

Dominika Bartnik-Świątek

Dania i Grenlandia

– (k)raje dla
rowerzystów?



fot. Mads Pihl, Visit Greenland

Jeszcze 40 lat temu Kopenhaga była miastem tak samo zatłoczonym samochodami, jak inne europejskie stolice. Dzisiaj nieodłącznym krajobrazem oraz znakiem rozpoznawczym kopenhaskich ulic i innych duńskich miast są rzesze rowerzystów przemieszczające się na jednośladach.

Jazda rowerem to dla jednych konieczność, dla innych moda, przyjemność lub wszystkie te elementy jednocześnie, a dla jeszcze innych oczywistość. Poza tym rower w Danii to już nie tylko wygodny środek transportu. To właściwie styl życia, z którym wiąże się sposób ubierania (tzw. *cicle chic*), inicjatywy i ruchy społeczne (jak np. *Copenhagenize*), a także wieloaspektowy system planowania miasta pod kątem rozwoju infrastruktury rowerowej.

Grenlandia, będąca przez długie lata duńską kolonią, a obecnie jej terytorium zależnym, z oczywistych względów nie jest równie gęsto usłana ścieżkami rowerowymi, choć duńskie wpływy – a raczej inspiracja kulturą rowerową – są widoczne również na dalekiej Północy. Zimny klimat, duża ilość śniegu pokrywająca większość kraju oraz ukształtowanie terenu skutecznie uniemożliwiają większości mieszkańców wyspy pójście w duńskie ślady, ale i tak można mówić o pewnego rodzaju zaczątkach grenlandzkiej kultury rowerowej.

Ramy rzeczywistości

By odpowiedzieć na postawione w tytule pytanie, uwzględniając naturę materiału badawczego, posłużyć się metodą, która wydaje się najlepsza w tym przypadku, czyli analizą ramową. Jest to sposób na odtwarzanie obrazu rzeczywistości. Pozwoli

on na analizę świata wytworzonego przez przekazy medialne – tutaj: artykuły prasowe.

Pierwszym etapem owej analizy jest identyfikacja retorycznych i narracyjnych środków konstruowania rzeczywistości i na ich podstawie odtworzenie obrazu konstruowanego w prasie duńskiej i grenlandzkiej na temat kultury rowerowej. Zatem punktem wyjścia tej analizy jest wskazanie kluczowych elementów, wokół których konstruowana jest narracja. Taki model analizy został pierwotnie zaproponowany przez Ervinga Goffmana¹. Według Goffmana ramy to schematyczne interpretacje, które pozwalają nam z elementów rzeczywistości ułożyć pewien spójny obraz, ale w pewnym stopniu uproszczony i uogólniony. Innymi słowy, ramy pomagają znaleźć wspólny mianownik wydarzeń czy zjawisk. Inni badacze, tacy jak na przykład William A. Gamson², określają ramy metaforycznie jako oś, wokół której obracają się pewne obszary rzeczywistości. Ramowanie jest więc procesem obecnym już na etapie samego tworzenia artykułów przez ich autorów, a następnie przez proces ramowania przechodzi odbiorca komunikatu, czyli czytelnik gazety.

¹ E. Goffman, *Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Alltagserfahrungen*. Frankfurt am Main 1974, s. 12.

² W. Gamson, „Frame analysis: an essay on the organization of experience” by Erving Goffman review, „Contemporary Sociology” 4(6)/1975, s. 121.

