

Dlaczego ludzie nienawidzą rowerzystów

Scorchersi i obcy

Redakcja dziennika „The Times” otrzymała taki oto list od czytelnika, który miał mocno ugruntowaną opinię o rowerzystach: „Mają oni w zwyczaju całą szerokość drogi zajmować i gnać na złamanie karku, bardziej niczym sfera barbarzyńców. Biada nieszczęśnikowi czy innej rzeczy, która znajdzie się na ich drodze”¹. Choć to zdanie odzwierciedla odczucia nieobce współczesnym, list ten, jak można się domyślić ze stylu, powstał dawno temu. Został opublikowany w 1892 r., kiedy to w prasie pojawiło się coraz więcej skarg na rozpędzonych cyklistów, określanych wtedy w Anglii mianem *scorchers**. Niespełna dekadę po wynalezieniu roweru nastroje były tak nieprzychylnie cyklistom, że niektórzy dziennikarze uznali, że zjawisko zasługuje na reakcję. W 1896 r. w magazynie satyrycznym „Punch” pojawił się zgryźliwy komentarz do tej fali nienawiści zatytułowany „Nowe zasady dla cyklistów”. Zgodnie z jedną z reguł każdy rowerzysta miał „we wszelkich postępowaniach prawnych zostać uznany za niepo czytelnego idiotę, który z pewnością poruszał się niewłaściwą stroną drogi, chyba że przedłoży przekonujące dowody, iż było inaczej”. Następna żartobliwie głosiła, że jeśli rowerzysta zobaczy zbliżający się inny pojazd albo pieszego, to powinien „niezwłocznie zsiąść, sprowadzić rower do najbliższego rowu i kłęknąć w uniżonej

* W wolnym tłumaczeniu: „tacy, co pędzą, aż parzy” – przyp. tłum.

i błagalnej pozie, czekając aż rzeczony powóz, koń, etc. oddalą się co najmniej na milę².

Jeśli czytelnikom z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Australii i innych krajów ton tych tekstów wydaje się dziwnie znajomy, to dlatego, że w wielu miejscach narracja dotycząca rowerzystów nie zmieniła się znacząco przez ostatnie sto dwadzieścia lat. Teraz epitety są inne: „pedalarscy terroryści”, „lycrowi fanatycy” i inne podobne poniżające kombinacje. W wielu miastach wystarczy wsiąść na rower, żeby zyskać reputację przedstawiciela jakiejś podejrzaney i mało znanej sekty. Sam czasami doświadczam takiego traktowania ze strony kolegów z pracy, znajomych i krewnych. Niekiedy zadają pytania z ciekawości („Właściwie dlaczego jeździcie w takich dziwnych ciuchach?”), ale zdarza się też otwarta wrogość („Czemu wszyscy przejeżdżacie na czerwonym świetle?”). Myślę, że podobnie muszą się czuć mormoni i scjentolodzy.

Dlaczego ten stan trwa? Najprostsza odpowiedź jest taka, że w miejscach, gdzie takie opinie pokutują, rowerzyści najczęściej stanowią mniejszość i rzeczywiście jest ich plus minusz tylu ilu, powiedzmy, mormonów. Ale problem jest głębszy. Istnieją solidne dowody, by twierdzić, że rowerzyści są traktowani, jak to określają psycholodzy, jako „grupa obca”.

W dużym uproszczeniu grupa obca obejmuje „onych” w opozycji „my i oni”. Ludzie naturalnie szukają cech wspólnych z innymi i robią to z wielu względów. Niestety efektem ubocznym tej potrzeby jest wykluczanie jednostek, które nie pasują do grupy. Rupert Brown, profesor psychologii społecznej na Uniwersytecie Sussex, tłumaczy to w ten sposób: „Może tak się zdarzyć w każdej sytuacji, kiedy jakiś zbiór lub kategoria różnic wybija się w życiu społeczności na pierwszy plan. Mechanizm działa w dwie strony: taksówkarze myślą, że rowerzyści przejeżdżają na czerwonym, a rowerzyści uważają, że taksówkarze to źli kierowcy. Wszystko jest relatywne i zależy od punktu widzenia³”.



Grupa obca czuje się najsilniej zagrożona, kiedy jest mała, a atakuje i stygmatyzuje ją część społeczeństwa o wiele liczniejsza albo dysponująca większą władzą. W typowym i najbardziej toksycznym scenariuszu grupę definiuje się na podstawie takich cech jak rasa, narodowość, religia czy kultura. Ale ofiarami takiego myślenia padają też zaskakująco różnorodności. Na przykład takie, gdzie jedynym wspólnym mianownikiem jest to, że jednym ze stosowanych przez nie środków transportu jest rower.

Badacze, którzy przyglądali się postawom wobec rowerzystów, twierdzą, że to szkodliwe zachowania. Potwierdza to doktor Ian Walker, brytyjski psycholog i autor kilku badań na temat stosunku kierowców do rowerzystów: „Bez dwóch zdań. Dużo o tym mówię. To, co przejawia się w dyskursie dotyczącym rowerów, stanowi klasyczny przykład uprzedzeń w społecznej psychologii z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku. Dokładnie tak samo traktowano mniejszościowe grupy etniczne i inne. Generalizuje się cechy negatywne, nie zauważa złych zachowań w obrębie własnej grupy i tak dalej. To podręcznikowy przykład uprzedzenia. Nie chodzi o to, jak liczni są przeciwnicy. Chodzi o władzę. W tym wypadku można powiedzieć, że chodzi o władzę nad ulicą⁴”.

Współczesne relacje władzy między rowerzystami a społeczeństwem nie opierają się na prostej interakcji. Ponieważ w Wielkiej Brytanii i podobnych krajach nie istnieje kultura codziennej jazdy rowerem, to rowerzystami są przede wszystkim entuzjaści, najczęściej mężczyźni, bywa że na dość drogich rowerach. To znaczy, że w innych dziedzinach życia, ta wyśmiewana i pogardzana grupa może być stosunkowo uprzywilejowana i wpływowa.

W 2013 r. w tygodniku „The Economist”, Biblii menadżerów, ukazał się artykuł, gdzie autor z pełną powagą nazywa jazdę rowerem po mieście „nowym golfem” i pisze, że to najlepszy sposób na nawiązywanie relacji w biznesie⁵. Kilka lat wcześniej Mintel, wiodący gracz w segmencie badań rynku, opublikował opracowanie, z którego



wynikało, że typowy współczesny brytyjski rowerzysta najczęściej żyje w gospodarstwie domowym o ponadprzeciętnych dochodach⁶. W pewnym sensie ci ludzie są spadkobiercami dziewiętnastowiecznych cyklistów – to hobbyści, dla których rower jest wyborem, a nie koniecznością. Ciągłe bardzo dużo osób decyduje się na rower, bo tak jest wygodniej, albo dlatego, że nie mogą pozwolić sobie na samochód. Media jednak takiego obrazu rowerzysty nie propagują.

