

# Pouczająca historia Rowerowego Wrocławia

wiekowencjonarzy Poradnik Aktywiŝty Rowerowego



Pouczająca Historia Rowerowego Wrocławia

[www.rowerowy.wroclaw.pl](http://www.rowerowy.wroclaw.pl)

Copyright © Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, Wrocław 2019



WROCLAWSKA  
INICJATYWA  
ROWEROWA  
[rowerowy.wroclaw.pl](http://rowerowy.wroclaw.pl)

**Opracowanie graficzne i skład:** Bartłomiej Bogacz, [www.bart-studio.pl](http://www.bart-studio.pl)

**Fotografie i ryciny:** archiwum Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej, materiały Urzędu Miasta Wrocławia

**Zdjęcie na okładce:** Michał Kacprzak



Publikacja opracowana w ramach projektu Rowerowa sieć aktywności obywatelskiej i sfinansowana przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014–2020



***„Rower to jest świat”***

Lech Janerka

**Rower:** jedno- lub wielośladowy pojazd drogowy napędzany siłą mięśni poruszających się nim osób za pomocą przekładni mechanicznej, wprawianej w ruch (najczęściej) nogami.

Pierwotnie nosił nazwę *welocyped* oraz *bicykl* i podobnie nazywany jest w większości nowożytnych języków europejskich. Obecna polska nazwa pochodzi od brytyjskiej firmy *Rover*, która dawniej produkowała rowery.

(źródło: wikipedia)



**Rower:** pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem (źródło: ustawa prawo o ruchu drogowym)

” Od tego się wszystko zaczęło!  
(nie w moim przypadku, a w historii  
ludzkości...)

Rower „biegowy” Karla Drais’a  
zaprezentowany w 1817 roku. Najwyraźniej  
przyświecała mu idea:  
móc biec... siedząc. Rewelacja!

Dziś to rozwiązanie przeżywa prawdziwy  
renesans – wiedzą to najlepiej kilkuletni  
rowerzyści-biegacze

”

## No to ruszamy. W drogę!

Niniejsza historia jest zapisem rozmowy z Cezarym Grochowskim, prezesem Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Opowiada o tym jak udało się dokonać zmiany i jak to jest stać się działaczem rowerowym.

*Rozmowę prowadzi Mariusz Prasał – aktor filmowy i teatralny, reżyser filmów dokumentalnych, dziennikarz.*



### ■ *Po co ta opowieść o historii Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej?*

My – mam na myśli organizacje rowerowe – osiągnęliśmy we Wrocławiu spory sukces, zarówno na poziomie lokalnym, jak i ogólnopolskim. Dziś Wrocław jest rowerowym liderem. I właśnie z pozycji lidera chcemy opowiedzieć o drodze jaką przeszliśmy, podzielić się doświadczeniami, wskazać skuteczne rozwiązania i zainspirować tych wszystkich, którzy rozpoczynają swoją rowerową misję (szczególnie w mniejszych miastach). Niech to będzie rodzaj poradnika dla początkującego działacza czyli człowieka, który chce coś zmienić w otaczającej go rzeczywistości.

### ■ *Jak to się wszystko zaczęło?*

Rok 2001 to początek mojej przygody jako prawdziwego działacza rowerowego, tzn. takiego który formułuje postulaty zmian polityki miasta. To wtedy powstała Koalicja Rowerowy Wrocław czyli nieformalne zrzeszenie czterech organizacji ekologicznych, której celem było wpływanie na władze miasta, by poprawić, rozbudować komunikację rowerową we Wrocławiu, stworzyć spójny system tras rowerowych. Stworzyliśmy manifest z postulatami i propozycjami rozwiązań i dziś – z perspektywy kilkunastu lat – mogę powiedzieć, że zdecydowana większość tych postulatów została zrealizowana.

Skuteczne działania obywatelskie zawsze zaczynają się od wizji tego, co chce się osiągnąć. Później trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie, co musi się stać krok po kroku, aby wizja się urzeczywistniła. Konieczne jest myślenie strategiczne i tworzenie scenariuszy działania na wiele lat do przodu.



Fot. Wrocławscy rowerzyści byli aktywni od lat 90-tych, stopniowo udało nam się skutecznie zmienić swoje miasto.

Kierowały nami wówczas pobudki czysto ekologiczne – wszystkie te organizacje miały taki właśnie charakter. Dodajmy, że w tej chwili to się zmieniło – organizacje te tworzą po prostu codzienni użytkownicy rowerów.

### ■ Kiedy w rowerzyście obudził się aktywista?

W latach 90-tych ubiegłego wieku niemal wszystkie wakacje spędzałem w Skandynawii. Jeździłem do Norwegii do pracy – a właściwie jeździliśmy, towarzyszył mi mój przyjaciel, Krzysiek Smolnicki. Jego rola w procesie „budzenia się” we mnie aktywisty jest kluczowa. On już od wielu lat działał w ruchu ekologicznym, współtworzył Fundację Oławy i Nysy Kłodzkiej (przekształconą później w Dolnośląską Fundację Ekorozwoju i wreszcie – działającą dzisiaj – Fundację Ekorozwoju



Fot. Kopenhaga to miasto, gdzie ruch rowerowy jest duży cały rok, mimo, że pogoda jest tam dużo gorsza niż w Polsce. Niektórzy muszą to zobaczyć, żeby się przekonać.



*Fot. Krzysztof Smolnicki – prezes Fundacji Ekorozwoju, od ponad 30 lat jedna z najważniejszych postaci ruchu ekologicznego w Polsce. Na początku, także rowerowego (nota bene: jedyna okazja, żeby zobaczyć Krzyśka „pod krawatem”).*

W drodze do Norwegii były dwa miasta, które odwiedzaliśmy: Kopenhaga i Goeteborg. Szczególnie Kopenhaga zrobiła na nas niesamowite wrażenie. I nie mówię tu tylko o samym mieście, które jest fantastyczne, ale o tym co zobaczyliśmy na ulicach: setki ludzi jadących na rowerach, dosłownie wszędzie, miałem wrażenie, że rowerów jest więcej niż samochodów... A jeździli wszyscy – elegancko ubrane kobiety, mężczyźni w garniturach, dzieciaki, młodzież, ludzie w podeszłym wieku. W Goteborgu rowerzystów było mniej, ale za to mieli tam lepsze stojaki rowerowe.



*Fot. W rowerowych miastach ludzie na rowerach wyglądają elegancko, trudno spotkać kogoś w stroju kolarskim.*



*Fot. Parkingi rowerowe – pełne rowerów na każdym kroku są charakterystyczną cechą rowerowego miasta. Są one niezbędne żeby rozwijać ruch rowerowy i stosunkowo łatwo je wybudować.*

A cały ten ruch odbywał się w większości na specjalnie wytyczonych wzdłuż wszystkich głównych ulic „ścieżkach rowerowych” (drogach dla rowerów).

I wtedy chyba pomyślałem – cholera, rowerowe miasto jest możliwe i jest super! Trzeba zacząć działać, żeby we Wrocławiu stworzyć choć namiastkę tego, co tutaj.

Druga rzecz, która zrobiła na nas wrażenie to liczba parkingów rowerowych – mieliśmy wrażenie, że są ich setki, od niewielkich (na kilka, kilkanaście rowerów), do ogromnych, mogących pomieścić ich setki.

Tak, to była ta najważniejsza inspiracja do podjęcia działań.

Po powrocie do Wrocławia zastanawialiśmy się od czego zacząć. Oczywiście było, że jako mieszkańcy, nawet działając pod szyldem organizacji pozarządowej, nie mogliśmy wiele zdziałać w najważniejszej sprawie – czyli budowie dróg dla rowerów. Mogliśmy przekonywać władze miasta, ale w tam-



*Fot. To stojak typu „wyrwikółko”, ulubiony przez złodziei. Kiedyś dominował i należało temu wypowiedzieć wojnę. Obecnie takie stojaki spotyka się w naszym mieście sporadycznie.*





*Fot. Tak wyglądały nasze pierwsze przyszkolne parkingi rowerowe we Wrocławiu. Postawiliśmy na skandynawski model stojaka, bo był ekonomiczny – do jednego elementu można było bezpiecznie przypiąć nawet trzy rowery.*

tym czasie (połowa lat 90-tych) pomysł budowy „ścieżek rowerowych” we Wrocławiu odbierany był powszechnie jako utopia. Postanowiliśmy więc – na początek – stworzyć sieć parkingów rowerowych. Wyszliśmy z założenia, że ludzie niechętnie korzystają z rowerów ze względu na brak miejsc, gdzie mogliby je bezpiecznie i wygodnie zostawić.

I to zadanie wziąłem na siebie. Pomyślałem, że zaczniemy od wrocławskich szkół i na tym się skoncentrowałem. Można było upiec dwie pieczenie na jednym ogniu. Po pierwsze, umożliwić dzieciakom przyjazd rowerowym do szkoły, po drugie od małego przyzwyczajać ich do tego, że parking rowerowy pod budynkiem to norma.

Potrzebne były tylko... same stojaki, pomyślane tak, by można było przypiąć łańcuch czy linkę do ramy (a nie do przedniego koła – takie „wyrwikółka” wtedy funkcjonowały jako norma).



*Fot. Z czasem, gdy nie trzeba było już oszczędzać przestrzeni stojaki skandynawskie zastąpiły zwykłe stojaki w kształcie odwróconego „u”.*

Chcieliśmy także, by na niewielkiej przestrzeni można było zaparkować kilkanaście rowerów. Marzyły nam się właśnie takie stojaki, jakie widzieliśmy w Skandynawii.

Okazało się, że nie ma firmy, która jest w stanie wykonać to zadanie. Zdecydowałem, że w takim razie wyprodukuję stojaki sam. Udało się pozyskać prywatnego sponsora, opracowałem technologię i uruchomiłem produkcję.

Szybko się okazało, że większe pieniądze można zdobyć od instytucji europejskich. I w roku 1997 napisałem swój pierwszy wniosek o grant na projekt parkingowy. W efekcie finansowanie otrzymaliśmy, a pisanie wniosków i pozyskiwanie funduszy na ciekawe i użyteczne działania weszło mi w krew i robię to do dziś.

Dziś mogę powiedzieć, że to był duży sukces – postawiliśmy parkingi rowerowe przy 1/3 wrocławskich szkół. To była pierwsza konkretna i namacalna zmiana, będąca skutkiem mojego działania. Wielka satysfakcja – czyli paliwo do dalszych działań. Później pałeczkę przejęło miasto i stojaki rowerowe pod każdą szkołą stały się już czymś zwyczajnym. Oto właśnie chodziło!

Budowa parkingów rowerowych to jedna z ważnych składowych polityki rowerowej. Jednocześnie jest to element niekontrowersyjny, niedrogi i tym samym stosunkowo łatwy do zrealizowania, a jednocześnie przynoszący odczuwalną i wyraźną zmianę. Murowany kandydat na pierwszy postulat organizacji rowerowej.

## Ludzie „po drodze”

■ *Miałeś to szczęście – spotkać odpowiednich ludzi, w odpowiednim czasie...?*

O tak! Spotkać odpowiednich ludzi na swojej drodze – to często klucz do sukcesu. O Krzyszku Smolnickim już wspominałem (nie po raz ostatni). Pojawia się też pewna kobieta... ale o tym później. Na początku mojej drogi niezwykle ważne było jedno spotkanie. W 2001 roku spotkałem kogoś, kto



Fot. Roger Jackowski lider Gdańskiej Kampanii Rowerowej na wielkim przejeździe w Gdańsku.



*Fot. Gdański Wielki Przejazd Rowerowy z imprezy lokalnej gdańskiej imprezy stał się wspólną imprezą wielu miast Pomorza. Odegrał i odgrywa ważną rolę jako narzędzie prorowerowych zmian.*

udzielił mi kilku naprawdę cennych rad. Był to Roger Jackowski z Obywatelskiej Ligi Ekologicznej z Gdańska. Już wtedy w Gdańsku powstawał bardzo dobry system komunikacji rowerowej – oni byli pionierami, no i mieli już doświadczenie. Był to pierwszy takiej skali projekt, realizowany za ogromne pieniądze (1 mln \$, w roku 2000) pozyskane z organizacji zagranicznej – i co ważne – według rygorystycznych, europejskich standardów. I to właśnie Roger był człowiekiem, który ten trudny proces przeprowadził (jako strona społeczna, obywatelska – rzecz jasna...)

Jak doszło do realizacji tego projektu, opowiem nieco później. Dodajmy, że żaden z miejskich urzędników nie miał wówczas pojęcia, jak to się robi, jak szczegółowe i wnikliwe są kontrole, itd. Na szczęście Jackowski to wiedział i projekt został z sukcesem zrealizowany. Można powiedzieć, że on jeden w Polsce posiadał wtedy know-how jak – będąc działaczem społecznym – efektywnie współpracować i wywierać wpływ na samorząd. W dodatku chętnie się tą wiedzą dzielił. (Co ciekawe, Gdański projekt rowerowy miał być realizowany pierwotnie w Krakowie, ale krakowskim działaczom nie udało się przekonać do tego swojego magistratu).

Kiedy Roger odwiedził mnie we Wrocławiu, wybraliśmy się na wycieczkę rowerową (chciałem się pochwalić naszymi parkingami przy szkołach) i wtedy właśnie usłyszałem rady, bez których – tak myślę – nie udało by się zrealizować we Wrocławiu tego, co osiągnęliśmy. Na początek dał przykład: masz świetny pomysł, gotowe rozwiązania, idziesz do urzędnika miejskiego, on Cię wysłuchuje, grzecznie kiwa głową, a kiedy Ty zamykasz za sobą drzwi – on zamyka temat. Co zatem zrobić, żeby urząd skutecznie zajął się Twoim projektem? – zapytałem.

Partnerem dla Ciebie nie jest urzędnik w magistracie, partnerem jest Prezydent lub Burmistrz Miasta.

I to do niego musisz dotrzeć (nie jest to aż tak trudne). A kiedy go „przekonasz” go, że to czego chcesz jest ważne społecznie, wizerunkowo dla mia-

Gdańsk był pierwszym w Polsce miastem, gdzie rowerzystom udało się uzyskać pozytywny wpływ na politykę transportową. Nie dość, że przekonali miasto do swoich postulatów, a następnie pomogli zdobyć pieniądze na ich realizację, to jeszcze współzarządzali później ich wdrażaniem. Dzięki temu system tras w Gdańsku budowany był według solidnego, bardzo dobrze przygotowanego planu, a nie jak w pozostałych miastach kraju, po kawałku, przy okazji i tylko tam gdzie nie było konfliktu o przestrzeń. W efekcie Gdańsk, mimo niekorzystnych warunków naturalnych, do dzisiaj jest jednym z dwóch miast o największym ruchu rowerowym w Polsce.

sta i samego Prezydenta – masz połowę sukcesu. Przekonasz się, że kolejna rozmowa z tym samym urzędnikiem, który „zamknął temat” będzie wyglądała zupełnie inaczej...

Są przykłady z kilku miast, gdzie przez całe lata działacze walczyli z jakimś dyrektorem wydziału czy kierownikiem miejskiej instytucji. I to z marnym skutkiem (nie licząc frustracji...). Szkoda czasu i energii na takie działania. Partnerem dla Ciebie/Organizacji jest Prezydent lub Burmistrz.





# Anatomia zmiany

## ■ *Ale kluczowe pytanie brzmi: co powinieneś zaoferować, by stać się partnerem dla Prezydenta?*

Musisz dokładnie wiedzieć czego chcesz i być świetnie przygotowanym merytorycznie. Sam entuzjazm nie wystarczy. Musisz jasno określić cele, wskazać konkretne rozwiązania, określić ramy czasowe, w których da się to zrealizować, oszacować koszty, itd.

Musisz sobie uświadomić, że wchodząc ze swoim projektem burzysz pewien ustalony porządek, plany wieloletnie, ustalony budżet – de facto chcesz zmienić politykę miasta!

## ■ *Ktoś jeszcze spotkany po drodze?*

Oczywiście! Człowiek, którego zna każdy działacz rowerowy w Polsce: Marcin Hyła (dla znajomych – „Cinek”), do dziś prezes sieci „Miasta dla Rowerów”. Mówi o sobie: tłumacz spraw rowerowych. Dla mnie jest wybitnym ekspertem szeroko pojętych spraw rowerowych – ogromna wiedza na temat nowoczesnych rozwiązań, technologii, budowania sensownej infrastruktury rowerowej, formułowaniu postulatów czy zmian w prawie o ruchu drogowym.

Jeżeli szukacie najlepszego eksperta w Polsce – jest nim Marcin.

To on, choć jest z Krakowa, stoi za rowerowym sukcesem Gdańska. Po prostu, to czego nie udało mu się zrealizować mimo prób w swoim mieście udało się w 2000 roku w Gdańsku. Skutecznie aplikował o grant z Global Environment Facility (Funduszu Środowiska Globalnego) na stworzony przez siebie Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny (a była to niebagatelna na owe czasy suma: 1 mln dolarów). Dzięki temu, w kilka lat, w Gdańsku powstała bardzo dobrej jakości infrastruktura rowerowa – to były już europejskie standardy. Gdańsk stał się wzorem, a „Cinek” ekspertem nr 1 w Polsce. Zresztą, zgodnie z założeniem gdańskiego projektu, dzielił się wiedzą z całą rowerową Polską. Obficie korzystaliśmy z jego wiedzy i doświadczeń także w planowaniu infrastruktury rowerowej we Wrocławiu. Wdrożone w połowie pierwszej dekady XXI wieku wrocławskie koncepcje tras rowerowych i standardy jej budowy, były kluczowymi elementami promowanego wówczas przez Hyłę tzw. Pakietu rowerowego dla Gminy.

Ale dziś nie nazwałbym Marcina typowym działaczem rowerowym – on sam widzi siebie w innej roli.

Jak sam mówi: „...założenie jest takie – szkolimy, wspieramy, dzielimy się know-how, ale robotę w terenie wykonują lokalne organizacje...”

Jednym z kluczy do sukcesu społecznych działań prorowerowych są odpowiednie kompetencje działaczy. Konieczna jest szeroka i rzetelna wiedza nie tylko na temat tworzenia infrastruktury rowerowej, ale również na temat prowadzenia efektywnej polityki rowerowej. Bez niej działacze nigdy nie będą dla samorządu poważnym partnerem w dyskusji, a także nie będą mogli sformułować realnych i trafnych postulatów. Brak wiedzy i kompetencji to pewna recepta na zmarnowanie energii społecznej.

## ■ Co dzisiaj – z perspektywy ponad 20 lat działalności – nazwałbyś swoim „dziełem życia”? Pytam rzecz jasna o tę zawodową część...

Pytasz mnie o „dzieło życia”... Trwało to w sumie 8 lat... Od 2007 do 2015 roku.

Tyle czasu potrzeba było, by najpierw do ustawy o prawie drogowym wprowadzić istotne zapisy dotyczące rowerzystów, a później doprowadzić do tego, że przepisy w rozporządzenia związanych z tą ustawą zostały zmienione. Oczywiście nie dokonałem tego sam, ale z czystym sumieniem mogę powiedzieć: bez mnie to by się nie powiodło. Dlaczego tak to podkreślam? Bo poczucie wielkiej satysfakcji – także tej osobistej – z tego co się zrobiło, z efektu jaki się osiągnęło – to niezbędny warunek do tego, by działać skutecznie, by mieć energię do dalszego działania. Nie bójcie się (i nie wstydzcie) mówić o sukcesach.