Wychodzę tutaj z założenia poczynionego przez Davida A. Snowa i Roberta D. Benforda³, którzy opierają definicję *framingu* na wynikach badań antropologicznych, nadając ramom interpretacyjnym dwojakie znaczenie: po pierwsze, schematów kognitywnych, po drugie – ram interpretacyjnych dla wydarzeń i sytuacji społecznych. Nie chodzi więc jedynie o jednorazową interpretację rzeczywistości, ale posługiwanie się nabytymi w danej kulturze interpretacjami sytuacji w celu rozumienia ogółu życia społecznego. Niniejsza analiza będzie polegała na amplifikacji pewnych elementów przekazu prasowego. Idąc tropem Gamsona i Andre Modiglianiego⁴, tymi elementami mogą być: metafory, wzory i przykłady (np. wydarzenia historyczne), klisze, opisy i obrazy. Z kolei Robert M. Entman⁵ uzupełnia ten zbiór o: słowa kluczowe, stereotypowe obrazy, źródła informacji, wyrażenia fatyczne i sądy ogólne.

Rowerem przez Danię

Obraz kultury rowerowej pojawiający się w duńskiej prasie ostatnich lat jest konsekwentnym podważaniem stereotypu państwa będącego ramem dla rowerzystów. Stworzona została rama antyutopii rowerowej. Wylaniający się z niej obraz państwa może się wydawać zaskakujący: duńska tradycja rowerowa szwankuje⁶.

Mikael Colville-Andersen (blogger zwany rowerowym guru, zyskał popularność w Danii i Stanach Zjednoczonych) wypowiada się często w mediach jako ambasador kultury rowerowej w Danii. Według niego istnieje realne zagrożenie dla ruchu rowerowego. Kultura rowerowa ustępuje samochodowej, a powodem tych zmian jest jego zda-

niem podejmowanie nieodpowiednich decyzji przez polityków oraz urzędników. Marka Danii jako kraju rowerowego traci na aktualności⁷. Na Colville-Andersena często powołują się gazety, a takie przemawianie w przekazie medialnym głosem znanej postaci czy eksperta w danej dziedzinie jest spersonifikowaną formą konstruowania obrazu rzeczywistości.

W ramę antyutopii rowerowej wpisuje się mniejsza, która zbudowana jest na metaforycznym ekosystemie. Jazda rowerem w Danii przypomina walkę o przetrwanie – wygra tylko najsilniejszy gatunek rowerzysty: taki, który jest szybki, zwinny oraz potrafi odpowiednio ustawić się pierwszy na światłach, by – gdy tylko barwa zmieni się z czerwonej na zieloną – wystartować w nieformalnie ustawionym peletonie⁸. W narracji często pojawiają się sformułowania takie jak: „gatunek”, „walka o przetrwanie”, „cofanie się w rozwoju”.

Socjolog transportu Anette Jerup Jørgensen podzieliła nawet użytkowników ścieżek rowerowych na kilka grup zwierząt w zależności od ich sposobu zachowania na drodze: od opiekuńczych słoni (rodzice wożący swoje dzieci do przedszkola), przez pingwiny (osoby jadące spokojnie do pracy), aż po gepardy (zdenerwowani spóźnialscy, zob. s. 52 tego wydania). Wymienia przy tym całą listę niedozwolonych czy niebezpiecznych zachowań podczas jazdy rowerem, których wspólnym mianownikiem jest najczęściej egoizm rowerzystów⁹ (w odniesieniu do większych miast, takich jak np. Aarhus, używane jest nawet określenie *cykelterror*¹⁰). Analizując artykuły wpisujące się w tę kolejną ramę – ekosystemu rowerowego – można stwierdzić, że jej obraz rzeczywistości oraz prognozy na przyszłość są ponure: Dania nie

³ R.D. Benford, D.A. Snow, *Framing processes and social movements: An overview and assessment*, „Annual Review of Sociology” 26/2000, s. 89.

⁴ B. Scheufele, *Frames, Framing and Framing-Effekte; Theoretische und Methodische Grundlegung des Framing-Ansatzes sowie Empirische Befunde zur Nachrichtenproduktion*, Wiesbaden 2003, s. 56.

⁵ R.M. Entman, *Framing: Towards Clarification of Fractured Paradigm*, „Journal of Communication” 4(43)/1993, s. 46.