Zdaniem Rachel Aldred, ekspertki od transportu z Uniwersytetu Westminster, którą poznaliśmy w poprzednich rozdziałach, niechęć po części bierze się z postrzegania roweru jako kaprysu, w kontraście do poważnego, dorosłego środka transportu, jakim ma być samochód. „Tak jakby rowerzyści robili coś niestosownego na drodze, jakby się bawili jak dzieci i zawadzali innym uczestnikom ruchu – mówi. – Rowerzystów stygmatyzuje się na dwa sposoby. Dawniej rower postrzegany był jako transport dla ludzi, którzy nie mają innego wyboru. Teraz stał się domeną ludzi, którzy ten wybór mają. To zabawa, rozrywka. Coś, czego nie należy robić w nieprzeznaczonym do tego miejscu”.

Czy to ma w ogóle jakieś znaczenie? Dlaczego rowerzyści – zwłaszcza ci z klasy średniej o ponadprzeciętnych dochodach – po prostu tego nie zignorują? Do pewnego stopnia większość tak właśnie robi. Jest jednak pewien haczyk: w chwili, kiedy wszyscy użytkownicy muszą współdzielić ruchliwą drogę, równowaga sił niebezpiecznie przechyla się w jedną stronę. W epoce wiktoriańskiej rowerzyści poruszali się w stosunkowo egalitarnym otoczeniu, bo wśród pieszych i wozów. Ich dzisiejsi spadkobiercy nadal są zbudowani z mięśni, krwi i kości, ale na drodze mają do czynienia z rozpędzonymi metalowymi pudłami.

Dlatego właśnie przedstawianie rowerzystów jako obcej grupy jest tak niebezpieczne. Medialne stereotypy napędzają narrację, z jaką spotykamy się w barach, miejscach pracy, w Internecie. To z kolei wpływa na postawy polityków, którzy – skoro rowerzyści są

pogardzania i wyszydzani – nie są skłonni ryzykować, wprowadzając prorowerowe inicjatywy. I wreszcie istnieją dowody na to, że sposób postrzegania rowerzystów wpływa na styl jazdy kierowców. Badania sugerują, że traktowanie rowerzystów jako grupy obcej może zachęcać kierowców do niezachowywania bezpiecznej odległości przy wyprzedzaniu albo automatycznego zakładania, że człowiek na rowerze zachowuje się nieprzepisowo. Najnowsze analizy wskazują, że negatywne treści w mediach mogą zwiększać liczbę przypadków agresji wobec rowerzystów na drodze.

Nagle temat brzmi dużo poważniej.

Chcą nam zabrać drogi

Żeby pokazać, jak często media przedstawiają rowery, przyjrzyjmy się artykułowi z 2015 r. opublikowanemu na łamach dziennika „Staten Island Advance”. Absolutnie nie zamierzam atakować tego szacownego tytułu z tradycjami, o którym pewnie nikt wcześniej nie słyszał, chociaż to jedyna funkcjonująca do dziś codzienna gazeta związana z konkretnym okręgiem Nowego Jorku. Wybrałem ten przykład, bo znakomicie ilustruje dziwaczną i szkodliwą strategię, jaką media obierają w dyskusji nad polityką rowerową. Nie chodzi o opinię wyrażaną w tekście – autor sprzeciwia się budowie większej liczby dróg dla rowerów w dzielnicy – tylko o sposób jej wyrażenia.

Artykuł zaczyna się od słów: „Jak się dowiedzieliśmy, rowerowi pasjonaci z ewangelicznym zapałem realizują swoje cele. Najbardziej oddanym sprawie nie wystarcza frajda z pedałowania: chcą zmusić wszystkich do czerpania przyjemności z roweru”. Ta „mania”, zdaniem autora, ma swoich „zagorzałych akolitów we władzach”.

Zwróćmy uwagę na język. Rowerzyści to „oni”, stojący w opozycji do członków redakcji oraz, w domyśle, czytelników, czyli „nas”. Oni mają „ewangeliczny zapał”. Nie mają zwolenników w samorządzie, mają „akolitów”.



Artykuł wyraża się krytycznie o prorowerowej polityce Nowego Jorku, która przez kilka lat była źródłem przesadnie żywiołowych kontrowersji: „W całym mieście ulica po ulicy władze forsują budowę dróg dla rowerów, nie bacząc na przepustowość i warunki ruchu. Konfiskują na ten cel przestrzeń wykorzystywaną przez samochody i ciężarówki”⁸. Znowu sugestywne sformułowania. Przestrzeń została „skonfiskowana”, co sugeruje, że wcześniej znajdowała się w posiadaniu kierowców.

Autor kontynuuje w tym samym tonie: aktywiści rowerowi to „fanatycy”, „wyznawcy religii rowerowej”, „entuzjaści do szpiku kości”. Ich poglądy są „radykałne”. Budowanie kolejnych dróg dla rowerów to „myślenie życzeniowe” i „fantazje”. Słownictwo wykorzystane w artykule pasuje raczej do opisu sekty, a nie grupy ludzi, którzy po prostu chcą, żeby oni sami i ich bliscy mogli poruszać się rowerem odrobinę łatwiej i bezpieczniej. Podtekst jest jasny: rowerzyści to jacyś „oni”, jednolita masa, której można przypisać dowolne cechy.

Zawsze mnie to zaskakuje. Jak już podkreślałem wcześniej, rowerzysta to w ścisłym znaczeniu tego słowa ktoś, komu rower służy do transportu albo rekreacji. To prawda, że niektórzy czują wręcz plemienną więź ze światkiem rowerowym. Czytają specjalistyczne magazyny, przesiadują w sklepach rowerowych, rozmawiając o oponach i najlepszych smarach do łańcucha. Ale nawet ci, którzy są bliżsi portretowi nakreślonego przez „Staten Island Advance”, oglądają pewnie czasem telewizję albo grają w szachy. Posiedzą z dziećmi swojego rodzeństwa, kiedy brat lub siostra chcą wyjść na miasto, lubią filmy o superbohaterach, jadają na mieście, jeżdżą na wakacje. Tymczasem ma ich definiować tylko jedna czynność, jaką wykonują.

Tego rodzaju uogólnienia mogą przenikać do języka ludzi uważających się zasadniczo za wzorcowych, otwartych liberałów. Weźmy choćby Lindę Grant, brytyjską pisarkę, która zresztą rozpoczęła karierę jako publicystka w mojej gazecie, czyli „The Guardian”. Grant to wykształcona, wrażliwa osoba z kilkoma nagrodami na koncie. Jest

autorką powieści oraz znakomitego feministycznego opracowania na temat rewolucji seksualnej. Jednak w kontekście rowerów wszystkie te subtelności znikają.

Pod koniec 2015 r. Grant opublikowała felieton w „Guardianie”, gdzie opisuje, jak trudno jest jej przejść przez ulicę w Londynie: ma słaby wzrok, a ulicami pędzą rowerzyści. Mamy tu kilka ciekawych wątków. Jak w każdej grupie uczestników ruchu wśród rowerzystów też istnieją osoby, które jeżdżą niebezpiecznie. Chociaż rzadko stanowią śmiertelne zagrożenie, ich zachowanie może wywoływać większy lęk, niż im się wydaje, zwłaszcza u bardziej bezbronnych pieszych.

