

Przedmowa

Hubert Barański

Każdy średnio wykształcony Polak wie, że słowo „rower” pochodzi od nazwy angielskiego producenta samochodów, a kiedyś także rowerów – firmy Rover. Znacznie mniej osób zdaje sobie sprawę, że Wielka Brytania, podobnie jak wszystkie kraje zachodniej Europy, jest dziś miejscem ogromnego rowerowego boomu. Rower stał się w ostatnich latach nie tylko ważnym środkiem transportu w miastach Zachodu, ale także istotnym tematem w debacie publicznej. Ponowne „wynalezienie” roweru nigdzie nie przebiegło jednak bez kontrowersji. „Korkują ulice”, „nie dokładają się do budowy dróg”, „stwarzają zagrożenie dla siebie i innych” to tylko początek z długiej listy mitów i półprawd, z jakimi zderzają się rowerzyści nie tylko w Polsce. Być może najbardziej niedorzeczne z punktu widzenia tych, którzy jak ja starają się stwarzać warunki rozwoju ruchu rowerowego, jest zarzut, że „chcemy wszystkich zmusić do jazdy rowerem”. Nie wszystkie brytyjskie pomysły w tej dziedzinie – szczególnie infrastrukturalne – warte są wdrażania, ale z pewnością możemy się nauczyć od Brytyjczyków kultury dyskusji o nowej mobilności.

Można też oczywiście rzec, że Brytyjczycy mają dużo dłuższą historię demokracji, a ich system jest dojrzalszy od naszego. Jest nawet anegdota mówiąca o tym, jak pewien Amerykanin zapytał Anglika o jego sposób na utrzymanie pięknego trawnika. Kiedy Anglik powiedział, że trawę trzeba pielęgnować, podlewać i strzyć, to Amerykanin stwierdził, że jego trawnik nie jest tak ładny, jak te

widziane w Anglii, a także dba o niego, podlewa, nawozi i raz w tygodniu kosi. Anglik odrzekł, że ten wszystko robi dobrze. Zdziwiony Amerykanin zapytał, w czym zatem tkwi źródło sukcesu, na co Anglik odpowiedział – w tym, że my o swoje trawniki dbamy od stu lat.

Jaki jest związek między trawą a rowerami? Ano taki, że każde, nawet najbardziej trywialne zajęcie wymaga cierpliwości, nakładów sił i przede wszystkim czasu. Zatem nie ma się co zniechęcać po pierwszych niepowodzeniach i rzuć, że „u nas się nie da” albo że „u nas mamy inny klimat”. Nawet mając jasno nakreśloną wizję zmian i konkretny cel, potrzebujemy wiele czasu i wysiłku, aby go osiągnąć. W sumie, jaki sukces smakuje tak dobrze, jak ten, okupiony staraniami i czasem, w którego osiągnięcie włożyliśmy dużo więcej pracy?

W tej książce znajdziesz solidną dawkę wiedzy i faktów, które zebrał Peter Walker. I jak podkreśla „nie jest to autobiografia”, lecz zbiór rzeczowych argumentów popartych wieloma przykładami. Rozmawiał z licznymi ekspertami – m.in. z psychologami, inżynierami transportu, miejscowymi aktywistami. Inspiracji szukał na kilku kontynentach. Jeździł od Toronto do Manili. Co ważne z polskiej perspektywy – najwięcej miejsca poświęca miastom Europy. Brytyjski dziennikarz daje kilka odpowiedzi, a każda to osobny rozdział. Zaczyna od zdrowia. Możemy nie zdawać sobie sprawy, jak ogromny wpływ na nasze ciała ma sposób, w jaki codziennie dojeżdżamy do szkoły, pracy lub na zakupy. Te efekty zdrowotne są dużo większe niż kwoty wydatków na inwestycje drogowe opisane w drugim rozdziale. Kolejno możemy przeczytać o rowerach jako o sposobie na zmniejszenie nierówności społecznych i racjonalne zarządzanie pieniędzmi przez włodarzy. Walker udowadnia, że wystarczy zbudować drogi dla rowerów i nagle okaże się, że wypełniają się one szczęśliwymi ludźmi. Niestety, potrzeba do tego woli politycznej i autor książki daje dobre rady, jak taką wolę uzyskać. Jest też cały rozdział poświęcony kaskom i kamizelkom odbłaskowym.

