymania jest znaczący. Zwłaszcza, gdy – jak to zwykle w centrum – zaparkować nie ma gdzie. Idąc pieszo, nie stracisz na to czasu.

Podobnie można spróbować pokonać całe zakorkowane śródmieście. Ile razy widziałeś, jak przez jedno niewielkie skrzyżowanie stało kilka pobliskich ulic? Po prostu unikaj w takim terenie jazdy autem – wykorzystaj inne możliwości. Opisaliśmy ich trochę. Wybierz sam.

M1-06.

Sztuczka z porzucaniem auta daje najlepsze rezultaty, gdy poukładasz sobie kolejne konieczne do odwiedzenia punkty w pętlę. Czasem jednak tak się nie da – i wtedy zaczynasz żałować, że w czasie, kiedy Ty załatwiałeś interesy w mieście, auto nie przemieściło się na drugą stronę centrum. Także na to jednak jest sposób: wrócić można komunikacją miejską. Zwykle nie trzeba specjalnie czekać – to jest śródmieście, tu jeździ dużo linii.

OSZCZĘDZAJ CZAS NA PARKOWANIU

Coraz większą zmorą czasową jest parkowanie. Co z tego, że do niektórych dzielnic dojedzie się nawet wygodnie i bez korków, jeśli tamtejsi mieszkańcy zajęli wszelkie możliwe (i niemożliwe też) miejsca do postoju?

Pierwsze rozwiązanie, to w ogóle ominąć problem parkowania. Jeżeli cel znajduje się niedaleko, a pogoda jest odpowiednia, można spróbować podejść pieszo. Jeśli jest dalej, albo kapie coś z nieba – można przetestować komunikację miejską. W tych przypadkach parkowanie będzie całkiem z głowy.

Jeśli powyższe nie wchodzi w grę – zastanów się nad rowerem. Ten do zaparkowania potrzebuje mniej miejsca, tyle że trzeba mieć gdzie go przypiąć. Kłopotu nie ma, jeśli korzystasz z rowerów miejskich – je zostawia się po prostu na specjalnych stacjach (sprawdź wcześniej, gdzie jest najbliższa). Podobnie działają inne pojazdy miejskie.

Gdy samochód jest nieodzowny, zastanów się, czy nie będzie lepiej stanąć gdzieś nieco dalej. Ludzie są wygodni, lubią parkować „pod drzwiami", a w takich miejscach zwykle wszystko jest zajęte. Za to kawałek dalej, w tym samym czasie, mogą być parkingi, które pustoszeją. Pod zakładami, czy urzędami po południu może być luźno. Odwrotnie jest w godzinach urzędowania – warto za to sprawdzać parkingi pod galeriami, czy innymi „atrakcjami turystycznymi". Faktem jest, że przy tym rozwiązaniu kawałek trzeba będzie dojść. Zajmie Ci to nieco czasu. Nie będziesz za to robić kolejnych okrążeń przed lądowaniem, wytężając wzrok za kawałkiem wolnego miejsca. Sam sprawdź, gdzie się to opłaca!

Jest jeszcze inne rozwiązanie, które z kolei działa w dojazdach do pracy. Jeśli wszyscy przyjeżdżacie samochodami i brakuje Wam miejsca, spróbujcie przedyskutować, czy nie moglibyście się wzajemnie podwozić. To też jest sposób na lepsze warunki do parkowania – bo zawsze to kilka samochodów mniej.

PRZETESTUJ PRZESIADKI

Wymienione wcześniej rozwiązania dobrze sprawdzają się w dużych skupiskach ludzi – w śródmieściach, czy na osiedlach mieszkaniowych. W miejscach, gdzie może często kursować komunikacja zbiorowa, gdzie ma sens uruchamianie rowerów miejskich, gdzie wreszcie można wygodnie przemieszczać się pieszo. Co jednak zrobić, jeśli mieszka się w małej kolonii, wiosce, czy przysiółku – gdzie takich luksusów spodziewać się nie sposób?

W takiej sytuacji wykorzystanie transportu indywidualnego wydaje się nieodzowne. Warto jednak zauważyć, że nie trzeba używać go do całej podróży – na trasie można znaleźć dogodne punkty, w których jest możliwość przesiadki. Najlepsze pod tym względem są stacje kolejowe – czas jazdy pociągiem ze strefy podmiejskiej może być w stosunku do samochodu wręcz bezkonkurencyjny!

Parkingi dojazdowe oznaczane są P+R, a nazywane „Park & Ride", albo „Parkuj i Jedź". Niektórzy interpretują to jako „Parkuj i Jedz", bo faktycznie po wejściu do pociągu można rano zjeść śniadanie. Dobrze zorganizowany parking P+R przypomina rozwiązania znane spod supermarketów: najbliżej

wejścia na stację znajdują się miejsca dla niepełnosprawnych, z których dojście na peron jest bezbarierowe, obok – stanowiska dla rodzin z dziećmi (żeby nie musiały przechodzić przez jezdnię).

Również blisko wejścia lokalizuje się stojaki dla rowerów. Taki parking nazywa się B+R, czyli „Bike & Ride". Rowery zajmują mniej miejsca, więc taką lokalizacją można usatysfakcjonować większą liczbę klientów, niż gdyby przeznaczyć teren na postój kilku samochodów.

Oprócz powyższych, na podjeździe wyznaczona jest strefa szybkiej wymiany pasażerów, przeznaczona dla podwożących, która zwana jest K+R, czyli „Kiss & Ride". Po polsku najlepiej przetłumaczyć to jako „Buzi i Zmykaj". Chodzi o to, by podjechać, wypuścić pasażera i szybko zrobić miejsce dla kolejnych. Takie rozwiązanie sprawdzi się dobrze, gdy jedna osoba w drodze do pracy musi korzystać z samochodu, a druga – wystarczy, że podjedzie na dworzec.

Oczywiście, istnieją też spontaniczne parkingi społeczne, które żyją swoim życiem i dopiero trzeba je cywilizować. Są w różnym stanie – czasem są to stare place ładunkowe, które dziś nie są wykorzystywane, czasem – dawne przystanki PKS-u, z których dzisiaj nic już nie odjeżdża, a czasem po prostu rozjeżdżone pobocze. Co jednak najważniejsze, sprawa jest dostrzegana zarówno przez kolej, jak i samorządy – rokrocznie oddawane są nowe, coraz lepiej zorganizowane obiekty.

Podobnie wygląda kwestia miejsc do przypinania rowerów. Początkowo wystarcza jeden lub dwa słupy. Potem wykorzystywane są wszelkiego rodzaju ogrodzenia. Gdy rowery przypięte są już dwupoziomowo (bo część na płocie po prostu wisi), sprawa staje się poważna. Również pod tym kątem prowadzone są jednak działania modernizacyjne – zarządcy linii kolejowych i dworców zabudowują nowe stojaki rowerowe, także z zadaszeniem. Sprawdź sam, jakie masz możliwości.

Kazimierz: **Defilada – nadciąga totalny kataklizm!**

Zdarzają się takie dni, kiedy wszyscy świętują i myślą, że nikt nie pracuje. Miasto jest pozamykane, na ulicach trwa jakaś impreza, a człowiek nie ma jak dojechać na dyżur. Przy takich okazjach nie ma dla mnie znaczenia, czy to maraton, wyścig kolarski, wizyta papieża czy inna defilada. Jestem po prostu maksymalnie zirytowany i kombinuję, czy dzień wcześniej nie wracać do domu, czy po prostu przyjechać rano jakimś czołgiem, którego barierki nie zatrzymają.

Kiedyś się okazało, że jest prostsze rozwiązanie. Przez przypadek przyszło mi do głowy, żeby podjechać na stację i do Katowic przyjechać pociągiem. Kolej jeździ nad miastem, więc jej takie imprezy nie przeszkadzają. To było parę ładnych lat temu...

Spróbowałem raz z konieczności i jeżdżę do dzisiaj. Już z wyboru.