Jeśli mierzysz wysoko, jeśli Twoje projekty mają istotnie zmienić rzeczywistość, tzn. np. prawo, musisz szukać sprzymierzeńców także... wysoko. W naszym kraju prawo stanowi Sejm RP. A to oznacza, że jeżeli chcesz być skuteczny pozyskaj jako sprzymierzeńca posła. Dziś – wobec aktywności parlamentarzystów choćby w mediach społecznościowych – nie jest trudno „wyłowić” tych, którzy mogą nas wesprzeć. I to jest dobra droga. By móc wpływać na zmiany w prawie, musimy być uczestnikami prac nad tymi zmianami.

A wierzyłem, że takie zmiany są do przeprowadzenia z doświadczenia... Otóż już w roku 1998 moi koledzy z Wrocławia, Radek Gawlik (wówczas Poseł RP i Wiceminister Środowiska) i, Krzysiek Smolnicki i Piotr Smyrak przeforsowali zmiany dotyczące pierwszeństwa rowerzystów na przejeździe (potem w 2001 roku niestety wycofane). Ale wiedziałem, że to możliwe. Trzeba tylko znaleźć odpowiedni moment i ludzi.

W uproszczeniu zmiany ustawy Prawo o Ruchu Drogowym sprzyjające rowerzystom, które udało się wprowadzić w 2011 roku wyglądały tak:

- jednoznaczne ustalenie zasad pierwszeństwa rowerzysty podczas wjeżdżania wjeżdżającego na przejazd dla rowerzystów (wcześniej przepisy, były sprzeczne, co prowokowało do kierowców do wymuszania pierwszeństwa),
- opracowanie nowych definicji roweru i wózka rowerowego,
- podczas bardzo złej pogody (gołoledź, mgła) dopuszczenie jazdy po chodniku,
- pozwolenie na jazdę rowerzystów parami, o ile nie utrudnia to ruchu innych pojazdów,
- dopuszczenie wyprzedzania rowerem auta z prawej strony, co w wielu przypadkach bywa bezpieczniejsze niż wyprzedzanie z lewej (nadal możliwe),
- zezwolenie rowerzyście na jazdę środkiem pasa ruchu na skrzyżowaniu, tuż przed nim i tuż po nim, co zapobiega zajeżdżaniu drogi przez pojazdy skręcające w prawo.



■ *Rozumiem, że znalazłeś kogoś kto mógł i chciał zająć się zmianami przepisów?*

Tak, znalazłem. To kobieta, o której wcześniej wspominałem: posłanka na Sejm RP z Wrocławia – Ewa Wolak. Wiedziałem, że jej synowie są rowerzystami. Spotkaliśmy się, pogadaliśmy i już nie miałem wątpliwości – to jest Ta osoba. Udało się powołać Parlamentarną Grupę Rowerową w Sejmie. Pani Ewa została przewodniczącą tej grupy, a my – wykorzystując nasze możliwości jako sieć „Miasta dla Rowerów” – pozyskaliśmy posłów z innych miast. W ten sposób osiągnięcie celu stało się realne.

Szczegółową listę tego, co powinno być zmienione wraz z propozycjami konkretnych zapisów przygotował wspomniany wcześniej „Cinek” (Marcin Hyła). Który zresztą później walczył jak lew w imieniu rowerzystów o każdy istotny zapis ustawy na serii trudnych spotkań roboczych w Ministerstwie Transportu. Na szczęście po stronie rządowej też znalazł się ważny sojusznik naszej sprawy. Był nim ówczesny sekretarz stanu w tymże ministerstwie, Pan Radosław Stępień. Co prawda, jego głównym zadaniem była budowa autostrad, ale prywatnie był zapalonym rowerzystą i bardzo pomógł nam przełamać wewnętrzne opory starej urzędniczej gwardii, nie specjalnie skorej – łagodnie rzecz ujmując – do argumentów słuchania strony społecznej.

Nowa ustawa została uchwalona przez Sejm RP (jednogłośnie!) w 2011 roku.

**Pierwszym krokiem do sukcesu działań społecznych, są dobrze i precyzyjnie zdefiniowane postulaty. Jeżeli organizacja wie, co dokładnie chce osiągnąć i od kogo konkretnie zależy zmiana, na której jej zależy, jest duża szansa, że w którymś momencie pojawi się furtka do jej realizacji. Organizacja, która nie ma jasnej wizji i nie jest przygotowana nie będzie umiała wykorzystać nadarzających się okazji, albo w ogóle ich nie zauważy.**



## Rowery a polityka

### ■ Czy rower może być narzędziem politycznym?

Często mówi się, a nawet zarzuca nam, że nasze działania mają charakter polityczny. Tak! Mają charakter polityczny. Chociaż nasza organizacja jest całkowicie apolityczna. To wygląda na paradoks. Ale tylko, że zwykle zapominamy co to jest polityka w znaczeniu pozytywnym... To przecież działanie dla dobra wspólnego! Bez względu na światopogląd czy przynależność do partii politycznej. W Polsce – niestety – polityka utożsamiana jest z partyjniactwem. To istotne nieporozumienie...

My nie dzielimy polityków na prawicę i lewicę, taką, bądź inną partię, tylko na tych, którzy chcą lub nie chcą wspierać ruchu rowerowego.

Oczywiście w naszych działaniach zawsze bierzemy pod uwagę różne polityczne czynniki, np. czas przedwyborczy. Obie strony czyli władze miasta z jednej i my z drugiej, chciały osiągnąć swój cel: oni wygrać wybory, my zrealizować nasz program rowerowy. I zazwyczaj właśnie przed wyborami kwestie rowerowe powracały z impetem – walczący o władzę w mieście politycy doskonale rozumieli, że to temat bardzo nośny społecznie, temat bardzo pozytywny. My także w okresie przedwyborczym zwiększaliśmy aktywność, z pełną świadomością, że możemy bardzo dużo osiągnąć. Dla dobra wspólnego...

Nasza taktyka przyniosła sukces w 2014 roku. Wybory na prezydenta Wrocławia przebiegły inaczej niż w latach poprzednich (od 2002 roku Dutkiewicz wygrywał zawsze w pierwszej turze). Potrzebna była druga tura i... so-



Fot. Rok 2015: pani poseł Ewa Wolak zostaje laureatką „Pozytywnej Korby Rowerowej”, przyznanej przez sieć Miasta dla Rowerów. Wybór laureatki był oczywisty... To polityk, który, jak dotąd zrobił w Polsce dla rowerzystów najwięcej. Od lewej stoją: Henryk Charucki (wybitny kolarz, biznesmen branży rowerowej), Daniel Chojnacki (Oficer Rowerowy Wrocławia), laureatka, Cezary Grochowski (Prezes Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej) i Marcin Hyła (Prezes stowarzyszenia „Miasta dla Rowerów”).

Apolityczność organizacji społecznej i jej działaczy powoduje, że organizacja jest bardziej wiarygodna. Powiązanie organizacji z jakąś konkretną opcją polityczną może przynieść sukces na krótką metę. Natomiast w dłuższej perspektywie, np. gdy władze się zmieniają, może utrudnić realizację celów. Wiarygodność i niezależność organizacji stanowią wartości, dzięki którym politycy będą szukali z nimi sojuszy programowych i zawierali umowy polityczne.

lidna mobilizacja. Dutkiewicz zagrał „kartą rowerową” i obiecał 100 mln zł na budowę infrastruktury rowerowej i regularne spotkania z rowerzystami. Zawarliśmy w tej sprawie pisemną umowę (tzw. Deklarację Rowerowego Wrocławia), a to oznaczało, że ze zobowiązań trzeba się będzie wywiązać.

I tak się stało – może nie w 100, ale 90 %. Dotrzymane obietnice to w polityce rzadkość i warto tu naszego eksprezydenta pochwalić. Mimo, że przez lata kontaktów bywało między nami różnie, potrafił zakończyć współpracę z nami z prawdziwą klasą. W efekcie możemy mówić o ogromnym sukcesie – nastąpił znaczny, jakościowy skok w realizacji programu rowerowego dla Wrocławia.

Powstała naprawdę solidna infrastruktura rowerowa – czyli nie „malowanki” na jezdni, które można zawsze zmasać – ale trwałe, wydzielone drogi dla rowerów. Zyskało na tym najbardziej południe miasta, powstały tam trasy na ul. Grabiszyńskiej, Ślężnej, Pułaskiego, a w centrum poprawiła się dostępność Dworca Głównego.



Fot. Prezydent Dutkiewicz podpisał Deklarację Rowerowego Wrocławia, a w niej zobowiązał się między innymi do współpracy z organizacjami i wydania na inwestycje rowerowe 100 mln zł. Obietnic dotrzymał i budowa dróg rowerowych ruszyła wreszcie z kopyta.



Fot. Konkretne fundusze przeznaczone na politykę rowerową w latach 2014–2019 pozwoliły na budowę „twardej, solidnej infrastruktury rowerowej w postaci dobrej jakości wydzielonych dróg dla rowerów.

Każdy ważny projekt, żeby mógł być zrealizowany wymaga decyzji politycznej. Dlatego jeżeli zmiana ma się udać, powinna mieć swojego opiekuna politycznego. Kogoś takiego, którego wizerunek polityczny zostanie powiązany z sukcesem przedsięwzięcia. Ktoś taki musi mieć interes polityczny we współpracy ze stroną społeczną – czyli strona społeczna musi mieć ofertę dla takiej osoby. Osoby takie rzadko współpracują z kimkolwiek wyłącznie z przekonania. A nawet, gdy u podstaw współpracy leży szczere przekonanie do wizji proponowanej przez organizację, to i tak taka osoba chce być wybrana ponownie i musi o to zabiegać.

■ *Politycy składają deklaracje przed każdymi wyborami, ale nie zawsze je realizują. Dlaczego tym razem stało się inaczej?*

W tym samym – przedwyborczym – czasie, niezwykle istotnym bodźcem dla władz miasta, by bardzo poważnie potraktować kwestie rowerowe, była II edycja Budżetu Obywatelskiego. Zgłoszony został projekt utworzenia pasów dla rowerów w ścisłym centrum miasta. To był wielki sukces i duże zaskoczenie – bo oto okazało się, że we Wrocławiu istnieje ogromny potencjał społeczny, nowe pokolenie ludzi, którzy potrafią połączyć siły, złożyć sensowny projekt i zdobyć szerokie poparcie. Pieniądzy było niewiele, ale powstały pasy (i kontrapasy) w miejscach, gdzie wcześniej miasto nie miało odwagi tego zrobić (np: Kazimierza Wielkiego, Kołłątaja, Piotra Skargi, Kościuszki).

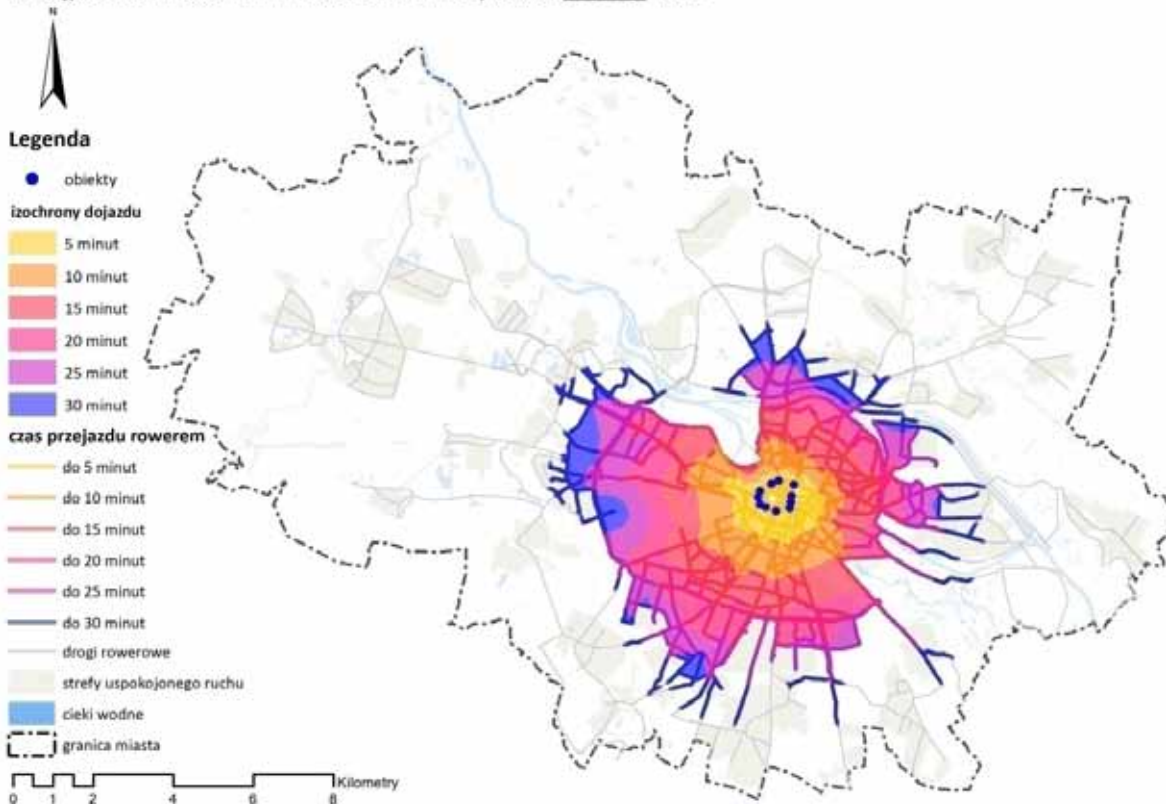
Bazą i zapleczem dla działania nowej fali aktywistów – także merytoryczną – była Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, ale to ich zapał i zaangażowanie doprowadziły do tego, że na ten projekt zagłosowało prawie 16 tys. ludzi – do dziś absolutny rekord!





Rys. Mapa wrocławskiej infrastruktury rowerowej wraz ze stacjami Wrocławskiego Roweru Miejskiego. Rower publiczny we Wrocławiu pojawił się jako projekt o znaczeniu czysto PR-owym, ale jego sukces i popularność spowodowała, że z czasem jego skala wrosła na tyle, że stał się znaczącym elementem systemu transportowego miasta.

Dostęp do bram centrum miasta do 30 minut posiada **352 252** osób

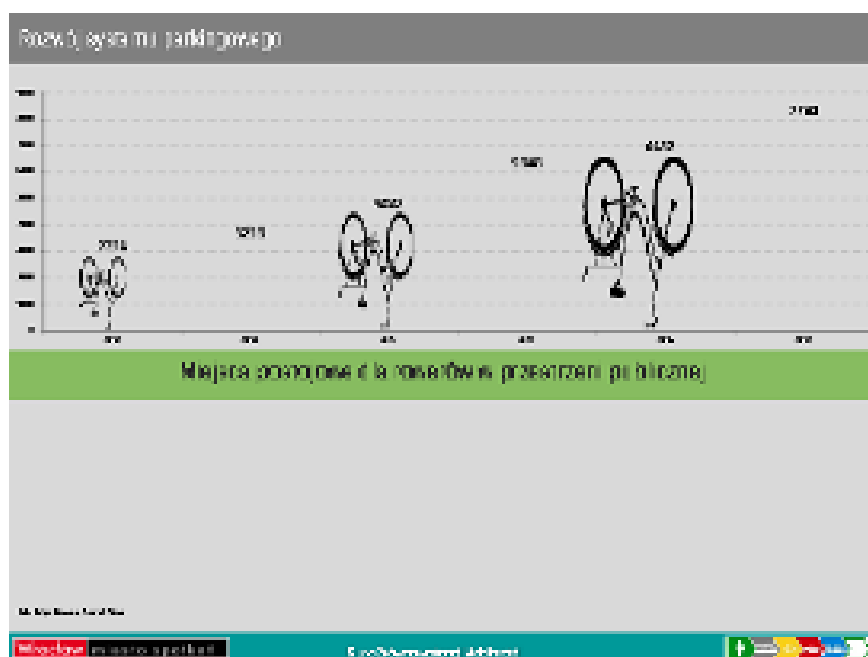


Rys. Tak przedstawia się izochrona podróży rowerowych do centrum Wrocławia. Jak widać całkiem duża część populacji by dotrzeć do centrum nie potrzebuje więcej niż pół godziny.

Podstawowe wskaźniki opisujące wrocławską politykę rowerową wg danych urzędu miasta wyglądają następująco:

- system rowerowych tras głównych jest gotowy w ok. 60 %
- łącznie jest ponad 1100 km ulic przyjaznych rowerzystom, w tym:
- 330 km tras rowerowych wyposażonych w dedykowaną infrastrukturę,
- 117 km tras zielonych na wałach i w parkach
- 718 km ulic w strefach tempo 30
- ponad 6% podróży po mieście jest wykonywana rowerem

Co ważne, potencjał społeczny wyzwolony podczas promocji projektu Rowerowy Wrocław, nie uległ po akcji rozproszeniu. Ludzie, przekonali się, że razem mogą wiele. Założyli zaraz potem nową organizację działającą na rzecz lepszego Wrocławia – Akcję Miasto. Można by powiedzieć, że powstała ona trochę kosztem WIR-u. Liderem nowej organizacji został bardzo dobrze się zapowiadający działacz naszego stowarzyszenia, Kuba Nowotarski. Zamiast tchnąć nowe życie w inicjatywę, tchnął je na zewnątrz i pociągnął za sobą cały nowy narybek. Jednak okazało się, że to co się stało, to był bardzo pozytywny scenariusz. WIR przetrwał narodziny Akcji. Natomiast miasto zyskało nową dynamiczną organizację, która – czerpiąc z doświadczeń WIR-u – zabiega o inne ważne dla mieszkańców tematy, takie jak transport zbiorowy czy zieleń. W tematach rowerowych współdziałamy dziś jak jeden team. Kilka aktywnych osób należy do obu organizacji. Idea Rowerowego Wrocławia łączy, a nie dzieli...



Rys. Od czasu powołania we Wrocławiu stanowiska oficera rowerowego liczba miejsc parkingowych udostępnionych przez Urząd mieszkańców rosła lawinowo. Było to działanie bardzo potrzebne i jednocześnie łatwe do wdrożenia, ze względu na niskie koszty i niekonfliktowy charakter.





*Rys. Do sukcesu Rowerowego Wrocławia w głosowaniu przyczyniło się między innymi zaangażowanie w jego promocję znanych wrocławskich postaci kultury i sztuki.*



**WROCŁAWSKA  
INICJATYWA  
ROWEROWA**  
[rowerowy.wroclaw.pl](http://rowerowy.wroclaw.pl)

## Rowerowa kampania medialna

### ■ *Taka organizacja jak WIR musi przecież działać na co dzień. To trudne...*

Bardzo istotne jest, by działać systematycznie. Dbać o ciągłość. Nie wolno zapadać w kilkumiesięczne letargi. To podstawa – trzeba być obecnym, zwłaszcza medialnie. Właśnie takiego sposobu myślenia i działania nauczyłem się w Fundacji EkoRozwoju: co miesiąc zapraszaliśmy dziennikarzy na śniadania ekologiczne, równie często organizowaliśmy happeningi z różnych okazji – a to Dzień Bez Samochodu, a to Mikołajki Rowerowe, a to Rowerowy Dzień Dziecka... Szukaliśmy powodów, by pokazać, że jesteśmy. Ale przede wszystkim, by wyartykułować nasze postulaty związane z polityką rowerową miasta.

Punktem zwrotnym w historii WIR-u był z pewnością happening „krawężnikowy” czyli akcja: „Złoty krawężnik dla Prezydenta Dutkiewicza”.



