

Nie tędy droga

26 kwietnia 2015

Boris Johnson, burmistrz Londynu, niczym samotny jeździec na karym rowerze stanął na czele powstania jednośladowców. Celem walki jest zagarnięcie jak największego obszaru przestrzeni publicznej. Wróg to kierowcy uzbrojeni w samochody osobowe i, co gorsza, broń dużego kalibru – ciężarówki. Burmistrz jednak w tej walce trochę się zagalopował, a raczej zapedałował, bo miejska pseudowojenka zbiera śmiertelne żniwo.

Brzęk łopaty wbitej przez Borisa Johnsona oznajmił kilka tygodni temu początek budowy pierwszej rowerowej autostrady, która poprowadzi z północy na południe miasta. Przetnie ją wkrótce podobna droga rowerowego szybkiego ruchu łącząca wschód z zachodem. W ten sposób burmistrz postawił symboliczny krzyżyk na układzie drogowym miasta, który już dawno przestał odpowiadać potrzebom kierowców, a teraz nie wystarcza nawet dla rowerzystów.

Burmistrz Londynu powołał specjalny zespół Road Task Force, przed którym postawił ambitne zadanie transformacji nie tylko stołecznej infrastruktury drogowej, ale – co trudniejsze – także przyzwyczajęń komunikacyjnych londyńczyków.

„Zwycięstwa naszych kolarzy były jednymi z najpiękniejszych chwil podczas olimpiady w Londynie. Niniejszym ogłaszam, że dziedzictwem tatmtych igrzysk będzie sieć ścieżek rowerowych przecinających całe miasto, znaczący wzrost liczby rowerzystów i związane z tym polepszenie ich kondycji zdrowotnej, łatwiejsza komunikacja oraz czystsze powietrze” – to fragment „Wizji rozwoju kolarstwa w Londynie”, którą burmistrz miasta Boris Johnson przedstawił w marcu 2013 r.

Niemal rok po publikacji dokumentu autor wizji musi bronić się przed zarzutami doprowadzenia do komunikacyjnego chaosu. Londyn miał stać się drugim Amsterdamem, a londyńczycy mieli

pokochać rowery tak jak Holendrzy. I rzeczywiście burmistrzowi udało się swatanie, ale związek ma przed sobą wyboistą drogę. Jest ona w Londynie także wąska i dlatego coraz liczniejsze środowisko miłośników jazdy na rowerze musi walczyć o przestrzeń ze zmotoryzowanymi, a tych wcale nie ubywa. Na domiar złego bezpiecznej organizacji ruchu londyńscy samorządowcy dopiero się uczą od (o zgrozo) Francuzów. Po nauki urzędnicy jeżdżą do... Paryża.

NIE TĘDY DROGA

Zachęceni wizją burmistrza rowerzyści coraz liczniej wyjeżdżają na ulice Londynu. Jak podał Urząd Statystyczny, w ciągu ostatnich 10 lat liczba londyńczyków dojeżdżających do pracy na rowerze podwoiła się – wzrosła z 77 do ponad 150 tys. Badanie Transport for London wykonane w 2013 r. pokazało, że podczas porannego szczytu ponad połowę użytkowników mostów Waterloo, Blackfriars i London Bridge stanowią rowerzyści. Po ostatnim z wymienionych jeździ 11 rowerów na minutę.

Modę na kolarstwo władze Londynu podgrzały, współorganizując jeden z etapów wyścigu Tour de France, a przede wszystkim budując największą w Europie sieć wypożyczalni rowerów miejskich, która swoim zasięgiem obejmuje ponad 100 kilometrów kwadratowych i nadal się rozwija.

Proporcjonalnie do wzrostu populacji rowerzystów rośnie też liczba wypadków z ich udziałem – z 468 w 2010 r. do 673 w 2012 r. W 2014 r. na londyńskich drogach zginęło 13 rowerzystów, a w tym już 5.

Coraz głośniej słychać więc postulaty o drogowe równouprawnienie i zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu. Amatorzy jazdy na rowerze przeprowadzili kilka protestów w różnych punktach miasta. Każdorazowo ponad tysiąc osób kładło się przed siedzibą Transport for London i na najbardziej niebezpiecznych skrzyżowaniach w geście solidarności z ofiarami wypadków.

W odpowiedzi na te protesty policja przeprowadziła akcję prewencyjną. Przez 6 tygodni 2,5 tys. funkcjonariuszy patrołowało najbardziej newralgiczne miejsca. W efekcie ukarano mandatami ponad 4 tys. rowerzystów i 9 tys. kierowców samochodów.