OPTYMALIZACJA PRZESIADANIA

Przesiadki to jest temat-rzeka. Można o nich opowiadać bardzo długo i rozważać kolejne możliwości, a i tak człowiek wszystkiego nie przewidzi i nie sprawdzi. Po prostu – jest tyle wariantów, że ogarnąć tego nie sposób. Bo nie chodzi tylko o przesiadki z samochodu do pociągu, lecz też o przejście z autobusu do autobusu, wybór punktu, w którym tramwaj zamieni się na rower miejski – i tak dalej, i tak dalej...

Z pomocą mogą przyjść Ci aplikacje, które potrafią powiązać różne sposoby podróży. Nie jest dla nich problemem ujęcie w środku przejazdu krótkiego przejścia pieszego, które pozwoli

zaoszczędzić kilkuminutowego kryterium ulicznego, wykonywanego przez autobus, podstawiający się z właściwej strony na dworzec.

Używanie tych aplikacji ma też inne plusy, o których można się przekonać, gdy coś się rozsypie. Na przykład gdy ciężarówka z budowy zerwie tramwajową sieć trakcyjną. Rzadko się zdarza, ale bywa. W takim momencie usłyszeć „wyznaczam nową trasę", to zdecydowanie duża ulga – i nie jest ważne, czy jechałeś samochodem i nie możesz przejechać zatoru, czy też byłeś pasażerem w tym tramwaju. Ważne, że jedziesz dalej i być może nawet specjalnie się nie spóźnisz.

Tak się zdarza, bo często transport w mieście daje wiele alternatyw. Nieuświadomionych. Niedostrzeżonych. Zwracamy na nie uwagę dopiero w momentach krytycznych. Przyzwyczajeni do rutynowych rozwiązań, nie spodziewamy się nawet, że mamy wybór. Właśnie dlatego warto czasem włączyć wyszukiwarkę połączeń. Nawet, gdy trasę znamy na pamięć.

Marcin z Metropolii: **Mobility as a Service**

Obecnie na terenie Metropolii można skorzystać z wielu aplikacji wspomagających mobilność. Podróż transportem zbiorowym da się zaplanować używając m.in. jakdojade.pl czy mobileMPK. Wkrótce światło dzienne ujrzy też własna aplikacja mobilna ZTM, która pozwoli na żywo śledzić opóźnienia.

Spośród opcji alternatywnych do transportu zbiorowego możemy korzystać m.in. z aplikacji do rowerów miejskich (NextBike), hulajnóg (blinkee.city, Bolt), skuterów (blinkee.city, HopCity) czy też do wypożyczania samochodów (Traficar, Panek CS) oraz zamawiania taksówek (Lider, Uber, Bolt, FreeNow). Oczywiście nie jest to wyczerpująca lista i zmienna w czasie, bowiem są to usługi w dużej mierze serwowane przez prywatnych operatorów.

Łatwo się w tym pogubić – prawda? Dlatego zaczynają się również pojawiać aplikacje umożliwiające lokalizację różnych pojazdów w jednym miejscu oraz planowanie podróży z wieloma różnymi środkami transportu. Wśród nich znajdują się m.in. Take&Drive, WheelMe czy VOOOM. Wszystkie te firmy, przy aktywnym wsparciu Urzędu Metropolitalnego, pracują nad koncepcją mobilności jako usługi (ang. MaaS – Mobility as a Service). Chodzi o to, żeby w przyszłości można było pojechać np. hulajnogą, pociągiem i taksówką w jednej podróży i zapłacić za to wszystko w jednym miejscu, niezależnie od tego z usług jakiej firmy będziesz korzystać.

M1-07.

Dojazdy a wybór miejsca zamieszkania, pracy czy nauki

Rozwiązanie problemów mobilnościowych nie zawsze leży w poszukiwaniu zmian w systemach transportowych. Czasem warto spojrzeć na to z innej strony: przecież problemy komunikacyjne zostały wywołane zagospodarowaniem przestrzeni. W krótkim horyzoncie czasowym nie mamy wyboru – występujące niedogodności eliminujemy na bieżąco przez przemieszczenia. Jeśli jednak coś ma trwać dłużej, warto to przemyśleć: może zamiast codziennie problem rozwiązywać, lepiej w ogóle nie dopuścić do jego powstania? A zatem zamiast dojazdów wybrać wygodniejsze miejsce do zamieszkania?

Wybory dotyczące miejsca zamieszkania, nauki, czy pracy bardzo często obarczone są przez nas zestawem narosłych przez lata ograniczeń, schematów i wyobrażeń. Warto zastanowić się, na ile mają one realne przełożenie na nasze warunki życia. Przeanalizujmy dwa przykłady „mieszkaniowe".

Zdarza się, że osoby mieszkające dotąd w bloku marzą o własnym domku. Zapytane o potrzeby, wskazują własny pokój dla każdej osoby. Z balkonem – bo to miejsce kojarzy się bardzo przyjemnie. Jeśli wystarczy funduszy, powstaje domek z ogródkiem, gankiem i tarasem. A na piętrze – z sypialniami i balkonami. Po pierwszym lecie okazuje się jednak, że z balkonów się nie korzysta – jest ogródek, jest taras, no ewentualnie na jednym balkonie suszy się pranie. Po kilku latach dostrzega się, że balkony są problemem, bo czasem przeciekają, a czasem powodują ucieczkę ciepła. No cóż – mówi się, że dopiero trzeci dom naprawdę odpowiada oczekiwaniom. Po prostu trzeba nabrać doświadczenia.

Mieszkając w starym budownictwie marzeniem jest jasne mieszkanie. Deweloper może spełnić te marzenia – budynek zbudowany w stylu szkło i metal zapewni z łatwością, że nawet cała ściana będzie oknem. Albo i dwie. Jest naprawdę jasno, tylko... wiesz, ile roboty jest z myciem? No fakt, nie o wszystkim zawczasu się pomyślało.

Życie jest jedno. Powinno być szczęśliwe. Zdecydowanie warto testować i próbować. Nabierać doświadczenia. Nie bój się zmieniać i wybieraj! Wygodnie dla siebie. Gdzie byłoby Ci tak naprawdę najwygodniej?

MIASTO, WIEŚ, CZY LATARNIA MORSKA?

Życie miejskie kojarzy się z ciągłym ruchem i pośpiechem. Z gwarem i betonem. Z bliskością sklepu, lekarza i urzędu. Z dużą liczbą nieznajomych znajomych, czasem wręcz z anonimowością. Z mieszkaniem, za które płacisz czynsz, lecz nie martwi Cię remont elewacji.

Myśląc o wsi wyobrażasz sobie spokój. Ciszę i zieleń. Konieczność dojazdu w każdej sprawie. Sąsiedzkie przyjaźnie i sąsiedzki monitoring – czasami wręcz nadzór. Dom, za który nie płacisz czynszu, ale zastanawiasz się, skąd wziąć pieniądze na remont dachu.

Jest jeszcze życie na posterunku. Nieważne, czy to koszary, czy leśniczówka. To po prostu służba. Zdecydowałeś, że będziesz mieszkać tam, gdzie los każe. Za to pracujesz na miejscu. Nie dojeżdżasz.

Jakie masz możliwości? Zastanów się, co Cię najbardziej pociąga?

ŚCISŁE CENTRUM MIASTA

W samym środku miasta zabudowa jest gęsta, a ulice wąskie. No chyba, że jakiś wizjoner wpadł na jakiś pomysł. Generalnie, historycznie ukształtowana tkanka miejska narzuca sporo ograniczeń, ale za to wszystko jest blisko. Są rozrywki, ale i Bardzo Poważne Urzędy. Bo one lubią być w ścisłym centrum.

M1-07.

Co warto wziąć pod uwagę decydując się na ścisłe centrum? Cóż, nie ma jak parkować aut. W ogóle miejsca jest mało, więc trzeba wybierać – czy zieleń dekoracyjna, lepszy plac zabaw, wybieg dla psów, trzepak, czy stojaki na rowery? Nie zawsze masz wpływ na decyzję – często ktoś zdecydował za Ciebie. Czasem... sto pięćdziesiąt lat temu. Jest tu też gwarno – w ścisłym centrum zawsze można liczyć na wielu ludzi. Nie zawsze w najlepszej formie – ale zawsze aktywnych. Na przykład, katowiczanie dobrze wiedzą, że Mariacka jest wariacka.

