

Wstęp

Nie każdy, kto jeździ rowerem, jest rowerzystą

Był niedzielny poranek, około godziny 10.30. Za kilka dni miałem zacząć pisać ten tekst. Zza rogu wyłoniła się grupa rowerzystów. Musiało być ich chyba ze trzydziestu, na wszystkich rodzajach rowerów, jakie tylko można sobie wyobrazić. Z przodu, na zabytkowym składowym, spokojnym, królewskim tempem pedałowala pani po sześćdziesiątce. Miała na sobie czerwone spodnie i jasnoniebieski daszek osłaniający oczy od słońca. Stałem na chodniku i patrzyłem, a ona, przejeżdżając obok, uśmiechnęła się do mnie szeroko.

Za nią jechali mężczyźni i kobiety w różnym wieku. Na kilkorgu zauważyłem charakterystyczne miejskie akcesoria rowerowe, to znaczy odblaskowe kurtki i błyszczące kaski, ale większość ubrana była w codzienne stroje i jechała na zwyczajnych rowerach. Nie miałem pojęcia, czy to jakaś tajemnicza zorganizowana grupa, czy to układ światła na skrzyżowaniu i przypadek uformowały ten wspaiały peleton.

Uderzyła mnie wtedy pewna myśl: jeszcze kilka miesięcy temu ci ludzie by się tu w ogóle nie pojawili.

„Tu” to znaczy na Lower Thames Street w centrum Londynu, czyli, jak sama nazwa wskazuje, na ulicy biegnącej wzdłuż Tamizy. To bardzo stary szlak komunikacyjny – wzmianki o nim pojawiają się już w miejskich dokumentach z XI wieku. W latach sześćdziesiątych XX wieku ulica została przebudowana i poszerzona. Stała się czteropasmową miejską autostradą, typową dla tamtych czasów, kiedy to dominacja samochodów wydawała się absolutna i niezagrażona.

Od tego czasu bardzo niewielu rowerzystów zapuszczało się na Lower Thames Street, która na zachód przechodzi w równie nieprzyjazną Upper Thames Street. Jeździli nią tylko najwięksi zapaleńcy i śmiałkowie, prawie wyłącznie młodzi mężczyźni. Najczęściej byli to jadący w pośpiechu zawodowi kurierzy, którym nie przeszkadzało lawirowanie między sznurami taksówek i ciężarówek oraz pędzenie betonowymi kanionami pod mostami. Zawsze czułem się na rowerze dosyć pewnie, ale Lower Thames Street unikałem, jeśli tylko mogłem. To nie była miła trasa. Sama myśl, że kobieta w statecznym wieku mogłaby tamtędy przejechać, nawet w niedzielny poranek, była niedorzeczna. Dla takich rowerzystek ogromne połączenie miasta pozostawały nieosiągalne.

Co zatem się zmieniło? Nic wielkiego. Pojawiła się droga dla rowerów. W 2014 r. postanowiono, że ulice Lower i Upper Thames Street będą częścią jednej z pierwszych dwóch tras w stylu holenderskim – szumnie zwanych rowerowymi drogami szybkiego ruchu – na których pojawiają się krawężniki, oddzielające rowerzystów od ruchu samochodowego, bezpieczne skrzyżowania i wydzielona faza świateł dla rowerów.

Projekt budził kontrowersje. Firmy zlokalizowane wzdłuż ulicy protestowały, że drogi dla rowerów doprowadzą do paraliżu Londynu. Zrzeszenie reprezentujące legendarne czarne taksówki otwarcie śmiało się z pomysłu, że w mieście znajdzie się tylu cyklistów, żeby zapęłnić takie szerokie pasy rowerowe. Wróżono, że poza godzinami szczytu nikt nie będzie tamtędy jeździł i trasa zarośnie chwastami.

Rowerostrady otwarto w maju 2015 r. Dłuższa, na linii wschód-zachód, biegła Lower Thames Street, krótsza prowadziła z południa na północ. I wtedy pojawili się rowerzyści. Tłumnie.

