

PARKINGI ROWEROWE - WYTYCZNE



Opracowali:

Daniel Chojnacki

Elżbieta Maciąg

Wojciech Kaczkowski

Wrocław, luty 2009

Wydział Inżynierii Miejskiej

Wrocław

miasto spotkań

PARKINGI ROWEROWE - WYTYCZNE

Celem opracowanych wytycznych jest prezentacja praktycznych porad, które ułatwią budowę parkingów rowerowych oraz zachęcą do korzystania z roweru, usprawniając komunikację miejską.

Opracowanie dedykowane jest miejskim jednostkom organizacyjnym związanym z komunikacją, rekreacją, planowaniem przestrzennym, edukacją, a także uczelniom oraz wszystkim osobom fizycznym i prawnym, zainteresowanym propagowaniem „zdrowej” komunikacji rowerowej. Uporządkowany i rozbudowany system parkingów rowerowych jest koniecznym elementem infrastruktury miejskiej XXI wieku. W prosty i niedrogi sposób pracodawca może zachęcić swoich pracowników do przyjeżdżania do pracy rowerem, dyrektor szkoły swoich uczniów, galerie handlowe, restauracje czy sklepy swoich klientów, a deweloper dodatkowo zachęcić potencjalnych klientów do zakupu nieruchomości poprzez budowę wewnętrznego i zewnętrznego parkingu rowerowego - *zdjęcie nr 7, 10, 11.*



Zdjęcie nr 1. Parking rowerowy, Plac Solny

1. LOKALIZACJA

Stojaki rowerowe powinny być montowane możliwie blisko celu podróży w łatwo dostępnych, oświetlonych i dobrze widocznych miejscach. Odległość od miejsca pozostawienia roweru do celu podróży nie powinna przekraczać 10 metrów. W przeciwnym wypadku rowery będą zapinane do stojących bliżej innych

elementów infrastruktury miejskiej - *zdjęcie nr 2.* Jeśli obiekt – cel podróży posiada więcej niż jedno wejście, stojaki powinny zostać równomiernie do korzystania z wejść rozproszone i zlokalizowane przy każdym z nich.



Zdjęcie nr 2. Brak stojaków przy wszystkich drzwiach celu podróży skutkuje przypinaniem rowerów do ławek, Galeria Grunwaldzka

Bezpieczeństwo parkowania można zwiększyć poprzez monitorowanie parkingów rowerowych za pomocą kamer.

Najlepiej gdy stojaki rowerowe znajdują się w pobliżu drogi rowerowej tak aby był możliwy płynny dojazd do parkingu. W przypadku braku takiej możliwości stojaki umieszczamy na chodniku lub w zatokach postojowych dla samochodów – *szkic 1,2,3 i 4.* Dostęp do parkingów powinien być pozbawiony barier urbanistycznych takich jak krawężniki, separatory czy studzienki ściekowe.

1.1 Lokalizacja na chodnikach

Stojaki umieszczane na chodnikach powinny w możliwie małym stopniu ograniczać swobodę poruszania się pieszych. W żadnym wypadku nie mogą zawęzić szerokości chodnika poniżej 1,5 m. Dlatego powinny być umieszczane po zewnętrznych stronach chodnika po stronie

jezdni lub w ciągu innych urządzeń miejskich. Celem oszczędności przestrzeni należy ustawiać je pod kątem np. 45° - zdjęcie nr 3 i szkic nr 3.



Zdjęcie nr 3. Stojaki usytuowane na chodniku pod kątem 45°

W przypadku wąskich chodników stojaki można usytuować równoległe do jezdni.

1.2 Lokalizacja w zatokach postojowych

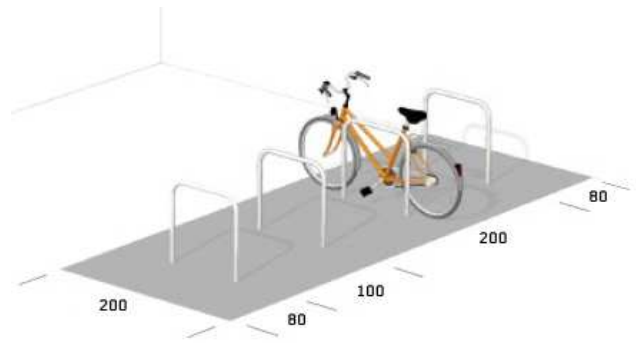
W przypadku umieszczania stojaków rowerowych w linii zatoki postojowej dla samochodów, należy je grupować po kilka, ustawiać pod kątem ok. 45 stopni do osi jezdni (w orientacji ułatwiającej wjazd z jezdni), aby rower o długości 2,0 m nie wystawał poza obrys miejsc postojowych dla samochodów. Stojaki tego typu należy zawsze osłaniać z przodu i z tyłu masywnymi elementami małej architektury tak, aby manewrujące samochody nie mogły uszkodzić rowerów, a jednocześnie był łatwy dostęp od strony chodnika i jezdni – zdjęcie nr 4 i szkic nr 3.



