

Katarzyna Kajdanek

Jacek Pluta

Rowerowy ruch miejski

Konteksty powstania
– konteksty działania

9 maja 2003 roku przez Wrocław po raz pierwszy przejechała Masa Krytyczna. Jej uczestnicy zostali zatrzymani przez policję, aresztowani, a dwóm z nich wytoczono proces karny za rzekomą czynną napaść na policjantów.

14 czerwca 2015 roku prezydent Wrocławia otworzył Wrocławskie Święto Rowerzysty, w którym uczestniczyło 6 tysięcy wrocławian. Sam nie wziął udziału w przejeździe, w pelotonie jechał za to wiceprezydent z rodziną. Następnego dnia na swoim blogu prezydent zaprosił wrocławskich rowerzystów do współtworzenia kultury rowerowej w ramach Europejskiej Stolicy Kultury 2016.

Te dwa wydarzenia wyznaczają horyzont zdarzeń, obrazujących wyłanianie się i funkcjonowanie ruchu rowerowego w mieście.

Refleksyjność, zmiana relacji władza – mieszkańcy a wyłanianie się ruchu rowerowego

Uzyskiwanie podmiotowości przez ruch społeczny łączy się z przejawami procesu refleksyjnego monitorowania zdarzeń w przestrzeni publicznej miasta przez jego mieszkańców. Mieszkańcy w następstwie tego, co Anthony Giddens¹ nazywa hermeneutycznym momentem znaczeń warunkującym wyjście poza rutynę, stają się uczestnikami tego procesu.

Po pierwsze, refleksyjność mieszkańców oznacza połączenie różnych form wiedzy z motywacją do działań, a w następstwie z samymi działaniami. W analizowanym przypadku jest to wiedza dotycząca sfery potrzeb oraz interesów mieszkańców, a posiadanie tej wiedzy sprzyja zaspokojeniu owych potrzeb i realizacji interesów. Zatem, w sensie praktycznym, wiedza przenika do struktury działania w postaci motywacji do działań i wpływa na nią dwojako: przez fakt uświadomienia potrzeb i powiązania ich z warunkami otoczenia zewnętrznego oraz przez odniesienie się do wiedzy o otoczeniu, co kształtuje kompetencje do działania. Skuteczność działań ruchu społecznego zależy od tego, czy jego przedstawiciele wiedzą, jak mobilizować innych do skupienia się wokół podzielanych wartości, jak działać w obrębie własnych ograniczeń, jak wykorzystywać wiedzę o zasobach i regułach działania do tego, by odnosić sukcesy.

Po drugie, trwanie ruchu rowerowego i jego rozwój łączą się z ogólniejszymi warunkowaniami politycznymi, społecznymi i kulturowymi, które wpływają na realizowane formy upodmiotowienia. Chodzi zwłaszcza o społeczne konsekwencje działań ruchu społecznego dla wszystkich uczestników sfery publicznej, nie wyłączając jego samego. Konsekwencje te stają się ważne w ocenie zdarzeń – ich horyzont wyznaczają obszary konfliktów i ich logika. Po jednej stronie bowiem występują miejscy aktywiści, po drugiej reprezentanci władzy lokalnej. W innej konfiguracji konfliktowej naprzeciw ruchu rowerowego mogą stanąć podmioty odmienne urefleksyjniające miasto, nieprzyjmujące jego postulatów i nieakceptujące działań (np. osoby silnie przywiązane do wartości ucieleśnianych przez samochód). Tłem i kontekstem zdarzeń jest wizja miasta i potrzeb jego mieszkańców.

