

**W STRONĘ  
SOCJOLOGII  
ROWERU**

Wydanie książki dofinansowane przez  
UNIwersytet Marii Curie-Skłodowskiej



NORBERTINUM

Michał Nowakowski

**W STRONĘ  
SOCJOLOGII  
ROWERU**

Norbertinum  
Lublin 2021

Recenzent naukowy  
*dr hab. n. o zdr. Magdalena Florek-Luszczki, prof. IMW*

Projekt okładki i stron tytułowych  
*Agnieszka Herman*

Elementy graficzne wykorzystane w projekcie okładki  
*elements.envato.com*

Opracowanie redakcyjne  
*Anna Bartoś*

Opracowanie techniczne i komputerowe  
*Redakcja Norbertinum*

© Copyright by Michał Nowakowski 2021

© Copyright by Norbertinum, Lublin 2021

ISBN 978-83-7222-748-5  
dziewięćset czterdziesty ósmy tytuł Norbertinum

NORBERTINUM  
WYDAWNICTWO – DRUKARNIA – KSIĘGARNIA  
spółka z o.o.  
ul. Długa 5, 20-346 Lublin  
tel. 81 744 11 58, fax 81 744 11 48  
norbertinum@norbertinum.pl  
www.norbertinum.pl

## Spis treści

Wstęp .....	7
<b>(Społeczna) historia roweru</b> .....	13
Ewolucja roweru: od „drezyny” do „roweru bezpieczeństwa” .....	13
„Penny farthing”: społeczne konstruowanie roweru .....	18
Rowerowe szaleństwo .....	25
Emancypacyjny potencjał roweru .....	30
Złoty wiek roweru miejskiego .....	35
Pozbywanie się rowerów z miast – rower jako przeżytek .....	39
„Bike boom” – próba rowerowej korekty .....	50
Rower w epoce postmodernizmu? .....	54
Klasy społeczne a jazda na rowerze .....	64
<b>Rower jako środek transportu</b> .....	73
Jaką część populacji stanowią „dojeżdżający rowerem”? .....	76
Kim jest rowerzysta miejski? – Przegląd badań .....	83
Dlaczego warto zachęcać ludzi do jazdy rowerem? .....	102
<b>Jazda na rowerze jako działanie/praktyka</b> .....	109
O teorii praktyk społecznych .....	112
Teoria praktyk społecznych w badaniach nad jazdą rowerem .....	118
Materiały: fizyczny wymiar dojeżdżania rowerem .....	121
Znaczenia: sensory nadawane praktyce dojeżdżania rowerem .....	124
Kompetencje: jazda rowerem jako pakiet uświadamianych i nieuświadamianych umiejętności .....	128
Rower jako przedmiot .....	129
Jazda na rowerze jako praktyka cielesna .....	134
Zakończenie .....	141
Bibliografia .....	143



## Wstęp

Codzienna mobilność rowerzystów miejskich (*bicycle commuters*) jest częścią rutynowych podróży mieszkańców miast, miasteczek i wsi, które odbywają się przy użyciu indywidualnych samochodów, komunikacji publicznej lub pieszo. Coraz częściej w tym celu używane są alternatywne maszyny do indywidualnego przemieszczania się: elektryczne hulajnogi, desko-rolki czy monocykle. Jednak jazda na rowerze, obok chodzenia, z punktu widzenia zdrowia mieszkańców miast, a także korzyści wynikających z oszczędzania energii i zasobów naturalnych, jakości powietrza, zmian klimatycznych, jest zdecydowanie najbardziej pożądanym sposobem codziennego przemieszczania się.

Dave Horton, Peter Cox i Paul Rosen we wstępie książki *Cycling and Society* napisali: „Żyjemy w społeczeństwach, w których rowery i korzystanie z nich są wszechobecne, ale – z perspektywy nauk społecznych – niezwykle nieprzemysłane” (Rosen, Cox, Horton 2007:1). Co kryje się zatem za terminem „jazda na rowerze” (*cycling*)? Autorzy ci zwracają uwagę na różnorodne cele korzystania z rowerów, odmienne konteksty społeczne i fizyczne, w jakich się ich używa. Kolarstwo szosowe bardzo różni się od kolarstwa górskiego, ale prawdziwa przepaść dzieli je z turystyką rowerową czy codzienną jazdą do pracy. Inaczej też będzie wyglądać pozornie taka sama czynność, którą są dojazdy rowerem do pracy przedstawiciela białych kołnierzyków w wielkim mieście w USA czy UE i drobnego przedsiębiorcy prowadzącego działalność handlową w jednym z indyjskich czy afrykańskich miast. Rowery jako przedmioty mogą być jedynie narzędziem przemieszczania się (jak buty czy autobus), ale również ważnym elementem określającym tożsamość jego użytkownika. W pierwszym przypadku rower może być starym, poobijanym, ale bardzo funkcjonalnym pojazdem (do którego np. przytwierdzono koszyk na zakupy stanowiący wcześniej wyposażenie sklepu samoobsługowego), na-

tomiast w drugim – niezbyt użytecznym, ale robionym na zamówienie – dziełem sztuki.

Tak rozumiany przedmiot badań jest dla mnie za szeroki i wszelkie zastosowania roweru mnie nie interesują. Zamiast tego chciałbym skupić się na rowerze jako środka codziennej komunikacji w mieście i na ludziach wybierających rower, a nie samochód, autobus lub metro. W języku angielskim funkcjonuje nazwa *bicycle commuter* (niestety, nie ma precyzyjnego odpowiednika w języku polskim). Oznacza ona osobę dojeżdżającą do pracy lub szkoły rowerem. W książce postanowiłem nie używać wobec takich rowerzystów określenia „rowerzysta miejski”, bo nie chodzi mi o ograniczenie przestrzenne, ale funkcjonalne. Z tego powodu zdecydowałem się na sformułowanie „dojeżdżający rowerem”. Analizując literaturę, zauważyłem, że badacze interesują głównie dojeżdżający rowerem w dużych miastach, ale przecież małe miasta i miasteczka wydają się miejscami, w których rowery powinny być transportem jeszcze wygodniejszym niż w metropoliach (mniejsze natężenie ruchu, mniejsze odległości). Co więcej, jest też tradycja jazdy rowerem w populacjach wiejskich, które zdaje się, że w najmniejszym stopniu zrezygnowały z roweru jako środka codziennej komunikacji.

Publikacja powstała z potrzeby odpowiedzi na pytania, które nurtowały mnie od dłuższego czasu, i które uparcie wracały do mnie podczas jazdy na rowerze. Obecnie jestem rowerzystą głównie w tym sensie, że kiedy udaję się do pracy lub na spotkanie w innej części Lublina, to nie korzystam z samochodu lub komunikacji miejskiej, ale zazwyczaj wybieram rower. Jestem przekonany, że indywidualnych i społecznych korzyści korzystania z roweru, jako podstawowego środka transportu w mieście, jest bardzo dużo, natomiast uciążliwości są mało znaczące (przy czym część z nich można jednocześnie potraktować jako zalety, np. konieczność podjęcia wysiłku fizycznego). Dlatego podczas codziennych podróży na rowerze do pracy poczyniłem frustrujące obserwacje: jak niewielu mieszkańców miasta używa roweru, ile przestrzeni na szosach i parkingach zajmują samochody, jak przestrzeń miasta jest przekształcana po to, by wchłonąć rosnącą liczbę aut, jak absurdalnie powolny jest ruch samochodowy, biorąc pod uwagę moc silników i ilość zasobów zużywanych do ich napędzania, jak często samochodami podróżuje jedna osoba – i wiele innych.

Ciekawą sytuacją rowerzysty jest częsta konieczność wyjaśniania (choć wydaje się coraz rzadsza), dlaczego jeździ na rowerze. To doświadczenie intrygujące i irytujące jednocześnie. Korzystanie z szybkiego, ekonomicznego, niezatrującego ludzi i nieemitującego gazów cieplarnianych środka komu-



nikacji, który – co więcej – jest okazją do zapewnienia sobie codziennie pewnej dawki aktywności fizycznej, budzi zdziwienie: nieraz pomieszone z niechęcią, a czasem z pewnego rodzaju podziwem. Aby w pełni zrozumieć mój punkt widzenia, proszę wyobrazić sobie miasto, w którym zdecydowana większość jego mieszkańców parkuje przed swoim domem czołg, którym dojeżdża do pracy, zawozi dzieci do szkoły czy robi nim zakupy. Wieloletnia polityka miasta polega na tym, żeby jazda czołgiem po ulicach była możliwie wygodna, zatem poszerza i konserwuje zapadające się drogi albo ustanawia strefy płatnego parkowania po to, by więcej osób miało szansę dojechać własnym czołgiem do centrum, wygodnie załatwić sprawę w urzędzie lub zjeść coś w restauracji. Za to ci, którzy zdecydowali się korzystać ze zwykłego samochodu osobowego, spotykają się z komentarzami, typu: „W zimie też jeździsz?”, „Też bym chciał tak jak ty, ale muszę wozić dzieci do przedszkola” lub „Nie boisz się jeździć tym po ulicy?”, czy może już rzadsze: „Ulice są niedostosowane do samochodów osobowych”. Kto w tym przykładzie zachowuje się dziwacznie czy nieracjonalnie?

Wybór tematyki pracy wynika głównie z szeregu obserwacji poczynionych przeze mnie jako rowerzystę. Co więcej, część z nich dotyczy nie tylko świata zewnętrznego, innych ludzi, infrastruktury miejskiej, ale również siebie samego oraz interakcji pomiędzy mną a innymi ludźmi oraz przedmiotami. Ta wstępna obserwacja uczestnicząca, ale również wcześniej nieplanowana autoetnografia/autosocjologia (zob. Sałustowicz 2011) stały się przyczyną napisania tej pracy. Podobnie patrzy na swoją aktywność badawczą Peter Cox. Wspominając początki badań na temat jazdy na rowerze, zwrócił uwagę na rolę własnych przeżyć. We wstępie do książki *Cycling. A Sociology of Vélo-mobility* pisze tak: „Ta książka jest produktem zarówno biografii, jak i intelektualnej ciekawości. Przez lata jeździłem na rowerach dla zabawy i w praktycznych celach transportowych, zanim świadomie uznałem te przyziemne (dla mnie) czynności za potencjalny przedmiot studiów akademickich. Kiedy jednak zacząłem myśleć o jeździe rowerem przez pryzmat »wyobraźni socjologicznej«, by użyć słów C. Wrighta Millsa (1959:15), zacząłem sobie uświadamiać, jak taka prosta praktyka wykracza poza »lokalne środowiska jednostki i obszar jego życia wewnętrznego«. Te bezpośrednie doświadczenia jazdy na rowerze łączą rowerzystę z mnóstwem obrazów, tożsamości, idei, zasad i praktyk z miejsc i czasów wykraczających poza jego indywidualne doświadczenie. Dla Millsa jest to esencja socjologii: łączenie poszczególnych biografii z większymi kontekstami społecznymi i historycznymi. Prosta czynność, ograniczona przestrzennie i czasowo, zostaje uwikłana w zbiorowe działania i toż-

samości innych obecnych i odległych, powiązana z historiami, technologiami i środowiskami niebędącymi jej wytworami” (Cox 2019b:1).

Jazda na rowerze może wydawać się dla wielu tematem niszowym, mało istotnym społecznie. Rowery są również mało popularnym zagadnieniem dla akademików (Horton, Cox, Rosen 2007:1). Badania wskazują jednak, że ekonomiczne, zdrowotne i społeczne korzyści z dużego udziału przemieszczających się ludzi na rowerach są ogromne (Walker 2018). W pewnym sensie o istotności problemu świadczy waga, jaką ludzie przywiązują do samochodu i infrastruktury drogowej, jak emocjonalnie podchodzą do zagadnienia codziennej mobilności. Dominacja indywidualnego transportu samochodowego w miastach jest dużym problemem, rodzącym szereg negatywnych konsekwencji, jednak racjonalne rozwiązania nie są brane przez nich pod uwagę jako poważne i realistyczne, ponieważ zastany porządek na drogach uznają za normalny, naturalny, a przez to w pewnym sensie przezroczysty – mamy tu do czynienia z „obiektywizacją” realiów miasta samochodów. Jak pisze socjolog Marek Krajewski – orędownik dowartościowania przedmiotów w socjologii – „Kreowanie obiektów materialnych jest nie tylko podstawowym sposobem, w jaki się autodefiniujemy, ale funduje też twarde ramy naszych myśli i działań, konstruuje gramatykę i etykę rzeczywistości” (Krajewski 2008:46). Postrzeganie dominacji samochodów jako stanu naturalnego, domyślnego jest efektem przystosowania infrastruktury miast do możliwie wygodnego przemieszczania się własnym samochodem. W takiej sytuacji to nic dziwnego, że pojawienie się większej liczby rowerzystów na szosach i chodnikach, domaganie się przez rowerzystów większej liczby dróg dla rowerów i w konsekwencji ich budowanie mogą być traktowane przez część opinii publicznej jako roszczeniowość, uzurpacja, może nawet chęć wywrócenia porządku społecznego.

Dla mnie, socjologa interesującego się zdrowiem i jego promocją, rower od wielu lat był symbolem zdrowego miejskiego stylu życia. Zdrowego podwójnie: dla rowerzysty, który dzięki niemu zapewnia sobie potrzebną dawkę aktywności fizycznej, ale i dla społeczności lokalnej, otrzymującej dzięki rowerzystom mniejszą ilość niezdrowych spalin, hałasu i stresu związanego z ruchem samochodowym oraz więcej okazji do kontaktów społecznych. To, że jazda rowerem jest zdrowsza niż jazda samochodem, nie ulega wątpliwości, więc nie znajdzie się tu wiele treści na ten temat.

Masowe przestawienie się na transport rowerowy w miastach i turystykę rowerową mogłoby wydatnie zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenie środowiska. Co więcej, różnego rodzaju dane wskazują, że

ostatnie lata to renesans roweru (Lehmann 2018:6) i kto wie, może nawet osiągnie w miastach dominującą pozycję, którą zajmował na przełomie XIX i XX wieku?

Publikacja składa się z trzech rozdziałów. W pierwszym – (*Społeczna historia roweru* – opisuję powstawanie kolejnych modeli rowerów i korzystając z teorii społecznego konstruowania technologii Wiese Bijkera i Trevora Pincha (*Social Construction of Technology* – SCOT) oraz teorii mobilności Johna Urry’ego, staram się pokazać, że rowery jako technologia wywierały duży wpływ na życie ludzi, zmieniając ich praktyki społeczne, ale również siły społeczne kształtowały rozwój technologiczny (w tym przypadku konstruowanie rowerów). W drugim rozdziale – *Rower jako środek transportu* – szukam odpowiedzi na pytania: jak duża część w dojazdach do pracy czy szkoły wybiera rower, jakie determinanty skłaniają do zostania rowerzystą i jakie są korzyści wynikające z ruchu rowerowego. Ostatni, trzeci rozdział ma za zadanie przybliżyć czytelnikom teorie praktyki społecznej, aby – wykorzystując model Elizabeth Shove, Miki Pantzara i Matta Watsona (2012) – przedstawić praktykę społeczną jeżdżenia rowerem.

Szczególne podziękowania składam trzem osobom, których zdecydowane, szybkie działania pomogły mi wywiązać się z założonego harmonogramu prac nad monografią: Profesorowi UMCS Stanisławowi Lachowskiemu, Profesorowi UMCS Włodzimierzowi Piątkowskiemu oraz Profesor IMW Magdalenie Florek-Łuszczki.



## **(Społeczna) historia roweru**

Dominacja samochodu w przestrzeni powoduje, że postulaty polityki zmierzającej do preferowania roweru jako środka transportu kosztem transportu samochodowego lub rosnąca rola roweru jako środka codziennego transportu mogą jawić się jako novum czy może nawet coś innowacyjnego. Tymczasem historia transportu w miastach pokazuje, że niemal całkowite przejście ulicy przez auta dokonało się stosunkowo niedawno (w Europie Zachodniej w latach pięćdziesiątych, a dwadzieścia lat później pojawiła się odolna krytyka dominacji samochodów w przestrzeni publicznej oraz totalnej prosamochodowej polityki przestrzennej w miastach). Miejskie ulice pod koniec XIX i na początku XX wieku były naturalnym miejscem komunikacji pieszych i rowerzystów. Ta część książki spełnia dwie funkcje. Po pierwsze, przedstawiam w niej bardzo syntetycznie (społeczną) historię roweru. Po drugie, przy okazji ma ona pomóc w zrozumieniu ważnych z punktu widzenia współczesności wzajemnych relacji między społeczeństwem a technologią (rowerem, ale i jego konkurentem – samochodem).

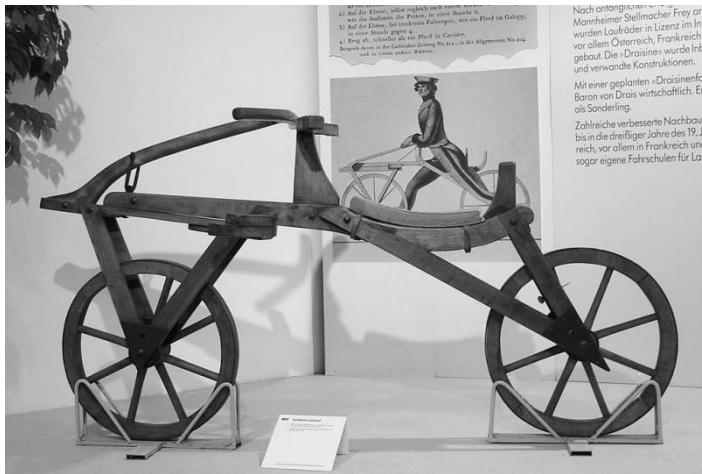
### **Ewolucja roweru: od „dreżyny” do „roweru bezpieczeństwa”**

Poprzednikiem roweru była wynaleziona przez barona Karla von Draisę de Sauerbruna *Laufmaschine* – maszyna biegowa, której prasa w Niemczech nadała nazwę *Draisine*, a *Draisienne* lub *Velocipede* we Francji. Wkrótce podobne urządzenia konstruowano w kilku krajach w Europie i USA. Po-

czątkowo wynalazek przyjęto pozytywnie, a Karl von Drais zaczął organizować produkcję. Niemiecka poczta kupiła kilka sztuk, ale potem zrezygnowała, ponieważ niszczyło się obuwanie listonoszów korzystających z tego wynalazku. K. Drais i jego maszyna biegowa stali się obiektem kpín karykaturzystów i przechodniów. Większy sukces wynalazek Draisa odniósł we Francji, Anglii i USA. Londyńczyk Dennis Johnson kupił jedną maszynę i w 1818 roku opatentował ulepszony model (jako *pedestrian curricule*), który był lżejszy niż wersje kontynentalne (skonstruował również model dla kobiet). W następnym roku wyprodukował ponad 300 sztuk, które stały się powszechnie znane jako *hobby-horses*, ponieważ przypominały dziecięce koniki-zabawki. Mimo że były bardzo drogie, w lecie 1919 roku w śmietance towarzyskiej Londynu wybuchła moda na te pojazdy i dlatego do historii przeszła ironiczna nazwa *dandy-horses*, a jeźdźców nawet publicznie wyśmiewano. *Dandy-horses* nie przyjęły się z powodu swojej niepraktyczności (zwłaszcza z uwagi na brak wystarczająco gładkich dróg) i obaw o zdrowie użytkowników zgłaszanych przez lekarzy (Berto n.d.). Z niewiadomych powodów pojazdy i kierujący nimi wywoływali irytację. Być może korzystali z najlepszych chodników, a może tylko dlatego, że po prostu wyglądali śmiesznie. Pojazd nie miał hamulców, więc zjazd z góry był niebezpieczny. Co więcej, *dandy-horses* ponoć uważane były przez weterynarzy i kowali za ekonomiczne zagrożenie (miały zdarzać się przypadki niszczenia pojazdów przez tych drugich, ponieważ taki koń nie potrzebuje podkucia). Zapewne te wszystkie szykany nie stanowiłyby przeszkody, gdyby jazda po nierównych drogach pojazdem o sztywnej konstrukcji na drewniano-stalowych kołach nie była tak uciążliwa. Ruchy ciała i podskakiwanie na siodełku powodowały niedogodności i skutkowały nawet pojawieniem się przepukliny, a sterowanie wymagało dużo siły i zachowania równowagi (Bijker 1995). D. Johnson po sześciu miesiącach zakończył produkcję, a wraz z nią skończyła się również moda na *dandy-horses* (Berto n.d.).

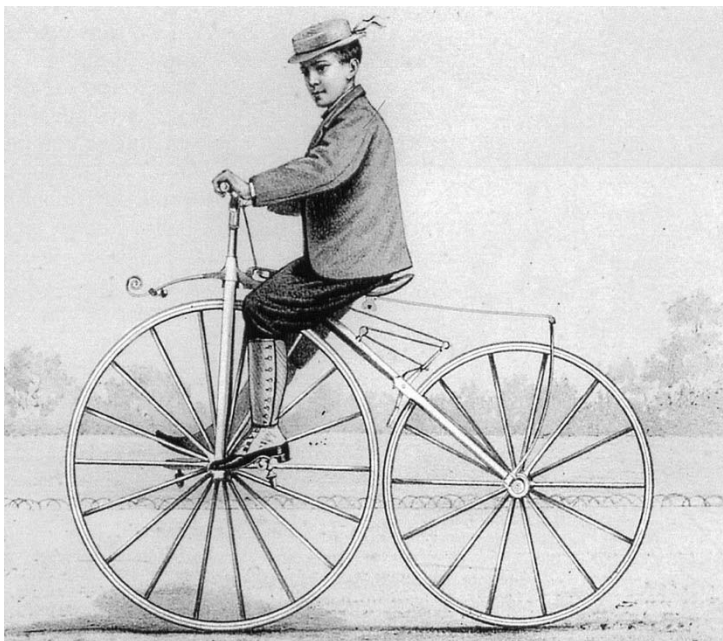
Dwadzieścia lat później w Szkocji i Francji zaczęły powstawać dwukołowe rowery napędzane za pomocą pedałów (konstrukcje MacMillana, Dalzella, McCalla oraz Lefèvre'a). Jednak do sprzedaży trafiły dopiero napędzane pedałami umieszczonymi na przednich kołach rowery skonstruowane w latach sześćdziesiątych dziewiętnastego wieku (Lallement w 1863, Michaux przypuszczalnie w 1864 roku). Mimo wysokiej ceny rowerów tego typu (nazywane „łamaczami kości” – *boneshakers*) zaczęły być kupowane we Francji, USA i Wielkiej Brytanii (Berto n.d.; Bijker 1995:25-31).

**Ilustracja 1. Maszyna biegowa (niem. *Laufmaschine*),  
później nazwana od nazwiska konstruktora *Draisine***



Źródło: Joachim Köhler, CC BY-SA 3.0, <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>, via Wikimedia Commons.

**Ilustracja 2. Welocyped konstrukcji Michaux  
(tzw. *boneshaker* lub *bonecrusher*)**



Źródło: Autor nieznany, domena publiczna, via Wikimedia Commons.

Jako że możliwa prędkość roweru, w którym pedały są umieszczone w przednim kole, zależy od jego średnicy (duże koło lepiej sobie też radzi z nierównościami drogi), logicznym następstwem były wysokie rowery typu *ordinary* („zwyczajne”), określane później również mianem *penny-farthing*<sup>1</sup>. W porównaniu do ciężkich, wykonanych z drewna i litej stali *boneshakerów*, były to eleganckie maszyny ze spawanych rurek, z kołami z metalowymi szprychami, gumowymi (choć jeszcze litymi) oponami i łożyskami kulkowymi. Standard wyznaczył model „Ariel” produkowany od 1871 roku przez Jamesa Starleya i w ciągu następnych dziesięciu lat centrum światowej produkcji rowerów przeniosło się z Paryża do Coventry.

**Ilustracja 3. Zwykły rower (*ordinary*, *penny-farthing*),  
Muzeum Škody, Mlada Boleslav, Czechy**



Źródło: Agnieszka Kwiecień (Nova), CC BY-SA 3.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>, via Wikimedia Commons.

---

<sup>1</sup> Nazwa ma nawiązywać do dużego koła przedniego i małego koła tylnego. *Penny* – większa pensówka i *farthing* – mniejsza ćwierćpensówka. W dalszej części książki będę używał nazwy *penny-farthing*, chociaż nazwę zaczęto stosować później. Wydaje mi się, że posługiwanie się nazwą „zwyczajny” (*ordinary*) obecnie może mylić, ponieważ *penny-farthing* jest dla nas rowerem zdecydowanie bardzo niezwykłym.



Rowery zatem pojawiły się w nowoczesnych miastach w drugiej połowie XIX wieku i początkowo korzystanie z nich miało całkiem nieużytkowy charakter. Jak pisze Tomasz Kubkowski: „Jazda na nich wymagała długiego treningu i stanowiła praktykę ekstrawagancką, indywidualistyczną, dżentelmeńską i, w jakiejś mierze, dandysowską; nie były one natomiast praktycznym środkiem komunikacji, ani codziennej, ani odświętnej” (Kubkowski 2016:55). Zapewne w największym stopniu wynikało to z samej konstrukcji pierwszych „welowepedów”. Technika jazdy na rowerach typu *penny-farthing* (późniejsza nazwa dla roweru typu *ordinary*) była bardzo trudna do opanowania (przede wszystkim techniki wsiadania i zsiadania), przez co wymagała dużej sprawności fizycznej. Z tego względu jazda na takich rowerach wiązała się ze sporym ryzykiem. Co więcej, barierą dla masowego i praktycznego wykorzystania tych pojazdów była również niezbyt rozwinięta sieć dróg o gładkiej powierzchni.

Następne lata konstruktorzy spędzali na budowaniu „bezpiecznych rowerów” (*safety bicycles*). Były to konstrukcje o dwóch lub trzech kołach w różnych rozmiarach, ale wspólnym zamierzeniem ich autorów było obniżenie położenia pedałów i kierownicy, a więc przeniesienie rowerzysty bliżej ziemi. Zmniejszenie kół umożliwiło wynaleziony w 1880 roku, używany do dzisiaj, łańcuch tulejkowy oraz zębatki o różnych rozmiarach. Jedną z tych konstrukcji, stworzoną w 1885 roku przez Johna Kempa Starleya, stała się wzorem dla rowerów produkowanych na całym świecie do czasów obecnych. Do jego cech, które traktuje się jako standard, należą: koła szprychowe o średnicy około 30 cali (76 cm), napędzane łańcuchem tylne koło z przednią tarczą mniej więcej dwa razy większą niż tylna, nisko położony środek ciężkości i przedni układ kierowniczy polegający na bezpośrednim połączeniu kierownicy z przednim widelcem (Aronson 1952:305; Berto n.d.).

Ostatnim kluczowym wynalazkiem były opatentowane w 1888 roku przez weterynarza Johna Dunlopa<sup>2</sup> pompowane powietrzem opony, które ponoć skonstruował dla swojego syna, żeby nie narażać go na negatywne konsekwencje zdrowotne jazdy na rowerze po brukowanych ulicach<sup>3</sup> (Bijker 1995). To za-

---

<sup>2</sup> Pompowane powietrzem opony wynalazł 43 lata wcześniej inny Szkot, Robert William Thompson, ale jego wynalazek się nie przyjął, opony były drogie, główne potencjalne zastosowanie to powozy, a czas rowerów, a tym bardziej samochodów jeszcze nie nadzedł (*Britannica the Editors of Encyclopaedia* n.d.).

<sup>3</sup> Ten powód kwestionuje Nick Clayton: „jego [Dunlopa – przyp. M.N.] główną motywacją było przyspieszenie trójkołowca syna. Powiedział później, że jego syn »był

pewne najważniejszy moment w ewolucji roweru. O ile dzięki nowej konstrukcji jazda na rowerze stała się zdecydowanie łatwiejsza, przez co przestała być jedynie domeną młodych, wysportowanych mężczyzn, o tyle pompowane powietrzem koła uczyniły jazdę przyjemną. W ten sposób rowery mogły stać się przedmiotami służącymi codziennej komunikacji. Sukces roweru tej wersji (i dominacja firmy Rover) przypieczętował los innych „bezpiecznych rowerów” oraz starych rowerów typu *penny-farthing*. Tę erę jeżdżenia rowerem nazywano „złotym wiekiem” lub „rowerowym szaleństwem” (Kelly 1956).

**Ilustracja 4. Rover „safety” bicycle, model z 1886 roku**



Źródło: Karen Roe from Bury St Edmunds, Suffolk, UK, United Kingdom, CC BY 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0>, via Wikimedia Commons.

## **„Penny farthing”: społeczne konstruowanie roweru**

Badania na temat rowerzystów (w tym jazdy na rowerze jako działania społecznego) i roweru jako technologii/fizycznego przedmiotu nie powinny być obszarami, które w żaden sposób nie odnoszą się do siebie. I w rze-

---

krzepkim chłopakiem, któremu nie przeszkadzały drgania na bruku, ale to [pełne opony – przyp. M.N.] spowalniały jego trójkołowiec» (Clayton 2002:358).

czywistości tak raczej nie jest. Co więcej, jestem przekonany, że najbardziej interesujące badania to te, które integrują w świat społeczny i świat fizyczny. Podejmując się tej problematyki, początkowo myślałem głównie o rowerzystach jako grupie społecznej lub chociaż jednostkach, którzy podzielają pewne wspólne wartości (jak to socjolog). Co ich łączy, co sprawia, że pewna część mieszkańców miast decyduje się na niszową formę transportu? Rower jako przedmiot był w tych rozważaniach obecny co najwyżej jako szereg parametrów technicznych, które mogą zachęcać bądź zniechęcać do jego użytkowania. Był danym z zewnątrz gotowym fizycznym przedmiotem, z którego można skorzystać bądź nie. Takie ograniczanie się może spowodować, że technologia stanie się niezależna od ludzkich działań – stanie się elementem rządzącego się swoimi prawami świata przedmiotów fizycznych. Manipulacji podlegać może ewentualnie symboliczne znaczenie roweru: socjologowie mogą badać wartości symboliczne, które z kolei wpływają na skłonność do jazdy rowerem i na sposoby korzystania z niego. O wiele rzadziej socjologowie myślą o tym, jak ludzie i kultura determinują powstawanie przedmiotów i rozwój technologii. A przecież znaczenie, jakie ludzie przypisują przedmiotom i technologiom, ma wpływ na to, jak te przedmioty mogą być modyfikowane. Wydaje się to banalne, ale zbyt często ulegamy złudzeniu technologicznego determinizmu – myślimy o rozwoju technologii jak o niezależnym od nas liniowym procesie o nieznanym nam, ale nieuniknionym punkcie końcowym. Badacze, którzy zwracają na to uwagę i podważają istnienie społecznego determinizmu, łączy się w ramach badań nad nauką, technologią i społeczeństwem (*Science, Technology and Society Studies* – STS). Zalicza się do nich przede wszystkim twórcę postkonstruktywistycznej teorii aktora-sieci, Brunona Latoura (*Action Network Theory* – ANT), oraz Wiese Bijkera i Trevora Pincha teorię społecznego konstruowania technologii (*Social Construction of Technology* – SCOT). Według tych badaczy nie można ograniczyć się do stwierdzenia, że technologie odnoszą sukces, ponieważ są najlepsze, przez co dane rozwiązanie było skazane na sukces. W zamian powinniśmy szukać definiujących to, co jest najlepsze, „odpowiednich grup społecznych”, odkryć, jakie kryteria oceny technologii owe grupy przyjmują.

Dlatego w tym miejscu chcę przerwać chronologiczną opowieść o rowerze i na przykładzie wspaniale opisaną przez Wiese Bijkera<sup>4</sup> historii powstania, popularności i zapomnienia *penny farthing* pokazać, w jaki sposób technolo-

---

<sup>4</sup> Trevor Pinch również uczestniczył w pracach nad tym tematem, ale ja opieram się na książce napisanej jedynie przez Bijkera.

gie są społecznie konstruowane. Jeśli spojrzymy na rower jako na narzędzie (technikę) albo technologię, to otwiera się przed nami obszar socjologicznych studiów dotyczących wzajemnych relacji między rowerami jako technologiami i praktykami społecznymi oraz społeczeństwem. SCOT Bijkera i Pincha daje możliwość przyjrzenia się również rozwojowi rowerów w mniej odległej przeszłości: rowery górskie w latach osiemdziesiątych czy obecnie renesans rowerów szosowych i szutrowych, a także rozwijające się rynki rowerów cargo i elektrycznych.

**Ilustracja 5. Wzajemne modyfikowanie się technologii i kultury**



Źródło: Opracowanie własne.

Pytanie, które postawił sobie Wiese Bijker, brzmiało: dlaczego „bezpieczny rower”, maszyna, która dominuje do dziś, przyjęła się dopiero pod koniec XIX wieku? Wydawać się może, że od pierwszych konstrukcji rower wyglądał dość podobnie jak dziś: maszyna o dwóch kołach tej samej wielkości z miejscem na rowerzystę pomiędzy nimi. Wystarczyło wstawić napęd oparty na łańcuchu tulejkowym lub innych rozwiązaniach do konstrukcji, która była znana od czasów maszyny biegowej Karla von Dreisa. Każde następne rowery miały dwa koła o takiej samej lub podobnej średnicy i siodełka pomiędzy nimi. Skąd wziął się (z naszej, współczesnej perspektywy) niewygodny, bardzo trudny w obsłudze, podatny na wywrotki rower typu *penny farthing*? W. Bijker zwraca uwagę, że rowery z ogromnym przednim kołem długo były postrzegane jako aberracja, dziwadło (Bijker 1995:19), ale pogląd ten wynikał z przyjęcia założenia o linearnym rozwoju technologii i oceniania dawnych technologii z perspektywy na-

szych współczesnych potrzeb, zastosowań i kto według nas powinien z tych technologii korzystać. Żeby uniknąć tego błędu, który nazywa „pułapką retrospektywnych zniekształceń”, identyfikuje on „odpowiednie grupy społeczne”, tzn. grupy, które jakoś odnoszą się do danej technologii (myślą o niej, interpretują ją, nadają jej jakieś zastosowanie). Zdaniem W. Bijkera dopiero to umożliwia zrozumienie rozwoju danej technologii (ibidem :45).

W. Bijker jest badaczem wywodzącym się z nurtu naukowego poświęconego nauce, technologii i społeczeństwu (STS – *Science Technology Society*): jest to interdyscyplinarny kierunek badań, który ma na celu zrozumienie, w jaki sposób nowoczesna nauka i technologia kształtują nowoczesną kulturę, wartości i instytucje i *vice versa*, jak nowoczesne wartości kształtują naukę i technologię (Mansour 2009:2). „Głównym stwierdzeniem dla tych badań jest to, że nigdy nie należy rozumieć artefaktu technicznego lub systemu technologicznego jako rezydującego w samej technologii. Zamiast tego należy zbadać, jak kształtują się technologie i nabrać ich znaczenia w heterogeniczności znaczeń społecznych” (Bijker 1995:6). Proponowane przez Bijkera podejście do badań nad technologią (*Social Construction of Technology* – SCOT) ma również uchronić przed postrzeganiem rozwoju technologicznego jako linearnego procesu. Drugą pułapką jest asymetryczna analiza technologii, o której świadczyć miał fakt, jak bardzo mało przeprowadzono analiz technologii, które przeżyły. Skupienie się na udanych innowacjach sugeruje podstawowe założenie, że właśnie sukces artefaktu stanowi podstawę do wyjaśnienia dynamiki jego rozwoju (Bijker 1995:7). To, że powstanie roweru zmieniło życie ludzi i relacje pomiędzy nimi, jest łatwe do przyjęcia. Bijker jednak jest symetrystą: uważa, że rowery są społecznie konstruowane, co wspianiale pokazuje na przykładzie roweru typu *penny farthing*.

W. Bijker zauważa, że kluczowym momentem było zastosowanie metalowych szprych w kołach. Dało to możliwość powiększenia jego średnicy w celu zwiększenia prędkości i łatwiejszego pokonywania dołów i kamieni na drodze, bez znaczącego wzrostu wagi. Jednak konsekwencją było wypchnięcie rowerzysty bliżej szczytu roweru, co znacząco zwiększało ryzyko upadku przez kierownicę. Wzrost średnicy koła spowodował trudność w wejściu na rower. Nie jest łatwo sobie to wyobrazić, ale nauczenie się i korzystanie z takich rowerów (w dodatku w czasach bez gładkich dróg) wymagało naprawdę dużo wysiłku od rowerzysty. Dla kogo był pomyślany taki rower? Twórcy najpopularniejszego roweru typu *ordinary*, James Starley i William Hillman, przed wypuszczeniem go na rynek postanowili przeprowadzić „spektakularny wyczyn promocyjny”, który polegać miał na przebyciu trasy 96 mil (156 km)

z Londynu do Coventry w jeden dzień. Wyprawa zakończyła się sukcesem: producenci dotarli na miejsce (mimo że 3 dni trwała ich rekonwalescencja), a popyt na ten model wzrósł. Starley i Hillman pokazali swój produkt jako maszynę sportową – emocjonującą, wymagającą dobrego przygotowania fizycznego narzędzie, dzięki któremu użytkownik przekroczy dotychczasowe granice, będzie mógł bić rekordy, ścigać i popisywać się nie tylko umiejętnościami, ale i zamożnością. Nie wolno zapominać również o walorach estetycznych i symbolicznych: rower *penny farthing* stał się dla ówczesnych cyklistów ideałem roweru, który materializował te wszystkie wartości i cechy<sup>5</sup>. Wielkie koło przeciwstawiano małym kołom z rowerów typu *boneshaker*, niedającym przyjemności z jazdy. Rower też był postrzegany jako narzędzie przyszłości, mobilnej nowoczesności, która wraca do natury, zachowując wszystkie osiągnięcia kultury (Bijker 1995:40).