*Fot. W akcji z krawężnikami nie chodziło o to, żeby naprawić drogi dla rowerów w czynie społecznym, ale o to by zwrócić uwagę opinii publicznej na poważny problem jakim był brak kompetencji osób odpowiedzialnych za budowę dróg rowerowych...*



*Fot. Złoty krawężnik na progu prezydenckiego gabinetu to kawałek betonu, który bardzo przysłużył się miastu. W wyniku jego otrzymania Prezydent Dutkiewicz zdecydował się zatrudnić w urzędzie oficera rowerowego. Był to pierwszy fachowiec od budowy dróg rowerowych, dzięki któremu zyskały one właściwą jakość.*

Powstające wtedy we Wrocławiu (lata 2006–2007) drogi rowerowe to były zwykłe buble. Sytuacji niestety nie zmieniło przyjęcie w 2005 roku standardów technicznych. „Znakiem firmowym” wielu nowych ścieżek rowerowych były... krawężniki. I nie te wzdłuż ścieżki, ale w poprzek! Taka przeszkoda wysokości 4–5 centymetrów to było realne zagrożenie dla rowerzystów (i rowerów).

Postanowiliśmy wtedy zrobić niebanalny prezent ówczesnemu prezydentowi Wrocławia Rafałowi Dutkiewiczowi – Złoty Krawężnik

Cały ukryty dowcip polegał na tym, że to był prawdziwy, betonowy krawężnik pomalowany złotą farbą (większość obserwatorów, w tym urzędników, była przekonana, że to styropianowa atrapa...). Prezent ważący 45 kg stanął przed progiem gabinetu Prezydenta. Byliśmy pewni, że dosłownie „potknie się” o ten problem i poszuka dobrego rozwiązania.

■ *Rozumiem, że złoty krawężnik spełnił swoje zadanie. Na ścieżkach rowerowych ruszyły prace naprawcze...*

Pan Prezydent najwyraźniej też nie miał ochoty potykać się o nasz krawężnik, bo już w sierpniu 2007 powołany został Wrocławski Officer Rowerowy. Został nim Daniel Chojnacki, członek stowarzyszenia WIR, który wówczas zdobywał doświadczenie w pracy na takim stanowisku w Irlandii.

To był nasz ogromny sukces – poprzez stałą obecność w mediach, a tym samym, w dyskusji publicznej – kwestia rowerowa była jej ważnym elementem i to – dodajmy – jednym z najważniejszych. A cały przekaz, wszystkie postulaty, wnioski i opinie – były formułowane przez nas. Temat rowerów we Wrocławiu stał się istotny.

O tym, które tematy są poważnie traktowane przez władze miasta w dużym stopniu decydują media. Jeżeli organizacji uda się swoje postulaty uczynić odpowiednio mocno obecnymi w mediach, to są bardzo duże szanse, że będą potraktowane przez władze miasta poważnie i nastąpi z ich strony reakcja. Ważne jest jednak, aby organizacja utrzymała inicjatywę w kreowaniu opowieści na ważny dla niej temat. Czyli, żeby brak realizacji postulatów społecznych był wizerunkowo niekorzystny dla władz miasta (najlepiej Prezydenta lub Burmistrza) i nie dało się sprawy załatwić na poziomie czysto PR-owym, bez dokonania realnej zmiany polityki miasta.

Naszym priorytetem było zawsze: tworzenie strategii rozwoju, projektowanie i opiniowanie rozwiązań – czyli programowanie polityki miasta. A jak już były plany, prowadziliśmy społeczny nadzór nad realizowanymi (lub nie) inwestycjami miasta. To kluczowe zadania organizacji pozarządowych – nie wolno stać z boku i się przyglądać. Trzeba być partnerem i – w każdej chwili – móc powiedzieć: sprawdzam. Tak wygląda prawdziwa „partycypacja społeczna”.

Efektywna polityka rowerowa miasta musi odbywać z udziałem społecznym, tj. z czynnym zaangażowaniem reprezentantów rowerzystów. Powinni być oni obecni na etapie planowania działań, a później na bieżąco zajmować się ewaluacją tego, co się dzieje. W przeciwnym razie to, co się dzieje, może spotkać się z krytyką post factum, kiedy jest już za późno, żeby cokolwiek zmienić na lepsze. Sytuacja taka nie leży w interesie żadnej ze stron. I trzeba zrobić wszystko, aby władzom miasta, jak najszybciej to uświadomić.



## Strategia i konsekwencja

### ■ Do tego potrzebna jest cierpliwość w działaniu...

Dodałbym, że w tego typu trudnych procesach ważny jest czas. Nie wolno wymagać, by Magistrat w dwa miesiące zrealizował nasze postulaty. Myśmy po zatrudnieniu w magistracie Daniela Chojnackiego założyli sobie okres dwóch lat bez krytyki z naszej strony – wystarczająco długi, by realnie rozliczyć władzę z obietnic. Różnie to wyglądało, ale nasza obecność nie pozwalała na robienie byle czego i byle jak...

Okazało się, że mimo trudnego początku Chojnacki – czyli Wrocławski Oficer Rowerowy odegrał w naszej sprawie bardzo ważną, pozytywną rolę. Bardzo młody człowiek stał się poniekąd jednoosobowo odpowiedzialny za politykę rowerową miasta i za dialog z nami. Dziś z perspektywy 13 lat jego „urzędowania” mogę stwierdzić, że był to – i jest dzisiaj – dobry partner do rozmów i działań. Mając nas, rowerzystów za sojuszników dość szybko wzmocnił swoją pozycję w Urzędzie i rozszerzył zakres swoich wpływów. Jest lubiany i ceniony przez media – a to, jak wiadomo ma duże znaczenie.

W wielu miastach losy Oficerów Rowerowych były i są trudne. Po Warszawie i Wrocławiu zapanowała w polskich miastach moda na oficerów rowerowych w urzędach. Organizacje rowerowe domagały się pojawienia takie-



Fot. Daniel Chojnacki – wrocławski oficer rowerowy zatrudniony z rekomendacji Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej w wyniku akcji „złoty krawężnik”.

go stanowiska licząc, że dzięki temu sprawy rowerowe w ich miastach ruszą mocno do przodu. Czasami zatrudniani byli na tym stanowisku działacze lokalnych organizacji rowerowych. Jednak były to oczekiwania na wzrost. Pojawienie się oficera najczęściej nie prowadziło do realnej zmiany polityki miasta. Był to po prostu postulat łatwy do spełnienia – znacznie łatwiejszy od budowy dróg rowerowych w ciasnym centrum miasta. Wielu oficerów nie poradziło sobie z presją organizacji rowerowych z jednej strony – i presją władz miejskich – z drugiej. Wskazywani oni byli jako osoby odpowiedzialne za realizację polityki rowerowej, nie mając najczęściej żadnego wpływu na kluczowe decyzje w tej kwestii. Niektórzy z nich, nie mogąc spełnić oczekiwań żadnej ze stron i będąc poddawani publicznej krytyce za rzeczy, które nie zależały od nich, porzucali po jakimś czasie stanowisko. Daniel Chojnacki jest w skali kraju – zasłużenie – chlubnym wyjątkiem. I jemu i nam udało się być ponad takie problemy.

Oficer rowerowy – czyli urzędnik odpowiedzialny w danym samorządzie za realizację polityki rowerowej jest bardzo potrzebny. Jednakże, nie można oczekiwać, że samo zatrudnienie osoby na stanowisku o takiej nazwie, spowoduje automatycznie lawinę pozytywnych zmian na rzecz ruchu rowerowego. Wszystko zależy będzie od kwalifikacji i osobowości tego człowieka – z jednej strony, a kompetencjami w urzędzie dającymi rzeczywistą możliwość realizacji prorowerowych działań, z drugiej. Oficer, żeby być rzeczywiście oficerem rowerowym powinien mieć wpływ na budżet, kształt inwestycji i podział przestrzeni w mieście. Powinien być umocowany wysoko w urzędzie, np. bezpośrednio podlegając Prezydentowi lub Burmistrzowi miasta.





Fot. Rok 2004. Początki przejazdów rowerowych we Wrocławiu były trudne. Magiczny 1000 rowerzystów na ulicy udało się dzięki wytrwałości zgromadzić dopiero pod koniec dekady czyli o dziesięć lat później niż w Gdańsku, który był tu wzorem.



Fot. O rozwoju przejazdu, który stał się z czasem Wrocławskim Świętem Rowerzysty decydowała dobra atmosfera towarzysząca imprezie. Ci, którzy byli raz wracali na nią ponownie, zapraszali znajomych i rodziny.



Fot. Piknik rowerowy – rok 2011. Choć największą atrakcją Święta Rowerzysty był udział w przejeździe, to zawsze po nim uczestnicy mieli okazję na wspólną zabawę i odpoczynek w zieleni, w którychś z wrocławskich parków. W programie było zawsze miejsce na kilka ważnych słów o polityce rowerowej Wrocławia.



## Rowerowy wizerunek miasta

■ *Ale w tym wszystkim chodzi przede wszystkim o nas, o mieszkańców, obywateli... Jak ludzie postrzegali wasze działania?*

Takim efektem „ubocznym” naszych działań jest „zakotwiczenie” w świadomości ludzi w mieście roweru jako świetnego środka transportu, modnego, ekologicznego, zdrowego, dającego szansę na zobaczenie miasta z innej, wyjątkowej perspektywy. Dowody pojawiły się przy pierwszych edycjach konkursu filmowego „Kręć Wrocław”. Ten konkurs – skierowany do amatorów, mieszkańców Wrocławia (lub turystów) – miał zbadać bardzo osobiste spojrzenia na miasto, na to co atrakcyjne, ciekawe, charakterystyczne... I od roku 2010, wiele krótkich filmów zostało zrealizowanych z punktu widzenia rowerzysty – to nagle rower stał się bohaterem opowieści, rower w przestrzeni miejskiej. Duża radość!

Nasza żmudna robota medialna przyniosła efekt. Jeszcze zanim wszędzie powstawały drogi dla rowerów – rower stał się trwałym elementem wrocławskiej tożsamości i wizerunku miasta.

Tu przykłady:

<https://www.youtube.com/watch?v=i9c36PNpN1o>

[https://www.youtube.com/watch?v=j-5HKm7jzbx&list=UU1\\_P5W5-uLdPOp5tgaUT-hg&index=119](https://www.youtube.com/watch?v=j-5HKm7jzbx&list=UU1_P5W5-uLdPOp5tgaUT-hg&index=119)

## Pozytywna demonstracja

Jedną z najskuteczniejszych metod wywierania nacisku na władze są demonstracje. Wiadomo – by mieć wpływ na otaczającą nas rzeczywistość, móc dokonać zmian, wpływać na politykę miasta (czy kraju) – trzeba wyjść na ulicę. W naszym przypadku wyjechać... I nie przeciwko komuś czy czemuś – zawsze za czymś: za konkretnym programem, za ideą.

Myśmy od początku mieli tę świadomość, stąd, czerpiąc inspirację od Gdańska, gdzie od lat dziewięćdziesiątych, na początku czerwca jeździł Wielki Przejazd Rowerowy (do dziś największa demonstracja rowerowa w Polsce), bardzo szybko zaczęliśmy organizować podobne przejazdy rowerowe pod różnymi szyldami: Święto Wrocławskiego Rowerzysty, Dzień Bez Samochodu, Europejski Dzień Bez Samochodu... Mało kto wie, ale nawet pierwsze wrocławskie masy krytyczne, które jeżdżą po Wrocławiu w każdy ostatni piątek miesiąca, były naszym dzieckiem.

Początki jednak nie były łatwe – najpierw kilkadziesiąt, potem może kilkaset osób. Ale stopniowo, dzięki wytrwałości te nasze spotkania nabrały „masy” – dziś to kilka tysięcy rowerzystów. Tylko trójmiejski przejazd jest od naszego większy (ale co 3 miasta to nie jedno...). Co bardzo ważne, wśród uczestników są całe – często wielopokoleniowe – rodziny.

Od 2009 roku, zawsze na początku czerwca, odbywa się Wrocławskie Święto Rowerzysty, które gromadzi po kilka tysięcy ludzi. Jest oczywiście przejazd głównymi ulicami miasta oraz piknik rodzinny z mnóstwem atrakcji.

Duża, pozytywna demonstracja rowerzystów bardzo wzmacnia pozycję organizacji, która za nią stoi, w dialogu z samorządem. Tłum przyjaźnie nastawionych ludzi na ulicy jest zawsze atrakcyjny dla polityków. Dzięki niemu organizacja ma dla nich ofertę i łatwiej może zawierać umowy polityczne na realizację swoich celów. Nie przypadkowo, dwa najbardziej rowerowe miasta w Polsce: Gdańsk i Wrocław, są miastami, gdzie jeżdżą największe demonstracje poparcia dla idei rowerowego miasta.



Fot. Wrocławskie Święto Rowerzysty łączy w sobie radosny charakter rodzinnej imprezy z demonstracją poparcia dla idei rozwoju ruchu rowerowego.

To jest ogromna siła i ogromna wartość. Rozumieją to też politycy i chętnie pokazują się na Święcie.

Rozumieją, że z tej siły mogą czerpać korzyści dla swoich działań politycznych.

Dzięki temu budujemy swój kapitał jako organizacja pozarządowa i ważny ruch społeczny. I zdobywamy mandat do tego, by te działania polityków inspirować, a w efekcie, kontrolować.



Fot. Rok 2017. Pod koniec swojego urzędowania Wrocławskie Święto Rowerzysty otwierał sam Prezydent Dutkiewicz. Po tym jak złożył i dotrzymał rowerzystom swoich obietnic był przez tłum witany wielkimi oklaskami (nie trzeba było trzeba w tym celu wynajmować sobowtóra jak to miało miejsce wcześniej, kiedy stosunki z rowerzystami bywały chłodne). Na zdjęciu odbiera dyplom uznania, na który zasłużył.



*Fot. Ewa Wolak – polityk najbardziej zasłużony w Polsce dla rowerzystów, zawsze była honorowym uczestnikiem Wrocławskiego Święta Rowerzysty. Bycie częścią tłumu rowerzystów i ich wdzięczność motywowały ją do dalszych działań. Kto wypatrzy ją na zdjęciu powyżej?*

---



*Fot. Kilkutysięczny radosny peleton rowerowy robi pozytywne wrażenie na niemal każdym. Jazda w nim to zawsze wielka satysfakcja dla wszystkich uczestników, zwłaszcza jak widzą się nawzajem i mogą się wzajemnie pozdrawić. Jego widok to wielki zastrzyk pozytywnej energii na kolejny rok dla działaczy, którzy organizują imprezę.*

---

## Działacz czyli kto?

### ■ *Do działania potrzebna jest motywacja. Co może motywować?*

Różnie to wygląda. Najszybciej motywują: frustracja i wkurzenie – często połączone z niecierpliwością. Ale to zazwyczaj wystarcza na krótki dystans – pierwsze niepowodzenia, napotkane przeszkody – często studzą zapał i prowadzą do zniechęcenia.

Najmocniejszą chyba motywacją są osobiste przeżycia, często dramatyczne... Np: poważny wypadek komunikacyjny, czasem śmierć kogoś bliskiego w takim wypadku. To mocny i trwały impuls do działania. Swoisty imperatyw. Tacy ludzie nie odpuszczają. Są wytrwali i zdeterminowani, by zmienić rzeczywistość. Stworzenie warunków, by jak najradziej dochodziło do kolizji czy wypadków – staje się ich priorytetem. Tak było np.: w Kopenhadze – spora część działaczy rowerowych, to ludzie po przykrych doświadczeniach.

Najczęściej jednak pojawia się motywacja osobista, chęć zmiany rzeczywistości, zrobienia czegoś wartościowego dla siebie i innych.

Najtrudniej jest, kiedy działasz krótkoterminowo – masz kilka świetnych, genialnych wręcz pomysłów ruszasz do działania i... okazuje się, że to co spotykasz najczęściej, to mur. Zazwyczaj jest to mur urzędowy, biurokratyczny. I natychmiast pojawia się pierwsza frustracja: jak to? dlaczego? Przecież to jest taki dobry pomysł i prosty do realizacji!

To kluczowy moment: jeżeli chcesz osiągnąć swój cel – nie poddawaj się. Jak mówi I Ching: „korzystna jest wytrwałość”.

### ■ *Jakie cechy powinien posiadać działacz, aktywista?*

Dziś po wielu latach rozmaitych doświadczeń mogę stwierdzić, że taką **najbardziej pożądaną cechą jest wytrwałość**. Najtrudniej jest przetrwać ten pierwszy okres, który zazwyczaj jest pełen niepowodzeń i frustracji. Pojawia się wtedy często rozczarowanie – jak to, działam już pół roku, a nie ma żadnych spektakularnych sukcesów?! Ktoś, kto nie ma w sobie tego pierwiastka cierpliwości – a przede wszystkim świadomości, że na wiele działań, realizację planów, idei potrzeba dużo czasu – bardzo łatwo i szybko się poddaje.

Przydaje się też bardzo **odporność psychiczna**. Nierzadko na naszej drodze spotykamy ludzi (decydentów), którzy w niewybredny sposób próbują „wybić nam z głowy” możliwość realizacji choć ułamka naszych projektów. Tu bardzo przydaje się zdolność zachowania spokoju i poczucie pewności, że – wcześniej czy później, nie z tym urzędnikiem to z innym – ten projekt będzie zrealizowany.

**Pewność siebie** poparta – rzecz jasna – bardzo dobrym przygotowaniem merytorycznym. Nie może dochodzić do sytuacji, w której nasz rozmówca, oponent (bo na początku najczęściej jest nam nieprzychylny) „zagnie” nas w jakiejś kwestii.

**Niepokorność** to także bardzo potrzebna cecha. Osoba z natury niepokorna zawsze wprowadza do teamu ferment, a to z kolei prowadzi do często zaskakujących rozwiązań czy pomysłów. I nie mam tu na myśli kogoś, kto zawsze jest na nie, zawsze w kontrze. Raczej kogoś kto ucieka od schematów,

od przyjętych, uznanych za „poprawne polityczne” poglądów. Na przykład, gdybyśmy byli pokorni nigdy nie zdobyliśmy się na ostrą publiczną krytykę bardzo popularnego wśród Wrocławian Prezydenta Dutkiewicza. A na pewnym etapie naszych działań było to konieczne, bo nic innego nie skutkowało. Wszystkie nasze pomysły, zanim się urzeczywistniły, kwitowano najpierw stwierdzeniem „to nie jest możliwe, to nierealne”. Gdyśmy pokornie przyjęli to do wiadomości, byłibyśmy dziś w zupełnie innym miejscu.

**Zdolność do samokształcenia, poszerzania wiedzy** jest niezbędna do skutecznego działania. Sam musisz zadbać o to, by zdobywać wiedzę, poszukiwać ciekawych publikacji, śledzić światowe trendy, uczestniczyć w szkoleniach i warsztatach. I to właściwie bez przerwy. To nie jest tak, jak podczas studiów – egzamin zdany, temat zamknięty. W pracy działacza co chwilę czeka Cię następny (często niespodziewany) egzamin.

**Pragmatyzm i „chłodna głowa”** przydaje się w tej robocie niezwykle. Rozumiem przez to umiejętność wyłączenia emocji podczas np.: trudnej rozmowy (a tych nie brakuje...). Można to również nazwać pożytecznym dystansem.

Znam wiele przykładów, kiedy to taka rozmowa kończyła się podniesionymi głosami i trzaskaniem drzwiami. To zawsze prowadzi do nikąd i kończy się porażką – tak naprawdę obu stron. A nam chodzi przecież o osiągnięcie wytyczonego celu. I nie mylcie „chłodnej głowy” z brakiem emocji – one są potrzebne w działaniu – chodzi o umiejętność, świadome kontrolowanie i dawkanie emocji, w zależności od sytuacji. Ktoś, kto posiada taką umiejętność powinien z pewnością stawać do rozmów i być w grupie reprezentującej organizację.

