



Wiadomość specjalnie dla wrażliwców: w lutym co roku na Alasce odbywa się na dystansach 50, 130 i 1300 mil w śniegu, przy silnym mrozie i wietrze ekstremalny maraton *Iditasport*. Warunkiem uczestnictwa jest wykorzystywanie wyłącznie siły własnych mięśni – nie wolno używać psich zaprzęgów a tym bardziej samochodów czy sań motorowych. Startują więc piechurzy, narciarze i... rowerzyści. Ci ostatni w historii maratonu *Iditasport* tylko raz ustąpili miejsca na podium narciarzowi.

Zresztą nie trzeba jechać aż na Alaskę, żeby przekonać się, że rower zimą sprawdza się nadspodziewanie dobrze. W Warszawie kurierzy rowerowi pracują okrągły rok, a na polskiej wsi rowerzyści pedałują bez względu na pogodę. Jedną z gazet opisywała pracę naukowców w Białowiejskim Parku Narodowym – z rowerów przestawali korzystać, kiedy temperatura spadała poniżej

–25 stopni i łańcuch kurczył się tak, że nie dało się obrócić pedałów.

Takie mrozy nie trwają jednak w Polsce długo. Znacznie bardziej dokuczliwa jest na przykład niemożność bezpiecznego i wygodnego parkowania rowerów. Dlatego proponujemy przegląd stojaków rowerowych. Okazuje się, że niektóre spotykane w Polsce rozwiązania są całkiem dobrej jakości. Pod warunkiem, że projektant nie chce „prze-dobrzyć” – im prostsze rozwiązanie, tym zazwyczaj sprawdza się lepiej.

Najprostsze rozwiązania od dawna są stosowane z powodzeniem w światowej stolicy rowerów – Amsterdamie. Prezentujemy fotoreportaż z tego miasta, życząc wszystkim dobrego rowerowego w nowym, 2003 roku. Może kiedyś polskie miasta zaczną przypominać w szczególności to, co dziś jest codziennością w Holandii, Danii czy Niemczech?

Marcin Hyła

## Zima na rowerze



Fot.: [www.warszawa.rowery.org.pl](http://www.warszawa.rowery.org.pl)

Da się! Naprawdę! Z roku na rok pojawia się coraz więcej osób, które postanawiają nie przerywać sezonu i mimo śniegu i mrozu jeżdżą na rowerze do pracy, do szkoły i na wycieczki. Pod tym względem pomalutką Polska staje się podobna do Szwecji czy Finlandii, gdzie nie tylko nikogo nie dziwi widok ośnieżonego rowerzysty, ale wręcz produkuje się specjalne rowerowe opony zimowe.

Jazda rowerem po mieście nie różni się wiele od jazdy w każdej innej porze roku – oczywiście, pomijając konieczność ciepłego ubrania. Sytuacje ekstremalne, w rodzaju zasp śnieżnych czy lodowej skorupy na jezdniach należą w sumie do rzadkości i nie trwają dłużej, niż kilka dni w roku. Wiele osób uważa wręcz, że po jesiennych deszczach i błocie zima jest wręcz bardzo przyjemnym dla rowerzystów okresem. Kiedy spadnie śnieg, nawierzchnia dróg robi się biała, dzięki czemu w dzień i w nocy rowerzysta jest znacznie lepiej widoczny na jezdni. Nieuprzątnięty, ubity śnieg wyrównuje dziury w nawierzchni i ułatwia na przykład wjazd na krawężniki.

W zimie rower niszczy się znacznie szybciej, niż w jakimkolwiek innym okresie. Dotyczy to mniej samej ramy, a bardziej osprzętu. Dlatego jeśli ktoś używa lepszych przerutek zewnętrznych, powinien je zdemontować i na okres zimy założyć najtańsze, a nawet używane. Z wielu powodów w zimie nie należy jeździć szybko i agresywnie. Bezkonkurencyjne okazują się najbardziej odporne na korozję przerutki wewnętrzne. To samo dotyczy hamulców – w szczękach najbardziej rozpowszechnionych hamulców zewnętrznych, takich jak V-brakes czy starsze „canti” gromadzi się śnieg, co czasem całkowicie uniemożliwia hamowanie.