Sprzeciw obywateli stanowi zczyn ruchu miejskiego, a sytuacją konfliktu jest scena, na której ów sprzeciw się uwidacznia. Pierwszoplanowym elementem kontekstu wyłonienia się analizowanego wrocławskiego ruchu rowerowego jest krytyczna diagnoza miejskości rozumianej jako sposób zarządzania zasobami miasta i zaspokajania potrzeb mieszkańców. Natomiast istotą konfliktu jest sposób organizacji ruchu rowerowego w mieście oraz tworzenie niezbędnej dlań infrastruktury. Z jednej strony aktywni rowerzyści i zwykli mieszkańcy, wykorzystując rower jako środek transportu, czerpią ze swojego prawa do miasta. Stronę przeciwną reprezentuje magistrat, który rozgrywając różne interesy użytkowników przestrzeni publicznej, działa w sposób wprowadzający nierównowagę pomiędzy władzą a mieszkańcami w sferze publicznej. Konflikt, niezależnie od bezpośredniego

¹ A. Giddens, *Stanowienie społeczeństwa*, przekł. S. Amsterdamski, Poznań 2003.

przedmiotu sporu, przede wszystkim uwypukla ograniczenia leżące po stronie władzy lokalnej – jej instytucjonalnego wzoru funkcjonowania w sferze publicznej.

Choć następuje odejście od modelu onnipotencji władzy lokalnej², w którym przypisuje ona sobie wyłączne kompetencje w zakresie identyfikowania potrzeb mieszkańców i udostępniania zasobów dla ich zaspokojenia, to odbywa się to na rzecz popularnego obecnie modelu konsumpcyjnego. W tym modelu władza jest przekonana, że jej działania są tymi, których mieszkańcy oczekują. Podmiot nie jest tu zredukowany do roli statystycznego „przelicznika” wielkości dostępnych zasobów (np. łóżek szpitalnych lub m² powierzchni handlowej na osobę), a jego potrzeby stają się dla władzy ważne, ale równocześnie podlegają procesowi alienacji. Logika „optymalizacji” organizacji przestrzeni, narzucona przez zglobalizowane społeczeństwo masowej konsumpcji, powoduje, że potrzeby są ważniejsze od podmiotu, który równocześnie staje się elementem wymiennym. Rolę podmiotu – zbiorowości lokalnej miasta – mogą pełnić zarówno mieszkańcy osiedli, rejonów miasta, jak i ludzie przyjezdni: goście lub turyści.

Tymczasem pożądaną przez ruchy miejskie refleksyjny model sfery publicznej zakłada, że sprawność władzy lokalnej w rozpoznawaniu oczekiwań mieszkańców jest ograniczona. Efektywny sposób zaspokojenia potrzeb wymaga wykorzystania kompetencji samych mieszkańców tak, że przedstawiciele mieszkańców i władzy lokalnej stają się partnerami w organizowaniu przestrzeni publicznej miasta. Odnosząc to do miejskiej polityki mobilności, można powiedzieć, że nie chodzi o to, by władza „wiedziała lepiej” i decydowała, jak wrocławianie mają się przemieszczać, ani nie o to, by władza przygotowywała rozwiązania transportowe zgodne z tym, czego – jak się władzy wydaje – ludzie oczekują i z czego powinni być zadowoleni, lecz o to, że rozwiązania winny być wypracowane wspólnie. Ruchy miejskie wskazują na konieczność włączenia mieszkańców w procesy współkształtowania polityki mobilności zarówno w zakresie regulacji prawnych, planowania infrastruktury, jak i promowania mobilności indywidualnej po to, by równoważyć negatywne skutki wieloletniej priorytetyzacji ruchu samochodowego.

Przedstawiony konflikt ma podwójną naturę: jest polityczny, bo dotyczy zmiany sposobu sprawowania władzy w mieście, i jest kulturowy, bo odnosi się do wartości i norm leżących u źródeł podejmowanych decyzji.

Kontekst społeczno-kulturowy działania ruchu rowerowego

Specyfiką ruchu społecznego, odróżniającą go od typowego działania zbiorowego, są gęste sieci nieformalne. Powstają one w procesie interakcji jednostek, na skutek długotrwałego udziału w wymianie zasobów dla osiągnięcia wspólnego celu, przy zachowaniu autonomii i niezależności zaangażowanych osób. Przełomowe znaczenie dla formowania się nowych ruchów społecznych miało rozpowszechnienie się urzą-

² J. Pluta, *Jakość życia a kwestia społecznej partycypacji mieszkańców w sferze publicznej miasta*, [w:] M. Nowak, P. Pluciński (red.), *O miejskiej sferze publicznej. Obywatelskość i konflikty o przestrzeń*, Kraków 2011, s. 223–237.

