

# OPINIE I KOMENTARZE FRDL

OPINIA nr 11/2024

## BARIERY KULTUROWE A ROZWÓJ MOBILNOŚCI ROWEROWEJ W POLSCE

*dr hab. Łukasz Zweifel  
Pomorska Szkoła Wyższa  
Stowarzyszenie Rowerowe Katowice*

### Wprowadzenie

W wielu państwach świata, a w szczególności w Europie Zachodniej i Ameryce Północnej, zauważalny jest skokowy wzrost zainteresowania rowerem, jako środkiem lokomocji korzystnym dla zdrowia użytkowników oraz środowiska naturalnego. Rower zaczyna być traktowany jako środek konkurencyjny dla transportu samochodowego. W wielu miastach mógłby on nawet efektywnie zastąpić samochody, stając się znaczącym uzupełnieniem transportu publicznego.

Do państw najbardziej pod tym względem rozwiniętych należą Holandia oraz Dania. Holandia jest wzorem, jeśli chodzi o stopień zaawansowania tzw. kultury rowerowej. To kraj, w którym ponad 50% podróży na krótkich dystansach odbywa się na rowerze, natomiast w Danii około 20% – znacznie mniej niż w Holandii, jednak nadal liczba osób korzystających tam z rowerów, jako środka przemieszczania się, jest imponująca. W tych dwóch krajach budowana jest od dziesięcioleci infrastruktura rowerowa. W samej Holandii funkcjonuje około 35 000 kilometrów ścieżek rowerowych oraz największe parkingi rowerowe na świecie. Holendrzy są absolutnym liderem w tej dziedzinie (Verkeerskunde, 27.12.2019). Na 17 milionów mieszkańców przypada ponad 22 miliony rowerów (nos.nl, 7.12.2019). Ten jednoślad stał się nieodzownym środkiem transportu oraz stałym elementem krajobrazu w tym kraju, obok tulipanów i wiatraków.

Pozostałe państwa Europy, wzorując się na Holandii, próbują implementować u siebie podobne rozwiązania infrastrukturalne oraz promować mobilność rowerową. Również w Polsce ma to miejsce, jednak na razie w skali lokalnej, co jest ściśle związane z zaangażowaniem aktywistów środowisk rowerowych i części liderów instytucji miejskich. Trudno bowiem porównać infrastrukturę rowerową miast holenderskich czy duńskich z polskimi. W tych pierwszych inwestycje w ten rodzaj infrastruktury trwają nieprzerwanie od początku lat 70., tymczasem w Polsce tego typu inwestycje w praktyce pojawiły się dopiero po wstąpieniu do Unii Europejskiej w 2004 roku. Warto jednak podkreślić, że w niektórych polskich miastach podejmowane są intensywne działania, by dogonić w tej kwestii kraje zachodnie. Dobrym tego przykładem jest

Jaworzno, gdzie od lat pracuje się nad poprawą bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, tworząc m.in. sieć dróg rowerowych (Rzepniewska, 2021). W wielu miastach w Polsce dostrzega się konieczność wdrażania zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego, obejmującego różne środki transportu oraz elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową oraz pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe czy piesze oraz systemy wypożyczania i przechowania rowerów). Takie plany znajdują się już w wielu strategiach rozwoju dużych miast w Polsce (m.in. Uchwała nr 863, Rady Miasta Gliwice z dnia 29.09.2022). Problem polega jednak na wdrażaniu tego typu projektów, bowiem to, czy polityka rowerowa zostanie wprowadzona, czy mobilność rowerowa stanie się ważną częścią transportu miast i mniejszych miejscowości, w dużej mierze zależy od zmiany uwarunkowań kulturowych. Zanim jednak do tego przejdziemy, skupmy się na chwilę na obecnym kształcie mobilności w Polsce oraz na transportowych zwyczajach Polaków.

