

## Przedmowa do drugiego wydania

Hubert Barański

W 2017 roku ukazała się książka Petera Walkera, która rok później doczekała się polskiego przekładu. W Polsce spotkała się z tak ciepłym przyjęciem, że Wydawnictwo Wysoki Zamek postanowiło przygotować kolejne wydanie, które właśnie trzymasz w rękach. Można by jednak zapytać, czy po kilku latach książka ta jest nadal aktualna, czy opisane w niej kwestie przystają do popandemicznych realiów? Otóż nie mam na to pytanie jednoznacznej odpowiedzi, zatem zarówno stanowcze potwierdzenie, jak i zaprzeczenie byłyby pewną formą manipulacji. Dlaczego? Już wyjaśniam.

Peter Walker w swojej książce zabiera czytelnika do miast w przeszłości, w których ruch rowerowy był czymś naturalnym i powszechnym, a także pokazuje miasta przyszłości, gdzie rowery są znowu czymś masowo stosowanym i będącym oczywistym elementu krajobrazu miejskiego. W 200-letnich dziejach rowerów zdarzyło się wiele i jak pokazuje mnóstwo przykładów, ta historia nie została jeszcze zapisana. W 1816 roku Freiherr Karl von Drais de Sauerbrunn skonstruował „maszynę do biegania” – jego ulepszenie polegało na zastosowaniu kierownicy połączonej ze skrętnymi widelcami, umożliwiającej skręcanie bez konieczności zsiadania z pojazdu. Wynalazca nazwał pojazd od swojego nazwiska – „draisinne”, czyli po polsku dreznina, która początkowo ważyła ok. 45 kg i pozwalała osiągnąć prędkość ok. 10 km/h. Mało kto mógł wówczas przypuszczać, że pojazd ten będzie przez kolejne dwa stulecia udoskonalany.

Rowery zostały wyposażone w nowe komponenty, dające możliwość podwyższenia osiągnięć. Przerzutka pozwala zmieniać biegi, daje sposobność rozwijania większych prędkości i pokonywania różnic terenowych z mniejszym nakładem sił. Jazda rowerem stawała się coraz przyjemniejsza. Zaczęły także powstawać nowe rowery wyspecjalizowane do konkretnych zadań. Potężną gałęzią są rowery wyczynowe do różnych dyscyplin sportowych. Bez wątplenia wielu osobom właśnie z tym rowery kojarzą się obecnie bardzo mocno. Ale te z przeznaczeniem transportowym – także są ciągle udoskonalane. To, co możemy zaobserwować w ostatnich latach, to dynamiczny rozwój rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi. Ale czy to, co ma silnik, można jeszcze nazwać rowerem? Takie pytanie, czasem podszyte ironią, nadal jest stawiane przez osoby, którym rower kojarzy się z wysiłkiem fizycznym. Tymczasem rozwój silników elektrycznych sprawił, że z rowerów mogą obecnie korzystać także ci, którym z różnych przyczyn wcześniej jazdy rowerem odmawiano. Na rowery coraz liczniej wsiadają seniorzy, którym jazda na e-rowerze sprawia przyjemność jazdy przy stosunkowo mniejszym nakładzie sił.

To, czego Walker nie przewidział, to prawdziwa rewolucja, jaką obserwujemy w ostatnich 5 latach w rowerach towarowych – zwanych z angielskiego rowerami cargo albo cargobike. Cóż to takiego? To rozbudowany rower do zadań specjalnych. Dojazd z małym dzieckiem do przedszkola, przewiezienie większych towarów albo rutynowa wyprawa na większe zakupy przestają stanowić problem. Nieco dłuższy od tradycyjnych rowerów, pojazd ma pomiędzy kierownicą a przednim kołem przestrzeń bagażową. Stąd czasem nazywane są wannami na kółkach. Ale niech Was nie zmyli to prześmiewcze określenie, takie rowery przestają być niszowe. Za zachodnią granicą Polski jesteśmy właśnie świadkami prawdziwej rewolucji transportowej. Liczba sprzedawanych rocznie rowerów elektrycznych już jakiś czas temu przewyższyła liczbę sprzedawanych samochodów. W 2018 roku rowerów towarowych nasi zachodni sąsiedzi kupili ok.

