

Jak skutecznie zredukować ryzyko kradzieży roweru?

Szanowni Państwo,

W ramach kampanii „Zadbajmy o bezpieczeństwo – zadbajmy o kartę rowerową” i w trosce o uczniów coraz liczniej dojeżdżających do szkół na rowerach i innych, podobnych środkach lokomocji, chcemy zadać Państwu kolejne **ważne pytania**:

- Czy wiecie Państwo, że większość stosowanych powszechnie przez uczniów zapięć rowerowych jest możliwe do sforsowania przez złodzieja w zaledwie kilka sekund?
- Czy wiecie Państwo jak odpowiednio zabezpieczyć rower?

Większość rowerów parkowanych obecnie w przestrzeni publicznej, jest źle zabezpieczona. Kradzieże są częste, a obawa przed utratą roweru jest jednym z ważniejszych powodów, dla których ludzie rezygnują z korzystania z nich na co dzień. Na polskim rynku dominują zapięcia rowerowe, które nie spełniają swojego zadania, a większość właścicieli nie ma tego świadomości. Chociaż ryzyka kradzieży nie da się wyeliminować całkowicie, to mając odpowiednią wiedzę, można je bardzo mocno zredukować.

Co decyduje o bezpieczeństwie roweru?

I. Solidne zapięcie

Im więcej czasu potrzeba na pokonanie zabezpieczenia, tym mniejsze ryzyko kradzieży. Podstawą bezpieczeństwa roweru jest zatem solidne zapięcie. Może to być np. u-lock, gruby i solidny łańcuch lub markowe zapięcie segmentowe (najlepiej w połączeniu z blokadą tylnego koła). Przy zakupie zapięcia nie warto oszczędzać, bo decyduje tu jakość wykonania i użytych materiałów. Co prawda, każde zapięcie jest możliwe do sforsowania, ale pokonanie zapięcia solidnego wymagało będzie od złodzieja odpowiedniego (drogiego) sprzętu, umiejętności i przede wszystkim więcej czasu - co bywa tu czynnikiem decydującym. Używając kiepskiego zapięcia np. najpopularniejszych obecnie stalowych linek (dowolnej grubości) lub innych tanich zapięć z kiepskich materiałów, trzeba się liczyć się możliwością utraty każdego, nawet mało wartościowego roweru, zwłaszcza jeżeli pozostawiony zostanie gdzieś dłużej niż na chwilę.

II. Czas parkowania vs wartość roweru

Dobre, solidne zapięcie to jeszcze nie wszystko. Bezpieczeństwo zaparkowanego roweru zależy również od czasu parkowania oraz wartości rynkowej samego roweru (atrakcyjności dla złodzieja). Im droższy rower, tym nie tylko zapięcie musi być lepsze, ale też czas parkowania w jednym miejscu krótszy, a dobór miejsca parkowania ostrożniejszy. Tani, mało atrakcyjny wizualnie rower, mając już średniej klasy zapięcie, można zostawić wszędzie bez stresu na dłuższy czas, nawet na noc. Natomiast rower nowy i drogi, nawet w połączeniu z bardzo solidnym zapięciem, można parkować na zewnątrz jedynie na krótko. Jeżeli będzie stał dłużej, codziennie w tym samym miejscu (np. pod szkołą), istnieje bardzo duża szansa, że jakiś złodziej go w końcu namierzy i odpowiednio przygotuje się do kradzieży. Smutna prawda jest taka, że **rower wart wiele tysięcy złotych, ze względu na wysokie ryzyko utraty, nie nadaje się do parkowania w przestrzeni publicznej** (chyba, że będzie wyposażony w jakieś drogie zaawansowane rozwiązania typu ukryte alarmy, GPS-y itp.). Praktycznym wyjściem jest używanie na co dzień roweru, który dobre walory użytkowe łączy z mało atrakcyjnym wyglądem. Dobrym wyborem będzie solidny „mieszczuch”, którego nie będzie łatwo spieniężyć, zamiast efektownego „górala” lub „gravela”.

III. Odpowiednie miejsce

Miejsce parkowania nie powinno być zbyt ustronne. Złodzieje nie lubią działać na widoku, w przestrzeni, gdzie cały czas "kręci się" dużo ludzi i ktoś może się nimi zainteresować. Jeżeli dodatkowo mamy zapięcie, które skutecznie wydłuża czas kradzieży, to jest bardzo duże prawdopodobieństwo, że w miejscu publicznym złodziej na taką kradzież się nie zdecyduje. Rowery giną za to często z klatek schodowych, piwnic, różnych komórek i schowków, gdzie złodzieje mają komfort i dużo czasu na pokonanie zabezpieczeń.