## Transportowe nawyki Polaków

Na obecne nawyki transportowe Polaków ma wpływ parę istotnych czynników. Jednym z nich jest postępująca suburbanizacja, rozlewanie się miast. Kolejny to niedostateczna infrastruktura transportu publicznego, czy nawet – jak twierdzą niektórzy autorzy – celowa likwidacja wielu lokalnych i regionalnych połączeń kolejowych (Trammer, 2019). Nie można też zapomnieć o znaczeniu jakie na ugruntowanie nawyków transportowych w Polsce miała trwająca kilka lat pandemia COVID-19. Jak wykazują badania – nie okazały się one korzystne dla transportu publicznego w naszym kraju, do „zwycięzców pocovidowej mobilności” należy bowiem samochód (Jachnik, 2022, s. 282–283). Indywidualnemu transportowi samochodowemu w Polsce sprzyja wiele zjawisk – chaotyczna suburbanizacja, słabość transportu publicznego (w szczególności poza wielkimi miastami, gdzie można śmiało mówić o wykluczeniu komunikacyjnym dotyczącym miliony Polaków (Gitkiewicz, 2019)), po mentalność i wzorce kulturowe. Te ostatnie skądinąd odgrywają niebagatelna rolę, choć niewątpliwie popularność samochodów w Polsce jest w dużej mierze efektem wykluczenia komunikacyjnego (Sadik-Khan, 2017). Jednym z ciekawych zjawisk, powiązanych z tą kwestią, jest emocjonalny stosunek Polaków do samochodu (L’Observatoire Cetelem, 2017), bowiem 91% Polaków uwielbia jeździć autem, tymczasem średnia dla badanych krajów wynosiła 84% (w badanej grupie 15 państw znalazły się kraje znane głównie z umiłowania aut, takie m.in. jak: W. Brytania, Francja, USA, Turcja, Niemcy, Meksyk czy Chiny). Ta miłość jest kosztowna – w Europie, Japonii i Stanach Zjednoczonych „zaledwie” 47% badanych planuje wydać większą sumę pieniędzy na zakup auta. Tymczasem wśród Polaków, aż 62% badanych deklaruje gotowość wydania swoich oszczędności w celu zakupu fajniejszego samochodu. Jedynie w Chinach gotowi są wydać więcej (L’Observatoire Cetelem, 2017, s. 38, 42, 56). Ten głęboko emocjonalny stosunek znacznej części Polaków do samochodów to nic nowego, w badaniach z 2012 roku respondenci wskazywali, że posiadanie oraz jazda samochodem daje badanym prawie podobną przyjemność jak uprawianie hobby typu wędkowanie. Wielu Polaków ceni sobie auto i jeżdżenie nim wyżej od rozmów, pracy w ogrodzie, aktywnego odpoczynku, zakupów itd. (JanKomunikant, 2012). Poza miłością do aut, posiadanie samochodu ma jeszcze inny kulturowy sens, bowiem świadczy to o statusie materialnym jego właściciela. Aż 46% badanych zgadza się ze stwierdzeniem, że „Auto świadczy o statusie społecznym właściciela”, a opinia ta jest popularna także wśród młodego pokolenia. W grupie wiekowej 26–35 lat zgadza się z tym twierdzeniem 53,1%, a w grupie 18–25 lat – 49,8% badanych (busradar, 2019). Wszystkie wymienione czynniki kulturowe oraz pozakulturowe spowodowały, że w polskim społeczeństwie

samochód odgrywa zdecydowanie ważniejszą rolę, niż w społeczeństwach Europy Zachodniej.

## Znaczenie kultury w rozwoju społeczno-gospodarczym państw

O wpływie kultury na gospodarkę oraz poziom życia społeczeństw pisali już między innymi tacy badacze, jak Robert Putnam czy Ronald Inglehart. Zastanawiali się oni nad kapitałami społecznymi oraz społeczno-ekonomicznymi skutkami respektowania (bądź też nierespektowania) mniej lub bardziej określonego systemu wartości (Banach, 2008). W badaniach niektórych polskich naukowców widoczne jest zainteresowanie kulturą, jako czynnikiem hamującym społeczno-gospodarcze zmiany oraz utrudniającym sprawne zarządzanie państwem. Wskazują oni przede wszystkim na wyjątkowość sytuacji Polski, spowodowaną m.in. historycznymi traumami, a przy tym faktem bycia częścią dawnego bloku socjalistycznego (Sztompka 2012, s. 351–355, 512 i n). Jednak niektórzy badacze, tacy jak Andrzej Leder, pisząc o wpływie mentalności folwarcznej twierdzą, że genezy polskiego paradygmatu kulturowego należy szukać zdecydowanie dalej. W podobnym tonie rozpisuje się Adam Leszczyński oraz inni autorzy zajmujący się ludową historią Polski. Stawiają oni hipotezę, że opresyjne relacje chłop–szlachcic, niszcząca chłopów gospodarka folwarczna, która dominowała w okresie istnienia Rzeczypospolitej szlacheckiej, miała znamienity wpływ na obecną mentalność i postawy Polaków. Przedstawiona hipoteza wpisuje się w koncepcję „długiego trwania” Fernanda Braudela, w której autor wskazuje na zmienność, ale i stałość pewnych zjawisk, pisząc wprost o „długim trwaniu” zjawisk kulturowych (Braudel, 1999). W takim ujęciu model gospodarki folwarcznej miał decydujący wpływ na kształtowanie wzorców społecznych na ziemiach polskich. Bieda, ciągły wyzysk, dokładanie kolejnych obowiązków wykonywanych na rzecz szlachcica, spowodowało zmianę stosunku chłopów do pracy. Zarówno pracę, jak i wysiłek fizyczny zaczęli postrzegać jako narzędzia ucisku<sup>1</sup>. W kontekście mobilności rowerowej w Polsce nie jest to dobra wiadomość, bowiem poruszanie się na rowerze wymaga pewnej dozy wysiłku fizycznego, stąd często mobilność samochodowa, nawet na bardzo krótkich odcinkach do 1 km, wypiera mobilność pieszą i rowerową. Jest jeszcze druga kwestia powiązana ze wspomnianymi wyżej opresyjnymi relacjami szlachcic–chłop, mianowicie –w Polsce samochód poza tym, że jest środkiem transportu, jest też manifestacją statusu społecznego (busradar, 2019). Jak pisze filozof Andrzej Szahaj, „auto staje się symbolem chęci pokazania innym swojej mocy, skłonności do dominacji i pewnej bezwzględności”. Mentalni spadkobiercy magnaterii i szlachty nie wsiądą na rower, bo nie jest on symbolem władzy i hierarchii, wybiorą więc samochód, a najlepiej SUV – jak największy, jak najdroższy, by w ten sposób karmić swoje ego, pokazując przewagę nad słabszym użytkownikiem dróg, pieszym czy rowerzystą (Szahaj, 2018).