ROWEROWY RUCH MIEJSKI

dzeń mobilnych i społecznościowych aplikacji internetowych. Popularność nowych mediów spowodowała dyskusję na temat zjawiska *click-activism*, czyli powierzchownej, efemerycznej formy zaangażowania w ruchy społeczne³.

W przypadku wrocławskiego ruchu rowerowego można mówić o istnieniu nieformalnych sieci kontaktów i wymianie zasobów tworzących kapitał ludzki (wiedza, umiejętności) oraz kapitał społeczny (zaufanie, współdziałanie). Szczególne znaczenie ma współplanowanie zasobów przy okazji ważnych wydarzeń: comiesięcznej Masy Krytycznej, dorocznego święta rowerzysty, miejskich akcji darmowej naprawy roweru oraz innych przedsięwzięć, które są uznawane za elementy wyrazu tego samego protestu, budują solidarność i podtrzymują poczucie przynależności nawet po zakończeniu konkretnej inicjatywy. Ważną rolę odgrywają serwisy społecznościowe (Facebook), gdzie podmioty ruchu rowerowego prowadzą bardzo aktywną działalność. Przykładem wykorzystania nowych mediów i portali społecznościowych w mobilizacji mieszkańców wokół celów ruchu rowerowego była druga edycja budżetu obywatelskiego we Wrocławiu w 2014 roku⁴, w której blisko 10 procent wszystkich głosów zebrał projekt zgłoszony przez aktywistów z ruchu rowerowego, deklasując konkurencyjne propozycje.

Powszechność stosowanych metod budowania sieci kontaktów i preferowanych metod działania, wykorzystywanych przez refleksyjne jednostki wyposażone w znaczne zasoby kompetencji społecznych i kulturowych, tworzy stały nacisk na zmianę ładu instytucjonalnego. Ruchy miejskie wpływają na sposób funkcjonowania sfery publicznej w mieście przez wykorzystanie wiedzy praktycznej – jak działać – i wiedzy dyskursywnej, analizującej warunki działania.

Oddziaływanie ruchu rowerowego – potencjał mobilizacji

Do analizy logiki działań ruchu rowerowego i ich społecznych konsekwencji wykorzystano model procesu politycznego⁵, dostarczający użytecznych narzędzi opisu warunków działania ruchu miejskiego i jego oddziaływania na zmianę społeczną. Analizy takich autorów jak Glen Norcliffe⁶ lub Dave Horton⁷ pokazują, że rower i jazdę na rowerze można, z jednej strony, ujmować jako nośnik i produkt nowoczesności. Z drugiej strony mogą być one postrzegane jako przestarzałe, które lepiej porzucić na

³ T. Andrzejewski, *Kliktywista potrzebny od zaraz*, [w]: Ł. Bukowiecki, M. Obarska, X. Stańczyk (red.), *Miasto na żądanie. Aktywizm, polityki miejskie, doświadczenia*, Warszawa 2013, s. 85–88; K. Lewis, K. Gray, J. Meierhenrich, *The Structure of Online Activism*, „Sociological Science” 1/2014, s. 1–9; Y. Nugroho, S.S. Syarief, *Beyond click-activism? New media and political processes in contemporary Indonesia*, Jakarta 2012.

⁴ K. KajdaneK, *Budżet obywatelski czy „budżet obywatelski”? Komentarz w sprawie Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego*, „Problemy Rozwoju Miast” 2/2015, s. 29–35.

⁵ C. Tilly, *From mobilization to Revolution, Reading*. Addison–Wesley 1978; por. A. Kolasa-Nowak, *W poszukiwaniu teorii zmiany makrostrukturalnej. Modelująca socjologia historyczna Charlesa Tilly'ego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia” 1/1999, s. 11–32.

⁶ G. Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869–1900*, Toronto 2001.