Powstanie *penny farthing* W. Bijker wyjaśnia tym, że jego użyteczność była skonstruowana społecznie przez młodych i wysportowanych. Konstruktor ten nazywa (w odróżnieniu od czysto fizycznej konstrukcji) „rowerem macho”. W społeczeństwie zyskuje jednak przewagę inny sposób myślenia o tym samym przedmiocie: Bijker nazywa go „rowerem niebezpiecznym”. Przyjmując inne kryteria użyteczności, „nieużytkownicy” *penny farthing* uznali, że ten rower po prostu „nie działa” (tzn. nie jest użyteczny), a ich sposób myślenia popchnął część wysiłku producentów w kierunku rozwiązania „problemu bezpieczeństwa”. Producenci rowerów doskonale zdawali sobie sprawę, że *penny farthing* mają bardzo ograniczony zbiór odbiorców: młodych, sprawnych mężczyzn, którzy w rowerze widzieli sport, emocjonujący sposób poznawania okolicznych terenów, obcowania z naturą, a zapewne również wyrażenia siebie jako wysportowanego, aktywnego i modnego dżentelmena. Dla innych wdrapywanie się na koło o średnicy 122 centymetrów i jazda na niemal jego czubku była nie do zaakceptowania. Pierwsze rozwiązanie stanowiła próba wymyślenia na nowo roweru trójkołowego: rowery tego typu powstały przez dłuższy czas, ale dopiero jednoczesne pojawienie się rosnącego

---

<sup>5</sup> Przypomina to dominację rowerów górskich z końca lat dziewięćdziesiątych XX wieku i pierwsze lata XXI wieku. Mimo obecności na rynku innego typu rowerów (szosowych, miejskich, składaków, damek i innych) z powodu mody większość rowerzystów jeździła na rowerach górskich, nawet jeśli do ich tras i sposobu jazdy pasowałyby inny typ roweru. Zdaje się, że rower górski był postrzegany jako rower dla osoby aktywnej, uprawiającej sport, a kwestie transportowe nie były istotne. Szosówkami jeździli tylko kolarze i przedstawiciele starszego pokolenia, a typowe rowery użytkowe budziły pogardę, jako środek transportu dla ubogich.

popytu na rowery i „problemu bezpieczeństwa” wykreowało miejsce na takie konstrukcje. Trycykle były reklamowane jako rowery dla kobiet i osób starszych, a po zakupie dwóch sztuk przez samą królową Wiktorię stały się przedmiotem chętnie kupowanym przez arystokrację. Niebawem powstała „Unia Trycykli”. Jej członkowie (w tym najszlachetniejsi książęta czy hrabiowie) chcieli zdystansować się od bicyklistów, których niegodny sposób spędzania czasu wolnego budził ich pogardę. Patrząc na ówczesne trycykle, łatwo pomyśleć o nich jako o nieudanych wynalazkach, dziwactwach, które były pomyłką i nie przetrwały próby czasu, ale w latach osiemdziesiątych XIX wieku stanowiły dużą część produkcji rowerów. Wielu ludzi uważało, że tylko kwestią czasu jest zanik rowerów dwukołowych. Trójkołowce lub czterokołowce uważano za przyszłość komunikacji biznesowej, w tym pocztowej. Zatem problem niepoważnego wyglądu podczas jazdy na bicyklu, a także dopasowanie do wymagań stroju kobiet ten typ rowerów rozwiązał, chociaż – jak się później okazało – nie zapewnił on jednak pełnego bezpieczeństwa (trudniej było omijać nierówności, ze względu na słabe hamulce łatwo było stracić kontrolę, trudno było bezpiecznie uciec z konstrukcji, w której rowerzysta jest pomiędzy wielkimi kołami) (Bijker 1995:54-60).

Inną próbą były rowery typu *safety ordinary*. Miały one cofnięte siodełka i obniżone pedały lub inny system napędu koła. Dzięki temu rowerzysta siedział niżej i upadki były mniej niebezpieczne. Jeszcze innym pomysłem była kierownica, która w momencie wjechania na przeszkodę automatycznie się odczepiała. Poprzez takie rozwiązanie można było stosunkowo łatwiej wylądować przed upadającym rowerem na własnych nogach. Mimo to próby uczynienia rowerów *penny farthing* bardziej bezpiecznymi się nie powiodły. Następne konstrukcje odwróciły kolejność i małe koło znalazło się z przodu, potem dodawane były napędy z łańcuchem, aż w końcu zaczęto zmniejszać koła. W efekcie wynalazcy zaczęli konstruować systemy niwelujące drgania (powstawały amortyzowane siodełka, ramy dostawały różne zawiasy, montowano sprężyny między widelcami a kierownicami). Współcześni zwracali jednak uwagę na duży stopień skomplikowania i awaryjność tych rozwiązań, które wymagały więcej uwagi niż prosta konstrukcja *penny farthing*. Nie były to zapewne z tego powodu konstrukcje stanowiące zagrożenie dla *penny farthing* i trycykli (Bijker 1995:73).

Tak jak metalowe szprychy były innowacją, która umożliwiła powiększenie kół do ogromnych rozmiarów i w ten sposób przyczyniła się do sukcesu rowerów typu *penny farthing*, tak pompowane koło, rozwiązując problem drgań, przekonało ludzi do roweru „bezpieczeństwa”, czyli maszyny, która

nie zmieniała swoich kształtów do dziś. Wynalazek Johna Dunlopa, zamontowany do istniejących rowerów, zasadniczo zwiększył komfort jazdy i prędkość. Pokazy i wyścigi sprawiły, że mimo wysokiej ceny na pompowane opony pojawiło się zapotrzebowanie. I przede wszystkim: żeby jeździć wygodnie po ówczesnych drogach, niepotrzebna była nauka posługiwania się bardzo wymagającym rowerem *penny farthing*. Wygodne, efektywne i szybkie rowery stały się produktem dla każdego.

Dla J. Dunlopa i innych konstruktorów pompowana opona była rozwiązaniem problemu wibracji<sup>6</sup>. Jednak dla rowerzystów (sportowców) jeżdżących na rowerach typu *penny farthing* tak naprawdę on nie istniał. To był problem dla (potencjalnych) użytkowników rowerów o mniejszych kołach. Sytuacja się zmieniła, kiedy w jednym z wyścigów wystartował zawodnik jadący na bezpiecznym rowerze z zamontowanymi kołami nowego typu. Choć początkowo wywołał wesołość publiczności, zwyciężył we wszystkich czterech wyścigach. W. Bijker opisał zamontowanie pompowanej opony do roweru wyścigowego jako wydarzenie, które powołało do życia nowy artefakt: szybką oponę (*high-speed tire*). Na przykładzie pompowanej opony pokazał on „interpretacyjną elastyczność” tej technologii, a zwycięstwo interpretacji pompowanej opony jako narzędzia do zwiększania prędkości, będącej „domknięciem” oznaczającym koniec owej elastyczności. Taki sposób myślenia o nowym wynalazku był intensywnie promowany przez firmę produkującą te opony: rozwiązywały one problem niskiej szybkości, drgania przestały być najistotniejsze<sup>7</sup> (ibidem :84).

Dopiero kiedy pompowane opony uznane zostały za szybsze niż pełne koła, a problem drgań już nie mógł być argumentem kwestionującym użyteczność „bezpiecznych” rowerów, *penny farthing* stał się przestarzały. Do pełnej stabilizacji artefaktu roweru brakowało jeszcze napędu (oprócz łańcucha przez pewien czas montowano napędy oparte na wale napędowym) i kształtu ramy. Zdaje się, że w 1895 roku to nastąpiło: rower był konstrukcją o dwóch

---

<sup>6</sup> Historyk rowerów, Nick Clayton, podjął się krytyki Bijkera i Pincha, między innymi przedstawiając dokumenty stwierdzające, że Dunlop potajemnie, przed opatentowaniem, testował pompowane opony pod kątem szybkości. Dodatkowo stwierdził, że Bijker i Pinch zignorowali część uzasadnienia patentu, gdzie o szybkości była mowa. Krytyka Claytona była szersza i twórcy SCOT na nie wyczerpująco odpowiedzieli (zob. Bijker, Pinch 2002; Clayton 2002).

<sup>7</sup> Jako inżynier z wykształcenia, Bijker nie omieszkiał jednak dodać, że zapewne przewaga bezpiecznego roweru nad *penny farthing* w rzeczywistości wynikała głównie z zastosowanego łańcucha oraz bardziej opływowej pozycji rowerzysty, a nie pompowanego koła (Bijker 1995:85).



jednakowych kołach, tylnym napędzie opartym na łańcuchu tulejowym i ramie w kształcie diamentu (ibidem :93).

## Rowerowe szaleństwo

Jak pisze Carlton Reid, „»Cyklomania« była największa w Ameryce i Wielkiej Brytanii, ale »rowerowe szaleństwo« rozprzestrzeniło się również na Francję, Holandię i Niemcy, o czym świadczą zwroty: *la mode de la bicyclette*, *de wielermanie* i *den Siegeslauf des Fahrrads*. W tej epoce kolarstwo było dla elit, od klasy średniej po członków rodziny królewskiej, jeszcze nie dla robotników” (Reid 2017a). Status rowerzystów w Wielkiej Brytanii nagle wzrósł, gdy Parlament uznał, że rower jest pojazdem i ma prawo, wyposażony w dzwonek, poruszać się po drogach. W 1880 roku w tym kraju było około 200 klubów rowerowych. Jeden z nich, Cycling Touring Club, w 1886 roku zrzeszał 20 tysięcy członków i przy założeniu, że stanowili oni 2,5% wszystkich rowerzystów w kraju, to wszystkich rowerów mogło być nawet 800 tysięcy, a w 1895 roku – 1,5 miliona. Ów wynik wywarł presję na poprawę stanu dróg i w latach 1890-1902 nakłady na utrzymanie głównej drogi w Anglii i Walii wzrosły o 85% (Woodforde 1970, za: Bijker 1995:93).

W 1956 roku w czasopiśmie „American Heritage” Fred Charters Kelly publikuje tekst pt. *The Great Bicycle Craze*, który przyjął formę osobistych wspomnień. Chcąc unaocznić skalę entuzjazmu, które wzbudziło upowszechnienie się tzw. bezpiecznego roweru w ostatnich latach XIX wieku, cytował redaktora nowojorskiej gazety „Tribune” z 1895 roku: „Wynalezienie i stopniowe udoskonalenie roweru ma większe znaczenie dla ludzkości niż wszystkie zwycięstwa i porażki Napoleona, z pierwszą i drugą wojną punicką na dokładkę!”. Innym świadectwem wielkiej wagi, którą przypisywano rowerowi pod koniec XIX wieku, miał być cytat z oficjalnego dokumentu pochodzącego z amerykańskiego spisu powszechnego z tamtych lat: „Niewiele przedmiotów kiedykolwiek używanych przez człowieka spowodowało tak wielką rewolucję w warunkach społecznych”. F.C. Kelly w swoim tekście zauważa, że te entuzjastyczne opinie wydają się przeoczać chociażby takie wynalazki, jak: maszyny parowe, kolej żelazną czy elektryczność, ale świadczy to właśnie o tym, jak bardzo uwagę zwykłych ludzi pochłonęły w tamtym czasie opisane powyżej „rowery bezpieczeństwa”, które umożliwiły setkom tysięcy

z nich nie tylko uprawianie nowej formy zabawy i osiągnięcie jakościowo nowego poziomu mobilności. Z roweru korzystali ludzie ze wszystkich grup wiekowych. Kelly opisuje, w jaki sposób rower zmienił życie młodych ludzi: dawał im możliwość uprawiania aktywności fizycznej, poszerzania horyzontów (między innymi umożliwił przemieszczanie się do sąsiednich miejscowości, dał poczucie wolności i wyzwolenia z dotychczasowych ograniczeń oraz zwiększenia wymiany społecznej pomiędzy oddalonymi od siebie miejscowościami), stał się obiektem westchnień i dumy (również debat na temat rowerowych marek, wagi poszczególnych modeli, ich jakości wykonania). Rower to również zmiana dla osób starszych, którzy skupiali się w klubach cyklistów, często klubach elitarnych zrzeszających śmietankę towarzyską. Przykład elit według Kelly'ego zdecydowanie przyczynił się do popularyzacji roweru wśród mas. Jednak rower to również narzędzie, które zrównało możliwości komunikacyjne bogatych i biedniejszych, „demonstrując jak nigdy dotąd amerykańską zasadę, że każdy człowiek jest tak samo dobry jak każdy inny, a może nawet lepszy”. Rowery odcisnęły piętno na literaturze, tematy rowerowe pojawiały się w czasopiśmie medycznych (lekarze zachwalali je za możliwość uprawiania sportu i kontaktu z przyrodą, albo odwrotnie: upatrywali w nich przyczyny garbów czy uszkodzeń nerwów), kolarstwo zdominowało publicystykę sportową, wiele żartów bazowało na sytuacjach związanych z rowerami. Co więcej, rowerowa garderoba, której celem jest przede wszystkim swoboda ruchów, przeniknęła do codziennego stylu ubierania się kobiet i mężczyzn. Bardziej luźne elementy odzieży, np. pumpy (*knickerbockers*) i swetry, stały się stylem ubioru mężczyzn również w sytuacjach zawodowych. Spowodować to miało bardziej nieformalną atmosferę w życiu codziennym, co zdaniem Kelly'ego zakończyło zbyt długie czasy, kiedy wszystko było sztywne i konwencjonalne. Efektem było również ożywienie gospodarcze: Kelly oszacował, że do 1895 roku w USA funkcjonowało około 300 fabryk (i mniejszych warsztatów). Szaleństwo trwało około 5 lat. Po szczytowym roku 1886 gorączka zaczęła opadać, a w 1900 roku było po wszystkim. Według Kelly'ego tym, co położyło kres entuzjazmowi na przełomie wieków, był prawdopodobnie przede wszystkim rozwój międzymiastowych kolei elektrycznych, a potem wprowadzenie na rynek samochodu – jeszcze niezbyt praktycznego (w 1900 roku), ale wystarczająco dobrego, by pokazać ludziom, jakie jeszcze rewolucyjne rzeczy już nadchodzą (Kelly 1956).

Europa doświadczyła tego samego entuzjazmu. W Wielkiej Brytanii nawet spowodowało to powstanie i pęknięcie spekulacyjnej banki rowerowej – w 1896 roku wartość akcji notowanych na giełdzie firm produkujących rowe-

ry się potroiła, mimo że liczba firm tego typu również wzrosła (pięciokrotnie!) (Little 2020). W Europie Zachodniej moda przeminęła w podobnym czasie: jak pisze Philippe Gaboriau, rower przestał być modny, przestając zajmować miejsce w awangardzie wartości klas wyższych, ponieważ ci zaczęli marzyć o silnikach, samochodach i samolotach (Gaboriau 2003:57).

Zafascynowanie rowerem nie ominęło również Polski. Udzieliło się ono wielu znanym Polakom. Entuzjastą i propagatorem kolarstwa był członek Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (założonego 1886 w roku) (Kubkowski 2016:56), Bolesław Prus. Pisał tak: „Może się myłę; nim mnie jednak kto przekona, będę nadal sądził, że rower jest jedną z najznakomitszych machin wieku XIX. Kolej żelazna daje nam wprawdzie szybkość 30 wiorst na godzinę, ale jest jednocześnie latającym więzieniem, którego nie wolno mi ani opuścić, ani zatrzymać, a które muszę dzielić z towarzystwem, nie zawsze przypadającym mi do smaku. Zaś rowerem przenoszę się z szybkością 20 wiorst na godzinę (notabene ja z szybkością 8 wiorst), jadę, kiedy mi się podoba, popasam lub odpoczywam, gdzie chcę, i – nie mam sąsiadów” (felieton dla „Kuriera Codziennego” 1894, za: Zakrzewski, 2016). Cyklizm stał się modny wśród elit i mimo że niektórzy upatrywali w rowerach narzędzia demokratyzacji (Aleksander Świętochowski), to przez wiele lat był zabawką zamożnych mężczyzn, którzy starali się również utrzymać go jako zajęcie elitarne, broniąc dostępu do swoich towarzystw (Zakrzewski 2016). Niemniej jednak pierwsi rowerzyści przecierali szlak porządkowi na warszawskich ulicach, które pisarz Marian Gawalewicz opisał niezbyt przychylnie: „kocie łby, drewniaki, anarchia nędzy i anarchia posiadania, skłębione w jakies dzikie pole cywilizacji” (Gawalewicz 1901, za: Kubkowski 2016:63). „Polskie miasta modernizowały, czyli cywilizowały się na swój sposób, być może dziki, ale nieodłączny od procesów ogólnoeuropejskich. Pierwsi rowerzyści brali w nich czynny udział, zdobywając nowe przyczółki: wyjeżdżali na kolejne ulice, przeciwdziałając anarchii, brali udział w kodyfikacji i cywilizowaniu reguł panujących na drogach, wreszcie przyjmowali i proponowali awangardowe rozwiązania (takie jak: weryfikacja kompetencji przed dopuszczeniem do ruchu czy swoiste karty rowerzysty). Bicykl już u zarania stawał się pełnoprawnym wehikułem nowoczesności w podwójnym znaczeniu: tym, na którym obywatele chcieli się pokazywać jako nowocześni, i tym, który – pełniąc funkcję wehikularnego medium – na ulice miast tę nowoczesność wprowadzał”<sup>8</sup> (Kubkowski 2016:63).

---

<sup>8</sup> Cykliści mieli przeciw sobie jednak uprzedzoną opinię publiczną widzącą w cyklistach „wariatów” lub „lucyferów” oraz lepiej wykształconych „cyklofobów”, upatrują-

W USA rola rowerzystów była jeszcze większa. Powstawanie coraz lepszych modeli rowerów uzmysławiało użytkownikom ich potencjalne zastosowania. Tworzyły się nowe potrzeby – w przypadku rowerów istotna jest stosunkowo gładka droga – zwłaszcza gdy w rowerach nie były jeszcze montowane pompowane koła. W USA, kraju o dużej powierzchni i słabej infrastrukturze, było to szczególnie dojmujące. Dlatego z inicjatywy rowerzystów (członków powstałej już w 1880 roku League of American Wheelman) w latach siedemdziesiątych XIX wieku powstał Ruch Dobrych Dróg (Good Roads Movement), lobbujący za budową i poprawą stanu amerykańskich dróg. Aktywiści wydawali „Good Roads Magazine”, a w 1891 roku opublikowali broszurę „The Gospel of Good Roads: A Letter to the American Farmer”, która przedstawiała, w jaki sposób lepsze drogi służą rolnikom, ułatwiają dostarczanie plonów na rynek, rodzinom dostać się do kościoła, a dzieciom do szkół. Ruch odniósł swoje pierwsze sukcesy, jeszcze zanim powstał samochód spalinowy, nie mówiąc już o jego wczesnym statusie drogiej ciekawostki i następnie powszechnego użytku (Longhurst 2013:562). W 1893 roku rząd federalny stworzył Biuro Badań Drogowych, którego celem miało być zbadanie możliwości i odpowiednich materiałów do ulepszania dróg, które wykraczały poza tradycyjne drewniane deski, cegły, żwir i utwardzony grunt. Na początku XX wieku do ruchu dołączyli automobiliści, a jego działalność zakończyła się w 1926 roku, kiedy powstał opracowany przez stanowych i federalnych urzędników system dróg ze wspólnymi oznaczeniami (*National Highway System*) (Kelly 1956).

Ciekawym wątkiem w staraniach rowerzystów o lepsze drogi były próby tworzenia równoległych do istniejących dróg „ścieżek bocznych” (*sidepaths*). Początkowo idea polegała na stworzeniu rekreacyjnych wiejskich ścieżek, które stanowiłyby alternatywę dla nieutwardzonych wiejskich dróg, ale pod koniec ostatniej dekady XIX wieku przekształciła się ona w wizję miast i miasteczek połączonych nie tylko drogami, ale także oddzielną, specyficzną dla rowerzystów siecią ulepszonych ścieżek. Niektórzy propagatorzy takiej sieci akcentowali również potencjalną funkcję dojazdów do pracy w miastach (Longhurst 2013:558). Początkowo finansowano je ze składek członków stowarzyszeń rowerowych lub dobrowolnych składek, ale w niektórych miejscach inwestycje te zaczęto finansować z podatków od rowerów, a w efekcie

---

cych w cyklizmie zabawy niegodnej „poważnego wiekiem i stanowiskiem” człowieka. Dlatego też członkowie towarzystw starali się zachowywać godnie i nie prowokować nawet bojących się rowerów krów (Zakrzewski 2016).

tego powstały spójne sieci dróg rowerowych (uderzający przykład stanowi hrabstwo Monroe, które w 1901 roku szczyliło się 200 milami ścieżek rowerowych przecinających cały okręg; w 2012 roku na tym samym obszarze znajdowało się tylko kilka mil rekreacyjnej ścieżki wzdłuż brzegów jeziora Erie i zupełny brak ścieżek rowerowych wzdłuż dróg) (Longhurst 2013:577). Na drodze do stworzenia ogólnokrajowej sieci dróg stanęli politycy i opinia publiczna – nie widzieli oni w bocznych drogach „dobra publicznego”, skoro miały one służyć nielicznym. Tym inicjatywom (również ustawodawczym) sprzeciwili się rowerzyści, którzy woleli połączyć siły z farmerami i innymi interesariuszami w ramach Ruchu Dobrych Dróg i skupić się na promowaniu budowy gładkich dróg dla wszystkich użytkowników (nie bez racji zwracali uwagę, że finansowanie publiczne dla użytkowników rowerów, którzy są reprezentantami wąskiej, uprzywilejowanej grupy, może budzić sprzeciw społeczny). Sukcesy Ruchu Dobrych Dróg spowodowały, że istniejące ścieżki boczne w trakcie budowy nowych utwardzonych dróg dla wszystkich były przez nie wchłaniane (na skutek ich poszerzenia). Nawet rowerzyści nie upatrywali tego jako straty, ponieważ dostawali dobrej jakości wspólną drogę. Jednak w XX wieku samochody zdominowały drogi i zepchnęły z nich rowery. Może gdyby boczne ścieżki przetrwały i rozwinęły się w spójną sieć, zmieniłyby historię USA (Longhurst 2013:579).

Co ciekawe, boczne drogi zostały nie tylko fizycznie zalane asfaltem powstających szos. W późniejszych latach Ruch Dobrych Dróg zapomniał o swojej rowerowej genezie. Carlton Reid uważa, że prawdopodobnie dlatego, że część rowerzystów z wyższych sfer przesiadła się do samochodów i chciała wymazać ze swojego życiorysu epizod rowerowy, ponieważ z czasem jazda na taniejszym rowerze stała się „proletariacką aktywnością”, a z tym oczywiście elity nie chciały mieć nic wspólnego. Co więcej, producenci samochodów mieli interes w umacnianiu przekonania, że drogi są przeznaczone wyłącznie dla samochodów (a w początkach historii dróg nie było to oczywiste) i z tego powodu wyolbrzymiali rolę automobilistów w Ruchu Dobrych Dróg. Przykładem są materiały promocyjne Ford Motor Company z 1927 roku, w których stwierdzono, że model T „zapoczątkował wszędzie ruch na rzecz dobrych dróg”. C. Reid powołuje się na opinię Horatia Earle’a – entuzjasty rowerów, uważanego za ojca nowoczesnych dróg, jedną z osób, które zaproponowały ideę systemu autostrad międzystanowych: „Często słyszę dziś, że samochód prowokował dobre drogi; że samochód jest rodzicem dobrych dróg. Cóż, prawda jest taka, że rower jest ojcem dobrego ruchu drogowego w tym kraju” (Reid 2015, za: Stromberg 2015).

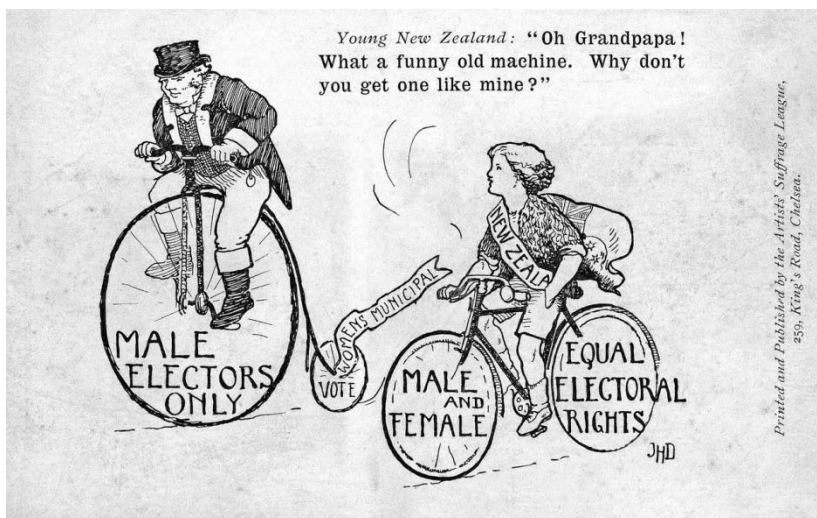
## Emancypacyjny potencjał roweru

Rower w literaturze naukowej traktowany jest jako urządzenie, które umożliwiło emancypację grup marginalizowanych. Pod koniec XIX wieku dotyczy to głównie kobiet, ponieważ ubogich i robotników nie było na rowery stać (Bijker 1995:40). Co więcej, w rowerze wciąż upatruje się tej roli. Niemniej jednak powstanie modeli rowerów, które przestały być prototypami tworzonymi przez wynalazców, a stały się masowo produkowanym towarem, nie od razu zyskały taką rolę. W. Bijker zauważa: „Mimo że później stały się narzędziem emancypacji kobiet, pierwsze rowery w rzeczywistości wzmacniały istniejący »porządek płci« – kobiety mogły jeździć jedynie na rowerach trójkołowych, najlepiej dwuosobowych, z mężczyzną jako opiekunem. Dlatego oczywiście uzasadnione jest pytanie: jaki wpływ na społeczeństwo miała ewolucja w projektowaniu rowerów? W jaki sposób kształtowała relacje społeczne?” (Bijker 1995:3). Dla Bijkera, jako społecznego konstruktysty, równie ważne jest jednak odkrywanie nie tylko, w jaki sposób technologia kształtuje społeczeństwo, ale jak społeczeństwo wpływa na technologię? W naszym przypadku pierwsze rowery były dla mężczyzn, bo to oni są w stanie podróżować samodzielnie, natomiast konstrukcje dla kobiet miały szereg „udogodnień”, które *de facto* były zmaterializowanymi ograniczeniami wynikającymi z roli kobiety w dziewiętnastowiecznych społeczeństwach. Męskie rowery użytkowane przez kobiety budziły kontrowersje ze względu na to, że umożliwiały im samotne poruszanie się poza sferą domową, a przecież dom był ich „naturalnym” środowiskiem. Dodatkowo drażnić miał widok kobiety samotnej, bez męskiej opieki. Samotne przemieszczanie się kobiet uchodziło tym z warstw niższych, które musiały przecież wykonywać pracę. Co więcej, przeciwnicy kobiet na rowerach twierdzili, „że jazda za rowerze rujnuje zdrowie seksualne kobiet poprzez promowanie masturbacji i zniszczy definicję płci” (Garvey 1996, za: Humphreys 2005:239). Pogląd ten wpisywał się w ogólne przekonanie współczesnych, że kobiety, istoty z natury delikatne, raczej nie powinny uprawiać sportu. Wygląda więc na to, że widok kobiety jadącej rowerem godził w sedno ówczesnych przekonań dotyczących jej roli w społeczeństwie i rodzinie. Rowerzystka swoim zachowaniem kwestionowała pogląd o słabości fizycznej, kruchości, zależności kobiet. Budziła nawet obrzydzenie: „Myślę, że najbardziej występłą rzeczą, jaką widziałem w całym moim życiu, jest kobieta na rowerze – a Waszyngton jest ich pełen. Myślałem, że palenie papierosów to najgorsza rzecz, jaką kobieta może zrobić, ale zmieniłem zdanie”

(„Sunday Herald” 1891, za: <https://www.atxcelebrateswomenssuffrage.com/home/the-modern-woman>). Niemniej jednak przeciwnicy nie byli zdolni zatrzymać tych zmian. Konstruktorzy starali się wyjść naprzeciw bardziej konserwatywnym klientom: chodziło nie tylko o to, że rower dla kobiet powinien umożliwić podróżowanie z opiekunem, kulturową barierą był również ich strój (*dress problem*), lecz uważano za nieobyczajną jazdę okrakiem. Rozwiązaniem problemu miały być rowery z możliwością pedałowania z boku koła (*sidesaddle bicycles*), które skonstruowali w 1874 roku James Starley i William Hillman. Rowery tego typu nie znalazły większego zainteresowania (sprzedano jedynie kilka ich sztuk) (Bijker 1995:43) – trudno wyjaśnić brak sukcesu komercyjnego tego modelu, ale biorąc pod uwagę sposób jazdy na rowerach typu *penny farthing* i ich sportowo-wyczynowy charakter, możliwe, że wersja kobieca mogła nie mieć swoich odbiorców (tak jak zapewne współcześnie nie byłoby łatwo sprzedawać zaprojektowane specjalnie dla mężczyzn druty do szydełkowania). Skonstruowane następnie bezpieczne rowery były odpowiedzią producentów na krytykę przeciwników kobiet na rowerach. Na zarzuty dotyczące nieobyczajności kobiet podróżujących w samotności i zagrożenia dla ich zdrowia odpowiadano reklamami w czasopiśmie: musiały one zneutralizować przekaz krytyków, aby przekonać potencjalne użytkowniczki, że bezpieczny rower jest społecznie akceptowalny i odpowiedni dla ich płci. Fakt, że producenci, a konkretnie marketerzy w tym przypadku czuli potrzebę przeciwstawienia się koncepcji roweru jako męskiego, pokazuje moc osób postronnych w konstruowaniu artefaktów technologicznych (Humphreys 2005:239).

W momencie wybuchu rowerowego szaleństwa ruch sufrażystek działał już od dłuższego czasu i być może częściowo sprowokował konstruktorów do myślenia o bezpiecznym rowerze dla kobiet. Jak by na to nie patrzeć, rower dla pierwszej fali feminizmu był znaczącym technologicznym wzmocnieniem. Sufrażystki doskonale sobie zdawały z tego sprawę. Zachowały się liczne, świadczące o tym wypowiedzi. Amerykańska aktywistka Susan Brownell Anthony w 1896 roku miała napisać: „Myślę, że [rower – przyp. M.N.] zrobił więcej dla emancypacji kobiet niż cokolwiek na świecie. Cieszę się za każdym razem, gdy widzę kobietę jadącą na rowerze. Daje jej to poczucie samodzielności i niezależności w chwili, gdy zajmuje miejsce na siodełku i odjeżdża, obraz nieskrępowanej kobiecości” (za: Dawson 2011).

**Ilustracja 6. Bezpieczny rower jako alegoria równouprawnienia wyborczego dla kobiet i mężczyzn. Kartka wydana przez Artists' Suffrage League**



Źródło: <https://www.flickr.com/photos/lseibrary/23070284806/>. No known copyright restrictions.

Analizując teksty w periodykach wydawanych przez sufrażystki w USA, Christine Neejer doszła do wniosku, że ruch rowerowy i aktywizm na rzecz praw kobiet powinny być traktowane jako wzajemnie oddziałujące na siebie aspekty życia kobiet w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku. Autorki takich publikacji nie postrzegały jazdy na rowerze jako rodzaju rekreacji, ale świadomie umieszczały ją w szerszym kontekście politycznego aktywizmu kobiet i reform społecznych. Jazda na rowerze była dla nich sposobem na rzucenie wyzwania wiktoriańskim konstrukcjom płci, metodą wdrożenia ideologii praw kobiet w ich codziennym życiu (Neejer 2011:iii). Polityczne wykorzystywanie roweru przez sufrażystki to zapewne tylko część prawdy. Rower mógł być traktowany przez kobiety jako zwykłe narzędzie transportu lub rekreacji, ale nawet w takich przypadkach odciskał piętno na życiu codziennym, niepostrzeżenie zmieniał postawy kobiet wobec siebie samych, swojej rodziny i porządku społecznego. Sidney Aronson w tekście *Sociology of the bicycle* z 1952 roku wysunął np. przypuszczenie, że z powodu niechęci do nauki jazdy na rowerze starszych pań, społecznie akceptowalne stały się wycieczki rowerowe młodych mężczyzn i kobiet bez udziału przyzwoitki (Aronson 1952:307).

Drugą konsekwencją kobiet na rowerach była konieczność zmiany stroju. Bezpośredni powód stanowiły wygoda i bezpieczeństwo. Niektóre odważniej-



sze kobiety w tym celu skracaly swoje spódnice, wywołując zgorzenie odsłoniętymi kostkami. Innym sposobem radzenia sobie z problemem stroju było zakładanie pod spódnice bryczesów – spodni do jazdy konnej. Z tego powodu na nowo zaadoptowano tzw. bloomersy – pumpiaste spodnie, które noszono oddzielnie lub pod spódnicą. W końcu pojawiły się mniej szokujące rozwiązania, np. opatentowany w 1895 roku *athletic suit for ladies* – lekka spódnica, pod którą znajdowały się spodnie. Celem było nie tylko zaspokojenie potrzeby wygody, bezpieczeństwa, ale i skromności rowerzystek oraz uspokojenie konserwatywnej opinii publicznej, która nieraz na widok nowej mody reagowała werbalnymi lub nawet fizycznymi atakami<sup>9</sup>.

Niepraktyczność tradycyjnych strojów kobiecych podczas jazdy rowerem tylko częściowo uzasadnia dążenie kobiet do uwolnienia się od gorsetów, długich, obciążanych spódnic i butów na wysokim obcasie. Zmiany te były także częścią emancypacji kobiet: w ramach ruchu sufrażystek wyłoniło się również założone w 1881 roku Towarzystwo Racjonalnego Stroju (Rationale Dress Society), które za cel postawiło sobie zmianę niewygodnego, utrudniającego sport, ale i codzienne życie, kobiecego stroju epoki wiktoriańskiej. Szczególnie do jazdy na rowerze nie nadawały się ciasne gorsety. Część aktywistek krytykowała wynalazki mające na celu pogodzenie wiktoriańskiej mody i wymogów sportowego stroju. Ukrywanie spodni według nich było błędem i rzeczywiście – kobiety noszące spodnie na rower poczyniły wyłom w konserwatywnej modzie i niebawem na ulicach pojawiły się kobiety noszące spodnie na co dzień (Ro 2018).

Co ważne, zakończona sukcesem walka kobiet o wygodniejsze stroje nie była pierwszą taką próbą. Wspomniane powyżej spodnie typu *bloomers* zawdzięczają swoją nazwę Amelii Jenks Bloomer – aktywistce na rzecz równouprawnienia kobiet, która w 1851 roku napisała artykuł wzywający do zmiany kobiecego stroju na bardziej komfortowy i praktyczny. Dla członków Narodowego Stowarzyszenia Reformy Ubioru (założonego w 1856 roku w USA) tradycyjny strój (ciasne gorsety, ciężkie suknie, wysokie obcasy) nie były symbolem „doskonałości, skromności i bogobojności”, ale „przyczyną i oznaką wasalstwa” kobiet oraz „naznaczeniem bezużytecznego, nieefektywnego i bezsensownego życia” (Duin 1991:72). A.J. Bloomer wraz z innymi kobietami wcieli swój pomysł w życie, przyjmując styl ubierania się polegający na wkładaniu krótszej spódnicy na parę „tureckich spodni lub pantalonów”. Jednak

---

<sup>9</sup> Przypadki ataków na rowerzystki w spodniach opisuje Kat Jungnickel, bazując na listach rowerzystek z lat dziewięćdziesiątych XIX wieku (Jungnickel 2015).

nowoczesna moda spotkała się z dużą krytyką (nowe stroje utożsamiano z radykalizmem, socjalizmem, chęcią zniszczenia ról kobiecych i męskich oraz tradycyjnej moralności) i nawet część sufrażystek uważała, że ze względów taktycznych lepiej zrezygnować z walki na tym polu (Narodowe Stowarzyszenie Reformy Ubioru rozwiązało się w 1865 roku z obawy, że negatywna uwaga skupiona na ubiorze przeszkodzi innym celom, np. uzyskaniu praw wyborczych) (Duin 1991:74). Epizod ten pokazuje emancypacyjną rolę roweru: ze względu na wygodę i bezpieczeństwo jazdy na nim nowy ubiór jako konieczność był w stanie przetrwać krytykę tradycjonalistów. Dzięki rowerzystkom opinia publiczna stopniowo zaakceptowała go również jako strój codzienny.