Transportowo, ścisłe centrum to zazwyczaj już obszar zamknięty dla ruchu pojazdów silnikowych. Miejsca mało, toteż trzeba było wyciągnąć ludzi z opakowań transportowych i zasugerować im chodzenie pieszo. Jak w dawnych czasach – wtedy, kiedy projektowano ten obszar. Ewentualnie, można korzystać z rowerów – te nie zaburzają uspokojenia ruchu, a w wersji cargo sprawdzają się nawet w realizacji dostaw. Nie ma tu wielkich sklepów, więc nie trzeba od razu przyjeżdżać ciężarówką z trzyosiową naczepą.

Jeśli obszar jest rozległy, zdarzają się nawet staromiejskie linie komunikacji zbiorowej – pomagające tym, którym ciężko chodzić pieszo. Kluczą i w sumie jeżdżą powoli, ale zabezpieczają potrzebującym możliwość dotarcia na miejsce. Szybki transport miejski też jest dostępny – ale na obrzeżach, lub w innym poziomie. W tej dzielnicy priorytet musi mieć ruch pieszy – bo wszędzie jest blisko, a odwiedzających wielu. Nie tylko mieszkańców.

Od autora: **Bytomskie 38 to była pierwsza linia staromiejska, jaką poznałem**

Przez lata pracy zawodowej widziałem wiele rozwiązań komunikacji zbiorowej. Od kilkunastu lat pojawiają się uruchamiane z pompą linie staromiejskie – które w założeniach zapewniają możliwość przemieszczania się seniorów i niepełnosprawnych po coraz większych obszarach ograniczonego ruchu pojazdów. Można je znaleźć na Zachodzie, można w Hiszpanii, można w Czechach – ale ja najbardziej cenię sobie tę pierwszą, którą zobaczyłem – choć nikt jej wtedy tak nie nazywał. Tramwaj 38 w Bytomiu.

Oczarowany stałem pod kościołem Świętej Trójcy – i widząc, co nadjeżdża, nie wierzyłem, że gdzieś jeszcze normalnie kursuje taki stary tramwaj. Nie mogłem też uwierzyć w parametry linii: nieco ponad kilometr trasy i ktoś tym jeździ? Ktoś w ogóle kasuje bilety? Przejechałem się i zrozumiałem. Ta linia jest w tym miejscu po prostu bardzo potrzebna.

Cieszy bardzo, że po trzydziestu latach ten tramwaj nadal niezmordowanie kursuje. Cieszy jeszcze bardziej, że obok ikony miasta, czyli prastarych wagonów typu N, w obsłudze zagościły nowsze pojazdy, do których nie trzeba wchodzić po drabinie. Zacnie – wszak to linia staromiejska. Pozostaje tylko trzymać kciuki, by kiedyś znowu wjechała na Rynek...

STREFA ŚRÓDMIEJSKA

Dookoła jest śródmieście. Większe i wypełnione siatką ulic (dostępnych już dla pojazdów), z promienistymi odnogami, rozchodzącymi się we wszystkich kierunkach. W końcu jest to środek miasta i wielu ludzi potrzebuje (albo zwyczajnie chce) tu przyjeżdżać. Pełen dostęp do handlu, kultury, służby zdrowia, szkolnictwa... W zabudowie dominują kamienice – stare i nowe, brzydkie i ładne, ale piętrowe. Od dołu usługi, wyżej mieszkania. Z widokiem na ulicę, albo na podwórko.

Jest gdzie chodzić, można też używać samochodów, choć parkować trudno. Ruch jest duży, więc hałas też. Nawet nad ranem, bo ulice trzeba kiedyś sprzątać. Dobrze, jeśli udało się wygospodarować jakieś miejsce na zieleń. Jej przeżycie to jednak nieustanna walka, bo brakuje miejsca na auta...

Optymalnie, śródmieście transportowo obsługuje się hurtem – czyli dobrze zorganizowaną komunikacją zbiorową. Potoki pasażerów są tak liczne, że tramwaje, czy autobusy mogą kursować naprawdę często i w wielu kierunkach. Żeby ta forma podróży była jeszcze bardziej atrakcyjna i zachęcała do rezygnacji z aut – świadomie stosuje się szeroki zakres priorytetów: wydzielone torowiska, pasy autobusowo-trolejbusowe czy udogodnienia w sygnalizacji świetlnej.

Wszystko dlatego, że miejsca jest mało i trzeba je wykorzystywać racjonalnie. Na głównych ulicach zabrania się parkowania, ale i tak czasem brakuje przestrzeni, na przykład dla pasa do skrętu w lewo. Żeby nie blokować ruchu, trzeba trzy razy skręcać w prawo – kręcenia więcej, ale ruch odbywa się płynniej. Na bocznych ulicach wprowadza się ruch jednokierunkowy – też trzeba pokluczyć, ale za to da się wyznaczyć więcej miejsc do parkowania. Tych zresztą i tak zawsze będzie mało – dlatego muszą być płatne: po prostu kto nie musi, niech nie przyjeżdża autem. Za to ten, kto naprawdę musi, zawsze powinien móc liczyć na znalezienie jakiegoś miejsca (oczywiście, żeby to działało, cena nie może być zbyt niska). Wtedy korzystasz, gdy potrzebujesz – na przykład, żeby podwieźć seniorkę do lekarza – bo cudem znalazłeś przychodnię, w której do kardiologa czeka się tylko jedenaście miesięcy...

STREFA POŚREDNIA

Kolejne są osiedla. Większe i mniejsze, złożone z dwudziestopiętrowych „apartamentowców", czteropiętrowych „wieżowców", czasem pojedynczych domów. Czasem istne perełki jak Nikiszowiec i Giszowiec, zdecydowanie częściej – rozwiązujące po prostu problemy mieszkaniowe, zwykłe blokowiska. Zaplanowana zabudowa tworząca dzielnicę – zaprojektowane miejsce do życia.

Przy dobrym projekcie, osiedle może być bardzo wygodne. Wypełnione zielenią, bo miejsca jest więcej niż w centrum. Również bardziej ciche, bo ruch tranzytowy można wyprowadzić na zewnętrzne arterie – pełniące funkcję obwodnicy i jednocześnie stanowiące granicę dzielnicy. Granicę, bo wszystko co ważne powinno mieścić się wewnątrz – żeby było w zasięgu piętnastominutowego, bezpiecznego dla dzieci i seniorów spaceru. Sklepy, usługi, żłobek, przedszkole, szkoła, przychodnia – to wszystko może być na osiedlu – bo jest tu odpowiednio wielu mieszkańców i jest uzasadnienie.

Ruch na osiedlu winien być uspokojony. Nie oznacza to oczywiście, że nie można przywieźć sobie samochodem mebli pod wejście do budynku. Po prostu chodzi o to, że wewnątrz strefy zamieszkania trzeba jeździć powoli, bo tu się zdarzyć mogą dzieci, które na przykład grają sobie w piłkę, czy badmintona. Z tego samego powodu samochody nie powinny przesłaniać widoczności – parkować trzeba w wyznaczonych miejscach, najlepiej nie przed budynkiem, tylko przy zewnętrznych arteriach (tam, gdzie użycie pojazdu faktycznie może być celowe). Wewnątrz osiedla do przemieszczeń spokojnie wystarczą buty, czy rower. Ewentualnie deskorolka, albo inne czary-mary wrotki.

Osiedla, ze względu na znaczącą liczbę mieszkańców, mogą być dogodnie obsługiwane komunikacją zbiorową. Umożliwiającą szybki dojazd do centrum i sąsiednich dzielnic. Jeśli mieszka tu kilkanaście tysięcy osób, zasadnym jest, by było wręcz celem trasy – końcowy odcinek linii warto poprowadzić wewnątrz – tak aby przybliżyć do domów i ułatwić wsiadanie. Jeśli osiedle jest mniejsze, obsługiwane będzie liniami przelotowymi. Te, jadąc tranzytem, powinny być szybkie – zatem ich miejscem jest obwodnica, która ma charakter arterii ruchu przyśpieszonego.