(Dokończenie na str. 3)

## Audyty rowerowe

Od 22 października 2002 w Krakowie obowiązują nowe procedury zewnętrzne Wydziału Architektury, Geodezji i Budownictwa w sprawach mogących mieć wpływ na pogorszenie lub poprawę warunków podróżowania rowerem. W szczególności dotyczy to inwestycji mogących mieć wpływ na możliwość budowy ujętych w Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego (POZP) miasta Krakowa dróg rowerowych. Obejmuje to decyzje administracyjne o Warunkach Zabudowy i Zagospodarowania Terenu (WZiZT) dla inwestycji na niektórych obszarach, ale także ustawianie tablic reklamowych, remonty dróg kołowych, urządzeń wodnych itp.

Podobne procedury audytu funkcjonują w wielu krajach (np. Wielka Brytania i jej Krajowa Polityka Rowerowa), ale zazwyczaj są ograniczone do inwestycji i remontów układu drogowego. Krakowskie rozwiązanie jest nowatorskie w skali Polski i prawdopodobnie wszystkich krajów Europy środkowej i wschodniej. W założeniu

powinno znakomicie usprawnić realizację zapisów polityki transportowej miasta oraz Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego bez żadnych nakładów inwestycyjnych.

### Na czym polega problem?

W Polsce (i w Krakowie) planowanie przestrzenne jest w stanie bardzo złym. (Dokończenie na str. 2)



W numerze m.in.:

- Amsterdam: stolica rowerów
- Przegląd stojaków rowerowych
- VelInfo: rowerowi eksperci UE

# Audyty rowerowy

(Dokończenie ze str. 1)

Większość obszarów miasta w ogóle nie ma Planów Miejscowych, a istniejące plany nie są wystarczające z punktu skutecznej polityki rowerowej czy szerzej – transportowej. Analiza dotychczasowej realizacji obowiązującej polityki transportowej miasta i zapisów Planu Ogólnego dotyczących systemu dróg rowerowych pokazuje jednoznacznie, że była ona paraliżowana wydanymi decyzjami o Warunkach Zabudowy i Zagospodarowania Terenu dla inwestycji, znajdujących się w miejscach obejmujących przewidziane w Planie Ogólnym trasy rowerowe.

Niemal wszystkie zrealizowane duże inwestycje – zwłaszcza hipermarkety czy stacje benzynowe, znajdujące się bezpośrednio w pobliżu pasa drogowego i połączone z nim wjazdami oraz zlokalizowane w innych miejscach planowanego przebiegu tras rowerowych – w sposób zasadniczy ograniczają możliwość budowy w ich pobliżu przewidzianych w POZP dróg rowerowych lub niewyobrażalnie podniosły koszty budowy takich tras. Z kolei hipermarket Tesco sfinansował odcięcie drogi rowerowej wzdłuż ulicy Kobierzyńskiej, ale wady projektu i fatalne podłączenie jej do sieci drogowej dyskwalifikują to „ułatwienie” mimo dobrych intencji i wysiłku finansowego. Oczywiście, wszystkie wydawane decyzje administracyjne były zgodne z niedoskonałym polskim prawem a inwestorzy (i zapewne także urzędnicy!) zapewne nie mieli pojęcia, że utrudniają realizację takiej, czy innej obowiązującej polityki miasta.

## Rozwiązanie:

Dlatego powstał pomysł, aby już na etapie wydawania decyzji o ogólnych warunkach inwestycji i remontów, nie tylko drogowych i transportowych, ale również pozostałych, prowadzonych na terenach przylegających do pasa drogowego i wszędzie tam, gdzie w Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego znajduje się trasa rowerowa, wydawana była w oparciu o jasne kryteria i zasady wiążąca opinia dotycząca rozwiązań dla ruchu rowerowego.

Celem audytu nie jest obciążenie finansowe inwestora, ale wskazanie sposobów, w jaki inwestor może stać się „przy okazji” użyteczny społecznie, a ponoszone przez niego wydatki mogą być bardziej efektywne. Na przykład przepuszczając ruch rowerowy przez ogólnodostępny parking, budując taki a nie inny

próg spawalniający czy stosując pochylnię zamiast schodów, inwestor może w znokomity sposób ułatwić ruch rowerowy, zyskując przy tym dodatkowych klientów czy na przykład specyficznych odbiorców reklam umieszczanych na swoim terenie nie ponosząc przy tym żadnych dodatkowych kosztów.

