

Text: Cătălin Gruia  
Foto: Andreea Câmpeanu

# Cursa cu obstacole

O nouă spiță de bicicliști redescoperă roata odată cu blocarea traficului.

Într-o seară toridă din vara anului 2007, eram unul dintre șoferii sufocați în mașinile aliniate în falange nesfârșite de melci colorați privind cu jind la viteza șirului de pietoni care curgea între Piața Romană și Universitate.

Un biciclist a trecut domol, fluierând, mi se pare, cu cornul stâng la două degete de retrovizoarea mea dreaptă, ca un acrobat pășind relaxat pe o sârmă imaginată între șirul de mașini și bordură. Ceva mai încolo, când n-a mai putut merge pe șosea, a urcat pe trotuar și și-a continuat drumul imperturbabil. Asta e România: când toată lumea stă cuminte, civilizată, disciplinată la coadă, unul, mai șmecher, se bagă în față. Cum este posibil?

L-am boscorodit în gând.

Dar în același timp intuiam aerul de libertate, de independență al celui om evadat din turmă.

A doua zi mi-am luat bicicleta, alăturându-mă micului grup de temerari pe care blocajul din trafic i-a împins să ia din nou bicicleta de coarne. Parcul auto din capitală s-a triplat în ultimii 15 ani și Poliția Română estimează că ar putea ajunge, la anul, la 1.500.000.

Un kilometru la o oră de vârf în București îți ia 10-20 de minute cu mașina, un sfert de oră pe jos și 4-5 minute cu bicicleta.

UN TIP ÎNDESAT, CU AER DE MOTOCICLIST londonez, a descălecat în doi timpi și trei mișcări de pe o bicicletă Brompton, cu roți mici, ca de jucărie; apoi, dintr-un singur gest, așa cum închizi o umbrelă, a pliat-o până la dimensiunile unei serviete. Iată-l pe George Culda, președintele asociației *Bate șaua să priceapă iapa*, menită să promoveze mersul pe bicicletă. În urmă cu câțiva ani, George și grupul său de prieteni cu care bătea munții și-au propus să marcheze trasee de cicloturism, ca să nu se mai rătăcească lumea. Așa s-a născut în 2004 asociația *Bate șaua să priceapă iapa*. „Mi-am dat însă seama că degeaba le vorbesc de ture

minunate de cicloturism unor oameni care nu mai au curajul să se urce în șau. Cultura bicicletei a dispărut din România, trebuie reinventată.”

Deși mersul cu bicicleta e încă o mișcare underground, începe să iasă la suprafață. „În 2004, trecea săptămâna fără să văd un biciclist pe stradă. Azi am numărat 40 de bicicliști în numai două ore. Estimez că în București posesorii sunt de ordinul sutelor de mii, utilizatori ocazionali – zeci de mii, utilizatori frecvenți – câteva mii” – spune George Culda. Acum patru ani, în București nu existau decât trei magazine de biciclete. Acum sunt peste 30 (fără a include zecile de supermarketuri). Cele câteva mici

**La ora 6 p.m., circulația pe Calea Victoriei este un calvar. Din când în când, câte un biciclist trece stinger prin traficul aglomerat. Parcul auto din capitală s-a triplat în ultimii 15 ani și Poliția Română estimează că ar putea ajunge, la anul, la 1.500.000.**





Acum patru ani, în București nu existau decât trei magazine de biciclete, precum acesta din Calea Moșilor. Acum sunt peste 30. Potrivit estimărilor distribuitorilor, piața de profil este cotate la 40 de milioane de euro pe an.



Anul trecut, în august, s-a lansat primul centru pentru închiriat biciclete din capitală. Peste o sută de bicicliști au pedalat, într-o dimineață toridă de vară, într-un marș care sugera un București ideal, fără blocaje de trafic, pentru că era duminică.

asociații care promovează mersul cu bicicleta s-au unit în toamna lui 2007, formând Federația Bicicliștilor din România.

Asociația ecologistă *MaiMultVerde* a deschis pe 1 august 2008, în București, primul centru de închiriat biciclete, cu un parc velo de 100 de bucăți. Potrivit estimărilor distribuitorilor, piața de profil este cotate la 40 de milioane de euro pe an (circa 300.000 de biciclete vândute).