I mimo że opisuje sytuację z Wielkiej Brytanii, to nie mam wątpliwości, że jest to objaw tej samej „debaty publicznej”, która dokonuje się w Polsce. Podobne argumenty i akcje przeróżnych „specjalistów” od bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na sam koniec Walker zajmuje się technologiami, które ułatwiają rozwój ruchu rowerowego. A na deser pojawia się historia rowerów publicznych i rowerów elektrycznych przedstawiona w ciekawy sposób i okraszona cytataми i anegdotami.

Książka jest napisana z brytyjskiej perspektywy, jednak w mojej ocenie powinniśmy brać z tych przykładów garściami. Nie po to, aby wszystko powielać, lecz żeby wyciągać wnioski i uczyć się na cudzych błędach. Rzecz jasna, Brytyjczycy w przeszłości popełniali błędy, zdarzało im się nie doceniać należyte rowerów. Czasem to niedocenie kosztowało ich bardzo dużo. Można tu przytoczyć pewne zdarzenie z czasów II wojny światowej. Na Dalekim Wschodzie trwały potyczki i naprzeciw siebie stanęli Japończycy i armia Królestwa Brytyjskiego. W 1941 roku pułkownik japońskiego wojska Tsuji Masanobu zgłosił się do planowania ataku na brytyjską twierdzę Singapuru. Perspektywa była zniechęcająca. Singapur jest wyspą u południowego wybrzeża Malajów. Od strony morza była ona mocno ufortyfikowana i trudno było ją pokonać bezpośrednim atakiem. Strona lądowa była bezbronna, ale aby tam dotrzeć, armia musiała przemierzyć osiemset kilometrów wzdłuż Półwyspu Malajskiego. Półwysep jest dostępny z obu stron w najwęższym punkcie – Przesmyku Kra, gdzie spotykają się Malezja i Tajlandia. Ale dalej na południe, gdzie półwysep się rozszerza, rozpościera się dżungla. Trasa na południe leży wzdłuż zachodniego wybrzeża. Japończycy musieliby pokonać te setki kilometrów po stronie Oceanu Indyjskiego, jednak tam ich marynarka wojenna nie mogłaby im pomóc. Musieli zatem przekraczać rzeki i ufortyfikowane pozycje.

Często w działaniach wojennych żołnierze wycofujący się w kierunku swojej bazy mogą poruszać się szybciej niż ich wrogowie.

Linie zaopatrzenia skracają się, a postępujący przeciwnik musi zmagać się ze zniszczonymi mostami i zatłoczonymi drogami. Jednak w kampanii malezyjskiej Japończycy byli w stanie pozostać tuż za wycofującymi się Brytyjczykami, nigdy nie dając im czasu na złapanie oddechu. Jednym z powodów było to, że Japończycy wydali swoim żołnierzom tysiące rowerów. Zachodnia Malesja miała dobre, twarde nawierzchnie, a japońscy żołnierze jechali wzdłuż nich, nawet dwadzieścia godzin dziennie. Gdy Japończycy przybyli do brzegu wartkiego strumienia, przierzucali swoje rowery przez ramię i przechodzili, brodząc w wodzie. Kiedy większe mosty zostały wysadzone w powietrze, japońscy inżynierowie dokonali cudownych napraw, dzięki czemu nie tylko rowery, ale również czołgi i ciężarówki mogły przejechać w zaskakująco krótkim czasie. „Nawet długonodzy Anglicy nie mogli uciec naszym rowerem” – powiedział później pułkownik Tsuji. Brytyjski premier Winston Churchill nazwał sromotną klęskę Singapuru „najgorszą katastrofą” i „największą kapitulacją” w historii Wielkiej Brytanii. W ciągu zaledwie siedmiu dni Singapur, „twierdza nie do zdobycia”, skapitulował.