⁶ S. Jespersen, *Bekend dine tohjulede synder*, „Politiken” 40/2012, s. 13.

⁷ S. Astrup, *Cykelguru: Københavns gode ry kan gå tabt*, „Politiken” 48/2012, s. 18.

⁸ P. Munich, *Københavns tohjulede hylder jungleloven og den stærkes ret*, „Politiken” 15/2014, s. 7.

⁹ P. Elgaard, *Dansk cykelblogger er verdensberømt i USA*, „Jyllands-Posten” 17/2012, s. 28.

¹⁰ P. Kofoed, *Cykelterror*, „Jyllands-Posten” 59/2008, s. 2.



Petr Kraus, czeski kolarz górski w Sisimiut na zachodnim wybrzeżu Grenlandii, fot. Mads Pihl, Visit Greenland



fot. Karsten Bidstrup, Visit Greenland

zdołała ocalić swojej kultury rowerowej, a rowerzyści to gatunek zagrożony¹¹.

Jest również jasna strona obrazu rzeczywistości – to wszystkie te głosy, które przywołują obraz duńskiej kultury rowerowej widzianej oczami innych narodów. „Financial Times” oraz „The Independent” stawiają Kopenhagę za wzór kultury rowerowej (na równi z Holandią)¹². Ponieważ w ostatnich latach nastąpił w Londynie wzrost ruchu samochodowego, londyńczycy szukają inspiracji w Danii, by poprawić warunki dla swoich rowerzystów. „Wall Street Journal” natomiast przekonuje, że jazda na rowerze stała się bardziej prestiżowa niż przemieszczanie się samochodem typu Porsche.

Sława duńskiej kultury rowerowej dotarła nawet do Melbourne, gdzie budowane są tak zwane kopenhaskie ścieżki, które są po prostu zwykłymi ścieżkami rowerowymi (w prasie pojawia się nawet termin „kopenhagizacja”, czyli projektowanie miast pod kątem użytkowania przez rowerzystów), oraz do Stanów Zjednoczonych, gdzie to właśnie Duńczyk i urbanista Jan Gehl pomagał władzom Nowego Jorku w wytyczeniu nowych tras rowerowych¹³. Stało się tak między innymi dlatego, że CNN w 2014 roku wybrała na miasto przyszłości Kopenhagę¹⁴ jako wzór zielonego miasta rowerzystów, przemyślanego pod względem energetyki designu. Duńskie rozumienie innowacyjności jest sprzężone z jej ekologicznym wymiarem. To niewątpliwie duże wyróżnienie dla Kopenhagi – dołączenie do grupy miast przyszłości CNN.

Głosy z innych krajów przywoływane w duńskiej prasie stanowią pewien rodzaj motywacji, by te pozytywne opinie zagranicznych obserwatorów

były tożsame z rzeczywistością. Artykuły wpisujące się w tę ramę innowacyjności mają w większości zabarwienie perswazyjne, by przekonać czytelników o konieczności przeprowadzenia zmian w kulturze rowerowej Danii i powrotu do czasów rowerowej świetności.

Rowerem przez Grenlandię

Grenlandia w przeciwieństwie do Danii nie słynie z rozwiniętej kultury rowerowej, co nie oznacza, że pomimo surowego klimatu i ukształtowania terenu brakuje miejsc, w których można zobaczyć ten jednośląd. Choć trzeba przyznać, że na próżno szukać terminu „kultura rowerowa” w grenlandzkiej prasie, a sam rower i dyskusja wokół warunków jazdy nie budzą tyle emocji, co w Danii. Należy więc przypuszczać, że ramowanie rzeczywistości rowerowej w prasie duńskiej i grenlandzkiej musi być zupełnie inne.