Do tego Grant dodaje cały szereg bardzo uogólniających stwierdzeń. Rowerzyści, pisze, to „najczystszy moralnie użytkownicy dróg, krzyżowcy zdrowego stylu życia, rzucający rękawicę zmianom klimatycznym”. Mamy też hiperbole: „Jako piesza w typowy dzień wielokrotnie spotykam rowerzystów przejeżdżających na czerwonym świetle albo wjeżdżających na chodnik, gdzie przechodnie uciekają przed nimi z krzykiem”. Autorka podkreśla, że nie wszyscy rowerzyści się tak zachowują, ale i tak robi to z rezerwą: „Może i upierdliwi rowerzyści stanowią mniejszość, ale to na tyle duża mniejszość, że przechodzenie przez jezdnię to loteria”⁹.

Fascynuje mnie taki język. Zastanawiam się, jakiej innej wewnętrznie zróżnicowanej grupie Grant miałaby ochotę przypisać wspólne cechy i wady? Wegetarianom? Malarzom i architektom wnetrz? Może powinna napisać: „Może i upierdliwe stare ciotki stanowią mniejszość, ale to na tyle duża mniejszość, że herbatka z rodziną to loteria”? Oczywiście, że nie. Gdyby opublikowała coś takiego, to czytelnicy zareagowaliby oburzeniem i zdziwieniem.

To były tylko dwa przykłady, i to z tych łagodniejszych. W większości narracja oparta na opozycji my–oni jest dużo ostrzejsza. W Sydney „Daily Telegraph” od lat konsekwentnie i regularnie opisuje rowerzystów jako drogowych przestępców, nierespektujących



sygnalizacji świetlnej, i krytykuje wszelkie plany poprawy ich bezpieczeństwa na drodze.

Matthew Parris, jeden z najbardziej poważanych publicystów w Wielkiej Brytanii, napisał kiedyś dla „The Times” artykuł pod tytułem „Kto zadziera nosa i zasługuje na skrócenie o głowę?”, w którym sugerował, że w poprzek dróg dla rowerów należy rozpiąć druty. Czasem to się naprawdę zdarza, ale o tym później. Parris tłumaczył później, że żartował, ale tytuł stanowił i tak najmniej obraźliwy fragment całego artykułu. Zdaniem autora rowerzyści to „bezczelni kretyni”, którzy ubierają się dziwnie, mają muchy w nosie, są nieporadni, niegrzeczni, wściekli i zadufani w sobie¹⁰. Brytyjski „The Spectator”, szacowny tygodnik społeczno-polityczny, wybrał na temat numeru krytykę rowerzystów, którzy zostali przedstawieni jako przewrażliwieni przestępcy celowo blokujący ruch i noszący „teatralne plastikowe nakrycia głowy”¹¹.

Takie artykuły często pisane są lekko prześmiewczym tonem i celowo antagonizują. Czytelnicy, którzy czują się urażeni, spotykają się z oklepanymi oskarżeniami, że nie mają poczucia humoru. Ale nawet jeśli takie teksty mają być w założeniu humorystyczne, to powstaje pytanie: jakie inne niejednorodne grupy nadają się na cel żartów? Dowcipy o teściowych i kobietach za kierownicą trącą już myszką. Nawet niepokorne brytyjskie tabloidy po interwencjach organizacji pozarządowych przestały nazywać osoby chore psychicznie „wariatami” i „świrami”.

W przypadku rowerzystów stereotypy często przybierają postać Mamila, który jest współczesnym wcieleniem czarta z wierzeń ludowych. Angielski skrótowiec MAMIL oznacza „middle-aged man in Lycra”, czyli dosłownie „mężczyźni w średnim wieku odziani w lycrę”. Ten na wpół mityczny stwór jeździ na błyszczącym i drogim rowerze szosowym. Brzuszek charakterystyczny dla pracownika umysłowego wciska w nieapetycznie obcisły strój rowerowy. Tacy ludzie, jak głosi obiegowa opinia, nie dość, że dziwnie wyglądają i są aspołeczni, to

jeszcze zadzierają nosa, zgrywają waźniaków i kwilą jak maminsynki, kiedy samochód minie ich w odległości mniejszej niż dwa metry.

Co i raz się zdarza, że zazwyczaj rozsądni i przenikliwi publicyści uciekają w stereotypy i generalizacje. Wszyscy rowerzyści przejeżdżają na czerwonym świetle. Noszą dziwaczne ciuchy. Nie płacą za drogi. Jeżdżą środkiem jezdni. Stanowią zagrożenie dla innych i samych siebie. Są obcy. Inni niż my.

Na drogach nie panuje wojna

Kiedy opowiadam komuś o tym, przychodzi taki moment, że mój rozmówca milknie lekko zażenowany i mówi: „Jasne, uogólnienia są złe. Ale rowerzyści często przejeżdżają na czerwonym, prawda?” Odpowiadam wtedy zazwyczaj w ten sposób: „Mieszkasz w Londynie. Wokół jest mnóstwo idiotów. Czemu widzisz tylko idiotów na rowerach?”

Nie zamierzam usprawiedliwiać niewłaściwych zachowań. Jak już wspomniałem, rowerzyści naprawdę czasem nie myślą o innych i mogą kogoś przestraszyć. Nie podoba mi się, jak ktoś przejeżdża na czerwonym świetle albo wskakuje na chodnik, gdzie lawiruje pomiędzy pieszymi. Dla sprawnych dwudziesto- i trzydziestolatków tacy rowerzyści są uciążliwi. Ale dla starszych osób, które boją się upadku, albo kogoś z małym dzieckiem stanowią prawdziwą zmołę.

Niektórzy rowerzyści twierdzą, że w systemie, który z definicji ich dyskryminuje, ignorują światła, bo tak jest bezpieczniej. Osobiście się nie zgadzam. Uważam, że jeśli ktoś tak postępuje, to wyłącznie z wygody.

Można z dużą dozą pewności powiedzieć, że najgorsi rowerzyści to też agresywni i niebezpieczni kierowcy. W pociągu przepychają się, żeby pierwsi zająć miejsce siedzące. W samolocie opuszczają oparcie fotela akurat w czasie posiłku. Są, żeby użyć określenia Lindy Grant, upierdliwi. Ale w odróżnieniu od niej ja winię osobę, nie środek transportu. Są upierdliwi niezależnie od okoliczności.