**Ilustracja 7. Rower – wielki reformator stroju w wieku XIX**



Źródło: Samuel D. Ehrhart, approximately 1862-1937, artist. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA, <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print>. No known restrictions on publication.

## Złoty wiek roweru miejskiego

Pierwsze lata XX wieku traktuje się jako początek przejmowania dróg przez samochody. Philippe Gaboriau uznał, że złoty wiek roweru dobiegł końca, a cyklizm przestał być modny wśród klasy wyższej. Symbolem prestiżu, ekstrawagancji i nowoczesności stały się pojazdy silnikowe (Gaboriau 2003:57). Jednocześnie jest to nowy początek dla rowerów: coraz tańsze mogą być nabyte przez szerokie masy ludzi i stają się środkiem codziennego transportu oraz przyczyniają się do popularyzacji kolarstwa jako sportu. Ruth Oldenziel i Adri Albert de la Bruhère podsumowują historię roweru za pomocą czterech faz, które wyglądały podobnie zarówno w krajach typu: Holandia, Zjednoczone Królestwo, USA czy Francja, jak i Rosja, Chiny czy Japonia. Dwie pierwsze fazy omówione zostały w poprzednich rozdziałach, natomiast pozostałe są mniej zbadane i najogólniej mówiąc, odnoszą się do etapu, w którym rowery stają się narzędziem i środkiem transportu:

1. W pierwszej fazie (1860-1890), w której główną rolę odgrywał *penny farthing*, jazda na rowerze była wyczynowym, niebezpiecznym sportem, uprawianym przez młodych, sprawnych fizycznie i zamożnych mężczyzn po to, by poczuć dreszczyk emocji i zapewne również zaimponować innym.
2. Druga faza (1880-1900), będąca wynikiem powstania „bezpiecznego roweru” i „rowerowego szaleństwa”, uczyniła jazdę rowerem dostępną dla większości ludzi, których było na niego stać. Miejscy rowerzyści (kobiety i mniej sprawni fizycznie czy starsi mężczyźni) pojawili się na parkowych alejkach i wiejskich drogach. Zrzeszeni w setkach klubów rowerowych, lobbowali za otwarciem wszelkich dróg dla ruchu rowerowego. Była to wciąż aktywność burżuazji, dla której jazda rowerem oznaczała sposób spędzania czasu wolnego, będący przygodą, eksploracją i przyjemnością.
3. Faza trzecia (1900-1918) – rower turystyczny staje się rowerem roboczym. Duchowni, lekarze i położne, sklepikarze (piekarze i rzeźnicy) oraz urzędnicy państwowi (listonosze i żołnierze) zaczynają stosować rowery, by robić interesy, jeździć do pracy i przewozić towary<sup>10</sup>. Po ja-

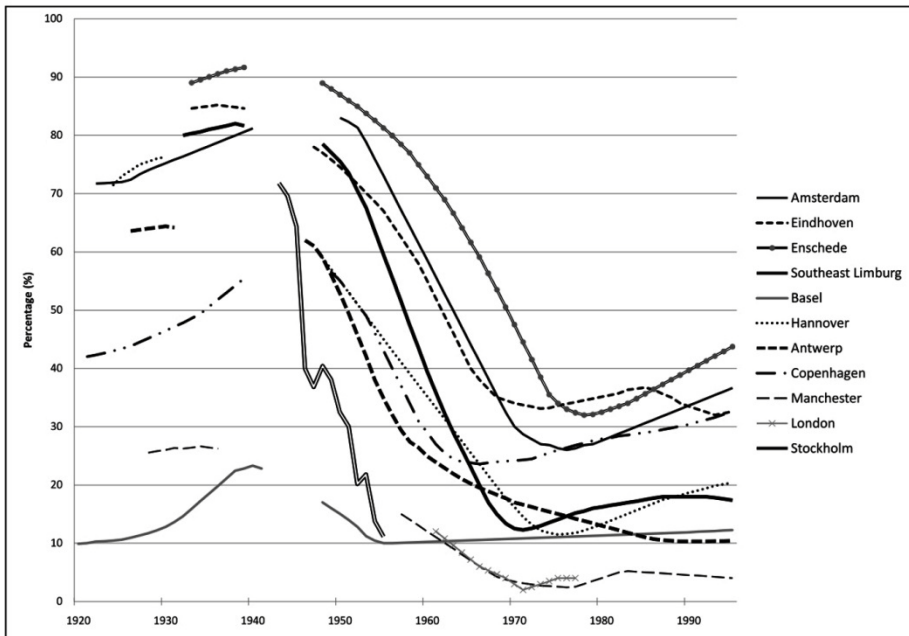
---

<sup>10</sup> Wspaniałą kolekcję zabytkowych rowerów zebrano na stronie: <https://onlinebicyclemuseum.co.uk>. Można tam obejrzeć między innymi rowery używane przez wojsko lub pocztę albo dostawcze (w tym tzw. *butchers bicycles* lub trójkołowe, z wielką skrzynią do ładowania towarów czy riksze do przewożenia ludzi).

kimś czasie wykwalifikowani robotnicy zaczynają dojeżdżać rowerami do pracy, a rolnicy i ich rodziny na pole, do kościoła lub kina. Rowery przekształcane są w mechaniczne konie pociągowe (zob. *Butcher's bicycle*) wyposażone w wytrzymałe przednie i tylne bagażniki, hamulce, a także rozkładane nóżki.

4. Faza czwarta (okres międzywojenny) – jazda na rowerze w większości krajów staje się masowa. Dzięki oszczędnościom (pozbycie się dodatków: osłony łańcucha, bagażników, hamulców nożnych) powstają tanie rowery dla najuboższych – niewykwalifikowanych robotników (Oldenzel, Albert de la Bruhèze 2011:30).

**Wykres 1. Udział podróży rowerami w ogólnej liczbie podróży (samochodem, komunikacją publiczną, rowerem i motorowerem) w jedenastu krajach europejskich**



Źródło: Oldenzel, Albert de la Bruhèze 2011:33.

Pojawienie się samochodów nie zakończyło zatem epoki rowerów. Analizując dane, można stwierdzić, że było wręcz przeciwnie: rowery jako środek transportu dopiero wkraczały na miejskie ulice. R. Oldenzel i A. Albert de la Bruhèze twierdzą, że w połowie lat trzydziestych w Niemczech było piętnaście milionów rowerów, w Wielkiej Brytanii dziewięć, siedem milionów we Francji, cztery miliony we Włoszech i dwa miliony w Belgii. W Holandii licz-

ba trzech milionów rowerów oznaczała, że co drugi obywatel posiadał tę maszynę (Oldenzel, Albert de la Bruhère 2011:31). Nic dziwnego, biorąc pod uwagę, że była ona najlepszym krajem dla rowerzystów już w pierwszej dekadzie XX wieku, o czym może świadczyć fakt, że już wtedy funkcjonowało kilka dróg przeznaczonych dla rowerów budowanych dla komfortowej jazdy. W późniejszych latach do Holandii dołączyły Niemcy (Reid 2017a:xviii).

Lata trzydzieste to okres, w którym zmienił się powód tych inwestycji: zamiast ułatwiać transport rowerowy, zadaniem tych dróg miało być usunięcie rowerzystów z szosy po to, by w nieskrępowany sposób rozwijała się motoryzacja. Tak stało się w Niemczech oraz Zjednoczonym Królestwie. W tym drugim, bazując na doświadczeniach i ekspertach holenderskich, w latach 1934-1940 budowane były betonowe, oddzielone od szos pasem zieleni, drogi dla rowerów, które zgodnie z planami Ministerstwa Transportu miały liczyć ponad 500 mil. Tę zapomnianą sieć dróg rowerowych, które wyglądają bardzo współcześnie, odkrył w dokumentach Carlton Reid. Udało mu się zidentyfikować 80 takich inwestycji, które w sumie liczą sobie 180 mil długości (Reid 2017b).

**Ilustracja 8. Wybudowana w 1937 roku droga dla rowerów (Twickenham, Londyn). Zdjęcie przedstawia drogę w 2012 roku**



Źródło: [https://www.google.co.uk/maps/@51.4510266,0.3482871,3a,75y,55.11h,75.82t/data=!3m6!1e1!3m4!1sjr6t12XCul\\_PJst3z9TGXgl2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.co.uk/maps/@51.4510266,0.3482871,3a,75y,55.11h,75.82t/data=!3m6!1e1!3m4!1sjr6t12XCul_PJst3z9TGXgl2e0!7i13312!8i6656).

Jak już wspomniano, organizacje rowerowe, w przeciwieństwie do współczesnych aktywistów, nie lobbowały za specjalnymi drogami dla rowerów. Między 1880 a 1920 rokiem organizacje te stawiały sobie za cel promowanie dobrej jakości dróg dla wszystkich uczestników ruchu. Pomysły autonomicznych tras rowerowych były wysuwane jedynie jako wiejskie trasy turystyczne. Jednak w późnych latach dwudziestych ruch samochodowy zaczął konkurować z rowerowym. Zapewne z powodu różnic klasowych użytkowników rowerów i automobili władze krajowe i lokalne (zazwyczaj lepiej rozumiejące potrzeby elit) zaczęły wdrażać zmiany organizacji ruchu w celu wypchnięcia rowerów z szos. Rowerzyści oczywiście interpretowali takie działania jako odbieranie im prawa do użytkowania publicznych przestrzeni. W Zjednoczonym Królestwie ścieżki rowerowe nie zawsze były wygodne, szerokie i z gładką nawierzchnią, ale niektórzy politycy uważali, że powinny być obowiązkowe dla rowerzystów. Uznano, że 2 miliony bogatych kierowców są warte więcej niż 12 milionów proletariackich rowerzystów (Reid 2017a:xviii). Po pierwszej wojnie światowej do debat dołączyli nowego rodzaju eksperci od ruchu drogowego i urbanisci, którzy wsparli kierowców, a ruch rowerowy widzieli jako archaizm i anarchię – po prostu problem do rozwiązania. W co może trudno dziś uwierzyć, obwiniali rowerzystów o zatory na drogach, niebezpieczne zdarzenia czy wypadki drogowe. Organizacje pracownicze domagały się więcej miejsca na infrastrukturę rowerową, zwracając uwagę na niekorzystne zmiany dla zdecydowanej większości użytkowników dróg. W międzywojennej Europie ograniczono możliwości poruszania się rowerem na różne sposoby. W Zjednoczonym Królestwie, Niemczech, Belgii, Rosji czy Włoszech postawiono na uwolnienie kierowców od przykrej konieczności współkorzystania z dróg razem z rowerzystami. R. Oldenzel i A. Albert de la Bruhèze zauważyli, że polityki takie wcale nie były najmocniej wdrażane w krajach, gdzie liczba samochodów na drogach powiększała się najszybciej. Przykładem są Niemcy, które mimo powolnego wzrostu liczby samochodów na drogach poszły ścieżką separowania ruchu rowerowego. Wy tłumaczeniem jest przekonanie polityków, urbanistów i inżynierów ruchu drogowego, że samochód to nieunikniona przyszłość, przez co ignorowali prawdziwy rowerowy boom, którego byli świadkami (Oldenzel, Albert de la Bruhèze 2011: 34-38).

Mimo że pierwsza połowa XX wieku należała do rowerów, nie przeskadało to jednak w Europie myśleć o samochodach jako o technologii XX wieku i rychłym końcu ruchu rowerowego. Powodem takiego podejścia była obserwacja USA, gdzie o wiele wcześniej samochody trafiły do zwykłych Ame-

rykanów, a jednocześnie sprzedaż rowerów spadła z bardzo wysokiego poziomu. Można uznać, że Europa patrzyła na USA jak na nieuniknioną przyszłość. Nawet w Amsterdamzie Miejski Wydział Robót Publicznych w latach trzydziestych miał odnosić liczbę samochodów w Holandii do realiów amerykańskich i w ten sposób szacował skalę zapóźnienia (Oldenziel, Albert de la Bruhèze 2011:32-33). Ten przykład pokazuje dobitnie, jak duży wpływ miał amerykański model transportu na resztę świata. Dopiero jednak po drugiej wojnie światowej miał on szansę wyjść poza USA.

**Ilustracja 9. Rowerzyści na ulicy Nørrebrogade (Kopenhaga) (1940-1945)**



*Źródło: National Museum of Denmark from Denmark. No restrictions.*

## **Pozbywanie się rowerów z miast – rower jako przeżytek**

Mimo że rowerowe szaleństwo trwało stosunkowo krótko, a przedstawiciele elity przesiedli się do samochodów – nowej, drogiej zabawki, dzięki której mogli zaznaczać swój wysoki status – przez następne dziesięciolecia rowery były znaczącym środkiem transportu na europejskich i amerykańskich

kańskich drogach. W latach czterdziestych XX wieku nawet do 85% podróży odbywało się za pomocą roweru, ale po drugiej wojnie nastąpił zwrot na rzecz komunikacji publicznej i samochodów prywatnych: w Zjednoczonym Królestwie odsetek podróży na rowerze spadł z 40% (lata czterdzieste) do 13% w 1952 roku i około 1% w roku 1972 (Spotswood et al. 2015). Jazda rowerem została sprowadzona do sportu i rekreacji. W Danii wskaźnik ten również znacząco spadł, a drogi sukcesywnie przeprojektowywano na użytek samochodów, przy okazji niszcząc pasy dla rowerów (Shove et al. 2012; Carstensen, Ebert 2012; Gossling 2013; Nielsen et al. 2013, za: Larsen 2017:1). Jak doszło do wyrzucenia rowerów z miast?

Wraz z rozpoczęciem sprzedaży pierwszego taniego i masowo produkowanego modelu T przez Henry'ego Forda w 1908 roku rozpoczął się w USA proces, który doprowadził do tego, że samochód stał się przedmiotem posiadania przeciętnej amerykańskiej rodziny. Dla zwykłych ludzi oznaczał sukces i już w 1920 roku na 1000 mieszkańców przypadało 100 samochodów, a 10 lat później ponad 200 (Shoup 2005:5). R. Oldenzel i Albert de la Bruhèze przytaczają ówczesne szacunki, według których w latach trzydziestych w USA na 1 rower mogło przypadać nawet 17 samochodów, a w Europie 7 rowerów na 1 samochód (Oldenzel, Albert de la Bruhèze 2011:32). Co więcej, rozwój automobilności skutkował coraz wolniejszym rozwojem sieci kolejowej, a od 1925 roku całkowita długość linii kolejowych zaczęła się zmniejszać i w 1950 roku osiągnęła poziom z roku 1905! Sieć podmiejskich kolei elektrycznych, która w 1916 roku miała długość 40 tysięcy km (podobnej do całej im współczesnej sieci kolejowej w Niemczech), 15 lat później praktycznie nie istniała, a jej rolę zastąpiły autobusy spalinowe. Kolej dalekobieżna nie doświadczyła zupełnej zagłady, ale roczna liczba pasażerów w 1970 roku była dziesięciokrotnie mniejsza niż w roku 1925 (Wolf 1996:77). Według Winfrieda Wolfa proces ten jest skutkiem szeregu czynników, z których najważniejsze łączą się z interesami ekonomicznymi wyłaniających się (w czasach Henry'ego Forda) grup kapitałowych skupionych na przemyśle naftowym i samochodowym, które rywalizowały z kapitałem powiązany z przemysłem ciężkim, górnictwem i koleją. Na skutek kryzysów ekonomicznych i obu wojen światowych stare, niewspierane przez państwo gałęzie przemysłu podupadły, natomiast te oparte na ropie rozkwitły (choćby dzięki zamówieniom wojskowym). Co więcej, uzasadniona jest opinia, że firmy samochodowe, oponiarskie i naftowe przejmowały sieci tramwajowe i kolejki podmiejskie po to, by efektywnie zastąpić je komunikacją autobusową (zob. *Snell Report* i *General Motors streetcar conspiracy*) (Gitkiewicz 2019:5-10; Wolf 1996:84). Następne lata przyniosły



dalszy spadek długości linii kolejowych w USA: w ciągu 100 lat spadła ponad dwukrotnie: w 1916 roku wynosiła ponad 250 tysięcy mil, natomiast w 2014 mniej niż 95 tysięcy mil<sup>11</sup>. W Zjednoczonym Królestwie nastąpił podobny proces: w 1928 roku długość linii kolejowych wynosiła ponad 32 tysiące kilometrów, natomiast w 2019 roku niecałe 16 tysięcy (przy czym należy odnotować, że od 2011 roku trend się odwrócił: długość tras kolejowych wzrosła o ponad 200 km<sup>12</sup>. W krajach anglosaskich proces odchodzenia od kolei na rzecz samochodów był najbardziej jaskrawy, ale podobne trendy można było obserwować w innych krajach rozwiniętych. W krajach socjalistycznych na skutek wolniejszego rozwoju motoryzacji koleje nie doświadczyły takiej degradacji, ale transformacja ustrojowa, która przypadła na okres apogeum dominacji ekonomii neoliberalnej, przyczyniła się w wielu krajach do zaniedbania kolei (w Polsce ten proces był bardzo silny: pod koniec PRL-u całkowita długość linii kolejowych wynosiła niemal 25 tysięcy km, natomiast w 2020 roku – ponad 19 tysięcy)<sup>13</sup>.

W krajach europejskich z różnych względów model transportu opierającego się na samochodach osobowych nie rozwinął się aż do zakończenia drugiej wojny światowej (w Europie Wschodniej proces ten w pełni rozwinął się dopiero po upadku systemów socjalistycznych). Nawet w USA miał on szansę na pełny rozwój dopiero po wojnie. Jak ocenił Carlton Reid, w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych zakładano – prawie na całym świecie – że jazda na rowerze jest środkiem transportu skazanym na zagładę (Reid 2017a:xix). To był przełomowy czas dla prywatnych samochodów: powstał system międzystanowych autostrad, szybkie bogacenie się Amerykanów sprawiło, że prywatne samochody stały się bardzo przystępne cenowo, uskuteczniając szybką suburbanizację. Samochód stał się wszechobecnym, integralnym elementem amerykańskiej tożsamości i od tej pory miasta w sposób naturalny zaczęły planować miejsca na samochody (Frazer 2019). Po zakończeniu działań wojennych amerykańskie firmy samochodowe, wzbogacone zaspokajaniem wojennych potrzeb kraju i niesione potęgą USA przy jednoczesnej sła-

---

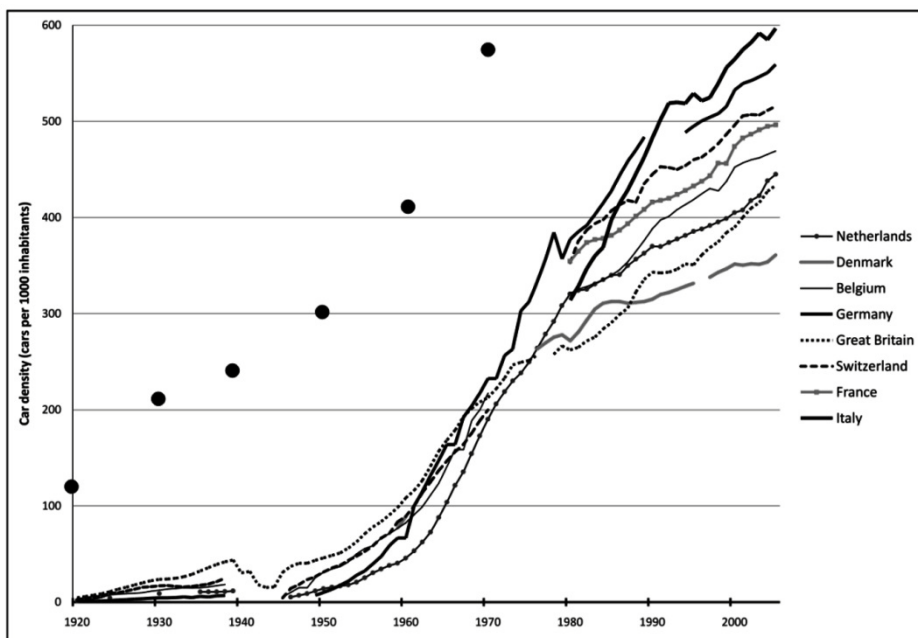
<sup>11</sup> Dane Association of American Railroads (AAR) za: [https://www.railserve.com/-stats\\_records/railroad\\_route\\_miles.html](https://www.railserve.com/-stats_records/railroad_route_miles.html) [dostęp: 27.09.2021].

<sup>12</sup> Dane Office of Rail and Road (ORR), Transport for London: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Njl4Qj8FIe0J>; [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/944167/rai0101.ods+&cd=24&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&client=firefox-b-d](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/944167/rai0101.ods+&cd=24&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&client=firefox-b-d) [dostęp: 27.09.2021].

<sup>13</sup> Dane: Bank Danych Lokalnych (GUS): <https://bd.l.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/-tablica> (Taylor 2007:24).

bości wyniszczonych wojną Europy i Japonii, zdominowały rynek światowy i przyczyniły się do rozpoczęcia podobnego procesu motoryzacji krajów europejskich i Japonii (Wolf 1996:88). W 1953 roku sektor przemysłowy, zdominowany przez producentów samochodów, odpowiadał za ponad jedną czwartą PKB i zatrudniał ogromną rzeszę ludzi (Frazer 2019).

Wykres 2. Liczba samochodów na tysiąc mieszkańców w wybranych krajach Europy i USA



Źródło: Oldenziel, Albert de la Bruhèze 2011:32. Czarne kropki oznaczają dane w wybranych latach w USA (Shoup 2005:5).

Mikael Colville-Andersen opisuje ten proces na przykładzie miasta – rekordzisty pod względem odsetka podróży odbywanych rowerem – Kopenhagi: „Po 1949 roku, kiedy rower był u szczytu popularności, wjechaliśmy prosto na autostradę prowadzącą do demontażu miasta i zaczęliśmy robić miejsce na samochody. Trwało to 20 lat. Olbrzymią część istniejącej infrastruktury rowerowej rozmontowano podczas wyścigu o przestrzeń dla aut” (Colville-Andersen 2019:69). Dotyczyło to również dróg rowerowych powstałych przed wojną (Oldenziel, Albert de la Bruhèze 2011:39). W ten sposób w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych Kopenhaga i inne miasta Europy Zachodniej „uruchomiły buldożery”, żeby przygotować miejsce (nawet

poprzez wyburzanie budynków i likwidację torów tramwajowych) pod szerokie, wielopasmowe drogi i wielu z nich plany te udało się zrealizować. Kopenhaga, ale również Amsterdam, Helsinki czy Oslo ze względu na brak funduszy i kryzys naftowy w latach siedemdziesiątych na szczęście nie zrealizowały swoich planów, dzięki czemu w późniejszych latach łatwiejsze stało się odbudowywanie infrastruktury dla rowerów (Colville-Andersen 2019:70-71). W USA proces ten rozpoczął się najwcześniej, a historycznej, gęstej i chronionej zabudowy było mniej. Z tego powodu proces dostosowywania miast do rosnącej liczby samochodów nie miał barier. Jak ocenia Martin Melosi: „Szacuje się, że aż połowa powierzchni współczesnego amerykańskiego miasta jest przeznaczona na ulice i drogi, parkingi, stacje obsługi, podjazdy, sygnaly i znaki drogowe, firmy zorientowane na samochody, salony samochodowe itp. Co równie istotne, przestrzeń przeznaczona na inne formy transportu się skurczyła lub zniknęła. Na przykład chodniki – zwykle uważane za niezbędne do odseparowania pieszych od innych środków transportu – były rzadziej budowane wzdłuż wielu miejskich dróg i ulic” (za: Frazer 2019).

Zrozumienie imperatywu posiadania samochodu przez jednostki i bezalternatywności dla indywidualnej komunikacji samochodowej na poziomie ponadjednostkowym nie będzie pełne, jeśli nie umiejscowimy automobilności w szerszym kontekście. John Urry, przyglądając się rosnącej produkcji w przemyśle samochodowym i rozprzestrzenianiu się „kultury samochodowej” na nowe kraje (np. Chiny), zwrócił uwagę, że samochody są nieobecne w pracach o globalizacji, choć jego zdaniem dominacja automobilności ma bardziej systemowy i niepokojący charakter niż częściej analizowane, postrzegane jako typowo globalne technologie, jak: kino, telewizja czy komputery. Według niego systemowość automobilności składa się z sześciu komponentów, których kombinacja umożliwiła jej dominację i reprodukcję. Jest to system, który dotyczy:

1. produkcji przedmiotu będącego kwintesencją dwudziestowiecznego kapitalizmu (przez ikoniczne firmy, w tym Forda, z której wyłonił się fordyzm i postfordyzm);
2. głównego przedmiotu indywidualnej konsumpcji (po mieszkaniu), za pomocą którego określa się status właściciela (decydują o nim znaczące cechy samochodu: szybkość, bezpieczeństwo, pożądanie seksualne, męskość, sukces zawodowy, wolność, rodzina), samochód ponadto łatwo ulega antropomorfizacji;
3. potężnego kompleksu powiązań technicznych i społecznych z innymi gałęziami przemysłu, częściami i akcesoriami samochodowymi oraz ra-

financją i dystrybucją benzyny, budową i utrzymaniem dróg, hotelami, przydrożnymi punktami usługowymi i motelami, warsztatami i salonami samochodowymi, osiedlami domków jednorodzinnych na przedmieściach, kompleksami handlowymi i rekreacyjnymi, reklamą i marketingiem, projektowaniem i planowaniem urbanistycznym, a także z różnymi krajami bogatymi w ropę;

4. dominującej globalnej formy „quasi-prywatnej” mobilności, która podporządkowuje inne rodzaje mobilności (chodzenie pieszo, jazdę na rowerze, podróżowanie koleją itd.) i reorganizuje sposób, w jaki ludzie negocjują możliwości i ograniczenia w pracy, życiu rodzinnym, dzieciństwie, czasie wolnym;
5. ważnego elementu dominującej kultury, która podtrzymuje główne dyskursy na temat tego, co stanowi dobre życie, jaki poziom mobilności jest odpowiedni, kultury, która dostarcza również mocnych obrazów oraz symboli literackich i artystycznych;
6. pojedynczej, najważniejszej przyczyny wykorzystywania zasobów środowiska: wynika z ilości zasobów, przestrzeni i energii zużywanych wyłącznie przy produkcji i reperacji samochodów, dróg i innych miejsc przeznaczonych dla aut; to także potężne problemy związane z surowcami, jakością powietrza, zdrowiem, wydzielaniem ozonu, krajobrazem, hałasem, przestrzenią, czasem; ponadto transport samochodowy odpowiada za dużą część emisji CO<sub>2</sub> i jest pośrednio odpowiedzialny za wiele dwudziestowiecznych wojen (Urry 2004:25-26).

Systemowość automobilności stanowi o jej trwałości i zdolności do reprodukcji, ale oznacza też, że samo auto jako przedmiot fizyczny bez systemu traci swoją „automobilność”, ponieważ – jak twierdzi za Donem Slaterem John Urry – zdolność do „automobilności” (tzn. samomobilności, niezależnej mobilności) hybrydy człowieka i maszyny jest możliwa tylko w zmaterializowanym ekosystemie dróg, ulic, przepisów, handlu paliwem itd. (Slater 2001, za: Urry 2004:26). Można potraktować to jako paradoks: samochód daje możliwość niemal nieograniczonego wyboru czasu i trasy, ale po spełnieniu szeregu bardzo kosztownych i czasochłonnych warunków (uzyskanie uprawnień, nauka i stosowanie się do przepisów, konieczność zapięcia pasów i utrzymywania przez czas podróży stanu bezruchu i skupienia, kupno ubezpieczeń, opłaty i podatki, przeglądy i naprawy samochodu, akceptacja ryzyka wypadku i ponoszenia kosztów społecznych: skażenie środowiska, konieczność utrzymywania infrastruktury, zdrowie, korki, miejsca parkingowe, hałas).

Niedogodności i paradoksy tego trybu mobilności nie jest łatwo dostrzec. Trudno też z tego powodu wyobrazić sobie, że nie jest on społecznie konieczny i nieunikniony. Elastyczność samochodu tworzy nowe rodzaje podróży, rozłączyła miejsca pracy, wypoczynku, rekreacji i snu, które były kiedyś zintegrowane. Pofragmentowane miasto rozdzieliło rodziny, wymusiło mobilność, a samochód stał się „stalową klatką” chroniącą za pomocą karoserii, poduszek powietrznych, pasów, szybkości, eksterytorialności szosy od niebezpieczeństw i niedogodności, które można spotkać w mieście. Przy okazji system automobilności, reprodukując się, wymusza zmiany otoczenia, które są dobre dla ludzko-samochodowych hybryd, a nie tych, którzy z samochodów nie mogą bądź nie chcą korzystać: dzieci, starsi, niepełnoprawni, piesi, rowerzyści, korzystający z komunikacji publicznej. Ci inni są dla kierowców przeszkodami, wstrzymują ruch, szybkość, płynność ruchu samochodowego. Dla pieszych, rowerzystów i innych niekorzystających z samochodów miasto jawi się jako pełne szybkich, niebezpiecznych „stalowych klatek”, ponieważ kontakt z człowiekiem w środku jest praktycznie niemożliwy (Urry 2004:28-31). Richard Sennett również zwraca uwagę na mobilność, jako wartość, która jest tak istotna, że znika nam z oczu to, co dla niej poświęcamy: „[...] doświadczamy łatwości poruszania się, jakiej nie znała żadna wcześniejsza cywilizacja miejska, [...] uznajemy, że nieograniczony ruch jednostki jest absolutnym prawem. Prywatny samochód jest logicznym instrumentem do korzystania z tego prawa, a skutkiem dla przestrzeni publicznej, zwłaszcza przestrzeni miejskiej ulicy, jest to, że przestrzeń staje się pozbawiona sensu, a nawet szalona, o ile nie może być podporządkowana swobodnemu przemieszczaniu się” (Sennett 1977, za: Hofmeister, Keitsch 2016:3848).

John Urry zwrócił uwagę, że samochody to ważny przedmiot konsumpcji, ale i nośnik statusu. Aby posiadać taką właściwość, musi jednak być jakoś zakorzeniony w kulturze. Samochody otrzymały również swoją wartość symboliczną, stając się jednym z symboli kultury amerykańskiej i amerykańskiego stylu życia (dobrze obrazuje to hasło reklamowe: *Baseball, Hot Dogs, Apple Pie & Chevrolet*) (Gitkiewicz 2019:9), który po wojnie był punktem odniesienia dla prawie całej reszty świata. Jak pisze Mimi Sheller: „Kultury samochodowe mają wymiar społeczny, materialny, a przede wszystkim afektywny, który jest pomijany w obecnych strategiach wpływania na decyzje dotyczące korzystania z samochodu. Indywidualistyczny model »racjonalnego wyboru«, który jest tak wpływowy, że jest uważany za oczywisty w debatach na temat polityki transportowej, wypacza nasze zrozumienie tego, w jaki sposób ludzie (i ich uczucia) są osadzone w historycznie i geograficznie wyrytych wzorcach »mo-

bilności codziennej» (Sheller 2004:221). Samochód kojarzy się z wolnością i elastycznością wynikającą z możliwości szybkiego przemieszczania się w dowolnym kierunku w dowolnym czasie (Urry 2009:59). Oczywiście wiemy, że nie do końca tak jest, zwłaszcza kiedy przyjdzie nam używać samochodu w zakorkowanym mieście, ale również ze względu na infrastrukturę, dostęp do paliwa, ukształtowanie terenu; tych wszystkich niedogodności w samochodocentrycznych społeczeństwach trudno jednak dostrzec (na pewno nie zobaczymy ich w reklamach samochodów). Mimo niskiej realnej prędkości, którą mogą osiągnąć samochody w mieście, można ewentualnie wciąż traktować je jako wolność od konieczności posiadania współpasażera (co często jest podnoszone przez zwolenników podróży autem). Jazda samochodem może wpływać na nastrój kierowcy: podniecająco, ekscytująco albo relaksująco, ale oczywiście wiązać się może z emocjami negatywnymi (zob. Gatersleben 2007, 2014; Sheller 2004; Szczepaniak, Menes 1998). Pośrednim, ale bardzo uderzającym dowodem, że rynek samochodowy nie rządzi się techniczną racjonalnością, jest uporczywe konstruowanie i popularność samochodów dużych, mocnych i szybkich w realiach, w których borykamy się z deficytem miejsc parkingowych oraz brakuje realnej i legalnej możliwości osiągnięcia nawet połowy maksymalnej prędkości możliwej w danych modelach samochodu.auta duże i mocne mają budzić zaufanie i poczucie siły u jego właściciela, ale jednocześnie stały się oazami ciszy, centrum multimedialnej rozrywki, samotniami, w których zabiegani współcześni mieszkańcy mogą zaznać przyjemności zawieszenia aktywności, przerwy od domu, pracy lub innych sytuacji wymagających relacji społecznych. Niektórzy producenci samochodów starają się w reklamach pokazywać je w takiej właśnie funkcji.

Posiadanie i używanie samochodu zatem nie jest powodowane jedynie chęcią zaspokojenia potrzeb instrumentalnych, ale również wynika z symbolicznej treści zawartej w samochodzie: wyrażenia siebie (co skrupulatnie wykorzystywali producenci samochodów, przygotowując zróżnicowaną ofertę dla klientów o różnych potrzebach), zaznaczenia statusu socjoekonomicznego, a nawet przynależności klasowej – w latach dwudziestych XX wieku konserwatywny rząd Wielkiej Brytanii starał się ograniczać rozwój motoryzacji indywidualnej, traktując samochód jako przywilej klasowy, a w latach trzydziestych w ZSRR był on dobrem zarezerwowanym jedynie dla elity politycznej kraju (Szczepaniak, Menes 1998:115). To przykłady skrajne, ale rzeczywistość szybkość i zdolność przemieszczania się jest powiązana ze statusem socjoekonomicznym i władzą. Dlatego nie do pominięcia są nierówności spo-

łeczne, które wyrażają się również różnym poziomem mobilności. Dotyczy to zarówno mobilności realizowanej (np. mierzonej liczbą przebytych kilometrów, która rośnie wraz z pozycją społeczną), jak i potencjalnej (możliwości przemieszczania się w razie zaistnienia takiej potrzeby). O wysokiej pozycji społecznej może również świadczyć możliwość niepodróżowania (wybór zatrudnienia blisko miejsca zamieszkania lub swobodna zmiana mieszkania w celu skrócenia dojazdów do pracy jest łatwiejsza dla osób lepiej wykształconych, mogących wybierać pracodawców) (Aldred 2015:688). Samochód także zaspokaja potrzeby przynależności do wspólnoty kulturowej, narodowej. Przykładem może być wspomniane już hasło reklamowe Chevroleta: *Baseball, Hot Dogs, Apple Pie and Chevrolet*, próbujące włączyć auta do symboli narodowych USA.

Idea samochodowego stylu życia może zrosnąć się z ideologią państwową i kapitalistyczną. Cezary Szczepaniak i Edward Menes przytaczają opinie badaczy, którzy upatrywali w rozwoju indywidualnej motoryzacji szczepionki na socjalizm (tworząc masową klasę prywatnych właścicieli) i wzrost wpływów związków zawodowych (podróżowanie, większa mobilność miały odwracać uwagę od zebrań związkowych) (Szczepaniak, Menes 1998:116). Samochód jest szybki, a szybkość stanowi wartość dla kapitalizmu, zmniejszając „tarcia związane z odległością” i uwalniając przedsiębiorstwa od geograficznie zasiedziałej siły roboczej (Harvey 1990:284, za: Aldred 2015:687). Dlatego rozwój kolei parowej w Wielkiej Brytanii był napędzany pragnieniem przemysłowców oddzielenia fabryk od lokalizacji źródeł surowców, a koszty transportu przy użyciu lokomotywy parowej były zdecydowanie niższe niż wozami ciągniętymi przez konie (Aldred 2015:687; Wolf 1996:16). Związek pomiędzy industrializacją a rozbudowywaniem się sieci kolejowej jest oczywisty i widać go w porównaniach krajów będących liderami uprzemysłowienia w XIX wieku (Wielka Brytania, Francja, Niemcy) z krajami Europy Południowej (Włochy, Hiszpania, Portugalia). Przykładowo, w 1905 roku w Wielkiej Brytanii funkcjonowało 36 tysięcy km torów, a w dwukrotnie większej Hiszpanii było ich 14 tysięcy km<sup>14</sup> (Wolf 1996:21-23).