⁷ D. Horton, P. Rosen, P. Cox (red.), *Cycling and society*, Hampshire 2007.

rzecz środków transportu oddających ducha zwiększonej mobilności i zamożności, co znajduje swój wyraz w opisywanych przez Mimi Sheller i Johna Urry'ego⁸ praktykach posiadania samochodu i jeżdżenia nim. Jednak w wielu społeczeństwach – nowoczesnych i zamożnych – następuje ponowny zwrot ku rowerom, co uznać można za formę oporu wobec dominacji kultury automobilności odczytywanej jako przejaw fałszywej nowoczesności. Dzięki temu rowery tracą stygmat środków transportu dla ubogich, a zyskują znaczenie wydajnych, egalitarnych, zrównoważonych środków transportu miejskiego⁹.

Zmiana modelu mobilności w Polsce, to znaczy odchodzenie od samochodu na rzecz innych jej form, jest trudna i może być interpretowana w kategoriach przepracowanej nowoczesności. Jednym z pierwszych efektów przejścia ku gospodarce wolnorynkowej było „obkupowanie się” gospodarstw domowych w trwałe dobra użytkowe. Po latach niedoboru szok wywołały pełnymi półkami, niezależnie od samych cen towarów, pozwolił na realizację aspiracji i marzeń wielu (nie wszystkich) Polaków w odniesieniu do materialnych atrybutów stylu życia. Jednocześnie był to wyraz zarówno wyzwolenia z komunistycznego kryzysu i biedy, jak i dość stereotypowo pojmowanego podążania za zachodnim modelem życia. Ten proces nie był tylko pierwszym, krótkotrwałym impulsem, lecz nadal trwa, bez względu na sytuacje okresowego spowolnienia wzrostu gospodarczego¹⁰. Ważna pozostaje struktura konsumpcji, bowiem wśród nabywanych dóbr trwałych samochód osobowy zajmuje znaczące miejsce. Auto, najlepiej zachodniej marki, nie jest traktowane przez Polaków wyłącznie jako środek transportu, ale ma znaczenie symboliczne – komunikuje o statusie społecznym właściciela¹¹. Jakkolwiek w miarę zwiększania dostępności dóbr postrzeganych jako luksusowe ich wartość jako symboli powodzenia powoli się deprecjonuje, to w dalszym ciągu o przynależności do klasy średniej w Polsce „decydują takie symbole powodzenia życiowego, jak: [...] własny dom w zamożnej dzielnicy, nowy samochód”¹².

Zwolennicy wyrugowania samochodów z przestrzeni miejskiej i takiego jej planowania, by promować inne formy mobilności, przyznają, że alternatywne wobec auta sposoby przemieszczania się muszą konkurować z samochodem i próbować go zastępować tam, gdzie to możliwe, oferując porównywalny komfort (elastyczność, wygodę, krótki czas przejazdu), usunięcie bowiem aut z miast jest (na razie?) niemożliwe¹³. Inni badacze¹⁴ sugerują, że choć era samochodów się kończy, bo wyczerpują się zasoby umożliwiające podtrzymanie dominacji aut, to nie bardzo wiadomo, jaki środek

⁸ M. Sheller, J. Urry, *The City and the Car*, „International Journal of Urban and Regional Research” 4/2001, s. 737–757.

⁹ A.K. Dubey, *The Rickshaw Refuses to Go Away: the Struggle of the Cotraveller of Asian Modernity*, [w:] R. Ravi (red.), *The Saga of Rickshaw*, Delhi 2006, s. 29–66.

¹⁰ J. Czapiński, T. Panek (red.), *Diagnoza Społeczna 2013. Warunki i jakość życia Polaków*, Warszawa 2013, <http://www.diagnoza.com> (21.07.2015).

¹¹ T. Szlendak, *Samochód to dla Polaka emanacja jakiejś boskości*, 26.11.2010, http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,90134,8721288,_Samochod_to_dla_Polaka_emanacja_jakiejs_boskosci_.html (10.05.2015).

¹² H. Domański, *Prestiż*, Toruń 2012, s. 93.

¹³ D. Krysiński, *Samochód – początek i koniec mobilności*, „Autoportret” 2/2014, s. 37–43.

¹⁴ D. Kingsley, J. Urry, *After the Car*, Cambridge 2009.

ROWEROWY RUCH MIEJSKI

transportu mógłby samochód zastąpić – nie powodować takich szkód, a jednocześnie nie zburzyć ładu społecznego i ekonomicznego podtrzymywanego dziś przez kulturę automobilności.