Całe szczęście, że poza mentalnymi szlachcicami, w polskim społeczeństwie pojawiają się grupy ludzi zorientowane na promowanie mobilności rowerowej w swoim mieście. Trudno wymienić wszystkie organizacje, społeczności, czy portale internetowe skupiające aktywistów rowerowych w Polsce. Najbardziej znane wśród nich to m.in.: Warszawski Alarm Smogowy, od 2014 r. walczący o dobre powietrze nad Warszawą i przyjazne ludziom miasto; Stowarzyszenie Rowerowe Katowice; Rowerowy Wrocław – Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów, Rowerowy Poznań itd. Miejscy aktywiści rowerowi walczą o równe prawa dla

---

<sup>1</sup> Miało to przełożenie na wyobrażenia spędzania wolnego czasu, pojmowania szczęścia, w wydaniu chłopskim były to wizje krainy szczęśliwości (Szlafafii), była kraina pieczonych gołąbków oraz kraj jęczmienny, ziemia płynąca mlekiem, miodem i winem, „gdzie pieczone gołąbki wpadają same w usta próżniaków, pieczone woły wędrują z nożem utkwionym w karku, gdzie płoty grodzone są z kiełbas, domy zaś zbudowane z szynek, schabów i innych artykułów masarskich”. Oprócz mnóstwa jedzenia i picia, brak pracy, wysiłek fizyczny, lenistwo było ideałem. (Por. J. Tazbir, 1979).

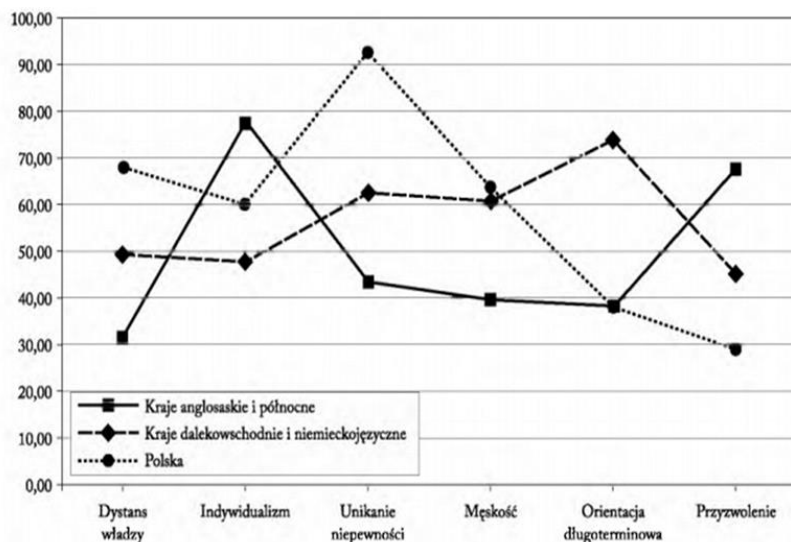
rowerzystów, a ów postulat bierze się stąd, iż rowerzyści to ich zdaniem najmniej liczna i najbardziej dyskryminowana grupa użytkowników dróg. Działacze rowerowych organizacji i społeczności to ludzie którzy próbują zmienić to, co im się nie podoba, a najczęściej jest to polityka transportowa forsowana przez władze samorządowe. W polskich miastach dominuje samochód, liczba aut jest tak duża, że remonty i budowa nowych dróg nie rozwiążą problemu zatorów drogowych w miastach. Jednak, zdaniem aktywistów rowerowych, politycy forsują kolejne inwestycje drogowe, pomimo tego, że jedynym sposobem odkorkowania miasta jest ograniczenie ruchu samochodowego i rozwinięcie transportu zbiorowego czy systemu ścieżek rowerowych. Łatwiejsza dla nich jest realizacja jednej dużej inwestycji niż wprowadzanie skomplikowanych rozwiązań dających priorytet w centrum rowerom, autobusom i tramwajom. Zdaniem aktywistów – taka polityka samorządów wymierzona jest często w osoby, które z jakichś powodów nie posiadają swojego auta (dzieci, młodzież, ludzie starsi czy ubodzy), przez co są oni w polskich miastach dyskryminowani (RowerowyPoznań, 2023). A jest ich w polskich miastach dużo, bowiem osób traktujących rower jako środek transportu jest w Polsce 18% (Ipsos Poland, 2 czerwiec 2022). Ta zorganizowana grupa, potencjalnie duża, zmusiłaby władze samorządowe do zmiany podejścia do kwestii mobilności rowerowej. Jednak bez pokonania barier kulturowych, to nie wystarczy.