60 tysięcy, z czego 2/3 stanowiły te ze wspomaganie elektrycznym. W ciągu kolejnych dwóch lat liczba ta została prawie podwojona, aby w 2022 roku osiągnąć 213 tysięcy nowych rowerów cargo, w tym aż 3/4 to te, w których osobie jadącej pomaga silnik elektryczny. Pomaga, ale nie wyręcza! Warto podkreślić, że to jest tylko wspomaganie elektrycznym silnikiem – dalej trzeba pedałowac, kręcić korbą i używać mięśni, aby rower ruszył i dalej jechał. Ale cargobike pojawiają się nie tylko w Niemczech, ale także w krajach Beneluksu czy we Francji. Zdobywają także coraz większą popularność w USA. Wszędzie tam, gdzie się pojawiają, zastępują samochody w dojazdach do pracy i przemieszczaniu się z dziećmi lub zakupami. Jak na tym tle wygląda Polska? Niestety, nie ma precyzyjnych danych. Możemy tylko szacować, że jest ich już kilka tysięcy, z czego w samym 2022 roku pojawiło się kilkaset kolejnych. Dlaczego tak niewiele? Bo te rowery sporo kosztują. Rządy zachodnich krajów Europy, chcąc nieco zmniejszyć ścisk panujący w miastach, uruchomiły wiele programów pomocowych. Pieniądże wydane na dotacje do zakupu roweru i tak są niewspółmiernie mniejsze niż te potrzebne do zapewnienia tym samym ludziom miejsc parkingowych i całej infrastruktury dla samochodów. Spadają też wydatki na leczenie następstw wielu chorób komunikacyjnych, a także zmniejsza się liczba wypadków. Międzynarodowa Organizacja Zdrowia WHO zaleca każdemu człowiekowi przynajmniej 30 minut ruchu fizycznego dziennie. To nie tylko pozwala nam zachować lepszą witalność, ale realnie wpływa na jakość i długość życia. A czym lepiej można sobie zapewnić taką odrobinę codziennego ruchu niż dojazd do pracy czy do szkoły rowerem?

Warto tu stwierdzić, że pandemia – mimo trudnych i bolesnych następstw – przyniosła też skutki pozytywne. W wielu miastach Europy Zachodniej nastąpiło prawdziwe trzęsienie ziemi pod względem transportowym. Francja jest tutaj najlepszym przykładem – z kraju zmotoryzowanego stała się liderem zmian na starym kontynencie. Rządowe programy edukacji z jazdy rowerami dla młodzieży

i dorosłych, programy pomocowe wymiany starych aut na nowe rowery czy zakrojona na dużą skalę budowa infrastruktury rowerowej – to wszystko sprawia, że na przykład w Paryżu coraz częściej można spotkać do niedawna szerokie arterie przeobrażone w ulice rowerowe. Frekwencja na rowerach tak tam wzrosła, że dotychczasowe drogi dla rowerów stały się niewydolne.

Czy w Polsce też możemy na to liczyć? To zależy, czy społeczeństwo dostrzeże korzyści płynące z masowego poruszania się rowerami. Jest się od kogo uczyć – od krajów zamożniejszych i mających znacznie większe w tym temacie osiągnięcia. Rowery, proszę państwa, naprawdę mogą pomóc w ratowaniu naszego świata. I na to zasługują miasta przyszłości – atrakcyjne do mieszkania, zdrowe dla mieszkańców. Pod tym względem książka Walkera jest cały czas aktualna i wydaje się ponadczasowa.

Łódź, 30 stycznia 2024 r.