Ponieważ moja droga do pracy prowadziła trasą północ-południe, sam zacząłem z niej korzystać. Rowerem po Londynie zacząłem się przemieszczać już wiele lat wcześniej, w okresie, kiedy taka decyzja czyniła z Ciebie dziwaka. Rowerzystów w tamtych czasach było tak

niewielu, że czasem pozdrawialiśmy się skinieniem głowy. A na nowej, wydzielonej drodze dla rowerów, kiedy stanąłem na światłach, znalazłem się w towarzystwie dwudziestu kilku innych osób. Po drugiej stronie skrzyżowania czekała równie liczna grupa.

Ale bardziej niż liczba zaciekała mnie tożsamość nowych cyklistów. Londyńska scena rowerowa przez długi czas była zdominowana przez zwawych młodych chłopaków na szybkich rowerach, odzianych w specjalistyczne stroje – owoc dzikiej kultury drogowej i braku infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów. Teraz na rowerach zaczęli jeździć inni ludzie: starsi, młodszy, wolniejsi, noszący codziennie ubrania, i nikt z nich nie jeździł na lekkich wyścigówkach o ultracienkich oponach.

Ta książka opowiada właśnie o takich zwyczajnych rowerzystach oraz o tym, jak zaskakująco i różnorodnie mogą oni zmieniać miejskie otoczenie i styl życia na lepsze. Opowiada o takich ludziach jak pani po sześćdziesiątce z daszkiem i kolorowym tłumie podążającym za nią.

Tak właściwie można by stwierdzić, że ta książka w ogóle nie jest o rowerzystach. W pewnym sensie tak, oczywiście. Opisuje, jak wiele wspaniałych i zaskakujących rzeczy możemy zyskać w wymiarze indywidualnym i społecznym, jeśli więcej osób zacznie poruszać się rowerem. A jeśli ktoś jeździ rowerem, to znaczy, że jest rowerzystą. Zgadza się?

Cóż, tak i nie. W wielu krajach, a zwłaszcza w Wielkiej Brytanii, Ameryce, Australii i wszędzie, gdzie prywatne samochody pozostają dominującym środkiem transportu, słowa „jestem rowerzystą” od razu wywołują szereg skojarzeń. Jesteś entuzjastą. Może nawet aktywistą. Jeździsz rowerem wszędzie i lubisz to głośno podkreślać. Pewnie masz wyrobione zdanie o przerzutkach, a twoja szafa pełna jest kiczowatych, obcisłych strojów.

Ja sam po części zaliczam się do tej kategorii. Od kilkudziesięciu lat jeżdżę rowerem regularnie, zdarzało mi się jeździć na długie dystanse. Na co dzień zajmuję się tematyką polityczną, ale dla mojej

gazety, „The Guardian”, napisałem też sporo artykułów o rowerach. Od czasu do czasu dostaję na Gwiazdkę rowerowe prezenty.

Uważam jednak, że świat potrzebuje mniej ludzi takich jak ja, za to więcej takich rowerzystów jak ta grupka na Lower Thames Street, czyli osób, które nie podchodzą do tematu rowerów tak poważnie. Jeśli rower rzeczywiście ma uratować świat, to nie dokonają tego drogowi wojownicy odziani w lycrę. Na duże – a nawet ogromne – zmiany możemy liczyć, gdy społeczeństwo przestanie postrzegać jazdę na rowerze jako hobby, sport, misję czy styl życia. Zmiany się dokonają, kiedy rower stanie się po prostu wygodnym, szybkim i tanim środkiem transportu, który przy okazji ma tę zaletę, że zapewnia odrobinę ruchu.

A takie spojrzenie niestety nie jest zbyt częste w samochodocentrycznych krajach. Rowerzyści są ciągle uważani za odrębną frakcję. Niszę. Są też postrzegani jako zaskakująco jednorodna grupa. Tak jakbym w momencie, kiedy przekładam nogę przez ramię, stawał się kroplą w morzu. Nikogo nie interesuje, że poruszam się też samochodem, pociągiem, autobusem, metrem, na własnych nogach, rzadziej taksówką, samolotem, jeszcze rzadziej tramwajem, i bardzo, ale to bardzo rzadko podróżuję na drugą stronę Tamizy trochę ekscenryczną i mało uczęszczaną kolejką linową we wschodnim Londynie. Z jakiegoś powodu elementem, który ma mnie określać, jest rower.