Budowa stacji benzynowej w oczywisty sposób wiąże się z przebudową lokalnego układu drogowego i uwzględnienie interesów wszystkich uczestników ruchu, w tym rowerzystów, jest w takiej sytuacji przede wszystkim kwestią poprawnego projektu, a nie dodatkowych kosztów. Przyciągnięcie takich użytkowników może mieć też niewielkie, ale wymierne uzasadnienie finansowe – sprzedaż akcesoriów rowerowych na stacji benzynowej (łatki, dętki, opony itp.) jest normalną praktyką w wielu krajach. Z kolei ułatwienia dojazdu rowerem w rejonie multiplexu kinowego czy centrum handlowego otwierają te instytucje na nową, ale rosnącą niszę klientów.

## Punkty wyjścia Audytu Rowerowego:

- Obowiązujące przepisy techniczne dotyczące budowy dróg rowerowych (rozporządzenie MTiGM z 1999 roku) doprecyzowane zapisami „Standardów projektowych...”.
- Standardy projektowe i wykonawcze dla dróg rowerowych jako podstawa zarządzania jakością (TQM) systemu rowerowego miasta (dostępne na [www.rowery.org.pl/standardy.html](http://www.rowery.org.pl/standardy.html))
- Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego, przewidujący w Krakowie powstanie 355 kilometrów tras rowerowych (do wglądu w siedzibie Wydziału Architektury, Geodezji i Budownictwa Urzędu Miasta Krakowa przy Rynku Podgórskim 2), a w szczególności oparty o ten plan
- strategiczny układ podstawowych głównych i zbiorczych tras rowerowych, o łącznej długości ok. 120 km, które docelowo powinny obsługiwać ok. 70 proc. ruchu rowerowego w Krakowie
- najlepsza praktyka, stosowana w innych miastach i krajach
- zdrowy rozsądek i dążenie do rozwiązań efektywnych: tanich, prostych i skutecznych, które mogą być wzorcem dla innych miast oraz mogą stanowić wartość dodaną inwestycji i stanowić o budowaniu korzystnego wizerunku inwestora jako innowacyjnego i otwartego na współpracę z lokalną społecznością

Decyzję o wprowadzeniu procedury Audytu Rowerowego w Krakowie podjął dyrektor Magistratu Urzędu Miasta Krakowa (polecenie służbowe nr 64/29/2002 z dnia 22.10.2002). Wykonawcą audytu jest Polski Klub Ekologiczny – Zarząd Główny (organizacja społeczna, przy której jest afiliowany projekt Miasta dla rowerów) z siedzibą przy ulicy Sławkowskiej 26A, tel. 0xx12 4232047, 4232098 lub e-mail: [rowery@rowery.org.pl](mailto:rowery@rowery.org.pl). Audyt rowerowy jest wykonywany nieodpłatnie.

W założeniu audyt ma ułatwiać i poprawiać efektywność pracy Urzędu Miasta Krakowa i przynosić małoskalowe, ale wymierne korzyści dla mieszkańców Krakowa, a nie być kolejną biurokratyczną przeszkodą dla inwestora. Ze względu na bezprecedensowy i nowatorski charakter, procedura audytu powinna i będzie oczywiście sama podlegać ocenie wszystkich zainteresowanych, w tym władz politycznych miasta Krakowa, mediów, środowisk biznesowych itp. – a także samych rowerzystów.

Dlatego wszystkie sprawy podlegające procedurze audytu będą publicznie dostępne na stronie internetowej [www.krakow.rowery.org.pl](http://www.krakow.rowery.org.pl) wraz z wyjaśnieniami. Trudniejsze problemy będą publicznie dyskutowane w Internecie w grupie newsowej [pl.rec.rowery](http://pl.rec.rowery) jako otwartym forum czynnych rowerzystów, przy czym ostateczna decyzja będzie należała do Polskiego Klubu Ekologicznego i osoby odpowiedzialnej za audyt.