Na niekorzyść rowerzystów działa fakt, że łamanie przez nich przepisów rzuca się w oczy. Łatwo jest pogrozić palcem komuś, kto przejeżdża na czerwonym, ale dużo trudniej jest zorientować się, że samochody jadą sześćdziesiąt pięć kilometrów na godzinę przy ograniczeniu do pięćdziesięciu, a co dopiero zauważyć, że kierowca rozmawia przez komórkę lub zerka na telefon leżący na kolanach. Jak przekonaliśmy się już w rozdziale II, takie zachowania traktowane są jako normalne, mimo że statystycznie są obciążone większym ryzykiem zabicia lub okaleczenia kogoś. Nie próbuję bronić bezmyślnych rowerzystów. Apeluję o zachowanie proporcji i uwzględnianie kontekstu.

Kiedy rozmawiam z ludźmi o łamaniu przepisów przez rowerzystów, raz na jakiś czas ktoś sugeruje, że w takich wypadkach powinno się konfiskować rowery i je przetapiać. Świetnie: pod warunkiem, że takie same sankcje będą obowiązywać kierowców. Na całym świecie nie ma wysypiska, które byłoby w stanie pomieścić pojazdy skonfiskowane w ciągu jednego dnia w Londynie, Birmingham lub Glasgow. O Nowym Jorku, Paryżu i Pekinie nawet nie wspominam.

Funkcjonuje też odrobinę inna narracja, według której rowerzyści prowadzą z automobilistami, jak równy z równym, walkę o przestrzeń i dominację, co często określa się jako „wojnę na drodze”. Takie postawienie sprawy jest niemądre i to z wielu względów. Głównie dlatego, że w wielu krajach większość rowerzystów jeździ też autem – według danych organizacji British Cycling 90 procent jej członków to też kierowcy – czyli musieliby prowadzić wojnę sami ze sobą. W rzeczywistości tę metaforę wykorzystuje się jako wymówkę do proponowania uciążliwych i bezsensownych przepisów wymierzonych w rowerzystów, wychodząc z założenia, że jeśli chodzi o przestrzeń na drodze, stoją na równi z samochodami.

Radio BBC 4 nadaje sympatyczną i znaną audycję o sprawach dotyczących konsumentów pod tytułem *You and Yours*. W 2015 r. jeden z odcinków poświęcony był obowiązkowym ubezpieczeniom

od odpowiedzialności cywilnej dla rowerzystów. Inspiracją był incydent, w którym jadący po chodniku rowerzysta potrafił i lekko ranił małe dziecko¹². Gościem był Chris Boardman, kolarz i olimpijczyk, który dziś promuje ruch rowerowy w miastach. Bardzo grzecznie wytłumaczył, że tego typu wypadki zdarzają się wyjątkowo rzadko.

Kiedy rozmawiał ze mną, wyrażał się dużo mniej oględnie. Jego zdaniem cały pomysł na program był niedorzeczny. „Spójrzmy na to w kontekście. Co roku w Wielkiej Brytanii trzydzieści sześć osób ginie na chodnikach – tylko na chodnikach – przejechanych przez samochody, autobusy i ciężarówki, a rowerzyści zabijają jedną osobę raz na trzy lata* – mówił. – To śmieszne, że ta audycja w ogóle się ukazała. Nikt nie pofatygował się, żeby sprawdzić fakty”.

Boardman jeszcze krytyczniej wypowiada się o rzekomej „wojnie” na drogach: „Z jednej strony mamy 2 procent słabych użytkowników ruchu, z drugiej 98 procent ludzi prowadzących dwa tony stali każdy. Jaka wojna? Ja to nazywam masakrą”¹³.

Nie da się sprawdzić, do jakiego stopnia taki dyskurs wpływa na polityków, czyli ludzi, którzy rzeczywiście są w stanie zadbać o rowerzystów. Nie skłamię, jeśli powiem, że orientacja polityczna nie ma żadnego znaczenia. Na przykład pod koniec drugiej kadencji na fotelu burmistrza konserwatysta Boris Johnson, który planował powrót do polityki krajowej, postanowił przeorganizować ileś ulic z korzyścią dla rowerów i nie dał się zbić z pantałyku kilku nieprzychylnym nagłówkom. Zupełnie inne podejście miał polityk z tej samej partii, Eric Pickles, były minister do spraw samorządów lokalnych z lekką obsesją na punkcie miejsc parkingowych, ten sam, którego poznaliśmy w rozdziale IV. Był głęboko przekonany, że rząd prowadzi „wojnę z kierowcami” i nigdy nie był skłonny lobbować w rządzie na rzecz rozbudowy infrastruktury rowerowej.

* Dane dla Polski są podobne. Co roku na chodnikach ginie ok. 20 pieszych przejechanych przez samochody, autobusy, ciężarówki i motory, zaś rowerzyści zabijają pieszych raz na dwa lata – przyp. red.



Osobiście jestem zdania, że narracja oparta na koncepcji obcej grupy ma największy wpływ na tych polityków, którzy może i uważają, że powinni coś zrobić dla rowerzystów, ale nie są w stanie podejść do tematu wystarczająco poważnie. Częściowo dlatego, że dla ministra transportu zlecenie budowy nowego połączenia kolejowego albo lotniska jest ciekawsze niż zwykle drogi dla rowerów i modernizacja kilku skrzyżowań. Jestem jednak przekonany, że bardzo wielu decydentów nie postrzega roweru jako konieczności. Dla nich to tylko dodatek, ukłon w stronę entuzjastów, coś, co można upchnąć na drodze, jeśli akurat znajdzie się trochę wolnego miejsca, a w budżecie zostanie trochę pieniędzy po zajęciu się głównymi sprawami, czyli transportem samochodowym. Obawiam się, że właśnie w tym punkcie stereotyp obcej grupy wpływa na myślenie decydentów.

To by wyjaśniało, czemu poza tym rozsądni politycy, tak samo jak dziennikarze, wygłaszają kompletne bzdury, gdy tylko zaczynają mówić o rowerach. Popołniają gafy, które, gdyby chodziło o dowolny mniej niszowy temat, albo by ich ośmieszyły, albo nawet zmusiły do dymisji.

Robert Goodwill, zanim przeszedł do Home Office (brytyjskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych), odpowiadał przez kilka lat za brytyjski resort transportu. Zakres jego obowiązków obejmował też transport rowerowy. Goodwill to pracowity polityk i przedstawia się jako sprzymierzeniec rowerzystów. Kiedy krótko po objęciu przez niego teki wiceministra transportu odwiedziłem go w gabinecie w Pałacu Westminsterskim, z dumą pokazał mi składany rower w rogu, na którym jeździ po Londynie. Mimo to, przemawiając podczas posiedzenia parlamentarnej grupy do spraw rowerów w maju 2016 r., na pytanie, czemu stosunkowo niewiele kobiet w Wielkiej Brytanii jeździ rowerem, udzielił porażającej odpowiedzi. Istnieje kilka realnych i wzajemnie powiązanych za sobą czynników, które za to odpowiadają. Prawie wszystkie wynikają z marnej infrastruktury rowerowej. Goodwill jednak lekkim tonem wspominał, jak jego żona

martwiła się, że kask zepsuje jej fryzurę¹⁴. Powiedział to człowiek, który ponosi główną odpowiedzialność za politykę rowerową w kraju. Nic tylko sięść i płakać.