Są miejsca, gdzie sprawy mają się zgoła inaczej. Holendrzy i Duńczycy – przeczytacie o nich sporo w tej książce – najczęściej uważają, że jazda rowerem to wyjątkowo wydajna forma chodzenia. W pewnych krajach jazda rowerem jest tak powszechna, tak normalna, że praktycznie nikt nie identyfikuje się jako rowerzysta, bo równie dobrze mógłby utożsamiać się z ludźmi noszącymi płaszcze lub myjącymi się pod prysznicem.

Jeśli chodzi o mnie, to z biegiem lat, nawet jeśli co jakiś czas zdarza mi się oglądać z rozmarzeniem błyszczące, drogie rowery w specjalistycznych magazynach, to korzystam z roweru jak Europejczycy

z kontynentu. Jeżdżę przede wszystkim w zwykłym ubraniu na solidnym rowerze, na którym mogę siedzieć prosto. Z przodu mam koszyk, z tyłu fotelik dla dziecka (i czasem dziecko). Jeżdżę na krótkich trasach do sklepu, do pracy, do szkoły. Stopniowo, ku mojej satysfakcji, staję się częścią rozwiązania.

To o tyle istotne, że w świetle wielu przekonujących dowodów jazda rowerem może stać się zjawiskiem masowym – czyli kiedy około 20 albo nawet 30 procent wszystkich podróży w kraju odbywa się przy jego użyciu – wyłącznie, jeśli rower trafi do głównego nurtu i stanie się codziennym wyborem. Może się to wydawać oczywiste, nawet tautologiczne, ale nie można przeceniać wagi tego stwierdzenia. Oznacza to bowiem, że nie da się nakłonić wielu ludzi do przeziadki na dwa kółka, jeśli większość rowerzystów jeździ wyposażona w kaski, odblaskowe kurtki, kamerki oraz inne technologiczne gadżety popularne w krajach mało przyjaznych dla rowerzystów. Rower postrzegany jako hobby, albo co gorsza, sport ekstremalny nigdy nie przekona do siebie więcej niż kilka procent populacji.

W późniejszej części książki zagłębimy się w tajemniczą i nieintuicyjną problematykę kasków i odblaskowych strojów. Teraz warto podkreślić jedną rzecz: te akcesoria same w sobie nie są złe, ale stanowią nie tyle sprzęt zapewniający bezpieczeństwo, co raczej sygnał, że w danej sieci drogowej rowerzyści nie czują się w pełni bezpiecznie.

Jak to zatem zmienić? Dochodzimy do kolejnego ważnego punktu. Jak dowodzi przykład Lower Thames Street (i wielu innych miejsc), żeby ludzie masowo zaczęli jeździć na rowerach, potrzebna jest przyzwoita infrastruktura oraz planowanie. Kraje, gdzie rowery są powszechne, mają kilka wspólnych cech. Po pierwsze, osobne pasy dla rowerów, które chronią przed ruchem samochodowym z fizycznymi barierami na większych drogach. Po drugie, ograniczenie prędkości na mniejszych ulicach. Kiedy takie rozwiązania stosuje się kompleksowo, kaski i kamizelki nagle znikają. Nikt już ich nie potrzebuje.

Takie systemy muszą nie tylko być właściwie zaprojektowane i utrzymywane, ale też spójne, pozbawione luk oraz muszą chronić użytkowników w niebezpiecznych punktach, na przykład na skrzyżowaniach. Muszą być bezpieczne i czytelne dla rowerzystów poruszających się z różną prędkością, a także o różnej pewności siebie, w tym dzieci i seniorów. Wymagają planowania, inwestycji oraz, przede wszystkim, politycznej woli, żeby odebrać przestrzeń samochodom – a wszystkie te elementy często stanowią rzadkość.

Pozostaje jedno pytanie, i właśnie to pytanie przyświeca tej książce: dlaczego? Dlaczego kierowcy, ciągle stanowiący większość użytkowników transportu w praktycznie wszystkich uprzemysłowionych krajach, mają ustąpić anachronicznym, powolnym natrętom na dwóch kółkach, z tymi spodniami utyłanymi smarem, dzwonekami i wiklinowymi koszykami?