Kolejna ważna cecha to **umiejętność pracy w zespole**. w grupie ludzi czyli umiejętność słuchania innych, szacunek do innych poglądów, umiejętność dzielenia się wiedzą, doświadczeniami, energią. Tak, zdolność dawania, ale też czerpania energii od innych to bardzo pożyteczna cecha.

Wspominam o tym na końcu, ale być może powinienem był od tego zacząć...





# Zgrany zespół kluczem do sukcesu

## ■ Czyli kluczem do sukcesu była zgrany zespół?

Sukces WIR-u polegał na tym, że potrafiliśmy tworzyć zgrany team. Team ludzi bardzo różnych od siebie, których cechy się uzupełniały. Inicjatywa powstała właśnie w momencie, gdy inna grupa, tzn. Koalicja Rowerowy Wrocław przestała funkcjonować jako zgrany zespół.

Trzon zespołu WIR zbudowany był na dwóch osobach o bardzo różnych charakterach, osobowościach, temperamentach. Czyli na mnie i Radku Lesiszu. Prywatnie zostaliśmy kumplami, których łączyła wspólna szajba rowerowa i tak zostało do dziś (razem śmigamy rowerem po górach). Jako działacze byliśmy skrajnie różni. I dzięki temu albo mimo to, długo byliśmy w stanie sprawnie współpracować. Choć czasami było między nami burzliwie i trudno, to zasadniczo nasze cechy i predyspozycje się dobrze uzupełniały. W relacjach z miastem zawsze byliśmy jak zły i dobry policjant. Ja akurat byłem tym dobrym, bo taki mam naturalny styl bycia. Radek był postrachem i złym snem urzędników. Znał na pamięć każdy krawężnik w mieście i nie można było go merytorycznie zagiąć na niczym. Zawsze mówił bez ogródek to, co myślał. Niezależnie od tego, z kim rozmawiał. Moim zadaniem najczęściej było zażegnywanie kryzysu w komunikacji i dogadywanie z urzędem jakiegoś satysfakcjonującego kompromisu. Działało to dobrze, aż w końcu formuła naszej współpracy się wyczerpała. Radek wycofał się z aktywnej działalności w inicjatywie. Co ciekawe – mimo rogatej duszy ak-



*Fot. Prezesi (obecny i dawny) Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej podczas wizyty na Zlocie Gwiazdzistym w 2007 roku w Berlinie, który jest największa w Europie (i prawdopodobnie na świecie) miejską imprezą rowerową. Jeździe w tłumie 250 tysięcy rowerzystów towarzyszyła prawdziwa euforia, która ładowała nas energią do dalszych działań.*

tywisty – pracuje teraz dla ruchu rowerowego w urzędzie – Instytucie Rozwoju Terytorialnego przy dolnośląskim Urzędzie Marszałkowskim.

Oczywiście historia WIR-u to nie tylko działania dwóch jej liderów – prezesów, ale całkiem sporej grupy ludzi, którzy nam pomagali lub realizowali w stowarzyszeniu swoje pomysły. Nie sposób wymieść wszystkich, którzy przyłożyli rękę do tego, co mamy dziś. Wspominając tylko kilku, na pewno nie mogę pominąć dwóch Jakubów: Maciejczyka i Szymczaka. To nie jedyne ich zasługi, ale przez lata trzymali oni, na tyle na ile to było możliwe, organizację w ryzach od strony formalnej. Było to konieczne zważywszy, że Inicjatywa realizowała projekty sieciowe o zasięgu ogólnopolskim ze sporymi budżetami. Mieli cechy, których brakowało Radkowi i mnie. Jakub Maciejczyk jest dalej z nami, a Jakub Szymczak przeszedł „na drugą stronę” – jest teraz wiceoficerem rowerowym we wrocławskim Urzędzie (sam oficer rowerowy, Daniel Chojnacki, swoje powołanie do infrastruktury rowerowej także odkrył jako działacz WIR-u, opiniując projekty jako „strona społeczna”).

Istotny wkład wnieśli też koordynatorzy Wrocławskiego Święta Rowerzysty. A było to szalenie trudne zadanie do realizacji. Pojawiło się ich wielu, ale wymienię tylko tych, którzy okazali się na tyle twardzi, że poprowadzili Święto więcej niż raz. Są to: Marcin Korzonek – aktywista, znany bardziej jako podróżnik rowerowy pokonujący rowerem pustynie i najwyższe góry, Karolina Micuła – która działalność rowerową rzuciła dla kariery scenicznej i jest obecnie znaną wrocławską wokalistką – zaangażowaną społecznie w walkę o wolne sądy i prawa kobiet. Więcej niż raz Święto koordynowali też: Wiola Muras i Mirek Zimon. Ten drugi jest specjalistą od organizacji i zabezpieczenia samego przejazdu rowerzystów, a poza tym jest li-



Fot. Team Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej buduje wspólnie działania, z których najważniejszym jest Święto Rowerzysty.



*Fot. Mirek Zimon – szef peletonu Wrocławskiego Świąta Rowerzysty i Wrocławskiej Masy Krytycznej, niepokonany zwycięzca konkursu „rowerowy siłacz”.*

derem Wrocławskiej Masy Krytycznej. Tworzy pomost między nami, a ludźmi jeżdżącymi w Masie co miesiąc (wstępując do Inicjatywy zarzekł, że jego członkostwo nie oznacza, że Masa stanie się naszym projektem i tak też jest. Masa Krytyczna jest zjawiskiem oddolnym, zupełnie niezależnym od nas).



## Działalność projektowa

### ■ Czym zajmowała się organizacja poza długotrwałą walką o zmianę przepisów dotyczących rowerzystów w ruchu drogowym?

Jedną z takich rzeczy były działania na rzecz integracji środowiska rowerowego, skupiliśmy się na tworzeniu projektów, których celem było zjednoczenie rozproszonych i działających samotnie organizacji. Dzięki temu powstała silna, liczna, ale też różnorodna grupa, która stanowiła nową jakość w polskim świecie rowerowym. Jednocześnie zyskaliśmy coś bardzo cennego – poprzez tę integrację staliśmy się bardzo poważnym partnerem do rozmów, choćby z władzami.

Istotne było też wspólne działanie – pozyskiwaliśmy fundusze na warsztaty, seminaria, konferencje czy szkolenia. Zapraszaliśmy także zagranicznych ekspertów, by być na bieżąco z najnowszymi europejskimi trendami czy rozwiązaniami. Skupiliśmy się na tym, by ten transfer know-how stał na najwyższym poziomie.

Ważnym elementem naszych działań były wizyty studyjne w kilku miastach europejskich – byliśmy w Niemczech, Holandii, Danii, Francji, Szwajcarii. Dawało to możliwość skonfrontowania naszych idei, planów czy nawet marzeń – z tamtejszą rowerową rzeczywistością. Inaczej rozmawia się o planach czy strategii, kiedy widziało się na własne oczy jak są zrealizowane i że jest to osiągalne.

Nie bez znaczenia był także aspekt integracyjny takich wyjazdów – mnóstwo czasu razem, wiele rozmów przy wspólnych posiłkach czy przy piwie. Do Polski wracaliśmy jako dobrzy kumple, a nasza współpraca zyskała nową jakość.

Prowadziliśmy intensywne działania edukacyjne z dziećmi i młodzieżą szkolną. A na tym polu roboty było sporo – wciąż obowiązywał powszechnie zakorzeniony jeszcze w komunie system „kształcenia młodych rowerzystów” i dokument zwany Kartą Rowerową.



*Fot. Rok 2014, wizyta Studyjna we francuskim Dijon. Uczestnikami są działacze organizacji rowerowych z różnych miast Polski oraz urzędnicy. Efektem wyjazdów jest nie tylko nowa wiedza i doświadczenia, ale też integracja środowisk.*



Fot. Wizyta studyjna do  
Holandii w 2009 roku.  
Urzednicy i dzialacze rowerowi  
wspolnie ogladaja wzorcowa  
infrastrukture.



*Fot. Postawą efektywnego szkolenia rowerzystów są jazdy w warunkach realnego ruchu drogowego. Ponieważ, dzieci w czasie szkolenia na kartę rowerową nie mają uprawnień do jazdy, szkolenie odbywa się na drodze niepublicznej, po której odbywa się ruch uspokoiony ruch samochodowy.*

W krajach z bogatymi tradycjami rowerowymi ta wiedza praktyczna przekazywana jest z pokolenia na pokolenie – rodzice uczą swoje dzieci zasad, uczą jak poruszać się bezpiecznie, itd. U nas takie sytuacje praktycznie nie istnieją, brak jest tradycji. Nauka jazdy na rowerze kończy się zazwyczaj kiedy – po zdjęciu bocznych kółek czy wyjęciu drążka do podtrzymywania – dziecko przejedzie kilka, kilkadziesiąt metrów.

Niestety ten obowiązek – nauczenia zasad i przepisów – wzięła na siebie szkoła. Wszyscy doskonale wiemy jak to wyglądało (i wygląda): teoria, teoria, teoria i... zero praktyki.

Zdecydowaliśmy, że trzeba to zmienić. Powstał projekt: „Rowerowa szkoła”, który zrealizowaliśmy w 12 miastach w Polsce – niekonwencjonalne prelekcje, zajęcia praktyczne, często zwariowane warsztaty, realizowaliśmy filmiki, wydawaliśmy broszury, organizowaliśmy konkursy i mnóstwo zabaw. Dzięki temu udawało się „wciągnąć” do działania nauczycieli – dostali gotowe narzędzia i chętnie z nich korzystali.

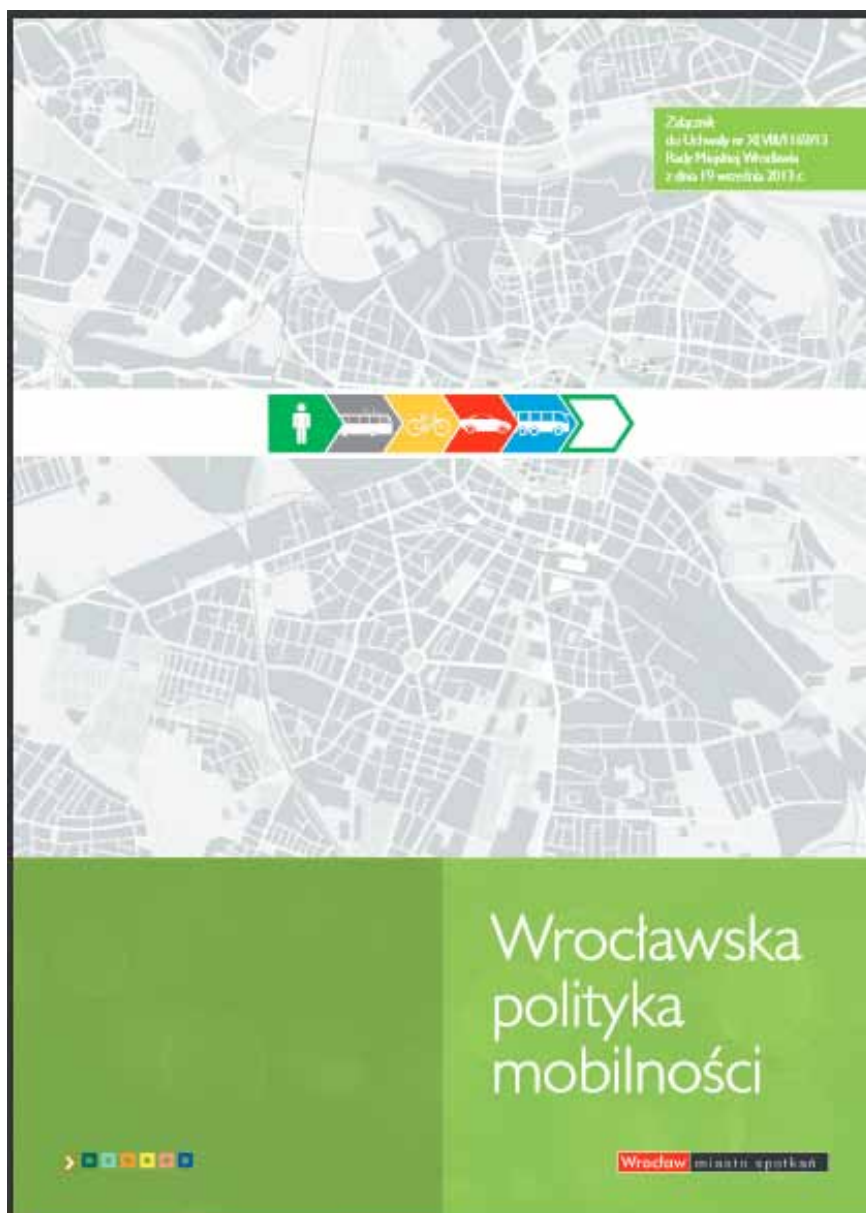
Zdecydowana większość naszych zajęć, to były jednak (i są) zajęcia praktyczne. Uważam, że skutecznie przekazać wiedzę może tylko rowerzysta, ktoś kto naprawdę dużo jeździ i ma ogromne doświadczenie (także w trudnych czy wręcz niebezpiecznych sytuacjach). Ja zresztą – prowadząc zajęcia praktyczne – właściwie nie zsiadam z roweru...

## Sprzymierzeńcy

### ■ Jak i gdzie szukać sprzymierzeńców dla naszych działań?

Siłą takich organizacji jak WIR jest to, że działamy szczerze i otwarcie – to, co robimy jest spójne z tym, co myślimy. Dzięki temu łatwiej jest nam przekonać kogoś do poparcia czy wsparcia naszych działań.

Taką najważniejszą i najliczniejszą grupą sprzymierzeńców są po prostu rowerzyści. Przecież ci ludzie pracują w rozmaitych firmach czy urzędach, studiują – reprezentują bardzo różne środowiska. I ktoś, kto na co dzień jeździ rowerem jest dużo bardziej wrażliwy na kwestie, które my podnosimy.



*Wszystkie postulaty środowiska rowerzystów, kiedyś uznawane za nierealne, są dziś zapisane w obowiązującej Wrocławskiej Polityce Mobilności.*



*Fot. Happening z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu 2009. Atrakcyjne wizualnie akcje zawsze przyciągają dziennikarzy.*



Dużo łatwiej jest nam nawiązać dialog. Naszym zadaniem jest przekonanie ich, że wizja, idea, program który chcemy zrealizować ma sens.

Na początek musimy obalić stereotyp działacza rowerowego, który często wygląda tak: to człowiek oderwany od rzeczywistości, oszołom w kamizelce odblaskowej, ktoś kto wszystkie ulice zamieniłby w trasy rowerowe i najchętniej zakazałby wjazdu samochodom do centrum miasta.

W rzeczywistości jesteśmy organizacją o umiarkowanych poglądach i sposobach działania. Dwie dekady temu naszego postulaty wydawały się może radykalne – dziś wszystko, o czym mówiliśmy jest zapisane w oficjalnych dokumentach miasta jako obowiązująca polityka. Stoimy na straży tego, aby w kwestiach rowerowych zachodził stały postęp. Inaczej rzecz ujmując, jesteśmy wielkim sojusznikiem władz miasta i Prezydenta w realizacji oficjalnych planów.

Lata doświadczeń przekonały nas, że metoda drobnych (czasem trochę większych) kroków daje najlepsze rezultaty. I – rzecz jasna – upór i konsekwencja w działaniu.

A więc szukamy sprzymierzeńców wśród rowerzystów, a tacy są przecież wśród aktorów, piosenkarzy, dziennikarzy, polityków, urzędników... Wystarczy zacząć budować fajne relacje – zapraszać na eventy, happeningi, przejazdy rowerowe. Nas np. kilkakrotnie wspierał swoją obecnością Lech Janerka – od wielu, wielu lat rowerzystą, no i autor słynnego przeboju „Rower”. Zresztą cytat z tej piosenki – „Rower to jest świat” – jest mottem tej naszej zaWIRowanej opowieści.

Te dwie najważniejsze grupy, wśród których należy szukać sprzymierzeńców to: dziennikarze i politycy. Dzięki tym pierwszym mamy możliwość dotrzeć z naszym przekazem do bardzo szerokiego kręgu odbiorców, a także wpływać na polityków czy politykę miasta. Jeżeli będziemy przygotowywać ciekawe, niekonwencjonalne materiały dla nich, zbudujemy sobie dobrą pozycję do współpracy – ludzi, którzy zawsze mają coś interesującego, niebanalnego do zaoferowania. Ponadto zawsze jesteśmy do dyspozycji – dziennikarze często szukają w pośpiechu informacji (szczególnie w tzw. „sezonie ogórkowym”), a o nas wiedzą, że nigdy nie odmawiamy (nawet jeżeli trzeba udzielić wywiadu za... 15 minut). Od nas dostają niemal „gotowca” – do tego wysokiej jakości. I to – po pewnym czasie działa też w drugą stronę: jeżeli my mamy temat i chcemy o tym poinformować opinię publiczną – spotykamy się z przychylnością i zainteresowaniem. W ten sposób buduje się układ partnerski między mediami a nami.

O sile organizacji społecznej decydują kanały informacyjne, którymi komunikuje się z otoczeniem. To ich siła decyduje o tym, ile osób usłyszy komunikat wypuszczony przez organizację. Dzięki nim organizacja może kształtować i zmieniać świadomość społeczną, a także odwoływać się do opinii publicznej. Dzięki temu staje się atrakcyjnym partnerem, np. dla polityków. Obecnie są to najczęściej profile w mediach społecznościowych, ale nie można zapominać o tradycyjnych mediach (gazety, rozgłośnie radiowe, telewizje), serwisach internetowych, czy grona wrażliwych na tematy rowerowe pojedynczych dziennikarzy. Warto zatem traktować działalność informacyjną organizacji jako permanentną kampanię społeczną na rzecz ruchu rowerowego – skierowaną do urzędników, polityków, rowerzystów i całego społeczeństwa.



*Fot. Happening na z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu 2010. Zawsze staraliśmy się, aby nasze akcje były atrakcyjne dla mediów. Ponieważ miasto nie zorganizowało obchodów, żeby wywołać publicznie temat do gabinetu Prezydenta wnieśliśmy rowery i powiesiliśmy wymowny transparent, a później zablokowaliśmy możliwość wjazdu do Ratusza samochodem.*

Z politykami należy budować relacje na zasadzie przejrzystej umowy: Wy włączacie do swojego programu wyborczego konkretne rozwiązania w kwestii rowerowej (te rozwiązania, projekty sami im zresztą podsuwamy); My mówimy o tym za pośrednictwem mediów oraz swoich kanałów komunikacji. Obie strony mają korzyść: Oni powiększają swój krąg wyborców i budują pozytywny wizerunek nowoczesnego polityka; My zyskujemy ważnych sprzymierzeńców dla naszych projektów. Ważne jest, by w tej politycznej umowie wyraźnie zaznaczyć, że będziemy te złożone deklaracje weryfikować – po wyborach mówimy: sprawdzam!

Jest jeszcze jedna grupa ludzi, którzy mogą stać się naszymi, bardzo wartościowymi, sprzymierzeńcami. Mam na myśli wolontariuszy. Jeżeli poświęcimy im dużo czasu i energii, jeżeli zobaczą nasz entuzjazm i poświęcenie, będziemy chętnie dzielić się wiedzą i doświadczeniami – stworzymy oddaną, często bardzo liczną grupę aktywistów wspierającą na co dzień nasze działania.



*Fot. Obecny Prezydent Wrocławia Jacek Sutryk, jeszcze jako kandydat uczestniczył w Wrocławskim Świątku Rowerzysty, a także podpisał wzorem swojego poprzednika Rafała Dutkiewicza, Deklarację Rowerowego Wrocławia. Jest w niej zapisana kwota 150 mln złotych na trasy rowerowe. Czy dotrzyma słowa, tak jak jego poprzednik, przekonamy się w ciągu najbliższych kilku lat.*

# Motywacja do działania

■ *Gdybyś miał określić coś bardzo podstawowego czyli sens. Sens bycia działaczem...*

Ten wątek wciąż powraca, ale jest rzeczywiście kluczowy.