Historia ta pokazuje, że nie można zbyt łatwo podchodzić do wyzwań, opierając się jedynie na własnych doświadczeniach i bez zgłębiania tematu. Brytyjczycy otrzymali lekcję, z której wynika, że nic nie jest oczywiste i nie można niczego lekceważyć, zaś nawet podczas wojny rowery mogą być zdecydowanie bardziej mobilne od innych pojazdów.

Miliony Polaków miały okazję w ciągu ostatnich dekad odwiedzić czy wręcz osiedlić się w Wielkiej Brytanii. Ci, którzy spędzili tam trochę czasu, przyznają, że nawet od roku 2004, czyli od momentu wejścia naszego kraju do Unii Europejskiej i otwarcia brytyjskiego rynku pracy dla Polaków, wiele się nad Tamizą zmieniło. Wielka Brytania wciąż jest krajem bardzo „usamochodowionym”, chociaż przemysł motoryzacyjny nie odgrywa już takiej roli jak dawniej. Podczas gdy 15-20 lat temu rower był co najwyżej sposobem spędzania

wolnego czasu, chyba niezbyt zresztą popularnym, to dzisiaj powódź rowerzystów na londyńskich ulicach nie pozostawia wątpliwości, w jakim kierunku to wszystko zmierza. Fascynujące jest pytanie, jak do tego doszło? I dlaczego my znajdujemy się w zupełnie innym miejscu? Nie da się ukryć, że w przypadku niektórych miast wciąż twardo trzymamy się tego, co było na Zachodzie standardem w roku 1970.

W latach PRL przywykliśmy do tego, że rower był środkiem transportu uboższej części społeczeństwa, szczególnie na terenach wiejskich. Oczywiście były to też czasy chronicznego niedoboru dóbr wszelakich, zaś społeczeństwo karmione wizją dobrobytu, jaki widziało w „amerykańskich filmach”, chciało zaznać nieco luksusu. Co ciekawe, dzisiaj, gdy mamy za sobą niemal trzy dekady po przemianach ustrojowych, nadal w debacie publicznej pada ten argument, że „Polacy jeszcze nie zdołali się nacieszyć samochodami”. Obecnie dwa kółka wybierają wszyscy – studenci, pracownicy akademicy, urzędnicy, pracownicy korporacji, prawnicy, lekarze i menedżerowie dużych firm. Jeśli w jakiejś grupie rower jest mniej widoczny, to wśród dziennikarzy i polityków. Nieliczne wyjątki, jak Janusz Onyszkiewicz, potwierdzają tylko zasadę, że na pewnym poziomie w Polsce „nie wypada” poruszać się rowerem.

Problem jednak w tym, że cały czas w Polsce rower postrzegany jest inaczej przez różne klasy społeczne. Doskonale opisali to Maciej Gdula i Przemysław Sadura w swojej książce „Style życia i porządek klasowy w Polsce” (wyd. Scholar, 2012). Socjologowie przyjęli kategorie francuskiego badacza Pierre’a Bourdieu, według którego o przynależności do klasy nie decydują tylko pieniądze. Decyduje także kapitał społeczny oraz kulturowy. Liczy się styl życia, aspiracje, wartości, sposób spędzania wolnego czasu.

W książce opisano także stosunek do roweru każdej z trzech klas społecznych. I tak klasa wyższa mówi o jeździe na rowerze jako o czystej przyjemności. Człowiek z klasy wyższej może jechać do pracy samochodem, ale wybiera rower. Rower jako gadżet jest dla tej

klasy obojętnej: może być tani albo drogi, nie ma to znaczenia. Klasa średnia traktuje rower jako oszczędny środek lokomocji. Chętnie mówi o tym, ile pieniędzy zyskuje i jak bardzo to jest praktyczne. Zaś klasa niższa jeździ rowerem z przymusu, bo jej nie stać na nic innego.