Użytkownicy jednośladów najczęściej byli łapani na przejeżdżaniu skrzyżowań na czerwonym świetle, jeździe po chodnikach i braku oświetlenia. Zmotoryzowanych policjanci najczęściej karali za nierespektowanie sygnalizacji świetlnej i rozmawianie w trakcie jazdy przez telefon. Obie strony mają więc sporo na sumieniu.

Działania policji to jednak tylko prewencja, o której użytkownicy dróg szybko zapomną. Jeśli jazda po Londynie ma być bezpieczniejsza, potrzebne są rozwiązania systemowe.

ŚCIEŻKI ROWEROWE PO NOWEMU

Jednym z takich rozwiązań jest przedstawiona we wrześniu 2014 r. koncepcja budowy ścieżek rowerowych najnowszej generacji. Dwie rowerowe autostrady przetną Londyn z północy na południe i z zachodu na wschód. Pierwsza będzie mieć 3 mile długości i poprowadzi z King's Cross do Elephant & Castle. Ma być gotowa w 2016 r. Druga – z Acton do Barking przez Hyde Park – będzie mieć 18 mil. Rowerostrady będą mieć dwa pasy ruchu – po jednym w każdym kierunku. Na ich całej długości i na wszystkich skrzyżowaniach rowerzyści będą solidnie oddzieleni od samochodów.

I tu pojawia się problem. Przestrzeń, którą dostaną rowerzyści, komuś trzeba zabrać. Piesi i tak już chodzą po ścianach, więc miejsca będą musieli ustąpić kierowcy. W obronie zmotoryzowanych stanęły władze City of London. Stwierdziły, że pomysł burmistrza koncentruje się egoistycznie (burmistrz woli rower od auta) tylko na potrzebach rowerzystów, narażając innych użytkowników dróg na dyskomfort i niebezpieczeństwo. Zwężenie ulic spowoduje wydłużenie

korków, a co za tym idzie – wzrost zanieczyszczenia powietrza. Dodatkowo piesi mają dłużej czekać na zielone światło na przejściach, co bardziej niecierpliwych będzie prowokować do przebiegania przez jezdnię. Władze City of London zapowiedziały, że zablokują budowę, jeśli projekt nie zostanie poprawiony.

Drugim wprowadzanym równocześnie rozwiązaniem są tzw. Quietways – klasyczne ścieżki rowerowe, ale wytyczone na mniej zakorkowanych bocznych uliczkach. Dwie pierwsze połączą centrum Londynu z Greenwich i Hackney, a później zostaną przedłużone do Walthamstow. Do 2016 r. zostanie wytyczonych jeszcze 5 takich tras. Aby przyspieszyć prace, budowa ma być ograniczona do niezbędnego minimum – namalowania pasów na jezdni, usunięcia ewentualnych barier architektonicznych i załatwienia dziur w nawierzchni.

– Jeśli chcielibyście pojeździć na rowerze, ale boicie się intensywnego ruchu, te ścieżki będą doskonałym rozwiązaniem – przekonuje Boris Johnson. – Stworzą sieć sekretnych przepraw przez dzielnice, łącząc parki, kanały wodne i inne atrakcyjne miejsca.

Drugim wdrażanym równolegle rozwiązaniem problemu jest przebudowa 33 najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań, na czele z Elephant & Castle, rondem IMAX w Waterloo i Euston Circus. Wszędzie przestrzeń dla rowerzystów zostanie wydzielona, tak by nie mogły w nią wjechać samochody. Modernizacja zostanie wykonana w ramach wartego 4 mld funtów programu przebudowy dróg. Dodatkowo ratusz przeznaczył 200 mln na usprawnienie ruchu w kolejnych 17 lokalizacjach, wśród których są m.in.: Balham High Road, Brent Cross, Euston Road, London Road Roundabout, Barking Riverside i Seven Sisters Road, Trinity Road i Victoria Circus.

Ciekawym pomysłem była budowa ciągów rowerowych w formie platform nad torami naziemnych linii metra. Wjazd na platformy byłby możliwy tylko w okolicach stacji. Wszystko wskazuje

jednak na to, że pomył skończy w galerii niezrealizowanych projektów na ścianie w biurze jego autora. Przeszkodą są wysokie koszty. W drugą stronę poszli projektanci z firmy Gensler, którzy zaproponowali sprowadzenie ruchu rowerowego pod ziemię, do nieużywanych tuneli metra. Sami rowerzyści określili jednak ten pomysł w mediach społecznościowych jako absurdalny, a gwoźdź do trumny wbił Transport for London, stwierdzając, że długość pustych tuneli jest niewystarczająca do zrealizowania tej wizji.