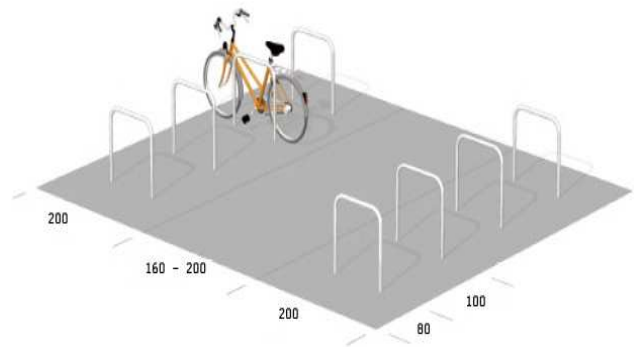
Zdjęcie nr 4. Osłonięte elementami małej architektury stojaki w zatoce parkingowej pod kątem 45°

WYMIARY PARKINGÓW

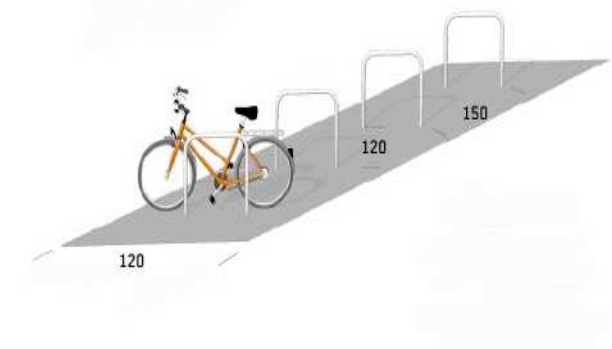
Funkcjonalność i ergonomię parkingów rowerowych można zapewnić poprzez zastosowanie przedstawionych poniżej wymiarów.



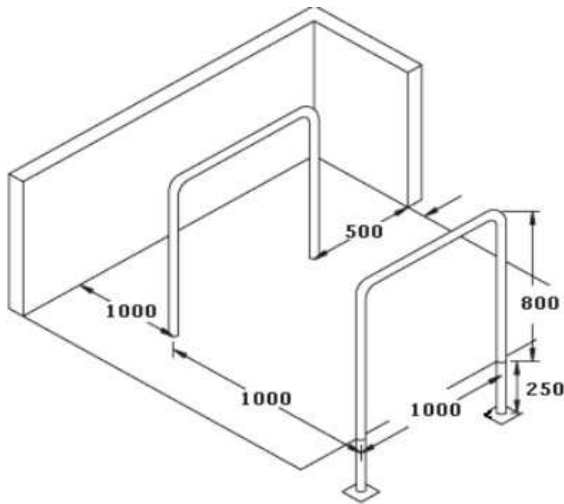
Szkic nr 1. Prostopadłe usytuowanie stojaków



Szkic nr 2. Prostopadłe usytuowanie stojaków w rzędach



Szkic nr 3. Ukośne usytuowanie stojaków pod kątem 45°



Szkic nr 4. Wymiary przydatne przy montażu

Sposób określenia liczby stojaków obrazuje tabela nr 1. Zebrano w niej dane wynikające z najlepszych praktyk krajów o wysokiej kulturze korzystania z rowerów oraz zaadaptowano do wrocławskich warunków. Tabela nie wyczerpuje wszystkich sposobów zagospodarowania przestrzeni związanych z potrzebą lokalizowania parkingów rowerowych – obrazuje mechanizm przeliczania optymalnej liczby rowerowych miejsc parkingowych i powinna być adaptowana na inne obszary.

2. PARAMETRY STOJAKA

Propagowany przez nas stojak to odwrócona litera „U” – zdjęcie nr 5 i szkic nr 4. Stojak ten jest sprawdzony przez użytkowników i z pewnością będzie przez nich używany. Jego funkcjonalny kształt pozwala zapiąć razem koło i ramę roweru do stojaka oraz wygodnie oprzeć rower.

- Stojaki rowerowe powinny być trwale przymocowane do podłoża w **sposób uniemożliwiający wyrwanie**,
- Muszą umożliwiać **wygodne oparcie roweru i bezpieczne przypięcie ramy i przedniego koła** do stojaka przy pomocy standardowych zamknięć,
- Rury konstrukcji stojaka powinny **mieć średnicę do 9 cm**, aby można było objąć je standardowym

elementem zamykającym tzw. „U-łokiem”,

- Budowa stojaka powinna umożliwić parkowanie roweru wyposażonego w **koszyk** na wysokości 0,6 m z obydwu stron z przodu i z tyłu roweru

Inne kształty stojaków powinny spełniać powyższe zalecenia.