Kilka lat temu rozmawiałem z Robertem Presslem z Grazu, który w tym austriackim mieście był odpowiedzialny za wdrożenie kompleksowego programu uspokojenia ulic. Kiedy przygotowywano się do jego wprowadzenia, uznano że miejscami, które najbardziej wymagają poprawy bezpieczeństwa na drogach, są bezpośrednie okolice szkół. Wszak na bezpieczeństwie najmłodszych powinno zależeć wszystkim i mało kto odważy się kwestionować zwiększenie ochrony dzieci idących do szkół. Założono jednak, że nie mogą to być same ulice bezpośrednio przylegające do placówek oświatowych, bo do takiej szkoły trzeba jeszcze dojść. Zatem strefą uspokojonego ruchu, która miała być uzbrojona nie tylko w znaki ograniczające dozwoloną prędkość, ale także w różne urządzenia inżynierii drogowej, objęto obszar obejmujący około 500 metrów dookoła każdej szkoły. Kiedy naniesiono wszystkie te punkty na mapę Grazu, okazało się, że uspokojonym ruchem trzeba objąć około 75% wszystkich ulic w mieście. Idąc dalej w przygotowaniach, przeprowadzono także badania wśród mieszkańców miasta na temat tego, czym zwykle się poruszają w codziennych podróżach do sklepu, szkoły czy do rodziny. Wyniki zaskoczyły niemal wszystkich – okazało się bowiem, że niemal w każdej grupie społecznej panuje mniej więcej ten sam podział, w którym pewną część stanowili piesi, inną rowerzyści, pasażerowie komunikacji zbiorowej i używający samochodów. Rzecz jasna, wykresy różniły się dla seniorów i najmłodszych, niemniej we wszystkich poddanych badaniom grupach reprezentacja każdego środka transportu była podobna. Z wyjątkiem jednej – w której była znacząca nadreprezentacja tych, którzy wybierali samochód w swoich codziennych podróżach. Byli to politycy i dziennikarze. Mój rozmówca ze spokojem wówczas tłumaczył, że nie ma zatem co się dziwić, że ta grupa społeczna,

która ma największy wpływ na kreowanie opinii publicznej i ma możliwości finansowe, aby wdrażać projekty, patrzy na świat właśnie z takiej perspektywy – zza kierownicy samochodu. I wydaje się jej, że wszystko trzeba dostosować pod wymogi ruchu samochodowego. Mam nieodparte wrażenie, że w Polsce jest dokładnie tak samo.

Dla pełnego obrazu należy jednak dodać, że jest jeszcze jedna nierowerowa część społeczeństwa. Są to, jak zauważyłem, osoby aspirujące do „wyższych klas”, wśród których zakup samochodu jest sposobem na pokazanie społecznego awansu. Chodzi tu, na przykład, o pracowników budowlanych, osoby zatrudnione w supermarketach czy policjantów... W dziedzinie usamochodowienia mogą się oni ścigać tylko z dziennikarzami i politykami. Jak się wydaje, preferencje policjantów mają związek z tym, że oni samo bardzo rzadko jeżdżą na rowerach i perspektywa rowerzysty jest im zupełnie obca. Ta grupa zawodowa to po prostu zapaleni samochodziarze. Ma to zapewne wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów na polskich drogach.

Wróćmy do dziennikarzy. Niestety, w Polsce nie bada się wielu kwestii, w tym tej, o której piszę powyżej. Z moich obserwacji jednak wynika, że ludzie mediów, zajmując się w swojej pracy kierowcami, w przeważającej większości zwykle mówią o nich „my”, a o pieszych, rowerzystach czy pasażerach zwykle mówią w trzeciej osobie. Jest to pewnie dla nich tak oczywiste, że po mieście trzeba poruszać się samochodem, że nawet w języku mówionym lub pisanym podkreślają ten podział. A z kim najczęściej do czynienia mają dziennikarze? Oczywiście z politykami i decydentami. I choćby nie wiem jak zaklinać rzeczywistość, to sprawa w Polsce wygląda zwykle tak: na konferencję prasową polityk przyjeżdża samochodem, a i dziennikarze przybywają w podobny sposób. Na różne wydarzenia kulturalne obie grupy także udają się autami. Trudno zatem oczekiwać, że nagle zmienią swoje przyzwyczajenia albo dostrzegą, że wielu mieszkańców (nawet większość) porusza się w inny sposób. Samochód nadal w oczach decydentów to synonim luksusu.