Skoro rewolucja nie jest możliwa, to alternatywą pozostaje ewolucja składająca się z dwóch elementów. Pierwszym jest próba oddziaływania na decydentów z przekazem, że to ich decyzje powodują kreowanie miast bazujących na ruchu samochodowym. Drugim jest rozpoznanie motywacji podróżujących uzasadniających wybór samochodu, a następnie oddziaływanie na sferę poznawczą i sferę emocji w celu zmiany zachowań transportowych. Te oddziaływania muszą być odpowiednio dopasowane do różnych kategorii odbiorców, a segmentacja powinna być związana ze wspomnianym przez Henryka Domańskiego¹⁵ smakiem i gustem różnych klas społecznych.

Kwestia klasowego zróżnicowania sposobów korzystania z roweru jest analizowana przez Krzysztofa Świrka¹⁶. Dla klasy wyższej w jeździe rowerem liczy się kontakt z miastem, uczucie promieni słońca i muśnięć wiatru na twarzy. Jej przedstawiciele dystansują się wobec roweru jako przedmiotu, podkreślają za to niezależność i wolność wynikającą z korzystania z niego. Dla klasy średniej rower to oznaka prestiżu, stąd duże znaczenie przypisywane jest marce i jakości sprzętu. W przypadku tej klasy główny cel posiadania roweru, czyli przyjemność z jazdy, przesłaniają aktywności, zdawałoby się, poboczne – gromadzenie sprzętu i gadżetów oraz obawa przed kradzieżą, bo utrata posiadanych dóbr to znaczny uszczerbek dla budżetu i dla prestiżu. Dla klasy ludowej, skupionej na praktycznym aspekcie działań, skłonności do oszczędzania i instrumentalnej wydajności praktyk, jazda na rowerze jest czynnością „zwykłą”, a rower przedmiotem „normalnym”, którego posiadanie w istocie bardziej może ludzi łączyć niż dzielić społecznie.

Interesujące jest jednocześnie to, jak indywidualne doświadczenia jazdy na rowerze są przejmowane i włączane w dominujące dyskursy o charakterze politycznym. Innymi słowy, coraz trudniej jest jeździć na rowerze „po prostu”, bo aktowi jazdy została nadana społeczna moc wyrażania: stylu życia, dbałości o zdrowie własne i społeczeństwa, troski o przestrzeń miejską i tak dalej.

Przepracowana w toku transformacji ustrojowej nowoczesność polskiego społeczeństwa coraz wyraźniej ujawnia swoją sprzeczność. Z jednej strony wzorem innych krajów europejskich, następuje przemycanie kulturowych wzorców nowej nowoczesności, a rower staje się jej symbolem docenianym przez ruchy społeczne. Z drugiej strony promocja roweru budzi opór wśród przedstawicieli elit władzy i kategorii społecznych odrzucających synonimiczność roweru i nowoczesności. Współczesna wrogość wobec ruchu rowerowego może być związana z dawniejszymi skojarzeniami z „nawiedzonymi” ekologami chcącymi wszystkich przesadzać na rowery, co kłóci się z wartościami tej kategorii społecznej, która źródeł modernizacji upatruje w laniu betonu pod rozbudowę dróg i autostrad.

¹⁵ H. Domański, *Prestiż*, op. cit., s. 19.

¹⁶ K. Świrek, *Ideologie dobrze ugruntowane: klasowe wizje przestrzeni społecznej*, [w:] M. Gdula, P. Sadura (red.), *Style życia i porządek klasowy w Polsce*, Warszawa 2012, s. 209–233.

Dopiero z perspektywy czasu widać odmiennosć procesów przekształcania jazdy na rowerze jako wartości przez ruchy rowerowe. Historycznie wcześniejsze podmioty ruchu rowerowego we Wrocławiu (np. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa)¹⁷ wskazywały na motyw walki z problemami środowiskowymi i ekologicznymi za pomocą jazdy na rowerze, a głównym beneficjentem tych działań czyniono miasto, społeczność miejską lub całe społeczeństwo. Wybierane metody (np. Masa Krytyczna, krytyka inwestycji drogowych za brak miejsca dla rowerów) wywoływały sprzeciw wśród zainteresowanych samochodową modernizacją i będących w większości przedstawicieli rodzącej się klasy średniej.