M1-07.

STREFA ZEWNĘTRZNA

Tym mianem określane są dalekie przedmieścia i wioski – tereny, na których budownictwo jest mniej lub bardziej rozrzedzone. Pojedyncze domki, czasem bliźniaki czy szeregówki – generalnie zabudowa niska, z ogródkami. Miejsce, w którym możesz mieć większy kontakt z przyrodą: przydomowy kawałek zieleni, który możesz wypełnić kwiatami, krzakami, czy drzewami owocowymi. Albo krasnalami. Wedle swego życzenia.

Gęstość zaludnienia jest tu na tyle niska, że trudne (czytaj: drogie) jest organizowanie usług publicznych. Tramwaj nie znajdzie tu uzasadnienia, co najwyżej krótki autobus (a i to kursujący dość rzadko i na jednej trasie). Sklepy i usługi – tylko w podstawowym zakresie. Jeśli do spożywczego będziesz zaglądać codziennie, a w metalowym będziesz zostawiać więcej pieniędzy – te punkty mają szanse. Na drogerię, kawiarnię, czy klub fitness w takim terenie nie licz – one się zwyczajnie nie utrzymają.

Twoja Rodzina także nie będzie miała dostępu do wszystkich wygód. Dzieci – być może skorzystają na miejscu z punktu szkolno-przedszkolnego, ale jak podrosną, zapewne będą musiały dojeżdżać gdzieś dalej. Podobnie będzie z opieką lekarską seniorów – najbliższa przychodnia może być oddalona o kilka kilometrów, przy czym specjalistów tam nie znajdziesz.

Zauważ, że wybierając takie miejsce do życia możesz skazać się na konieczność używania samochodu. Powoduje to duże problemy, choćby w sytuacji, gdy będziesz musiał odstawić go do warsztatu – zagadka: jak wtedy będziesz dojeżdżać do pracy? Drobna podpowiedź zatem: jeśli szukasz do zamieszkania domku z ogródkiem, ale nie chcesz pracować zdalnie na miejscu, czy być rolnikiem – nie lustruj takich terenów, lecz rozejrzyj się za odrębnym, małym miasteczkiem – z własną szkołą, przychodnią i stacją kolejową.

Sprawdź ruch. Jeśli perspektywa dojazdów samochodem Cię nadal nie przeraża, obejrzyj rzeczywiste warunki podróży na drodze, którą chcesz jeździć. W dniach i godzinach, w których będziesz zeń korzystać. Szukając domu na przedmieściach, często jedziesz go oglądać w niedzielę, lub generalnie w dzień wolny (bo wtedy masz czas). O tej porze ruch na drodze nie jest zbyt duży. Przed podjęciem ostatecznej decyzji sprawdź więc natężenie ruchu w godzinach, w których będziesz udawał się do pracy. Może się okazać, że razem z Tobą będzie usiłowało wydostać się na szosę do miasta kilkudziesięciu innych kierowców. Na szosę, po której toczy się już z dalszych przedmieść nieprzerwany sznur innych pojazdów. I tak codziennie... Sam wybrałeś. Oni zresztą też.

KOSZTY WYBRANEGO ROZWIĄZANIA

Wybór miejsca do zamieszkania jednoznacznie rzutuje na konieczność dodatkowego wyposażenia, które będzie Ci potrzebne do życia. Wyposażenia w środki transportu. Zanim podejmiesz ostateczną decyzję, sprawdź, ile Cię to będzie rocznie i miesięcznie kosztowało.

Mieszkając w mieście, możesz oprzeć się na chodzeniu na piechotę (buty i parasol), jeździe na rowerze (zakup i konserwacja), systemach wypożyczeń (abonament, opłaty), lub komunikacji miejskiej (bilet – im dłużej ważny, tym relatywnie tańszy). Samochód nie jest nieodzowny (odpadnie koszt zakupu, ubezpieczenia, przeglądów, opon, parkowania, napraw – no i paliwa) – może wystarczy od wielkiego dzwonu skorzystać z taksówki (opłata wg taryfy)?

Mieszkając pod czy poza miastem i decydując się na dojeżdżanie samochodem, od większości kosztów nie uciekniesz (zakup, ubezpieczenie, przeglądy, opony, naprawy i paliwo) – są jedynie szanse, że odpadną Ci koszty parkowania (chyba, że zechcesz wybudować garaż – bo to też kosztuje). Sprawdź, czy jedno auto Wam wystarczy (może trzeba będzie koszty podwoić?). No chyba,

że zdecydujecie się na dojazdy koleją – jest to niezłe rozwiązanie, szczególnie że są już dostępne bilety sieciowe (weekendowe wycieczki gratis!). A propos wycieczek – dolicz rowery. Też się pewnie przydadzą (zakup i konserwacja).

Niestety na co dzień nie zdajemy sobie sprawy, ile nas prywatnie kosztuje mobilność. Jeśli masz chwilę, możesz też sprawdzić w Internecie, ile kosztuje Twoją gminę. Zdziwisz się, jaki procent dochodów pochłania na przykład budowa i konserwacja dróg. Różnica jest taka, że Ty naprawdę masz wybór na co wydasz pieniądze. Wybierz zatem. Sam.

DOKĄD DO SZKOŁY?

Jedno z najmądrzejszych zdań o wyborze szkoły brzmi: wybierz taką szkołę, żeby Ci się chciało uczyć. Nie uczysz się dla nauki – uczysz się dla siebie! Ucz się zatem tego, co Cię interesuje – nie koncentruj się na wszystkim (przy tym poziomie wiedzy ludzkości, to już jest niewykonalne), tylko obierz kierunek.

W Internecie można znaleźć zestawienie istniejących szkół ponadpodstawowych. To Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych, prowadzony przez Ministerstwo Edukacji Narodowej. Są w nim szkoły techniczne, artystyczne, humanistyczne – wszystkie, do wyboru. Oprócz podstawowych danych, jest też ich lokalizacja na mapie. Można od razu ocenić, do których da się łatwiej dojechać. Z jednej strony sprawdź zatem dokładnie, jaki kierunek będzie Cię interesować, z drugiej – czym się tam codziennie będziesz transferować. Obie kwestie są ważne – to jest kontrakt nawet na pięć lat! Oczywiście, pamiętaj, że oferta na stronie szkoły to tylko „propozycja podania" – nie zapomnij o niezależnych recenzentach (forum absolwentów), czy rankingach (niektóre szkoły są w „Perspektywach", inne mają tylko „perspektywy").

Pamiętaj też, że czasem można popatrzeć na problem z odwrotnej strony. Jeśli dojazd z domu byłby bardzo utrudniony, można pomyśleć o internacie. Takie rozwiązania wykorzystuje się nie tylko na studiach – Techników Leśnych jest ledwie kilkanaście w kraju, więc internaty są koniecznością...

Staś: **Wybrałem Elektronika – zadecydował dojazd**

Szukałem szkoły, w której faktycznie będzie mi się chciało uczyć. Patrzyłem na mat-fiz w liceach, do których poszli moi znajomi i na elektronikę albo informatykę w jakimś technikum. Ostatecznie zadecydował dojazd. Mam okazję mieszkać dosyć blisko Elektronika. Co prawda to jest 30 minut tramwajem, ale to jest dobry czas na odrobienie matmy.

WYBÓR MIEJSCA PRACY

Pomimo, że często można odnieść wrażenie, że to praca wybiera nas, a nie my pracę, tak naprawdę to sami decydujemy, gdzie składamy życiorysy i listy motywacyjne. Oczywistym jest, że często wybór jest ograniczony, ale warto przyjrzeć się tym ograniczeniom – które są rzeczywiste, a które sami sobie podświadomie narzuciliśmy. Z drugiej strony warto uświadomić sobie ograniczenia, których często w początkowej euforii nie zauważamy. A one istnieją – i bardzo mocno wpływają na nasze samopoczucie.