Rachel Aldred zwraca uwagę na to, że szybkość jest ważną determinantą wartościowania różnego rodzaju środków mobilności również z innego powodu. Przytacza on książkę Paula Virilla *Speed and Politics: An Essay on Dromology* (1986), który upatruje w szybkości głównej siły kształtującej spo-

---

<sup>14</sup> Trzeba wziąć pod uwagę, że liczba ludności Wielkiej Brytanii na początku XX wieku była około dwa razy większa niż liczebność populacji Hiszpanii.

leczeństwo i nie jest to według niego wpływ pozytywny. W przeciwieństwie do wizji samochodu jako narzędzia wolności P. Virillo uważa, że samochody przyczyniają się do jej zmniejszania. Pisze on mianowicie o eksterminacji przestrzeni wolnej od „działań politycznych” przez rosnącą szybkość poruszania się. Rosnące prędkości ułatwiają państwową kontrolę: trudno znaleźć uzasadnienie dla kontroli przemieszczania się pieszych, natomiast kierowcy samochodów zobowiązani są do posiadania prawa jazdy, aktualnych badań stanu zdrowia, oznaczania swoich pojazdów za pomocą tablic rejestracyjnych czy określonych zachowań na drodze. Szczególnie dotyczy to szybko przemieszczających się pasażerów samolotów, którzy są poddawani bardzo wielu procedurom kontrolnym (w tym dość intymnym) (Virillo 1986:142, za: Aldred 2015:687). Mając to na względzie, wydaje się, że szybsze środki komunikacji powinny być przez władze preferowane, ponieważ dają okazję do rozszerzania zakresu ich działań.

Absolutna dominacja samochodu utrudnia nam dostrzeżenie jego wad. Z powyższej treści wynika, że wolność, którą daje samochód, może być mirażem przesłaniającym argumenty za tym, że samochody mogą mieć odwrotny skutek na nasze życie. Ta ślepotą może dotyczyć również naukowców. Jonas Larsen pisze, że w literaturze na temat mobilności podróżowanie samochodami rzadko interpretuje się jako „przywiązanie” i „uniemożliwienie poruszania się”. Dominuje za to założenie, że podróż samochodem jest doskonałą technologią komfortu i wygody. Zwraca on jednak uwagę na publikacje, z których wynika, że takie siedzące podróżowanie może być również niewygodne albo nawet bolesne czy stresujące (Bissell 2014; Kent 2015; Sheller 2004; Urry 2006; Urry, Larsen 2011, za: Larsen 2018:2).

Rudolf Dettlaff łączy samochody z modernizmem: „Dyskurs modernistyczny po wojnie komunikowany był jako przyszłościowy, postępowy. W tę retorykę idealnie wpisał się samochód. Przyszłość kreowała się na przyszłość z samochodem” (Dettlaff 2017:18). Urry przypisuje autu jeszcze większą rolę. Modernistyczne miasta są projektowane dla samochodu, ale samochód te miasta „umożliwia” i staje się ich symbolem. Jak pisze Dawid Krysiński, „kwestia motoryzacji w mieście stanowi jeden z tych wymiarów utopii modernistycznej, które w wyobrażeniach ówczesnych architektów i urbanistów zyskały bardzo wyraźny kształt, następnie znalazły odzwierciedlenie w faktycznym kształcie przestrzeni, a w końcu doprowadziły do niezamierzonych konsekwencji skutkujących rewizją modernistycznych założeń” (Krysiński 2014:24). Zwraca on uwagę, że krytyka modernizmu dotyczyła przede wszystkim kwestii mieszkaniowej: teoretyczne założenia modernistów o funkcjonal-



ności i wygodzie okazały się nietrafione (ludzie nie czuli się dobrze w miejscach, które nie były pochodną ich stylu życia, a projektem architekta). Modernizm jednakże modyfikował również ogólną strukturę miasta, w tym przestrzeni transportowej: „Należy tu bowiem zauważyć, że moderniści byli zafascynowani motoryzacją, co miało swoje podłoże w ogólniejszym ich stosunku do techniki. Jak zauważa Agata Ciastoń, »maszyna staje się główną inspiracją dla czołowych architektów tego okresu, szczególnie dla Le Corbusiera [...]. Maszyna nie podlega rygorom otoczenia, to ona determinuje sposób jego zagospodarowania« (Ciastoń 2009). Samochód stał się w dobie modernizmu Latour’owskim aktantem (Latour 2005): wyznaczył nowe standardy mobilności przestrzennej, stał się dobrem stratyfikującym członków społeczeństwa, spowodował przekształcenia w strukturze miasta, wpłynął na kształt przestrzeni, a nawet zajął w niej uprzywilejowane miejsce (Urry 2004). Z drugiej jednak strony dla późnych modernistów »istotną kwestią stało się usunięcie jednej z podstawowych [znanych już – przyp. M.N.] bolączek wielkich miast, a więc problemów z komunikacją. [...] Położono duży nacisk na zapewnienie możliwości szybkiego przemieszczania się w mieście, a więc na system transportu oparty o układ dróg, metra i ścieżek rowerowych (Gutowski 2006). Reprezentanci tego nurtu widzieli przestrzeń miejską jako układ poprzecinany szerokimi i bezkolizyjnymi arteriami, umożliwiającymi szybkie przemieszczanie się za pomocą samochodu pomiędzy poszczególnymi częściami miasta” (Krysiński 2014:25). Moderniści zatem realizowali swoje projekty, opierając się na możliwościach, które dawała motoryzacja, a sam modernizm stał się w ten sposób elementem systemu automobilności, o którym pisał Urry.

Wydaje mi się, że tak obszerne wyjaśnienia przyczyn dominacji samochodu są uzasadnione z dwóch powodów: po pierwsze, szerszy kontekst ułatwia nam zrozumienie, dlaczego rowery i inne środki transportu z miast zostały w dużym stopniu wyparte. Drugim powodem, dla mnie ważniejszym, jest fakt, że te wszystkie cywilizacyjno-kulturowe uwarunkowania pokazują nam, że chcąc dokonać zmiany, nie możemy traktować samochodów jako narzędzia podróży, z którego ludzie zrezygnują, gdy im wykażemy, że inny środek transportu jest z różnych względów korzystniejszy (zdrowszy, tańszy czy nawet szybszy). Jak pisał Urry, automobilność to globalny system, który ma zdolność do reprodukcji swojej dominacji, i dlatego – jeśli miasta mają stać się przyjemniejszym, zdrowszym miejscem do życia – trzeba osłabić system automobilności, a nie ograniczać się do pokazywania kierowcom zalet życia bez samochodu.

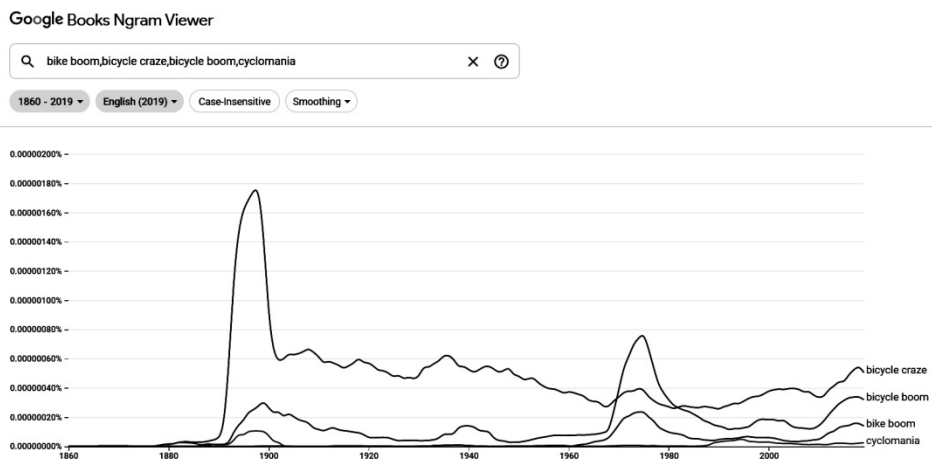
## „Bike boom” – próba rowerowej korekty

W latach siedemdziesiątych miało miejsce wydarzenie określane mianem *bicycle boom* lub *bike boom*. W 1971 roku magazyn „Time” relacjonował: „Jeśli potwierdzą się obawy niektórych zdenerwowanych sprzedawców, w te święta wiele dzieci spotka rozczarowanie. Naród stoi w obliczu poważnego niedoboru rowerów. Schwinn Bicycle, jedna z największych firm w branży wartej 400 milionów dolarów rocznie, do ostatniego miesiąca ma zamówienia na całą produkcję z 1971 roku. Inni główni amerykańscy producenci – Murray Ohio, Huffman i AMF – również mają problemy z nadążaniem za niekontrolowanym popytem. Sprzedaż w wielu sklepach rowerowych zwiększa się o 200% powyżej poziomu z zeszłego roku, a terminy dostaw nowego towaru są niepewne. Gano Thomas z *Nomad Cyclery* w San Francisco narzeka: »Fabryki nie nadążają z produkującą rowerów. Zamawiając 100 rowerów, mamy szczęście, jeśli dostaniemy 25«. Henry Devilmorin, sprzedawca jednośladów z Los Angeles, dodaje: »Mogę sprzedać każdy rower, jaki wpadnie w moje ręce«. [...] Braki wynikają z największej fali popularności roweru w jego 154-letniej historii. Ekolodzy zwracają się w kierunku rowerów jako rozwiązania zanieczyszczenia powietrza; fani sprawności fizycznej lubią rower za dobroczynny wpływ na serce. Grupy pracowników w niektórych zatłoczonych miastach organizują wyścigi w godzinach szczytu między samochodami, autobusami i rowerami, przy czym rower zwykle triumfuje” (Time 1971). O rewolucyjności zainteresowania się rowerami świadczyć może cytat Franka Berta, który zmianę w nawykach konsumentów opisał w następujący sposób: „We wczesnych latach 60. rynek rowerowy miał dwie cechy. Po pierwsze, był to rynek dla dzieci, a po drugie, dzieci przestawały jeździć na rowerze w wieku 15 lat” (Berto 1999, za: Savre et al. 2010:1946).

Według raportu Bank of America sprzedaż rowerów w USA oscylująca wokół 6 milionów rocznie w 1971 roku wzrosła do 9 milionów, 14 milionów w 1972 i 15,3 milionów w następnym roku. Co ciekawe, większość z nich była rowerami dla dorosłych (wcześniej się to nie zdarzało) (za: Reid 2017c). W znacznym stopniu do wzrostu zainteresowania jazdą na rowerze przyczyniło się wprowadzenie na rynek tanich, wyposażonych w dość podstawowy sprzęt „szosówek”, w USA nazywanych *ten speed*, a w UK *racer*, które dobrze wstrzeliły się w potrzeby młodych użytkowników chcących jeździć przyjemnie, szybko i tanio. Nawet w Holandii rowery te były dość popularne, podważając niepodzielną dominację czarnych, praktycznych rowerów miej-

skich, które w Polsce nazywamy „holenderkami”, natomiast w Holandii *omafiets*. Liczby zakupionych rowerów były na tyle imponujące, że w Stanach Zjednoczonych i w znacznie mniejszym stopniu w Wielkiej Brytanii zaczęto (podobnie jak w Holandii w tym samym czasie) budować sieci ścieżek rowerowych (Reid 2017a:3).

**Wykres 3. Częstość pojawiania się w literaturze anglojęzycznej fraz: *bicycle craze*, *bicycle boom*, *bike boom*, *cyclomania* w latach 1860-2019**



Źródło: [https://books.google.com/ngrams/graph?content=bike+boom%2Cbicycle+craze%2Cbicycle+boom%2Ccyclomania&year\\_start=1860&year\\_end=2019&corpus=26&smoothing=3](https://books.google.com/ngrams/graph?content=bike+boom%2Cbicycle+craze%2Cbicycle+boom%2Ccyclomania&year_start=1860&year_end=2019&corpus=26&smoothing=3).

Brytyjski autor, Carlton Reid, autor książki *Bike Boom. The Unexpected Resurgence of Cycling*, przedstawił wzrost zainteresowania rowerem jako spłot kilku czynników: dorastających przedstawicieli pokolenia *baby boom*, wzrostu zainteresowania zagadnieniami zdrowia i rekreacji oraz rozwoju ruchu ekologicznego, który samochodów nienawidził. Rowerowi i ekologiczni aktywiści oraz studenci z San Jose State College podczas pierwszego Dnia Ziemi w 1970 roku pochowali nowego forda mavericka na terenie kampusu w głębokim na 12 stóp grobie. Rowerzyści martwiący się stanem środowiska naturalnego zorganizowali w Los Angeles przejazd rowerowy w maskach przeciwgazowych. Wielu pisarzy i autorów angażowało się w wyjaśnianie korzyści płynących z jazdy na rowerze, między innymi w artykułach we wpływowym czasopiśmie „Whole Earth Catalog” czy bestsellerze o milionowej sprzedaży *Richard’s Bicycle Book* Richarda Ballantine’a, w których opisywano jazdę na rowerze jako sposób na czerpanie przyjemności z bycia wolnym i spokojnym (Reid 2017, za: Sisson 2017).

Ożywienie amerykańskich rowerzystów poprzedziło powstanie prorowerowych (lub antysamochodowych) ruchów w Europie: w Holandii pod koniec lat sześćdziesiątych kontrkulturowa grupa „Provo” alarmowała: „Amsterdamczycy! Asfaltowy terror zmotoryzowanej burżuazji trwał wystarczająco długo!”. Ta i inne oddolne grupy, mając dość niebezpiecznych, pełnych samochodów i spalin miast jako alternatywę proponowali jazdę na rowerze, którą łączyli ze spowolnieniem tempa ruchu po ulicach, lepszą jakością życia w mieście, zdrowiem i środowiskiem (Oldenziel, Albert de la Bruhèze 2011: 40). I rzeczywiście, konsekwentna prosamochodowa polityka, wyburzanie domów, poszerzanie szos, wszelkie działania na rzecz większej przepustowości odniosły skutek: liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wzrosła do 3300 w 1971 roku, w tym ponad 400 dzieci. Statystyka ta przeraziła Holendrów, popychając ich do organizowania się w różne grupy działania, z których najbardziej znana była „Stop de Kindermoord” („Stop zabijaniu dzieci”), na czele której stanęła była eurodeputowana Maartje van Putten. Tak uzasadniała swoje zaangażowanie: „Będąc młodą matką mieszkającą w Amsterdamie, byłam świadkiem kilku wypadków drogowych w mojej okolicy, w których dzieci zostały ranne [...]. Widziałam, jak wyburzano części miasta, by zrobić miejsce na drogi. Bardzo niepokoiły mnie zmiany, jakie zaszły w społeczeństwie – wpłynęły one na nasze życie. Ulice nie należały już do ludzi, którzy tam mieszkali, ale do ogromnego ruchu ulicznego. Bardzo mnie to rozzłościło. »Stop de Kindermoord« i inne organizacje oprócz sprzeciwu proponowały drogowe rozwiązania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. »Stop de Kindermoord« opracował na przykład przyjazną ludziom ulicę wymuszającą wolną jazdę (tzw. *woonerf*), inna organizacja, »Pierwszy Jedyny Prawdziwy Holenderski Związek Rowerzystów«, organizowała przejazdy po niebezpiecznych dla rowerzystów miejscach i inwentaryzowała problemy” (van der Zee 2015). W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych w niektórych kanadyjskich miastach (Toronto i Montreal) pojawiły się prorowerowe ruchy społeczne. W Montrealu, który obecnie jest uznawany za najlepsze miasto dla rowerzystów w Ameryce Północnej<sup>15</sup> (Reid 2017:233), akcje ich członków przyjmowały bardzo ciekawe formy. Organizacja „Le Monde à Bicyclette” (*Citizens for Cycling*), założona przez byłego aktywistę antywojennego Roberta Silvermana (znanego później jako Bicycle Bob), zor-

---

<sup>15</sup> Copenhagenize Index z 2019 roku potwierdza tę pozycję, z tym, że tyle samo punktów otrzymało Vancouver. Oba miasta są osiemnaste na świecie pod względem przyjaźności dla rowerzystów, <https://copenhagenizeindex.eu/> [dostęp: 14.10.2021].

ganizowała między innymi prezentację roweru przeznaczanego do wykonywania swoich obowiązków przed burmistrzem oraz 3-tysięczną paradą rowerzystów (rower wygrał wyścig z samochodem i komunikacją miejską). Organizacja specjalizowała się w akcjach nazywanych przez Boba „cyklo-promokcjami” lub „cyklo-frustracjami”. Walcząc z zakazem wnoszenia rowerów do metra, aktywiści postanowili pokazać jego absurd w świetle dozwolonych przedmiotów: rowerzyści wchodzili do pociągów wyposażeni w długie drabiny, wózki dziecięce, narty, a nawet dużego hipopotama domowej roboty. Akcja trwała trzy lata, wzbudziła zainteresowanie mediów, jednej z aktywistek postawiono zarzuty wprowadzenia roweru do metra, ale w końcu zakaz został zniesiony. W celu pokazania braku możliwości bezpiecznego przejazdu przez rzekę św. Wawrzyńca na wyspę Montreal Bicycle Bob przeprowadził następną, zakończoną sukcesem i zjednującą organizacji sympatię mediów i opinii publicznej: w przebraniu Mojżesza odegrał scenę przeprowadzania rowerzystów na drugą stronę rzeki. Następnie grupa przystąpiła do zbierania poparcia sąsiednich gmin oraz przedstawicieli federalnych i prowincjonalnych. Władze lokalne w końcu podjęły działania i zbudowały most dla pieszych i rowerzystów w 1990 roku, a później dołączyły ścieżki rowerowe do pozostałych mostów. Ciekawą akcją było obudowanie rowerów lekkimi ramkami, przez które każdy rowerzysta zajmował na drodze tyle samo miejsca, co samochód – w ten sposób bardzo sugestywnie aktywiści pokazali absurdalnie dużą ilość miejsca, którego potrzebują samochody. Na zdjęciach z tego wydarzenia szczególnie uderza kontrast zajmowanej przestrzeni i małych rozmiarów człowieka na rowerze<sup>16</sup>.

Boom w USA skończył się w 1974 roku i zdaniem Carltona Reida skłoniło to planistów i polityków do wycofania prorowerowych planów. Gary Fisher, uważany za jednego z twórców roweru górskiego, uważał, że amerykański *bike boom* miał związek z typem rowerów, które były jego symbolem. Według niego *ten speed* – rower o wąskich oponach i konieczności przyjęcia sportowej, pochylonej do przodu pozycji zniechęcił dużą część początkujących rowerzystów: „Z 15 milionów sprzedanych, 10 milionów zostało w garażu w następnym roku: to nie był właściwy rower!”. Co więcej, rowery wyprodukowane w czasie trwania rowerowej bańki i tak nie były zbyt dobrej jakości, więc pierzchły nadzieje amerykańskich rowerzystów na porządną infrastrukturę. W Holandii politycy wykazywali duże zrozumienie dla postulatów protestu-

---

<sup>16</sup> <http://dandyhorsemagazine.com/blog/2016/10/19/the-life-and-times-of-bicycle-bob/> [dostęp: 14.10.2021].

jących, co poskutkowało konsekwentną polityką rozbudowywania coraz gęstszych sieci rowerowych przez lata siedemdziesiąte, osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte. W innych europejskich krajach rowerzyści mogli jedynie pozazdrościć rozwoju infrastruktury rowerowej w Holandii. Lata osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte były dla mobilności rowerowej w dużej mierze zmarnowane, a ruchy rowerowe umilkły zrezygnowane (Reid 2017a:xx).

## Rower w epoce postmodernizmu?

Ważnym momentem w historii rowerów niewątpliwie jest powstanie rowerów górskich (*Mountain Terrain Bicycle* – MTB). Wydarzenie to pozostawało długo niezauważaną częścią rowerowego boomu lat siedemdziesiątych. Początek MTB miał miejsce w hrabstwie Marin w Kalifornii, gdzie grupka kolarzy, „zmęczonych krytyką i wykluczeniem ich z zawodów kolarskich za długie włosy” (Savre et al. 2010:1947), zjechała z góry Tamalpais na własnoręcznie przerobionych rowerach, bazujących na ramie roweru Schwinn Excelsior<sup>17</sup>. Był to produkowany od lat trzydziestych do lat pięćdziesiątych, wyposażony w 26-calowe koła, szerokie opony, błotniki, bagażnik, dziecięcy rower typu *cruiser*, który miał imitować samochód czy motocykl (nawet wyposażano go w imitację baku na paliwo). W latach siedemdziesiątych były to już w większości rupiecie, które często zalegały na podwórkach lub w garażach. Zapewne dlatego konstrukcje te nazywano *clunkers* (gruchooty). Po pewnym czasie eksperymentowania z różnymi komponentami, ramy

---

<sup>17</sup> Oczywiście wcześniej również konstruowano rowery, które miały za zadanie lepiej radzić sobie poza drogami (Savre, Saint-Martin, Terret 2010:1944-1945). Ciekawostką jest postać Johna Finleya Scotta, profesora socjologii wykładającego na University of California w Davis. Z powodu trwałego uszczerbku na zdrowiu w wyniku wypadku w górach zmuszony był znaleźć sobie inną formę kontaktu z górami. W Davis był znany jako „rowerowy pionier”, ale sam siebie nazywał „rowerowym guru”. Odegrał kluczową rolę nie tylko w ustanowieniu praw rowerzystów w stanie Kalifornia, ale także zbudował pierwszy prototyp roweru górskiego już w 1953 roku! W 1960 roku opracował *woodsie*, lżejszy terenowy rower, który był prekursorem współczesnego roweru górskiego; <https://www.reed.edu/reed-magazine/in-memoriam/obituaries/november2008/john-finley-scott-1955.html> [dostęp: 10.10.2021]. Zdjęcie jego roweru można zobaczyć na stronie internetowej muzeum rowerowego w Marin: <https://mmbhof.org/mtn-bike-hall-of-fame/history/> [dostęp: 11.10.2021].

Schwinn Excelsior stały się standardowym elementem przeróbek (Rosen 1993:486). Szybkie, emocjonujące zjazdy (*downhill*) zyskiwały coraz większą popularność, ale duże obciążenia i częste awarie wymusiły dalsze usprawnienia. Problemem była konieczność wprowadzania rowerów pod górę, przegrzewanie się nożnych hamulców (torpedo). Dlatego do tych rowerów dodawano motocyklowe hamulce i manetki, motokrosowe kierownice, przerzutki (hipisi z hrabstwa Marin podpatrzyli tę innowację od kolarzy z Cupertino – pierwszy zainstalował przerzutkę Gary Fisher), a także manetki do przerzutek montowane na kierownicy (a nie do ramy, jak było w szosówkach). Do końca 1973 roku jazdę na takich rowerach w hrabstwie Marin uprawiało od 20 do 30 osób i około 10 w Cupertino (góry Santa Cruz). Każdy rowerzysta sam dostosowywał swój rower, a częste spotkania przyczyniały się do szybkiego rozprzestrzeniania się udanych innowacji. Dwa lata później w hrabstwie Marin na „góralach” zjeżdżało już około 50 osób (Buenstorf 2003:61). Przerzutki dały możliwość podjazdów i w ten sposób rowery MTB zyskały nowy sens (*cross-country*). W 1974 roku w zawodach przełajowych wystartowało 3 zawodników, którzy zamiast rowerów przełajowych (tzn. szosowych, z oponami o mocniejszym bieżniku) skorzystali ze starych przerobionych Schwinnów.

Miejsce powstania tych rowerów nie jest przypadkowe. To w hrabstwie Marin w Kalifornii entuzjaści motocrossu skonstruowali dla dzieci, które jeszcze nie mogły jeździć motocyklami, rowerki BMX (*Bicycle Moto Cross*). Wkrótce młodzi chłopcy zaczęli ich używać do zjazdów z okolicznych wzgórz po drogach pożarowych. Duża część tych dzieci uczestniczyła później w powstaniu subkultury MTB i konstruowaniu tego typu roweru (Savre et al. 2010:1946). Przyczyną był również kontekst geograficzno-społeczny: sprzyjający kalifornijski klimat, górzysty teren z wieloma szlakami (chroniony Marin Headlands), bliskość dużego miasta i odpowiedni ludzie. „Rozwój gospodarczy Doliny Krzemowej 70 mil na południe pozwolił hrabstwu Marin stać się schronieniem dla pokolenia bogatych ludzi z wyższej klasy, szukających przyjemnego stylu życia z zaletami bliskości ruchliwego dużego miasta. Ta populacja była zasadniczo miejska i nowoczesna, ale także blisko natury, bardzo zaniepokojona i zaangażowana w kwestie środowiskowe. Gary Fisher, który w znacznym stopniu przyczynił się do tego nowego sposobu jazdy na rowerze, opisał atrakcje tego obszaru: „San Francisco różni się powiedzmy od Los Angeles. Tutaj masz dziką przyrodę w pobliżu dużego miasta, a także dużą sieć szlaków. W ciągu jednego dnia możesz jeździć na rowerze, surfować, znaleźć się w centrum San Francisco i zobaczyć przedstawienie teatralne: Marin to sekretne miejsce do zabawy!” (Savre et al. 2010:1948).

Kolarstwo górskie było niszowym, nieoficjalnym sposobem na wspólne spędzanie czasu, rekreację i kontakt z przyrodą. Rowery przerabiano po to, by bardziej pasowały do kulturowych i geograficznych uwarunkowań hrabstwa Marin. Istotnym punktem w kierunku umasowienia tego sportu była organizacja serii zawodów z jasno ustalonym szlakiem, zasadami, najlepszymi zawodnikami: *Repack Race*. Seria 24 rajdów rozpoczęła się w 1974 roku i mimo że organizatorzy początkowo nie mieli takich ambicji, to stały się one popularne nie tylko lokalnie. Półprofesjonalne zawody przyczyniły się również do przyspieszenia modyfikacji sprzętu<sup>18</sup>.

Początek komercyjnego etapu MTB można wiązać z wyścigiem *Reseda to the Sea*, w którym rowery MTB pokazały swoją uniwersalność. Gary Fisher tak wspominał ten wyścig: „To było wyjątkowe, zwłaszcza podczas pierwszego startu, byli kolarze przełajowi, zawodnicy BMX i »szosowcy«, a wszyscy mówili, że wygrają! Były 4 mile podjazdu szosą, 8 mil wszelkiego rodzaju zjazdów i podjazdów, a potem znów 3 mile szosą. Byłem w formie. [...] Naprawdę miałem najlepszy rower na ten wyścig! Zostawiłem wszystkich na pierwszym odcinku z moją grubą oponą [odcinek po szosie – przyp. M.N.]! To było śmieszne, niektórzy mieli jednobiegowe rowery i chodzili pieszo. Poza tym po terenowych częściach wyścigu nadal czułem się komfortowo. Faceci z branży rowerowej w Long Beach zobaczyli, że rower był naprawdę szybki od punktu A do punktu B!” (Savre et al. 2010:1951). To był moment, w którym rowery górskie zostały pokazane szerszej publiczności i na dodatek wygrały w bezpośredniej konkurencji z rowerami przełajowymi i szosowymi, a ich twórcy zaczęli myśleć o dzieleniu się swoją pasją i sprzedawaniem rowerów. Pierwszy w pełni nowy rower górski – *breezer*, z całkiem nową ramą – zbudował Joe Breeze w 1977 roku<sup>19</sup>, natomiast pierwsze firmy, które zaczęły sprzedawać swoje rowery powstały w 1978 i 1979 roku (Mert Lawwill założył firmę Lawwill Knight Pro Cruiser, a trójka wspólników: Charles Kelly, Gary Fisher i Tom Ritchey – firmę Fisher Mountain Bikes, a potem Gary Fisher Bicycles).

Z historii rowerów MTB wynika, że innowacje nie zawsze wychodzą od producentów. W przypadku dóbr konsumpcyjnych może okazać się, że to właśnie konsumenci mogą odegrać dominującą rolę w zmianie. Podstawowe cechy i geometria ramy MTB były już ustalone, kiedy produkcją zainteresowały się duże firmy rowerowe. Stało się to dopiero w 1982 roku. Dopiero pod

---

<sup>18</sup> Historia zawodów znajduje się na stronie internetowej Muzeum rowerowego w Marin: <https://mmbhof.org/mtn-bike-hall-of-fame/history/repack-history/> [dostęp: 11.10. 2021].

<sup>19</sup> <https://www.breezerbikes.com/history> [dostęp: 11.10.2021].



koniec tego roku japońscy producenci komponentów Shimano i Suntour wypuścili na rynek pełne grupy komponentów: korby, przerzutki, piasty i suporty, specjalnie dopasowane do jazdy w terenie górskim (Buenstorf 2003:63).

Co jest istotne, rower górski powstał w wyniku zbiorowej innowacji użytkowników, którzy byli jednocześnie wynalazcami. Ważne jest również to, że nie przyświecał im komercyjny sukces, ale zabawa. Początkowo nowość „klunkerów” nie polegała na zastosowaniu nowych technologii, ale na użyciu bardzo starych, dziecięcych rowerów do całkiem nowej czynności: emocjonującego, niebezpiecznego zjazdu z góry. Guido Buensdorf zwraca uwagę, że taka innowacja może zostać zinterpretowana jako akt społecznego konstrukttywizmu (w rozumieniu Pincha i Bijkera), w którym zakwestionowano stare „domknięcie” projektu roweru i podjęto próbę nadania mu nowego znaczenia. Pojedynczy rowerzyści i ich społeczność w toku interakcji dokonywali reinterpretacji roweru: uczyli się od siebie nawzajem, czego od jazdy na rowerze oczekują i w jaki sposób mogą to sobie zapewnić. Klunkery zapewniały całkiem inne potrzeby niż np. rowery szosowe: rowerzyści zobaczyli, że rower może dać im ekscytację i dreszczyk – coś, co wcześniej raczej niekoniecznie łączono z jazdą na rowerze. Ważnym wydarzeniem była wizyta Kalifornijczyków w Crested Butte (Kolorado) w 1978 roku, gdzie istniała inna grupa rowerzystów konstruujących rowery górskie. Wspólna, długodystansowa jazda do Aspen pokazała obu grupom pewne różnice: młodzi rowerzyści z Kolorado mieli okazję przyrzeć się rowerom o bardziej wyrafinowanych, przystosowanych do szybkiej, agresywnej jazdy w wyścigach po wyższych górach, natomiast Kalifornijczycy zobaczyli inne podejście, tj. jazdę na mniej przerebionych rowerach, której celem była rekreacja i kontakt z górami, a mniej konkurencja (Buenstorf 2003:63). Spotkanie to miało zaważyć na tożsamości roweru górskiego, który obecnie zawiera oba podejścia: wyzwanie i rywalizację oraz wspólne przeżywanie radości kontaktu z górską naturą (Savre et al. 2010:1950). Zatem nowe znaczenia i potrzeby dały impuls do całkiem nowych innowacji (tym razem technicznych). Wstawienie przerzutek jednak miało dla rowerzystów z hrabstwa Marin duże znaczenie, stało się sposobem na umożliwienie sobie wjazdu na górę, z której chcieli zjechać. Jednak ich koledzy z Kolorado pokazali im, że dzięki przerzutkom rower górski może stać się narzędziem do ćwiczeń fizycznych i rekreacji w otoczeniu przyrody. Te nowe zastosowania dały z kolei impuls do poszukiwania technologicznych rozwiązań mających na celu zmniejszenie wagi roweru i zwiększenie liczby biegów w przerzutkach (Buenstorf 2003:65-66). Korzystając z terminologii SCOT, rower wszedł w nowy etap „interpretacyjnej elastyczności”, ponieważ

pojawiły się nowe „odpowiednie grupy społeczne” (kalifornijskie grupy z hrabstwa Marin i Cupertino, grupa Crested Butte z Kolorado, później inni uczestnicy). Autorem, który postanowił przyjrzeć się powstaniu i ustabilizowaniu MTB jako technologii, był Paul Rosen. Przeanalizował on kształtowanie się geometrii ramy roweru górskiego, postrzeganej jako ważny parametr decydujący o wydajności konstrukcji. W rowerach górskich szczególnie istotne są: kąt główki ramy, kąt rury podsiodłowej, długość dolnych rurek tylnego trójkąta oraz rozstaw osi. Pierwsze rowery górskie produkowane od nowa miały geometrię skopiowaną z ramy Schwinn Excelsior. Oznaczało to, że rozstaw osi był duży (44 cale), główka ramy i rura podsiodłowa były mocno nachylone do tyłu (odpowiednio 68 i 70 stopni), co sprawiało, że siodełko, a w konsekwencji większość ciężaru rowerzysty znajdowała się nad tylnym kołem, a przednie koło bardziej niż w szosówce wysunięte było przed rower (w typowym *ten-speed* rozstaw osi wynosił 38 cali, natomiast kąt nachylenia główki ramy i rury podsiodłowej – 73-74 stopnie). Dla kalifornijskich amatorów zjazdów była to geometria bardzo wygodna (zresztą każdy, kto kiedykolwiek zjeżdżał rowerem ze stromego zbocza, zapewne potwierdzi, że najbezpieczniej jest w takiej sytuacji, maksymalnie prostując ręce, przesunąć ciężar ciała za siodełko po to, by nie znajdować się nad przednim kołem, co może skutkować lotem nad kierownicą). Trzeba jednak zwrócić uwagę, że jazda pod górę na takim rowerze jest bardzo trudna, niedociążone przednie koło ma tendencję do podnoszenia się, a także trudniej jest nim manewrować i omijać przeszkody. Dlatego do podjazdów lepsza jest rama z krótszym rozstawem osi i mniejszymi kątami rury podsiodłowej oraz główki ramy. I rzeczywiście, tego typu rowery (Rosen używa określenia *seattle style*) zaczęły powstawać dla rowerzystów jeżdżących w terenie charakterystycznym dla amerykańskiego północnego zachodu, którzy często jeżdżąc po wyrębach, musieli przejeżdżać nad małymi kłodami. Dzięki krótszej odległości między kołami i położeniu rowerzysty bliżej przedniego koła rower było łatwiej kontrolować. P. Rosen zwraca uwagę, że już na początku historii MTB wyodrębniły się dwie „odpowiednie grupy społeczne”. Teraz nazwalibyśmy ich uprawiającymi *downhill* oraz *cross-country* i dla pierwszej grupy rama na bazie Schwinna okazała się wystarczająca, natomiast dla „leśnych” rowerzystów była do poprawki. Co się stało dalej? Od połowy lat osiemdziesiątych każdego roku modele wypuszczane na rynek miały modyfikowaną geometrię ramy, ale około roku 1989 ustabilizowała się, stanowiąc coś pośredniego między parametrami Schwinna Excelsiora a roweru szosowego: rozstaw osi dłuższy niż w szosówce (41-42 cale), kąt rury podsiodłowej podobny (71 stopni), nato-

miast nachylenie główki ramy było większe (71 stopni). Konstrukcja ta uczyniła MTB rowerem wszechstronnym, dzięki któremu można wygodnie pokonywać wzniesienia i przeszkody, ale również – przy pewnym poziomie umiejętności – próbować zjeżdżać z górskich zboczy. Nasunąć się może wniosek, że producenci rowerów uznali, że najbardziej odpowiednią grupą społeczną nie są dwie grupy pionierów kolarstwa górskiego, ale najliczniejsza grupa klientów, która jeździ rowerem w różnorodnych warunkach. P. Rosen nie kończy jednak historii i geometrii ramy w tym momencie. W 1992 roku firma Ridgeback wypuszcza na rynek modele rowerów (górkich i szosowych), które w zależności od wielkości ramy mają inne kąty główki ramy i rury podsiodłowej (nazwano to geometrią proporcjonalną), a producent rowerów SCOT dodatkowo jeszcze proponuje ramy o geometrii dostosowanej do różnych (wyodrębnionych przez producenta) kategorii rowerzystów (w tym ramy dla kobiet z obniżoną górną rurą). Schwinn w swojej ulotce z 1992 roku przedstawia różne serie rowerów górskich, które mają nazwy na każdą geometrię: *aggressive team geometry*, *sport geometry*, *recreational geometry*. Zatem rozwiązanie problemu geometrii leżało początkowo w zdefiniowaniu miejsca i stylu jazdy. Natomiast producenci, wymyślając „geometrię proporcjonalną”, redefiniowali problem poprzez umieszczenie go w ciele rowerzystów. Udało się im skonstruować całkiem nowe „odpowiednie grupy społeczne”: rowerzystów niskich, wysokich, kobiety, jeżdżących agresywnie czy rekreacyjnie (Rosen 1993:489-492).

W kolejnych latach producenci zachęceni sukcesem MTB zaczęli następnie tworzyć modele bazujące na MTB, ale o wyspecjalizowanych zastosowaniach: lżejszy, bardziej uniwersalny *All Terrain Bicycle* (ATB), w pełni amortyzowany rower do szybkich zjazdów *Downhill* (DH), rowery do górskich zjazdów, ale i podjazdów – trial (lżejszy) i enduro (cięższy). Pojawiły się również rowery crossowe – lekkie rowery do przejazdów po szosach i ścieżkach, oraz rowery turystyczne wyposażone we wszelkie akcesoria, ramy umożliwiające zamontowanie przednich i tylnych bagażników na sakwy rowerowe (charakterystyczny dla tych rowerów jest mostek kierownicy, w którym można regulować jej wysokość). Od kilku lat zyskują popularność tzw. *twentyninery*, czyli rowery górskie na wielkich, 29-calowych kołach, które mają powodować lepszą przyczepność, łagodniejsze pokonywanie nierówności i szybszą jazdę po płaskim terenie<sup>20</sup>. Sukces tego rozwiązania widać

---

<sup>20</sup> [https://portal.bikeworld.pl/arttykul/testy\\_i\\_nowosci/wydarzenia\\_i\\_biznes/8756/29\\_calowa\\_rewolucja?strona=3](https://portal.bikeworld.pl/arttykul/testy_i_nowosci/wydarzenia_i_biznes/8756/29_calowa_rewolucja?strona=3) [dostęp: 12.10.2021].

choćby po tym, że w ofertach producentów większość modeli to już *twentyninery*.