Sposób zagospodarowania przestrzeni	Jednostka odniesienia	Liczba stojaków
1) Tereny mieszkalne:		
zabudowa wielorodzinna (budynki powyżej 2 mieszkań)	1 mieszkanie	0,2-0,5
zbiiorowe (np. akademiki)	1 łóżko	0,1-0,15
2) Usługi:		
handel detal. do 2000 mkw	100 mkw.	0,5 - 2
handel detal. od 2000 mkw	100 mkw.	0,2-0,6
gastromia i rozrywka (restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, dyskoteki, kluby, salony gier, kręgielnie)	100 mkw.	1,0 - 3,0
obiekty kultury (biblioteki, wypożyczalnie, domy kultury)	100 mkw	1,0 - 2,0
widowiskowe obiekty kultury (teatry, opery, sale koncertowe, cyrki, kina)	100 miejsc	2,5 - 5
wystawy i ekspozycje (muzea, galeria sztuki)	100 mkw.	0,6-1,2;
biura	100 mkw.	0,6-1,6;
obiekty konferencyjne	100 miejsc	1,25-2,5
hotele	100 miejsc	1,25-2,5
uczelnie wyższe	100 studentów	7,5-15
obiekty wystawienniczo targowe (targi, targowiska)	100 mkw	0,3 - 0,6
obiekty do parkowania	100 miejsc	1,25-2,5
nie kryte obiekty sportowe	100 mkw	0,6 - 2;
kryte obiekty sportowe	100 mkw	0,5 - 2;
szpitale	100 łóżek	1,25-2,5
3) Inne:		
zakłady produkcyjne i usługowe (aktywność gospodarcza.)	100 miejsc pracy	2,5 - 5;
cmentarze	1000 mkw	1,5 - 2,5
ogrody tematyczne	1000 mkw	0,5 - 2,5

Tabela nr 1. Rowerowe współczynniki parkingowe



Zdjęcie nr 5. Stojak rekomendowany przez Urząd Miejski

ZŁY PRZYKŁAD!

Nie należy instalować stojaków pozwalających przypiąć jedynie koło roweru. Takie rozwiązania zwiększają niebezpieczeństwo kradzieży oraz nie umożliwiają wygodnego i stabilnego oparcia roweru. Popularny widok pustych stojaków przy „oblepionych” rowerami lampach i znakach drogowych wynika z braku ich funkcjonalności - zdjęcie nr 6.



Zdjęcie nr 6. Rowery zaparkowane do znaku drogowego – w tle nie funkcjonalny stojak dla rowerów tzw. „wyrwikółko”

3. PARKINGI ZADASZONE

Kolejnym krokiem zachęcającym do podróży rowerem jest budowa wygodnego, bezpiecznego i zadaszonego parkingu rowerowego – zdjęcie nr 7. Zadaszenie chroni rower przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

Przepuszczające światło pokrycia dachu oraz oświetlenie poprawiają widoczność, a monitoring zwiększa bezpieczeństwo zaparkowanych rowerów.



Zdjęcie nr 7. Przykład estetycznego zadaszonego parkingu rowerowego

Dla obiektów, o potencjalnie dużym udziale korzystających z niego rowerzystów, zaleca się dodatkowe rozwiązanie uzupełniające. Należą do nich oprócz zadaszonego parkingu rowerowego również przechowalnia rowerowa, lokery, szafki, przebieralnia, prysznic i mały warsztat z podstawowymi narzędziami. Niewątpliwie zachęci to kolejne osoby do przemieszczania się rowerem we Wrocławiu.

Lokery rowerowe są najskuteczniejszą metodą chroniącą rowery przed kradzieżą oraz cieszą się największym uznaniem wśród użytkowników – zdjęcie nr 8.



Zdjęcie nr 8. Lokery rowerowe

Dostęp do lokerów, parkingów strzeżonych, przechowalni musi być możliwy bez przenoszenia roweru po schodach, a sposób przyjmowania,

przechowywania i wydawania rowerów umożliwić jednoznaczną identyfikację właściciela i jego roweru. Dobrym pomysłem jest zagospodarowanie części parkingu podziemnego na parking rowerowy lub zadaszenie części parkingu naziemnego i ustawienie tam stojaków rowerowych - *zdjęcie nr 9*.



Zdjęcie nr 9. Zadaszony parking rowerowy na byłym miejscu postojowym dla samochodów

W budownictwie mieszkaniowym projekty powinny uwzględniać potrzebę zapewnienia przestrzeni na przechowywanie rowerów i wózków. Pomieszczenia te powinny być usytuowane możliwie blisko bramy wejściowej na tym samym poziomie – *zdjęcie nr 10*.



Zdjęcie nr 10. Rowerownie w budownictwie mieszkaniowym



Zdjęcie nr 11. Boks rowerowy przy budynku mieszkalnym

W razie pytań lub niejasności dysponujemy fachową wiedzą na tematy instalacji stojaków oraz ich wzajemnym ułożeniu. Popieramy instalację stojaków przez prywatne podmioty również na gruntach miejskich. Zainteresowanych prosimy o kontakt z wrocławskim oficerem rowerowym odpowiedzialnym za kształtowanie Polityki Rowerowej Wrocławia: daniel.chojnacki@um.wroc.pl, (071) 777 74 82

Wykorzystane materiały:

- Fahrradparken in Berlin, Leitfaden für die Planung
- Bicycle Hangar brochure
- Cycle parking, Sustrans
- Calgary Bicycle Policy
- <http://www.streetscapefurniture.com/>
- Zdjęcia autorstwa Sebastiana Pawłowskiego, Radosława Lesisza i Daniela Chojnackiego