## Wskaźniki kulturowe Geerta Hofstede a mobilność rowerowa

Badania przeprowadzone przez holenderskiego socjologa Geerta Hofstede wykazały kluczowe znaczenie kultury dla rozwoju społecznego i gospodarczego państw. Polska należy do krajów o najniższych wskaźnikach innowacyjności w zakresie wysokich technologii w Europie (nowoczesna mobilność rowerowa wraz z odpowiednią infrastrukturą jest jednym z wskaźników innowacyjności i nowoczesności społeczeństwa; Lukasiwicz, 4.10.2022), jednak tylko nieliczni polscy badacze we wpływie czynników kulturowych upatrują przyczyny takiego stanu rzeczy. Ci, którzy zauważają tę zależność chętnie sięgają do analiz Geerta Hofstede (Bukowski, 2017). Jego model kulturowy umożliwia wykorzystanie czynników cywilizacyjnych do analizy zjawisk społecznych (Czerwonka, 2015) oraz zastosowanie go w badaniu szans i barier stojących przed mobilnością rowerową w wybranym państwie. Można to zrobić porównując wskaźniki kulturowe krajów, w których nastąpił znaczący rozwój mobilności rowerowej wraz z odpowiednią infrastrukturą z państwami, które są na początku tej drogi.

Hofstede wyodrębnił i scharakteryzował następujące wymiary kultury:

- dystans wobec władzy, określający stopień akceptowania przez ludzi nierówności społecznych i przekonania, że władza przynależy do niektórych osób z racji jej posiadania;
- unikanie niepewności – wymiar determinujący, w jakim stopniu obywatele poszczególnych krajów skłonni są akceptować niepewność jutra lub stawiać czoła nieznanym sytuacjom;
- męskość vs kobiecość we wzorcach kultury – wyznaczająca stopień ważności takich wartości, jak odnoszenie sukcesów, zarabianie, konkurowanie w opozycji do cech “żeńskich” – współczucia dla słabych, przyjaźni, zrozumienia oraz dobrej atmosfery;
- poziom indywidualizmu, który określa w jakim zakresie ludzie skupieni są na potrzebach własnych i najbliższej rodziny, a na ile skłonni są identyfikować się z grupą, do której należą (Hofstede, 2007).



Rycina 1. Kultura polska na tle środowiska kulturowego najbardziej innowacyjnych krajów. Wymiary kultury autorstwa Geerta Hofstede  
Źródło: Bukowski, 2017.

Z przedstawionych wymiarów kultury autorstwa Geerta Hofstede szczególnie istotne dla rozwoju kultury mobilności rowerowej są: dystans władzy, unikanie niepewności, męskość/kobiecość kultury. Przykładowo, duży dystans władzy oznacza większe przyzwolenie na autorytaryzm, podtrzymuje nierównowagę w odniesieniu do hierarchicznej władzy, eksponowania pozycji społecznej oraz posiadanego majątku. Co to oznacza w kontekście transportu rowerowego? Wspomniany już wcześniej Andrzej Szahaj stwierdził, że rower – w przeciwieństwie do samochodu – jest symbolem egalitaryzmu, społeczeństwa nastawionego bardziej na równowagę w kwestii władzy, pozycji i majątku. Dlatego trudno będzie przekonać ludzi do transportu rowerowego w społeczeństwie, w którym występuje duży dystans władzy. W takiej społeczności istotna jest rywalizacja, a przy tym chęć wykazania pozycji w środowisku zawodowym czy sąsiedzkim. Jak pisze Szahaj: „nie po to kupujemy SUVa, aby jeździć po bezdrożach, a po to, by zakomunikować innym naszą zamożność, oraz wolę dominacji [...], by pokazać innym, gdzie znajdujemy się na drabinie społecznej” (Szahaj, 2018). Społeczeństwo preferujące transport rowerowy to społeczność z małym dystansem władzy, to m.in. Skandynawowie i Holendrzy. Inni badacze, zajmujący się kwestią mobilności rowerowej, podkreślają duże znaczenie zmiany kulturowej, kiedy to rower postrzegany jest jako czynnik egalitarny i zmniejszający napięcia. Budowanie sieci rowerowych jest początkiem, ich zdaniem, budowania bardziej wspólnotowych i demokratycznych systemów mobilności społecznej, ich rekonfiguracji w bardziej sprawiedliwy czy środowiskowo zrównoważony sposób (Batterbury<sup>2021</sup>).