Audyty rowerowy ze względu na ilość wydawanych decyzji WZiZT może okazać się bardzo pracochłonny, co postrzegamy jako podstawowe zagrożenie dla jego powodzenia. Jeśli okaże się, że jego wyniki przynoszą wymierne, akceptowalne korzyści dla społeczeństwa Krakowa, a środowisko inwestorów zaakceptuje taką formę współpracy, konieczne może się okazać prowadzenie audytu na zasadach odpłatności – na przykład przez zakontraktowanie usług organizacji społecznej przez gminę Kraków (nie dopuszczamy możliwości finansowania audytu przez inwestorów ze względu na oczywisty możliwy konflikt interesów), bądź przez przeszkolonych pracowników Urzędu Miasta. Jest to kwestia otwarta, która powinna zostać przedyskutowana w miarę rozwoju sytuacji i powstawania materiału do oceny tej procedury.

Info: [www.krakow.rowery.org.pl](http://www.krakow.rowery.org.pl)

# Zima na rowerze

(Dokończenie ze str. 1)

Zwykła „kontra” jest natomiast niezadowna i godna polecenia. Najważniejszą rzeczą w zimowym rowerowaniu są ciepłe rękawiczki. Bez nich praktycznie trudno sobie wyobrazić jazdę rowerem na mrozie. Przy szybszej jeździe nagie dłonie grabieją i bolą – zapewne w ciągu kilku minut można je sobie odmrozić. Druga ważna rzecz to ciepły szalik, a trzecia – czapka, najlepiej z daszkiem, który skutecznie potrafi ochronić twarz, a zwłaszcza oczy rowerzysty przed zamiecią. Pozostałe elementy stroju w zasadzie są zdroworosądkowe – przy czym rzecz jasna ubranie nie powinno krępować ruchów.

Jazda w zimie różni się tym od jazdy w inne pory roku, że nawierzchnia staje się nieprzewidywalna. Przy ujemnej temperaturze jadąc szybko po suchym, zmro-



Zimowe opony Nokian z kolcami

żonym asfalcie nagle możemy wpaść na fragment pokryty lodem. Dlatego generalnie w zimie należy unikać szybkiej jazdy i gwałtownych manewrów. Jest to szczególnie istotne, kiedy nawierzchnia jest pokryta cienką warstwą śniegu i nie widać, co się pod nią kryje. Szczególnie zdradliwe są w zimie oblodzone koleiny. Tory tramwajowe to połączenie kolein z oblodzonym metalem – trzeba na nie uważać szczególnie i przekraczać je wyłącznie pod kątem maksymalnie zbliżonym do prostego.

W zimie trzeba pamiętać o kilku sprawach:

- Obniżając siodełko, obniżasz środek ciężkości roweru, co poprawia jego stabilność na śliskiej nawierzchni. Oczywiście, niżej położone siodełko może utrudniać pedałowanie, ale ponieważ w zimie i tak nie należy jeździć zbyt szybko, więc nie jest to wielki problem.
- Wyprostowana sylwetka pomaga w utrzymaniu równowagi. Jeśli jesteś zwolennikiem sportowej geometrii roweru, w zimie podnieś jednak mostek i kierownicę na maksymalną wysokość – najlepiej powyżej poziomu siodełka.
- Przyczepność opon do podłoża można zdecydowanie poprawić, spuszczać z nich część powietrza (rzecz jasna z wyczuciem i bez przesady). W zimie, kiedy nawierzchnia dróg jest pokryta śniegiem, obręcz kół nie powinny się zniszczyć – tym bardziej, że nie należy w takich warunkach jeździć szybko i agresywnie.
- Jazda w kopnym śniegu przypomina nieco jazdę po piaszczystej drodze; warto poćwiczyć przed sezonem zachowanie roweru w takiej sytuacji i metody walki z buksowaniem.
- W dobrych sklepach rowerowych dostępne są zimowe opony rowerowe z kolcami – np. fińskiej firmy Nokian. Występują w wielkościach 26 i 28 cali. Są drogie (nawet 200 zł/szt), ale użytkownicy są z nich niezwykle zadowoleni. Najczęściej wystarcza w rowerze tylko jedna taka opona, założona na przednie (a nie tylne!) koło. Kolcowane opony nie pomogą w przypadku torów tramwajowych i tworzących się wzdłuż nich śniegowych kolein – nadal trzeba jeździć ostrożnie!
- Układ o trzech punktach podparcia jest niewywracalny – warto o tym pamiętać, jeżdżąc po śliskiej nawierzchni. Mocno trzymając kierownicę, zawsze możemy po prostu podeprzeć się nogą...
- W krytycznej sytuacji zawsze można zsiąść z roweru i po prostu przeprowadzić go (czy przenieść) przez zasy czy oblodzony fragment jezdni.
- W przypadku poślizgu przedniego koła, absolutnie nie należy hamować czy