Najkorzystniej z punktu widzenia dojazdów jest pracować na miejscu. Docenia się to zwłaszcza, gdy dzieci zaczynają korzystać z placówek resortu edukacji. W sytuacji awaryjnej wyjść z pracy na

kwadrans oznacza coś zupełnie innego niż zwolnić się na półtorej godziny. Takie sytuacje należą jednak do rzadkości i historycznie wynikały z woli pracodawcy – chodziło o to, by w razie potrzeby łatwo było ściągnąć pracownika na pomoc. Dlatego właśnie kiedyś na dworcach na piętrze były mieszkania dla kolejarzy, a w PRL-u rodzinne biznesy uruchamiało się w przybudówce do garażu. Dzisiaj jest trochę inaczej – pandemiczna rzeczywistość udowodniła, że w wielu przypadkach można pracować zdalnie. Czy to jest korzystne dla psychiki i jak wpływa na kondycję fizyczną – każdy powinien ocenić sam. Nie jest to w każdym razie rozwiązanie dla każdego.

Praca w strefie dojścia pieszego to kwadrans poświęcony na dojście i drugi na powrót. Strata czasu praktycznie niezauważalna, zatem sytuacja jest idealna. Zwłaszcza, jeśli po drodze kupi się pieczywo, po które i tak trzeba by było wyjść. Przeliczając to jednak na odległość – trzeba znaleźć zatrudnienie w promieniu zaledwie kilometra(!) od domu – niestety, może być trudno. Rozwiązaniem może być rower. Daje większe możliwości – zasięg powiedzmy rośnie tylko pięciokrotnie, ale koło o promieniu kilometra ma powierzchnię nieco ponad 3 km2, a o promieniu 5 km – już prawie 80 km2! Przyznasz, że jest spora różnica szans na znalezienie satysfakcjonującej pracy?

Za dojazdy akceptowalne uznaje się czas podróży nieprzekraczający pół godziny w jedną stronę. Jest to wartość zauważalna, ale jeszcze niemęcząca. W tym miejscu pojawia się problem wartości czasu i kwestia wykorzystania okresu spędzanego w podróży. Im mniej podróż Cię angażuje (lepiej być pasażerem niż kierowcą) oraz im bardziej wykorzystasz ten czas dla siebie (malując się, czytając prasę, sprawdzając klasówki, szukając w sieci prezentów pod choinkę...), tym mniej uważasz go za stracony. A brak strat czasu – to brak irytacji w drodze. Korzystne.

Właśnie. Dłuższe dojazdy uważa się za niedogodne. Czas podróży rzędu godziny w jedną stronę może być męczący. Oczywiście, można go wykorzystać, ale pojawia się problem efektywności. Im dłuższy czas w podróży jest do dyspozycji, tym bardziej wypełnia się go zapchajdziurami. Niby coś robisz, ale w sumie, to uczciwie mówiąc, wcale tego robić nie musiałeś. Oczywiście, są wyjątki. Jeśli na przykład pracujesz koncepcyjnie (jak programiści), przy dłuższym czasie dojazdu nawet może Ci być łatwiej – bo przy takiej pracy istnieje duży koszt czasowy „uruchomienia", czyli zanim zacznie się coś robić, trzeba się „wgryźć w temat" – przypomnieć sobie, gdzie się skończyło i co jest do zrobienia.

Jeśli jednak Twoje dojazdy są jeszcze dłuższe, to nie ma szans – będziesz zmęczony. Jakbyś nie chciał efektywnie tego czasu wykorzystać (czy na robienie na drutach, czy na sen), organizm tego nie zaakceptuje. Podpowie Ci, że powinieneś zmienić zajęcie. Pytanie tylko, czy go usłyszysz...

Od autora: **Dojeżdżałem dwie godziny w jedną stronę - wiem co to znaczy**

W życiu dwukrotnie dojeżdżałem tak daleko do pracy. Raz z obowiązku, raz z dzikiej radości. Raz niewygodnie, a raz komfortowo. Jest różnica, ale...

Pracując na Politechnice jeździliśmy (raz w tygodniu) na zajęcia do filii. Dwie godziny busem. Kierowca „co zdążyć chciał na czas" – po podróży czuliśmy się jak kartofle, ale byliśmy kwadrans wcześniej. Było to „bardzo przydatne" – zajęcia i tak zaczynały się o dziewiątej... Szybko zrozumiałem, dlaczego wszyscy jedyne co robią w busie – to śpią. Trudno było nawet upilnować myśli, żeby nie poobijały się od czaszki przy tym stylu jazdy. Patrzeć za okno też nie było warto – zwłaszcza przez przednią szybę podczas wyprzedzania...

Kilka lat później miałem wielką przyjemność jeździć (codziennie) do pracy pociągiem. Delikatny rozruch, hamowanie, gniazdko z prądem, czyli... po prostu wygodne miejsce do pracy. Codziennie wsiadałem o 5:23 i wysiadałem o 17:23. Wychodziło pół doby na służbie. Stanowisko menedżerskie, a więc nielimitowany czas pracy – niby wszystko w porządku. Potworne zmęczenie, ale wspaniałe doświadczenie życiowe i duma ze wspólnych osiągnięć – przewoźnika, który miał największy wzrost liczby pasażerów w kraju. Czy więc warto było?

Minęło kilka lat. Dostałem propozycję pracy za czterokrotność zarobków, ale znowu dwie godziny od domu. Zapytałem Rodzinę, co o tym sądzi. Córka, nie podnosząc wzroku znad książki, odpowiedziała:

— Tata... Jest co jeść, jest w co się ubrać, jest prąd i jest wifi. Wystarczy.

WSPARCIE STRATEGICZNE

Planując swoją przyszłość warto zwrócić uwagę, jak inni zaplanowali Twoje otoczenie. Dokumenty strategiczne w Polsce są niedoceniane. Szkoda – można by było uniknąć wielu problemów i rozczarowań...

Pierwsze warte polecenia są plany zagospodarowania przestrzennego. Pokazują, co gdzie planuje się zlokalizować. Czyli na przykład, że lasek prezentowany za oknem Twojego wymarzonego domku na reklamie dewelopera będzie lada chwila... kolejnym osiedlem mieszkaniowym. A łąka z drugiej strony, na której wyobrażasz sobie swoje dzieci latem – przewidziana jest jako korytarz pod drogę szybkiego ruchu.

Druga kategoria to plany transportowe, w pełnym brzmieniu – plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Określają, jak dana jednostka samorządowa będzie kształtować ofertę komunikacji publicznej na swoim terenie. Pamiętaj, że to nie deweloper decyduje, ile razy dziennie będą kursować pociągi do stolicy województwa.

Trzeci element to plany inwestycji transportowych. Niektóre budowle w plany zagospodarowania przestrzennego wrysowywane były od lat. Pamiętaj jednak – to może być tylko rezerwa terenu. Pas, który zabezpieczono na drogę, żeby w razie potrzeby był do dyspozycji. Przez pół wieku może leżeć odłogiem. Taka rola rezerwy. Jeśli chcesz wiedzieć, co faktycznie ma powstać i kiedy – analizuj plany inwestycyjne.

Wszystkie te dokumenty można znaleźć na stronach www poszczególnych jednostek – o innych elementach decyduje gmina, o innych – samorząd województwa. Nim wybierzesz swoje miejsce na ziemi – sprawdź kandydatów i przygotuj ranking według stopnia realizacji Twoich potrzeb. Wybierz świadomie i bądź naprawdę zadowolony.

M1-08.

Zrób coś dla siebie

Otaczająca rzeczywistość jest tak dobra, jak udało się komuś ją przemyśleć i przygotować. Ideał nie powstaje od razu – wszystkiego nie da się przewidzieć zawczasu. Z drugiej strony bywa i tak, że coś się uszkodzi, lecz pozostanie niezauważone. Sytuacje takie mają wspólny mianownik – można to zmienić. Poświęcić nieco czasu i chęci, by na przyszłość było wygodniej. Przede wszystkim Tobie samemu, ale inni też mogą na tym skorzystać.

