

Stojaki rowerowe – element sztuki użytkowej we współczesnej przestrzeni społecznej

Cycle Racks – Element of Applied Art in Contemporary Social Space

Streszczenie

Wraz z rozwojem cywilizacyjnym, postępowaniem technicznym, modą i wymaganiami użytkowników detale i elementy małej architektury wpływające na obraz przestrzeni ulegają zmianom. Są to głównie elementy i rozwiązania architektoniczne, których funkcja i forma to pole doświadczalne z pogranicza designu, techniki precyzyjnej i nowoczesnych technologii. Mowa tu m.in. o oświetleniu terenu, ławkach, nowoczesnych urządzeniach placów zabaw, systemach bezobsługowej roślinności i pielęgnacji zieleni, systemach nawadniania z wykorzystaniem wody opadowej. Jednym z takich elementów są urządzenia związane z ruchem rowerowym – stojaki rowerowe, uchwyty i zadaszenia dla rowerów – jeden z podstawowych elementów wyposażenia współczesnej przestrzeni publicznej. Stojak rowerowy jest wizytówką, widocznym detalem, który zwraca uwagę, który może podkreślić architekturę placu, ale jeśli będzie brzydki, może ją oszpecić. To dlatego architekci i designerzy często używają tego elementu, poszukując atrakcyjnej, awangardowej formy, która wzbogaci przestrzeń nowoczesnego wnętrza miejskiego. W tym poszukiwaniu formy często zapomina się o funkcjonalności i wymaganiach użytkowych stojaka i w efekcie dochodzi do realizacji gadżetów architektonicznych zamiast stojaków służących do pozostawienia rowerów.

Abstract

Details and decorative structures influencing the image of spaces change with civilization development, technical progress, fashion and the users' requirements. These are mainly architectural elements and solutions whose function and form act as a testing ground on the borderline of design, precise techniques and modern technologies. They include illumination, benches, modern playground facilities, automatic nurture of vegetation, irrigating systems with the use of rainwater etc. Such elements also comprise devices related to cycling – racks, handles and canopies ranking among the elementary components of a contemporary public space. A cycle rack makes a showcase, a visible detail which attracts attention and emphasizes or mars the architecture of a square. That is why architects and designers often use this element in their search for an attractive, vanguard form that will enrich the space of a modern urban interior. However, they frequently forget about the functionality and utilitarian requirements of a cycle rack which leads to the implementation of architectonic gadgets instead of practical stands for bicycles..

Słowa kluczowe: stojaki rowerowe, mała architektura, przestrzeń społeczna, zabudowa mieszkaniowa, bariery architektoniczne, dostęp dla rowerów, zrównoważony transport.

Keywords: cycle racks, decorative structures, social space, residential buildings, architectural barriers, access for bicycles, sustainable transport.

Założenia dotyczące kreowania przestrzeni społecznej w ujęciu urbanistycznym od lat są niezmiennie. Znamy zasady tworzenia wnętrza urbanistycznych w zespołach mieszkaniowych, kształtujemy odpowiednio zabudowę, tworząc place i przestrzenie sprzyjające życiu społecznemu, wykorzystujemy zieleni dla poprawy estetyki i klimatu. O ile zasady kształtowania wnętrza i przestrzeni publicznych nie zmieniają się, to już szczegóły i detale wpływające na obraz przestrzeni ulegają zmianom wraz z rozwojem cywilizacyjnym, postępowaniem technicznym, modą i wyma-

Assumptions concerning the creation of a social space in an architectural depiction have not changed for years. We know the principle of forming urban interiors in residential complexes, we can shape squares and spaces conducive to social life, we use greenery for improving esthetic values and the climate. While the principles of shaping interiors and public spaces do not change, details influencing the image of spaces alter with civilization development, technical progress, fashion and the users' requirements. First of all, decorative structures, whose

ganiami użytkowników. Ewolucji ulegają przede wszystkim elementy małej architektury, których w niewielkich przestrzeniach publicznych jest stosunkowo dużo. Zwłaszcza w zespołach mieszkaniowych można zauważyć wiele współczesnych elementów i rozwiązań architektonicznych, których funkcja i forma to pole doświadczalne z pogranicza designu, techniki precyzyjnej, nowoczesnych technologii. Mowa tu m.in. o oświetleniu terenu, ławkach, nowoczesnych urządzeniach placów zabaw, systemach bezobsługowej roślinności i pielęgnacji zieleni czy systemach nawadniania z wykorzystaniem wody opadowej. Jednym z takich elementów, które pojawiły się w przestrzeniach publicznych wraz z rozwojem społecznym i gospodarczym w Polsce są urządzenia związane z ruchem rowerowym – stojaki rowerowe, uchwyty i zadaszenia dla rowerów. Z uwagi na stale rosnące znaczenie środowiska zrównoważonego, a także roli zrównoważonego transportu w miastach, warto przyrzeć się problemowi stojaków rowerowych, które są dzisiaj jednym z podstawowych elementów wyposażenia nie tylko przestrzeni publicznych, ale coraz częściej stanowią stałe wyposażenie placów i wnętrz zespołów mieszkaniowych.