Nowsze podmioty działające w ruchu rowerowym (Akcja Miasto)¹⁸ akcentują miejski styl życia, obecność w przestrzeni publicznej oraz wzmacnianie tożsamości lokalnej i budowanie przywiązania do miasta przez jazdę na rowerze. Zysk dotyczy jednostki i jej tożsamości, a w dalszej kolejności innych mieszkańców miasta i przestrzeni miejskiej. Kreowana wizja to wizja mieszkańca – nowego mieszczanina¹⁹, dla którego zakochanie w mieście to jeden z filarów tożsamości. Tę miłość można wyrażać, wzmacniać i, co istotne, zarażać nią innych, jeżdżąc na rowerze. Zysk środowiskowy jest ważny, ale głównie w wymiarze lokalnym, a zysk ekonomiczny – o ile oznacza wspieranie lokalnej gospodarki.

Paweł Kubicki²⁰, kreśląc kontekst narodzin ruchów miejskich w Polsce, sugeruje, że należy je ujmować jako ruchy kulturowe raczej niż społeczne, ze względu na specyfikę polskiego społeczeństwa wyobcowanego z miejskości, formującego się na bazie kultury szlacheckiej i chłopskiej, a nie mieszczańskiej. Nowi mieszczenie, czyli kolejne pokolenia wychowywane w miastach bez tradycji miejskości, ale aspirujące do niej, są zmuszeni do poszukiwania elementów miejskości, włączanych następnie w strukturę tożsamości. Ruchy miejskie, w tym nowe podmioty w ruchu rowerowym, zdają się reprezentować światopogląd nowych mieszczan dzięki deklarowanym wartościom i celom działania. I choć w postulatach ruchów miejskich nie znajdują się odniesienia do precyzyjnie określonych kategorii odbiorców tych postulatów, to trudno uznać, że w takim samym stopniu dotyczą wszystkich mieszkańców, tak jak trudno nie zauważyć, że jest to ruch formowany przez te warstwy klasy średniej, które dysponują wysokim kapitałem społecznym.

W jakim stopniu działające ruchy miejskie są w stanie zmobilizować innych mieszkańców i użytkowników miasta do artykulacji swoich interesów i wsparcia działania ruchu miejskiego? Pierwszym etapem skutecznej mobilizacji wokół wartości ruchu rowerowego jest przekonanie mieszkańców, że korki, zanieczyszczone powietrze, erozja przestrzeni publicznej, rozlewanie się miast i tak dalej to problemy społeczne, u których źródeł leży niezrównoważony transport. Jednak odwoływanie się przy tym

¹⁷ http://rowery.eko.org.pl/indexoldbike.php?site=nasza_wizja (20.07.2015).

¹⁸ <http://www.akcjamiasto.org/o-nas/> (20.07.2015).

¹⁹ P. Kubicki, *Nowi mieszczenie w nowej Polsce. Raport z badań*, Warszawa 2011.

²⁰ Idem, *Polskie ruchy miejskie in statu nascendi*, [w:] A. Maszkowska, K. Sztóp-Rutkowska (red.), *Partycypacja obywatelska – decyzje bliższe ludziom*, Białystok 2013, s. 25–35.

ROWEROWY RUCH MIEJSKI

do haseł ekologii nie jest skuteczne, jedynie bowiem co piąty Polak uznaje problemy środowiskowe za powód do obaw, a kwestie ekologiczne w skali lokalnej – własnego miejsca zamieszkania – są postrzegane jako mniej zagrażające niż w skali ogólnokrajowej i globalnej²¹. Jednym ze źródeł ograniczonej skuteczności wpływania na zmianę kontekstu społecznego przez ruch rowerowy w latach 90. XX wieku było uzasadnianie swoich uprawnień do stawiania się stroną w procesie partycypacji ideami ekologicznymi, co nie znalazło szerokiego oddźwięku społecznego.