Ludziom, którzy bywają nieco częściej czy mieszkali na Zachodzie, nie trzeba udowadniać, że inna rzeczywistość, taka, w której nawet premier dojeżdża do swojego biura rowerem, jest możliwa. Według mnie rower stanowi papierek lakmusowy polityki, nie jest zatem przypadkiem, że najbardziej niekompetentny minister spraw zagranicznych w dziejach wolnej Polski zasłynął antyrowerową szarżą, mówiąc, że rower to tylko „moda”. Ani też że politycy, szczególnie szczebla lokalnego, którzy są za rowerami, mają też najczęściej zdrowy stosunek do zieleni, walki ze smogiem czy starań o sprawiedliwsze miasta. Te rzeczy zbiegają się razem, bo jeśli ktoś stawia komfort życia ludzi wyżej niż własną wygodę i prestiż, interes wyborców wyżej niż swój, a do tego chce słuchać mieszkańców – takim ludziom limuzyna z kierowcą zwyczajnie nie pasuje.

I tu dochodzimy do miejsca, w którym należy przyjrzeć się, kto i jak mówi o rowerach. Parafrazując pewne przysłowie: „jaki rower jest, każdy widzi”, muszę stwierdzić, że niemal każdy czuje się uprawniony do publicznego zabierania głosu w sprawach używania roweru w mieście. I robi to nawet wówczas, gdy ostatni raz jeździł na rowerze, który otrzymał na pierwszą komunię. W Polsce ogólnie panuje przekonanie, że każdy zna się na zdrowiu (wszak każdy był choć raz u lekarza), każdy czuje się uprawniony do radzenia, jaką taktykę powinien przyjąć trener drużyny piłkarskiej (wszak piłka nożna to najpopularniejszy sport w Polsce), każdy czuje się ekspertem od bezpieczeństwa ruchu drogowego (bo kto w życiu nie jechał samochodem?). Tak samo w Polsce jest z tematem rowerów. I choćby przedstawiać liczne dowody ze świata na to, że pewne rozwiązania są kontrintuicyjne – co innego podpowiadają nam własne doświadczenia i obserwacje, a co innego faktycznie przynosi zakładane rezultaty, to nadal będzie opór.

Dotarliśmy do takiej sytuacji, w której w charakterze eksperta od bezpiecznej jazdy rowerem po mieście występuje powszechnie znany człowiek z Krakowa, który ma nawet własną cykliczną audycję