Powiem tak: im dłużej wytrwasz w działaniu – tym mocniej i wyraźniej dostrzeżesz sens.

Im dłużej działasz – tym większa szansa na sukces i satysfakcję.

To bardzo osobiste wyznania... Dla mnie, Cezarego Grochowskiego, takim sensem jest poczucie sprawczości. Poczucie, że będąc zwyczajnym obywatelem tego kraju, jednym z mieszkańców Wrocławia, jednym z wielu rowerzystów i działaczy rowerowych – osiągnąłem naprawdę dużo. Mówię o swoich odczuciach, które są jednocześnie niezwykle mocną motywacją do tego, żeby chcieć i robić więcej.

Uświadamiam sobie właśnie, że przez ostatnie 18 lat realizowałem plany i cele, które sam sobie wyznaczyłem – mówię tu o tym, co jest mi naprawdę bliskie czyli o świecie rowerowym. I w znacznej większości przypadków to się powiodło. Wrocław już od kilku lat jest rowerowym liderem w Polsce i wzorem dla innych miast. I kiedy patrzę na te dziesiątki, setki ludzi pedałujących przez miasto po prostu czuję, że coś ważnego udało mi się w życiu osiągnąć. Naprawdę zmienić otaczającą nas rzeczywistość. I nie ma w tym nawet grama patosu. Stwierdzam fakt.

Satysfakcja? O tak, cholernie duża satysfakcja...

Jasne, że to wszystko o czym mówię to efekt wysiłków wielu ludzi, praca teamu.

O tym jeszcze opowiemy...

■ *Czy bycie działaczem/aktywistą to praca „społeczna” czy da się z tego żyć?*

Ja jestem tzw. działaczem zawodowym. Co to znaczy? Zajmuję się tylko sprawami WIR-u, światem rowerów. I nie robię tego „po godzinach” pracy w korporacji na przykład.



*Fot. Robiąc takie happeningi – jak ten poniżej na Moście Uniwersyteckim we Wrocławiu – nie trzeba wiele gadać.*

Jak to działa? Cały czas robię to, co kocham. Mam określone cele, mam konkretne plany i opracowaną strategię działania. Tworzę projekt, który umożliwi mi realizację tych zamierzeń. I zaczynam szukać źródeł finansowania. Wszędzie na świecie. I jeżeli projekt się spodoba, wygra konkurs, spełni wymogi, by dostać grant, albo zainteresuje się nim sponsor – ruszamy do działania.

Nasz model działania to model profesjonalny. WIR już od kilku lat zapracował sobie na pozycję ważnej i poważnej organizacji. Dzięki temu możemy liczyć na dofinansowywanie naszej codziennej działalności – utrzymanie biura, pieniądze na czynsz, pokrycie kosztów zatrudnienia pracowników, podróży, itp. Źródeł takiego finansowania jest sporo – trzeba tylko umiejętnie i rozważnie poruszać się w gąszczu rozmaitych grantów i funduszy. Ale przede wszystkim – trzeba mieć konkretne, wyraziste projekty i strategię opracowaną na kilka lat do przodu. Jeżeli to wszystko razem połączymy... mamy za co żyć.

(I jeszcze uwaga: to nie jest tzw. fulltime job (8 godzin od poniedziałku do piątku) – to często zajęte weekendy i praca po 10 (i więcej) godzin dziennie.)

## Dzieci i młodzież

### ■ *Co jeszcze potrzeba do realizacji wizji Rowerowego Wrocławia*

Po to, by osiągnąć cel – w naszym przypadku ten cel to: „posadzić na rowerach” jak najwięcej ludzi – potrzebna jest zmiana świadomości, zmiana przyzwyczajeń, walka ze stereotypami, potrzebna jest podstawowa wiedza o ruchu rowerowym, korzyściach wynikających z używania roweru jako podstawowego środka transportu – a to można osiągnąć tylko poprzez edukację. I dla nas, dla WIR-u oczywiste jest, że najważniejszą grupą, do której musimy dotrzeć są dzieci i młodzież szkolna.

Jak to zrobić? Atrakcyjnie, nieszablonowo, zabawowo (i zabawnie), z pełnym zaangażowaniem czyli... mądrze. Dla nas nadrzędną sprawą była, jest i będzie kwestia bezpieczeństwa. Bardzo dużo czasu na prowadzonych przez nas zajęciach, poświęcamy temu zagadnieniu. Dzielimy się po prostu doświadczeniami – czasami „mrożącymi krew w żyłach”. Tylko tak można uświadomić dziecku z jakimi zagrożeniami może mieć do czynienia i jak tych zagrożeń unikać.



*Fot. Na zajęciach Rowerowej Szkoły nie wymagamy kasków, ale obowiązkowe są sprawne hamulce! Uczymy jak unikać niebezpiecznych sytuacji.*



*Skala projektu Rowerowa Szkoła to: 8 lat doświadczeń w prowadzeniu edukacji w 12 dużych miastach, 308 aktywnych szkół, 108 wykonanych audytów mobilności, ponad 1500 opublikowanych relacji z działań edukacyjnych, 37 000 uczniów objętych projektem.*

Ja – co wywołuje kontrowersje wśród „znawców tematu” – zawsze powtarzam na zajęciach: fakt, że założyliście markowy czy mniej markowy kask nie uchroni was od wypadku! Ten kawałek styropianu na głowie często wręcz osłabia czujność (mam kask i nawet jak się wywalę jestem bezpieczny...).

To jest priorytet w prowadzonych przez nas zajęciach – jak unikać, minimalizować zagrożenia, przede wszystkim – jak przygotować rower, żeby nas nie zawiódł.

A w praktyce wygląda to tak: wszystkie dzieciaki przychodzą na zajęcia w kaskach (to wydaje się być „punkt honoru” rodziców...), ale ponad połowa ma niesprawne hamulce!

I na te kwestie zwracamy szczególną uwagę – po pierwsze: uczymy umiejętności obserwacji tego co się wokół nas dzieje; po drugie uświadamiamy jak ważne jest sprawne wyposażenie roweru. Światła z przodu i z tyłu (byśmy widzieli i byli widziani), a przede wszystkim sprawne hamulce (to one pozwalają nam na szybką reakcję; zatrzymanie się; zmniejszenie prędkości, by ominąć przeszkodę). Przepisy mówią o konieczności posiadania jednego hamulca – my namawiamy do tego, by te hamulce były dwa.

Ale oprócz kwestii bezpieczeństwa mówimy dzieciakom o tym, dlaczego warto jeździć na rowerze, jaki ma to wpływ na jakość powietrza, na nasze samopoczucie, jaką daje frajdę i poczucie wolności. Poczucie wolności od korków chociażby. Uświadamiamy im, że to nie brak kolejnych obwodnic, mostów, estakad czy tuneli albo źle zsynchronizowane światła są powodem coraz większych korków. Powód to ogromna – i wciąż rosnąca – liczba samochodów. To właśnie uświadamiamy dzieciom – z przekonaniem, że ich głos za jakiś czas będzie miał znaczenie, że będą chciały i potrafiły zmienić rzeczywistość.



Fot. Wrocławskie Święto Rowerzysty 2016. Oprócz nauki jazdy oferujemy też możliwość dobrej zabawy na rowerze.

### ■ W jakiej skali działaliście i działacie? Czy to wystarcza?

Program „Rowerowa szkoła” realizowaliśmy w 12 największych miastach Polski. To są tysiące dzieci. Ale jednocześnie mamy świadomość, że to znikomy procent uczniów w całym kraju, szczególnie w mniejszych ośrodkach.

Po to, by tę skalę znacznie poszerzyć, zdecydowaliśmy włączyć do tego programu nauczycieli.

Nazwaliśmy ich „liderami rowerowymi”. Otrzymali od nas niezbędne narzędzia: opracowane ćwiczenia i zabawy, zebraną niezbędną wiedzę, ale też dodatkową motywację w postaci nagród. Dla przykładu: szkoła, która wykazała się największą aktywnością i pomysłowością – otrzymywała od nas parking rowerowy. Powstawały też bardzo aktywne „drużyny rowerowe” czyli grupy najaktywniejszych uczniów, które – dając przykład – promowały jazdę na rowerze. My wyróżnialiśmy takie grupy, zapraszając ich na nasze „Święta Rowerzysty” – wywoływani na scenę wobec kilkutyśięcznej publiczności, przeżywali coś naprawdę wyjątkowego. I wierzę, że to będzie procentować.

# Czas na podsumowanie

## ■ *Jaka jest recepta na sukces działacza rowerowego?*

Niestety nie ma jednej uniwersalnej recepty planu działania, która dawałaby gwarancję sukcesu. To, że coś się udało zrobić w jednym mieście nie daje gwarancji, że uda się to powtórzyć gdzie indziej. Jednak istnieją pewne ogólne zasady, których znajomość powinna z pewnością pomóc.

Podstawą do wszelkich skutecznych działań jest **rozumienie zasad działania samorządów i mechanizmów rządzących zmianami**.

Najlepiej zacząć od zaprojektowania polityki rowerowej miasta, gminy czy innego obszaru, gdzie nasza pozytywna zmiana ma się dokonać. Nie chodzi tu o jakiś formalny dokument, tylko znalezienie szczegółowej odpowiedzi na pytanie jak wszystko powinno wyglądać w sytuacji idealnej. Choć takie podejście może spotkać się z krytyką ze strony innych działaczy, to polecam myślenie w kategoriach polityki rowerowej – czyli całościowego widzenia tego wszystkiego, co samorząd robi w kwestii ruchu rowerowego. Oczywiście najważniejszą kwestią, zwłaszcza na początku, będzie tu infrastruktura dla rowerów. Bez niej żadna polityka rowerowa nie przyniesie pożądanych efektów. Bez tras rowerowych ruchu rowerowego nie będzie (no chyba, że zakaże się jazdy samochodem, ale to na ten moment scenariusz science fiction...) Trzeba jednak pamiętać, że dobra infrastruktura nie powstanie nigdy sama z siebie, ona jest zawsze wynikiem polityki rowerowej. Nie powstaje przypadkiem.

Jeżeli najważniejszym postulatem organizacji rowerowej jest dobra infrastruktura rowerowa tworząca spójny system komunikacji rowerowej, to nie można zapomnieć, że jego powstanie jest zawsze skutkiem polityki rowerowej. Polityka rowerowa jest zawsze częścią polityki transportowej i chcąc osiągnąć efekt nie można o tym zapomnieć i skupić się wyłącznie na infrastrukturze. Mimo, że infrastruktura jest najważniejsza, pominięcie innych aspektów w formułowaniu postulatów organizacji będzie błędem.

Trzeba do tego wielu czynników. Po pierwsze musi być dobry plan - gdzie powinna powstać, najlepiej z określonymi priorytetami – a także w jakiej kolejności. Do tego potrzebna jest wiedza - nie tylko jak ją zbudować - ale też jakie rozwiązania i gdzie je optymalnie zastosować. Kolejny krok: samorząd musi powołać skuteczny aparat wykonawczy czyli osoby kompetentne do zlecenia i prowadzenia odpowiednich inwestycji. No i wreszcie: muszą zostać przeznaczone odpowiednie fundusze. Można - co prawda - powiedzieć: „Nie obchodzi nas jak to zrobicie, mają powstać dobre drogi dla rowerów!” Ale, prawdopodobnie, taka postawa nie przyniesie oczekiwanych efektów. **Lepiej wśród swoich postulatów mieć gotowe propozycje** – jak to wszystko powinno być poukładane – **i krok po kroku o to zabiegać**.

## ■ *Czyli budowa kilku „ścieżek rowerowych” nie jest taką prostą sprawą jak się wszystkim wydaje?*



Fot. Polityka Rowerowa Wrocławia jako dokument została uchwalona dopiero przed wyborami w 2010 roku, ale co ma się w niej znaleźć mieliśmy w stowarzyszeniu zdefiniowane już kilka lat wcześniej.

Rys. Podręcznik C.R.O.W. – to „biblia projektantów” tras rowerowych. Jej największą wartością nie są jednak detale i technalia, ale proponowana przez autorów elastyczna filozofia podejścia do tras rowerowych, która każe szukać kompromisu pomiędzy pięcioma wymogami, które trasa rowerowa musi spełniać. Każdy działacz powinien zapoznać się z tą pozycją.



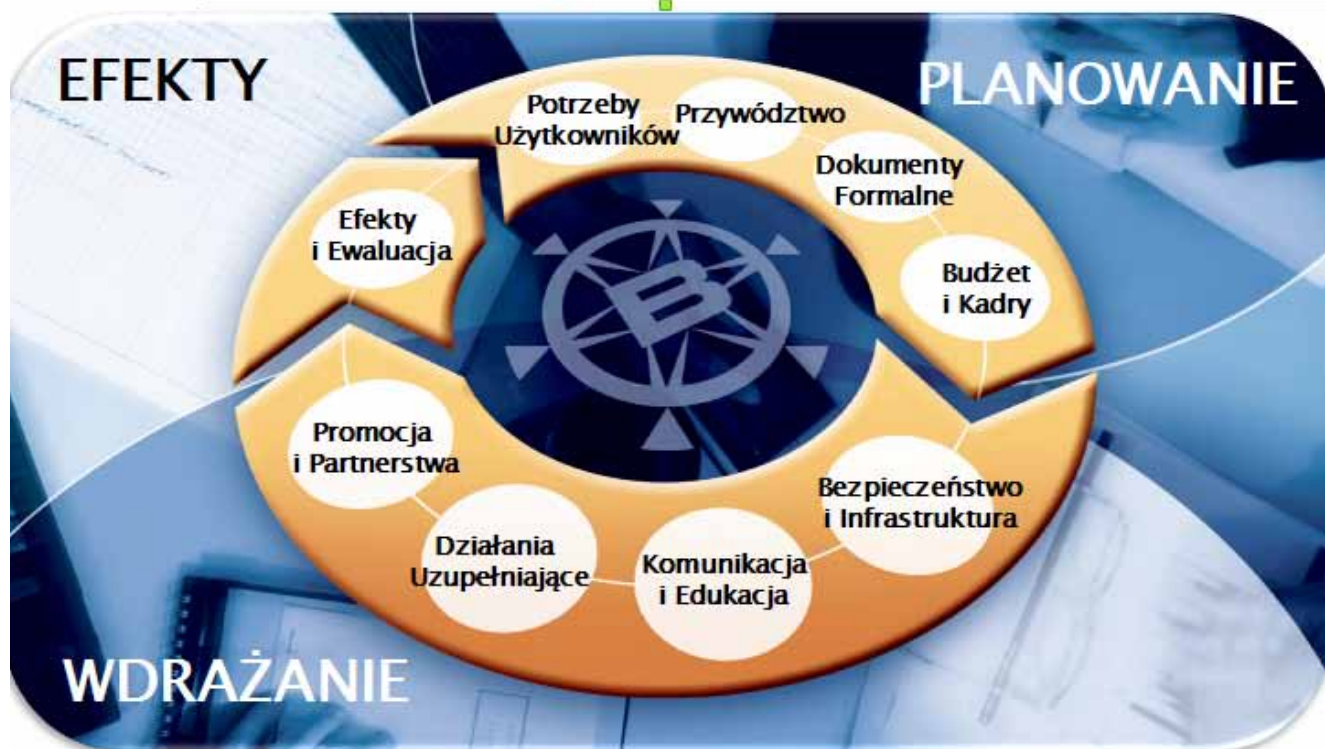


Po to, żeby zdarzyło się coś sensownego dla ruchu rowerowego, musi istnieć realna wola polityczna do zmiany polityki transportowej np. danego miasta. Niestety, **nie da się wdrożyć prawdziwej polityki rowerowej, bez zmiany całej polityki transportowej**. Działając cząstkowo, można co najwyżej wdrożyć parę pojedynczych, lepszych lub gorszych projektów, ale nigdy nie powstanie spójny system tras rowerowych. Zazwyczaj jest tak: żeby dać rowerzystom prawie zawsze trzeba komuś zabrać. Jeżeli samorząd przeznaczy pieniądze na budowę infrastruktury dla rowerów - oznacza, że nie wyda tych pieniędzy na inne środki komunikacji, na pieszych, kierowców czy komunikację zbiorową... Jeżeli gdzieś powstanie droga dla rowerów - to będzie to najczęściej kosztem innych – chodnika dla pieszych lub jezdni dla samochodów. To są to trudne decyzje polityczne i na tym polu zawsze będzie największy opór władz. **Na szczęście wola lub brak woli do wprowadzania zmian, nie jest czymś stałym i można ją konsekwentnie i cierpliwie, kształtować.**

Zatem, jeżeli już wiemy czego konkretnie chcemy, w jakiej kolejności i w jakiej perspektywie czasowej czyli mamy zaprojektowaną- na swój użytek- lokalną politykę rowerową, musimy sobie odpowiedzieć na szalenie istotne pytanie: dlaczego samorząd (prezydent, burmistrz, marszałek, starosta...) miałby spełnić nasze postulaty? Czyli skąd ma się wziąć wola polityczna do realizacji postulowanych zmian.

Są tu możliwe dwa scenariusze: pozytywny i negatywny. Pozytywny- w dużym uproszczeniu- polega na tym, że uda się przekonać kogoś z „mocą decyzyjną” do swojej wizji. A jeszcze lepiej będzie, kiedy ten „ktoś decyzyjny”

## POLITYKA ROWEROWA JAKO PROCES



Ryc. Dla pełnego zobrazowania czym jest polityka rowerowa warto posłużyć się modelem stosowanym w metodzie BYPAD (Bicycle Policy Audit). Powyższy schemat pokazuje wszystkie elementy, które składają na proces jakim jest polityka rowerowa.

zobaczy w naszej wizji (i jej realizacji) swój interes polityczny. Negatywny polega na tym, że brak realizacji naszej wizji będzie miał negatywne skutki dla wizerunku władz. Rzadko jednak możliwy jest do zrealizowania czysto pozytywny lub czysto negatywny scenariusz. Najczęściej mamy do czynienia z wariantem mieszanym - a w trakcie naszych działań - sytuacja, się zmienia: raz dobrze, raz źle. We Wrocławiu byliśmy - na przemian - sprzymierzeńcami i partnerami Prezydenta, albo jego krytykami i wrogami publicznymi numer jeden. Dochodziło do zbliżenia stanowisk, padały obietnice i część naszej wizji była realizowana. Ale później, gdy część obietnic nie została spełniona, następowało ochłodzenie relacji. Czas chłodu w relacjach, krytyki publicznej władz, przyprawiania rowerzystom gęby radykałów itp. trwał aż do ponownego zbliżenia czyli realizacji kolejnych ważnych postulatów. Ale o tym już było...

### ■ Wróćmy zatem do scenariuszy!

Pozytywny scenariusz, może się udać tylko w przypadku projektów typu „samograj” - gdy realizacja nie wiąże się z żadną kontrowersją, nikomu nie wchodzi w paradę, a wydanie pieniędzy oznaczać będzie wyłącznie sukces. Czyli raczej będzie to dotyczyło jakiś projektów o charakterze rekreacyjnym lub turystycznym na terenach zielonych, wałach, rzecznych, itp.



Fot. Prezydent Dutkiewicz na wystawie fotografii wrocławskich rowerzystów w czerwcu 2008 roku. Tuż po zatrudnieniu oficera rowerowego, kiedy rowerowe sprawy ruszyły w dobrą stronę robiliśmy wspólne wydarzenia medialne, a Prezydent chętnie pokazywał się publicznie w towarzystwie rowerzystów.