W jakim celu przytaczam tak dokładne analizy ewolucji geometrii ram rowerowych i wciąż pojawiających się nowych rodzajów rowerów? Można odnieść wrażenie, że od lat rower jest w stanie permanentnej „elastyczności interpretacyjnej” i nie może wejść w etap domknięcia. P. Rosen dochodzi w końcu do najważniejszej – moim zdaniem – sprawy: uważa on, że jeśli SCOT Pinchera i Bijkera ma uwzględniać społeczne konstruowanie rowerów górskich, to musi wyjaśnić te ciągle modyfikacje w ich konstrukcji, ale jest to możliwe dopiero, kiedy weźmie się pod uwagę szerszy kontekst: „wyjaśnienie nie leży tylko w technologii, ale również w kulturze rowerowej, rowerowych mediach i w końcu w postfordowskim systemie ekonomicznym, do którego przecież przemysł rowerowy należy” (Rosen 1993:493). P. Rosen uważa więc, że wyjaśnienie będzie pełne, jeśli wyjdzie się poza zdefiniowanie odpowiednich grup społecznych i znaczeń, które przypisują danej technologii. P. Rosen cytuje wypowiedź jednego z kalifornijskich pionierów kolarstwa górskiego, Charlesa Kelly’ego: „Wciąż się zastanawiam, czy kilkoro moich przyjaciół i ja naprawdę wpłynęliśmy na świat, czy byliśmy tylko ludźmi, którzy byli w odpowiednim miejscu, kiedy zebrały się odpowiednie siły” (Rosen 1993:493-494). Według P. Rosena dobrym wyjaśnieniem są postmodernizm i postmodernistyczna ekonomia, a rower górski jest „technologicznym artefaktem postmodernistycznego społeczeństwa”. Powołując się na Davida Harveya, uznaje on za ważny element kontekstu załamanie się fordowskiej organizacji ekonomicznej w latach siedemdziesiątych. Fordowską ekonomię, opierającą się na masowej produkcji i konsumpcji jednorodnych, standardowych przedmiotów, zastąpiła produkcja postfordowska z charakterystyczną elastyczną specjalizacją, wypuszczaniem małych serii produktów kierowanych do małych grup konsumentów o specyficznych potrzebach. Co więcej, produkcja jest przestrzennie rozproszona, a kontrola państwa zdecentralizowana i elastyczna. W kryzysowych latach siedemdziesiątych ta elastyczność produkcji stała się warunkiem przetrwania: innowacyjność, szybkie przestawianie się na produkcję nowych produktów, poszukiwanie tańszych pracowników w krajach Trzeciego Świata – wszystko to ma na celu odkrywanie mocno wyspecjalizowanych, niewielkich nisz rynkowych. Takie szybkie zmiany w produkcji wymagają zmian w konsumpcji, a zatem również intensywnego marketingu wykorzystującego reklamę (Harvey 1989, za: Rosen 1993:496-497).

Materiały reklamowe w początkowym okresie często przedstawiały kolarstwo górskie jako poszukiwanie dzikich miejsc, nieskażonych cywilizacją. Był

to najważniejszy wątek w dyskursie o kolarstwie górskim hipisów, którzy zostawili San Francisco, żeby wieść „mniej szalone, bardziej wyluzowane życie” w górzystym, leśnym hrabstwie Marin. Drugi element kreowanego wizerunku MTB to nostalgiczny powrót do młodości. Przerobione, popularne, budzące wspomnienia dziecięce rowerki były formą pastiszu, readaptacją czegoś znanego i lubianego i może dlatego rezonowały społecznie, przez co idea kolarstwa górskiego się przyjęła, tworząc rynek na tego typu produkt. Jednocześnie rowery górskie pokazywano jako nowoczesne, efektywne technologie, co wydaje się paradoksalne w związku z antymodernizacyjną wymową ucieczki do głuszy (na to zwracali uwagę piesi turyści, dla których kolarze górcy jeżdżący po dzikich szlakach na swoich zaawansowanych technologicznie maszynach stanowili niepasujący obrazek). Paul Rosen jednocześnie zwraca uwagę, że większość rowerów górskich stała się jednak maszynami do poruszania się po miejskich ulicach. Korzystając znowu z terminu Pincha i Bijkera, wskazuje, że nastąpiło „domknięcie” poprzez „redefiniowanie problemu”. Okazało się bowiem, że zwrotne i wytrzymałe rowery górskie rozwiązały problem – wcześniej niedostrzegany przez rowerzystów – utrudnienia w jeździe, które wiążą się z zatłoczeniem i złą nawierzchnią miejskich ulic (Rosen 1993:501).

„Stabilizacja” roweru górskiego doszła do pewnego poziomu, ale jednocześnie można wciąż twierdzić, że producenci nieustannie poddają go modyfikacji. Przypadek *penny farthing* opisanego przez Pincha i Bijkera to historia technologicznego rozwoju mającego służyć rozwiązaniu problemów doświadczanych przez „odpowiednie grupy społeczne”, który kończy się w momencie, kiedy wszyscy będą zadowoleni z tego jednego artefaktu. P. Rosen twierdzi, że przypadek roweru górskiego jest inny: wraz z rozpoczęciem produkcji MTB przez duże firmy technologia zaczęła się dywersyfikować, podążając za każdą nową „odpowiednią grupą społeczną”, tworząc dla każdej osobny artefakt (a jak się okazało, same „odpowiednie grupy społeczne” są konstruowane). P. Rosen nie zauważa też perspektywy, potrzeby czy pragnienia stabilizacji roweru górskiego w takim samym sensie, jak roweru bezpieczeństwa (choć zastrzega, że może wynikać to z faktu, iż moment stabilizacji minął lata temu i z tej perspektywy czasowej łatwiej go dostrzec) (Rosen 1993:505).

Podsumowując: wczesne lata osiemdziesiąte były punktem zwrotnym w postrzeganiu jazdy na rowerze. Skończył się okres, podczas którego rowery były przeznaczone tylko dla dzieci. W latach 1983-1989 liczba dorosłych rowerzystów wzrosła z 10 do 23 milionów, liczba osób dojeżdżających do pracy na rowerze podwoiła się z 1,5 do 3,2 miliona, a liczba uczestników z 40 tysięcy do 200 tysięcy. W 1983 roku odbyły się pierwsze amerykańskie mistrzo-

stwa MTB. Rowery górskie zawitały również do Europy: informowały o nich magazyny poświęcone kolarstwu, znani sportowcy dokonywali na rowerach górskich efektownych podjazdów na równie znanych górach, działało się to mimo pewnego sceptycyzmu europejskiej branży rowerowej (Savre et al. 2010:1953-1954). Wraz z industrializacją produkcji rowerów górskich oraz towarzyszącą jej reklamą, MTB stał się sportem wyczynowym i masowym. Kolarstwo górskie szybko uznano za wschodzący sport końca XX wieku. W latach 1980-1990 liczba sprzedanych rowerów górskich w Ameryce Północnej wzrosła z 300 do 7 milionów sztuk. Sondaż Gallupa z 1990 roku wymienia kolarstwo i kolarstwo górskie jako trzeci najpopularniejszy sport rekreacyjny w USA, wskazany przez 28% respondentów (Savre et al. 2010:1945). Obecnie jest to dyscyplina olimpijska, posiadająca wielu kibiców, którzy jednocześnie sami często amatorsko uprawiają MTB.

Co więcej, modyfikacje rowerów zapoczątkowane przez entuzjastów górskich zjazdów z hrabstwa Marin, sprawiły, że na rynku pojawiły się modele bardziej uniwersalne niż modne podczas rowerowego boomu „szosówki”. W ten sposób pośrednio kolarstwo górskie przyczyniło się do zwiększenia popularności rowerów jako środka codziennego transportu (Savre et al. 2010:1953). Przed epoką MTB rowery były postrzegane jako tanie środki transportu. Od dekad nie doczekały się nowych ulepszeń, ceny były niskie, podobnie jak jakość, sprzedawano je w domach towarowych czy małych sklepikach, czyli niewyspecjalizowanych sklepach, prowadzonych przez starszych mężczyzn w szarych kombinezonach. Natomiast rowery górskie stały się innowacyjny i modny produkt o wysokiej jakości. Mimo że nie były to maszyny przeznaczone do jazdy miejskiej (nie miały przydatnego w mieście osprzętu), często wybierano je do użytku miejskiego i dojazdów, zarówno z powodu lepszej jakości, jak i wyższego prestiżu. Główną zaletą były ich terenowe opony, które dawały większy komfort przy pokonywaniu dziur, krawężników czy nawet schodów niż cienkie opony w rowerach szosowych. Komponenty zastosowane w „góralach” trafiły w końcu do innych rowerów i spowodowały ogólny wzrost cen jednośladów, ale klienci myśleli już o nich jak o produkcie z wyższej półki i ceny ich nie zniechęcały do zakupu – rowery stały się nie tylko środkiem transportu lub rekreacji, ale również następnym sposobem na zaznaczenie swojego statusu (Buensdorg 2003:66).

Wydaje się to trochę paradoksalne: z USA, kraju o najbardziej prosamochodowym i antyrowerowym stylu życia, polityce i infrastrukturze, wyszedł nowy rodzaj rowerów i nowy sport, które tchnęły życie w słabnące w innych rejonach świata tradycje rowerowe.

Rower górski w 2021 roku wciąż nie jest ustabilizowanym artefaktem. Więcej, mam wrażenie, że część przeżywających renesans rowerów szosowych (również przy okazji rosnącej popularności triathlonów) i przełajowych przejmuje część jego „odpowiednich grup społecznych”. Przede wszystkim chodzi mi o pojawienie się rowerów typu *gravel* – hybrydy roweru szosowego i górskiego. *Gravele*, mimo że na pierwszy rzut oka przypominają szosówki (głównie przez szosowe kierownice), charakteryzuje mniej sportowa sylwetka niż w szosowcach, bardziej terenowe koła, hamulce tarczowe i rama wyposażona w dużą liczbę otworów umożliwiających przyczepianie bagażników i błotników. Nie jest to więc nowa nazwa dla dawnych i obecnych rowerów przełajowych, które są w gruncie rzeczy rowerami szosowymi z bardziej terenowymi oponami. Zwróciłem uwagę na *gravele*, ponieważ stały się one bardzo modne, rowerzyści podchwycili pomysł na bardziej elastyczne/sportowe kolarstwo turystyczne, które umożliwiać ma tego typu rower. Komplementarna wobec *graveli* jest idea tzw. *bikepackingu*, czyli podróży rowerem, do którego bezpośrednio przyczepia się niezbyt pojemne torby (do ramy, kierownicy czy sztycy). W *bikepackingu* raczej nie używa się bagażnika i sakw, by rower był lżejszy i można było nim jeździć bardziej sportowo lub wjeżdżać w trudniejszy teren. *Gravel* to również pojazd pozycjonowany jako rower do miasta (szybki prawie jak szosówka, ale można wyposażyć go w bagażniki i inny osprzęt). W ten sposób producenci nieustannie podsuwają klientom nowe modele, do których podrzucają idee, wartości, styl życia, estetykę, zastosowania roweru. Dlatego wciąż pojawiają się nowe rodzaje rowerów lub nowe emanacje starych pomysłów: rowery składane, jednobiegowe (*single-speed*), ostre koło, czyli rowery bez wolnobiegu, różnorodne rowery miejskie, w tym przeznaczone do bardziej agresywnej jazdy, rowery wrzucane do kategorii *urban*, wyłaniają się różnorodne kategorie rowerów elektrycznych czy bogata gama rowerów towarowych (*cargo*), a także rowery poziome, w tym napędzane rękami (głównie dla osób z niepełnosprawnością). Oprócz tego wynalazcy, mniejsze firmy lub *startupy* przedstawiają publiczności (nieraz z prośbą o finansowanie) mniej lub bardziej innowacyjne konstrukcje, które zrywają z ideą roweru znaną od końca XIX wieku.

Jeśli więc producenci tak intensywnie pracują nad nowymi rodzajami rowerów i za pomocą marketingu i reklamy starają się kreować spójne tożsamości „odpowiednich grup społecznych” dla tych maszyn, to może zaproponują na tyle atrakcyjny dla konsumentów rower miejski i pasującą do niego tożsamość rowerzysty miejskiego, że mieszkańcy miast z wyboru wysiądą z samochodów i zostaną rowerzystami? Wychodzę mianowicie z założenia, że

pewną barierą dla popularyzacji rowerów jako środka transportu był przez długi czas brak dobrze wymyślonemu do tego celu: w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych rowery były przeznaczone tylko dla dzieci, w latach siedemdziesiątych *bike boom* odbył się na niezbyt użytecznych w mieście szosówkach, potem pojawiły się rowery górskie, wprawdzie bardziej uniwersalne niż szosówki, jednak nadawały się bardziej do sportu i rekreacji, a nie na miasto – nie pasował do nich ani garnitur, ani sukienka, przez co trudno było wyglądać odpowiednio, dojeżdżając do pracy czy szkoły.

W Polsce w połowie lat dziewięćdziesiątych dostępne były rowery MTB (w większości ciężkie i dość słabej jakości maszyny sprowadzane z Włoch) i szosówki, ewentualnie BMX i rowery dla dzieci, a z rowerów użytkowych: w zasadzie tylko stare marki – Ukraina czy Jubilat, które uważano za transport ubogich lub mieszkańców wsi. Każdy, kto planował zakup roweru, miał w zasadzie do wyboru jedną z tych dwóch opcji – zakup czegoś innego odbierano jako bycie kompletnie nie na czasie. Nie do pomyslenia wręcz było kupno popularnego wcześniej „wigrusa” lub roweru w typie „damki” (Kozłowski 2016:39). Wielu czytelników z pewnością widziało słynne zdjęcie Krzysztofa Millera z 1997 roku, „Pijany rowerzysta”, nad którym – jak wspominał sam autor – stracił panowanie: zaczęto wykorzystywać je do reklam, kampanii społecznych i memów. Ilustrowało ono przemiany społeczne w Polsce, a głównie likwidację Państwowych Gospodarstw Rolnych, bez których część byłych robotników rolnych nie potrafiła funkcjonować na rynku pracy i popadła w biedę i alkoholizm (Dąbrowski n.d.). W pierwszym okresie transformacji rower miał właśnie takie konotacje. Chcąc uchodzić za poważnego i odnoszącego sukcesy, człowiek nie mógł on wsiąść na rower (skorzystać z komunikacji miejskiej zresztą też nie) – jedyną opcją był samochód. Rowem można było jeździć jedynie w celach rekreacyjnych bądź sportowych.

## **Klasy społeczne a jazda na rowerze**

John Stehlin w książce *Cyclescapes of the Unequal City. Bicycle Infrastructure and Uneven Development* zwrócił uwagę, że od kiedy istniały rowery, były one używane zarówno w zbiorowych rytuałach, jak i codziennych praktykach. Co jakiś czas jednak jedne i drugie stają się polami działań politycznych. Według niego obecny wzrost rangi jazdy na rowerze jest efektem ro-



snącej fali polityk rowerowych i przebudzenia rowerowych kontrkultur. Polityka znowu mocniej wkroczyła w świat rowerów na początku lat dziewięćdziesiątych. Jest to też następny okres, który określa się mianem renesansu roweru. W USA ważnym wydarzeniem był fenomen Masy Krytycznej (cyklicznej akcji polegającej na wspólnym przejeździe dużej liczby rowerzystów po ulicach miasta) (Stehlin 2019). Pierwsze takie wydarzenie odbyło się w San Francisco w 1992 roku i do tej pory odbywa się w różnych miastach świata najczęściej w ostatni piątek miesiąca. Jest to „zorganizowany przypadek”, wskutek którego rowerzyści przejmują ulice pod hasłem „my nie blokujemy ruchu, my jesteście ruchem”<sup>21</sup>. Jest to wyraz przekonania, że rowerzyści mają prawo do ulicy, i sprzeciwu wobec „benzynowego kapitalizmu”. Jako drugi impuls do upolitycznienia roweru J. Stehlin wymienił wojnę na Bliskim Wschodzie. Te wydarzenia ukształtowały amerykański, łączący się z postępowymi, proekologicznymi postawami dyskurs o rowerze jako o indywidualnej mobilności. Innym politycznym rysem roweru dla J. Stehlina był wpływ zdominowanej przez białych kultury rowerowej na procesy gentryfikacyjne w miastach, negatywnie wpływające na życie dłużej zamieszkujących gentryfikowane obszary mniejszości etnicznych. Ostatnim politycznym wymiarem roweru jest sposób, w jaki koalicje rowerowe współpracowały z departamentami planowania i pewnymi odłamami klasy kapitalistycznej w celu wdrożenia infrastruktury rowerowej, sprzyjając akumulacji kapitału (Stehlin 2015:2). W takim kontekście rowerzyści i infrastruktura rowerowa musiały się stać kwestią polityczną budzącą emocje w większym stopniu niż chociażby w Polsce.

J. Stehlin, omawiając powyższe uwarunkowania, wskazuje, że kwestia rowerów w mieście może zasadniczo dzielić różne klasy społeczne. Zatem, jeśli mamy do czynienia z renesansem roweru czy modą na rower, to kogo one dotyczą? Czy w równym stopniu na rower wsiadają przedstawiciele wszystkich klas społecznych? W krajach o ugruntowanej kulturze rowerowej, np. Holandii, rower jako środek transportu nigdy nie został całkiem wykluczony, przez co używają go przedstawiciele wszystkich klas, ale w najbardziej pro-samochodowych krajach, typu: USA, UK lub Australia, na rowerach w mieście poruszają się specyficzne grupy społeczne i nie są to najubożsi (Murugesu 2018; Wade 2017). John Stehlin, amerykański geograf, zwracając uwagę na ten paradoks, stwierdza, że jazda na rowerze jest tania, ale z kolei drogie życie w miejscu, w którym można go używać w celu załatwienia codziennych spraw. Nie wynika to z cech technicznych roweru czy też społecznych jego

---

<sup>21</sup> <http://www.encyklopediarowerowa.pl/masa-krytyczna.html> [dostęp: 12.10.2021].

użytkowników. Powody leżą raczej w polityce przestrzennej i ekonomicznej miast oraz systemów społeczno-technologicznych, które determinują mobilność w mieście (Stehlin 2015:2). Z europejskiego czy polskiego punktu widzenia na pierwszy rzut oka wydaje się, że jazda na rowerze jest czynnością dostępną dla każdego, kto tylko zechce z niego skorzystać. Jednak rzeczywistość amerykańskich miast, które opisuje Stehlin, wydaje się być odmienna. Renesans rowerów w amerykańskich miastach odbywa się w sposób, który wynika z wcześniejszych prosamochodowych polityk i leżącej u ich podstaw amerykańskiej kultury samochodu. Typowo amerykańskie miasta przyrównuje się do amerykańskiego pączka (*donut*): puste, martwe centra, gdzie się tylko pracuje, i otaczające je przedmieścia, w których się śpi i żyje. Taki model miast możliwy był jedynie dzięki powszechnemu korzystaniu z samochodów i obsługującej je infrastruktury drogowej. Jednak zależne od samochodów przedmieścia, jak ocenia J. Stehlin, straciły nieco ze swojego aspiracyjnego blasku, a kryzys z 2008 roku spowodował również, że wiele z nich straciło na wartości. Mimo że nawet w najbardziej przyjaznych rowerom miastach wciąż niewielu pracowników dojeżdża rowerem, to w niektórych miejscach „jazda na rowerze wydaje się niemal hegemoniczna” (Stehlin 2015:10). Autor ten przytacza przykłady San Francisco i Oakland, w których powstały zagłębienia technologii informatycznych, szybko zmieniając strukturę klasową i rasową regionu (Walker 2006; Schafran 2013, za: Stehlin 2015:10) i przyciągając wysoko opłacanych pracowników: młodych, mobilnych, głównie białych i Azjatów. W ten sposób stosunkowo jednorodna populacja zasiedliła teren wokół siedzib firm wysokich technologii. Bliskość do miejsca pracy sprawiła, że rower stał się tam rozsądnym (choć nieautomatycznym) sposobem podróżowania. Jednak wraz ze wzrostem cen mieszkań w okolicy specjaliści IT i przedstawiciele innych zawodów „kreatywnych”, przyzwyczajeni już do poruszania się rowerem, zaczęli poszukiwać tańszych okolic do zamieszkania. W konsekwencji stali się siłą gentryfikującą inne obszary w całej Zatoce (Stehlin 2015:2).

Wartości, które leżały u podstaw *bike boomu* (głównie: zdrowie, zanieczyszczenie środowiska, wolność), w zasadzie wciąż są żywe w ruchach rowerowych i wyrażane przez rowerzystów. Rower to też bardzo efektywny środek transportu w dużych zakorkowanych miastach. Jak jednak napisał w 2011 roku teoretyk miejski Richard Florida, renesans rowerów w mieście jest również potężnym symbolem tożsamości i statusu w kategorii ludności, którą nazywa „klasą kreatywną”. Entuzjazm do jazdy na rowerze jest często wysoki wśród młodych, głównie białych mieszkańców „klasy kreatywnej”, którzy coraz częściej reprezentują twarz gentryfikacji w wielu zachodnich miastach

(Floryda 2002, za: Wild et al. 2018:9). A większa liczba rowerów, jak się wydaje, oznacza więcej dobrze płatnych miejsc pracy w gospodarce opartej na wiedzy (Florida 2011, za: Geoghegan 2016). Miasta takie jak Chicago i Nowy Jork promowały ścieżki rowerowe w ramach strategii rozwoju gospodarczego mających na celu przyciągnięcie tego typu mieszkańców. Krytycy zwracają uwagę na to, że twórcy takich projektów ignorują ich skutki dla mieszkańców o niskich dochodach, którzy łączą drogi dla rowerów z „rewitalizacją” – dla nich oznaczać może ona konieczność przeprowadzki. Współwystępowanie i kojarzenie tych dwóch procesów (gentryfikacji i infrastruktury rowerowej) spowodowało, że pewna część lokalnych społeczności opiera się nowym inwestycjom tego typu. Nieraz przybierają one postać gwałtownego sprzeciwu. W prasie ukuto na nie nawet termin *bikelash* (Wild 2018:1). Związek między gentryfikacją a ścieżkami rowerowymi jest złożony i najprawdopodobniej są one wynikiem, a nie przyczyną gentryfikacji (Geoghegan 2016). Potwierdzać się to zdają badania w Portland i Chicago. Wskazały one, że inwestycje w infrastrukturę rowerową są większe w obszarach, gdzie mieszka zgentryfikowana lub gentryfikująca się populacja. Autorzy zwrócili uwagę, że marginalizowane społeczności nie przyciągają tego typu inwestycji, jeśli na ich obszarze nie mieszkają bardziej uprzywilejowane kategorie ludności. Dzieje się to nawet wtedy, gdy drogi byłyby uzasadnione, bazując na obiektywnych kryteriach, takich jak gęstość zaludnienia i odległość od centrum miasta (Flanagan, Lachapelle, El-Geneidy 2016). W innych badaniach na podstawie danych z 29 amerykańskich miast na przestrzeni dziesięciu lat analizowano związek między cechami społeczno-ekonomicznymi i demograficznymi oraz inwestycjami w drogi dla rowerów. Okazało się, że chronione drogi rowerowe częściej były budowane w obszarach, gdzie mieszkały populacje o niższych dochodach, ale tego typu inwestycje poprzedzała imigracja ludności białej. Wnioski jednak mogą komplikować mniej przychylne postawy mniejszości etnicznych wobec poruszania się rowerem, z czego może wynikać mniejsza skłonność do oferowania takich udogodnień w populacjach afroamerykańskich lub latynoskich (Ferenchak, Marshall 2021). Z kolei w badaniach przestrzennych, bazujących na danych *U.S. Census Bureau* i *American Community Survey* za lata 2000-2015 (Bereitschaft 2020), przeanalizowano 101 centrów miast (*urban cores*) i otaczających ich obszarów zurbanizowanych (*urbanized areas*). Sprawdzone zostały związki pomiędzy zmieniającymi się społeczno-ekonomicznym oraz demograficznym składem populacji i zachowaniami transportowymi. Okazało się, że w ciągu pierwszych 15 lat XXI wieku ściśle centra amerykańskich miast znacząco się gentryfikowały: wzrósł procent rasy białej,

posiadającej dom na własność, młodych dorosłych (18-39), dochód gospodarstw domowych, odsetek absolwentów szkół wyższych. Wymienione wskaźniki gentryfikacji miały statystycznie istotny związek z częstością korzystania ze środków transportu innych niż prywatny samochód, podczas gdy Martin Danyluk i David Ley zaobserwowali za pomocą testów korelacji, że społeczności gentryfikujące się częściej doświadczały zmniejszenia udziału transportu publicznego, a tym samym wzrostu ruchu pieszego i rowerowego (tj. aktywnego transportu) (2007, za: Bereitschaft 2020:9). Wyniki tego badania wskazują na większy stopień złożoności tych relacji: okazało się bowiem, że gentryfikacja z zasady wiąże się ze spadkiem korzystania z komunikacji zbiorowej. Dzieje się to zarówno w centrach miast i okalających je obszarów zurbanizowanych (wyjątkiem są obszary, na których lokalne władze dbają o kompleksowy zintegrowany system komunikacyjny). Jednak rosnący odsetek właścicieli domów, osób białych i o wyższych dochodach powoduje zwiększenie się odsetka podróży za pomocą własnych samochodów (zarówno w ścisłych centrach, jak i przedmieściach), natomiast rosnący odsetek osób z wyższym wykształceniem, wynajmujących mieszkania, pozytywnie koreluje z pracą w domu i aktywnymi sposobami komunikacji (pieszo, rowerem). Autor interpretuje taki stan rzeczy związkiem wykształcenia ze świadomością zdrowotną (Ross i Wu 1996; Friis et al. 2016, za: Bereitschaft 2020:9) i ekologiczną (Kahn 2002; Kollmuss, Agyeman 2002, za: Bereitschaft 2020:9).

Dlaczego biali chętniej wybierają rower? Gentryfikacja, jak pisze J. Stehlin (Stehlin 2015:8), nie tylko fizycznie zastępuje biedniejszych mieszkańców bogatszymi poprzez „niewidzialną rękę” rynku mieszkaniowego. Niszczy również „osiadłe”<sup>22</sup> znaczenie miejsca, o które walczyli i z trudem zdobywali w poprzednich dekadach głównie kolorowi ludzie z klasy robotniczej i średniej (Lipsitz 2011, za: Stehlin 2015:8). Tworzenie pejzażu rowerowego uruchamia nowe spory o własność i przynależność tych przestrzeni, wikłając jazdę na rowerze w proces odtwarzania dominacji białych i zaznaczania ich uprzywilejowanej pozycji klasowej. Dzięki zauważeniu tego kontekstu renesansu roweru (C. Reid uważa za zachodzący w USA jedynie w pewnych warstwach społeczeństwa) zrozumiałe stają się takie zjawiska, jak mała liczba korzystających z rowerów przedstawicieli mniejszości etnicznych i krytyczny stosunek do rowerzystów oraz budowy rowerowej infrastruktury. W artykule „The Washington Post” *Why are bike lanes such heated symbols of gentrification?* Perry Stein przedstawia konflikt o powstającą drogę dla rowerów, którą opro-

---

<sup>22</sup> Stehlin użył terminu *sedimented* (Stehlin 2015:8).

testowują członkowie Kościoła afroamerykańskiego. Spotkanie Okręgowego Departamentu Transportu w celu omówienia różnych propozycji ścieżek rowerowych ujawniło napięcia w szybko zmieniającym się mieście między długoletnimi czarnymi mieszkańcami a nowymi, w większości białymi, mieszkańcami. „Po prostu uważamy, że musimy chronić to, co nasze” – powiedział po spotkaniu miejskim Robert Price III, pastor w kościele United House of Prayer. Jego niepokój był uzasadniony, ponieważ kilka znanych kościołów czarnych społeczności opuściło w ostatnich latach tę dzielnicę, niektóre po części podążając za członkami, którzy wyjechali na przedmieścia. Planowane drogi dla rowerów, zwłaszcza kosztem miejsc parkingowych zlokalizowanych przed kościołem, nie były dla niego i jego parafian postrzegane jako udogodnienie. Niektórzy starsi mieszkańcy obawiali się, że drogi dla rowerów, przyczyniając się do zwiększenia atrakcyjności miejsca, mogą przyciągnąć biznes i tym samym przyspieszyć proces gentryfikacji. Wygląda więc na to, że drogi dla rowerów są uważane za symbole gentryfikacji, tak jak drogie restauracje, psie parki i sale gimnastyczne. Jak to możliwe, skoro w przeciwieństwie do reszty, może z nich korzystać każdy? Dziennikarz uzyskał odpowiedź od Adoni Lugo, antropolożki zajmującej się kwestiami rowerowymi: „Ludzie albo uważają, że jazda na rowerze jest elitarna, albo dla osób o niskich dochodach, a ludzie nie chcą być kojarzeni z obiema kategoriami, zwłaszcza w kraju, w którym wszyscy wierzymy, że jesteśmy klasą średnią”. Ponadto samochód jest postrzegany wśród nich jako ważny symbol statusu i rady zwolenników ścieżek, żeby zaczęli korzystać z metra, nie mogą do nich trafić (Stein 2015). Podobne etniczno-kulturowe różnice decydują o skłonności do korzystania z roweru w Londynie. Rebecca Steinbach, wykładowczyni w Londyńskiej Szkole Higieny i Medycyny Tropikalnej, która prowadziła badania na ten właśnie temat w 2009 roku, wyjaśnia następująco: poważną barierą dla absorpcji roweru w tych niedostatecznie reprezentowanych grupach etnicznych jest wizerunek stereotypowego rowerzysty. Ponieważ jazda na rowerze jest nadal tak rzadką formą transportu w Wielkiej Brytanii (tylko 2% podróży odbywa się na rowerze), dla większości Brytyjczyków rowerzyści mają specyficzną tożsamość: są przyjaźni dla środowiska, lewicowi i nie jedzą mięsa. Są nimi zazwyczaj osoby, które dbają o swoje zdrowie i dla których jazda na rowerze nie zagraża ich statusowi społecznemu. Ponadto R. Steinbach odkryła, że niektóre społeczności mniejszości etnicznych postrzegały jazdę na rowerze (przynajmniej w swoim środowisku) jako oznakę ubóstwa, ewentualnie kojarzyli ją z zabawą, która przystoi jedynie dzieciom (Steinbach et al. 2011). Badani przez Steinbach często wskazywali na praktyczne bariery, wykazując, jak

absurdalna z ich punktu widzenia byłaby próba jazdy: „Na przykład grupa Azjatek zareagowała – na nasze pytanie »czy ktoś tutaj jeździ na rowerze?« – śmiechem, a następnie przedstawiona została długa lista powodów, dla których pytanie było »śmieszne«. Z ożywieniem wskazywali na liczne ograniczenia ich zdolności do jazdy na rowerze; coś, co uważa się za odpowiednie dla dzieci, ale raczej nie jest odpowiednią formą transportu dla dorosłych kobiet”. Padały też inne odpowiedzi: konieczność dostarczenia dzieci do szkoły, brak miejsca na rower w mieszkaniu, niedostosowanie ubioru (*jilbab*). Steinbach zwróciła jednak uwagę, że te bariery technologicznie i praktycznie są przecież do rozwiązania, ale wesołość, jaką budziła w tych kobietach propozycja posadzenia ich na rowerze wskazuje, że jazda rowerem jest dla nich nieodpowiednia z natury (korzystając z terminu Bourdieu – „nie do pomyślenia”) (1977, za: Nettleton, Green 2014:242). Z badań Steinbach wynika, że kobietom na rowerze jeździć nie wypada – jest to zachowanie nieliczące z powagą dorosłej kobiety, również może być nieobyčajne, natomiast w przypadku mężczyzn pojawiał się również wątek stratyfikacji społecznej i przypisania roweru do kategorii osób ubogich (Steinbach et al. 2011:1126). Dlatego według Sarah Nettleton i Judith Green, analizujących ten dialog, najistotniejszy był ten głośny i powszechny śmiech, który pokazał klasyczny przykład praktycznej, ukrytej wiedzy: dyspozycji wykluczającej praktykę jazdy na rowerze jako „nie do pomyślenia”. Nettleton i Green zwróciły uwagę, że po głośnym i powszechnym śmiechu uczestnicy ci w końcu litują się nad facylitatorem wywiadu fokusowego i próbują odpowiedzieć na to śmieszne pytanie (Nettleton, Green 2014:242).

Problemy amerykańskie, dotyczące utożsamiania rowerów z gentryfikacją, niekoniecznie muszą się powtarzać w innych krajach. Nie muszą nawet powtarzać się we wszystkich amerykańskich miastach – warunkiem jest aktywna, inkluzywna polityka miejska. Jak wskazuje Wojciech Kacperski: „Oczywiście rowery same w sobie nie prowadzą do negatywnej zmiany w miastach i nie można ich obwiniać za drenaż lokalnych społeczności z ich biedniejszej części. Prawdą jest jednak, że niekiedy decyzje dotyczące poprowadzenia dróg rowerowych zwykle koncentrują się na »ładniejszych« osiedlach lub też na terenach odnawianych, co nieuchronnie sprzyja wzmocnieniu nieprawdziwej łątki. Działania Jana Gehla, jednego z orędowników oddania miasta rowerom, również bywały kojarzone z procesami gentryfikacyjnymi. I faktycznie, skutków ubocznych w postaci gentryfikacji nie sposób uniknąć tam, gdzie zmiana nie jest przeprowadzana w sposób systemowy” (Kacperski 2016). Co innego kulturowe (w tym etniczne) różnice, które mogą z jednej

strony zachęcać wyższe klasy społeczne do jazdy rowerem i zniechęcać do nich klasy niższe. Przez takie uwarunkowania samo wybudowanie najlepszych i najbezpieczniejszych dróg dla rowerów nie przełoży się na zwiększenie mobilności rowerowej.

W Polsce można odnaleźć pewną wersję problemu klasowości roweru i związanej z nim rowerowej infrastruktury. Maciej Gdula i Przemysław Sadura w książce *Style życia i porządek klasowy w Polsce* wyjaśniają, jak dla klasy wyższej, średniej i ludowej ten sam przedmiot posiada całkiem odmienne znaczenie. Przedstawiciele klasy wyższej jazdę rowerem w celach użytkowych traktują przede wszystkim jako okazję do przeżycia czegoś przyjemnego i wyzwającego. Dystansując się od pytań badacza, który próbował dowiedzieć się, czy „dojeżdżanie rowerem” to praktyka wynikająca z konieczności, czy może z mody, nie traktują roweru jako oznaki prestiżu: nie wymieniają marek, deklarują ich nieznanomość. Podejście respondentów klasy średniej jest odmienne: rower jest ważny jako przedmiot (Gdula, Sadura 2012:35). Traktują go jako część majątku, który mogą stracić (martwią się, że rower zostanie skradziony). Jego parametry oraz wyposażenie wskazują na status społeczny. Rower jest też narzędziem dyscyplinowania się – utrzymywania odpowiedniej formy fizycznej i zachowania zdrowia. Paradoksalnie podobny stosunek do rowerów jak klasa wyższa wyrażają przedstawiciele klasy ludowej: nie przywiązują do nich wagi, nie boją się ich utraty, ponieważ jest to dla nich jedynie przedmiot użytkowy (Gdula, Sadura 2012:45).