Bardziej realne wydaje się sprowadzenie pod ziemię ruchu samochodów. Poparcie ratusza i władz dzielnicy Hammersmith & Fulham ma planowana budowa tunelu, który zastąpi estakadę Hammersmith Flyover, co pozwoli rozładować ruch także na ulicach przylegających do trasy A4. Podobne rozwiązanie Boris Johnson zaproponował dla dróg A13 w Barking Riverside, A3 w Tolworth, A316 w Chalkers Corner i A406 w New Southgate. Koszty tych przedsięwzięć są jednak astronomiczne, co stawia pod znakiem zapytania możliwość ich szybkiej realizacji.

MARTWE PUNKTY

W 2013 r. pod kołami ciężarówek zginęło w Londynie 9 rowerzystów, czyli ponad połowa z 14 ofiar śmiertelnych w tym okresie. W ubiegłym roku proporcje były podobne. Od stycznia tego roku ofiar jest już 5 i wszystkie zostały rozjechane przez samochody ciężarowe. Wśród zabitych jest ceniona w świecie sztuki była dyrektorka muzeum V&A. Do tego typu wypadków dochodzi najczęściej, gdy samochody ciężarowe skręcają na skrzyżowaniach. Wielu rowerzystów nie zdaje sobie sprawy z tego, że czekając na światłach obok lub tuż przed ciężarówką, są niewidoczni z kabiny kierowcy. Znajdują się w martwych punktach, których nie obejmują lusterka.

Problem ten zostanie częściowo rozwiązany po wprowadzeniu od września obowiązku montowania dodatkowych lusterek. Częściowo, bo nadal wszystko będzie zależeć od sprawności i spostrzegawczości kierowcy, który będzie musiał podzielić

uwagę na kontrolowanie drogi i tego, co dzieje się w co najmniej 5–6 lusterkach.

Także od września do Londynu nie będą mogły wjeżdżać ciężarówki bez specjalnych zabezpieczeń chroniących rowerzystów i pieszych. Pojazdy o wadze przekraczającej 3,5 tony trzeba będzie wyposażyć w boczne osłony zapobiegające dostaniu się ludzi pod koła. Samochody bez bocznych osłon i lusterek nie będą mogły wjechać do strefy niskiej emisji (London Low Emission Zone), która obejmuje obszar Londynu sięgający fragmentami aż po obwodnicę M25. Złamanie zakazu skończy się mandatem w wysokości nawet 1000 funtów.

MODA NA SKUCES

Boris Johnson chciał zarazić londyńczyków modą na jazdę na rowerze, a tę modę przekuć na swój polityczny sukces. Udało się połowicznie. Liczba sympatyków kolarstwa rzeczywiście znacząco wzrosła, ale okazało się, że miasto nie jest na ten wzrost przygotowane. Johnson próbuje teraz wyjść z całego zamieszania z twarzą, rozkopując stołeczne ulice za gigantyczną sumę 4 mld funtów. W tym drogowo-finansowym szaleństwie może jednak być metoda. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że londyńscy kierowcy spędzają w korkach 80 godzin rocznie, tracąc z tego powodu 2 mld funtów, to przesiadka na rowery może się opłacać. Nikt nie zwróci jednak życia ofiarom drogowej rewolucji.

ABC bezpieczeństwa dla rowerzystów (za tfl.gov.uk):

1. Zatrzymuj się na czerwonym świetle.
2. Na wąskich ulicach jedź środkiem.
3. Zaparkowane auta omijaj tak szeroko, by nie zostać uderzonym w przypadku nieostrożnego otwarcia drzwi.
4. Jedź za samochodem ciężarowym, a nie obok niego lub przed nim.

5. Nie wjeżdżaj na chodniki.
6. Ubieraj się w jaskrawe kolory.
7. Po zmroku używaj przedniej i tylnej lampy.
8. Pokazuj ręką zamiar skrętu.
9. W trakcie jazdy nie słuchaj muzyki i nie rozmawiaj przez telefon.
10. Zawsze zakładaj kask.
11. Skorzystaj z bezpłatnych szkoleń dla rowerzystów prowadzonych przez urzędy dzielnic.

Autorstwo: Marcin Urban

Źródło: eLondyn.co.uk