W przypadku polityki rowerowej, gdzie na infrastrukturę trzeba zabrać komuś przestrzeń, na wariant czysto pozytywny są raczej marne szanse. Nawet jeżeli ktoś ważny zostanie przekonany do pomysłu, to zawsze pozostanie obawa przed „hejtem” kierowców. Do tego dochodzi tzw. „bezwład maszyny urzędowej”. Są wyjątki, ale większość urzędników w samorządzie nie jest zainteresowana rewolucjami, wielkimi zmianami. Wręcz przeciwnie, chcą w spokoju wykonywać swoje rutynowe działania. Rzeczywistość postrzegają przez pryzmat wszelkiego rodzaju ograniczeń formalnych, kompetencyjnych, służbowych...

### ■ *Czyżby zamiast przekonywać i zachęcać skuteczniej będzie od razu krytykować i wymagać?*

Nie. To też nie jest metoda. Wariant czysto negatywny na dłuższą metę też się nie uda. Samorząd może przywyknąć w końcu do nieustającej krytyki ze strony środowiska rowerzystów i utwierdzić się w przekonaniu, że cokolwiek nie zrobi, będzie krytykowany. Ktoś może dojść do wniosku, że zamiast spełniać postulaty jakichś rowerzystów, można równie dobrze nie robić nic i na jedno wyjdzie. Przy scenariuszu negatywnym istnieje ryzyko okopania się stron na swoich pozycjach, co nie prowadzi do niczego dobrego. Było wiele miast, gdzie urzędnicy – z czystej niechęci – robili rowerzystom na złość! A rowerzyści stawali się coraz bardziej radykalni w swojej narracji, tocząc kampanię przeciw konkretnej osobie w urzędzie, albo „wielkiemu lobby samochodowemu”. Taka sytuacja w kontekście pozytywnych rowerowych zmian jest fatalna w skutkach. Krótkoterminowo – działacze mogą poczuć nawet satysfakcję, że „dopiekl” swoim wrogom. W dłuższej perspektywie przyniesie to jednak tylko frustrację, bo realnych zmian nie będzie.

### ■ *Co zatem należy zrobić, żeby uniknąć takich pułapek?*

Przede wszystkim zaakceptować na początku rzeczy takimi jakie są. Gdy chcemy zmienić politykę miasta, najbardziej prawdopodobny scenariusz będzie taki, że nasza wspaniała wizja rowerowego miasta nie urzeknie od razu nikogo sama z siebie. Jak dobra i korzystna by nie była, to i tak trzeba będzie pokonać wielki bezwład urzędu. Może być też i tak, że nie będzie to tylko bezwład, ale wręcz niechęć do rowerów. To się zdarza, bo zawsze wdrażanie polityki rowerowej będzie burzeniem status quo, gdzie samochód jest w myśleniu dominujący. (Jest tak nawet wtedy, gdy w efekcie, zmiany mogłyby być korzystne dla kierowców). Nawet kiedy zapadnie decyzja polityczna i rowery dostaną zielone światło od władz, opór urzędników nie zniknie w mgnieniu oka. Jeżeli z góry założymy taką możliwość i się na nią przygotujemy- nie będzie rozczarowania.

### ■ *Rozumiem, że zalecasz znalezienie jakiegoś złotego środka?*

Tak. Najbardziej prawdopodobny jest wariant mieszany, kiedy organizacja ma zawsze przygotowany wariant pozytywny i negatywny. Muszą być jakieś postulaty, których realizacja przyniesie drugiej stronie korzyści PR-owe i polityczne. Ale jednocześnie – ta druga strona – musi czuć realne zagrożenie, że brak dialogu i działania z ich strony zaowocuje stratami wizerunkowymi. Warto pamiętać, że wizerunek i kwestie PR-owe w obecnym ustroju samorządów mają charakter nadrzędny i to im podporządkowana jest cała poli-

*Fot. Gdy obietnice złożone rowerzystom nie były realizowane, nasze akcje stawały się bardziej ostre i zawsze uderzały bezpośrednio w Prezydenta Dutkiewicza. Razem z Radkiem Lesiszem (po lewej) stawaliśmy się solą w oku urzędników odpowiedzialnych za jego wizerunek.*



tyka rozmaitych urzędów. Dopóki jakiś temat nie stanie się medialny i nie pojawi się często w lokalnej debacie publicznej, może leżeć latami w urzędniczej szufladzie.

### ■ *Czyli bez mediów i opinii publicznej się nie obędzie?*

Raczej nie. Żeby być partnerem dla samorządu i w ogóle mieć dla niego ofertę, trzeba zadbać o to, aby temat rowerowy był silnie obecny w dyskusji publicznej, w mediach (najlepiej, aby został powiązany bezpośrednio z wizerunkiem osoby rządzącej). To organizacja rowerowa musi mieć inicjatywę i powinna wpływać na opinie publiczną. Trzeba zatem budować swoją pozycję medialną, tj. rozbudowywać własne kanały transferu informacji i tworzyć kontakty z mediami. Bardzo korzystnym będzie także, zadbanie „swój tłum rowerzystów” na ulicy bo to zawsze przemawiać będzie do wyobraźni polityka. Na pozytywnej demonstracji każdy z nich chętnie się pojawi.

### ■ *Jeżeli organizacja ma pozycję, to co powinna postulować?*

Propozycje jakie adresujemy do władz zawsze powinny być pakietem zawierającym elementy natury ogólnej o charakterze długofalowym (np. dotyczące tworzenia dokumentów definiujących plany miasta i zawierające deklaracje polityczne) oraz konkrety możliwe zrealizowania w krótkim czasie np. jakieś inwestycje o charakterze dźwigniowym, których realizacja przyniesie efekt tu i teraz. Jeżeli nasze propozycje dotyczyć będą wyłącznie planów i deklaracji, to oczywiście efektu wielkiego nie będzie. W Polsce mamy bardzo silnie ugruntowaną tradycję nie realizowania żadnych strategii i planów. Przy podejmowaniu decyzji władze kierują się najczęściej doraźnymi kryteriami. Np. Wrocław formalnie, na papierze, ma bardzo progresywną politykę transportową zakładającą ograniczanie ruchu samochodowego i silny priorytet komunikacji zbiorowej. Tymczasem realne działania miasta prowadzą do wzrostu liczby samochodów i spadku podróży komunikacją zbiorową. Strach przed „gniewem kierowców” – który brany jest pod uwagę przy każdej inwestycji – blokuje odważne, progresywne rozwiązania. Jeżeli będziemy domagali się uporządkowania polityki rowerowej na poziomie dokumentów, których uchwalenie jest rodzajem

deklaracji władz do zrobienia czegoś konkretnego, to najprawdopodobniej postulaty takie zostaną szybko spełnione. Jest to względnie łatwe, ale bez dalszej kontroli i nacisków z naszej strony nic więcej się nie wydarzy. Nie oznacza to oczywiście, że nie warto się tego domagać. Trzeba i warto, tylko bez złudzeń, że fakt powstania planów np. oficjalnej strategii rowerowej spowoduje, że wszystko już potoczy się dalej samo. Trzeba się ich domagać, bo są ważnym elementem polityki rowerowej. Bez nich działania będą chaotyczne i mało skuteczne. Poza tym, gdy mamy oficjalne deklaracje, możemy zawsze później publicznie rozliczać z ich realizacji władze. A to ważny argument w negocjacjach...

### ■ *Czyli bez planów i deklaracji się nie da. Ale same plany i deklaracje sprawy nie załatwią?*

Tak. Składową naszych postulatów zawsze powinny być propozycje konkretnych inwestycji. Dobrze jest dobrać je tak, by były możliwie łatwe do bezkonfliktowego zrealizowania, ale miały charakter dźwigniowy, tj. generowały możliwie duży wzrost ruchu rowerowego. Nowi rowerzyści to zawsze wzrost uwagi na temat ruchu rowerowego, a tym samym, nasze postulaty wchodzi na inny poziom znaczenia – głównie dla władz. Wybór takich przypadków wymaga oczywiście dobrego przygotowania merytorycznego. Ale, tak jak zaznaczyłem na początku, jeżeli organizacja rowerowa chce myśleć o sukcesie swoich działań musi mieć lokalną politykę rowerową zdefiniowaną w szczegółach. Wtedy nie będzie z tym problemu. Wystarczy sprawdzać co z przygotowanej listy już mamy, a co nie i dobierać odpowiednio do sytuacji składniki. Później wystarczy odznaczać to co już jest zrobione, a co nie. Brzmi prosto, ale to robota na lata. Gdy się uda wytrwać - będzie sporo satysfakcji.

### ■ *Wielu działaczy się wykrusza, wypala i przestaje działać, czy można coś tym zrobić?*

Jeżeli jednym z kluczy do sukcesu jest wytrwałość, to jest to zagadnienie szalenie ważne. Tym bardziej, że wykruszanie się działaczy to zjawisko normalne. I też nie ma na to jakiejś jednej, cudownej recepty. Stabilność działania organizacji zależy od jej liderów i buduje się ją na różne sposoby. Akurat moja organizacja - Wrocławska Inicjatywa Rowerowa - jest przypadkiem dość szczególnym, bo trzon działaczy stanowili „zawodowcy” - osoby utrzymujące się z pracy w organizacji. Realizowaliśmy projekty, na które pozyskiwaliśmy fundusze. Wielokrotnie udało się nawet pozyskać pieniądze na monitoring społeczny działania samorządu i wywieranie wpływu na jego działanie. Czasami też realizowaliśmy zadania gminy związane z polityką rowerową. Przy bardziej zaawansowanej polityce rowerowej warto do tego dążyć. Np. rowerzyści mogą realizować różne działania miękkie, takie jak kampanie promocji jazdy rowerem czy edukację młodych rowerzystów. Nikt nie robi tego lepiej. Taki model działania organizacji jest możliwy i popularny w Europie Zachodniej. Ale niesie on ze sobą pewny ryzyko - władze powierzając organizacji odpłatnie swoje zadania, mogą próbować wywierać na nią wpływ, np. żeby stała się wobec nich trochę mniej krytyczna. To może, choć nie musi, odbić się na skuteczności. Inny model działania organizacji może się opierać wyłącznie na pracy społecznej działaczy. Działania takie będą mniej intensywne, ale za to mają szansę stać się bardziej stabilne. Nie ustaną, gdy zakończą się projekty.

Fot. Happening „Czarny Punkt” w 2012 roku wzywający władze miasta do poprawy bezpieczeństwa rowerzystów przyniósł efekt. Najniebezpieczniejsze miejsca zostały poprawiane z czasem. Liderem akcji był Jakub Nowotarski (po lewej stronie) – obecnie lider wpływowej wrocławskiej organizacji „Akcji Miasto”, który w WIR zdobywał swoje pierwsze doświadczenia działacza społecznego.



W obu przypadkach ważne jest jednak, żeby liderzy organizacji mieli cały czas kontakt ze swoim zapleczem i nie działali wyłącznie sami. Nawet jeżeli czasami łatwiej i szybciej jest zrobić coś samemu, niż np. z pomocą wolontariuszy. Konieczne są działania angażujące, przyciągające do organizacji ciągle nowe osoby i dzielenie się swoim doświadczeniem. U nas, głównym działaniem jednoczącym i rozszerzającym grono sprzymierzeńców jest Święto Rowerzysty. Dzięki niemu WIR wciąż jest organizacją żywą – ciągle pojawia się w niej ktoś nowy. Mimo, że wiele osób z niej odeszło, dziś nie ma obawy, że Inicjatywa nagle zniknie i przestanie działać.

Fot. Przez kilka lat koordynatorem Wrocławskiego Święta Rowerzysty była znana wrocławska wokalistka Karolina Micuła. Po odejściu z Inicjatywy swoje doświadczenia aktywistki wykorzystała jako liderka wielkich akcji w obronie polskich sądów.



# Historia działań prorowerowych we Wrocławiu

## Wprowadzenie

Wrocław jest dziś jednym z najbardziej rowerowych miast Polski. Według danych z Kompleksowych Badań Ruchu, które zostały przeprowadzone w 2018 roku, ponad 6% podróży po mieście wykonywana jest rowerem – co jest największą zmierzoną wiarygodnie wartością spośród polskich miast.

Trudno jest jednoznacznie stwierdzić, jaki z czynników najbardziej przyczynił się do rowerowego sukcesu Wrocławia. Nie jest pewne, czy jest on pochodną wyjątkowo dogodnych warunków klimatycznych i terenowych (ciepło, płasko, zwarta zabudowa), wpływu mody idącej z zachodu (położenie blisko granicy niemieckiej) i przedwojennej tradycji (w mieście było kilkanaście kilometrów dróg dla rowerów z czasów Breslau), względnie wysokiego stadium rozwoju systemu dróg rowerowych (Wrocław pierwszy wybudował dużo „ścieżek rowerowych”), czy może wyłącznie słabej konkurencji innych środków transportu (słynne wrocławskie korki i powolna komunikacja zbiorowa).

Pewne jest natomiast to, że cały proces kształtowania obecnej polityki rowerowej Wrocławia stymulowany był oddolną aktywnością obywatelską. Władze Wrocławia od początku lat 90. nie miały z miejscowymi rowerzystami łatwego życia. Wzajemne kontakty na przestrzeni lat oscylowały pomiędzy współpracą partnerską, a wojną na wzajemne oskarżenia w mediach. Trudno jednak byłoby znaleźć choćby jeden z ważnych elementów polityki rowerowej Wrocławia, który nie zrodziłby się wcześniej (czasem długie lata wcześniej) jako konkretny postulat rowerzystów. Można zatem powiedzieć, patrząc z pewnego dystansu i w dłuższej perspektywie, że historia Wrocławia może być przykładem skutecznego wpływu ruchu społecznego na politykę miasta.



*Breslau, Tauentzienplatz*

maras dolny-slask.org.pl



Fot. Wrocław był już kiedyś miastem przyjaznym rowerzystom. Przed wojną w czasach Breslau.





## Okres przedwojenny

Chcąc opisać historię działań obywatelskich na rzecz ruchu rowerowego, należy wspomnieć, że Wrocław był już kiedyś miastem przyjaznym rowerom. Pod koniec lat 30. XX wieku w Breslau znajdowała się znaczna ilość infrastruktury rowerowej. Jak można wnioskować oglądając zachowane fotografie z tamtych lat, ówczesna infrastruktura zrealizowana została na poziomie, który można by uznać współcześnie za wzorcowy. Podobnie, działający w tamtych czasach w Breslau związek cyklistów liczył kilka tysięcy członków, czym znacznie przewyższał liczebnie wszystkie organizacje rowerowe funkcjonujące we Wrocławiu obecnie.

Można powiedzieć zatem, że idea rowerowego Wrocławia kiedyś się już zmaterializowała, po czym – za sprawą przemian z czasów „realnego socjalizmu” – legła w gruzach, aby powrócić znów po 50 latach wraz ze zdobyciem przez nowych gospodarzy miasta swobód obywatelskich potrzebnych do jej urzeczywistnienia.

## Trudne początki

Historia działań rowerowych we Wrocławiu zaczęła się od nowa już w pierwszym roku po obaleniu poprzedniego systemu społeczno-gospodarczego, tj. w momencie, w którym z dawnego pruskiego systemu komunikacji rowerowej pozostały już nędzne resztki: kilkanaście kilometrów ścieżek w bardzo różnym stanie, porzucanych bez ładu po całym mieście.

Motywy pierwszych działaczy zabiegających o prawa rowerzystów były dwojakie. Należały do nich pobudki ekologiczne (już w końcu lat 80. z powodu znacznie większej liczby samochodów dawało się odczuć w powietrzu zanieczyszczenia powodowane przez ruch aut), oraz potrzeba zapewnienia bezpiecznych warunków jazdy dla osób, które w tamtych czasach używały roweru jako codziennego środka transportu czy sposobu na rekre-

ację. Z czasem, gdy miasto zaczęło się korkować (już na początku lat 90.), do powyższych motywów dołączył trzeci – potrzeba zapewnienia mobilności mieszkańcom.

Od 1989 roku Polski Klub Ekologiczny i Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów corocznie, w ostatnią niedzielę maja lub w pierwszą niedzielę czerwca, organizowały Dzień Bez Samochodu, podczas którego składane były władzom miasta petycje (czasami tekst petycji trzeba było przybić na drzwiach urzędu, gdyż nikt z magistratu nie wyszedł na spotkanie z rowerzystami) w sprawie konieczności rozbudowy systemu ścieżek rowerowych. Przygotowana i realizowana przez Polski Klub Ekologiczny, we współpracy z Dolnośląskim Towarzystwem Cyklistów (DTC), kampania na rzecz ścieżek rowerowych uzyskała nawet w roku 1992 nagrodę Fundacji Forda, jednakże początkowo jedyną odpowiedzią władz miasta było to, że... nie ma kto po tych ścieżkach jeździć!

Nieustępliwość organizacji pozarządowych oraz uparte ponawianie żądań rowerzystów i opracowanie pierwszej koncepcji systemu tras rowerowych, przy rosnącej z roku na rok liczbie ludzi na rowerach, wymogły na władzach miejskich podjęcie decyzji o rozbudowie ścieżek rowerowych.

## 100 kilometrów na koniec wieku

Nieformalny dialog z miastem zaowocował opracowaniem w 1994 roku pierwszej koncepcji rozwoju tras rowerowych. Autorem opracowania była strona społeczna (tj. ówczesny prezes Dolnośląskiego Towarzystwa Cyklistów Stanisław Stembalski). Opracowanie zakładało budowę infrastruktury tworzącej kompletny i nowoczesny system komunikacji rowerowej.

Okazało się to dla ówczesnych władz, realizujących mocno prosamochodową politykę transportową, wizją zbyt daleko idącą. Koncepcja została odrzucona, a w roku 1995 Rada Miejska Wrocławia podjęła uchwałę o zbudowaniu 100 km ścieżek rowerowych w ciągu 5 lat. Chociaż tzw. plan 100 kilometrów był koncepcja niespójną i ułomną (nawet realizując go zgodnie z założeniami, nie można było osiągnąć zamierzonych efektów czyli np. przejezdności centrum i połączenia dzielnic), jego uchwalenie można uznać za sukces. Był precedensem na skalę kraju i postawił Wrocław na kilka lat w pozycji lidera wśród polskich miast, który dostrzegał potrzebę rozwoju komunikacji rowerowej.