Conform Poliției Române, numărul de accidente rutiere în care au fost implicați bicicliști continuă să scadă: pe măsură ce apar mai mulți bicicliști pe stradă, șoferii devin mai atenți.

IOAN ZĂRNESCU, FOST DIRECTOR DE cercetare-proiectare la Fabrica Tohan-Zărnești, din august 1959 până la pensie, după căderea comunismului, a mers toată viața pe un Pegas standard. La Tohan s-au făcut arme și biciclete (după un model german) din 1954 până în anii 1990. Înainte de război și până în 1954, au mai existat fabrici de asamblare la Mediaș și București, dar bicicletele erau făcute din piese aduse din străinătate.

Întreprinderea 6 Martie avea o producție medie de 200.000 de biciclete pe an, dintre care 10-20% mergeau la export: în Iran (prima bicicletă de export), SUA și Canada (pliabile și pentru copii), Iugoslavia (schimb de componente) etc. În 1960, o bicicletă costa în jur de 750 de lei, cam jumătate de salariu mediu. În 1981, prețul a fost plafonat la 2.100, pentru Torpedo – cât un salariu mediu. Fabrica Tohan avea o capacitate de 250.000 de biciclete pe an. În 1989, primul-ministru Dăscălescu a dorit să ridice producția la 600.000 pe an. „Exista cerere mare, nu se găseau, se făcea speculă. Pe distanțe scurte, bicicleta era mijlocul de transport de bază al navetiștilor, al țăranilor, al multor orașeni. Lumea mergea peste tot cu bicicleta“ – spune Ioan Zărnescu. Concurența Tohanului erau bicicletele rusești – import obligatoriu de 200.000 pe an în perioada 1980-1990, cu prețuri comparabile cu cele românești. După 1989, cultura tot mai agresivă a automobilului a înlocuit cultura bicicletei. Tot mai mulți oameni și-au putut permite o mașină, bicicletele din gospodării ajungând la fier vechi.

MENTORUL MEU ÎNTR-ALE BICICLETELOR, Tudor Șmalenic, 40 de ani, creativ director la revista *Harper's Bazaar*, vine zilnic la serviciu cu bicicleta de 6 ani buni. Pe atunci ni se părea o bizazerie, iar Tudor, cu casca lui albastră, un pterodactil ciudat. „Să privim totuși partea plină a paharului – spune el. Acum 5 ani, mă opreau polițiștii pe stradă și mă certau. Unul mi-a zis o dată pe bulevardul Magheru: dispari, dom'ne, d-aici, aici e pe bani.“

„Pentru binele bicicliștilor“, în noiembrie 2005, Poliția Rutieră București (PRB) și Comisia Tehnică de Circulație din cadrul municipalității au dispus interzicerea circulației bicicletelor pe marile bulevarde ale Capitalei. „Nu avem unde să le construim piste bicicliștilor pe un bulevard mare și aglomerat“ – declara atunci Gheorghe Udriște, director executiv al Direcției Transporturi Drumuri, Sistemizarea Circulației, din cadrul Primăriei Generale. Măsura, absurdă, primitivă, a fost retrasă după trei zile. Cu toate că decizia a fost anulată de primărie, o mână de bicicliști nemulțumiți s-au strâns în Piața Universității. Era primul protest de acest

gen în vremuri grele pentru bicicliști.

Primul traseu cu piste pentru bicicliști – între Complexul Studentesc Regie-Grozăvești și Universitate – s-a construit în 2002, când primarul general Traian Băsescu, actualul președinte al țării, plănuia să introducă în programul de reabilitare a principalelor artere de circulație din Capitală piste speciale pentru bicicliști. Proiectul a fost realizat doar parțial (pe trotuarele bulevardelor Kogălniceanu și Regina Elisabeta), din cauza opoziției primarului Sectorului 5, Marian Vanghelie.