Na Grenlandii rower to przede wszystkim sport scalający społeczność lokalną, zwłaszcza ludzi młodych. Stał się symbolem aktywizacji młodego pokolenia – wyrwania go z nudy, na którą często narzeka¹⁵. Małe zwrotne rowery BMX stały się bardzo popularne wśród Grenlandczyków, a miasto Sisimiut jest kolebką tego sportu¹⁶. Młodzi ludzie ze stolicy, Nuuk, również traktują trenowanie ewolucji na rowerze BMX jako formę spędzania czasu w grupie¹⁷. To także symbol nowoczesnej Grenlandii, która odnosi sukcesy sportowe, powód do dumy z bycia w światowej czołówce tej dyscypliny sportu. Ostatnie zawody, w 2015 roku, w tej konkurencji wygrał właśnie Grenlandczyk.

Jazda wyczynowa na rowerze BMX to stosunkowo młody sport, ale też bardzo popularne zajęcie, które u najmłodszych mieszkańców buduje poczucie wspólnoty i przynależności. Rower to również spełnienie marzeń o osiągnięciu sukcesów i przede

¹¹ A. Hensen, *Danske cyklistere er en truet art*, „Politiken” 17/2008, s. 17.

¹² S. Christiansen, *Cykling giver København positiv omtale*, „Information” 35/2011, s. 24.

¹³ B. Klarlund Petersen, *Den danske cykelkultur er bevaringsværdig*, „Berlingske Tidene” 47/2013, s. 18.

¹⁴ S. Astrup, *København er verdens bedste cykelby*, „Politiken” 18/2009, s. 5.

¹⁵ E. Poulsen, *Grønlander og cykel – en farlig cocktail*, „Sermitsiaq” 13/2007, s. 16.

¹⁶ F. Semiitooq, *BMX Stævne i Sisimiut*, „Sermitsiaq” 37/2014, s. 2.

¹⁷ I. Kriegel, *Cykler i luften hitter*, „Sermitsiaq” 49/2013, s. 1.

wszystkim dobra zabawa. Dlatego organizowane są wydarzenia typu Nuuk Adventure, które jest pokazem popisów zespołów kolarskich. Te ewolucje rowerowe stają się powoli oficjalnym znakiem rozpoznawczym Grenlandii, o czym mogła się przekonać para królewska podczas wizyty w Nuuk w 2015 roku. Zostali zabrani do skateparku na pokaz ewolucji w wykonaniu młodych Grenlandczyków.

Grenlandia bierze także udział w zawodach triathlonowych w ramach Island Games, organizowanych wyłącznie dla państw wyspiarskich. Startujący w nich Grenlandczycy zazwyczaj nie pokonują najlepiej etapu, w którym należy przejechać na rowerze 40 kilometrów. Zdają sobie sprawę z braku wprawy w tej formie kolarstwa, ale podkreślają, że ciągle się rozwijają w tej dziedzinie¹⁸. Prasa donosi także o wyczynie dwudziestoosobowej grupy Grenlandczyków, którzy na swoich rowerach górskich wjechali na szczyt góry Qaqqatoq, położonej 1451 metrów nad poziomem morza¹⁹. Wszystkie powyższe przykłady wykorzystania roweru do sportów ekstremalnych mają stanowić egzemplifikację charakteru Inuitów – osób niezłomnych, pomysłowych i wytrwałych. Co ciekawe, taki właśnie przekaz miał być podstawą kampanii brandingowej Branding Greenland²⁰. Widać zatem próby konstruowania obrazu kultury rowerowej w wersji sportowo-wyczynowej. Rower ma służyć głównie rozrywce i spędzaniu czasu w grupie, a nie celom lokomocyjnym, jak w Danii²¹.