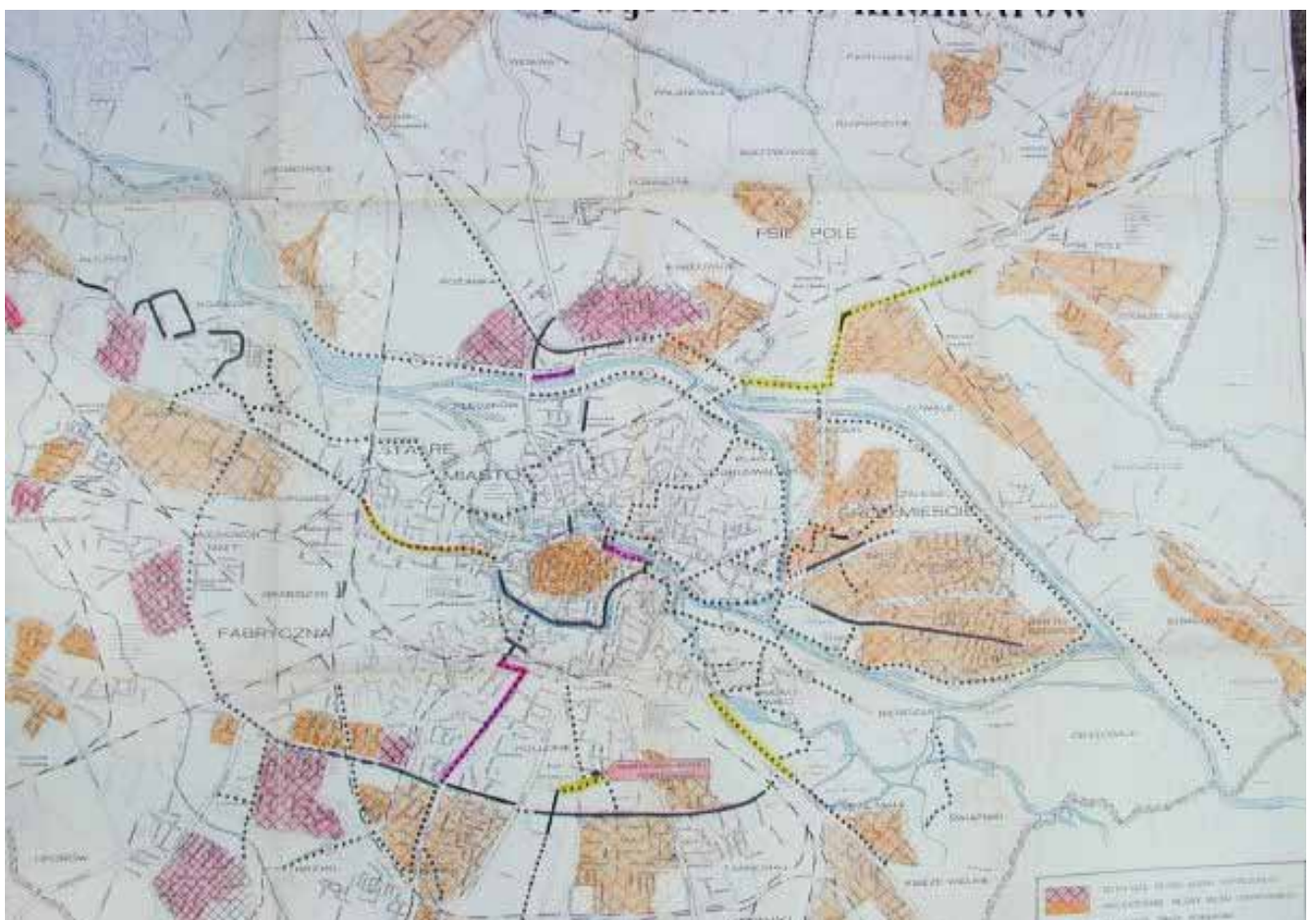
Niestety plan nie był konsekwentnie realizowany i poziom 100 km osiągnięty został dopiero w roku 2002, na co wpływ miała również powódź z lipca 1997 roku. Skądinąd uruchomiła ona „wielki boom” na poruszanie się rowerem po mieście. Wielu z tych, którzy spróbowali roweru, gdy zawiodły wszystkie inne środki transportu, pozostała mu wierna na dłużej.

## Koalicja „Rowerowy Wrocław”

Od połowy lat 90. rosło grono organizacji społecznych zaangażowanych w promowanie ruchu rowerowego. Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju realizowała największy w Polsce program budowy parkingów rowerowych (w wyniku czego stojaki rowerowe powstały w 1/3 wrocławskich szkół) oraz w latach 1997 i 2001 przygotowała dla władz miasta dwa społeczne raporty o stanie ścieżek rowerowych. W 2000 roku w realizację Dnia Bez Samochodu i inne działania włączyła się aktywnie organizacja studencka Zielona Kultura.



Rys. W pierwszej koncepcji DTC rzuca się w oczy gęsta siatka dróg rowerowych.



Rys Program 100 kilometrów nie zakładał jeszcze spójności tras rowerowych.

5 lipca 2001 r. cztery organizacje utworzyły Koalicję „Rowerowy Wrocław”, do której weszły: Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju, Zielona Kultura, Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów i Polski Klub Ekologiczny – Okręg Dolnośląski. Koalicja rozpoczęła bardziej usystematyzowane działania. Wyrazem dezaprobaty dla ówczesnej polityki rowerowej miasta były również organizowane od czerwca 2003 roku w każdy ostatni piątek miesiąca przejazdy po ulicach „Wrocławskiej Masy Krytycznej”. Warto wspomnieć, że pierwszy przejazd wrocławskiej Masy został brutalnie spacyfikowany przez Policję, niektórych uczestników zatrzymano i postawiono zarzuty. Procesy toczyły się kolejne dwa lata i zakończyły się pomyślnie dla aktywistów.

## Postulaty na nowy wiek

Główne problemy, na które zwrócono uwagę w 2001 roku, a z których część jest niestety aktualna do dziś, to przede wszystkim brak spójności systemu i niska jakość istniejących ścieżek.

Mimo ponad 100 km tras rowerowych, we Wrocławiu nie był kreowany spójny system zapewniający swobodny przejazd rowerem z dzielnic mieszkalnych do centrum czy pomiędzy dzielnicami. Skrajnie nieprzyjazne dla ruchu rowerowego było centrum miasta – paradoksalnie tam, gdzie ruch rowerowy powinien być najbardziej pożądany, rowerzyści spotykali największe trudności i szkany, a kilometry ścieżek „były nabijane” w miejscach, gdzie nie ma konfliktu wokół przestrzeni komunikacyjnej. Wizytówka miasta, czyli Rynek, pod pretekstem bezpieczeństwa do dziś przez większość dnia jest zamknięty dla ruchu rowerowego.

Według społecznych badań wrocławskich tras rowerowych tylko 25% tras posiadało zadowalającą jakość, a ponad 50% stanowiły ciągi pieszo-rowerowe. Projekty tras powstawały w oderwaniu od opinii użytkowników. Brak profesjonalnej (konsultowanej społecznie) koncepcji rozwoju ruchu rowerowego był przyczyną wszystkich wyżej wymienionych problemów oraz sytuacji, w których kompleksowe modernizacje pewnych odcinków ulic nie uwzględniają ścieżek rowerowych, mimo iż są tam one bardzo potrzebne.

## Wrocławski Okrągły Stół Rowerowy

Koalicja nawiązuje kontakt z władzami miasta, przedstawiając opracowany wiosną 2002 roku raport dotyczący stanu ścieżek rowerowych. Raport był precyzyjnym wykazem kilkuset usterek wrocławskich dróg rowerowych, zaopatrzonym we wskazania co można naprawić niewielkim nakładem finansowym, a co wymaga większych prac remontowych. Również jeszcze w tym samym roku odbyło się pierwsze posiedzenie Okrągłego Stołu Rowerowego z udziałem Prezydenta Wrocławia, w efekcie którego podjęta została robocza współpraca z Zarządem Dróg i Komunikacji w zakresie opiniowania projektów ścieżek rowerowych (co ciekawe, pierwszy zaopiniowany projekt drogi rowerowej na fragmencie ulicy Mickiewicza do dzisiaj pozostaje jednym z najlepiej zaprojektowanych i wykonanych ciągów – bo zaraz później proces opiniowania stał się na długie lata coraz mniej efektywny).

Nadzieję na nową politykę rowerową niosły wybory samorządowe w 2002 roku. Częściowo się ona zrealizowała. Pewną ilustracją stosunku wcześniejszych władz miasta do inicjatyw proekologicznych we Wrocławiu był kompletny brak zainteresowania Europejskim Dniem Bez Samochodu, organizowanym co roku przez gminy 22 września. Dopiero w roku 2003 Wrocław przystąpił do tej inicjatywy. Wybory nowych władz samorządowych spowo-



*Fot. Od czasu okrągłego stołu udział rowerzystów w polityce transportowej polegał na opiniowaniu gotowych projektów. Nie było to efektywne gdyż był to etap, na którym nie można było wprowadzić istotnych zmian.*

dowały roczną przerwę w spotkaniach Okrągłego Stołu Rowerowego. Kolejne spotkanie doszło do skutku dopiero w lipcu 2003 roku. Wcześniej jednak ówczesny Prezydent Wrocławia wziął udział w dorocznym Dniu Bez Samochodu (15 czerwca 2003 r.), podczas którego obiecał podjęcie współpracy z organizacjami.

## Nowa jakość w polityce rowerowej

Największym sukcesem Okrągłego Stołu i Koalicji „Rowerowy Wrocław” było przyjęcie przez miasto w 2005 roku, dwóch wielce istotnych dokumentów: Koncepcji rozwoju systemu tras rowerowych Wrocławia oraz Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu tras rowerowych miasta Wrocławia.

Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych Wrocławia to dokument planistyczny określający przede wszystkim docelowy przebieg tras rowerowych – czyli gdzie i co dla rowerzystów powinno zostać zbudowane. Istotą zaprojektowanej sieci tras jest ich hierarchizacja, czyli wskazanie, które są główne, zbiorcze, czy rekreacyjne. Założeniem Koncepcji jest, aby wszędzie dało się dojechać na rowerze. Nie oznacza to bynajmniej, że wszędzie powinny powstać wydzielone drogi rowerowe. Trasy rowerowe to również inne rozwiązania – na przykład pasy rowerowe w jezdni, ciągi pieszo-rowerowe, czy też ulice o ruchu uspokojonym (do 30 km/h), gdzie rowerem swobodnie można jechać po jezdni.

Proces opracowania Koncepcji odbywał się w ścisłej współpracy z przedstawicielami Koalicji „Rowerowy Wrocław”, co można uznać za modelowy proces udziału społecznego. Jego wartość merytoryczną należy ocenić jako wysoką, choć przy wyznaczeniu niektórych korytarzy, autorzy z Biura Rozwoju Wrocławia kierowali się doraźnymi przesłankami. Niektóre optymalne przebiegi tras rowerowych zastępowano przebiegami „możliwymi do realizacji” tj. możliwymi w kontekście ówczesnej woli politycznej co do podziału przestrzeni. Najłabszą stroną było zaniechanie wyznaczania tras głównych w ścisłym centrum, motywowane niemożnością dochowania tam odpowiednich standardów trasy (całkowicie błędnie, gdyż jest to możliwe i stosunkowo łatwe, przy zmianie priorytetów podziału przestrzeni).

Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu tras rowerowych miasta Wrocławia są to wymagania techniczne stawiane przy projektowaniu infra-

Fot. „Punkt teleportacyjny” dla rowerzystów. Przez lata symbol złej infrastruktury. Szczęśliwie zastąpiła go dobra droga dla rowerów.



struktury dla rowerów (na przykład rodzaj stojaków na rowery, szerokość ścieżki, czy rodzaj jej nawierzchni). Standardy te, przyjęte wcześniej przez Gdańsk i Kraków, zostały opracowane między innymi na bazie wytycznych holenderskiego podręcznika dla projektantów „Postaw na rower”. Standardy bazujące całkowicie na propozycji strony społecznej zostały w kilku miejscach w trakcie przygotowań, wbrew woli strony społecznej, „zmiękczone” w stosunku do wzorca.

## Krok do przodu i dwa kroki do tyłu

Jednakże, jak się okazało niedługo później, uchwalenie tych dokumentów, które wydawało się kamieniem milowym, nie było wyrazem rzeczywistej woli politycznej władz miasta. Okazało się, że samo istnienie dokumentów, choć miało niewątpliwie pozytywny wpływ na dalszy rozwój infrastruktury rowerowej, nie zagwarantowało ani jakości, ani optymalnego rozwoju. Standardy w większości przypadków nie były przestrzegane, wciąż dominowała polska szkoła budowy dróg rowerowych, ze wszystkimi swoimi kosztownymi atrybutami, jak nierówna kostka, wystające krawężniki na przejaz-

Fot. Ulica Jedności Narodowej nie doczekała się ciągłej infrastruktury rowerowej podczas kapitalnego remontu w 2003 roku i do dziś jej tam nie ma.



dach, za małe promienie łuków, nieciągłości na wszystkich wyjazdach z posesji itp. Najgorsze w skutkach było jednak kompletne zignorowanie zapisów koncepcji podczas serii ważnych inwestycji w ścisłym centrum miasta, co utrwaliło nieprzyjazne rowerom status quo na wiele kolejnych lat.

W obliczu takiej sytuacji całkowicie załamał się dialog z władzami miasta. Rowerzyści byli bardzo rozczarowani działaniami władz, które stały w jawnej sprzeczności z wcześniejszymi deklaracjami. Natomiast władze zdawały się być obrażone na środowisko, z którego strony zaczęła spadać na nie coraz bardziej dotkliwa krytyka. Trudnej próby nie przetrwała również forma współpracy wewnątrz środowiska rowerowego – czyli Koalicja „Rowerowy Wrocław”. Wobec braku konsensusu w zakresie dalszych metod działania i przywództwa doszło jej rozpadu.

## Złoty krawężnik

Na gruzach koalicji w 2006 roku powstała, złożona przede wszystkim z najaktywniejszych jej działaczy, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa. Członkowie WIR-u rozczarowani współpracą z miastem (jawnymi odmowami jakiegokolwiek dialogu) postawili na bardziej dynamiczne i nowocześniejsze formy działania. Najpierw wytknęli publicznie władzom miejskim odstępstwa od własnych dokumentów i obnażyli wszystkie błędy i zaniedbania w szczegółowym Raplocie o Stanie Polityki Rowerowej. A gdy to nie poskutkowało, latem 2007 roku przeprowadzili sprawną akcję medialną pod kryptonimem „Złoty krawężnik”.

Pod drzwiami gabinetu prezydenta wylądował ciężki betonowy krawężnik – symbol przeszkód, z którymi rowerzyści muszą się borykać na co dzień na ulicach miasta. Krawężnik, nawiązując do jednego z typowych atrybutów złej infrastruktury – wystających krawężników uszkadzających koła w rowerach, okazał się skuteczny. Oczywisty absurd godził bezpośrednio w wizerunek prezydenta, co skłoniło go do wznowienia dialogu.

Dialog zaowocował docelowo spełnieniem prawie wszystkich postulatów, które wtedy rowerzyści zaprezentowali Prezydentowi Rafałowi Dutkiewiczowi. Oczywiście nie wszystko poszło później tak dobrze, jak się wtedy zapowiadało, ale na pewno tamte wydarzenia były jednym z przełomowych momentów dla losów ruchu rowerowego we Wrocławiu.



*Fot. Zebranie członków założycieli Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Nowa organizacja postawiła na nowoczesne metody działania – efektowne akcje medialne.*

*Fot. 45 kilogramów pomalowanego na złoto betonu zablokowało wejście do prezydenckiego gabinetu, po to aby odblokować możliwość poprawy jakości wrocławskich tras rowerowych. Na wręczeniu „Złotego krawężnika” Prezydentowi Wrocławia obecne były wszystkie działające we Wrocławiu media. Przekaz happeningu był na tyle kompromitujący, że Prezydent nie miał odwagi pokazać się wtedy publicznie. Spotkanie z nim nastąpiło dopiero po czasie, ale zapadły na nim ważne ustalenia.*



## Era oficera

Najważniejszą i jedyną dotrzymaną bez opóźnień i konieczności stosowania publicznych upomnień obietnicą było utworzenie (na przełomie lat 2007 i 2008) stanowiska tzw. oficera rowerowego – czyli zatrudnienie osoby zajmującej się tylko sprawami rowerzystów. Powołany został też mieszany zespół zadaniowy ds. ruchu rowerowego w urzędzie, który miał stać się stałą platformą dialogu społecznego. Niestety powołany został tylko na rok, po czym jego mandat wygasł (ostatecznie został przywrócony do życia w 2010 uchwaleniem Polityki Rowerowej). Dialog jednak nie załamał się całkowicie, gdyż bieżący kontakt ze środowiskiem przejął na siebie oficer rowerowy, który sam wywodził się ze środowiska rowerowego i jest codziennym cyklistą. Ostatecznie, rowerzystów w urzędzie zatrudniono więcej. W 2011 roku oficer został szefem trzyosobowej sekcji rowerowej.

Oficer, wbrew oczekiwaniom, w pierwszym okresie swojego działania nie spowodował przełomu, tym bardziej że długo nie mogła ujrzeć światłą dziennego „instrukcja obsługi do niego”, czyli strategia rowerowa miasta, którą równolegle obiecał prezydent. Nieznana była zatem odpowiedź na najważniejsze pytanie – jaką rolę ma ruch rowerowy w polityce transportowej miasta i, co za tym idzie, co będzie mógł realnie zrobić oficer (dalsza rozbudowa systemu rowerowego na tym etapie wymagała odebrania przestrzeni w centrum samochodom).

Samo opracowanie polityki odbyło się zadziwiająco sprawnie, z bardzo mocnym zaangażowaniem i wpływem przedstawicieli organizacji. Później jednak trafiła ona głęboko do prezydenckich szuflad, po to, aby ujrzeć światło dzienne dopiero po 3 latach, tuż przed wyborami samorządowymi w 2010 roku. Ostateczny kształt polityki został nieznacznie okrojony względem pierwotnego (wypadła niepochlebna dla miasta analiza stanu wyjściowego), ale dokument uchwalony jednogłośnie przez Radę Miejską (konkretna i jednoznaczna deklaracja polityczna) spokojnie można uznać za kolejny kamień milowy dla sprawy rowerowej.

## Wielkie złodowacenie relacji

Próby upominania się rowerzystów o politykę rowerową, jak również o szybkie wprowadzanie usprawnień ruchu rowerowego w centrum miasta, za-





*Fot. Prezydent Dutkiewicz z okazji Europejskiego Dnia Bez Samochodu próbował złamać zakaz jazdy rowerem po Rynku – czyli zły przepis, który sam ustanowił.*

kończyły się poważnym publicznym konfliktem Prezydenta Rafała Dutkiewicza z przedstawicielami WIR-u. Podczas obchodów Europejskiego Dnia Bez Samochodu w 2009 roku próbowali oni skłonić prezydenta do publicznej debaty o ruchu rowerowym, podczas której zostałaaby dokonana ewaluacja realizacji „obietnic krawężnikowych”. Zamiast do cywilizowanej debaty, której prezydent w ostatniej chwili odmówił, doszło do ulicznej pyskówki przed kamerami, w której prezydent oskarżył środowiska rowerowe o zbyt ni radykalizm i ostatecznie odmówił jakiegokolwiek bezpośredniego dialogu. Tym samym niespełniona została ostatnia z wcześniejszych obietnic corocznych spotkań ewaluacyjnych w temacie realizacji Polityki Rowerowej, a stosunki prezydenta z rowerzystami przez kilka kolejnych lat pozostawały bardzo chłodne, żeby nie powiedzieć wrogie.

## **Brak woli politycznej i powolny postęp**

Z czasem efekty pracy sekcji rowerowej w urzędzie miejskim zaczęły być widoczne na ulicach Wrocławia. Nowe trasy miały dużo lepszą jakość od dotychczasowych, ale Polityka Rowerowa wciąż nie była jednym z priorytetów władz miasta. Uchwalony dokument nie mówił nic o środkach finansowych, ani o harmonogramie działań na kolejne lata. Budżet rowerowy wynosił zaledwie kilka milionów złotych rocznie, co nie pozwalało na szybkie dokończenie budowy systemu tras. Problemem wciąż pozostawało też centrum miasta, na ulicach którego dominowały samochody. Brakowało woli politycznej do stworzenia infrastruktury rowerowej kosztem przestrzeni dla aut.



