

Ruch drugiej kategorii

27 lipca 2008

Ulicami polskich miast jeżdżą dwie grupy. Nadludzie w samochodach i podludzie na rowerach.

Środowe popołudnie. Jadę rowerem ulicą Próchnika w Łodzi. Gdy dojeżdżam do Wólczańskiej, nagle wymija mnie samochód i natychmiast skręca w prawo. Przed wbiciem się w drzwi auta ratuje mnie ostre hamowanie. Doganiam je na skrzyżowaniu, za kierownicą młoda dziewczyna. Pytam, czemu chciała mnie zamordować. Widząc niezrozumienie malujące się na twarzy, przypominam manewr, który wykonała i dopytuję, dlaczego to zrobiła. – Przepraszam, nie zauważyłam. Baba za kierownicą? Nie! To polska norma.

Od 13 lat moim głównym środkiem transportu w mieście jest rower. Przypadków wymuszeń, chamstwa czy wręcz aktów bandytyzmu drogowego ze strony kierowców przeżyłem setki, jeśli nie tysiące. Ale zachowanie się kierowców nie jest jedynym problemem rowerzystów. Wszystkie rozwiązania komunikacyjne w mieście są tworzone z myślą o kierowcach, spychając pozostałych uczestników ruchu na margines. Przykłady? Proszę bardzo: skrzyżowania ze światłami uruchamianymi ciężarem samochodu – rowerzysta, nawet bardzo ciężki, jest za lekki, aby uruchomić sygnalizację, więc zjeżdża na przejście dla pieszych. Ba, jeśli jest przejście to i tak znakomicie – coraz częściej piesi, a w ślad za nimi rowerzyści muszą przechodzić kładkami czy podziemnymi pasażami. Często przy dużych skrzyżowaniach na wprost można jechać tylko środkiem, nierzadko estakadą. Pierwszy pas z prawej, a czasem dwa, służą skręcającym w prawo. Spróbuj się przedostać rowerem na pas dla jadących prosto... O jeździe na kilkupasowym rondzie nawet nie wspominam.

Przykłady tego typu mogę mnożyć w nieskończoność, jednak są one banałem w porównaniu z faktem, że nawet infrastruktura

rowerowa jest tworzona z myślą o... kierowcach samochodów. Wszędzie, gdzie pojawiają się ścieżki rowerowe, na ulicach równoległych obowiązuje zakaz poruszania się rowerem. Żeby było bardziej absurdalnie, niemal wszędzie, gdzie są ścieżki rowerowe, nie można się na nie dostać, a często także poruszać nimi bez łamania prawa. Najprostszym przykładem są wjazdy na ścieżki. Jak one wyglądają? Po prostu ich nie ma! Chcąc wjechać na ścieżkę lub z niej zjechać, mamy najczęściej taki wybór: wjazd po trawniku, po przejściu dla pieszych, po wysokim krawężniku, a w przypadku, gdy mamy szczęście i projektant wykazał się wyobraźnią, możemy się na nią dostać po wjeździe do posesji, przeznaczonym dla samochodów. Te ostatnie także są ciekawym przypadkiem konstrukcyjnym. Zwykle samochód, który porusza się po nich nie częściej niż 2-3 razy na dobę, ma gładką drogę, a rowerzysta skacze po krawężnikach.

Jak powszechnie wiadomo, najlepszym materiałem na ścieżkę rowerową jest kostka brukowa. O niewątpliwych jej zaletach mogło się przekonać sześcioro łódzkich radnych, którzy po niespełna godzinnej przejażdżce byli zaskoczeni, że korzystanie z tego rozwiązania negatywnie odbija się na pośladkach, o stanie technicznym roweru nie wspominając. Choć to najpopularniejsze to jednak nie najbardziej oryginalne rozwiązanie. W Łodzi część ścieżki wzdłuż ulicy Strykowskiej jest z nierówno ułożonej kostki granitowej – drogo i nieskutecznie!

Odnoszę wrażenie, że ścieżki buduje się po to, by po pierwsze pozbyć się rowerzystów z dróg, a po drugie zrobić to w taki sposób, aby było wygodnie kierowcom. Przykładowo, ścieżki są pełne zakrętów, zwłaszcza w okolicy skrzyżowań. Jeśli ktoś jeździ tak jak ja, ze znaczną prędkością, to ścieżka znacznie spowalnia jazdę. Czasami jadąc ścieżką mam wrażenie, że architekt stał nad deską kompletnie pijany i wytyczył trasę „wężykiem”...

Jeśli uda nam się dojechać żywym do pracy, szkoły, sklepu czy na randkę, pojawia się problem zaparkowania roweru.

Praktycznie nie ma żadnych parkingów nadających się do użytku. Za to ścieżki znakomicie nadają się na parkingi. Dla samochodów. Jadąc taką zastawioną ścieżką, można się poczuć jak na slalomie gigancie. Oczywiście można zadzwonić po straż miejską lub policję, ale te zwykle przybywają po 20-30 minutach, gdy samochody już odjadą (choć na ich miejsce zwykle pojawiają się nowe). Dla porównania, gdy warszawska Masa Krytyczna (cykliczny masowy przejazd rowerzystów) wystawiła samochód na środek jezdni i ustawiła go w poprzek, policja zjawiła się na sygnale w niecałe 3 minuty! Tak wygląda w praktyce równe traktowanie wszystkich użytkowników ruchu, zapisane w kodeksie drogowym.

W miastach czy państwach, gdzie komunikację miejską rozwiązano w sposób cywilizowany, piesi i rowerzyści nie tylko mogą się poruszać bezpiecznie, ale i komfortowo. Przykładowo w Kopenhadze 1/3 podróży odbywa się komunikacją publiczną, 1/3 rowerami, a pozostała część samochodem. Jednocześnie w całej Danii w ciągu roku samochody zabijają garstkę pieszych lub rowerzystów. Mniejszy kraj? Zgadza się. Mniej mieszkańców. To również prawda. Niemniej jeśli zastosujemy prostą proporcję różnych użytkowników ruchu i wypadków, to wychodzi, że Polacy żyją w trzecim świecie!

Ale w krajach „rowerowych” prawo jest proste i restrykcyjne. Jeśli dojdzie do wypadku, to winę ponosi silniejszy, więc jeżeli samochód rozjedzie rowerzystę – winny jest kierowca i nie ma dyskusji! Analogicznie sytuacja wygląda w przypadku kolizji rowerzysty z pieszym. Oczywiście sytuacje nie wygląda tam tak, że rowerzysta jest świętą krową i może jeździć jak i gdzie chce. Łamanie przez niezmotoryzowanych przepisów wiąże się z surowym mandatem.

Dobrze pomarzyć! Póki co realia wyglądają tak, że urzędnicy czy radni decydujący o sprawach rowerowych poruszają się samochodem, a z rowerem kontakt mieli gdzieś w okolicach pierwszej komunii, więc nie rozumieją potrzeb rowerzystów. Można by na koszt społeczeństwa zafundować im wycieczkę do

duńskiej stolicy. Niech ją pozwiedzają, przypatrzą się, pojeżdżą tamtejszym transportem publicznym i rowerami. Niech się przejadą nawet samochodem po niezakorkowanym mieście, a potem niech usiądą i pomyślą, czym różnią się polskie miasta od duńskich. W przypadku braku konstruktywnych wniosków – cofnąć refundację!

Autor: Konrad Malec

Źródło: [Obywatel](#)