Proces uprawomocnienia ruchu rowerowego jako strony w procesie partycypacji nadal nie jest łatwy, aktorzy bowiem związani z magistratem dążą do utrzymania kontroli nad kwestią zarządzania i planowania ruchu w mieście oraz do narzucenia swojej interpretacji kosztem reprezentacji problemu tworzonej przez ruch rowerowy. Z punktu widzenia ram interpretacyjnych rzeczywistości wczesne wrocławskie ruchy rowerowe nie odnosiły się do tożsamości kulturowej nowego obywatela miasta jako ważnego przedmiotu swoich działań²², podkreślały za to swoją orientację na miasto (stawiając znak równości między przestrzenią a społecznością miejską), dążenie do poprawy jakości konsumpcji zbiorowej, zwłaszcza w zakresie transportu rowerowego, oraz zaangażowanie polityczne.

Nowy podmiot na wrocławskiej scenie miejskich ruchów rowerowych (Akcja Miasto) w swoich ramach interpretacyjnych znacząco więcej miejsca poświęca tożsamości kulturowej nowego mieszczanina. Jej istotnym punktem odniesienia jest miejskość miasta i uczynienie go miejscem bardziej przyjaznym do życia przez zwiększenie udziału mieszkańców w sposobie dystrybucji zasobów (zasada partycypacji). Ani starzy, ani nowi aktorzy ruchu rowerowego nie określają precyzyjnie kategorii odbiorców swych postulatów. Natomiast zaangażowanie polityczne (rozumiane jako dążenie do zmiany politycznej w mieście z wykorzystaniem metod instytucjonalnych) dla większości osób zaangażowanych w działania nowego podmiotu ruchu rowerowego znajduje się na dalszym planie, ustępując miejsca manifestacjom przywiązania do miasta i roweru jako elementów budujących tożsamość członków ruchu oraz działaniom nakierowanym na wzmocnienie więzi i poczucia solidarności wewnątrz organizacji. Być może dzięki odwróceniu uwagi od zagadnień ekologicznych na rzecz budowania przywiązania do miasta i kształtowania nowoczesnej tożsamości miejskiej szanse mobilizacji mieszkańców wokół celów działania nowych podmiotów są większe niż w przypadku aktorów pierwszoplanowych we wczesnej fazie funkcjonowania ruchu rowerowego.

Jakie jutro ruchów rowerowych?

Dziś nowe rowerowe ruchy miejskie znajdują się w trudnej sytuacji, będąc, nieco paradoksalnie, ofiarami własnego sukcesu, który stawia przed ich uczestnikami wiele dylematów. Muszą sobie bowiem odpowiedzieć na pytanie, czy aktualna przychylność władz wiąże się z rzeczywistym uznaniem postulatów ruchu rowerowego za

²¹ Komunikat CBOS 171/2014.

²² M. Castells, *The city and the grass roots: a cross-cultural theory of urban social movements*, Los Angeles 1983, s. 321.

ważne i z tym, że zostaną one wpisane w agendę politycznego działania na dłużej niż do kolejnych wyborów. Muszą się także zastanowić, czy przyjmować oferowane przez władze role w różnych radach i organach doradczych. Formułowane odpowiedzi wymagają rozstrzygnięcia kwestii, jak dalece zasiadanie w takich organach przekłada się na zwiększanie wpływu ruchu w sprawowaniu władzy, a w jakim stopniu jest jedynie „pudrowaniem” status quo? Akceptowanie sytuacji zastanej sprowadza uczestników ruchów miejskich do roli mediatorów podnoszących sprawność komunikacji na linii mieszkańcy – władza lokalna. Odrzucenie oznacza wybór ścieżki radykalnej – jednoznacznie „antysystemowej”, generującej stały konflikt.

Ruch rowerowy stoi zatem w obliczu dyskusji nad swoją przyszłością: w jakim stopniu pielęgnować polityczny pazur i kierować go w stronę miejskich instytucji, a w jakim skupić się na pozainstytucjonalnych, miękkich działaniach kulturowych zmierzających do tego, by wrocławianie i władze Wrocławia potraktowali rowery i jazdę na rowerze jako akty niepolityczne, a członkowie ruchu mogli się udać na aktywistyczną emeryturę. ■