Nadjeżdża generacja na elektrykach

Właściwie nie pamiętam, kiedy jeździłem z mamą na rowerze. Kiedy jej o tym powiedziałem, przyznała, że nawet miałaby ochotę , ale się trochę boi. Nie tylko ona – okazuje się, że podczas jazdy na rowerze lub hulajnodze zagrożenie ze strony samochodów i autobusów odczuwa ponad 1/3 Polaków[i]. Mama ma ponad 65 lat.

Tymczasem okazuje się że im starsi Polacy, tym chętniej właśnie jazdę na rowerze wskazują jako ulubiony sport. Zwłaszcza w grupie powyżej 45 roku życia deklaruje tak aż 41% badanych[ii]. To ładny obrazek – mama na rowerze. Zresztą nie tylko ładny, bo dr Janet Lord z Uniwersytetu Birmingham wykazała, że regularna jazda na rowerze po 60 znacząco wpływa na poprawę układu odpornościowego[iii]. Co oznacza mniejsze wydatki na lekarstwa.

Ale okazuje się, że sielankowość tego obrazka rzednie z perspektywy rowerzysty. Starsi ludzie na rowerach wymagają więcej życzliwości od kierowców. Dla rowerów dużo większe znaczenie mają nierówności powierzchni, niż dla kierowców klimatyzowanych SUVów. Pamiętam jeszcze drogi, które miały tak zniszczona przez TIRY nawierzchnię, że można było jechać tylko lewym pasem, jakby obowiązywał ruch lewostronny. Rower musi trzymać się prawej strony. Okazuje się, że prawie jedna trzecia wypadków pojedynczych, w których biorą udział „poważni rowerzyści", czyli ci na rowerach szosowych, występuje na śliskich nawierzchniach dróg o odwodnieniu podłużnym[iv].

Chętnie podzielę się drogą ze starszymi osobami na rowerach – bo to czysty zysk. W ich zdrowiu, samodzielności, możliwości wytrzymania wieczoru z wnukami, gdy chce mi się gdzieś pojechać bez krzyków na tylnym siedzeniu. Dlaczego super ważna jest ta życzliwość. Jak możemy jako kierowcy wspierać starszych rowerzystów?

Po pierwsze, pamiętajmy, że seniorzy na rowerach rowerzyści (65 lat i więcej) mają często problem z utrzymaniem równowagi. Musimy więc koło nich zawsze jechać dużo wolniej. Albo kupić naszym dziadkom wygodniejsze, mniej wywrotne podczas wolnej jazdy rowery trójkołowe.

Sami narzekamy często na jakość dróg – ale kiedy rowerzysta nie ma swojej ścieżki, spójrzmy, co go spotyka na skraju jezdni. Seniorzy tracą równowagę z powodu ubytków w jezdni albo różnicy poziomów pomiędzy nawierzchnią a poboczem. To główne powody, dla których w ostatnich latach w tej grupie wiekowej ponad 40% wypadków śmiertelnych stanowią rowerzyści[v].Na razie w Polsce zaczynamy z rowerami – np. udział podróży rowerem w Warszawie to ponad 5 % wszystkich podróży[vi], w Holandii - 30%.

Tymczasem w Niemczech i we Włoszech starsi ludzie odkryli rowery elektryczne – jadące do 25 km na godzinę. Kierowcy nie byli w stanie ocenić prędkości takiego roweru, na którym mkną siwowłosi książęta szos. Decydowali, że zdążą skręcić w prawo, gdy nagle rower wyrósł im na masce. Jak stwierdziła policja w regionie Monastyru, kolizja z rowerami w 65% był spowodowana winą kierowcy[vii]. Rowerów elektrycznych kupuje się w Polsce coraz więcej, więc zawczasu warto wyćwiczyć sobie nawyki i pomyśleć, że czyjaś mama czy babcia nadciąga na elektryku. Minimalny odcinek drogi, którą przed sobą musi widzieć rowerzysta, żeby się

zatrzymać, to dystans, jaki przejedzie w ciągu 4-5 sekund. Na zatrzymanie przy prędkości 30 km/h to nie mniej niż 40 m, a przy prędkości 20 km/h - nie mniej niż 21 m[viii].