Co zadziwiające, to wcale nie była najgłupsza w historii wypowiedź urzędnika piastującego tego typu stanowisko. Poprzednik Goodwilla, Norman Baker, też sprawujący swoją funkcję pracowicie i z zaangażowaniem, również błędził jak dziecko we mgle. Kiedyś posłowie wypytywali go o bezpieczeństwo rowerzystów i padło pytanie, czego Wielka Brytania może się nauczyć od Holandii. Jego odpowiedź budziła nie tyle niepokój, ile bezbrzeżne zdumienie. Baker spokojnie tłumaczył, że według danych statystycznych w Holandii jest więcej ofiar wśród rowerzystów niż w Wielkiej Brytanii. Zadowolony z siebie mówił: „To, czego możemy nauczyć się od Holandii, to, moim zdaniem, raczej nie kwestie bezpieczeństwa”¹⁵. Parlamentarzyści i goście drapali się w zamyśleniu po głowach. A jak przekonaliśmy się wcześniej, w Holandii jeździ się trzy jeśli nie cztery razy bezpieczniej.

Okazało się, że Baker miał na myśli liczbę ofiar wśród rowerzystów w przeliczeniu na mieszkańca, zupełnie nie biorąc pod uwagę faktu, że przeciętny Holender pokonuje co roku blisko dziesięć razy więcej kilometrów rowerem niż Brytyjczyk. Za taki podstawowy błąd w interpretacji danych nastolatek na lekcji matematyki dostałby burę. Równie dobrze Baker mógłby się chwalić niższą liczbą ofiar podczas naprawiania wiatraków, łyżwiarstwa szybkiego i zbierania tulipanów.

Znowu to robią

Jednak najbarwniejszych przykładów otwartej wrogości mediów, która nadaje potem ton dyskusjom politycznym, należy szukać w Australii. Jak źle się sprawy mają? Na tyle źle, że wieloletni aktywista rowerowy Omar Khalifa napisał satyryczny list w imieniu przyszłego rządu z przeprosinami za takie straszliwe traktowanie rowerzystów.



Khalifa, dawniej szef organizacji pozarządowej Bicycle New South Wales, obecnie jest liderem stawiającej pierwsze kroki Australijskiej Partii Rowerzystów. Wyrażający ubolewanie list, którego „nadawcą” jest wymagowany przyszły rząd stanu Nowa Południowa Walia, naśladuje przeprosiny niedawno wystosowane przez policję do organizatorów pierwszej w Sydney parady LGBT z okazji ostatnich, jaka miała miejsce w 1978 r. Chociaż impreza, znana pod nazwą Mardi Gras, obecnie stanowi ważny punkt w kulturalnym kalendarzu miasta, to podczas pierwszej edycji wielu uczestników zostało pobitych i aresztowanych. Porównanie może wydawać się zbyt radykalne, ale Khalifa twierdzi, że nawiązanie jest uzasadnione. „Znowu to robią – mówi. – Już nikogo nie biją, ale zaostrzają przepisy i to surowo”¹⁶.

Khalifę do działania pchnęły nowe przepisy wprowadzone w Nowej Południowej Walii w marcu 2016 r. Wysokość mandatów za takie wykroczenia jak brak kasku lub niebezpieczna jazda podniesiono nawet sześciokrotnie, co znaczy, że za niektóre przewinienia trzeba teraz zapłacić nawet 425 australijskich dolarów*. Zgodnie z projektowanymi przepisami rowerzyści mieli też obowiązkowo posiadać przy sobie dokument ze zdjęciem.

Autorem tych zmian był Duncan Gay, stanowy minister do spraw dróg, człowiek, który z dumą mówi, że jest „największym przeciwnikiem dróg dla rowerów” w rządzie. Wcześniej proponował wprowadzenie obowiązku rejestracji rowerzystów i posiadania karty rowerowej. Ten pomysł upadł, ponieważ urzędnicy uznali, że byłby praktycznie niemożliwy do wdrożenia, nie przyniósłby żadnych realnych korzyści i prawdopodobnie zniechęciłby wielu ludzi do jazdy na rowerze¹⁷.

Zamiast tego wprowadzono nowe kary pieniężne, rekompensując to wprowadzeniem obowiązku wyprzedzania rowerzystów przez pojazdy w odległości minimum jednego metra i półtora przy prędkości samochodu powyżej 40 mil na godzinę (ok. 64 kilometry na godzinę).

* Około 1150 złotych – przyp. tłum.

Czy na pewno takie zdroworozsądkowe podejście zachęci wszystkich uczestników ruchu do lepszego postępowania? Rzecz nie jest taka prosta. Jeśli traktuje się rowerzystów jak problem, który trzeba uregulować, żeby go kontrolować, to najzwyczajniej w świecie zniechęca ludzi do jazdy. Nawet przed nowym taryfikatorem mandatów uciążliwe przepisy oraz obowiązek jazdy w kasku wprowadzony w 1991 r. i tak ograniczały udział podróży rowerami w Nowej Południowej Walii do żałosnego poziomu 2 procent. Ta liczba mogłaby być o wiele wyższa, zwłaszcza w Sydney. Miasto jest rozległe i miejscami pagórkowate, ale pogoda jest idealna, a wiele dzielnic mieszkalnych jest na tyle blisko centrum, że bez problemu można pokonać ten dystans rowerem.

Spędziłem w Sydney kilka szczęśliwych lat, pracując jako kurier, i doświadczyłem kilku wczesnych akcji policji wymierzonych w rowerzystów. Jedną z nich – najśmieszniejszą, która najlepiej zapisała mi się w pamięci – polegała na wysłaniu w miasto grupy niezadowolonych funkcjonariuszy w przebraniu kurierów. Przykrywką była mało wiarygodna, bo zdradzał ich średni wiek i oponki na brzuchu. Widziałem raz w centrum miasta, jak taki policjant w cywilu goni pod górę mojego kolegę i krzyczy, żeby się zatrzymał. Znajomy, jeden z dziesięciu najlepszych kolarzy amatorów w całym stanie, był tak uprzejmy człowiekiem, że z pewnością by się zatrzymał, gdyby tylko policjant zbliżył się do niego na tyle, żeby mój kolega mógł go usłyszeć.

Od tamtych czasów kilka rzeczy w Sydney uległo poprawie, głównie dzięki Clover Moore, która od 2004 r. zasiada na fotelu burmistrza. Zależy jej na zwiększeniu popularności transportu rowerowego i za jej rządów powstało trochę fizycznie wydzielonych dróg dla rowerów. Jednak burmistrzynie ma ograniczone możliwości, a Gay i rząd stanowy wydają się zdeterminowani, żeby blokować każdy jej ruch. Kibicują im media, które są opętane obsesją zapanowania nad niebezpiecznymi, nieposłusznymi cyklistami i na co dzień

posługują się takimi określeniami jak „rozpędzone demony” oraz „nieostrożni rowerzyści”. Lokalny „Daily Telegraph” robi to wyjątkowo konsekwentnie.