Staram się to wyjaśnić w najbliższych rozdziałach. Chwilowo wyobraźmy sobie, co by się stało, gdybym za pomocą magicznego przycisku mógł wywindować śmieszny dwuprocentowy udział rowerów w brytyjskim transporcie¹ do wartości zbliżonych do holenderskich 25 procent.² W jednej chwili miliony obywateli prowadzących chronicznie siedzący tryb życia odbywałyby rocznie dużo podróży wymagających aktywności fizycznej. W następnym rozdziale omawiam szczegółowo dramatyczne zagrożenia dla zdrowia publicznego związane z brakiem ruchu. Moje ostrożne obliczenia (nawet jeśli są robione nieprofesjonalnie) wskazują, że skok udziału ruchu rowerowego do 25 procent uratowałby przed śmiercią co roku przynajmniej 15 tysięcy osób w samej Wielkiej Brytanii.

A to tylko jeden kraj. Pomnóżmy to przez liczbę mieszkańców świata, i okaże się, że przesiadka z samochodu na rower – nawet w przypadku wyłącznie krótkich przejazdów w miastach – mogłaby ocalić życie milionom ludzi rocznie. Abstrahując od tego, czy jest to możliwe wyłącznie poprzez zmianę sposobu poruszania się, brzmi to może przesadnie. Ale głównie dlatego, że większość z nas nie

zdaje sobie sprawy ze skali pandemii chorób, jakie na całym świecie powoduje siedzący tryb życia. Ani z tego, że mogą one niedługo doprowadzić naszą służbę zdrowia do bankructwa.

Już samo to wydaje się wystarczającym argumentem, żeby zamówić armię buldożerów i zacząć od razu budować drogi dla rowerów. Do tego dochodzi redukcja smogu oraz korzyści związane z ograniczeniem zmian klimatycznych. Mniej samochodów oznacza też mniej rodzin opłakujących ofiary wypadków drogowych, zwłaszcza te najbardziej bezbronne jak dzieci i seniorzy. Możemy doliczyć też poprawę stanu zdrowia psychicznego obywateli i kwitnące lokalne gospodarki.

Jednak przede wszystkim po naciśnięciu tego magicznego guzika okazałoby się, że obudzilibyśmy się w miastach i miasteczkach bardziej przyjaznych dla człowieka, a nie dla szybkich, anonimowych, jednotonowych blaszanych pudeł, które często przewożą pojedyncze osoby na absurdalnie krótkie dystanse. Nie oznacza to absolutnie, że w rowerocentrycznej wizji przyszłości nie ma miejsca dla samochodów. Oczywiście dalej będą istniały, tylko może zastąpią je auta niepotrzebujące kierowców. Na razie z samochodów korzystamy zdecydowanie za często i zwykle do niewłaściwych celów.

W świecie zdominowanym przez rowery ludzie mogą się przechać, dzieci mogą się bawić, wszyscy oddychają czystym powietrzem, nic nie zagłusza rozmów i nie ma śladu po wszechobecnej, hałaśliwej, śmierdzącej i zabójczej pladze naszych czasów, jaką stanowią auta. Gdyby starsza pani w daszku jechała Lower Thames Street samochodem, to nie mielibyśmy okazji wymienić uśmiechów. Stałaby się kolejną bezosobową głową, widzianą za szybą przez mgnienie oka. Rowerzyści wyglądają bardziej ludzko i poruszają się z ludzką prędkością. W kontekście zalet miejskiego życia jest to nie do przecenienia.

Zatem tak – rowery mogą uratować świat – a przynajmniej sprawić, że stanie się znacząco i zauważalnie zdrowszy, bezpieczniejszy, sprawiedliwszy i szczęśliwszy.

Trzeba tu podkreślić dwa główne punkty. Po pierwsze, budowa bezpiecznej, inkluzywnej i przystępnej infrastruktury rowerowej służy nie tylko ludziom, którzy poruszają się jednoślādami. Nawet jeśli nasza stopa nie postanie na żadnej ścieżce rowerowej, to ciągle możemy się cieszyć czystszy m powietrzem, bezpieczniejszymi i cichszymi ulicami oraz tkanką miejską dostosowaną do ludzi. Mało kto lubi siedzieć w kawiarnianym ogródku obok trasy, którą pędzą samochody. Ale jeśli drogą przejeżdżają rowery, to praktycznie się ich nie zauważa. Nie spotkałem jeszcze nikogo, kto po wizycie w Kopenhadze lub Amsterdamie powiedział: „Fajne miasto, szkoda tylko, że mają tak mało samochodów”.