Problematyka stojaka rowerowego jest wbrew pozorom szeroka. Jest forma i jest funkcja. Zarówno jeden, jak i drugi aspekt jest bardzo istotny. Stojak rowerowy jest jednym z ostatnich elementów wyposażenia przestrzeni. Jest w pewnym sensie wizytówką, widocznym detalem, który zwraca uwagę, który może podkreślić architekturę placu, ale jeśli będzie brzydki, może ją oszpecić. To dlatego architekci i designerzy często używają tego elementu, poszukując atrakcyjnej, czasami awangardowej formy, która wzbogaci przestrzeń nowoczesnego wnętrza. W tym poszukiwaniu formy często zapomina się o funkcjonalności i wymaganiach użytkowych stojaka i w efekcie dochodzi do realizacji gadżetów architektonicznych zamiast stojaków służących do pozostawienia rowerów.

Zarówno inwestorzy indywidualni, instytucjonalni, zarządcy dróg, jak i projektanci wykazują w tym zakresie spory dyletantyzm, traktując stojak rowerowy jako element galanterii przestrzennej, pomijając zupełnie cechy użytkowe.

Omawiając funkcjonalność stojaków rowerowych, należy przede wszystkim wziąć pod uwagę dwa podstawowe elementy – możliwości oparcia każdego typu roweru oraz skuteczność zabezpieczenia przypiętego roweru. Najczęściej spotykanym typem stojaków są rynienki dla kół rowera, wykonane z wyprofilowanych prętów lub rurek (fot. 1, 2). To jeden ze starszych i najprostszych typów stojaka rowerowego. Stojaki takie nie nadają się dla współczesnych rowerów wyposażonych w hamulce tarczowe, których tarcze ulegają zniszczeniu przy próbie wsunięcia koła w przegrodę stojaka. Podobnie rzecz wygląda z chętnie stosowanymi stojakami typu „sprężyna” wykonanymi z profilowanej rury (fot. 3). Chociaż wygląd może być atrakcyjny, to w przypadku takich stojaków bardzo słaba jest ogólna funkcjonalność – rowery stoją niestabilnie lub się przewracają. Trochę lepiej wygląda funkcjonalność stojaków posiadających profilowane przegrody wykonane z blachy (fot. 4 i 5). Najczęściej przegrody są dostosowane do szerokości opon i rowery o tradycyjnych szerszych oponach stoją stabilnie, czego nie można powiedzieć o rowerach miejskich czy szosowych. Omówione dotąd stojaki mają jedną podstawową wadę – mają małą skuteczność zabezpieczenia roweru. We wszystkich przypadkach zabezpieczenie polega na przypięciu blokadą koła roweru do stojaka. Biorąc pod uwagę dzisiejsze rozwiązania techniczne umożliwiające szybkie odpięcie koła za pomocą ręcznie zwalnianego zacisku na osi, przypięcie rowera za koło jest metodą nieskuteczną.

number in small public spaces is relatively high, evolve. Especially in residential complexes, we can notice many contemporary architectural elements and solutions whose function and form act as a testing ground on the borderline of design, precise techniques and modern technologies. They include illumination, benches, modern playground facilities, automatic nurture of vegetation, irrigating systems with the use of rainwater etc. Such elements, which appeared in public spaces in the wake of social and economic development in Poland, also comprise devices related to cycling – racks, handles and canopies. Considering the increasing importance of a sustainable environment as well as the role of sustainable transport in the cities, let us look at the problem of cycle racks which make one of the basic elements of public spaces, squares and the interiors of housing complexes these days.

Contrary to all appearances, the problem of cycle racks is extensive: there is the form and there is the function – both aspects are of great importance. A cycle rack is one of the final elements of fitting a space. In a sense, it makes a showcase, a visible detail which attracts attention and emphasizes or mars the architecture of a square. That is why architects and designers often use this element in their search for an attractive, sometimes vanguard form that will enrich the space of a modern interior. However, they frequently forget about the functionality and utilitarian requirements of a cycle rack which leads to the implementation of architectonic gadgets instead of practical stands for bicycles.

Individual and institutional investors, road administrators and designers show a considerable measure of dilettantism in this field. They treat a cycle rack as a spatial accessory and completely ignore its utilitarian features.