Moore mówi, że efekty są toksyczne: „Ta gazeta atakuje mnie codziennie od lat. Ale nie tylko oni. Zobowiązaliśmy się zbudować w Sydney sieć dróg rowerowych o długości dwustu kilometrów. Dla niektórych to totalna rewolucja. Przed moim domem czatowały ekipy telewizyjne, żeby mnie filmować. Od samego początku spotykałam się z oburzającymi atakami”¹⁸.

Przepisy kodeksu drogowego i ich egzekwowanie leżą w gestii rządu stanowego. Niektórzy aktywiści rowerowi w Sydney twierdzą, że przez nowy taryfikator oraz zapał i pomysłowość, z jaką stosuje się nowe kary, rowerzyści czują się coraz bardziej dyskryminowani. Najwyższe mandaty przewidziano na przykład za niebezpieczną jazdę, ale wygląda na to, że policja interpretuje ten zapis według własnego widzimisię. Jeden z pierwszych ukaranych na podstawie tego przepisu stał, czekając na zmianę świateł, z tym że balansował w stojce, czyli stał bez ruchu, ale z obiema nogami na pedałach. Innych rowerzystów policjanci zatrzymywali i informowali, że mogą dostać mandat za jeżdżenie po ruchliwej ulicy.

Khalifa uważa, że ton, jaki stosuje Gay, dodatkowo marginalizuje rowery, przez co jazda staje się jeszcze bardziej ryzykowna. „To, co mówi, trafia do tych mieszkańców, którzy postrzegają rowerzystów jako zawałdoci – mówi Khalifa. – Wyładowują w ten sposób swoją frustrację”.

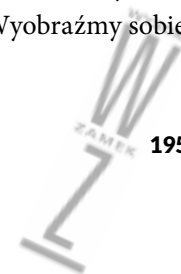
Sam Gay rzadko wypowiada się publicznie o transporcie rowerowym, może dlatego, że kiedy już to robi, rzuca coś kuriozalnego. Na przykład w 2014 r. podczas wywiadu telewizyjnego został zapytany, czy nie martwi go, że obowiązek noszenia kasku zniechęca ludzi do jazdy rowerem. Odparł, że ani trochę. Jeśli ludzie, którym nie podobają się kaski, całkiem zrezygnują z roweru, to znaczy, że będą bezpieczni, powiedział i dodał z uśmiechem człowieka przekonanego, że właśnie rozstrzygnął spór ostatecznie: „Uratowałem im życie”¹⁹.

W tamtym okresie Gay rozważał akurat wprowadzenie systemu rejestracji rowerów, argumentując, że rowerzystów należy chronić przed ich własnymi ryzykownymi zachowaniami. „Musimy zmienić postępowanie i nawyki – mówił. – Jak będziemy mieli zbiór zasad i ludzie będą świadomi, że możemy je egzekwować, zastanowią się nad tym, co robią”.

Kilkakrotnie prosiłem resort Gaya o wywiad z nim, ale zawsze mi odmawiano. Udało mi się za to umówić na długą rozmowę z Bernardem Carlonem, który odpowiada za bezpieczeństwo drogowe w stanie Nowa Południowa Walia. Ponieważ Carlon zajmuje stanowisko o charakterze raczej urzędniczym niż politycznym, jego zadanie polega na znajdowaniu dowodów na poparcie decyzji ministra. Nie jestem przekonany, czy mu się to udało. Wielokrotnie pytałem go, czemu, skoro kaski są rzekomo tak istotne, w takich krajach jak Holandia rowerzyści są dużo bezpieczniejsi, chociaż praktycznie nikt nie jeździ tam w kasku. Odpowiedział mi, że w Australii otoczenie drogowe oraz „kultura jazdy rowerem” diametralnie różnią się od holenderskich²⁰.

Zdaniem Carlona kluczowym argumentem za zaostrzeniem przepisów są dane instytucji zajmujących się zdrowiem, według których 30 procent wypadków rowerowych w Nowej Południowej Walii polega na upadku rowerzysty na drogę po wpadnięciu na krawężnik albo słupek bez udziału innego pojazdu. Wniosek: rowerzyści jeżdżą ryzykownie i nieostrożnie, więc należy nad nimi zapanować za pomocą gigantycznych mandatów i obowiązkowej kontroli dokumentów. Holendrzy i Duńczycy przyjrzeliby się raczej infrastrukturze, która powoduje te wszystkie incydenty. Z tym że gdyby to była Holandia lub Dania, media nie powtarzałyby codziennie, że rowerzyści to niesforne podgrupa społeczna, którą trzeba okiełznać.

Omar Khalifa jest przekonany, że sposób, w jaki się mówi i pisze o rowerzystach, bezpośrednio wpływa na przepisy: „Jako aktywista ciągle słyszałem, że to nasza wina, rowerzystów. Wyobraźmy sobie,



co by się działo, jakby to odwrócić i mówić „wy, kierowcy”, bo ktoś widział samochód przejeżdżający na czerwonym. To by było nie do przyjęcia. Ale jak ktoś należy do mniejszości, to staje się ofiarą podwójnych standardów i jest postrzegany jako masa. Inni mogą wtedy traktować taką osobę, jak im się podoba”.

Sabotaż

Problem dotyczy nie tylko Australii. Zdaniem psychologa Iana Walkera, który specjalizuje się w badaniu zjawisk dotyczących rowerzystów i którego poznaliśmy wcześniej, w Wielkiej Brytanii też istnieje zależność między tym, jak się mówi o rowerzystach, i jak czasami bezmyślnie inni użytkownicy ruchu się wobec nich zachowują. „Bardzo bym się zdziwił, gdyby tak się nie działo – mówi. – Można siedzieć w pubie i wygłaszać zdania typu: «Cholerni rowerzyści, powinniśmy ich przepędzić z dróg» albo wypisywać dosłowne zachęty do mordy. W przypadku innych grup tego się nie robi. To, że ludzie to akceptują i nie ma konsekwencji, bo nie ma kary za mówienie i pisanie takich rzeczy, mówi nam wiele o obecnej sytuacji. Gdyby to, co ludzie mówią i piszą, nie wpływało na postrzeganie tych zachowań jako normalnych, byłaby to duża niespodzianka”²¹.

Jedno z najbardziej przekrojowych badań nad statusem społecznym rowerzystów zostało przeprowadzone w 2002 r. przez Transport Research Laboratory, poważaną brytyjską instytucję zajmującą się badaniem transportu²². Badacze przeprowadzili w grupach fokusowych pogłębione wywiady z kilkudziesięcioma kierowcami pochodzącymi z różnych środowisk. Rozmówcy często żywili stereotypowe opinie na temat rowerzystów, których traktowali jak obcą grupę nieprzewidywalnych ludzi o niskim statusie (fenomen panów odzianych w lycrę pojawił się niedługo później).