w telewizji. Tak z pozycji nieomyślnej wyroczni orzeka, co jest dobre a co złe, jak czytać przepisy (choć nie jest prawnikiem), albo „że rowerzysta ma szukać sobie ścieżek”. Tymczasem był widziany, jak sam jedzie rowerem w stroju kolarskim, a jego pojazd jest wyposażony w nieprzepisowe oświetlenie (barwy innej niż biała z przodu i czerwona z tyłu). I nie piszę o tym, aby deprecjonować tego człowieka jako osobę znającą przepisy ruchu drogowego, tylko po to, aby unaocznić, że ktoś dobrze jeżdżący samochodem niekoniecznie musi mieć odpowiednią wrażliwość i wiedzę z zakresu jazdy rowerem po mieście. Można by rzec, że jest tak wiele pozytywnych przykładów z Europy, że zamiast wymyślać własne teorie i rozwiązania, lepiej z pokorą przyjrzeć się temu, co inni już przetestowali i zbadali. No ale wiecie „w Polsce mamy inny klimat”, a niemal każde miasto w Polsce jest „tak bardzo unikatowe, że u nas się tego nie da wprowadzić”. Tymczasem są coraz liczniejsze przykłady z polskich miast, gdzie zaryzykowano i wdrożono niestandardowe (jak na Polskę) rozwiązania drogowe. Przynoszą one dokładnie takie rezultaty jak w miastach Europy Zachodniej: ludzie wiedzą jak z nich korzystać, nie zabijają się, a nawet jak ktoś popełni błąd, to nie ma on dramatycznych skutków. Jak widać, ludzie podskórnie są tacy sami, a jeśli tylko jakieś rozwiązanie jest czytelne, to wrodzona intuicja podpowie, jak z niego korzystać w sposób prawidłowy. Niestety, polskie przepisy wykonawcze już od dawna nie nadążają za obecnie panującymi rozwiązaniami na świecie. Pokutuje tu cały system edukacji, a także to, że do polskich przepisów biorą się zwykle osoby, które swoją edukację zakończyły w latach 70. i 80. XX wieku, a od tego czasu naprawdę wiele się zmieniło. Do tego dochodzi rola polskiej policji, szczególnie drogówki, której przedstawiciele obligatoryjnie muszą zatwierdzić każdą zmianę organizacji ruchu. Nie brakuje tu notorycznego zachowawczego i ostrożnego podchodzenia do wszelkich nowinek. Co się dziwić, tych ludzi prawie nikt poza organizacjami pozarządowymi nie próbuje nawet zachęcać do pozyskiwania

wiedzy o tym, jak zrobić dobrze, jak zrobić z głową i jak to się udało w krajach nieco bardziej rozwiniętych.

Kluczowa w promocji rowerów jako codziennego środka transportu jest infrastruktura rowerowa, tymczasem w umysłach drogowców dominuje przekonanie, że rowerzysta (podobnie jak pieszy) „jakoś sobie poradzi”; pomocy, wsparcia i zrozumienia wymagają za to kierowcy, w których rzekomym interesie wylewa się w Polsce każdego roku asfalt za grube miliardy. Problemy, o których ciągle słyszymy, są dwa – pieniądze i przestrzeń. W przypadku miast i rowerów doskonale sprawdza się powiedzenie „jak sobie pościelisz, tak się wyśpisz” – budując szersze drogi, zachęcamy tylko kolejne osoby do jazdy samochodem, jeśli zaś chcemy, by rowerami jeździł znaczący odsetek mieszkańców, to nie ma innego sposobu niż stworzyć im do tego warunki. Trzymając się „łóżkowych” metafor, trzeba też powiedzieć, że nie wystarczy dać komuś wygodną poduszkę i ciepłą kołdrę, jeśli sprężyny w materacu wbijają się przy każdym ruchu. Mówiąc o infrastrukturze rowerowej, mam na myśli całokształt – sieć dróg dla rowerów, pasów, kontrapasów i uspokojonych ulic, które pozwalają w optymalnym wariantcie dotrzeć z dowolnego punktu w mieście do dowolnego innego. Niestety, w przypadku żadnego z polskich miast nie da się mówić o pełnej dostępności rowerem. Przypuszczam, że w każdym z naszych miast znajdziemy więcej miejsc, gdzie dojazd rowerem jest zadaniem co najmniej karkołomnym, niż takich, gdzie nie dałoby się dojechać autem.