wykonywać gwałtownych ruchów – po prostu należy pozwolić rowerowi sunąć w wybranym przezeń kierunku, można wręcz skierować w tamtą stronę kierownicę. Poślizg tylnego koła jest mniej niebezpieczny i zdarza się najczęściej przy zbyt ostrym hamowaniu.

- Zanim pierwszy raz w życiu wyjedziemy na zaśnieżoną ulicę, warto trochę oswoić się ze śniegiem, jeżdżąc po podwórku czy parku i próbując różnych technik jazdy. Oczywiście o ile śnieg nie zaskoczy nas przed powrotem z pracy czy szkoły do domu...

W zimie z powodu niskiej temperatury oraz dłuższej trwającej ciemności, znacznie szybciej zużywają się baterie i akumulatory. Dlatego warto kupić energooszczędne przednie oświetlenie diodowe (ultrajasne diody cateye nowej generacji to wydatek rzędu 100 zł) albo używać dobrego dynamo, np. w piaskie (ok. 200 zł).

Marcin Hyla



# Amsterdamskie impresje



Amsterdam liczy 800 tysięcy mieszkańców i prawie milion rowerów. Rowery można spotkać dosłownie wszędzie: zaparkowane w rzędach, przyczepione do barier i latarni, wiszące bezradnie nad brzegiem kanałów a czasami także... spoczywające na ich dnie. Na rowerach poruszają się niemal wszyscy, wszędzie i zawsze. Obecnie w Amsterdamie na rowerach odbywa się około 30 proc. wszystkich podróży.





# Przegląd stojaków rowerowych



Wbrew rozpowszechnionym oczekiwaniom, stojak nie chroni przed kradzieżą. Od tego jest solidna kłódka, którą rowerzysta musi samemu kupić i używać. Stojak pozwala jednak efektywnie korzystać z takiej kłódki, a jego lokalizacja powinna zmniejszać ryzyko kradzieży i chronić rower przed niekorzystnymi wpływami atmosferycznymi.

Stojak rowerowy musi umożliwić przypięcie do niego ramy i przedniego koła roweru. Niezapięte przednie koło można łatwo ukraść. Jeśli rower jest przypięty tylko za przednie koło, to złodziej może po prostu odkręcić je od widelca i zabrać cały rower.

Podstawowy rodzaj zapięć rowerowych, gwarantujących bezpieczeństwo roweru, to tzw. U-locki (D-locki), sztywne kłódki szklowe w kształcie litery „U” (lub „D”). Najpopularniejsze, dostępne w handlu kłódki mają wymiary wewnętrzne ok. 10 x 20 cm i powinno to być podstawą projektowania stojaka. Inne zapięcia są dużo bardziej elastyczne, ale najczęściej można je przeciąć w ciągu kilku sekund. Dlatego kształt stojaka powinien brać pod uwagę przede wszystkim sztywne kłódki typu „U-lock”.

Stojak powinien umożliwić oparcie roweru każdego typu: zarówno sportowego roweru szosowego na wąskich kołach, górala z oponami o średnicy ponad 2 cale jak i miejskiego roweru z koszykami z przodu i tyłu. Wydaje się, że najodpowiedniejszą formą jest po prostu pałak w kształcie odwróconej litery U o wysokości ok. 60 cm i długości ok. 80-100 cm. Umożliwia on oparcie i przypięcie dwóch rowerów dowolnego typu.

Stojaki powinny znajdować się możliwie blisko głównych wejść do budynków. Jeśli znajdują się dalej, niż parking samochodowy czy postój taksówek, to świadczy to o dyskryminacji rowerzystów. Dobre zasady stosowane w Holandii nakazują sto-

jaki ustawiać najbliżej wejść, następnie lokalizuje się przystanki transportu zbiorowego, postoje taksówek i dopiero na końcu – parkingi i podjazdy dla samochodów.