IV. Spięcie ramy z solidną konstrukcją

To do czego przypięty jest rower nie może być mniej solidne niż samo zapięcie. Zatem rower zawsze powinien mieć **ramę** spiętą z jakąś solidną konstrukcją. Jeżeli nie ma dobrego stojaka rowerowego, to szukamy czegoś co może go zastąpić: znak drogowy, barierka, element konstrukcyjną płotu, itp. Nigdy nie przypina się rowerowi za przednie koło (!). Jeżeli mamy do dyspozycji tylko stojak, gdzie wstawia się koło rowerowe (tzw. "wyrwikółko"), trzeba zaparkować tyłem i przypiąć za rower za tylny widelec. Niejednokrotnie na takich parkingach można spotkać samotne przednie koła przypięte dobrym zapięciem.

V. Realna ocena ryzyka

Ostatnim czynnikiem mającym wpływ na ryzyko kradzieży jest sposób zabezpieczenia rowerów wokół. Jak mówią Holendrzy: **„nie trzeba mieć najlepszego zabezpieczenia – wystarczy, że będzie lepsze niż w rowerze sąsiada.”** Zasada działa. Jeżeli większość rowerów na parkingach wokół jest przypięta byle jakimi linkami lub innymi tanimi zapięciami, podobnej klasy rower zapięty solidniejszym zapięciem np. podstawowym u-lockiem jest niemal całkowicie bezpieczny.

VI. Zgłoszenie kradzieży

Jeżeli mimo wszystko dojdzie do kradzieży roweru, koniecznie trzeba ten fakt zgłosić na policję. Tylko wtedy jest szansa na odzyskanie straconego roweru. Policja wbrew pozorom całkiem często likwiduje szajki złodziei, które trudnią się kradzieżą na większą skalę. Przechwycone w ten sposób rowery wracają jednak tylko do tych właścicieli, którzy zgłosili kradzież. Reszta zalega w policyjnych magazynach. Dlatego warto mieć na taką okoliczność zapisany numer ramy, przechowywać na wszelki wypadek dowód zakupu. Dobrym pomysłem jest też oznakowanie roweru na policji, żeby figurował w tamtejszej bazie danych.

Czym przypinać?

U-locki

Zdecydowanie polecamy U-locki. Duża kłódka szklowa to zdecydowanie jedno z najlepszych zabezpieczeń roweru. Nawet taniego u-locka nie można przeciąć szybko zwykłymi nożycami z marketu, które stanowią typowe „złodziejski sprzęt”. Natomiast próba przepiłowania brzeszczotem trwać będzie długo, co mocno zniechęci złodzieja. Zapięcie takie da się sforsować dopiero szlifierką kątową z akumulatorem. Jednak cięcie i tak zajmie około minuty, wiązać się będzie z sporym hałasem. Wymaga również użycia specjalnej tarczy do cięcia utwardzonej stali. Kupując U-lock warto wybierać modele firm o ugruntowanej na rynku pozycji (np. Kryptonite, Abus, Trelock, Magnum) oraz liczyć się z wydatkiem rzędu co najmniej 100 - 150 zł. W tym przypadku jakość wykonania, a zwłaszcza wykorzystanego surowca, robi kolosalną różnicę. Podczas naszych testów, nawet niskiej klasy u-locki wypadały lepiej niż najdroższe linki. Wadą u-locka jest niestety jego waga. Solidny i masywny ważyć będzie ponad kilogram. Dobrze jest zatem dobrać model stosownie do potrzeb - te z długimi pałkami są wygodniejsze, ale i nieco cięższe.

Grube, solidne łańcuchy

Godne polecenia mogą być też łańcuchy. Będą wygodniejsze w użyciu od u-locka. Jednak z zastrzeżeniem, że sens mają tylko te grube (motocyklowe), wykonane z wysokiej jakości stali od renomowanych producentów. Ogniwa łańcucha są zawsze delikatniejsze niż rygiel w u-locku, więc trzeba to nadrobić jakością materiału, co oczywiście przekłada się na cenę. Przy wydaniu podobnej kwoty jak na u-locka, łańcuch będzie zazwyczaj słabszy. Ważną zaletą łańcucha jest wygoda przypinania. Jeżeli ma być solidny, to musi być ciężki i co za tym idzie trudniejszy w transporcie.