Istnieją konkursy dobrych pomysłów. W mieście swoje projekty można zgłaszać w ramach budżetów obywatelskich – na przykład wyznaczenie kontrpasa rowerowego, czy estetyczne zagospodarowanie skwerku, które przy okazji utwardzi nawierzchnię latami wydeptanych skrótów. Można zapytać w spółdzielni mieszkaniowej o zagospodarowanie terenów wspólnych, czy pracodawcę – o dostosowanie wolnego pomieszczenia na rowerownię. Pieniądze nie muszą zatem być problemem.

Najważniejszy jest transfer myśli – podstawa to informacja, albo pomysł. Sygnał, że coś nie działa i można to naprawić, zanim usunięcie szkód będzie kosztowało majątek. Idea, jak można niewielkim kosztem ułatwić sobie i innym życie. Powiedzmy tu wprost: jeśli dotarłeś w książce do tego miejsca, to o mobilności wiesz już naprawdę sporo. Warto to wykorzystać.

IRYTUJĄCE DROBNE USTERKI...

Jakże często problemem są uciążliwe drobiazgi. Teoretycznie usunięcie tego nie jest bardzo kłopotliwe ani kosztowne. Często nawet masz wrażenie, że wiesz, komu trzeba by było to zgłosić. Tylko... nie masz czasu. W sumie nikt nie ma. I w ten sposób, dzień w dzień, wszyscy się irytują (a nierzadko również tracą przy tym czas), bo... no... nie mieli czasu.

Zatem stop. Zrób mały test – tak dla spokojnego sumienia. Gdy następnym razem napotkasz taki problem, spróbuj go zgłosić i rozwiązać. Jeśli się nie uda, będziesz miał święty spokój: przynajmniej próbowałeś. Jeśli się uda, będzie jeszcze lepiej: kłopot zniknie. Problemy lepiej rozwiązywać, niż się nimi denerwować – satysfakcja jest lepsza, niż irytacja.

Oczywiście, możesz spytać, dlaczego w ogóle Ty musisz się tym zajmować. Przecież to powinno samo działać! W idealnym, pozbawionym usterek i błędów świecie może i tak – ale w praktyce, wizja samonaprawiającego się miasta jest zwyczajnie... zbyt droga. Zastanów się, ile kosztowałoby podatników (tak, tak – Ciebie również!) wprowadzenie kontrolerów do spraw jakości trotuarów, którzy w ramach wyznaczonych rejonów codziennie audytowaliby podległe rejony chodników, centymetr po centymetrze. Nietrudno zrozumieć, że bez zaangażowania użytkowników się nie obejdzie. Bo nawet najlepsze aplikacje do rozwiązywania życiowych problemów mieszkańców nie zadziałają, jeśli nikt nie będzie wysyłał zgłoszeń.

... ORAZ NIEWIELKIE WNIOSKI RACJONALIZATORSKIE

Podobnie wygląda sytuacja, gdy można coś nie tyle naprawić, co drobnym kosztem poprawić. Na przykład skorygować krawężnik przy przebudowanym przejściu dla pieszych, żeby sąsiad spod szóstki łatwiej mógł wjechać nań swoim wózkiem inwalidzkim, a sąsiadka spod jedynki – spacerowym powozem Helenki.

Przy okazji, jeśli już poświęcisz czas i wybierzesz się podyskutować w spółdzielni – możesz zapytać, jakie są możliwości wybudowania brakujących pięciu metrów chodnika między wejściem do klatki, a dojściem od Konopnickiej – zawsze Cię to irytowało, że po deszczu trzeba chodzić na około. Spróbuj – może masz szansę to zmienić, a nawet o tym nie wiesz.

Pamiętaj także, że również działalności komercyjnej czasem trzeba coś podpowiedzieć. Piekarni może pomóc miejsce do przypięcia roweru przed wejściem. Wszak Ty właśnie przez ten brak

wybierasz konkurencję – chociaż jest zdecydowanie dalej. Jeśli rowerzystów w tym rejonie jest więcej – sprawa może być całkiem opłacalna. Poświęć chwilę czasu i zapytaj właściciela, co o tym myśli.

Ewa: **Moje mikro osiągnięcie**

Będąc na studiach moje codzienne dojazdy na uczelnię obejmowały autobus do centrum Gliwic, następnie pociąg do Katowic oraz tramwaj na Zawodzie. Dzielnica, w której wówczas mieszkałam, miała bardzo skąpą ofertę połączeń autobusowych – odjazdy były co pół godziny. Podczas jednej z grudniowych zmian rozkładu jazdy pociągów okazało się, że przesiadki z autobusu na kolej stały się niemożliwe – ja oraz wielu innych pasażerów chcących dotrzeć na zajęcia czy do pracy do Katowic, mieliśmy kompletnie rozsypane nasze poranne połączenie. Nowy rozkład kolejowy sprawiał, że musielibyśmy wyjeżdżać z naszej dzielnicy wcześniejszym autobusem (czyli pół godziny wcześniej – co w okolicach godziny 6 rano ma kolosalne znaczenie). Niezwłocznie skontaktowałam się mailowo z organizatorem przewozów autobusowych, prosząc o przyspieszenie porannego połączenia autobusowego o kilka minut, aby umożliwić nam przesiadkę. Ku mojej radości prośba została uwzględniona i dość prędko wdrożona w życie. Widmo wstawania pół godziny wcześniej bezpowrotnie odeszło, a ja miałam satysfakcję, że stosunkowo niewielkim wysiłkiem udało się zyskać takie udogodnienie.

Mateusz: **Zaproponowałem rozwiązanie**

Wracając z centrum Katowic do domu z reguły przejeżdżam autobusem przez katowicką Koszutkę. Przez kilka lat zastanawiałem się, czemu autobusy, po ruszeniu z przystanku Sokolska, zatrzymują się dopiero kilometr dalej, omijając gęsto zaludnione obszary. Ktoś może powiedzieć, że nawet osoba mieszkająca pośrodku tego dystansu ma do przejścia ledwie 500 m. Jednak tylko w teorii. Przebycie tego dystansu na nogach może tam zająć nawet kilkanaście minut, z czego 6 minut stracimy stojąc na nieprzyjaznym dla pieszych skrzyżowaniu Sokolskiej z Chorzowską.

Wiedząc, że kilkoro mieszkańców próbowało już bezskutecznie wywalczyć w tym miejscu przystanek, postanowiłem również napisać pismo do organizatora komunikacji, w którym przedstawiłem argumentację tego, że taka drobna zmiana będzie mogła zachęcić wiele osób do zmiany swoich nawyków transportowych. Z uwagi na zieleń wokół ulicy zaproponowałem rozwiązanie polegające na utworzeniu przystanku bez zatoki, na jezdni. Dzięki temu, bez zwężania chodnika oraz wycinania drzew, można stworzyć przystanek, który jest wygodny oraz szybki w obsłudze. Nie sądziłem, że moje propozycje zostaną szybko spełnione, dlatego byłem pozytywnie zaskoczony, gdy po miesiącu z okien autobusu ujrzałem drogowców malujących „żmijkę przystankową" na jezdni.

W SUMIE - NIE MA OGRANICZEŃ!

W dzielnicach mieszkaniowych najlepsze rozwiązania z zakresu mobilności powstają z inicjatywy oddolnej. Nie powinno to być dla nikogo zaskoczeniem – zarządcy generalnie konserwują stan istniejący, ponieważ wprowadzanie zmian związane jest z dużym wysiłkiem, wypracowywaniem rozwiązań – a i tak zawsze znajdą się niezadowoleni.

Jeśli zatem na przykład: masz dzieci, które bawią się przed domem – a Ty martwisz się o ich bezpieczeństwo, przyjrzyj się co można poprawić. Gdy masz już propozycje zmian, poszukaj sojuszników. Podyskutuj o tym z innymi rodzicami – choćby w piaskownicy. Zorientujesz się, że nie tylko Ty dostrzegasz problem.