Od lat walczę w Łodzi, podobnie jak rzesza aktywistów w innych polskich miastach, o to, by ustalając kształt nowych inwestycji, wzięto pod uwagę także rowerzystów. W zdecydowanej większości przypadków chodzi o to, by zamiast 6 pasów ruchu na jezdni zbudować 4, a obok nich drogę dla rowerów. Nie da się ukryć, że niejednokrotnie tego rodzaju postulaty są przyjmowane z niechęcią i lekceważeniem. W oczach tych, którzy podejmują decyzje, bardzo często rower to sport i rekreacja, sprzęt dla chłopców i dziewczynek

w krótkich spodniach, którzy nie dorosli jeszcze do tego, by kupić swój pierwszy samochód. Pomysł, że ktoś dorosły dobrowolnie zrezygnuje z auta i świadomie wybiera rower jako swój podstawowy środek transportu w mieście, w głowie im się nie mieści. Nie chodzi jednak o nic więcej jak dać ludziom wybór. Miliony Holendrów, Niemców i Brytyjczyków nie jeżdżą rowerami dlatego, że ktoś ich do tego zmusił, ale dlatego że w warunkach swobodnego wyboru rower okazuje się z ich punktu widzenia najlepszą opcją. Postulat masowego ruchu rowerowego w miastach nie oznacza żadnego przymusu i antysamochodowego terroru, jak wieszczą niektórzy. Od kilku lat widzimy, że również w Polsce z roku na rok liczba rowerzystów rośnie w tempie dwucyfrowym i to nie dzięki, ale mimo braku wielu niezbędnych inwestycji. Już mały, kończący się bez sensu kawałek drogi dla rowerów potrafi zachęcić wiele osób do wskoczenia na rower. Co więc się stanie, gdy doczekamy się wreszcie tej wymarzonej sieci?

Dobijamy się o także o pieniądze na ukończenie sieci dróg rowerowych, a tych – ciągle słyszymy – „brakuje”. Nie zabrakło jednak na trasę średnicową w Łodzi ani na liczne kładki i estakady, które w wątpliwy sposób zdobią nasze miasta. Wielu powie, że to konieczne, bo bez sieci dróg nie ma miasta. Dziś coraz częściej nie ma liczącego się miasta bez rowerów.

Nigdy zresztą nie chodzi o sam rower, chodzi o miasto przyjazne do życia.

Mikael Colville-Andersen, fotograf z Kopenhagi, zamieścił w 2006 roku fotografię jednej z rowerzystek poruszającej się po ulicach stolicy Danii. Niby nic szczególnego, ot na fotografii modnie ubrana kopenhazanka czekała na zmianę świateł, aby dalej ruszyć na swoim rowerze. Jak się później okazało, fotografia ta wywołała lawinę. Nagle zaczęli komentować ją ludzie z całego niemal świata: „jak to tak, ona nie jest ubrana jak rowerzystka, nie ma kasku, nie ma specjalnego stroju kolarskiego”. To zachęciło Mikaela do zamieszczania kolejnych fotografii uwiecznionych na ulicach miasta rowerzystów, których

przyłapał w drodze na rowerze. Tak narodził się blog „Copenhagen Cycle Chic” (www.copenhagencyclechic.com), który z biegiem czasu znalazł licznych naśladowców na całym świecie – w tym w kilku miastach Polski. Fotografowano rowerzystów, którzy wybierając rower w drodze do pracy, szkoły czy na zakupy, nie ubierali się jak kolarze, tylko wsiadali na rower w takim stroju, w jaki ubierali na co dzień. Z biegiem czasu, na fali popularności, Mikael Colville-Andersen stał się popularnym gościem wielu konferencji i sympozjów, założył własną firmę i na bazie doświadczeń rodzinnej Kopenhagi, doradza innym miastom, jak stać się bardziej przyjaznymi dla swoich mieszkańców. Rower wcale nie jest tam celem samym w sobie, a jedynie narzędziem do naprawy miasta.

W licznych wywiadach Colville-Andersen powtarza, że nie ma czegoś takiego jak kultura rowerowa w Kopenhadze, są zwykli mieszkańcy (użytkownicy miasta), którzy w celu szybszego poruszania się po mieście wybierają rower. Nic zatem dziwnego, że obecnie w stolicy Danii jest więcej rowerów niż samochodów! W liczącym około 620 tysięcy ludzi mieście, jest obecnie około 120 tysięcy samochodów i aż 675 tysięcy rowerów. Zaś badania pokazują, że większość użytkowników rowerów wybiera ten środek transportu nie ze względu na modę, chęć ochrony środowiska, dbałość o zdrowie czy oszczędzanie pieniędzy, ale z bardzo prozaicznego powodu – bo tak wygodniej. Warto dodać, że mówimy o mieście, którego mieszkańcy są jednymi z najbardziej zamożnych na świecie.