W Polsce wciąż można powiedzieć, że o swoim statusie społecznym przedstawiciel klasy średniej informuje innych poprzez wystawny dom oraz samochód odpowiedniej marki i roku produkcji. Jednak w pewnych warstwach społecznych (głównie w miastach) jazda na rowerze przestaje być społecznie i politycznie „przezroczysta”, „bo aktowi jazdy została nadana społeczna moc wyrażania: stylu życia, dbałości o zdrowie własne i społeczeństwa, troski o przestrzeń miejską i tak dalej” (Kozłowski 2016:29). Badania z 2015 roku (TNS, 2015:12-17), przeprowadzone dla Ministerstwa Sportu i Turystyki, wykazały, że 6% Polaków, którzy deklarowali regularne dojeżdżanie rowerem do pracy/uczelni/szkoły, różniło się znacząco od pozostałych respondentów jedynie wykształceniem oraz samooceną sytuacji materialnej: częściej były to osoby o wykształceniu wyższym (rowerzyści 26%, pozostali 19%) i oceniający swoją sytuację materialną jako dobrą (rowerzyści 42%, pozostali 26%). Inne zmienne: wiek, płeć, miejsce zamieszkania, posiadanie dzieci, nie miały takiego znaczenia. Potwierdza to wnioski wynikające z badań Gduli i Sadury: wydaje się, że skłonność do rowerów jako środka transportu determi-

nowana jest cechami klasowo-kulturowymi. Maximilian Hoor, badając berlińskich rowerzystów (na modnych obecnie rowerach typu *gravel* lub *single speed*, w modnych i drogich strojach), stwierdza, że rower coraz częściej staje się kluczowym obiektem popularnej kultury miejskiej, symbolem stylu życia, statusu i dystynkcji. W procesie tym łączą się tendencje komercjalizacji, specjalizacji i standaryzacji z silnym naciskiem na estetykę, design, styl życia i konsumpcjonizm, a rower staje się coraz bardziej pożądanym i ekskluzywnym, ponieważ zawiera w sobie coraz więcej treści symbolicznych (Hoor 2020:1).

Zapewne z tego powodu przedstawiciele klasy średniej coraz częściej rozglądają się za rowerami, ale również – jak zauważa Tomasz Kozłowski – rosnąca popularność roweru „stanowi zjawisko, które można rzecz jasna analizować wieloaspektowo, nie tylko w kategoriach mody. Jest owa popularność elementem dobrego obyczaju wpisującego się w nurt zachowań proekologicznych, jest wreszcie komunikatem wysyłanym w przestrzeni *stricte* politycznej. Rower może być kojarzony z bardziej liberalizującym podejściem do życia, utożsamianym z kulturą młodych, ambitnych, o szerszych horyzontach, chcących uchodzić za świadomych i odpowiedzialnych. Wybór roweru może być również postrzegany jako zupełnie normalna, w pełni funkcjonalna reakcja na zatłoczenie miast i kurczący się czas. Aspekty te nie przekreślają jednak wspomnianego przeze mnie metakontekstu, jakim jest moda, co poniekąd zbieżne jest z tezami przytoczonych teoretyków twierdzących, że zachowania modowe zawsze służą komunikacji, bez której funkcjonowanie społeczne jest znacznie utrudnione. Zadaniem tejsze jest bowiem sprawniejsze definiowanie struktury społecznej. Nie ma przeszkód, by za narzędzie pomocne w tym procesie uznać – obok innych przedmiotów czy zachowań – rower” (Kozłowski 2016:38-39).



## Rower jako środek transportu

Zapotrzebowanie na wiedzę na temat transportu rowerowego rośnie. Jest ono odzwierciedleniem zwiększającej się świadomości wśród specjalistów zajmujących się komunikacją, że planowanie transportu w mieście, bazując na ruchu samochodowym, ma ograniczenia z powodu rosnącego zatłoczenia szos i parkingów, zmniejszania się możliwości umieszczania w mieście udogodnień i obniżania się jakości życia, zanieczyszczenia powietrza, wyczerpywania zasobów, zmiany klimatu i urazów w wyniku wypadków drogowych (Fishman 2016). Co więcej, część badaczy uważa, że rozwinięte społeczeństwa dotarły już bądź docierają do tzw. *peak car* – momentu, w którym odsetek osób posiadających samochód stabilizuje się, a następnie zaczyna się zmniejszać. Może się to przejawiać zmniejszeniem produkcji samochodów, przeciętnym dystansem pokonywanym przez kierowców, a także wagi (również symbolicznej), którą przypisujemy samochodom. Tom Standage, zastępca redaktora naczelnego „The Economist”, w książce *A Brief History of Motion: From the Wheel, to the Car, to What Comes Next* przedstawia opinię, że moment ten w skali globalnej nastąpił w 2017 roku (Johnson 2021). Wyjaśnień tego zjawiska jest wiele. Jeffrey Kenworthy i Peter Newman wymieniają: po pierwsze, tzw. ścianę Marchettiego, czyli granicę rozwoju przestrzennego miast, za którą nie są już możliwe 30-minutowe dojazdy samochodem (w takim wypadku atrakcyjność samochodu maleje i zmniejsza się skłonność do osiedlania się na przedmieściach). Po drugie, inwestycje w transport publiczny zatrzymały trendy spadkowe liczby pasażerów. Po trzecie, podejmowane są działania na rzecz zatrzymania spadku lub nawet zwiększenia gęstości zaludnienia. Po czwarte, starzenie się populacji (starsi rzadziej korzystają z samochodów). Po piąte, okres bardzo wysokich cen ropy naftowej (2008 rok i lata 2011-2014), który sprawił, że ludzie zaczęli zwracać uwagę na dostęp do

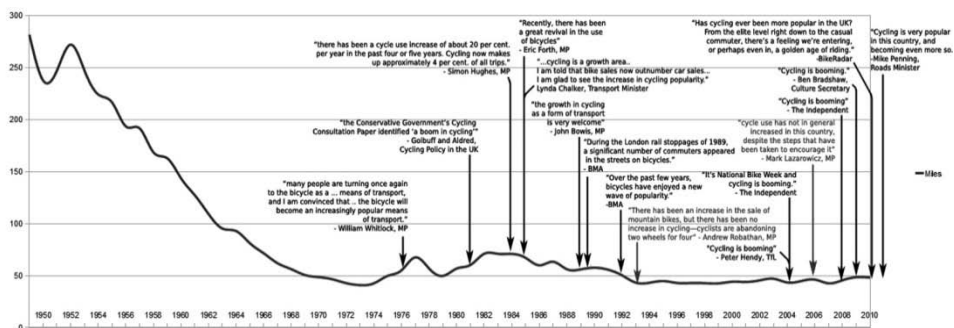
transportu publicznego jako cechę stanowiącą o atrakcyjności mieszkania. Związana z tym może być również moda na mieszkanie w śródmieściu (z kolei to może być powiązane z procesami gentryfikacji). „Mieszkanie w śródmieściu w wielu krajach stało się przy tym po prostu modne, zwłaszcza wśród »millenialsów« – najbardziej wykształconego w historii pokolenia. Jakość życia łączy się dla nich coraz mniej z wolnością poruszania się samochodem, a coraz bardziej z możliwością wygodnego chodzenia i jazdy rowerem – w kolejnych krajach notuje się rekordowo niskie wskaźniki ubiegania się o prawo jazdy wśród tego pokolenia” (Makowski 2016:44-45). Nawet w tak prosamochodowym kraju jak USA odsetek Amerykanów posiadających prawo jazdy spadł: wśród 16-latków z 46% w latach osiemdziesiątych do 25%, wśród 18-latków z 80% do 60% i z 92% do 77% wśród osób w wieku od 20 do 24 lat (Johnson 2021).

Wydaje się, że samochody zatem tracą swój powab technologii przyszłości i symbolu statusu (choć część zwolenników samochodów i branża samochodowa widzi nadzieję w samochodach elektrycznych). Nie chodzi tu jednak o malejącą liczbę miłośników motoryzacji (zapewne też tak się dzieje), ale dyskurs publiczny, w którym nie ma już miejsca (przynajmniej w sferze deklaracji) na rozwój sieci dróg w celu zwiększenia „usamochodowienia” komunikacji. Dla części ludzi stały się one przyczyną wielu negatywnych zjawisk w mieście, ale także zagrożeniem dla klimatu Ziemi. Z kolei rower stanowi dla nich nadzieję lub nawet częściową odpowiedź na problemy wywołane motoryzacją. Miasta wpisują do swoich strategii rozwój zrównoważonych środków transportu (czy podejmują adekwatne działania w tym kierunku, to już inna sprawa). To, że samochód wciąż dominuje i może jeszcze długo dominować, wynika z prosamochodowej infrastruktury, przez co jazda samochodem jest najwygodniejsza i dla większości samochodów nie ma wciąż realnej alternatywy.

We wstępie do publikacji *Framing the Third Cycling Century. Bridging the Gap between Research and Practice* Harry Lehmann z Niemieckiej Federalnej Agencji Ochrony Środowiska (UBA) bardzo optymistycznie odnosi się do przyszłości rowerów: „Ponad 200 lat od wynalezienia rower przeżywa nowy renesans. Wyraźnie tego doświadczyliśmy, kiedy w zeszłym roku obchodziliśmy jego dwusetną rocznicę podczas *International Cycling Conference 2017* w Mannheim. Ludzie z całego świata, zarówno naukowcy, jak i praktycy, stanowili część mozaiki złożonej z ogromnej różnorodności tematów, postaci i dyskursów. Spotkanie dawało silne wrażenie bycia częścią prawdziwej transformacji. Rower zawsze był czymś więcej niż tylko środkiem transportu.

W dziesięcioleciach masowej motoryzacji był on z jednej strony traktowany przede wszystkim jako środek transportu dla ubogich, z drugiej zaś jako środek wyrazu dla nielicznej grupy ekologów. Teraz rower zyskuje bardzo pozytywny wizerunek: jako światowy symbol wolności, osobistego i ekonomicznego wzmocnienia pozycji oraz zdrowego i ekologicznego stylu życia” (Grafl et al. 2018:6). Zapewne autor tych słów ma rację, że podczas takich tematycznych wydarzeń, kiedy w jednym miejscu zbierają się ludzie połączonymi zainteresowaniami i celami, następuje pozytywne wzmocnienie i wrażenie, że sprawy idą w dobrym kierunku. Czy renesans to jednak określenie nie na wyrost? W jaki sposób można to ocenić?

**Wykres 4. Średnia liczba mil przejechanych rowerem i wypowiedzi parlamentarzystów, urzędników lub dziennikarzy na temat „rowerowego boomu” na przestrzeni ponad 40 lat w Zjednoczonym Królestwie (na czarno – jest boom, na szaro – boomu nie ma).**



Źródło: <https://waronthemotorist.wordpress.com/2012/04/20/that-cycling-revolution/> [dostęp: 18.10.2021].

Carlton Reid, analizując w swoich dwóch książkach (2015, za: Stromberg 2015) rowerowe szaleństwo pod koniec XIX wieku, realną hegemonię roweru użytkowego w miastach w pierwszej połowie XX wieku oraz „rowerowy boom” w latach siedemdziesiątych, powątpiewa (Reid 2017), że wzrost zainteresowania rowerami w ostatnich latach można określić mianem renesansu roweru lub rowerowego boomu. Wskazuje, że przez cały XX wiek dziennikarze czy politycy przewidują ponowne nadejście roweru i początek nowej rowerowej ery. Co więcej, Reid konstatuje: „mam złe wieści: pomimo tego, co można by wnioskować na podstawie tytułów książek, nie ma obecnie boomu rowerowego ani nie było takiego boomu w Wielkiej Brytanii czy Stanach Zjednoczonych od wczesnych lat 70-tych” (Reid 2017: xvii). Jak to możliwe?

C. Reid uważa, że to, co określa się mianem boomu czy rewolucji, jest *de facto* czymś bardziej kapryśnym – modą. Dobrze pokazuje to wykres przygotowany przez dziennikarza Joego Dunckleya: na krzywą spadku korzystania z rowerów w Zjednoczonym Królestwie nałożył on wypowiedzi *cycling is booming* (wykres 4). Rzucająca się w oczy sprzeczność pomiędzy słowami a nic nierobiącej sobie z tego krzywej nie oznacza jednak, że rower nigdy nie stanie się poważnym elementem systemu transportowego. Może wspomniany wcześniej *peak car* świadczy o tym, że społeczeństwa wprowadzie wolniej, ale dojrzewają do tego, by odwrócić się od polityki promującej transport oparty na prywatnych samochodach?

## **Jaką część populacji stanowią „dojeżdżający rowerem”?**

W 2010 roku 7% Europejczyków wybierało rower jako preferowany środek transportu (European Commission 2011:8). W roku 2014 najczęściej korzystało z roweru 8% badanych (European Commission 2014:7). W Polsce odsetek rowerzystów wyniósł 7% (nieco poniżej średniej)<sup>23</sup>.

W innych badaniach specjalnych, Eurobarometru, przeprowadzonych w 2013 roku, odsetek Europejczyków korzystających z roweru był dużo wyższy. Aż 12% badanych zadeklarowało, że jeździ na rowerze co najmniej raz dziennie, a następne 17% – od jednego do kilku razy w tygodniu. Wśród polskich respondentów grupy te stanowiły odpowiednio: 14% i 29% (European Commission 2013:10).

Przyczyny wyboru najczęstszego środka transportu inaczej rozkładały się w populacji i wśród rowerzystów. Dużo rzadziej niż ogół badanych rowerzyści wskazywali na wygodę (odpowiednio 61% i 49%) oraz trochę rzadziej na szybkość (31% i 27%), natomiast dla rowerzystów dużo częściej ważnym powodem był niski koszt (12% i 24%) oraz względy ekologiczne (4% i 22%) (European Commission 2014:17). Rowerzyści w porównaniu do ogółu użytkowników dróg podobnie oceniali istotność różnych problemów związanych z drogami (tak było w przypadku korków czy bezpieczeństwa). Zauważalnie

---

<sup>23</sup> Badania Eurobarometru. W 2010 roku pytanie brzmiało: *What is the main mode of transport that you use for your daily activities?*, natomiast w 2014: *On a typical day, which mode of transport do you use most often?*

jednak częściej zwracali uwagę na zanieczyszczenie powietrza (20% i 30%) oraz hałas (10% i 17%), a rzadziej na utrzymanie dróg (59% i 51%).

**Tabela. 1. Jak często jeździsz rowerem? *How often do you cycle?*  
(procent odpowiedzi)**

	Kilka razy dziennie <i>Several times a day</i>	Raz dziennie <i>Once a day</i>	Dwa lub trzy razy w tygodniu <i>Two or three times a week</i>	Okolo raz w tygodniu <i>About once a week</i>	Dwa lub trzy razy w miesiącu <i>Two or three times a month</i>	Rzadziej <i>Less often</i>	Nigdy <i>Never</i>
UE-28	7	5	11	6	6	14	50
Polska	5	9	18	11	8	18	30

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie European Commission 2013:7.*

Według badań CBOS-u z 2012 roku aż 22% respondentów zadeklarowało, że rowerem jeździ „systematycznie”, a następnie 35% – „od czasu do czasu” i 13% – „tylko okazjonalnie”. Przeważającymi czynnikami, dla których respondenci wsiadają na rower, są przede wszystkim: jada rekreacyjna w wolnym czasie (74%), środek komunikacji (50%), sposób na ćwiczenia i dbanie o zdrowie fizyczne (32%). W grupie jeżdżących systematycznie na pierwszym miejscu powodem jazdy rowerem jest komunikacja (71%), a na drugim jazda rekreacyjna (65%) (CBOS 2012:1-3). Na podstawie tych badań można by wnioskować, że w Polsce rowery są bardzo popularne, również jako środek komunikacji, jednak określenia „systematycznie” czy „od czasu do czasu” mogą być bardzo różnie rozumiane przez respondentów i trudno wyniki te porównywać z innymi badaniami mierzącymi sposób korzystania z rowerów.

Z jedynego kompleksowego opracowania zachowań transportowych Polaków – *Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce*, przeprowadzone przez Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS 2015 na wylosowanej próbie 18 tysięcy mieszkań i osób w wieku 16 lat i więcej zamieszkujących wylosowane mieszkanie – wynika, że łącznie w gospodarstwach domowych znajduje się 16,4 tysięcy sprawnych rowerów, co dało wynik około 554 rowerów na 1000 osób. Powodami korzystania z roweru były cele rekreacyjne/sportowe (76,7%) i zakupy (14,7%) oraz bezpośredni dojazd rowerem do pracy lub szkoły (uczelni) (7,8%). Ponadto 0,8% ludności objętej badaniem dojeżdża rowerem do najbliższego przystanku, stacji komunikacji publicznej, co oznacza, że w sumie z roweru do dojazdów korzysta 8,6% badanych. Uzyskane dane dotyczące częstotliwości korzystania z rowerów w tym badaniu pokazują mniej optymistyczny obraz w porównaniu do badań Ko-

misji Europejskiej, chociaż skonstruowane kategorie w obu badaniach trudno porównać. „Nigdy” nie korzysta z rowerów ponad 45% badanych (European Commission: 30%). Z kolei co najmniej raz w tygodniu na rower wsiada 34,6% badanych (dołączyłem tu kategorie „podczas weekendu”, zakładając, że oznacza ona „co weekend”) (European Commission: 43%) (tabela 2).

**Tabela 2. Częstotliwość korzystania z rowerów w okresie od wiosny do jesieni (według płci)**

Częstotliwość korzystania	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
	%		
Ogółem	100,0	100,0	100,0
Co najmniej 5 razy w tygodniu	9,4	10,2	8,5
3-4 razy w tygodniu	10,4	10,8	10,1
1-2 razy w tygodniu	4,9	4,9	4,8
Podczas weekendu	9,9	9,4	10,5
Kilka razy w miesiącu	10,2	10,4	9,9
Raz w miesiącu lub rzadziej	6,2	6,8	5,6
Podczas urlopu / w wakacje	3,6	3,5	3,6
Brak korzystania	45,4	44,0	47,0

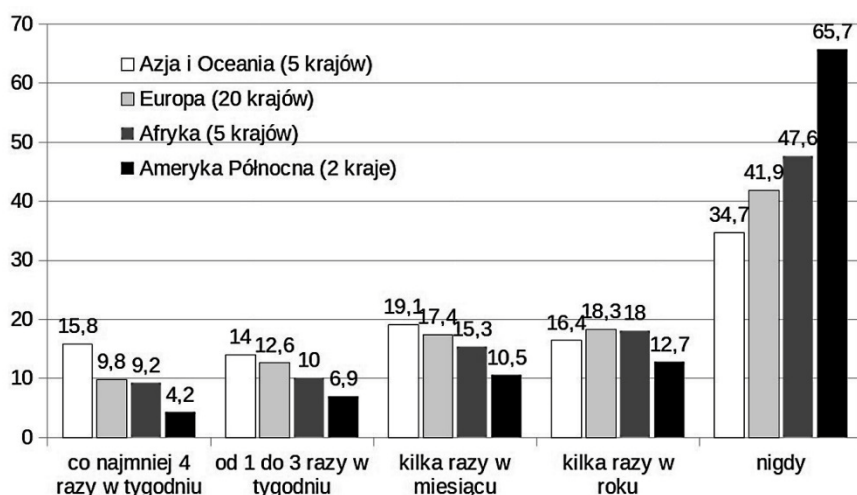
*Źródło: Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS. 2015. Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, Jachranka, s. 38.*

W miastach wojewódzkich rowery są wykorzystywane głównie w celach rekreacyjno-sportowych (udział waha się w granicach 78-98%). W większości miast udział ten jest wyższy niż w województwach, których są stolicami. Rowem po zakupy jeździ znacznie mniej respondentów niż średnio w województwach. W większym stopniu niż w województwach rower wykorzystywany jest w dojeździe do pracy lub szkoły (uczelni). Zjawisko to zaobserwowano m.in. we Wrocławiu, w Łodzi, Krakowie, Opolu, Olsztynie, Poznaniu i Toruniu.

Najnowsze dane dotyczące rowerzystów, w tym polskich, można znaleźć w badaniach ESRA2 (*E-Survey of Road users' Attitudes*) z 2018 roku. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych od reprezentatywnych próbek mieszkańców 32 krajów ze wszystkich kontynentów, otrzymano wiedzę o samoocenie zachowań drogowych, postaw i opinii na temat niebezpiecznych zachowań na drodze. Oszacowano, że w Europie (20 krajów) „co najmniej 4 razy w tygodniu” z roweru korzysta 9,8% badanych Europejczyków, a następne 12,6%

robi to „od 1 do 3 razy w tygodniu”<sup>24</sup>. Co więcej, do grupy regularnych rowerzystów można doliczyć część z 5,5% deklarujących jazdę rowerem elektrycznym co najmniej 1 raz w tygodniu (2% – co najmniej 4 razy w tygodniu i 3,5% – od 1 do 3 razy w tygodniu). Jedynie w krajach zebranych w grupę Azja/Oceania większa część respondentów jeździła częściej (zob. wykres 5). Oczywiście, kraje w ramach tych grup bardzo się od siebie różnią, np. w Azji/Oceanii bardzo mały odsetek badanych jeździ rowerem w Izraelu i Australii (co autorzy raportu interpretują jako efekt niesprzyjającej pogody).

**Wykres 5. Deklarowana częstotliwość korzystania z rowerów w ciągu ostatnich 12 miesięcy (2018)**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Yvonne Achermann Stürmer, Hysen Berbatovci, Llona Buttler. 2020. *Cyclists. ESRA2 Thematic Report nr 11. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. Bern, Switzerland, s. 17.

Zestawiając częstotliwości korzystania z samochodu i roweru w tabeli krzyżowej, autorzy badania wyodrębnili cztery kategorie dojeżdżających. Ponad połowę stanowią kierowcy, jedna piąta używa samochodu i roweru co najwyżej kilka razy w miesiącu, 16% to regularni użytkownicy zarówno roweru, jak i samochodu (choć należy zauważyć, że w tej kategorii mogą być korzystający z tych środków komunikacji nawet raz w tygodniu). Najmniej liczna kategoria to rowerzyści: 12%. Trzeba jednak zrobić tu pewne zastrzeżenie, ponieważ tabela krzyżowa nie uwzględnia użytkowników komunikacji

<sup>24</sup> Pytanie brzmiało: *During the past 12 months, how often did you: cycle non-electric?*

miejskiej. Możliwe, że część tych badanych, którzy np. zostali zaklasyfikowani jako rowerzyści, ponieważ zaznaczyli odpowiedź „od 1 do 3 razy w tygodniu” i w rzeczywistości korzystają z roweru raz w tygodniu, o wiele częściej jeździ do pracy czy szkoły np. metrem czy autobusem. Tego nie widzimy, a z innych badań wiadomo, że rower jako środek komunikacji bardziej konkuruje z komunikacją publiczną, a nie z samochodem (to pomiędzy tymi środkami komunikacji są największe przepływy użytkowników).

**Tabela 3. Typologia użytkowników dróg na podstawie częstotliwości jazdy na rowerze lub prowadzenia samochodu**

Częstość jazdy rowerem	Częstość jazdy samochodem				
	Przynajmniej 4 razy w tygodniu	Od 1 do 3 razy w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Kilka razy w roku	Nigdy
Przynajmniej 4 razy w tygodniu	Rowerzyści i kierowcy		Rowerzyści		
Od 1 do 3 razy w tygodniu					
Kilka razy w miesiącu	Kierowcy		Ani rowerzyści, ani kierowcy	Ani rowerzyści, ani kierowcy	
Kilka razy w roku					
Nigdy					

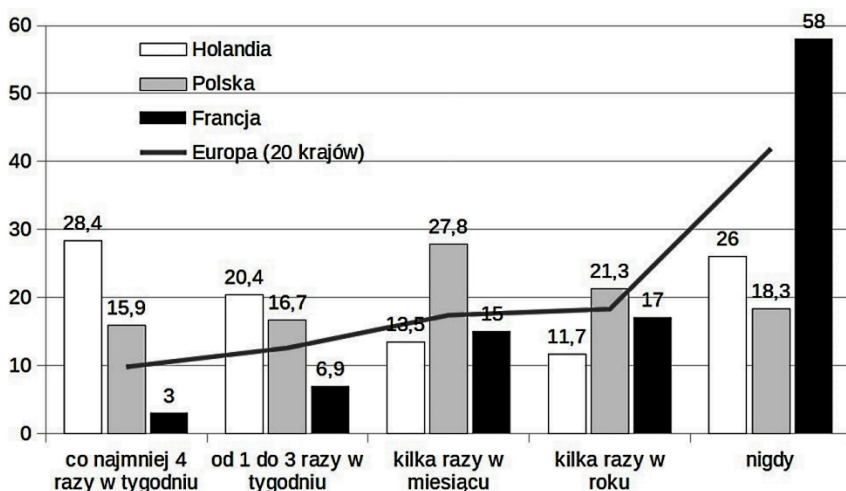
*Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Yvonne Achermann Stürmer, Hysen Berbatovci, Ilona Buttler. 2020. Cyclists. ESRA2 Thematic Report nr 11. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Bern, Switzerland, s. 74.*

W porównaniu do średniej dla dwudziestu zbadanych krajów europejskich Polacy dużo częściej są regularnymi rowerzystami, a także najrzadziej deklarowali, że nigdy nie jeżdżą rowerem (Achermann Stürmer, Berbatovci, Buttler 2020:17-18). Zauważają to we wnioskach autorzy badania: „Kraje o najwyższym odsetku użytkowników rowerów konwencjonalnych to kraje europejskie: w Polsce, Słowenii i na Węgrzech co najmniej 80% respondentów korzystało z tego środka transportu przez co najmniej kilka dni w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Ponadto Holandia, Węgry i Dania mają największy odsetek często jeżdżących rowerami konwencjonalnymi (20% lub więcej jeżdżących na rowerze co najmniej 4 dni w tygodniu) (Achermann Stürmer et al.



2020:53). Wyniki te pokazują, że kraje naszego regionu mają większy potencjał do rozwoju transportu opartego na rowerach, ponieważ zdecydowana większość populacji jest wyposażona w rowery i z nich korzysta, więc posiada pewien zestaw podstawowych kompetencji rowerowych (choć możliwe jest też, że z jakichś względów respondenci w tych krajach częściej uznają, że dobrze jest przed ankierem pochwalić się jazdą na rowerze). Poniżej znajduje się wykres, w którym Polska jest zestawiona z najbardziej rowerową Holandią i najmniej rowerową Francją. Trzeba jednak zaznaczyć, że jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkie badane kraje, to zdecydowanie najrzadziej rowerem jeżdżą Izraelczycy, a w Portugalii, USA, UK, Australii czy Korei odsetek regularnych rowerzystów nie jest dużo wyższy niż we Francji (zob. Achermann Stürmer et al. 2020:17).

**Wykres 6. Deklarowana częstotliwość korzystania z rowerów w ciągu ostatnich 12 miesięcy (2018)**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Yvonne Achermann Stürmer, Hysen Berbatovci, Llona Buttler. 2020. Cyclists. ESRA2 Thematic Report nr 11. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Bern, Switzerland, s. 17.

Opisane powyżej badania ESRA z 2018 roku można porównać z przeprowadzonymi w latach 2015-2016. Porównanie pokazuje, że udział respondentów zgłaszających jazdę na rowerze wzrósł o ponad 19 punktów procentowych: z 38,5% do 57,6% (w Polsce odsetki te wynosiły odpowiednio: 62,7% i 81,7%). Oprócz tego o ponad 10 punktów procentowych wzrósł odsetek osób korzystających z rowerów elektrycznych (Achermann Stürmer et al. 2020:45).

Nawet w tak bardzo „prosamochodowym” kraju jak USA rowery jako środek transportu stają się nieco popularniejsze. Względne wzrosty potrafią być bardzo duże, np. dwukrotne, ale mniej optymistycznie przedstawia się informacja, że odsetek osób dojeżdżających rowerem wzrósł np. z 0,5% do 1%. I rzeczywiście, według danych zbieranych przez ośrodek Gallupa, w 2018 roku, w porównaniu do 2008 roku, procent osób, które na ogół docierają do pracy rowerami, przekroczył 1%. Mimo wszystko jest to jednak fragment szerszego zjawiska polegającego na zmniejszaniu się odsetka osób wybierających transport samochodowy na rzecz alternatywnych środków transportu (w tym samym badaniu odsetek pokonujących drogę do pracy pieszo i za pomocą komunikacji miejskiej również wzrósł) – w 2008 było to w sumie 12% badanych, w 2018 – 16% (McCarthy 2018). Podobne dane pojawiają się w spisie powszechnym: w 2019 roku rower był głównym środkiem transportu dla 0,6% wszystkich pracowników, przy czym dane te różnią się w zależności od miejsca zamieszkania, płci i wieku badanych: w centrach miast odsetek ten wynosi 1,1%, w grupie 16-24 lata 1%, a wśród mężczyzn 0,8% (wśród kobiet zaledwie 0,3%) (Burrows 2019). Według innych badań, przeprowadzonych w ramach badań *Statista Global Consumer Survey*, 5% Amerykanów korzysta z roweru w celu dojazdu do pracy, szkoły lub uniwersytetu, ale zapewne stosunkowo duży odsetek badanych wybierających ten środek transportu wynika z tego, że pytanie umożliwiło wskazanie więcej niż jednego głównego sposobu podróży (Richter 2019). Niemniej jednak trudno ocenić te wzrosty jako renesans roweru czy boom na rowery (Reid 2017a:1). Inny kraj anglosaski, Kanada, również notuje niski odsetek rowerzystów. Według kanadyjskiego Urzędu Statystycznego w 2016 roku rowerem używało 1,6% dojeżdżających do pracy czy szkoły (dotyczy to jednak tylko ludności mieszkającej w obszarach metropolitalnych). W porównaniu do 1996 roku odsetek ten wzrósł o prawie 88% (z 1,2%) (Statistics Canada 2017).

Za najbardziej „rowerowy” kraj uznaje się Holandię. Według szacunków w 2019 roku 17 milionów Holendrów miało w posiadaniu prawie 23 miliony rowerów<sup>25</sup>. Oznacza to, że na jednego mieszkańca przypada 1,3 roweru! Co z taką liczbą rowerów robią Holendrzy? Okazuje się, że przeciętny mieszkaniec tego kraju przejeżdża na rowerze 3 kilometry dziennie. W ogólnej całkowitej

---

<sup>25</sup> Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders & Rijwiel en Automobiel Industrie Vereniging (October 1, 2020). Estimated number of bicycles in the Netherlands from 2005 to 2019 (in millions) [Graph]. In Statista. Retrieved August 19, 2021, from <https://www-1statista-1com-1j013e2ph076d.han.bg.umcs.edu.pl/statistics/819839/volume-of-bicycles-in-the-netherlands/>.

przebytej odległości w 2019 roku podróże rowerem miały 8-procentowy udział. Na pierwszy rzut oka nie wydaje się to dużo, ale wynika to z faktu, że podróże samochodem są zdecydowanie dłuższe niż rowerowe. Jeśli przyjrzymy się „liczbie podróży” w podziale na środek transportu, to okaże się, że Holendrzy wykonują ponad jedną czwartą z nich za pomocą roweru (28%) (De Haas, Hamersma 2020:4).

Z wszystkich zaprezentowanych badań, dzięki którym można przyjrzeć się Polakom, wynika, że przynajmniej raz w tygodniu lub częściej z roweru korzysta (w jakimkolwiek celu) ponad jedna trzecia z nich. Wydaje się to całkiem liczną grupą potencjalnych „dojeżdżających rowerem”. Zapewne mają oni wystarczającą umiejętność poruszania się tym środkiem lokomocji po drogach publicznych, której brak może być wyraźnym powodem lęku i niechęci do roweru. Z badań tych wynika też, że w zależności od sposobu zadania pytania, wyniki mogą się dramatycznie różnić, co pokazać można odsetkiem Polaków, którzy nie korzystają z rowerów wcale: od 18% (Achermann Stürmer et al. 2020:17) do ponad 45% (Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS 2015:38). Biorąc pod uwagę, że infrastruktura rowerowa w Polsce wciąż się rozwija (tabela 4), to można zakładać, że do roweru będą się przekonywać następne grupy Polaków.

**Tabela 4. Infrastruktura rowerowa w Polsce w latach 2011 i 2019**

	<b>2011</b>	<b>2019</b>
Drogi dla rowerów ogółem (km)	5783	15 539
Drogi rowerowe na 100 km <sup>2</sup> (km)	1,85	4,97
Drogi rowerowe na 10 tys. ludności	1,5	4,05

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych, URL: <https://bdl.stat.gov.pl>.

## **Kim jest rowerzysta miejski? – Przegląd badań**

Peter Cox zauważył, że termin „jazda na rowerze” obejmuje tak wiele różnych czynności spełniających wiele różnych funkcji, że każda próba jego zdefiniowania jest problematyczna (Cox 2019:3). W ustawie *Prawo o ruchu drogowym* nie znajdziemy definicji rowerzysty, ale opierając się na niej,

można opisać go jako każdą osobę, która porusza się pojazdem o szerokości nieprzekraczającej 0,9 metra, poruszonym siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny, zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do 0 po przekroczeniu prędkości 25 km/h. Rowerzysta może ewentualnie poruszać się wózkiem rowerowym, czyli pojazdem o szerokości powyżej 0,9 m, przeznaczonym do przewozu osób lub rzeczy, poruszonym siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; podobnie jak rower, może być wspomagany elektrycznym silnikiem o takich samych parametrach (ustawa *Prawo o ruchu drogowym*: 8/268).

Z polskich przepisów ruchu drogowego wynika, że rowerzysta jest zwykłym uczestnikiem ruchu, ale jednocześnie ma pewien dziwny przywilej: jeśli jest pełnoletni, może poruszać się po ogólnodostępnych drogach bez zdania jakiegokolwiek egzaminu z zasad ruchu drogowego. Rowerzyści mogą też w określonych warunkach poruszać się po chodnikach dla pieszych. Nawet jeśli ich nie spełniają, w praktyce często korzystają z tego typu miejsc i nie spotyka ich za to najczęściej żadna sankcja. Prawo dotyczące rowerzystów i stosunek do tego prawa oddaje pewnego rodzaju dwoistość bytu, jakim jest rowerzysta: może wynikać to z jego pośredniego statusu. Blisko mu do pieszego z powodu niewielkiej wagi, poruszania się za pomocą mięśni i elastyczności wyboru trasy. Ponadto inni odbierają hybrydę roweru i człowieka jako o wiele bardziej ludzką niż rowerową – człowiek jest w pełni widoczny, dominujący nad rowerem. W przypadku ludzko-samochodowej hybrydy, ze względu na jej karoserię, prędkość, hałas, bardziej odbieramy ją jako maszynę (choć w środku jest człowiek). Rower łączy z samochodem jednak to, że może osiągnąć prędkości nieosiągalne dla pieszego (w warunkach miejskich nieraz wygrywa pod tym względem z samochodami, a na pewno z autobusami). Co ważne, jest w końcu pojazdem, posiada koła, napęd, wymaga się od prowadzącego rower stosowania się do przepisów, używania sygnalizowania skrętu, posiadania oświetlenia i dzwonka. Rowerzyści z tego niejednoznacznego statusu korzystają i swobodnie podczas jednej podróży go zmieniają: raz są bardziej pieszymi i jadą po chodniku (ci bardziej empatyczni, nie chcąc denerwować prawowitych gospodarzy, czyli pieszych, upodabniają się do nich i zwalniają do prędkości uznanej przez nich za akceptowalną przez pieszych), a za chwilę stają się pojazdem, wjeżdżając na drogę dla samochodów.

Jazda rowerem ma różne cele: rowerzysta może być sportowcem trenującym do wyścigu, turystą, który jest w trakcie wielodniowej podróży po Polsce,

zwykłym mieszkańcem jadącym do sklepu po pieczywo, do przychodni zdrowia, urzędu lub kawiarni. Cele są różne, ale i różne są społeczne charakterystyki rowerzystów: może to być manager jadący do pracy drogim, z najwyższej półki rowerem szosowym, student uprawiający amatorsko jazdę po bezdrożach na rowerze górskim, mama dowożąca dziecko do przedszkola na rowerze typu damka wyposażona w dziecięcy fotelik, imigrant pracujący dla platformy internetowej dowożącej jedzenie na wynos czy bezrobotny, który korzysta ze zdezelowanego roweru, żeby ułatwić sobie zbieranie cennych odpadów z wiat śmietnikowych. Oszałamiająca jest różnorodność tych wszystkich przypadków, które łączy to, że wszyscy ci ludzie poruszają się rowerem.

W tej części tekstu ograniczę się do rowerzystów, których zbiorczo można określić mianem „dojeżdżających rowerem”. Nazwa ta wydaje mi się odpowiednia, ponieważ obejmuje wszystkich, którzy korzystają z roweru w celach komunikacyjnych: nie oznacza tylko dojazdu do pracy, szkoły czy uczelni, ale również podróż do sklepu, kina lub urzędu.

Badania, wskazujące na to, kto jeździ na rowerze, można podzielić na te, w których uwzględnia się całą populację (Dill, McNeil 2016; Damant-Sirois, El-Geneidy 2015; Thigpen 2018), i te, w których analizuje się jedynie osoby korzystające z roweru (Bergstrom, Magnusson 2003; Kroesen, Handy 2014; <https://rowerowyklimat.pl/2020-1>).

Pierwsza kategoryzacja pojawiła się w 1999 roku: socjolog Mette Jensen zauważył, że badania nad mobilnością, transportem w mieście skupiają się na analizach statystycznych czy kalkulacjach ekonomicznych. Pokazywały one, czym ludzie podróżują, skąd i dokąd, jakiego środka transportu używają, ale nie przedstawiały stojących za nimi determinantów: codziennego życia ludzi i ich rodzin. Celem podjętego przez M. Jensena badania było przyjrzenie się wyjaśnieniom i postrzeganiu własnych zachowań i postaw w sferze codziennej mobilności (Jensen 1999:20). Na podstawie 30 pogłębionych wywiadów przygotował on 6 idealnych typów (w rozumieniu Maxa Webera) mobilności: 1. pasjonaci samochodowi, 2. codzienni kierowcy samochodów, 3. kierowcy samochodów w czasie wolnym, 4. rowerzyści/użytkownicy komunikacji miejskiej z potrzeby serca, 5. rowerzyści/użytkownicy transportu publicznego dla wygody, 6. rowerzyści/użytkownicy transportu publicznego z konieczności<sup>26</sup> (Jensen 1999:22-23).