Przedyskutowanie propozycji rozwiązań oczywiście będzie wymagało zaangażowania. Wypracowanie konsensusu – tym bardziej. Uspokojenie ruchu wiąże się z ograniczeniami, które trzeba powszechnie zaakceptować – bo inaczej to nie zadziała. Żeby te utrudnienia uznać za zasadne, trzeba identyfikować się z celami ich wprowadzenia. Tu mała podpowiedź: nie z górnolotnym przemówieniem wynajętego inżyniera ruchu na zebraniu delegatów w spółdzielni – lecz przede wszystkim z tym, co mówiła wczoraj mama Karolka przy huśtawkach.

Dlatego Twoja mobilność jest w Twoich rękach. Działaj, bo warto. Nawiążesz przy tym sporo ciekawych znajomości. Przydadzą się mocno wtedy, gdy dzieci zaczną chodzić do szkoły – przypomnij sobie choćby pieszy tramwaj. Poza tym – jeśli się uda, będzie spora satysfakcja, bo poprawisz świat!

Aneta: **Są realne narzędzia wpływu na rzeczywistość**

Składamy właśnie wniosek do Inicjatywy Lokalnej (taki inny budżet obywatelski) na zadanie O'Rety! Bajtle na drodze!

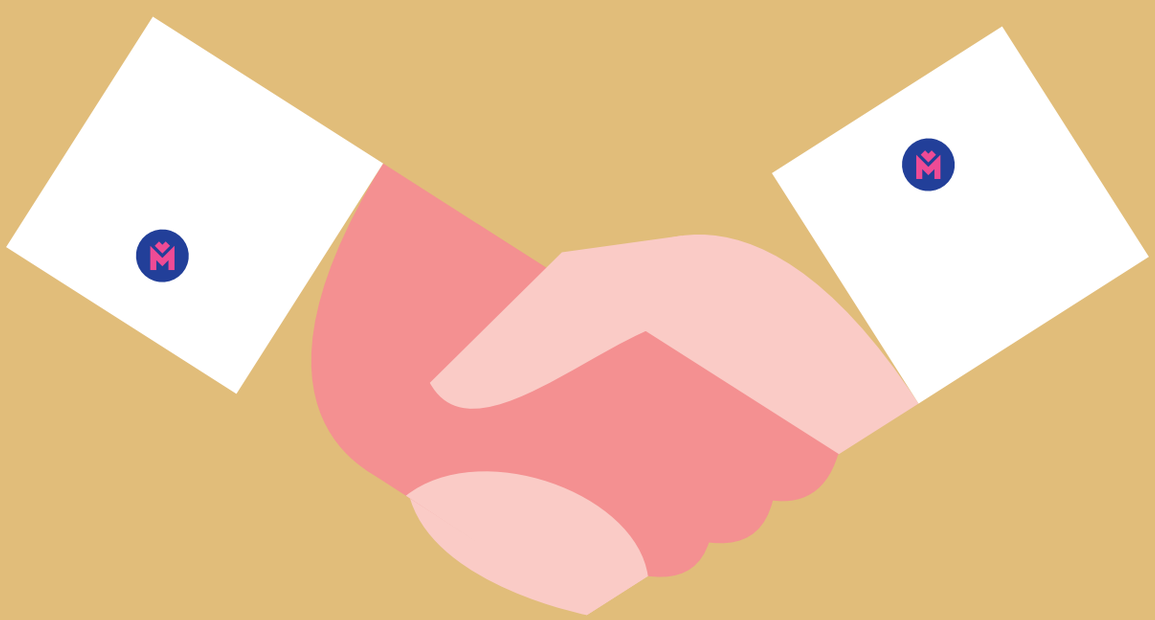
Zadanie polega na innym niż zwykle zwróceniu uwagi, szczególnie kierowcom, ale również rowerzystom, na konieczność zachowania wzmożonej ostrożności na wąskich ulicach mikołowskiej Rety. Ze względu na bliskość tzw. terenów rekreacyjnych, a także dużą gęstość zaludnienia oraz sporą liczbę mieszkających w okolicy dzieci, na pilotażowe miejsce wybrano ul. Konopnickiej. Chodzi nam o umieszczenie, za pomocą wysięgnika ściennego, specjalnie zaprojektowanego znaku „drogowego" Dej pozór! Bajtle na drodze! na filarze ogrodzenia wytypowanej posesji.

Miejsce – wybrane po konsultacjach z Urzędem Miasta – właściciel posesji udostępnił bezpłatnie. Przy okazji montażu znaku zakładamy również zorganizowanie mini-happeningu promującego postawę tzw. pozytywnego trójstyku na drodze (czyli pieszy, rowerzysta i kierowca w mieście).

Chodzi o przypomnienie, że warto dbać o siebie wzajemnie na drodze.
Dla dobra i spokoju wszystkich użytkowników dróg.

M1-09.

Razem można więcej



Apetyt rośnie w miarę jedzenia, więc ciągnie człowieka, by poprawiać świat dalej. Im dłużej zajmujesz się mobilnością, tym więcej zauważasz sytuacji, w których można byłoby coś zmienić na lepsze. W pewnym momencie okazuje się jednak, że na przeszkodzie staje gąszcz przepisów, z którymi trudno sobie poradzić. Doskwiera też słabe doświadczenie w kontaktach z urzędnikami, czy trudności z użyciem fachowego słownictwa.

W takiej sytuacji warto poszukać odpowiedniego stowarzyszenia aktywistów. Tam znajdziesz ludzi o podobnych poglądach i forum do wymiany doświadczeń. Tam możesz znaleźć wsparcie i fachową poradę. Wskazówki, od czego zacząć i jak spróbować rozwiązać problem. Obok w ramkach znajdziesz przykłady takich akcji, w których nie działały już pojedyncze osoby, ale całe stowarzyszenia.

Kasia: **Irytujące klepisko**

Najpierw rosła wielka topola. Kiedy została wycięta, miejsce po niej szybko zamieniło się w dziki parking – całkiem spory, mieszczący nawet cztery samochody, po deszczu wypełniony ogromną ilością wody, z ziemią ubitą na kamień.

Wydawało się, że wystarczy ogrodzić to miejsce, żeby przyroda – z jej niezwykłą zdolnością do regeneracji – znowu się tam zadomowiła. Kierowcy zostawiający auta pod swoimi oknami byli jednak innego zdania. Regularnie zrywali taśmę, wyciągali słupki i gniewnie pokrzykiwali zza firanek.

Może kwiaty zamiast ogrodzenia? Niestety niekiedy trudno je było zauważyć...

W tym momencie dalsza praca stanęła pod znakiem zapytania. Pojawiły się łzy, rozczarowanie i zniechęcenie. Jak to? Ludzie wolą klepisko zamiast trawnika?... Na szczęście w tej chwili zgryzoty nadeszło wsparcie – i organizacyjne, i merytoryczne, i duchowe (wyrazy wdzięczności dla Napraw Sobie Miasto!). Powstał też ulepszony plan naprawczy. Przede wszystkim przeprowadziliśmy rozmowy pojednawcze z nieprzychylnymi sąsiadami. Poza tym przywieźliśmy ziemię, a właściwie mnóstwo ziemi, zasadziliśmy parę krzewów, po kilkunastu dniach wzeszła trawa. W końcu się udało!

W kilkumiesięczną rekultywację klepiska zaangażowało się wiele osób: niektórzy tylko się przyglądali i doradzali, inni – chwytali za szpadel i sadzili krzewy, wysiewali trawę czy pielęgnowali kwiaty. Kiedy rozjeżdżona ziemia znowu się zazieleniła, akcję wsparła także administracja osiedla, która ustawiła słupki.

M1-080

Od autora: **Sygnalizacja pomagająca tramwajom**

Tramwaje 27, jadąc na Kazimierz, miały coraz większy problem z włączaniem się do ruchu na Klimontowie. Zwykła sygnalizacja wzbudzana była nie do zastosowania – bo tuż przed wjazdem był przystanek.