Dobłą lokalizacją są miejsca oświetlone i ruchliwe. Wskazane jest wykorzystanie monitoringu kamer telewizji przemysłowej – na przykład strzegących bankomatów, banków, niektórych instytucji i sklepów.

Tam, gdzie brakuje miejsca a spodziewany jest duży popyt na stojaki, potrzebne są rozwiązania takie, jak stosuje się powszechnie w Holandii. Ustawione w rzędach stojaki pozwalają ustawiać rowery nie poziomo, ale ukośnie do góry, co zmniejsza wykorzystanie przestrzeni nawet o 1/3. Zmienna wysokość stojaków pozwala jeszcze bardziej zaoszczędzić miejsce – kierownice rowerów zachodzą na siebie.

MH



Powyżej: do tego stojaka nie da się przypiąć ramy roweru!

Po lewej: rowery w Amsterdamie

# Szkolenia, szkolenia...



Największym problemem rowerowym w Płocku okazuje się most na Wiśle; możliwe rozwiązanie prezentuje jeden z uczestników dyskusji



Aleksander Buczyński – stowarzyszenie Zielone Mazowsze (na zdjęciu – po prawej) prezentuje przebieg turystycznej trasy rowerowej EuroVelo między Warszawą a Płockiem i doradza projektantom i urzędnikom



Marcin Hyła opowiada o zarządzaniu jakością programów rowerowych

Dr Tadeusz Kopta (Polski Klub Ekologiczny) prowadzi wykład o prawnych i technicznych warunkowaniach projektowania dróg rowerowych (po lewej – Urząd Miasta w Płocku, poniżej – Kraków)



## VelInfo: rowerowi eksperci UE

Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny oraz sieć Miasta dla rowerów stały się uczestnikami programu VelInfo – projektu V Ramowego Programu Badawczego Unii Europejskiej (Działanie Kluczowe 4: Miasto Przyszłości i Dziedzictwo Kulturowe).

W projekcie bierze udział szereg organizacji i firm doradczych z całej Europy – głównymi partnerami są holenderska firma Master Plan BV, Goudappel

Coffeng, Interface for Cycling Expertise (I-CE, Holandia), Transport Research Laboratory, Uniwersytet w Mariborze (Słowenia), Dublin Transport Office (Irlandia), Design and System Development oraz Club des Villes Cyclables (Francja).

Celem projektu jest stworzenie bazy danych o najlepszych rozwiązaniach i procedurach wdrożeń, umożliwiającej najwyższej jakości planowanie systemów rowerowych. Docelowo system Ve-

lInfo ma służyć miastom europejskim liczącym ponad 250 tys mieszkańców. Pierwsza międzynarodowe seminarium VelInfo odbędzie się w styczniu w Amsterdamie – mamy nadzieję przedstawić relację w wiosennym numerze biuletynu „Miasta dla rowerów”.

Więcej informacji można znaleźć na stronach [www.ecf.com](http://www.ecf.com) (Europejska Federacja Cyklistów) oraz [www.velomondial.net](http://www.velomondial.net)

# Oferta dla samorządów

W ramach gdańskiego projektu Polski Klub Ekologiczny – Miasta dla rowerów prowadzi warsztaty adresowane do samorządów, decydentów, agencji finansujących rozwój regionalny i inwestycje ochrony środowiska, do projektantów oraz do członków organizacji społecznych.

Warsztaty prowadzić będzie zespół przygotowujący gdański projekt inwestycyjny. Marcin Hyła, dr Tadeusz Kopta (PKE), Roger Jackowski (OLE) oraz inne osoby związane z przygotowaniem i wdrożeniem projektu.

Warsztaty w zakresie podstawowym są bezpłatne dla uczestników. Istnieje możliwość rozszerzenia zakresu wykładów, a dla organizacji społecznych zwrotu kosztów przejazdu (bilety PKP 2 klasy, PKS).

W zakres podstawowy warsztatów wchodzi:

- Prezentacja założeń gdańskiego projektu inwestycyjnego (M. Hyła)
- Uwarunkowania prawne i techniczne projektowania sieci rowerowych w miastach (T. Kopta)
- Udział pozarządowych organizacji społecznych w przygotowaniu i prowadze-

niu projektu gdańskiego (Roger Jackowski).