Talking about the functionality of cycle racks, one must take two basic elements into consideration: the possibility of attaching any type of a bicycle and the effectiveness of protection. The most usual kind of a cycle rack is a trough for the wheels made of moulded bars or tubes (Pic. 1, 2) – one of the oldest and simplest types. Such racks are not meant for modern bicycles equipped with disk brakes which get damaged while trying to insert a wheel between the divisions. A similar problem concerns the popular “spring” constructed of a moulded pipe (Pic. 3). Even though it may look attractive, its general functionality is really poor – bicycles stand unstably or tip over. The functionality of racks with moulded divisions made of sheet is a little better (Pic. 4, 5). The divisions are usually adjusted to the tyre width so bikes with traditional, wider tyres stand stably which cannot be said about urban or road bicycles. The racks presented so far share one fundamental disadvantage – low effectiveness of protection. In all these cases, protection consists in attaching a wheel to a rack by means of a lock. On account of today's technical solutions which make it possible to detach a wheel quickly with the help of a hand

Za skuteczne zabezpieczenie zostawianego roweru są uznawane stojaki wysokie, umożliwiające przypięcie rowera za ramę (fot. 6). Stojaki wysokie są wykonane najczęściej z grubszych rur lub profili zimnogiętych i mają kształt odwróconej litery U lub kwadratowej ramy. Stojaki takie umożliwiają przypięcie roweru za ramę i opcjonalnie przypięcie do stojaka kół. Środowiska rowerowe i stowarzyszenia zalecają stosowanie stojaków wysokich jako najbardziej uniwersalne i najbardziej skuteczne. Rozważania te w żaden sposób nie mają ograniczać projektantów w poszukiwaniu nowoczesnego wyglądu stojaka, ale jego forma, nawet najbardziej urozmaicona, powinna spełniać wymagania funkcjonalne i użytkowe.

W Polsce jedynym aktem prawnym, w którym są zapisy dotyczące ruchu rowerowego, jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z 1999 r.). Są w nim zawarte wytyczne i parametry dotyczące ścieżek rowerowych. W rozporządzeniu nie ma zapisów dotyczących stojaków rowerowych. Nie ma też norm ani innych aktów prawnych, które określałyby zasady stosowania i parametry stojaków rowerowych. Wydaje się jednak zasadne, aby we współczesnym mieście, w którym coraz większą uwagę poświęca się komunikacji rowerowej, zaczęły obowiązywać standardy nie tylko sugerujące poprawne rozwiązania funkcjonalne stojaków i uchwytów rowerowych, ale także zasadność ich stosowania w przestrzeniach społecznych i publicznych. W wielu miejscach w strefach śródmiejskich, gdzie stojak rowerowy byłby przydatny, wciąż jest dobrem ponadstandardowym.

BIBLIOGRAFIA:

Anna Maciąg, Robert Maciąg, *Podręcznik przygody rowerowej*, Wydawnictwo Bezdroża, 2012.
 Michał Stangel, *Odnowa miast w społeczeństwie informacyjnym*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 2009.
 Grażyna Schneider-Skalska, *Zrównoważone środowisko mieszkaniowe. Społeczne-oszczędne-piękne*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2012.
 Źródła internetowe: www.miastadlarowerow.pl, www.parkujrower.byd.pl.

clamp on the axle, attaching a bike by a wheel is an ineffective method. Tall racks, making it possible to attach a bicycle by its frame, are regarded as a reliable kind of protection (Pic. 6). They are usually made of thicker pipes or cold-bent units and shaped like a reverse U letter or a square framework. Such racks enable riders to attach their bikes by the frame as well as by the wheels if need be. Cycling communities and associations recommend using tall racks as the most universal and effective type. By no manner of means, these ruminations aim at restraining designers in their search for the modern appearance of a cycle rack but its – even most diversified – form ought to meet the functional and utilitarian requirements.

In Poland, the only legal act which includes rules related to cycling is the Regulation of the Minister of Transport and Maritime Economy of March 2, 1999 on the technical conditions and location of public roads (Government Regulations and Law Gazette no. 43, entry 430). It comprises guidelines and parameters for bicycle paths but lacks entries concerning cycle racks or norms and other legal acts which would define their performance plus the principles of using them. However, certain standards should be specified in the contemporary world which devotes more and more attention to cycling. They would suggest appropriate functional solutions to cycle racks and handles as well as their rational application in social and public spaces. A cycle rack still makes a feature of secondary importance even though it would be very useful in the central zones.

BIBLIOGRAPHY:

Anna Maciąg, Robert Maciąg, *Podręcznik przygody rowerowej*, Bezdroża, 2012.
 Michał Stangel, *Odnowa miast w społeczeństwie informacyjnym*, Silesian University of Technology Press, 2009.
 Grażyna Schneider-Skalska, *Zrównoważone środowisko mieszkaniowe. Społeczne-oszczędne-piękne*, Cracow University of Technology Press, 2012.
 Internet sources: www.miastadlarowerow.pl, www.parkujrower.byd.pl.



ILUSTRACJE / ILLUSTRATIONS:

- ii. 1. Przykład stojaka typu rynienka / Example of a trough type cycle rack
- ii. 2. Przykład stojaka typu rynienka / Example of a trough type cycle rack
- ii. 3. Przykład stojaka typu sprężyna / Example of a spring type cycle rack
- ii. 4. Przykład stojaka typu przegroda / Example of a division type cycle rack
- ii. 5. Przykład stojaka typu przegroda / Example of a division type cycle rack
- ii. 6. Przykład stojaka wysokiego typu U / Example of a U-type tall cycle rack