Wracając do wymiarów kultury autorstwa Hofstede – drugi, nie mniej istotny wymiar kultury, to unikanie niepewności. Im słabsze jest unikanie niepewności, tym większa akceptacja dla odmiennych i innowacyjnych pomysłów, oraz działań. Mobilność rowerowa w codziennych dojazdach do pracy czy w innych celach użytkowych, w świecie zdominowanym przez samochody, jest czymś nie tylko odmiennym, ale i zdecydowanie innowacyjnym. Dlatego im mniejsze unikanie niepewności tym większa szansa na zaakceptowanie „przesiadki z auta na rower”.

Trzeci ważny wymiar kultury, to męskość – kobiecość. Stosując wskaźniki kulturowe Hofstede, państwa, które można określić, jako kultury kobiece – m.in. Holandia i kraje skandynawskie – są nastawione na szukanie kompromisu w rozwiązaniach infrastrukturalnych. W ich społeczeństwach jest mniej rywalizacji, a większy nacisk kładzie się na jakość życia w środowiskach lokalnych i wspólnotową troskę o środowisko ekologiczne (Hofstede, 2011).

## Mobilność rowerowa w sprzyjającym środowisku kulturowym

W społeczeństwach o niskim stopniu unikania niepewności, będących kulturami kobiecymi, w których jest mały dystans władzy, statystycznie częściej korzysta się z roweru, jako środka komunikacji. Nie jest zaskoczeniem, że Holandia i Dania są championami w zakresie mobilności rowerowej. W Kopenhadze na ulicach porusza się więcej rowerów niż samochodów, podobnie sytuacja wygląda w Amsterdamie i wielu innych holenderskich miastach (Walker, 2018). W Groningen, wzorcowym mieście rowerowym, 61% podróży w mieście odbywa się na rowerze, reszta przypada na samochody i transport publiczny (Groningen fietsstad strategie, 2015, 2025). Liczba samochodów przypadających na 1000 mieszkańców w Holandii czy Danii jest mniejsza niż w takich krajach, jak Belgia, Niemcy i Luksemburg (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2017). W latach 2017–2019 na 184 mld kilometrów, jakie rocznie przebyli mieszkańcy Holandii, na rowerach pokonano 16% tego dystansu – dla porównania pociągiem było ich 19,8% (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021). W większości holenderskich miast przemieszczanie się przy użyciu roweru wybiera powyżej 50% mieszkańców. Niemniej jednak wysoki poziom ruchu rowerowego nie ogranicza się tylko do miast, transport rowerowy na poziomie krajowym ma około 25% udziału. Sprzyjające warunki w Holandii pozwalają na funkcjonowanie roweru, jako indywidualnego środka transportu w skali całego kraju. Przy czym Holendrzy korzystają z systemów rowerowych w sposób zintegrowany, łącząc go np. z systemem kolejowym, przy czym ów kombinowany transport rowerowo-pociągowy wykazał ostatnio silny wzrost (Jonkeren, 2021). Jak twierdzi badacz z Uniwersytetu Amsterdamskiego, M.C.G. (Marco) te Brömmelstroet, „rower nie jest alternatywą dla samochodu. Pociąg też nie. Ale jeśli je połączymy...” (Bruntlett<sup>2021</sup>), to mamy pełny sukces. Przykładem może być fakt, że 11% wszystkich podróży powyżej 15 km to podróże koleją, a z kolei 83% wszystkich podróży pociągiem to podróże multimodalne, czyli połączenie roweru i pociągu (Jonkeren, 2021). Transport rowerowo-pociągowy przeżywa w Holandii silny wzrost, liczba pasażerokilometrów pociągu wzrosła o 21% w latach 2005–2016. Wzrostowi temu towarzyszy wzrost ruchu rowerowego w podziale modalnym, z 36% w 2005 r. do 43% w 2016 r. (Jonkeren, 2021).