Często padały określenia „nieodpowiedzialni”, „znieawidzeni”, „chaotyczni” i „arogancy”. Nie w każdym przypadku tak było:

kierowcy, którzy sami jeździli rowerem, oraz kobiety, ale w mniejszym stopniu, patrzyli na rowerzystów przychylniej. Jednak opinie negatywne przeważały.

Na tym nie koniec. Kierowcy oglądali też nagrania różnych interakcji pomiędzy samochodami i rowerzystami na drodze. Wśród przykładów były samochody zatrzymujące się przed rowerzystami albo skręcające im tuż przed nosem. Nawet kiedy wina ewidentnie leżała po stronie kierowcy, grupa fokusowa krytykowała rowerzystę, uważając, że z definicji nie ma racji.

„Komentarze respondentów sugerowały, że ich zdaniem zachowania rowerzystów były dla nich typowe i wynikały z ich temperamentu – piszą badacze. – Z kolei złe zachowania kierowców usprawiedliwiali albo tłumaczyli wpływem okoliczności zewnętrznych”.

Co kluczowe, kierowcy intensywnie podkreślali, że sami traktują rowerzystów cierpliwie i ostrożnie, ale zakładali, że inni kierowcy postępują o wiele mniej tolerancyjnie. Psychologia dobrze zna to zjawisko. Mamy tendencję do dokładnego opisywania postępowania innych ludzi, ale jednocześnie podnosimy sobie samoocenę i mniej rzetelnie oceniamy samych siebie, bo wydaje się nam, że zachowalibyśmy się znacznie lepiej w takiej sytuacji.

Opis wyników badania został sformułowany neutralnym, akademickim językiem, ale i tak mrozi krew w żyłach: „Istotnym wnioskiem płynącym z tej analizy jest to, że kierowcy w rzeczywistości zachowują się mniej ostrożnie, niż deklarują, ponieważ efekt dystansowania się względem normy skutkuje lekkim zniekształceniem punktu widzenia. Innymi słowy, prawdziwa «społeczna norma» w zakresie traktowania rowerzystów zapewne prowadzi do mniej tolerancyjnych i ostrożnych zachowań”.

Uprzedzenia względem rowerzystów oznaczają zatem, że myślący w ten sposób kierowcy mają skłonność do dawania rowerzystom na drodze mniej czasu, przestrzeni i traktowania ich mniej cierpliwie niż powinni, żeby zapewnić bezpieczeństwo słabym i niechronionym



uczestnikom ruchu. Dlaczego? Autorzy twierdzą, że kierowcy uważają rowerzystów za obcą grupę, a do tego silnie poczuwają się do odpowiedzialności w stosunku do swojej grupy zmotoryzowanych i nie chcą ich spowalniać, nawet jeśli to oznacza niebezpieczne wyprzedzenie rowerzysty. Podsumowanie jest mocno przygnębiające, ale dla kogoś, kto regularnie jeździ rowerem w Wielkiej Brytanii albo kraju o podobnej kulturze jazdy, to na pewno żadna niespodzianka.

Zdarza się, że nienawiść do rowerzystów znajduje dużo bardziej bezpośrednie ujście. W czerwcu 2015 r. Alec James brał udział w dużej imprezie rowerowej. Trasa biegła przez ponad 140 kilometrów po zamkniętych prowincjonalnych drogach Walii. Wyścig jednak skończył przedwcześnie. „Mniej więcej na pięćdziesiątym kilometrze na ostrym zjeździe w dół zobaczyłem, jak rowerzysta po mojej lewej się przewraca – wspomina James. – Odbiłem, żeby na niego nie wpaść, i zacząłem zwalniać. Nagle poszła mi przednia opona i przeleciałem przez kierownicę. Turlałem się razem z rowerem do brych kilka metrów, uderzyłem się w głowę, aż kask pękł. Jechałem około pięćdziesiąt kilometrów na godzinę. Miałem głębokie rany w nodze. Przez tydzień nie mogłem normalnie chodzić”²³. Kiedy wstał, zorientował się, że w udzie ma dziurę w kształcie pedału. Okazało się, że przyczyną wypadku było kilkadziesiąt pinezek rozsypanych po jezdni.

Parę tygodni wcześniej podczas wyścigu na małych drogach w Surrey, na południe od Londynu, kilku kolarzy też przebiło sobie opony na rozsypanych pinezkach. To czysty przypadek, że nikomu nic się nie stało, jak mówi Adrian Webb, prezes klubu kolarskiego Redhill CC: „Można sobie tylko wyobrazić, jaka to niebezpieczna sytuacja, kiedy w osiemdziesięcioosobowym pelotonie nagle ktoś łapie gumę. Zawodnicy jeżdżą na wąskich, mocno napompowanych do wyścigu dętkach. Opona może eksplodować. Jeśli jeden zawodnik się przewróci, może powstać karambol”²⁴. Tego typu przypadki występują dziwnie często w Wielkiej Brytanii, gdzie w ostatnich latach

zdarzały się też druty rozpinane nad terenowymi trasami. Było też kilka takich incydentów w Stanach Zjednoczonych.

Nie wszyscy są zdania, że takie zajścia związane są z negatywnym postrzeganiem rowerzystów. „Co roku [w Wielkiej Brytanii] dochodzi do 250 tysięcy napaści na ulicach – mówi Chris Boardman. Jeśli chcemy kogoś oskarżać o wyrywanie pewnych rzeczy z kontekstu, to nie ma sensu. Zawsze znajdą się idioci albo ludzie, którzy są albo źli, albo po prostu głupi”. Opinie są podzielone. Mark Strong, aktywista rowerowy w nadmorskim Brighton, łączy incydenty rozpinania drutów nad drogami dla rowerów z budową nowych dróg dla rowerów przez radę miasta zdominowaną przez Zielonych: „Postawa prasy i polityków w pewnym sensie legitymizuje nienawiść do rowerzystów. Istnieje prawie że oficjalne przyzwolenie na nielubienie rowerzystów. I skoro wszyscy uważają, że można spokojnie na nich krzyczeć, to znajdzie się margines, który uzna, że można też rozpinąć druty w poprzek dróg dla rowerów”.

Badania przeprowadzone niedawno w Australii sugerują, że racja może leżeć po stronie Stronga. W ramach projektu przeprowadzonego przez Accident Research Centre (Ośrodek Badania Wypadków) na Uniwersytecie Monash w Melbourne grupa rowerzystów z Australijskiego Terytorium Stołecznego, gdzie rowery są popularne i występuje dużo kolizji drogowych z udziałem rowerzystów, nagrywała przebieg jazdy, korzystając z kamery mocowanej na kasku i nadajników GPS²⁵.

Powstało ponad 450 godzin materiału, a uczestnicy pokonali ponad osiem tysięcy kilometrów podczas swoich regularnych dojazdów. Nikt nie został potrącony, ale odnotowano dziewięćdziesiąt jeden „potencjalnie konfliktowych zdarzeń”. Najczęściej kierowcy skręcali, zajeżdżając drogę rowerzystom, albo otwierali drzwi auta, tarasując im przejazd. Do tego do ponad 90 procent incydentów doszło z winy kierowcy, chociaż można by twierdzić, że wynik nie jest wiarygodny, bo rowerzyści wyposażeni w kamery na potrzeby eksperymentu mogli unikać nieostrożnej jazdy.