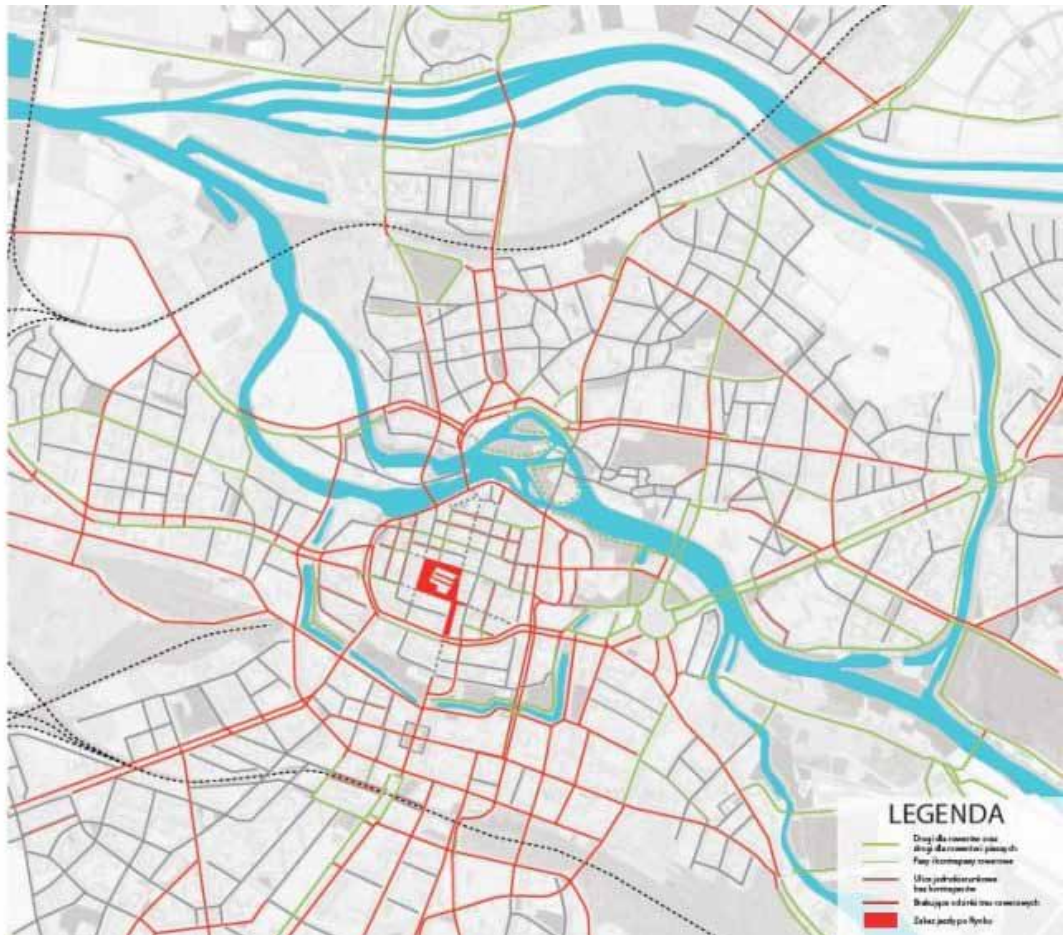
Fot. Happening Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Sobowtór Prezydenta Wrocławia obiecuje zapewnienie budżetu koniecznego do realizacji zapisów Polityki Rowerowej.

**KIEDY**  
PRZY OBECNYM  
BUDŻECIE  
NA ROWERY  
DOCZEKAMY SIĘ  
POŁĄCZENIA  
**TRAS**  
ROWEROWYCH?

- w 2020 roku
- w 2035 roku
- w 2060 roku



WROCLAWSKA  
INICJATYWA  
ROWEROWA  
rowerowicz@wroclaw.pl



Fot. Antypropagandowa mapa brakujących odcinków tras rowerowych wręczona Prezydentowi Wrocławia przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową w 2012 roku. Urząd na krytykę za wolne tempo zawsze chwalił się mapą ile zbudował. Działacze zrobili mapę, która na czerwono wskazywała ile jeszcze jest do zrobienia.



*Fot. Zbiórka Ambasadorów Rowerowego Wrocławia w Ekocentrum Wrocław, siedzibie Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Grupa ta promowała zwycięski projekt „Rowerowy Wrocław” w budżecie obywatelskim w 2014 roku.*

## **Wielkie Zwycięstwo „Rowerowego Wrocławia”**

Przełomem okazało się głosowanie w budżecie obywatelskim w 2014 roku. Członkowie WIR zgłosili wówczas projekt „Rowerowy Wrocław”, który zakładał wyznaczenie 10 kilometrów pasów rowerowych w ścisłym centrum miasta. Został on zweryfikowany pozytywnie przez urząd miejski, co samo w sobie było już dużym wydarzeniem (rok wcześniej podobny projekt nie został dopuszczony nawet do głosowania). Pozostało jeszcze doprowadzić do tego, aby projekt zwyciężył w głosowaniu.

Dzięki kampanii społecznej przeprowadzonej przez Ambasadorów Rowerowego Wrocławia, do których należały również nowe osoby, dotychczas niezrzeszone w środowisku rowerowym, stało się to faktem. Projekt „Rowerowy Wrocław” zdobył do dziś rekordowe 15 925 głosów, dzięki czemu ulice w centrum miasta stały się dużo bardziej przyjazne dla rowerzystów. Swym zaangażowaniem pokazali oni, że są aktywnymi i odpowiedzialnymi obywatelami, którzy mają moc zmieniać miasto na lepsze.



*Fot. Wygrany projekt we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim zakładał powstanie pasów dla rowerów w miejscach trudnych, tam gdzie władze miasta obawiały się sprzeciwu kierowców.*

Kilka tygodni po głosowaniu w budżecie obywatelskim odbywały się wybory samorządowe. Przed drugą turą kandydaci na prezydenta Wrocławia podpisali Deklarację Rowerowego Wrocławia, przygotowaną wspólnie przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową. Zobowiązali się w niej do zwiększenia wydatków na budowę infrastruktury rowerowej oraz przedstawienia harmonogramu planowanych inwestycji, który będzie skonsultowany ze środowiskiem rowerzystów.

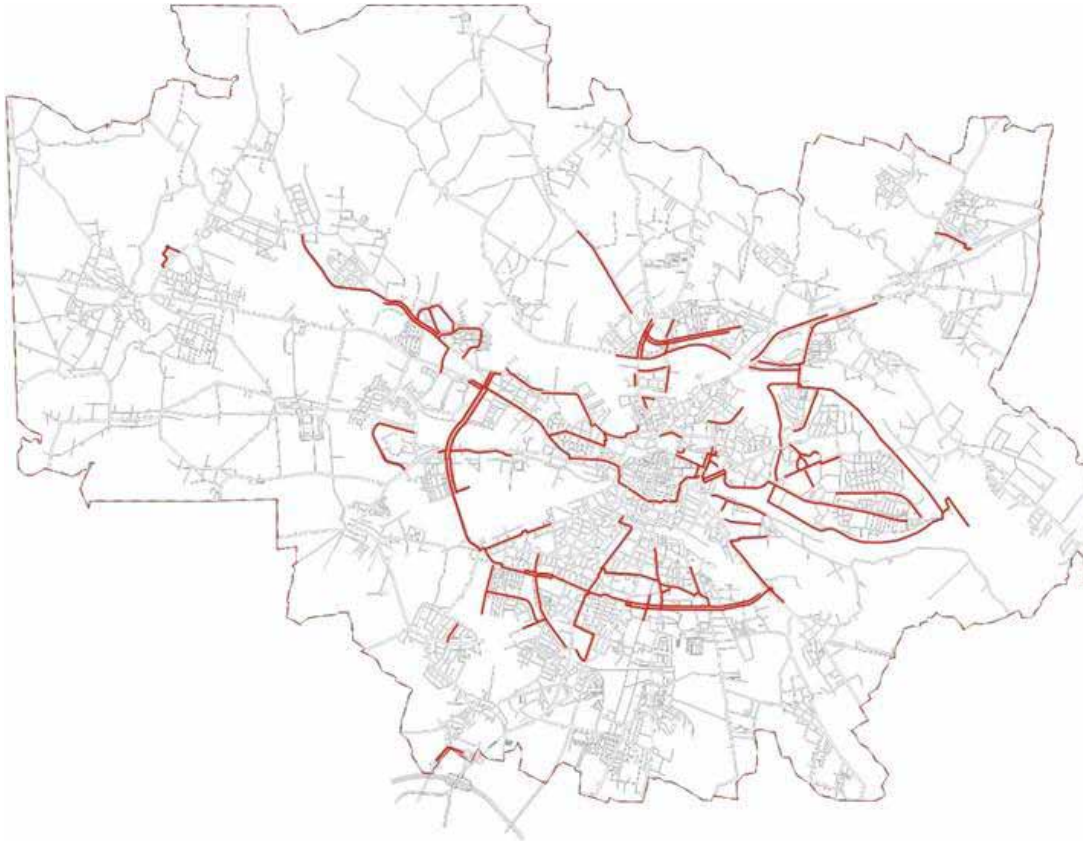
## Czas „twardych inwestycji”

Podczas ostatniej kadencji Prezydenta Rafał Dutkiewicz nastąpiło przyspieszenie realizacji polityki rowerowej. Pojawiły się znaczne środki na ten cel i wzorcowo przebiegał też udział społeczny. Choć jest to rzadkością w polityce, prezydent dotrzymał słowa i spełnił swoje przedwyborcze obietnice. Dzięki temu możliwa była realizacja kolejnych inwestycji. Na ulicach, które dotychczas nie posiadały infrastruktury rowerowej, powstały nowe drogi dla rowerów, oddzielone od ruchu samochodowego. Znacznie przybliżyło to Wrocław do celu, jakim jest spójny system tras i bezpieczny dojazd rowerem z każdego osiedla do centrum miasta. Nadal pozostaje jednak wiele do zrobienia, ponieważ jak dotąd wybudowane zostało ok. 60% planowanych tras głównych.

Ponadto, przy Prezydencie Wrocławia powołana została Rada ds. Polityki Rowerowej, w skład której oprócz urzędników weszli przedstawiciele Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej oraz Akcji Miasto, czyli stowarzyszenia założonego przez Ambasadorów Rowerowego Wrocławia. Rada pełni funkcję doradczą w zakresie realizacji przez miasto Polityki Rowerowej. Stanowi miejsce oficjalnych spotkań urzędników ze społecznikami w celu omawiania działań prowadzących do stworzenia miasta przyjaznego rowerzystom. Członkowie rady opiniują projekty budowy infrastruktury rowerowej oraz wnioskuje o zmiany poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów.

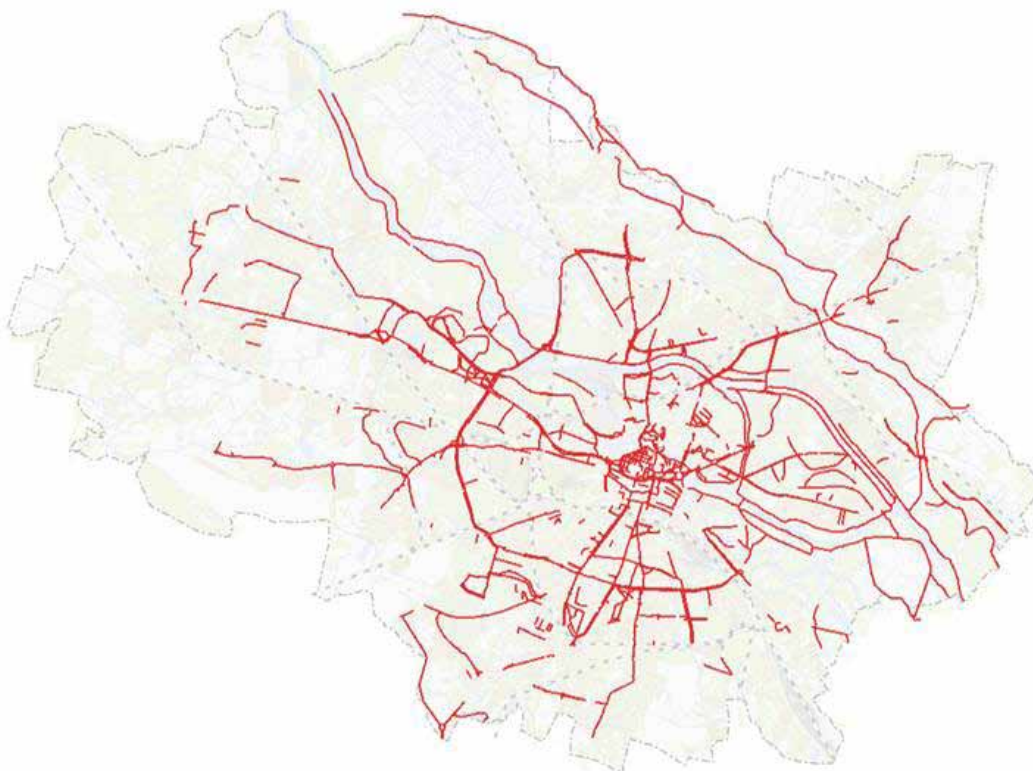


Fot. Trasa przy ulicy Grabiszyńskiej to największa inwestycja rowerowa zrealizowana dotychczas we Wrocławiu.



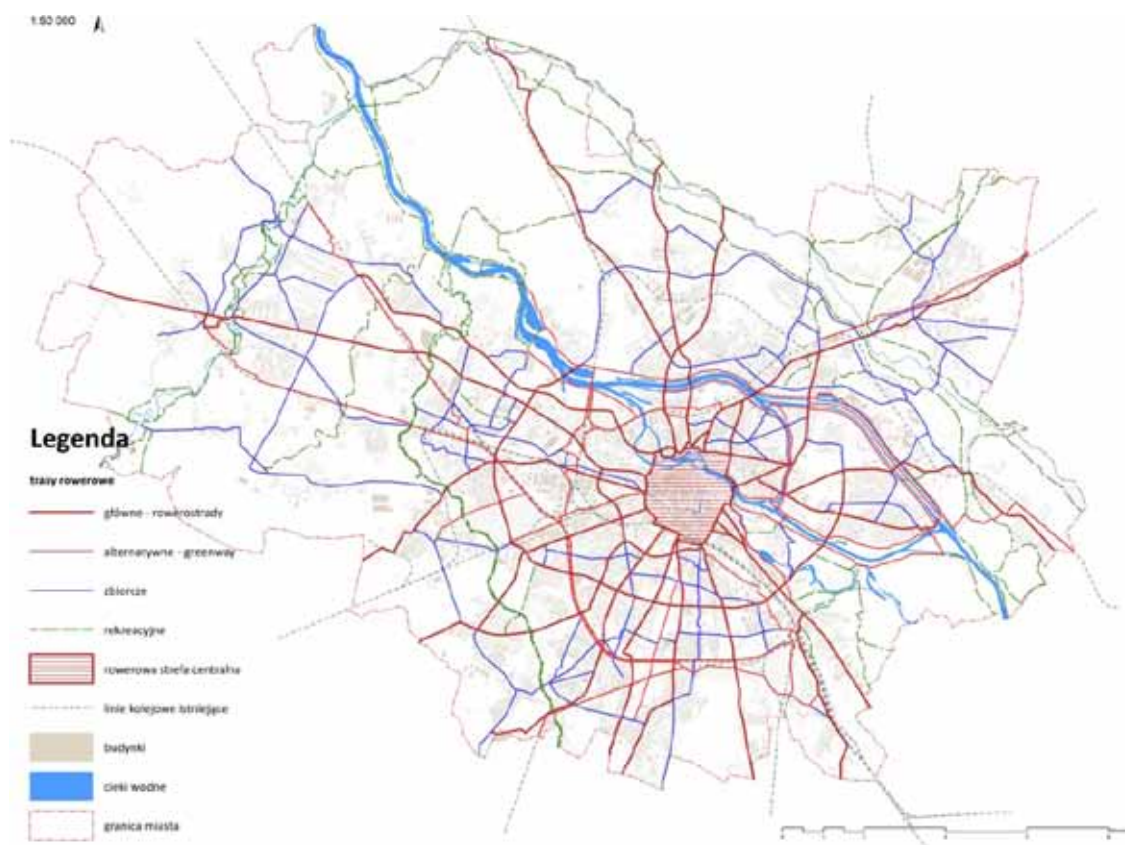
*Fot. Trasom rowerowym w roku 2006, czyli w momencie zarejestrowania Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej, daleko było do spójnego systemu.*

---



*Fot. Wrocławskie trasy rowerowe w roku 2018 wyglądają na mapie imponująco, do tego aby zaczęły tworzyć spójny system potrzeba już niewiele. Kilaka ważnych inwestycji postawi kropkę nad „i”.*

---



Rys. Tak przedstawia się izochrona podróży rowerowych do centrum Wrocławia. Jak widać całkiem duża część populacji by dotrzeć do centrum nie potrzebuje więcej niż pół godziny.

## Teraz: Nadzieja na pełen sukces polityki rowerowej

Przed ostatnimi wyborami samorządowymi współdziałające ze sobą organizacje, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa i Akcja Miasto, przygotowały dla kandydatów kolejną Deklarację Rowerowego Wrocławia. Podpisał ją publicznie obecny prezydent Jacek Sutryk. Zawarte w niej postulaty to pakiet działań koniecznych do postawienia kropki nad i we wrocławskiej polityce rowerowej. Głównym punktem jest budżet na samodzielne inwestycje rowerowe, wynoszący 150 mln zł na pięć lat, który pozwoli na kontynuację działań prowadzonych w ostatniej kadencji. Oznaczałoby to bardzo duży poziom spójności systemu tras głównych, dzięki któremu możliwy byłby kolejny, znaczący wzrost ruchu rowerowego w mieście. Plan inwestycyjny na całą kadencję jest obecnie w opracowaniu. Na pozytywny scenariusz daje nadzieję fakt kilkukrotnego publicznego powtórzenia przez urzędującego prezydenta złożonej przed wyborami deklaracji.

# Autorzy publikacji



## **Mariusz Prasał**

Aktor filmowy i teatralny, reżyser filmów dokumentalnych, dziennikarz. Twórca programu Zielonym do góry – pierwszego w historii polskiej telewizji cyklicznego magazynu o tematyce ekologicznej. Obecnie odpowiedzialny za public relations oraz koordynację działań promocyjnych w Fundacji Ekorozwoju. Wolontariusz i sympatyk Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej.

## **Cezary Grochowski**

Wrocławski rowerzysta i działacz społeczny od końca lat 90-tych zabiegający o rozwój ruchu rowerowego we Wrocławiu i w Polsce; lider, założyciel, a od 2012 roku prezes Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej; od 2015 członek Rady ds. Polityki Rowerowej i Rady ds. Polityki Mobilności działających przy Prezydencie Wrocławia. Autor i koordynator ogólnopolskich projektów sieciowych wzmacniających współpracę organizacji rowerowych z polskich miast. Prekursor rowerowej edukacji praktycznej dzieci i młodzieży realizowanej w warunkach realnego ruchu drogowego. W latach 2008–2014 asystent społeczny Poseł Ewy Wolak – Przewodniczącej Parlamentarnej Grupy Rowerowej; inicjator i promotor społeczny procesu reformy przepisów związanych z ruchem rowerowym (w tym Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i rozporządzeń z nią powiązanych). Certyfikowany audytor polityk rowerowych metodą BYPAD (autor audytów dla Poznania i Brzegu).



## **Współpraca:**

**Krzysztof Papierniak** – Absolwent Politechniki Wrocławskiej. Członek stowarzyszeń Wrocławska Inicjatywa Rowerowa i Akcja Miasto. Wolontariusz Wrocławskiego Święta Rowerzysty. W pracy i poza nią zajmuje się mobilnością, ponieważ chce zmienić Wrocław na bardziej zrównoważony transportowo.



Forum Muzyki  
ZOO  
Teatr Capitol  
Ratusz  
Katedra  
Pomnik  
Racławicka  
Hala Tulecia



WROCLAWSKA  
INICJATYWA  
ROWEROWA  
[rowerowy.wroclaw.pl](http://rowerowy.wroclaw.pl)