Przyszłość transportu w tych krajach w dalszym ciągu leży w propagowaniu i zwiększaniu liczby ludzi podróżujących na rowerze. Urbaniści i architekci nadal będą podejmowali próby rozbudowy infrastruktury rowerowej, aby umożliwić jazdę tym środkiem transportu szerszej populacji. Kwestia ta jest przedmiotem badań naukowych w Holandii, a ich wyniki brane są pod uwagę przy projektowaniu infrastruktury rowerowej, m.in. lokalizacji parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych lub innych węzłach komunikacyjnych. Okazuje się, że spełnienie pewnych warunków ułatwiających dojazd i parkowanie rowerów przekłada się na znaczny wzrost ich użytkowania w różnych grupach wiekowych, w szczególności dotyczy to osób starszych (Ton, 2020). Rozbudowa infrastruktury rowerowej musi być jednak połączona zarówno z edukacją, jak i zmianą myślenia zbiorowego. Tutaj znaczącą rolę, jak twierdzi wspomniany wyżej profesor Marco te Brömmelstroet, odgrywać powinny organizacje zrzeszające rowerzystów lub zajmujące się kwestią transportu publicznego. Nowa polityka rowerowa wymaga, jego zdaniem, nowego rodzaju myślenia, polegającego m.in. na lokalnym uczeniu się i eksperymentowaniu, w poszukiwaniu optymalnych rozwiązań problemów związanych z mobilnością ludzi. Nazywa on ją *agile perspectives*, czyli dosłownie „zwinna perspektywa”, wykraczająca poza formalne zasady i polegająca na adaptacji, elastyczności, szybkiej reakcji na problem, nauce przez eksperymenty oraz introspekcje. W „zwinnej perspektywie” stale dokonujemy przeformułowań problemu i sposobu jego rozwiązania. Możliwe jest to dzięki współpracy i komunikacji w zróżnicowanym środowisku społecznym, integrującym różne światopoglądy. Według Brömmelstroeta projekt i wdrożenie stanowią elementy nierozłączne. Od strony teoretycznej jest to wykorzystanie pragmatyzmu Johna Deweya (Hahn, 2021).

„Zwinna perspektywa” może zaistnieć w odpowiednim środowisku społecznym i kulturowym, Marco te Brömmelstroet już o tym nie wspomina, ale dla niego – jako Holendra, żyjącego w kulturze kompromisu – jest to zjawisko oczywiste. Dlatego też aspekt kulturowy jest warunkiem skutecznego wdrażania polityki rowerowej. Źródła sukcesu mobilności rowerowej w Holandii i w niektórych krajach skandynawskich tkwią w dominujących wzorcach kultury. Okazuje się, że kulturowe uwarunkowania mogą stymulować lub też mogą stać się jedną z najpoważniejszych przeszkód hamujących mobilność rowerową. Często to nie brak środków na tego typu inwestycje, ale bariery kulturowe w wielu krajach odgrywają decydujące znaczenie w tej kwestii (Bruntlett, 2021). Pociuszający jest fakt, że kulturowe uwarunkowania mogą ulec przemianie. Od kilku lat w Ameryce Północnej, w Kanadzie i USA można mówić o rodzącej się kulturze rowerowej w społeczeństwach, w których w sferze mobilności niepodzielnie panował i nadal panuje samochód. Mobilność rowerowa zaczyna rozwijać się w wielu amerykańskich miastach, pomimo istniejących poważnych barier kulturowych (Bruntlett, 2021). Dlatego tak ważna jest analiza przeszkód kulturowych przy planowaniu rozwoju miejskiej mobilności rowerowej. Janette Sadik-Khan – amerykańska aktywistka miejska, która w latach 2007–2013 pełniła funkcję Komisarz Departamentu Transportu miasta Nowy Jork, pracując przy tym nad dostosowaniem miasta do mobilności rowerowej, stwierdziła, że największe przeszkody, jakie musiała pokonać, były natury politycznej i kulturowej (Bruntlett, 2021).