UN NOU PROIECT (O REȚEA CARE AR trebui să acopere aproximativ 46 km, o afacere de 1,5 milioane de euro) a demarat în anul 2006. „S-a început heuripist, românește, superficial; lucrările s-au oprit la presiunea noastră. Am văzut documentația pe care o primiseră cei de la Poliție: pe planșele date de proiectant nu e nicio gură de canal, niciun pom; oamenii ăia nu au făcut o verificare serioasă în traseu, au luat o hartă a Bucureștiului și au tras linie“ – spune George Culda. Din cei 46 km

## Istoria bicicletei în România

- 1869** Prima mențiune legată de ciclism în România: societatea „Tirul” pune la dispoziția membrilor săi, contra taxă, câteva velocipede
- 1954** Tohan Zărnești, descendentă a fabricii construite de Malaxa în 1937, produce Victoria, prima bicicletă românească
- 1967** Prima bicicletă pentru copii, Pionier
- 1968** Primele biciclete pentru adolescenți, Junior și Pegas
- 1981** Apar bicicletele românești cu mai multe viteze
- 2002** Primul traseu cu piste pentru bicicliști – între Complexul Studențesc Regie-Grozăvești și Universitate
- 2005** Tohan Zărnești renunță la producția de biciclete
- 2005, Noiembrie** Se interzice pentru 3 zile circulația bicicletelor pe marile bulevarde ale Capitalei
- 2007** La ființă Federația Bicicliștilor din România
- 2008, 1 august** Asociația ecologistă MaiMultVerde deschide primul centru de închiriat biciclete din București

Tudor Șmalenic, 40 de ani, creativ director la revista *Harper's Bazaar*, de șase ani vine zilnic la serviciu cu bicicleta. În lipsa unui rastel în fața clădirii, e nevoit să-și urce bicicleta în fiecare zi până la etajul 4. Furtul bicicletelor parcate lângă clădiri este frecvent.



proiectați, deocamdată au fost finalizați numai 34, formând 11 trasee.

„Nu știu dacă vom mai construi altele. Mentalitatea românilor este înapoiată. N-ați văzut...? Bucureștiul e plin de mașini, nu prea sunt bicicliști” – declara superior Adrian Burlacu, inginer la Global Service Proiect.

Conform fostului director al Administrației Străzilor, Claudiu Bălan, pentru aceste piste (1 m lățime, cu obstacole insurmontabile și unghiuri imposibile pe traseu) au fost respectate în totalitate standardele românești (OG 43/1997 și *Normativele pentru întreținerea și repararea străzilor*, din anul 2005).

Reprezentanții Primăriei Generale și Poliția Rutieră au decis că soluția cea mai bună pentru amplasarea pistelor este ca aceasta să se facă pe trotuare, pentru a oferi siguranță bicicliștilor și a nu bloca și mai mult traficul. Pietonii sunt puși în situația să se certe cu bicicliștii, pentru un spațiu care este ocupat adesea de mașini. Polițiștii nu au dat încă nicio amendă pentru mașinile parcate pe piste.

Bicicliștii, discriminați din prea multă grijă, mai au de așteptat proiecte serioase de urbanism, care să separe pe carosabil mașina de bicicletă.

Dar sunt semne că lucrurile încep să se miște.

„În sfârșit, am reușit să constituim un grup de lucru în cadrul Primăriei Generale, care să vină cu propuneri și soluții în favoarea bicicliștilor” – spune George Culda.

M-AM TREZIT LA MIEZUL NOPTII PE MASA de operație a Spitalului ORL Panduri, din București. În urmă cu 6 ore pedalam spre casă pe lângă șarpele nesfârșit de mașini parcate neregulamentar pe carosabil. Portiera unui Jeep alb parcat în coloană s-a deschis exact în secunda în care treceam pe lângă el. Mi-a izbit ghidonul dinspre înapoi spre înainte, răsucindu-mă în aer. În căzătură, maneta de

frână mi-a străpuns gâtul. Șoferul, care se uita la mine de pe bordură, mi-a făcut cadou un prosop roșu să mă șterg de sânge, apoi și-a văzut de drum. M-am zbatut pe șosea sufocându-mă cu propriul sânge.

Când am ieșit din spital, mi-am luat bicicletă nou-nouță. Acum, seară de seară – sunt unul dintre bicicliștii care trec fluierând pe lângă șoferii sufocați în mașinile aliniate în falange nesfârșite de melci colorați între Piața Romană și Universitate. □

➤ Vezi cum se simte traficul bucureștean de pe bicicletă la <http://mygeographic.wordpress.com/>