- Wykorzystanie Najlepszej Praktyki i standaryzacja jako elementy zarządzania jakością (M. Hyła, przedstawiciele uczelni i Urzędu Miejskiego w Gdańsku).
- Prezentacja lokalnych/regionalnych organizacji społecznych
- Możliwości wspólnego przygotowywania programów inwestycyjnych oraz pozyskiwania środków zewnętrznych.
- Warsztaty interaktywne: analiza wybranego przypadku projektowania infrastruktury w oparciu o wytyczne podręcznika „Postaw na Rower” (PKE, 1999) oraz opinie użytkowników
- Inne propozycje, wynikające z zapotrzebowania uczestników

Przewidujemy około 8-12 godzin zajęć interaktywnych dla 15-30 osób. Zakres szkolenia będzie za każdym razem dopracowywany z przedstawicielami beneficjenta. Szkolenie będzie nakierowane na przekazanie najbardziej praktycznej wiedzy i umiejętności. Zainteresowane instytucje prosimy o kon-



*Jak zrobić, żeby na tej ścieżce rowerowej nie parkowały samochody? Odpowiedź na naszym szkoleniu.*

takt z Polskim Klubem Ekologicznym (adres poniżej).

## Kontakty:

**Miasta dla rowerów** – projekt Polskiego Klubu Ekologicznego  
Ul. Sławkowska 26A, 31-014 Kraków  
Tel. (0 prefiks 12) 4232047, fax 4232098  
Internet: [www.rowery.org.pl](http://www.rowery.org.pl), e-mail: [rowery@rowery.org.pl](mailto:rowery@rowery.org.pl)  
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części: rozwój i replikacja projektu, program szkoleniowy, punkt kontaktowy)

## Obywatelska Liga Ekologiczna

Ul. Zbyszka z Bogdańca 56A, 80-419 Gdańsk  
Internet: [gdansk.rowery.org.pl](http://gdansk.rowery.org.pl), e-mail: [roger@ole.most.org.pl](mailto:roger@ole.most.org.pl)  
lub [trojmiasto@fz.most.org.pl](mailto:trojmiasto@fz.most.org.pl)  
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części „program edukacji i informacji w Gdańsku”)

## Ministerstwo Środowiska

dr Janusz Mikuła, Dyrektor Krajowy Projektu  
Departament Inwestycji i Rozwoju Technologii  
Ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa  
Internet: [www.mos.gov.pl](http://www.mos.gov.pl), e-mail: [krystyna.zydorowicz@mos.gov.pl](mailto:krystyna.zydorowicz@mos.gov.pl)  
(Agencja Wykonawcza Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego)

**Urząd Miejski w Gdańsku** – Wydział Infrastruktury Miejskiej  
Dyrektor Antoni Szczyt, z-ca Dyrektora Krajowego Projektu  
Ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk  
0 prefiks 58 302 30 20; 302 30 41, faks 302 69 00  
Internet: [www.gdansk.pl](http://www.gdansk.pl), e-mail: [swim@gdansk.gda.pl](mailto:swim@gdansk.gda.pl)

**Menadżer Projektu:** Marek Sójka [marcs@interecho.pl](mailto:marcs@interecho.pl)  
(Agencja Wdrożeniowa, część inwestycyjna Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego, zarządzanie całością projektu)

## United Nations Development Program UNDP

Al. Niepodległości 186 00-608 Warszawa  
Tel. 0 prefiks 22 825 92 45, faks 825 49 58, 825 57 85  
Internet: [www.undp.org.pl](http://www.undp.org.pl), e-mail: [ewelina.pusz@undp.org](mailto:ewelina.pusz@undp.org)  
(Nadzór nad projektem w imieniu Global Environment Facility)

Projekt Miasta dla rowerów/Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny jest finansowany ze środków **Global Environment Facility** (GEF, [www.gefweb.org](http://www.gefweb.org)) oraz **Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska** [www.nfosigw.gov.pl](http://www.nfosigw.gov.pl)

Redakcja – Marcin Hyła, skład – Leszek Liskiewicz, nakład 2400 egz. bezpłatnych