Najważniejsze są jednak wywiady przeprowadzone z uczestnikami, podczas których rowerzyści opowiadali o swoich doświadczeniach. Wielu mówiło badaczom, że ataki się nasiliły po znanym i szeroko komentowanym zajściu z udziałem Shane'a Warne'a, emerytowanego australijskiego krykiecisty. Były sportsmen nawoływał do wprowadzenia karty rowerowej po tym, jak wdał się z kimś w sprzeczkę podczas jazdy autem.

Jedna z uczestniczek, kobieta po czterdziestce, mówi tak: „Po zdarzeniu z Shane'm Warne'm w Melbourne przez jakieś dwa albo trzy tygodnie ciągle ktoś mnie obrażał na drodze. Potem się uspokoiło. Wydaje mi się, że [takie zachowania kierowców] nasilają się po incydentach tego typu”.

Wiele osób wspominało podobną falę agresji, jaka miała miejsce wcześniej, w 2009 r. po jednym z odcinków popularnego australijskiego programu satyrycznego „Good News Week”. Dwóch komików odegrało skecz, w którym rozmawiali o irytujących spotkaniach z rowerami i udawali, że otwierają drzwi samochodu tuż przed nadjeżdżającym rowerzystą. Jeden z uczestników badania, mężczyzna po pięćdziesiątce, mówi, że parę dni po emisji zdarzyły mu się trzy przypadki napaści w ciągu jednej podróży.

To nie są twarde dowody, tylko wyniki badania jakościowego, w którym brało udział trzydzieści sześć osób. Te zależności opierają się tylko na ich deklaracjach, ale mogą budzić niepokój.

Wymień irytujące zachowania rowerzystów

Mark Treasure, brytyjski aktywista rowerowy, proponuje fascynujące, chociaż kontrowersyjne porównanie. Jego zdaniem o rowerzystach mówi się w podobnym tonie co o angielskich fanach piłki nożnej w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych. Obecnie futbol w Wielkiej Brytanii to elegancki, skomercjalizowany i miliardowy biznes, a na mecz można przyjść z całą rodziną. W tamtych czasach

była to jednak rozrywka klas pracujących, a kibice, z powodu okazjonalnych agresywnych incydentów na stadionach, byli z założenia zbiorowo postrzegani jako chuligani. Kulminacją tych praktyk były relacje z wydarzeń na Hillsborough – największej tragedii pod względem liczby ofiar cywilnych i jednej z największych niesprawiedliwości we współczesnej historii Wielkiej Brytanii.

Wszystko działo się w kwietniu w 1989 r. na podniszczonym stadionie Hillsborough w Sheffield. Dziewięćdziesięciu sześciu fanów Liverpoolu zostało zdeptanych na śmierć, bo zostali stłoczeni w zbyt małym sektorze. Chociaż winę ponosiła policja i zła organizacja, funkcjonariusze wymyślali historie o pijanych, rozbrykanych kibicach i obarczali ich odpowiedzialnością za to, co się stało. Nie było na to żadnych dowodów, ale ta wersja zdominowała oficjalną narrację. Do jej zrewidowania doszło dopiero, kiedy krewni ofiar wywalczyli po długiej batalii ponowne otwarcie śledztwa, które zakończyło się w 2016 r.

Treasure podkreśla, że o brytyjskich rowerzystach mówi się podobnie: nie szanują przepisów, nie zasługują na przyzwoite traktowanie. Jak pisze: „Takie postawy i opinie służą do legitymizowania stanowiska, że rowerzyści nie zasługują na «specjalne traktowanie» – czyli infrastrukturę rowerową – które ograniczyłoby ryzyko utraty zdrowia lub życia. Zapewnienie rowerzystom wygody i właściwych warunków staje się bez znaczenia”²⁶.

Zaczęliśmy od listu wysłanego do „Timesa”, w którym czytelnik narzeka na rozpędzonych cyklistów. Zamknijmy ten rozdział współczesnym akcentem. Teleturniej *Familiada* – jeśli ktoś go nigdy nie widział – polega na rywalizacji dwóch rodzin. Uczestnicy muszą odgadnąć najczęściej podawaną przez respondentów odpowiedź na przygotowane przez organizatorów trywialne pytania. Przykład, który chcę podać, pochodzi z edycji australijskiej emitowanej pod tytułem *Family Feud*. Gospodarzem programu jest przystojny i pogodny Grant Denyer, który w podskokach biega po planie i uśmiecha



się promiennie do wszystkich. Na widok tego pytania rozpromienił się jeszcze bardziej: „Co irytującego może zrobić rowerzysta?”²⁷

Atrakcyjna uczestniczka naciska przycisk i podaje odpowiedź, jak się okazuje, najwyżej punktowaną: „Jechać po pasie dla samochodów”. Następują gromkie brawa, nikt nie tłumaczy, czym jest pas dla samochodów i czym się różni od pozostałych pasów na drodze. Drużyna przeciwna udziela odpowiedzi.

„Zajechać drogę” – zgaduje poprawnie młody mężczyzna. Jego krewna też próbuje szczęścia. „Interesuję się trochę modą. Noszą ubrania z lycry...” – zaczyna, a Denyer parska śmiechem. „Czy twoim zdaniem, hm, aż oczy bolą, jak się na nich patrzy?” Publiczność chichocze ze zrozumieniem.

Pozostałe irytujące zachowania rowerzystów to, w malejącej kolejności: „dzwonienie dzwonkiem”, „wolna jazda”, „zatrzymywanie się przed samochodami”, „przejeżdżanie na czerwonym” i „wszystko”. Każda z odpowiedzi jest przyjmowana jako zabawna. Między wierszami rozumiemy, że wszyscy obecni jeżdżą samochodami, a rowerzyści to trochę egzotyczna i mocno wyobcowana grupa.

Może się wydawać, że niewiele łączy nieśmieszna satyrę z drutami rozpinanymi nad drogami dla rowerów albo infrastrukturą drogową, po której tylko najpewniejsi i najbardziej asertywni rowerzyści odważają się poruszać. Ale taki związek istnieje. Każdy „żart” Matthew Parrisa, każdy porozumiewawczy uśmieszek Granta Denyera, każda deklaracja Duncana Gaya, że bezpieczeństwo rowerzystów zapewnią tylko ostrzejsze przepisy, każdy artykuł w „Staten Island Advance” o konfiskowaniu dróg kierowcom, każdy felieton Lindy Grant o świętoszkach-upierdliwcach, wszystko to się sumuje. Jestem przekonany, że przez takie incydenty ja, moi najbliżsi oraz wszyscy inni rowerzyści jesteśmy coraz mniej bezpieczni za każdym razem, kiedy wskakujemy na siodełko. Coś jest nie w porządku.