Markowe zapięcia składane

Ostatnią godną rozważenia opcją wśród zabezpieczeń są składane segmentowe zapięcia sztabkowe (zwane czasem „miarką”). Są coraz bardziej popularne na rynku ze względu na wygodę użytkowania i łatwość transportu. Po złożeniu mają kształt foremnego prostopadłościanu, który łatwo przymocować do ramy. Niestety warto rozważyć zakup tylko najdroższych modeli od remontowanych producentów. Mimo tego, że wszystkie wyglądają na pierwszy rzut oka solidnie ustępują pod względem bezpieczeństwa u-lockom. Zdecydowanie słabym punktem są w nich nity łączące poszczególne ogniwa (segmenty) zapięcia. W tańszych wersjach (tj. do 300 zł) bywają one bardzo delikatne i łatwe do przecięcia nawet tanimi nożycami do prętów.

Blokady tylnego koła

Dobrym rozwiązaniem jest tzw. framelock - czyli przymocowana na stałe do ramy roweru kłódka w kształcie podkowy, która blokuje tylne koło. W Holandii czy Danii jest on nieodzownym elementem każdego roweru miejskiego. Sprawdza się doskonale, gdy na krótką chwilę potrzebujemy zostawić gdzieś rower np. pod kioskiem. Daje to pewność, że nikt na niego nie wsiądzie i szybko nie odjedzie. Nie jest to oczywiście sposób na dłuższe parkowanie, bo mając czas, złodziej może wziąć taki rower pod pachę i odejść. Blokady tylnego koła sprawdzi się zaś doskonale jako drugie, dodatkowo zniechęcające złodzieja, zapięcie. Blokady w solidnej obudowie (najczęściej firmy Basta, AXA, Abus albo Trelock) są trudne do przecięcia.

Czym nie przypinać?

Linki stalowe

Zdecydowanie najgorszą możliwą, i niestety zdecydowania najbardziej popularną opcją, są wszelkie stalowe linki (w osłonie gumowej lub plastikowej). Dają one wyłącznie iluzję zabezpieczenia. Linki, co prawda nie da się pokonać gołymi rękami, ale złodziej przecina ją nawet małymi nożycami do metalu. Szybciej, niż trwa otwieranie zamka kluczykiem. Co ciekawe, grubość jest tu bez znaczenia. W praktyce linki grubsze tnie się nawet krócej niż te najcieńsze, które są elastyczne i wyginają się do kształtu ostrzy. Linki nie nadają się przypinania roweru nawet w miejscach pozornie bezpiecznych lub monitorowanych. Kradzież trwała będzie na tyle krótko, że nikt nie zdąży zareagować, a złodzieja zwykle ubranego w kaptur nie da się zidentyfikować po nagraniu.

Linki stalowe w metalowej osłonie

Równie kiepskim pomysłem jest linka grubym panczerzu, nazywana potocznie kielbasą, tasiemcem albo dreadem. Wygląda bardzo solidnie. Teoretycznie linka w przegubowym panczerzu z metalu jest lepszym rozwiązaniem niż zwykła w plastikowej osłonie. W praktyce kradzież staje się tylko trochę bardziej kłopotliwa i czasochłonna. Dla wprawnego złodzieja z nożycami do metalu ona również nie stanowi specjalnej bariery. Złodziej przecina ją po wcześniejszym rozciągnięciu ogniwo osłony. Oznacza to, że daje ona głównie większą iluzję bezpieczeństwa i absolutnie nie jest warta zakupu.

Tanie „podróbki”

Nie warto też ulegać pokusie zakupu tanich odpowiedników dobrych zapieć. O ile tani u-lock, nawet z kiepskiej stali sprawdzi się jeszcze jako tako ze względu na grubość rygla, o tyle tani łańcuch lub zapieć składane, złodziej pokona równie szybko i łatwo jak popularne stalowe linki. Za iluzję bezpieczeństwa w postaci kiepskiego zabezpieczenia płaci się podwójnie. Najpierw przy zakupie zapiecia, a drugi raz przy kupnie nowego roweru w miejsce tego skradzionego.

Zachęcamy do korzystania z przygotowanych przez nas materiałów, które znajdują się na stronie www.rowerowaszkoła.pl/wroclaw. Jest tam więcej tego typu cennych porad.

Z poważaniem

.....

Szkolny Koordynator Kampanii

Kampania „Zadbajmy o bezpieczeństwo, zadbajmy o kartę rowerową” realizowana jest w ramach projektu Rowerowa Szkoła Aktywności Obywatelskiej z dotacji programu Aktywni Obywatele – Fundusz Krajowy finansowanego przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię w ramach Funduszy EOG.

Operatorem kampanii jest Wrocławska Inicjatywa Rowerowa działająca w porozumieniu z Urzędem Miejskim Wrocławia.

Iceland 
Liechtenstein
Norway

**Active
citizens fund**

Wrocław miasto spotkań