---

<sup>26</sup> Car drivers are divided into: 1. The passionate car drivers, 2. The everyday car drivers, 3. The leisure time car drivers. Cyclists / public transport users are divided into:

Jedną z najbardziej znanych segmentacji dotyczących wyłącznie postaw rowerowych stworzył Roger Geller, oficer rowerowy z miasta Portland w 2005 roku, dzieląc obecnych i potencjalnych rowerzystów na 4 grupy (Geller 2006: 4). Na podstawie wielu różnych danych oszacował, że mniej niż 1% populacji mieszkańców Portland znajduje się w kategorii „silni i nieustraszeni” (*Strong and Fearless*), 7% – „zachwyceni i pewni siebie” (*Enthusied and Confident*), 60% – „zainteresowani, ale zaniepokojeni” (*Interested but Concerned*), natomiast 33% – „Nie ma mowy, nie ma jak” (*No Way No How*). W 2011 roku Jennifer Dill i Nathan McNeil przeprowadzili badania na 900 mieszkańcach Portland, żeby pomóc w weryfikacji zaproponowanej przez R. Gellera typologii. Za pomocą pytań szacowano poziom komfortu mieszkańców miasta podczas jazdy rowerem<sup>27</sup> po różnych typach dróg<sup>28</sup>. Dodatkowo zapytano, czy respondenci chcieliby jeździć więcej rowerem niż obecnie. Okazało się, że rozkład był niezwykle zbliżony do szacunków Gellera – odpowiednio: 4%, 9%, 56% i 31% (Dill, McNeil 2013:131). Ci sami autorzy przeprowadzili takie badania jeszcze raz w roku 2016 dla 50 największych amerykańskich metropolii miejskich i w tym wypadku również wyniki okazały się podobne – odpowiednio: 7%, 5%, 51%, 37% (Dill, McNeil 2016:93). We wszystkich badaniach uwidacznia się potężna, przekraczająca połowę populacji grupa osób, którzy chcieliby, ale boją się jeździć rowerem. Postrzegają rower pozytywnie i widzą

---

4. The cyclists / public transport users of heart, 5. The cyclists / public transport users of convenience, 6. The cyclists / public transport users of necessity (Jensen 1999:21).

<sup>27</sup> To pytanie brzmiało: „Przeczytam ci listę miejsc, gdzie mógłbyś jechać rowerem. Korzystając ze skali od 1 do 4, przy czym 1 oznacza, że czułbyś się bardzo niekomfortowo, i 4 oznacza, że czułbyś się bardzo komfortowo, oceń, jak komfortowo byś się czuł, jadąc tam rowerem. To są hipotetyczne scenariusze”. Wersja oryginalna: „I’m going to read a list of places you could ride a bike. For each place, please tell me how comfortable you would feel biking there using a scale of 1 to 4, with 1 meaning you would be ‘very uncomfortable,’ and 4 meaning you would be ‘very comfortable.’ These are hypothetical scenarios”. (Dill, McNeil 2013:131).

<sup>28</sup> Pytano o następujące typy dróg: „droga oddzielona od ulicy, [...] dwupasmowa, lokalna ulica handlowa z maksymalną prędkością ruchu 25-30 mil na godzinę, parkingiem na ulicy i brakiem ścieżki rowerowej, [...] główna ulica miejska lub podmiejska z czterema pasami, parkingiem na ulicy, z maksymalną prędkością 30-35 mil na godzinę i bez pasa rowerowego, [...] główna ulica z dwoma pasami w każdym kierunku, centralnym rozdzielaczem, parkingiem na ulicy, z maksymalną prędkością ruchu 35-40 mil na godzinę i brak pasa rowerowego”. Po pytaniu o każdą z dróg dopytywano, jak badani oceniliby komfort jazdy, gdyby dodano tam oznaczony linią pas dla rowerów (Dill, McNeil 2013:131).

korzyści z jego korzystania, ale z różnych powodów nie zmieniają swoich zwyczajów. Zdaniem urzędników badanego miasta to do tej grupy powinny być kierowane akcje promocyjne, a ich preferencje wobec infrastruktury uwzględniane w pierwszej kolejności (za: Czepkiewicz 2016:20). Jest to też konkretny argument dla władz lokalnych, żeby nie wahać się i inwestować w chronioną przed ruchem samochodowym infrastrukturę rowerową. Należy też nadmienić, że kategorie te nie odzwierciedlają tego, kto i ile czasu jeździ rowerem. We wszystkich kategoriach (oprócz grupy „Nie ma mowy, nie ma jak”) znajdowały się osoby korzystające i niekorzystające z roweru w celach komunikacyjnych, sportowych czy rekreacyjnych. Z badań Jennifer Dill i Nathana McNeila z 2016 roku wynika na przykład, że w ciągu ostatnich 30 dni z roweru korzystało 41% „zachwyconych i pewnych siebie”, 36% „silnych i nieustraszonych”, a nawet 33% „zainteresowanych, ale zaniepokojonych” (choć w ich przypadku dominowały jazdy jedynie dla ćwiczeń) (Dill, McNeil 2016:95).

Kategoryzacja ta, mimo że stała się popularnym narzędziem, jest również obiektem krytyki. Okazuje się bowiem, że rowerzyści w badaniach jakościowych postrzegają siebie często inaczej niż wynika to z przeprowadzonej z nimi ankiety. Z badań Kate Hosford i zespołu wynika, że jedynie 28% rowerzystów przypisanych do kategorii R. Gellera za pomocą omawianego wcześniej narzędzia (niebadana była grupa „Nie ma mowy, nie ma jak”), po poznanie tych kategorii, sama przypisała się do tej samej grupy (Hosford et al. 2020:33). Największy problem jest z kategorią „zainteresowany, ale zaniepokojony”: ponad połowa przypisanych do tej grupy za pomocą narzędzia Dill i McNeila sama oceniła się jako: „silni i nieustraszeni”, „entuzjastyczni i pewni siebie” lub gdzieś pomiędzy. Czy to tylko kwestia chęci wypadnięcia w lepszym świetle przed sobą samym i prowadzącym wywiad? Według Hosforda przyczyną może być też klasyfikowanie jako „zainteresowanych, ale zaniepokojonych” rowerzystów, którzy wskazywali, że po pewnych ulicach nie chcą jeździć, ale w pozostałych przypadkach czują się komfortowo. Tymczasem z wywiadów wynikało, że nawet bardzo doświadczeni, bardzo często jeżdżący rowerem respondenci wskazywali, że ze względu na ruch drogowy i niewygodną infrastrukturę unikają pewnych dróg. Te ustalenia rzucają pewne światło na fakt dużego odsetka doświadczonych rowerzystów uznanych za „zainteresowanych, ale zaniepokojonych” w badaniach J. Dill i N. McNeila, którzy są aktywnymi rowerzystami (Dill, McNeil 2016:95). Stanowi to pewien problem komunikacyjny i może źle adresować ofertę dla części mieszkańców, ponieważ „zainteresowany” rozumie się intuicyjnie jako „niejeżdżący, ale mogący

zacząć”. Tymczasem jest to w części przypadków nieprawda. Co więcej, znaczenie może mieć istniejąca już infrastruktura rowerowa: tam, gdzie rowerzyści mają do dyspozycji więcej separowanych od ruchu samochodowego dróg rowerowych, mogą częściej uznawać za niekomfortową jazdę po pasie rowerowym oddzielonym linią lub jazdę po szosie bez pasa dla rowerów. Następnym elementem są takie czynniki, jak: tolerancja na pogodę, podróżowanie z dziećmi, doświadczenie kolizji – nie są one brane pod uwagę, a przecież nie tylko poprawa infrastruktury może wpływać na zwiększenie udziału roweru w miejskim transporcie. Jako dowód, że tak jest, Hosford i zespół przytaczają znów wyniki Dill i McNeila: 34% „silnych i nieustraszonych” nie jeździ rowerem, więc nie strach jest tu barierą dla zmiany zachowania (Dill, McNeil 2013:132). Autorzy proponują zatem, by zastanowić się, czy nie warto zadawać bezpośrednich pytań o to, jakimi rowerzystami są badani, i wskazują, że badania opierające się na samoocenie respondentów były już prowadzone – w badaniach rynkowych w Ottawie zaproponowano respondentom opisy, które w zasadzie są zgodne z tym, jak rozumiał zaproponowane przez siebie kategorie Geller: „nie jeżdżę rowerem i nie zamierzam”<sup>29</sup>, „zainteresowany jazdą na rowerze w większym stopniu, ale obawiający się ruchu drogowego i bezpieczeństwa, czekam na pasy dla rowerów i odseparowane ścieżki rowerowe”<sup>30</sup>, „czuję się komfortowo w ruchu ulicznym, ale wolę ścieżki rowerowe i lubię korzystać z wydzielonej infrastruktury”<sup>31</sup> i „czuję się komfortowo w ruchu ulicznym; drogi są w porządku, takie jakie są”<sup>32</sup> (RA Malatest and Associates Ltd. 2013, za: Hosford et al. 2020:34).

Czy wybudowanie wygodnych i bezpiecznych dróg dla rowerów i towarzyszących im udogodnień innego rodzaju wystarczy do zamiany samochodu na rower przez satysfakcjonującą nas część populacji? Twierdząca odpowiedź na to pytanie powinna być poparta następnymi badaniami. Skupiające się na intencji zmiany zachowania (jak np. badania Gellera) nie dadzą nam oczywiście takiej odpowiedzi. Taki problem można rozwiązać, projektując badania, w których celem jest sportretowanie zmiany behawioralnej.

Pewnym krokiem w tym kierunku są badania przeprowadzone w 2016 roku w Kanadzie przez Calvina Thigpena wraz z zespołem (Thigpen et al. 2019).

---

<sup>29</sup> „Don’t cycle now and not interested in starting”.

<sup>30</sup> „Interested in cycling more but concerned about traffic and safety, waiting for more bike lanes or off-road paths”.

<sup>31</sup> „Comfortable in traffic but prefer bike lanes and like using segregated facilities”.

<sup>32</sup> „Comfortable cycling with traffic; roads fine as they are”.



W ankiecie telefonicznej zbadano reprezentatywne próby mieszkańców trzech miast średniej wielkości. Celem autorów nie było tylko sprawdzenie, jakie zachowania transportowe charakteryzują, ale również jak mają się one do kategorii intencji wobec jazdy na rowerze stworzonych przez Gellera. W tym celu zadano 3 pytania:

1. „W jakim stopniu zgadzasz się z następującym stwierdzeniem: »chciałbym podróżować rowerem częściej niż robię to obecnie«?”<sup>33</sup>.
2. „Czy podczas ostatnich 12 miesięcy używałeś roweru?”<sup>34</sup>.
3. „Ogólnie, jakiego środka transportu używasz najczęściej do poruszania się?”<sup>35</sup>.

Wykorzystując transteoretyczny model zmiany zachowania (TTM) (Prochaska, DiClemente Carlo 1983), który służy do oceny etapu, na którym znajduje się osoba w trakcie zmiany zachowania, badacze przypisali badanych do 5 etapów zachowania<sup>36</sup>: prekontemplację (osoby zaliczone do tej kategorii behawioralnej nie jeżdżą / nie jeździły na rowerze i tego nie rozważają), kontemplację (nie jeżdżą / nie jeździły, ale rozważają podjęcie tej aktywności – na pierwsze pytanie odpowiadały „raczej się zgadzam”), przygotowanie (nie jeżdżą / nie jeździły, ale zdecydowanie chciałyby zacząć), działanie (zdarza się im jeździć, ale głównym środkiem transportu nie jest rower) i utrzymanie (głównym środkiem transportu jest rower).

**Tabela 5. Pytania ankietowe dotyczące kategoryzacji modelu transteoretycznego (TTM)**

<b>Etap</b>	<b>Intencja: W jakim stopniu zgadzasz się z następującym stwierdzeniem: „Chciałbym podróżować rowerem częściej, niż robię to obecnie”?</b>	<b>Zachowanie: Czy podczas ostatnich 12 miesięcy używałeś roweru?</b>	<b>Zachowanie: Ogólnie, jakiego środka transportu używasz najczęściej do poruszania się?</b>
Prekontemplacja			
Brak rozważania jazdy rowerem	Zdecydowanie się nie zgadzam lub raczej się nie zgadzam	Nie	Inny niż rower

<sup>33</sup> „How much would you agree with the following statement: »I would like to travel by bicycle more than I do now«?”.

<sup>34</sup> „In the previous 12 months, have you used a bicycle?”.

<sup>35</sup> „Overall, which mode of transportation do you use most often to get around?”.

<sup>36</sup> W ostatnich latach badacze kolarstwa zaczęli stosować TTM do scharakteryzowania osób według ich gotowości do jazdy na rowerze (Gatersleben, Appleton 2007; Nkurunziza et al. 2012; Shannon et al. 2006, za: Thigpen et al. 2015).

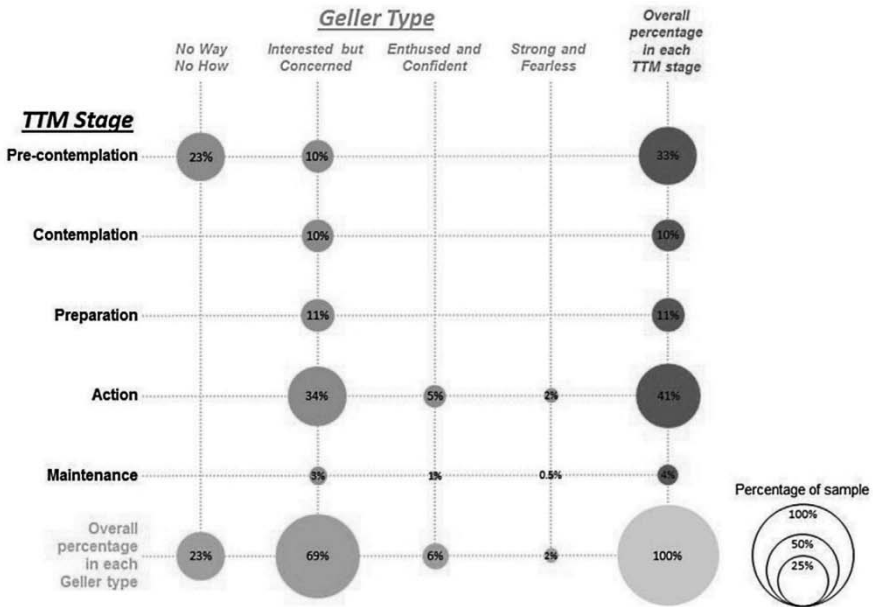
<b>Etap</b>	<b>Intencja: W jakim stopniu zgadzasz się z następującym stwierdzeniem: „Chciałbym podróżować rowerem częściej, niż robię to obecnie”?</b>	<b>Zachowanie: Czy podczas ostatnich 12 miesięcy używałeś roweru?</b>	<b>Zachowanie: Ogólnie, jakiego środka transportu używasz najczęściej do poruszania się?</b>
Kontemplacja			
Rozważanie jazdy rowerem	Raczej się zgadzam	Nie	Inny niż rower
Przygotowanie			
Zamiar jazdy rowerem	Zdecydowanie się zgadzam	Nie	Inny niż rower
Działanie			
Rozpoczęcie jazdy rowerem	Każda odpowiedź	Tak	Inny niż rower
Utrzymanie			
Regularna jazda rowerem	Każda odpowiedź	Tak	Rower

*Źródło: Calvin Thigpen, Jaimy Fischer, Trisalyn Nelson, Suzanne Therrien, Daniel Fuller, Lise Gauvin, Meghan Winters. 2019. „Who Is Ready to Bicycle? Categorizing and Mapping Bicyclists with Behavior Change Concepts.” *Transport Policy* 82(March 2018):11-17. doi: 10.1016/j.tranpol.2019.07.011, s. 13.*

Odpowiedzi na te 3 pytania pozwalają sprawdzić, na jakim etapie zmiany zachowania, według kategorii TTM, znajdują się osoby przypisane do 4 typów Gellera (zob. ilustracja 10).

W obrębie grup Gellera widać duże zróżnicowanie w zakresie gotowości do jazdy na rowerze. Oznacza to, że osoby z jednego typu rowerzysty z kategoryzacji Gellera mogą być na innym etapie zmian zachowania. Na przykład grupa „zainteresowani, ale zaniepokojeni” rozłożyła się na wszystkie kategorie TTM – od prekontemplacji do utrzymania – co sugeruje, że niektórzy nie są nawet zainteresowani, a inni już dawno praktykują jazdę rowerem. Dlatego planiści powinni ostrożnie interpretować typologię Gellera jako dostarczającą wglądu w zmianę zachowania, co sugeruje wiele jej etykiet (Thigpen et al. 2019:14-16).

**Ilustracja 10. Porównanie etapów modelu transteoretycznego (TTM) i typologii Gellera w 3 średnich kanadyjskich miastach**



Źródło: Calvin Thigpen, Jaimy Fischer, Trisalyn Nelson, Suzanne Therrien, Daniel Fuller, Lise Gauvin, Meghan Winters. 2019. „Who Is Ready to Bicycle? Categorizing and Mapping Bicyclists with Behavior Change Concepts.” *Transport Policy* 82(March 2018):11-17. doi: 10.1016/j.tranpol.2019.07.011, s. 15.

## Determinanty korzystania z roweru

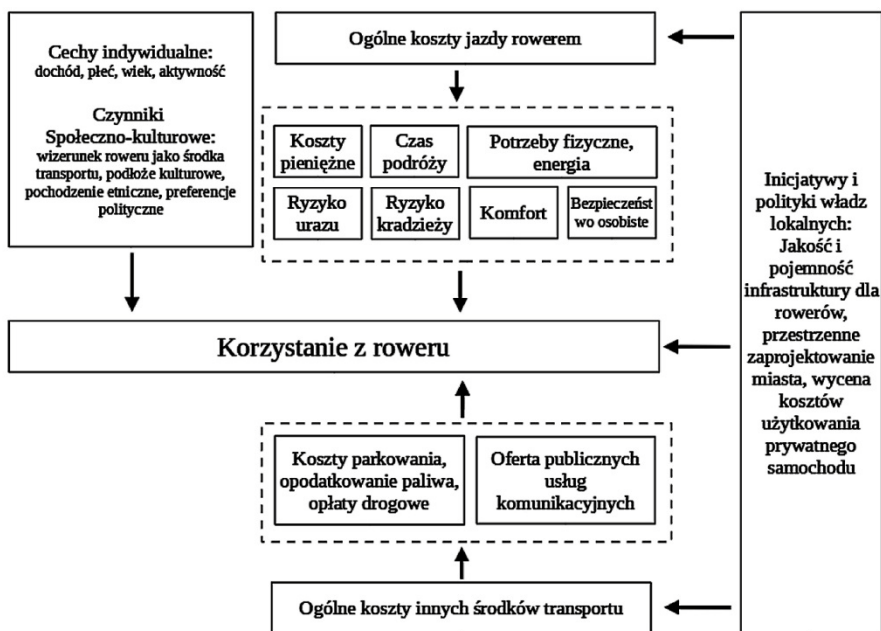
Badania dotyczące wyborów transportowych polegają głównie na odkrywaniu kognitywnych przekonań, dla których respondenci wybierają samochód, komunikację publiczną czy rowery lub spacer. I tak zwykle samochody preferowano nad inne środki transportu z powodu kosztów, elastyczności, wygody, czasu podróży i ochrony przed warunkami atmosferycznymi. Jazda rowerem lub poruszanie się pieszo jest uzasadniane za pomocą innych argumentów: zdrowia, przyjemności płynącej z aktywności fizycznej, kosztów, mniejszej presji na środowisko naturalne. Te formy mobilności obok korzystania z komunikacji publicznej wiążą się z poziomem świadomości zdrowotnej oraz społecznymi i osobistymi normami (Gatersleben, Uzzell 2007: 418).

Od czego może zależeć udział transportu rowerowego w danym kraju czy mieście? Poniżej przedstawiam listę obejmującą najszerszy wachlarz determinantów:

1. warunki naturalne (klimat, pogoda, ukształtowanie terenu);
2. charakterystyki przestrzenne i urbanistyczne (gęstość zaludnienia i cechy zabudowy, stopień (sub)urbanizacji, przestrzenna separacja bądź mieszanie się różnych funkcji miejskich, takich jak życie i praca, dostępność, efektywność oraz atrakcyjność różnych środków transportu (transporty: publiczny, samochodowy, motorowerowy, rowerowy, pieszy);
3. cechy demograficzne, socjoekonomiczne, socjokulturowe (wiek, płeć, dochód, wykształcenie, wyznanie, struktura rodziny, styl życia, etniczność, poglądy polityczne);
4. kultura;
5. infrastruktura drogowa;
6. postawy (percepcja, nawyki, doświadczenia) (zob. Oosterhuis 2013).

Piet Rietveld i Vanessa Daniel zaproponowali ogólną ramę czynników wyjaśniających korzystanie z roweru (ilustracja 11). Przede wszystkim są to koszty transportu, na które w mieście mają zasadniczy wpływ inicjatywy władz lokalnych i polityki publiczne (dostępność i jakość infrastruktury dla rowerów, przestrzenne zaprojektowanie miasta, wycena korzystania z samochodów prywatnych). W tak zarysowanym kontekście lokalnym korzystanie z roweru zależy od ogólnych kosztów tego środka transportu: wydatków pieniężnych, czasu podróży, wydatkowanej energii fizycznej, ale i ryzyka urazu (związane głównie z interakcją z samochodami) czy kradzieży, komfortu podróży (nie tylko infrastruktura, ale i ukształtowanie terenu, pogoda, czystość powietrza) i poczucia bezpieczeństwa (np. odczucie zagrożenia ze strony innych ludzi). Sytuację komplikuje fakt, że na ocenę tych kosztów mają wpływ alternatywne wydatki innych środków transportu: opłaty biletów lub benzyny, czasu podróży, dostępności komunikacji publicznej czy nakłady związane z utrzymaniem samochodu. Co zrozumiałe, im wyższe koszty alternatywne, tym większa atrakcyjność roweru jako środka transportu. Ostatnim elementem w modelu są czynniki indywidualne i społeczno-kulturowe. Potrzeby transportowe określa: dochód, płeć (Rietveld i Daniel wskazują, że dla kobiet jazda na rowerze jest, lub wydaje się być, bardziej niebezpieczna, zwłaszcza po zmroku), wiek oraz wzory aktywności (np. czy jednostki się uczą, mają pracę, czy chcą kogoś odwiedzić w określonym miejsku) (Rietveld, Daniel 2004:532-533).

Ilustracja 11. Ogólne ramy czynników wyjaśniających korzystanie z roweru



Źródło: P. Rietveld, V. Daniel. 2004. „Determinants of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter?” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 38(7):531-50. doi: 10.1016/j.tra.2004.05.003, s. 533.

Istotnym czynnikiem wpływającym na popularność rowerów jako środka codziennej komunikacji jest poczucie bezpieczeństwa na drodze. Poziom lęk przed jazdą rowerem ma związek z osobistymi doświadczeniami poruszania się po drogach, z umiejętnością jazdy wraz z innymi uczestnikami, ale i mniej lub bardziej opartej na prawdziwych danych przekonaniach na temat ryzyka urazu bądź zgonu na podczas jazdy. Przede wszystkim jednak odczuwany poziom bezpieczeństwa wynika z oczywistego dla wszystkich faktu, że rowerzysta jest o wiele bardziej podatny na urazy niż kierowca samochodu, którego chroni karoseria, strefy gniotu, poduszki bezpieczeństwa i pasy, a infrastruktura drogowa i projektowanie pojazdów faworyzuje ruch samochodowy (Kullgren et al. 2019; World Health Organization 2004:6; World Health Organization 2018:10).

Według raportu Światowej Organizacji Zdrowia wśród śmiertelnych ofiar wypadków drogowych 3% to rowerzyści. Największy odsetek notuje się w regionie zachodniego Pacyfiku (głównie chodzi o Australię – 6%) i w Europie (5%) (World Health Organization 2018:11). Według badania European Road

Safety Observatory w samej Unii Europejskiej wskaźnik ten jest wyższy i rośnie<sup>37</sup>, przy czym w liczbach bezwzględnych obserwuje się zmniejszanie się liczby wypadków śmiertelnych rowerzystów. W 2004 roku na europejskich drogach zginęło około 3 tysięcy cyklistów, a w następnych latach liczba ta zaczęła się zmniejszać i obecnie oscyluje pomiędzy 2100 a 2200 zgonów rocznie, co stanowi około 8% wszystkich zgonów w wyniku wypadków drogowych. Liczba zgonów rowerzystów na jeden milion mieszkańców dobitnie to potwierdza: o ile w 2004 roku było ich 6,0, to w 2016 już 4,0. W bardzo dużym stopniu do tego spadku przyczyniła się Polska, w której na każdy milion mieszkańców w 2004 roku zginęło ponad 18 rowerzystów, natomiast w 2016 już 7,1 (European Road Safety Observatory 2018:4-5; Evgenikos et al. 2016: 2374).

Jazda na rowerze nie jest zatem coraz bardziej niebezpieczna. Rosnący odsetek zgonów rowerzystów w ogólnej liczbie zgonów w wypadkach drogowych wynika z rosnącej popularności tego środka transportu i coraz mniejszej liczby zgonów innych uczestników ruchu drogowego. Z zasady można stwierdzić, że w krajach, gdzie duża część mieszkańców używa roweru na co dzień, wskaźnik ten jest najwyższy: w Holandii np. aż 19% ginących na drogach to rowerzyści, natomiast w Portugalii, gdzie jeździ się rowerem rzadko, to jedynie 6% (European Road Safety Observatory 2018:4). Jeśli przyjrzymy się danym dotyczącym liczby śmiertelnych wypadków rowerzystów w przeliczeniu na 100 milionów przejechanych rowerami kilometrów, to zobaczymy, że w Holandii ginie 0,8 osoby (2011-2015), natomiast w Portugalii 1,0 (2015) (Castro, Kahlmeier, Gotschi 2018:13).

W Stanach Zjednoczonych lęk przed wyjechaniem na drogę na rowerze jest jeszcze ważniejszym powodem niskiego udziału rowerzystów w ruchu drogowym (według badań z 2015 roku na prawie 9400 Amerykanach, około 60% z tych, którzy „chcieliby jeździć więcej rowerem”, boi się potrącenia przez samochód<sup>38</sup>). Potwierdzają to obiektywne wskaźniki wypadków na drogach. Z analizy oficjalnych danych statystycznych wynika, że w okresie 2016-2018 w USA wskaźnik śmiertelności rowerzystów na 100 mln przejechanych kilometrów jest około sześciokrotnie wyższy niż w Danii, Holandii

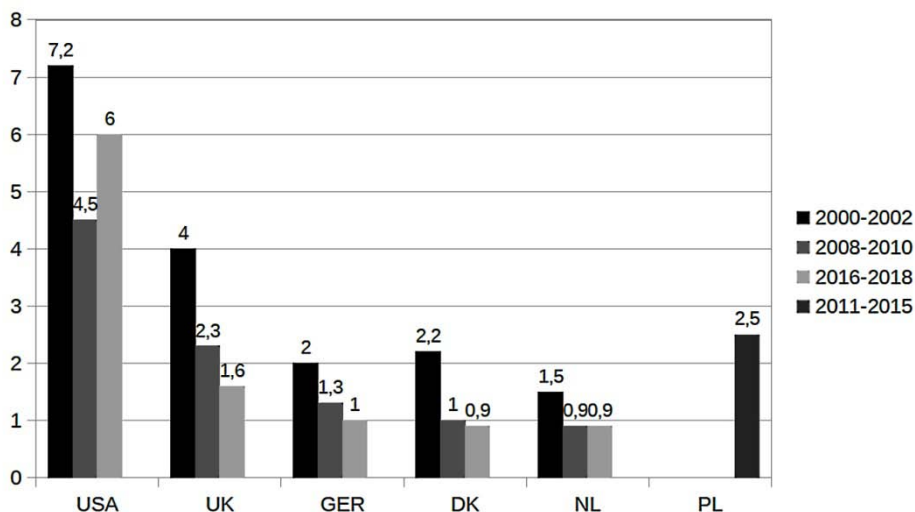
---

<sup>37</sup> ETSC (January 30, 2020). Number of cyclist deaths caused by road accidents in the European Union (EU-28) between 2010 and 2018 [Graph]. In Statista. Retrieved August 23, 2021, from <https://www-1statista-1com-1j013e2ph08de.han.bg.umcs.edu.pl/statistics/1197305/cyclist-traffic-fatalities-in-the-eu/>.

<sup>38</sup> <https://ggwash.org/view/37584/heres-what-keeps-people-from-riding-a-bike>.

i Niemczech (w porównaniu do Zjednoczonego Królestwa, w którym ruch rowerowy jest również mały – około trzykrotnie). Co więcej, tylko w USA współczynnik ten wzrósł w porównaniu z poprzednim wziętym pod uwagę okresem (2008-2010) (Buehler, Pucher 2021:7). Wskaźnik zgonów na 100 milionów kilometrów w Polsce w latach 2011-2015 wyniósł 2,5, co plasuje nasz kraj pomiędzy Europą Zachodnią a Ameryką (Castro, Kahlmeier, Gotschi 2018:13).

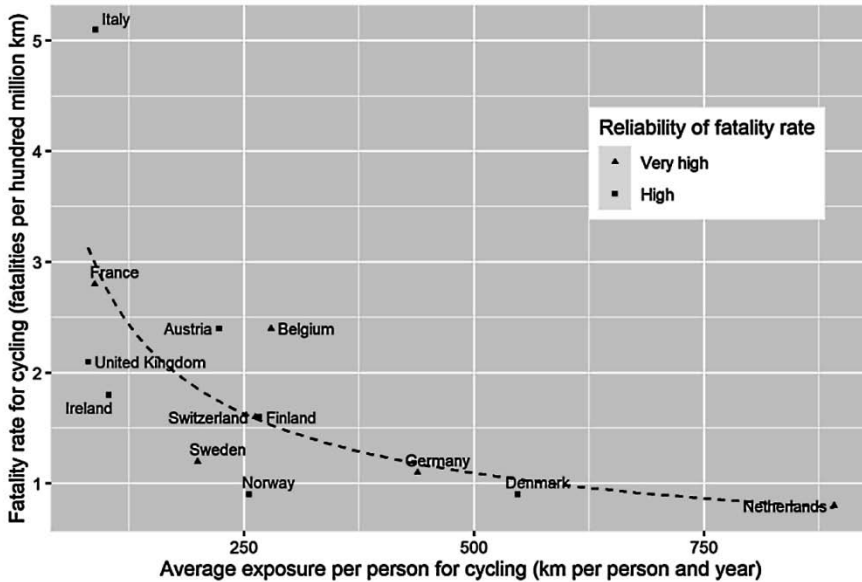
**Wykres 7. Współczynnik śmiertelności na 100 milionów przejechanych kilometrów w USA i wybranych krajach Europy**



Źródła: Ralph Buehler, John Pucher. 2021. „The Growing Gap in Pedestrian and Cyclist Fatality Rates between the United States and the United Kingdom, Germany, Denmark, and the Netherlands, 1990-2018.” *Transport Reviews* 41(1):48-72. doi: 10.1080/01441647.2020.1823521, s. 7; Alberto Castro, Sonja Kahlmeier, Thomas Gotschi. 2018. *Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries. Discussion Paper*, s. 13.

Wygląda więc na to, że wraz ze wzrostem popularności rowerów jako środka transportu maleje ryzyko tej aktywności. Na poniższym wykresie widać związek między poziomem wskaźnika zgonów na 100 milionów kilometrów przejechanych rowerem a średnią liczbą kilometrów na rowerze rocznie przypadającą na jedną osobę.

**Wykres 8. Związek między śmiertelnością rowerzystów na 100 milionów przejechanych kilometrów a średnią liczbą kilometrów przejechanych na rowerze na jedną osobę rocznie (w krajach dysponujących wysokiej jakości danymi)**



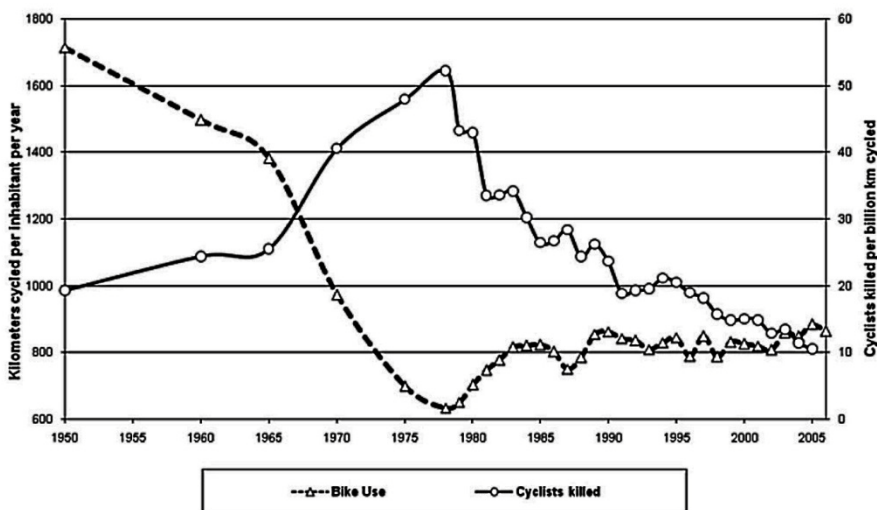
Note: Figure has been amended to reflect United Kingdom (07 June 2021).

Źródło: Alberto Castro, Sonja Kahlmeier, Thomas Gotschi. 2018. *Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries. Discussion Paper*, s. 18.

Szczególnie pouczający może być przykład Holandii, w której zwrot ku samochodom, powiązany z przekształcaniem miast, by maksymalnie ułatwić im szybkie przemieszczanie się (Colville-Andersen 2019:71) spowodował z jednej strony zmniejszenie się liczby kilometrów przejeżdżanych rowerem, a z drugiej zwiększenie się liczby rowerzystów, którzy zostali zabici na drodze (śmiertelność rowerzystów na miliard przejechanych kilometrów wzrosła o 174% w latach 1950-1978, średni przejechany kilometr na mieszkańca spadł o 65%). Od połowy lat siedemdziesiątych holenderskie miasta ulepszyły infrastrukturę rowerową i ograniczyły korzystanie z samochodów. W rezultacie śmiertelność rowerzystów w latach 1978-2006 spadła o 81%, przy jednoczesnym zwiększeniu o 36% liczby przejechanych rowerem kilometrów *per capita* (Pucher, Buehler 2008:507-508).



**Wykres 9. Odwrotne tendencje we wskaźnikach śmiertelności na rowerach i średniej liczbie kilometrów przejechanych rowerem na 1 mieszkańca w Holandii (1950-2005)**

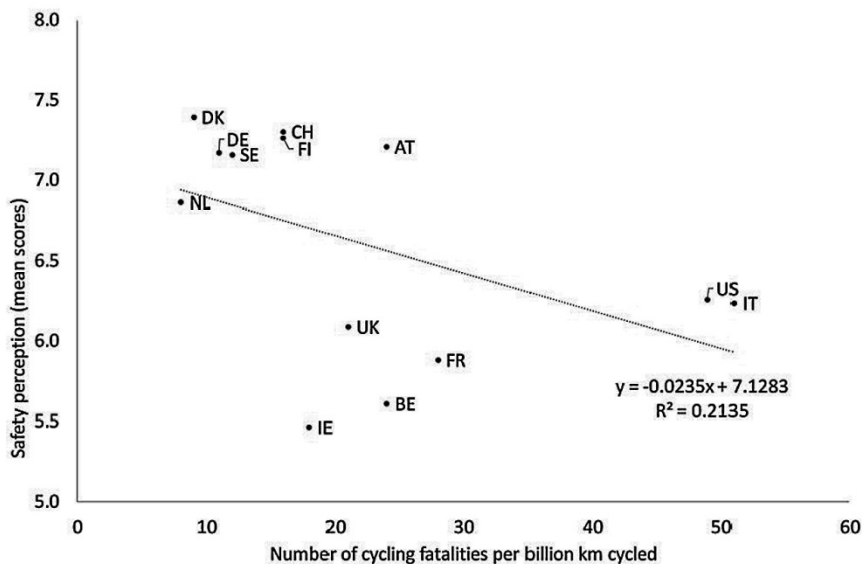


Źródło: Netherlands Ministry of Transport. 2007, za: Pucher, Buehler 2008:508.