Gdy patrzę wstecz, szukając momentu, w którym zainteresowałem się rowerami w mieście, mam pewien problem. Bo jak wielu moich rówieśników w dzieciństwie rower miałem dla rozrywki po lekcjach. Rodzice rowerów nie mieli, a na dziadka, który niemal codziennie jechał na targowisko rowerem, aby kupić najlepsze świeże warzywa, patrzyłem nieco jak na dziwaka. Nie rozumiałem jego potrzeby codziennego ruchu. A nawet gdy za oknem panowała jesienna zawieja, to dziadek nie rezygnował z tych kilku kilometrów rowerem. Pewnie

także dzięki temu w zdrowiu dożył sędziwego wieku, a rowerem przestał jeździć, mając 85 lat (10 przed śmiercią).

Mój rower skradziono z piwnicy, w którym stał i czekał na mój „humor na rower”. Szkołę miałem blisko, więc do niej chodziłem, gdzieś dalej poruszałem się tramwajem. Jakoś nigdy nie traktowałem roweru jako środka transportu. Równolegle zacząłem interesować się motoryzacją, zdałem egzamin na prawo jazdy i wykorzystywałem każdą możliwość jazdy samochodem rodziców. No ale czas dorosnąć, iść do pracy i zacząć żyć na swoim. Zbiegło się to z moim dłuższym wyjazdem do Norwegii, gdzie zobaczyłem inny świat.

Może to dziwić, że u mnie katalizatorem zmian myślenia o mieście nie było jakieś holenderskie miasto, choć to tam znajduje się rowerowy raj. Do Holandii pojechałem kilka lat później. W Norwegii zobaczyłem miasta wolne od korków, spalin i jakby takie bardziej pojemne. Niemal na każdym kroku znajdowało się miejsce z ławeczką, drzewem, placem zabaw dla dzieci i coś, co wówczas mnie bardzo dziwiło – tak wielu ludzi na rowerach jeżdżących do szkoły, do pracy, na zakupy. Jakby to było coś tak naturalnego jak spacer, tyle że szybszy.

Kończąc ten nieco przydługi, mam tego świadomość, wstęp chciałbym zwrócić się wprost do Ciebie, czytelniku tej książki: jeśli jeździsz na rowerze, to dobrze, dziękuję, że wybierasz rower! Jeśli jeszcze nie – przemysł dwa kółka, dzisiaj to nie jest wyłącznie sprawa mody i zdrowia, ale odpowiedzialności – za najbliższą okolicę, miasto, kraj i za planetę, jaką zostawimy naszym dzieciom. Zmiany klimatyczne sprawiają, że coraz częściej doświadczamy nagłych zmian i ekstremalnych zjawisk pogodowych. Jednocześnie coraz więcej populacji globu łągnie w kierunku życia w mieście. Tymczasem jakość miejskiego życia zależy w dużym stopniu od tego, czym się w nim poruszamy i jaki to ma wpływ na środowisko. Nadal niestety w powszechnym mniemaniu miasto buduje się przy użyciu koparek, betoniarek i rozściełaczy asfaltu. Tyle że nie jest to prawda, a w każdym

razie nie jest to już dziś cała prawda. Najbardziej miastotwórczą maszynę, jaka została wynaleziona, każdy z nas może użytkować na co dzień. Jest nią rower. Kiedyś Ziemię ratowali superbohaterowie. Obecnie możliwości utrzymania rosnącej cywilizacji są coraz mniejsze. Dzisiaj każdy może się przyłączyć do pracy na rzecz powstrzymania zniszczeń. Jak? Przesiadając się na rower, o czym przekonująco pisze Peter Walker w swojej książce.