## Zakończenie

Analiza wskaźników kulturowych pozwoli na wskazanie istotnych barier cywilizacyjnych będących przeszkodą we wprowadzaniu mobilności rowerowej w danym społeczeństwie. Bariery dla transportu rowerowego są wszędzie, nawet w podawanej za przykład Holandii, bowiem jak powiedział Brömmelstroet w wywiadzie udzielonym internetowemu wydaniu regionalnego dziennika: „samochód zdecydowanie zbyt dominuje na ulicy, dzielnica w której mieszkam została oddana w dużej mierze nieruchomemu lub jadącemu samochodowi” (Winters<sup>2018</sup>). Ten przykład z Holandii pokazuje, że edukacja rowerowa jest niekończącą się drogą. Badania Ipsos Poland z 2022 roku pokazują, że na naszych oczach dokonuje się pewna zmiana kulturowa – Polacy zdają się być przychylni rowerom, a jazda na rowerze cieszy się największą popularnością w zestawieniu z wszystkimi innymi środkami transportu indywidualnego – średnio 82% ludzi pozytywnie ocenia rowery w porównaniu do 74% ich przychylności dla samochodów, 73% – e-rowerów, 59% – motocykli lub motorowerów oraz 53% – skuterów. Jeszcze większym zaskoczeniem jest fakt, że Polacy mają najbardziej pozytywny stosunek do rowerów jako środka transportu w porównaniu do wszystkich badanych krajów! Aż 93% Polaków deklaruje pozytywny stosunek do roweru (Ipsos Poland, 2 czerwiec 2022). Nie oznacza to wprawdzie, że z dnia na dzień staniemy się rowerową Polską, ale jeśli weźmiemy jeszcze pod uwagę działalność aktywistów rowerowych, to można mieć nadzieję, że mobilność rowerowa w Polsce zacznie się rozwijać, a rower stanie się bezpiecznym oraz pełnoprawnym środkiem transportu, pomimo istniejących dużych barier kulturowych.

## Literatura

- Badanie "Transportowe zwyczaje Polaków" było przeprowadzone przez Biostat na zlecenie Busradar.pl., <https://www.busradar.pl/blog/transportowe-zwyczaje-polakow/> [dostęp: 6.10.2022].
- Banach W., O znaczeniu kultury dla gospodarki, [https://www.nck.pl/upload/archiwum\\_kw\\_files/artykuly/2.\\_wieslaw\\_banach\\_-\\_o\\_znaczeniu\\_kultury\\_dla\\_gospodarki.pdf](https://www.nck.pl/upload/archiwum_kw_files/artykuly/2._wieslaw_banach_-_o_znaczeniu_kultury_dla_gospodarki.pdf), s. 10, [dostęp: 6.10.2022].
- Batterbury S.P.J., Manga A., The sociality of cycling, [w:] *The Cycling Companion*, Routledge In press, London 2021, s. 7–8.
- Braudel F., *Historia i trwanie*, tłum. B. Geremek, Warszawa 1999, s. 49–51.
- Bruntlett Ch., Bruntlett M., Rowerowe miasto. Holenderski sposób na ożywienie miejskiej przestrzeni, Wysoki Zamek, Kraków 2021, s. 7, 14, 28, 187–188.
- Bukowski A., Rudnicki S., Kulturowe bariery rozwoju innowacyjności w Polsce, „Zarządzanie Publiczne” 2017, nr 3(41), s. 46–47.
- Czerwonka M., Charakterystyka wskaźników modelu kulturowego Hofstede, [https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/IF/konferencje/Documents/M\\_Czerwonka.pdf](https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/IF/konferencje/Documents/M_Czerwonka.pdf) [dostęp: 6.10.2022].
- Europejski Ranking Innowacyjności pokazuje dlaczego Polska musi inwestować w B+R., <https://lukasiewicz.gov.pl/2022/10/04/europejski-ranking-innowacyjnosci/> [dostęp: 6.10.2022].
- Gitkiewicz O., *Nie zdążę*, Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Pbl, Warszawa 2019.
- Groningen fietsstad strategie 2015–2025, <https://www.groningenfietsstad.nl/fietsstrategie> [dostęp: 6.10.2022].
- Hahn T., te Brömmelstroet M., Collaboration, experimentation, continuous improvement: Exploring an iterative way of working in the Municipality of Amsterdam's Bicycle Program, “Transportation Research Interdisciplinary erspectives” 2021, 9, [100289], <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100289>, s. 1–2.
- Hofstede G., Hofstede G.J., Minkov M., *Kultury i organizacje*, Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2011, s. 132–138.
- Hofstede G., Hofstede G., *Kultury i organizacje. Zaprogramowanie umysłu.*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007, s. 36, 51–228.
- Ipsos Poland, *Polska rowerami stoi?*, 2 czerwiec 2022, <https://www.ipsos.com/pl-pl/polska-rowerami-stoi> [dostęp: 17.10.2023].
- Jachnik A., Wpływ pandemii SARS-CoV-2 na gminny publiczny transport zbiorowy w wybranych miastach w Polsce – wyniki badań, wnioski i perspektywy zmian mobilności miejskiej, [w:] *Środowisko bezpieczeństwa w zagrożeniach epidemiologicznych. Doświadczenia Covid-19 w Wielkopolsce.*, red. M. Tomaszuk, D. Dymek, Poznań 2022, s. 261–298.
- Jonkeren O., Kager R., Harms L., te Brömmelstroet M., The bicycle-train travellers in the Netherlands: personal profiles and travel choices, “Transportation” 2021, 48(1), s. 455–476, <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10061-3>, s. 457.
- L'Observatoire Cetelem, 2017, Kochamy samochody, <https://media.bnpparibas.pl/mediateka/1160784>, s. 38, 42, 56, [dostęp: 17.02.2023].
- Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit 2017, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld> [dostęp: 6.10.2022].
- Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit 2021, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld> [dostęp: 6.10.2022].
- Nederland heeft meer fietsen dan mensen en het worden er alleen maar meer, <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2313742-nederland-heeft-meer-fietsen-dan-mensen-en-het-worden-er-alleen-maar-meer> [dostęp: 6.10.2022].
- Nederland telt bijna 35.000 km fietspad, <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/nederland-telt-bijna-35000-km-fietspad> [dostęp: 6.10.2022].