Drugą tendencją obrazującą w prasie rzeczywistość rowerową jest ujmowanie jej w ramy potrzeby zmian. Zmiany te miałyby dotyczyć stylu oraz warunków życia na wyspie. Rower jest przedstawiany jako symbol ekologiczne-

go i zdrowego stylu życia. Kampanie społeczne skierowane do mieszkańców wyspy zachęcają do korzystania z tego środka transportu jako ułatwiającego zdobycie i utrzymanie dobrej kondycji fizycznej²². Partia Sermersooq chce nawet wprowadzenia w Nuuk specjalnej polityki ekologicznej. W tym celu miałyby być budowane między innymi kolejne ścieżki rowerowe i parkingi rowerowe. Ta inicjatywa ma przybliżyć stolicę do celu, jakim jest zerowa emisja dwutlenku węgla do 2035 roku²³.

Myślenie o rowerze jako o pozytywnej i ekologicznej zmianie stylu życia jest bardzo mocno widoczne, a starania urzędników koncentrują się na jeszcze silniejszym podkreślaniu konieczności tych zmian. Na grenlandzkich ścieżkach w większych miastach widać sprowadzany z Danii, tak zwany *Christiania cargo bike*, a w prasie podawane są informacje o coraz większej liczbie tych rowerów. To nowy popularny środek transportu, bardzo często widywany również w samej Danii. Władze Grenlandii planują zakupić pewną liczbę tego typu rowerów do użytku publicznego, by w ten sposób zachęcić mieszkańców do przesiadania się z samochodów i skuterów na modne rowery cargo.

Już sama liczba duńskich i grenlandzkich artykułów prasowych daje pojęcie o tym, jakie miejsce zajmuje rower w obu kulturach. Jednak to, co wydaje się stereotypem – Dania jako raj dla rowerzystów i brak istnienia jakiegokolwiek formy kultury rowerowej na Grenlandii (pierwszym skojarzeniem mogą być raczej skutery śnieżne lub psie zaprzęgi) – inaczej przedstawia prasa tych dwóch państw.

Popularność rowerów w Danii ma różne oblicza, a przekaz toczącej się wokół nich debaty ma bardzo emocjonalne zabarwienie. Pada wiele ostrych słów krytyki i równie ostre kontrar-

¹⁸ N. Hansen, *Holdleder i triatlon: Målet er top 30*, „Sermitsiaq” 7/2015, s. 2.

¹⁹ P. Troelsen, *Mountainbike i ordets egentlige forstand*, „KNR” 42/2012, s. 4.

²⁰ F. Mikkelsen, *Branding Greenland*, „KNR” 25/2008, s. 4.

²¹ Idem, *BMX-ryttere henrykker dronningen*, „KNR” 12/2015, s. 1.

²² N. Egede, *Motivation til ændring af livsstil breder sig*, „KNR” 15/2011, s. 4.

²³ N. Søndergaard, *Sermersooq i grønt kontraangreb*, „Sermitsiaq” 28/2015, s. 3.



fot. Mads Pihl, Visit Greenland

gumenty, a wszystko po to, by zmobilizować obywateli i polityków do wprowadzania zmian. Widać tu również wyraźny rozdźwięk pomiędzy duńskim spojrzeniem na własną kulturę rowerową a spojrzeniem prezentowanym w prasie innych państw. Natomiast Grenlandia, będąca krajem, który stosunkowo od niedawna ma większą samodzielność w stanowieniu o sobie i który rozlicza się z czasami kolonizacji, na nowo kształtuje własną tożsamość. Jednym z elementów tej tożsamości jest chęć podkreślenia zmiany stylu życia Grenlandczyków – ludzi ambitnych i nowoczesnych, a rower jest jednym z elementów, który miałby stanowić symbol i narzędzie tych zmian.

Pomimo jaskrawych różnic w sposobie ramowania rzeczywistości w Danii i Grenlandii, pojawia się element wspólny: jeśli chcemy być nowoczesni i innowacyjni, musimy dbać o naszą kulturę rowerową. |



fot. Karsten Bidstrup, Visit Greenland

DANIA I GRENLANDIA – (K)RAJE DLA ROWERZYSTÓW?