Dwóch studentów, należących wówczas do Sekcji Naukowej Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, przedyskutowało sprawę z pracownikami zajezdni w Będzinie i stanęło na pomiarach. Przemyśleli sprawę, zaprojektowali sygnalizację i opracowali program, który rozwiązywał problem. Projekt trafił do miasta.

Minęło dwadzieścia lat. Na Klimontowie nadal tramwaje włączają się do ruchu korzystając z sygnalizacji, którą opracowało kiedyś dwóch młodych chłopaków. Możesz sobie obejrzeć – to działa!

Aneta – O' Rety Team: **Czasem zupełnie nie potrzeba pieniędzy – wystarczy skojarzyć ludzi**

To nasza akcja, która rozpoczęła się w lipcu 2018 i trwa non stop. Na naszym profilu na FB, umieściliśmy poniższy post i ruszyło...

Tak to leciało:

„O'Rety! To jest Bogdan. Bogdan ma fajny i sprawny rower, na którym już nie jeździ. Bogdan wpadł na pomysł przekazania swojego roweru komuś, kto będzie z niego korzystał. Bogdan zwrócił się do nas o podanie roweru dalej. Z przyjemnością to czynimy. Rower trafi do zaprzyjaźnionego Domu Dziecka! Tym samym uruchamiany akcję „O'Rety! Bądź jak Bogdan! Podaj rower dalej!" Jeśli nie wiesz co zrobić ze sprawnym sprzętem – daj znać. Rozeznamy potrzeby i połączymy Cię z nowym, szczęśliwym rowerzystą. Czyli co? Bądź jak Bogdan!"

Do końca 2018 roku przekazaliśmy siedem rowerów i sześć kasków, podarowanych przez naszych sympatyków, w kolejnym roku podaliśmy dalej osiemnaście rowerów, dziesięć kasków, trzy foteliki rowerowe, trzy koszulki rowerowe, a nawet trzy komplety ochraniaczy, dwie pary rolek, jedną hulajnogę, deskorolkę, czy stopkę i zapięcie do roweru. W tym roku jeszcze nie policzyliśmy, ale akcja ma się dobrze. Ludzie bardzo ją lubią! Nam też daje sporo satysfakcji. A wszystko przez Bogdana ;-)

JEŚLI CHCESZ RAZEM Z NAMI NAPRAWIAĆ ŚWIAT, CZEKAMY NA CIEBIE!

Metropolia w swoich działaniach na bieżąco współpracuje ze społecznikami. Ten podręcznik również powstał w ten sposób – bieżące recenzowanie tekstu, a także triki i sztuczki zamieszczone w ramkach są właśnie Ich dziełem. Jeśli chciałbyś ich poznać – obok znajdziesz przykładowe opisy grup i organizacji.

Marcin: **GOPgear**

Od 2016 roku grupa pasjonatów w specyficzny sposób testuje trasy komunikacji miejskiej. Umawiają się rankiem lub pod koniec dnia roboczego w jednym z punktów Metropolii i zmierzają do wspólnie ustalonego celu. Każdy innym środkiem transportu: autobusem, pociągiem, tramwajem, rowerem lub samochodem. Liczy się głównie czas – liczony brutto (od punktu A do B), ale także netto – nie licząc oczekiwania na pierwszy środek transportu (bo zawsze można wyjść później). Najistotniejsze jest to, że takie „wyścigi" nie odbywają się od przystanku do przystanku, tylko na start i metę wybierane są konkretne cele podróży: na przykład mieszkania, miejsca pracy, uczelnie czy urzędy. Po każdym wyścigu zamieszczana jest szczegółowa recenzja każdej z tras, pod kątem sprawności, komfortu, wygody, a także przygód napotkanych po drodze.

*Metoda powstała jako projekt GOPgear w ramach Fundacji Napraw Sobie Miasto, została opisana i udostępniona na otwartej licencji (***https://github.com/napraw-sobie-miasto/-cig***). Jako że projekt jest sztafetą wielopokoleniową, często zmienia lidera. Szukając pomocy czy inspiracji, najlepiej pisać więc na fanpage GOPgear (***https://www.facebook.com/gopgear.wyscigi/***). Trzeba podkreślić, że inicjatorom akcji przyświecała jedna nadrzędna idea: połączyć zabawę i atrakcyjną formę przekazu z pożytecznymi wnioskami.*

Ewa: **Gliwicka Rada Rowerowa**

Gliwicka Rada Rowerowa funkcjonuje w mieście od 2012 roku. Jesteśmy głównymi sprawcami hałasu o interesy rowerzystów w mieście. Zrzeszenie się pozwoliło nam uzyskać pewną siłę przebicia w kontakcie z urzędnikami. Lata starań doprowadziły do tego, że obecnie uczestniczymy w procesach konsultacyjnych projektów infrastruktury rowerowej w mieście. Jako zespół składamy również wnioski o nowe działania, opiniujemy plany i audytujemy realizacje miejskie. Bez naszego zaangażowania nie powstałby pierwszy gliwicki kontrapas, a po płycie rynku nadal nie wolno by było jeździć na rowerze.

Zapewne działanie w pojedynkę byłoby znacznie trudniejsze, a tak, jako grupa, reprezentujemy miejskich rowerzystów.

OCZYWIŚCIE, MAMY TEŻ COŚ DO POCZYTANIA!

Jeżeli ta broszura spodobała Ci się i chciałbyś wiedzieć więcej – damy Ci taką możliwość. Ta książeczka będzie miała bowiem swoją kontynuację dla zaawansowanych – z której będziesz mógł dowiedzieć się więcej o poprawianiu mobilności. Będzie w niej o tym, jak nauczyć się obserwować i rozumieć ruch. Jak tanim kosztem, poświęcając czas kilku osób, wykonać pomiary, które pozwolą na zdiagnozowanie sytuacji i obiektywną ocenę jakości ruchu. Pamiętaj: „Teraz Twój ruch – jak polepszyć mobilność dzielnicy".

M1-080

To jednak nie wszystko. Metropolia podjęła również prace nad przygotowaniem wsparcia merytorycznego dla swoich gmin członkowskich. Opracowane zostały standardy infrastruktury rowerowej i pieszej. Zapraszamy do ich lektury – i do aktywnego konsultowania zarówno opracowań standaryzujących, jak i samych projektów infrastrukturalnych, prowadzonych w gminach Metropolii.

Znajdziesz je tutaj

A my pozostajemy z Tobą w kontakcie!
Jeśli zainteresował Cię temat mobilności, masz sugestie dotyczące książeczki, masz pomysły chcesz o coś zapytać – napisz do nas. Podziel się swoimi doświadczeniami i stwórz z nami kolejną wersje Narzędziownika.
mobilnosc@metropoliagzm.pl

Autor opracowania:
Dr inż. Bogusław Molecki
Od dzieciństwa zakochany w sterowaniu ruchem. Wychowany w kryzysie i nauczony, że to co uszkodzone trzeba naprawić, a nie wyrzucić i kupić nowe. Z wykształcenia technik elektronik, inżynier informatyk i doktor inżynierii ruchu. Z przekonania wykładowca zagadnień transportu i mobilności na Politechnice Wrocławskiej. Z praktyki dyrektor handlowy i naczelnik przewozów Kolei Dolnośląskich. Po prostu inżynier.

Współtwórcy i recenzenci:
Marcin Domański – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
Aneta Esnekier – O'Rety Team
Magdalena Foltyniak – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
Tomasz Herud – Gliwicka Rada Rowerowa
Agnieszka Karnas – Koduj dla Polski
Błażej Kustra – Napraw Sobie Miasto
Ewa Lutogniewska – Gliwicka Rada Rowerowa
Piotr Latusek – Bez Koła Nie Jadę
Mateusz Markiewicz – grupa Transport zbiorowy Metropolia i okolice
Bartosz Mazur – UX Mobility
Andrzej Parecki – Gliwicka Rada Rowerowa
Mateusz Piętoń
Mateusz Orliński – Rewolucja Mobilnościowa

Redakcja:
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

Metropolia GZM

Wydawca:
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ul. Barbary 21A,
40-053 Katowice