Druga zaleta też dotyczy wszystkich: więcej dróg dla rowerów oznacza zasadniczo mniej korków, także dla ludzi jeżdżących samochodami, ciężarówkami i autobusami.

Może się to wydawać sprzeczne z intuicją, zwłaszcza że podstawowym sposobem na promocję ruchu rowerowego jest odbieranie przestrzeni samochodom na głównych ulicach i utrudnianie jazdy autem na pozostałych trasach. Może to prowadzić do kontrowersji, więc w Wielkiej Brytanii oraz innych krajach odpowiedzią na plany stworzenia porządnej infrastruktury rowerowej są prognozy drogowego chaosu. O ile ruch kołowy może rzeczywiście napotkać problemy na etapie budowy dróg rowerowych i w pierwszym okresie po ich uruchomieniu, bo kierowcy muszą przyzwycząić się do nowych warunków, o tyle doświadczenia z całego świata dowodzą, że w ostatecznym rozrachunku rowery pozwalają odkorkować ulice.

Dzieje się tak, ponieważ rowery wyjątkowo dobrze wykorzystują przestrzeń. W standardowych wyliczeniach przyjmuje się, że przeciętnie pasem ruchu na jezdni może przejechać niecałe 2 tysiące samochodów na godzinę. W przypadku rowerów ta liczba może wynosić do 14 tysięcy na godzinę. Nawet jeśli uwzględnimy w rachunku autobusy, to i tak rowery umożliwiają przetransportowanie dużo większej liczby ludzi tą samą drogą, a przy tym wymagają dużo

mniej przestrzeni na parkowanie. Koniec końców więcej rowerów oznacza więcej miejsca na drodze dla samochodów, które naprawdę muszą pokonać tę trasę, oraz więcej wolnych miejsc w pojazdach komunikacji publicznej.

Jeden fakt należy podkreślać z całą mocą. Żyjemy w czasach, kiedy wyburzanie całych kwartałów po to, żeby poszerzyć ulice, nie jest już politycznie akceptowalne, a w zakorkowanych zabytkowych miastach i miasteczkach powierzchnia ulic jest siłą rzeczy skończona. Tymczasem coraz więcej ludzi chce się nimi przemieszczać. To rodzi pytanie, które trzeba w kółko zadawać przeciwnikom infrastruktury rowerowej: jeśli nie rowery, to co? Jak rozładować nieustający korek?

Należy też zwrócić uwagę, że nie trzeba być zagorzałym wyznawcą ekologicznego stylu życia, żeby popierać ruch rowerowy. Cieszę się, że jeżdżąc na rowerze, ograniczam produkcję gazów cieplarnianych. Ale ten argument raczej nie znajdzie się na liście pięciu głównych powodów, dla których wybieram rower.

Jeżdżę na rowerze, bo tak jest wygodniej, taniej, przyjemniej i mogę dotrzeć na miejsce na czas. Jeżdżę na rowerze, bo sprawia mi to ogromną przyjemność. Tak wielką, że jestem pewnie jedną z niewielu osób, które cieszą się na myśl o dojeździe do pracy. Jeżdżenie po mieście rowerem oznacza, że nie muszę się martwić, kiedy znajdę czas na siłownię.

Nie jestem szalonym luddystą i nie uważam, że powinniśmy obrazić się na współczesność i wrócić do antycznych technologii. To kolejny paradoks związany z rowerami, może największy. Chociaż zasadnicza forma roweru nie uległa większym zmianom od jego wynalezienia pod koniec XIX wieku, to jest to pojazd wyjątkowo dobrze przystosowany do coraz silniej zurbanizowanego współczesnego świata.

Ponad połowa ludności na świecie żyje obecnie w mniejszych lub większych ośrodkach miejskich³, z których wiele stoi i dusi się w korkach. Rower może odegrać olbrzymią rolę w naprawieniu tego

stanu rzeczy, zresztą w wielu miejscach już tak się dzieje. Choć w następnych rozdziałach piszę w dość ponurym tonie o katastrofie zdrowotnej, miastach dławiących się smogiem i o ofiarach wypadków drogowych, to za rogiem czeka realna zmiana.

Ta książka opowiada więc przede wszystkim o nadziei.