- Paszkowska R., Laboratorium komunikacji międzynarodowej i międzykulturowe, [w:] Wymiary kultury – koncepcja Geert'a Hofstede, [https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/IF/konferencje/Documents/M\\_Czerwonka.pdf](https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/struktura/IF/konferencje/Documents/M_Czerwonka.pdf) [dostęp: 6.10.2022].
- Polacy kochają swoje auta, <https://przegladoponiarski.pl/art/20998/polacy-kochaja-swoje-auta.html> [dostęp: 6.02.2023].
- Polska rowerami stoi?, <https://www.ipsos.com/pl-pl/polska-rowerami-stoi> [dostęp: 6.10.2022].
- Rowerowy Poznań, <https://rowerowypoznan.pl/o-nas/o-co-chodzi-organizacjom-rowerowym/> [dostęp: 6.10.2023].
- Rzepniewska M., Miasta idealne dla rowerzystów, <https://rynekpierwotny.pl/wiadomosci-mieszkaniowe/miasta-przyjazne-rowerzystom/11965/> [dostęp: 6.10.2022].
- Sadik-Khan J., Walka o ulice: jak odzyskać miasto dla ludzi, przekł. W. Mincer, wstęp M. Żakowska, Wysoki Zamek, Kraków 2017, s. 6.
- Szahaj A., Rower a niechęć do kapitalizmu, <https://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/567962,szahaj-rower-a-niechec-do-kapitalizmu.html> [dostęp: 18.10.2022].
- Szukalski P., Suburbanizacja obszarów wielkomiejskich w Polsce, „Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny” 2015, nr 4, s. 4.
- Tazbir J., Między marzeniem a rezygnacją. W kręgu utopijnych oraz biblijnych legend XVI wieku, <https://rcin.org.pl/dlibra/publication/35205/edition/26377/content?&ref=struct&meta-lang=pl> [dostęp: 6.10.2022].
- Ton D., Shelat S., Nijënstein S., Rijsman L., van Oort N., Hoogendoorn S.P., Understanding the Role of Cycling to Urban Transit Stations through a Simultaneous Access Mode and Station Choice Model, “Transportation Research Record” 2020, 2674(8), s. 833–835.
- Trammer K., Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej, Krytyka Polityczna, Warszawa 2019.
- Uchwała nr 863 Rady miasta Gliwice z dnia 29.09.2022 r., w sprawie przyjęciu do realizacji „Strategii rozwoju miasta Gliwice do roku 2040”, Gliwice 204M.
- Walker P., Jak rowery mogą uratować świat, Wysoki Zamek, Kraków 2018, s. 17–21.
- Winters B., Fietsprofessor uit Ede: ‘Mijn woonwijk is voor een groot deel weggegeven aan de auto’, De Gelderlander, <https://www.gelderlander.nl/ede/fietsprofessor-uit-ede-mijn-woonwijk-is-voor-een-groot-deel-weggegeven-aan-de-auto~ac767868/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.pl%2F> [dostęp: 18.06.2022].
- Wszółek M., Style życia w komunikacji. Komunikacyjna stratyfikacja społeczeństwa polskiego, JanKomunikant, Wrocław 2012, s. 114.

## STRESZCZENIE

Celem artykułu jest analiza barier kulturowych w rozwoju mobilności rowerowej w Polsce. Bariery kulturowe są jedną z najpoważniejszych przeszkód, jakie stoją na drodze do budowy systemu multimodalnego transportu zbiorowego, którego istotną część stanowi mobilność rowerowa. Bez pokonania tych barier, rozwój alternatywnych i ekologicznych form transportu – konkurencyjnych dla indywidualnego transportu samochodowego – jest niemożliwy.

Słowa kluczowe: kultura organizacyjna, bariery kulturowe, miejska mobilność rowerowa, multimodalny transport zbiorowy.

Opinie wyrażone w powyższym tekście mają charakter autorski i nie należy ich traktować jako stanowiska Fundacji Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego

....

Warszawa, kwiecień 2024  
Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego  
ul. Edwarda Jelinka 6, 01-646 Warszawa

[WWW.FRDL.ORG.PL](http://WWW.FRDL.ORG.PL)