Dzielenie się drogą to nie tylko tolerowanie innych pojazdów. Dzielenie się drogą to również wiedza o tym, jakie są możliwości innych i uwzględnianie tego podczas jazdy. Mam nadzieję, że wiele starszych osób pokona lęk i jednak wyciągnie rowery z garaży. Kiedy będziecie więc mijali starszą osobę na rowerze – pozdrówcie ją życzliwie kciukiem w górę!

###

O autorze: dr hab. Jacek Wasilewski, medioznawca i badacz kultury z Uniwersytetu Warszawskiego. Autor badań i opracowań z zakresu rozumienia kultury i perswazji społecznej, a także kilku książek o tym, jak pojmujemy i opowiadamy świat, np. Baśnie wolnego rynku, Opowieści o Polsce i in.

###

O Ford Motor Company
Ford Motor Company z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA jest globalną marką oferującą samochody i usługi mobilne. Firma zatrudnia około 188 tys. pracowników w zakładach na całym świecie, zajmując się projektowaniem, produkcją, marketingiem, finansowaniem i serwisowaniem całej gamy samochodów osobowych, użytkowych oraz SUV-ów marki Ford i luksusowej marki Lincoln. Rozszerzając swoją działalność, Ford umacnia pozycję lidera w dziedzinie elektryfikacji pojazdów, inwestuje w rozwój mobilności, systemy autonomicznej jazdy oraz usługi dla pojazdów skomunikowanych. Firma świadczy usługi finansowe za pośrednictwem Ford Motor Credit Company. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Motor Credit Company na stronie www.corporate.ford.com.

***Ford of Europe** wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 45 tys. pracowników we własnych oddziałach i łącznie około 59 tys. osób, po uwzględnieniu spółek typu joint venture oraz działalności nieskonsolidowanej. Oprócz spółki Ford Motor Credit Company, usługi firmy Ford of Europe obejmują dział Ford Customer Service Division oraz 19 oddziałów produkcyjnych (12 spółek całkowicie zależnych lub skonsolidowanych typu joint venture oraz 7 nieskonsolidowanych typu joint venture). Pierwsze samochody marki Ford dotarły do Europy w 1903 roku – w tym samym roku powstała firma Ford Motor Company. Produkcja w Europie ruszyła w roku 1911.*

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com

[i] Badania „Polacy na dwóch kółkach" zrealizowanego przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych IBRiS na zzlecenie Nationale Nederlanden czerwiec 2020
[ii] Wg badania ARC *Jaki sport najchętniej uprawiają Polacy* 2019),
[iii] https://www.birmingham.ac.uk/news/latest/2018/03/regular-exercise-slows-down-ageing.aspx
[iv] Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego Podręcznik, Krajowa Rada BRD
[v] Aarts L.T. i inni, Study on Serious Road Traffic Injuries in the EU, Brussels: European Commision Directorate-General for Mobility and Transport, 2016, SaferWheels: Badanie uwarunkowań wypadków drogowych z udziałem

motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów w Unii Europejskiej, Brussels: European Commision Directorate-General for Mobility and Transport, 2014-2017.
Olszewski P. i inni, In-Depth understanding of accident causation for Vulnerable road users - Internal deliverable 2.3; Identification of typical locations critical for VRU safety, Warszawa: European Commission, 2016.

[vi] https://www.rdc.pl/informacje/rekordowa-liczba-rowerzystow-w-warszawie-wzrost-o-40-procent-posluchaj-zobacz/

[vii] https://www.dw.com/pl/szybcy-i-siwow%C5%82osi-seniorzy-na-e-rowerach/a-41215939

[viii] Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego Podręcznik, Krajowa Rada BRD, za: de Groot R., Red., Design Manual for Bicycle Traffic, Revised edition, Ede, The Netherlands:
CROW, 2016.