Czy zatem obiektywne wskaźniki bezpieczeństwa na drogach wpływają na poczucie bezpieczeństwa samych rowerzystów? To wysoce prawdopodobne, biorąc pod uwagę np. korelację (współczynnik korelacji  $-0,46$ ) pomiędzy liczbą zgonów rowerzystów na miliard przejechanych rowerem kilometrów a subiektywnym poczuciem bezpieczeństwa (wykres 10), choć znaczenie muszą mieć inne czynniki, w tym umiejętności poruszania się rowerem (oczywiście rosną wraz z doświadczeniem) albo sposób przedstawiania sytuacji na drogach przez media (zob. Macmillan et al. 2016) i wiele innych.

Na poczucie bezpieczeństwa na drodze mogą również mieć wpływ doniesienia o wojnie kierowców z rowerzystami. Żyjemy w zorientowanych na ruch samochodowy miastach i jest to głęboko zakorzenione w kulturze, systemach wartości, symbolach i stylach życia, co utrudnia wprowadzenie pożądanych zmian, ponieważ modyfikowanie infrastruktury w celu ułatwienia ruchu rowerowego i/lub stosowanie zachęt ekonomicznych może być niewystarczająco skuteczne. Samochodowo zorientowane miasta i ich mieszkańcy mają trudności z wyobrażeniem sobie uszczuplenia przestrzeni dla samochodów (na szosach i miejscach parkingowych) w celu utworzenia infrastruktury dla rowerzystów. To stanowi źródło konfliktu i wybuchających sporów.

Wykres 10. Związek między postrzeganiem bezpieczeństwa podczas jazdy na rowerze a śmiertelnością na rowerze na miliard km przejechanych na rowerze w różnych krajach (2018)



Źródło: Yvonne Achermann Stürmer, Hysen Berbatovci, Llona Buttler. 2020. *Cyclists. ESRA2 Thematic Report nr 11. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. Bern, Switzerland, s. 51.

Z tego wynikać może również obserwowana niechęć do rowerzystów, których zmotoryzowani często traktują jak konkurentów lub nawet wrogów. Wspomniane powyżej symboliczne znaczenie szybkości i mobilności jako atrybutu władzy i wysokiego statusu społecznego stanowić może powód obserwowanej agresji wobec rowerzystów (udokumentowanej m.in. w programie *BBC War on Britain's Road*). Za pomocą taniego i skromnego roweru rowerzyści są w stanie uniknąć korków i w ten sposób unieważniają wyobrażoną przez część kierowców hierarchię społeczną, według której ich drogi i szybki samochód uprawnia ich do bycia szybszym niż osoby o niższym statusie (Aldred 2015:688). Simon Christmas, Shaun Helman, Su Buttress, Celia Newman i Rebecca Hutchins sugerują, że „logika kierowcy” znacząco utrudnia mu pogodzenie się z koniecznością dzielenia się drogą. Zgodnie z tą logiką kierowcy mają tendencję do kategoryzowania tych, którzy jeżdżą na rowerze jako osoby lekceważące prawo: nie noszą kasków, nie mają wymaganych świateł w rowerze, przejeżdżają na czerwonym świetle lub nie zatrzymują się na znakach stopu czy jeżdżą po chodnikach. Co więcej, autorzy ci wskazują,

że na mentalność kierowców ma przemożny wpływ przekonanie, że przestrzeń miejska nie powinna być odbierana odpowiedzialnym kierowcom, a rowerzyści powinni jeździć w innych miejscach. Powszechność takiego stosunku do rowerzystów wstrzymuje ich realne równouprawnienie przestrzenne. Słaba infrastruktura zmusza ich niejednokrotnie do korzystania z infrastruktury rowerowej, pieszej i samochodowej, podczas jednej podróży (gdy pasy rowerowe nagle się kończą, gdy pobocza dróg są źle utrzymane, a zaparkowane samochody stają się przeszkodami). W ten sposób trudniej jest traktować jazdę rowerem jako poważny sposób transportu (2010, za: Mayers, Glover 2019:4). Psycholog Tom Stafford ma komplementarną teorię na ten temat. Uważa on, że agresja ta nie jest wynikiem ich irytującego zachowania. Nie jest istotny również efekt wybiórczej pamięci (polegający na zapamiętywaniu przypadków potwierdzających przekonanie o złym zachowaniu rowerzystów i niedostrzeganiu setek nudnych i porządných). Według niego kierowcy nienawidzą rowerzystów, ponieważ uważają, że naruszają porządek moralny na drodze, na który składają się przepisy ruchu drogowego oraz nieformalne zasady, dzięki którym wiadomo, kto jest dobrym, a kto złym kierowcą. W takiej rzeczywistości nawet przestrzegający wszelkich przepisów rowerzyści, ale robiący rzeczy dla kierowców niemożliwe (wyprzedzają kolejki samochodów, poruszają się znacznie poniżej dozwolonej prędkości lub podejmują działania po wewnętrznej stronie), jawią się niektórym kierowcom jako „gapowicze” (*free rider problem*) korzystający z infrastruktury, oszukując innych. W takim kontekście agresja wobec „gapowicza” staje się działaniem nazywanym altruistyczną skłonnością do karania (*altruistic punishment*), polegającą na bezinteresownym poświęceniu swojego czasu czy zasobów, by ukarać cwaniaków wykorzystujących zasoby wspólne bez ponoszenia adekwatnych kosztów (Stafford 2013). Dominacja samochodów i prosamochodowego dyskursu jest tak duża, że nawet w przestrzeni medialnej kierowcy w razie potrącenia pieszego czy rowerzysty mogą liczyć na rozgrzeszenie. Badania doniesień prasowych o wypadkach drogowych w Kanadzie pokazały, że „dominujący w mediach dyskurs wokół ofiar śmiertelnych wypadków pieszych jest rzeczowy i odczłowieczający; zgony pieszych są zgłaszane jako odosobnione incydenty bez ludzkich konsekwencji i bez związku z większymi systemowymi problemami w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa, a kierowcy są prawie zawsze retorycznie i językowo zwolnieni z winy. Odzwierciedla to społeczną rzeczywistość pieszych, która przedkłada ruch pojazdów nad bezpieczeństwo pieszych i wymusza zarówno fizyczną, jak i retoryczną dominację samochodów” (Magusin 2017:89). Podsumowując: w prosamochodowych

społeczeństwach rowerzyści mogą mieć na tyle „złą prasę”, że może to zniechęcać potencjalnych zainteresowanych do podjęcia wysiłku zmiany środka transportu.

Istotność doświadczenia i umiejętności jazdy na rowerze potwierdzają bardzo ciekawe badania przeprowadzone w hiszpańskim mieście Vitoria-Gasteiz. Ich celem było sprawdzenie, jakie okoliczności zwiększają skłonność do wyboru roweru jako środka transportu. Wyodrębniono czynniki obiektywne (cechy społeczno-ekonomiczne i gospodarstw domowych, dostępność środków transportu, charakterystyka dojazdów oraz szczegółowe dane dotyczące początku i końca podróży dla każdego z respondentów). Wskazano też ukryte czynniki subiektywne, które określono jako: styl życia (przyjemność i relaks podczas jazdy, dobry wizerunek, odpowiedni ubiór), bezpieczeństwo (bezpieczne dla pieszych, niskie ryzyko wypadku, nie zatrzuwa powietrza) i komfort (pot, stres), świadomość (zdrowe, przyjazne środowisku, tanie) i bezpośrednie wady (szybko, w przewidywalnym czasie). Co ciekawe, okazało się, że zmienne obiektywne (płeć, wiek, status rodzinny i sytuacja zawodowa, prawo jazdy, dostępność rowerów i parkowanie rowerów w domu, czas podróży i odległość do pokonania), miały mniejszy związek z dojeżdżaniem rowerem i ewentualnym dojazdem rowerem (jeśli odpowiadali respondenci dojeżdżający do pracy lub na uczelnię czymś innym niż rowerem) niż czynniki subiektywne. Najciekawsze jest jednak to, że zmienną, która jest najsilniej związana ze skłonnością do „dojeżdżania rowerem”, jest zwyczaj jazdy rowerem w celach rekreacyjnych, sportowych (czyli niekomunikacyjnych). Oprócz tego duży związek ma wpływ otoczenia (jeżdżący rowerami przyjaciele, członkowie rodziny, współpracownicy), bezpieczeństwo oraz krótki czas dojazdu i jego przewidywalność (Muñoz, Monzon, López 2016).

Niewykluczone, że w badaniach, w których diagnozuje się przeszkody w jeździe rowerem na podstawie samooceny respondentów, część barier jest wyolbrzymiona. Dziać się tak może, ponieważ ludzkie postawy są wielowarstwowe, stąd ich elementem mogą być racjonalizacje i błędne wyobrażenia. Szereg badań pokazuje, że ludzie, którzy nie jeżdżą na rowerze, wymieniają więcej barier niż rowerzyści (zob. Oosterhuis 2013:32). Z badań jakościowych przeprowadzonych w Anglii na przykład deszcz był wymieniany jako środek odstraszający, mimo że grupy fokusowe odbywały się pod koniec jednego z najgorętszych i najbardziej suchych lat w historii. Podobnie, jako nieproporcjonalne, oceniono obawy związane z zagrożeniem ze strony kierowców. Według autorów raportu rozpoznanie takich racjonalizacji i odróżnienie ich od bardziej „obiektywnych” powodów, dla których nie jeździ się na rowerze,

jest ważne przy podejmowaniu decyzji o odpowiednich środkach zachęcających do jazdy na rowerze (Davies et al. 1997:1). Innym przykładem takiego zjawiska jest znaczenie pocenia się i zabrudzenia podczas jazdy rowerem dla rowerzystów i nierowerzystów. W holenderskich badaniach jakościowych zapytano o znaczenie pryszniców i przebieralni przy podejmowaniu decyzji o wyborze środka transportu. Okazało się, że w przypadku rowerzystów takie udogodnienia nie były potrzebne (choć wskazywali, że korzystają z nich koledzy dojeżdżający z bardziej odległych miejsc). Jednak możliwość spocenia się lub zabrudzenia zniechęca kierowców do jazdy na rowerze i nawet obecność pryszniców i przebieralni w miejscu pracy nie była w stanie zmienić ich zachowania (Westerlacken 2020:48).

Pogoda jest dla rowerzystów pewną przeszkodą, ale wydaje się, że myślą o niej inaczej niż nierowerzyści. O ile kierowcy jeżdżą samochodem bez względu na pogodę i nie tylko deszcz, ale samo prawdopodobieństwo opadów jest uznawane za argument za tym, by nie korzystać z roweru, o tyle u rowerzystów ocena pogody jest bardziej zniuansowana (bazując na własnych doświadczeniach, dodam, że dla rowerzysty deszcz może być akceptowalny i nieakceptowalny, a zależy to od szeregu innych parametrów, które składają się na konkretną sytuację w danym dniu – w badaniu Gijisa Westerlackena respondenci mówili np. o ewentualnych spotkaniach, na które przydałyby się bardziej oficjalne ubrania). Część regularnych rowerzystów jedzie rowerem do pracy, choć deszcz jest zapowiadany w prognozach pogody, ale w momencie wyjścia z domu jest sucho. Nie przeszkadza im, że po południu zmokną w drodze do domu (Westerlacken 2020:51).

Dowiezienie dzieci do szkoły czy przedszkola stanowi dla rowerzystów powód, żeby wybrać samochód. Często jest tak, że instytucje te znajdują się dalej od miejsca zamieszkania. Jeśli badani mają małe dzieci, to dodatkowo trzeba je przewieźć na swoim rowerze, co bywa dla części rowerzystów męczące. W porównaniu do sklepów, w których można zrobić mniejsze zakupy, dzieci są dla rowerzystów mocniejszą przeszkodą w wyborze roweru (Cass, Faulconbridge 2016:8).

Złożone powody i różnorodne bariery wyboru i korzystania z roweru jako środka transportu (wszystkich nie sposób wymienić) pokazują, że infrastruktura rowerowa nie wystarczy, żeby satysfakcjonująca część kierowców samochodów przesiadła się na rowery. Dlatego warto się przyjrzeć jeździe na rowerze jako praktyce społecznej (i jeździe samochodem jako praktyce konkurencyjnej).

## Dlaczego warto zachęcać ludzi do jazdy rowerem?

Według raportu *Bicycles – Global Market Trajectory & Analytics* światowy rynek rowerów w 2020 roku (w okresie pandemii COVID-19) wyniósł 29,2 mld dolarów amerykańskich i prognozuje się jego dynamiczny wzrost<sup>39</sup>. Według firmy konsultingowej Deloitte same rowery elektryczne to rynek szacowany na 14,8 miliarda dolarów w 2019 roku, przy czym w 2023 roku prognozuje się, że osiągnie on poziom 20 miliardów<sup>40</sup>. Według raportu *European Cyclists' Federation* (ECF) roczne korzyści ekonomiczne w UE wynoszą od 205 do 217 miliardów euro (bazując na przytaczanych powyżej danych z 2011 roku Komisji Europejskiej, według których dla 7% Europejczyków rower to podstawowy sposób transportu). Około 62 miliardów euro to zyski branży producentów rowerów oraz dochody z turystyki rowerowej i rekreacyjnej jazdy rowerem. Wartość globalnego rynku odzieży rowerowej w 2017 roku wynosiła 3,27 miliarda dolarów i szacuje się, że w 2025 roku osiągnie poziom 5,7 miliarda<sup>41</sup>.

Dwa razy większe korzyści ekonomiczne (143-155 miliardów euro) wiążą się z:

1. pozytywnym efektem zdrowotnym doświadczanym przez rowerzystów (80% wszystkich korzyści wewnętrznych i zewnętrznych),
2. zmniejszaniem korków na drogach,
3. zmniejszaniem zużycia paliwa,
4. zmniejszaniem emisji CO<sub>2</sub>,
5. zmniejszaniem zanieczyszczenia powietrza,
6. zmniejszaniem poziomu hałasu.

---

<sup>39</sup> [https://www.researchandmarkets.com/reports/338773/bicycles\\_global\\_market\\_trajectory\\_and\\_analytics?utm\\_source=CI&utm\\_medium=PressRelease&utm\\_code=94zppf&utm\\_campaign=1416699+Analysis+on+the+World%27s+Bicycles+Industry+2020-2027+Featuring+Detailed+Profiles+of+249+Players&utm\\_exec=joca220prd](https://www.researchandmarkets.com/reports/338773/bicycles_global_market_trajectory_and_analytics?utm_source=CI&utm_medium=PressRelease&utm_code=94zppf&utm_campaign=1416699+Analysis+on+the+World%27s+Bicycles+Industry+2020-2027+Featuring+Detailed+Profiles+of+249+Players&utm_exec=joca220prd) [dostęp: 23.09.2020].

<sup>40</sup> Deloitte. (December 9, 2019). Size of the global market for electric bicycles in 2019 and 2023 (in billion U.S. dollars) [Graph]. In Statista. Retrieved May 13, 2021, from <https://www-1statista-1com-16nia45au1576.han.bg.umcs.edu.pl/statistics/674381/size-global-market-electric-bicycles/>.

<sup>41</sup> Statista. (November 25, 2019). Cycling apparel market value worldwide from 2017 to 2025 (in billion U.S. dollars) [Graph]. In Statista. Retrieved May 13, 2021, from <https://www-1statista-1com-16nia45au1576.han.bg.umcs.edu.pl/statistics/874126/cycling-apparel-market-value-worldwide/>.

Oprócz tych efektów zwraca się uwagę na szersze, społeczne korzyści płynące z jazdy rowerem na rzecz lokalnych społeczności (wyższa jakość życia wynikająca z lepszej dostępności, poprawa jakości sfery publicznej, zwiększone interakcje między mieszkańcami czy wzrost witalności centrów miast). W raporcie nie zostały jednak uwzględnione ze względu na brak weryfikowalnych danych (Küster, Blondel 2013:1-2).

W innym raporcie ECF z 2014 roku zwraca się uwagę na pozytywny, ilościowy i jakościowy wpływ rowerów na rynek pracy. Zatrudnienie w tej branży wyniosło prawie 655 tysięcy ludzi w pełnym wymiarze pracy, z czego największa liczba (520 tysięcy) to turystyka rowerowa oraz sprzedaż i naprawa (80 tysięcy), przy czym w Polsce odnotowano podobne proporcje (zob. tabela 6).

**Tabela 6. Zatrudnienie w sektorze transportu rowerowego w 2014 roku**

	<b>Sprzedaż i naprawa</b>	<b>Produkcja</b>	<b>Infrastruktura rowerowa</b>	<b>Turystyka rowerowa</b>	<b>Wypożyczalnie rowerów</b>	<b>Logistyka rowerowa</b>	<b>Ogółem</b>
UE-27	80 587	22 629	23 417	524 052	3378	846	654 909
Polska	3419	1570	1151	36 380	132	0	42 652

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Blondiau, van Zeebroeck 2014:8).*

Co ważne, w porównaniu do innych sektorów transportu, transport rowerowy wymaga dużego zatrudnienia. Przy produkcji rowerów i akcesoriów jest trzy razy więcej zatrudnionych niż w sektorze samochodowym. Podobnie bardziej pracochłonna jest sprzedaż rowerów i akcesoriów. Korzystnie wygląda z punktu widzenia rynku pracy również zatrudnienie związane z infrastrukturą rowerową. Wyjątkiem jest mniej pracochłonny sektor napraw.

**Tabela 7. Porównanie zapotrzebowania na pracowników w sektorze transportu rowerowego do sektora transportu motoryzacyjnego (średnia liczba pełnych etatów na 1 mln euro obrotu, średnia dla UE)**

	<b>Rowery</b>	<b>Inne środki transportu</b>
Produkcja	<b>4,89</b>	Samochody: 1,63
Sprzedaż rowerów i akcesoriów	<b>5,42</b> (bez regulacji) <b>8,13</b> (z regulacją)	Samochody: 1,92
Naprawa	5,23	<b>7,59</b>
Infrastruktura	Tylko rowerowa: <b>7,33</b>	Ogólnie: 5,73

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Blondiau, van Zeebroeck 2014:11).*

Inna korzyść wynika z potencjału zmniejszania nierówności społecznych i dostępu do rynku pracy osób o mniejszych kompetencjach. Branża rowerowa nie wymaga od zatrudnionych szczególnie wysokich kwalifikacji, ułatwiając uzyskanie pracy przez przedstawicieli grup marginalizowanych. Rowerzyści dają również więcej lokalnej gospodarce – korzystają z lokalnych sklepów i restauracji częściej niż użytkownicy innych środków transportu (Blondiau, van Zeebroeck 2014:10).

Zmiana infrastruktury polegająca na uspokojeniu ruchu (z jednej strony np. zmniejszenie maksymalnej prędkości, zwężenie szosy, zmniejszenie liczby pasów ruchu dla samochodów, likwidacja miejsc parkingowych, a z drugiej poszerzenie chodników, zbudowanie odseparowanej od samochodów drogi dla rowerów, mała architektura i roślinność pomagająca uspokoić ruch samochodowy) jest często oprotestowywana przez lokalny biznes ulokowany w miejscu planowanych zmian, który obawia się utraty zmotoryzowanych klientów. Czy mają rację? Zapewne osoby, które poruszają się samochodem w większości uznają takie przewidywania za uzasadnione, ale czy rzeczywiście sklep lub restauracja położona przy hałaśliwej, ruchliwej ulicy, której pobocza lub chodniki są zastawione zaparkowanymi samochodami, może liczyć na więcej klientów niż ulica o szerokich chodnikach, bezpiecznych drogach dla rowerów, urozmaicona miejscami, w których można odpocząć lub spotkać się ze znajomymi? To ciekawy problem badawczy, na który próbowano nieraz odpowiedzieć. Na przykład w badaniach przeprowadzonych w 8 amerykańskich miastach przeanalizowano skutek wprowadzenia kilku zmian na wybranych ulicach: likwidacja pasu dla samochodów, ulicznych miejsc parkingowych (*on-street parking*), parkingów (*off-street parking*), budowa nowej infrastruktury rowerowej i pieszej. Sprawdzono, jaki wpływ mają te zmiany na zatrudnienie i zyski przedsiębiorstw zlokalizowanych przy reorganizowanych ulicach. Co więcej, porównano te dane z danymi dla przedsiębiorstw z podobnych ulic w najbliższej okolicy, które potraktowano jako grupę kontrolną. Okazało się, że największe korzyści ze zmian odnosi branża gastronomiczna. Nawet w przypadku usunięcia pasa ruchu lub parkingów dla pojazdów silnikowych, aby zrobić miejsce na pas rowerowy, sprzedaż żywności i zatrudnienie zwykle rosły. Trochę mniej jednoznaczne wyniki dotyczyły branży detalicznej: w 9 z 14 badanych ulic zmiany organizacji ruchu wpłynęły na sprzedaż detaliczną i/lub zatrudnienie pozytywnie. Dwa studia przypadków nie wykazały żadnego wpływu, a trzy studia przypadków przyniosły mieszane wyniki, z pewnym pozytywnym i negatywnym wpływem. Możliwe, że gastronomia, która w większym stopniu niż mały handel wygrywa na takich



zmianach, jest wynikiem charakterystyki rowerzystów i pieszych, którzy są przyzwyczajeni w USA do robienia zakupów samochodem w sklepach dużych sieci handlowych, a spacer i jazdę rowerem traktują bardziej jak rozrywkę. Poza tym może amerykańscy rowerzyści nie mają jeszcze umiejętności, zwyczaju i odpowiednich rowerów (np. wyposażonych w kosze czy sakwy) do robienia zakupów. Są to jednak hipotezy bazujące na ogólnej wiedzy o różnicach między społeczeństwem amerykańskim i mieszkańcami krajów europejskich, natomiast każda z badanych ulic miała swoje własne uwarunkowania. Najważniejszym wnioskiem jest jednak to, że w zasadzie zmiany mające na celu zmniejszanie ruchu samochodowego na rzecz aktywnych form komunikacji (pieszo-rowerowej) nie wiążą się ze zmniejszeniem dochodów firm tam zlokalizowanych.

Jazda na rowerze jest formą umiarkowanego ruchu fizycznego i z pewnością generalnie jest to aktywność korzystna ze zdrowotnego punktu widzenia (zwłaszcza jeśli alternatywą są dojazdy do pracy za pomocą samochodu). Co więcej, jest to idealna aktywność fizyczna dla osób, które nie są w stanie poświęcić dużo czasu na ćwiczenia fizyczne (np. na siłowni) (Czepkiewicz 2016: 5). Korzystanie z roweru w celach użytkowych może zapewnić zalecaną dawkę codziennego ruchu fizycznego, które zwiększa ogólny zasób zdrowia jednostki i stanowi formę prewencji chorób przewlekłych (Buehler et al. 2011). Jazda na rowerze ma wystarczającą intensywność, aby spełnić kryteria aktywności fizycznej poprawiającej zdrowie (Oja, Vuori, Paronen, za: Stewart, Anokye, Pokhrel 2015:2). Zaleca się tygodniowy wydatek energetyczny brutto wynoszący co najmniej 4 MJ w celu zmniejszenia śmiertelności ogólnej i sercowo-naczyniowej. Aby osiągnąć taki efekt, wystarczy jeździć na rowerze z prędkością 16 km/h przez 11 minut dwa razy dziennie, 5 dni w tygodniu (Shephard 2008:751).

W Nowej Zelandii przeprowadzono duże badanie kohortowe całej populacji pracujących w celu sprawdzenia, czy środek transportu (samochód, komunikacja publiczna, rower lub chodzenie) ma związek ze śmiertelnością. Wykorzystano w tym celu dane z New Zealand Census-Mortality Study i rejestry zgonów. Badanie wykazało, że dojazdy do pracy na rowerze wiązały się z 13-procentową redukcją śmiertelności z powodu jakiegokolwiek przyczyny (przy czym badaczom nie udało się znaleźć podobnego efektu w grupach przemieszczających się do pracy pieszo i za pomocą komunikacji publicznej) (Shaw et al. 2021).

Ryzyko wypadku lub konieczność wdychania spalin są zagrożeniami jak najbardziej realnymi, jednak badania wskazują, że korzyści zdrowotne wielo-

krotnie je przewyższają (Hartoog et al. 2010, za: Czepkiewicz 2016:5). Jazda na rowerze pozytywnie wpływa na maksymalne zużycie tlenu, znacząco zmniejsza ryzyko związane z BMI, radykalnie poprawia układ metaboliczny i sercowo-naczyniowy oraz wydłuża oczekiwaną długość życia (Kaplan, Wrzesińska, Prato 2018).

Przez długi czas badania dotyczące zachowań komunikacyjnych skupiały się na utylitarnych aspektach codziennych podróży do pracy, szkoły czy sklepu za pomocą samochodów lub komunikacji publicznej. Ewentualnie ograniczono się do diagnozy poziomu stresu związanego z codzienną mobilnością. Jednak podróże same w sobie mogą być źródłem pozytywnych emocji (Mokhtarian, Salomon 2001, za: Gatersleben, Uzzell 2007:418). Ludzie potrafią pójść na spacer czy wybrać się na przejażdżkę rowerem lub samochodem bez żadnego konkretnego celu. Bardzo niewiele badań dotyczyło zarówno pozytywnych, jak i negatywnych doświadczeń afektywnych osób dojeżdżających do pracy oraz ich związku z wyborem trybu pracy. Z jakimi innymi emocjami może się wiązać podróż po mieście w zależności od środka komunikacji? Jaki związek z pozytywnymi emocjami ma fakt, że jazda rowerem jest praktyką bardzo ucieleśnioną? Ucieleśnienie jazdy na rowerze nie musi automatycznie oznaczać przyjemności cielesnej. Może być również cielesną udręką lub dyskomfortem. Jednak rowerzyści zdecydowanie częściej mówią o podróżowaniu rowerem jako przyjemności.

Dla kogoś, kto nigdy tego nie próbował, może być to niewiarygodne, ale z badań wynika, że rowerzyści są najszczęśliwszymi dojeżdżającymi. Nie jest tak, że szczęśliwi ludzie decydują się na rower. Zależność jest odwrotna – jazda rowerem uszczęśliwia. Rowerzyści są wielokrotnie uznawani za najbardziej zadowolonych dojeżdżających do pracy (Avila-Palencia et al. 2017; Gatersleben, Uzzell 2007; Martin et al. 2014; Paige Willis et al. 2013; Singleton 2018; Smith 2017; St-Louis et al. 2014, za: Wild, Woodward 2019:1). Przesiadka z samochodu lub transportu publicznego na rower podczas dojazdów wydaje się wyraźnie poprawiać samopoczucie psychiczne większości ludzi (Martin et al., 2014; Schneider, Willman 2019, za: Wild, Woodward 2019:1). Może z racji pewnej tradycji w badaniach nad transportem, w których podróż jest swoistą czarną skrzynką, „martwym czasem”, który podróżujący chcą zminimalizować, mało jest dostępnych badań o podróży jako takiej: o emocjach, przeżyciach, przyjemnościach, których podczas niej można zaznać. Badacze transportu nie doceniają przyjemności z jazdy rowerem, ponieważ przejęli wizję o niej jako o czynności poważnej, koniecznej, racjonalnej, wydajnej. Kirsty Wild i Alistair Woodward starali się zapełnić tę lukę, łącząc ist-

niejące badania dotyczące doświadczeń rowerowych z jakościowymi wywiadami z „e-rowerzystami” w Auckland w Nowej Zelandii, aby zbadać powody, dla których rowerzyści są najszcześniejszymi osobami dojeżdżającymi do pracy. Okazało się, że powodów, dla których jazda rowerem jest „przyjemna” lub „ekscytująca”, jest wiele: a) wysoki stopień kontroli dojazdów i „niezawodność czasu przybycia”; b) większe możliwości interakcji społecznych; c) lepsze samopoczucie podczas ćwiczeń o umiarkowanej intensywności; d) przyjemny poziom stymulacji sensorycznej (Wild, Woodward 2019:1-2).

Na pytanie o przyjemność w podróży postanowili odpowiedzieć badacze z University of Surrey. Przebadali oni pracowników własnej uczelni, pytając ich w internetowej ankiecie o odczuwane emocje podczas jazdy samochodem, komunikacją publiczną, rowerem oraz spaceru. Ankieta wykazała, zgodnie z poprzednimi badaniami, że osoby dojeżdżające do pracy samochodem uważają swoją podróż za bardziej stresującą niż inni użytkownicy środków transportu. Głównymi źródłami tego stresu są opóźnienia i inni użytkownicy dróg. Użytkownicy transportu publicznego również „skarżą się” na opóźnienia; jednak powoduje to u nich nie tylko stres, ale i nudę. Co najważniejsze, podróże piesze są najbardziej relaksujące, natomiast rowerowe zarówno relaksujące i ekscytujące, a zatem wydają się najbardziej optymalną formą podróżowania z perspektywy afektywnej. Afektywna ocena codziennych dojazdów wiąże się z aspektami instrumentalnymi, takimi jak czas podróży, ale także z ogólnymi postawami wobec różnych sposobów podróżowania.



## **Jazda na rowerze jako działanie/praktyka**

W 2003 roku John Urry w artykule *Social Network, Travel and Talk* zwrócił uwagę, że podróż w świecie akademickim nie była należycie dostrzeżona. W badaniach na jej temat, prowadzonych przez inżynierów transportu i ekonomistów, była jak czarna skrzynka niewymagająca głębszych dociekań (wystarczyło wyróżnić proste jej kategorie, np. dojazdy do pracy, rekreacja i biznes) albo ujmowano ją jako pochodną dochodów danego społeczeństwa. Tymczasem jest to środek umożliwiający różnego rodzaju działania społeczne mające na celu tworzenie „złożonych powiązań pomiędzy kolegami z pracy i grupami rekreacyjnymi, sieciami przestępczymi i stowarzyszeniami zawodowymi, członkami rodziny i przyjaciółmi” (Urry 2008:260-261). Przemieszczanie się z domu do pracy, szkoły, sklepu czy teatru, kina, restauracji jest częścią szerszej mobilności, którą w rozumieniu Johna Urry’ego można potraktować jako rozmaite formy mobilności ludzi (codzienne dojazdy do pracy czy szkoły, podróże do rodziny i delegacje, wyprawy turystyczne, krótkie spacerzy, masowe migracje, a także mobilność wirtualna), ale i przedmiotów oraz innych materialnych bytów nieludzkich (np. transport towarów lub samodzielna mobilność zwierząt czy roślin) lub nawet idei, technologii czy plotki. Według autora *Socjologii mobilności* do współczesnej rzeczywistości społecznej zupełnie nie przystają socjologiczne rozważania nad strukturą społeczną rozumianą jako statyczny byt. Co więcej, sugeruje on odrzucenie pojęcia społeczeństwa jako zbyt ogólnego, niejednoznacznego, opisującego w gruncie rzeczy coś, co nazywamy państwem lub społeczeństwem narodowym. O podróżach i szerzej: mobilności decydują sieci społeczne: „Życie społeczne pełne jest wielorakich i rozległych powiązań często na duże odległości, organizowanych za pośrednictwem pewnych węzłów lub ośrodków, w obrę-

bie których formuje się i odtwarza życie społeczne”. Co więcej, podróże czy szerzej mobilność mają zdolność do kreowania rzeczywistości społecznej i materialnej: „Mobilność [...] wytwarza często własne przestrzenie społeczne, aranżujące nowe formy życia społecznego, takie jak: stacje, hotele, autostrady, kurorty, lotniska, kompleksy wypoczynkowe, kosmopolityczne miasta, plaże, galerie itd.” (Urry 2008:260-261). Według niego „rozwój rozmaitych globalnych »sieci i przepływów« podmywa endogenne struktury społeczne, którym dyskurs socjologiczny przypisywał zwykle zdolność do autoreprodukcji”. Owa „ruchliwość, na olbrzymią skalę angażująca rozmaite technologie i obiekty, czyni problematycznymi kompetencje społeczeństwa” (Urry 2009:12-13). Na tej zasadzie cyfrowe technologie komunikacyjne wymykają się starającemu się utrzymać porządek (i władzę) prezydentowi Białorusi, umożliwiając protestującym kontynuowanie oporu. Innym przykładem są elektryczne hulajnogi, których pojawienie się stanowi obecnie wyzwanie dla porządku prawnego w Polsce dotyczącego zasad ruchu na drogach i chodnikach w miastach. Trzecim przykładem wyzwania dla struktur typu państwo narodowe mogą być masowe migracje z państw afrykańskich, które wydają się nieuniknioną konsekwencją globalnych procesów powiązanych ze zmianami klimatycznymi oraz globalnymi nierównościami ekonomicznymi. Ostatnim i chyba najbardziej efektywnym jest migracja koronawirusa COVID-19, który za nic ma suwerenność poszczególnych państw i swobodnie przekracza granice, modyfikuje krajowe polityki, a także radykalnie zmienia zachowania ludzi.

Będąc socjologiem, który jest również rowerzystą, w trakcie czytania publikacji Johna Urry’ego raz po raz wracałem do spostrzeżenia, „jak tu pasuje jazda na rowerze”. Narzuca się ono szczególnie we fragmencie, w którym pisze on, w jaki sposób socjologia powinna się skupić na szeroko rozumianej mobilności. Po pierwsze, mimo że ma swoje zasługi w długiej tradycji badania mobilności, to długo ograniczała się do badania mobilności wertykalnej (np. zawodu, społecznej, dochodu, edukacyjnej, czyli ruchów w górę i w dół w obrębie statycznego społeczeństwa, natomiast J. Urry postuluje zajęcie się mobilnościami horyzontalnymi, niejednokrotnie przecinającymi granice społeczne (Urry 2009:13). Badania na temat codziennej jazdy rowerem (*cycling commuting*) w socjologii i nie tylko, traktuję właśnie jako taką próbę wpisania się w postulowany przez J. Urry’ego rodzaj mobilności horyzontalnej: o ile badania nad mobilnością przestrzenną skupiają się na migracjach (wewnętrznych czy zagranicznych), które wiążą się z doniosłymi zmianami w życiu migrujących (zmiana kraju, wyjazd do pracy do miasta – to zmiany istotne z punktu widzenia zajmowanego miejsca w strukturze społecznej, sytuacji

ekonomicznej), o tyle badania nad codziennym przemierzaniem miasta na rowerze nie wiążą się z klasyczną dla socjologii ruchliwością społeczną. Przejście z samochodu na rower wiąże się z innymi konsekwencjami: wejściem w nowe relacje z otoczeniem społecznym i fizycznym, nowymi praktykami społecznymi lub modyfikacjami starych praktyk, które wiążą się z praktyką jazdy na rowerze, zmianami w hierarchii wartości i nadawaniu innych znaczeń miejscom, przedmiotom i ludziom. W tym sensie myślę, że socjologia roweru może być rozumiana jako część badań nad mobilnościami horyzontalnymi. Przecinanie granic społecznych przez tego typu mobilności jest też ciekawą hipotezą do sprawdzenia w odniesieniu do jazdy rowerem. Może działać to na dwóch poziomach: a) samej jazdy na rowerze, która w porównaniu do jazdy samochodem jest bardziej podatna na kontakt z otoczeniem i innymi ludźmi, również z innych klas społecznych; b) interwencji publicznych, które mają na celu zwiększenie udziału rowerów w transporcie publicznym – a te wymagają innych, bardziej otwartych na wszystkich mieszkańców form przestrzeni.

Po drugie, J. Urry twierdzi, że socjologia powinna w większym stopniu zainteresować się nieludzkimi aktorami, rozwijać „socjologię przedmiotów”, których podróże po świecie zmieniają rzeczywistości społeczne, w których żyją ludzie (Urry 2009:14). Stosunki społeczne są „[...] tworzone i przetwarzane za pośrednictwem maszyn, technologii, obiektów tekstów, obrazów, środowisk fizycznych itd. Ludzkie możliwości coraz bardziej rodzą się ze złożonych współzależności ludzi i przedmiotów materialnych, w tym znaków, maszyn, technologii, tekstów, środowisk fizycznych, zwierząt, roślin i odpadów poprodukcyjnych”. Rower jako przedmiot, o konkretnych parametrach (np. szybkości, sposobie napędzania, niedużej wadze i zajmowanego miejsca w przestrzeni, ale również nieopancerzeniu), wyznacza określone zachowania użytkownika i „nieużytkownika” (innych uczestników ruchu). Działa to też w drugą stronę – to użytkownicy, nadając rowerowi określone zastosowania i sensy, mogą wpływać na jego konstrukcję (albo dokonując samodzielnych modyfikacji, albo pośrednio, tworząc nowe zapotrzebowanie, prowokując producentów do innowacji).

Dostrzeżenie przedmiotów w socjologii wiąże się z trzecim postulatem: współzależności te splatają ludzi, maszyny i technologie w „hybrydy”, zstawiając ludziom niewiele możliwości „wyłącznie ludzkich”, a toczące się „nieludzkie procesy” ograniczają zasadność stosowania kategorii ludzkiej sprawczości, która oczywiście istnieje, ale w warunkach niebędących już ich wytworem (Urry 2009:29). Czy spojrzenie na rowerzystę, jako na hybrydę or-

ganizmu i metalowego mechanizmu ułatwi nam dostrzeżenie czegoś nowego? Czy człowiek, wsiadając na rower, staje się jakościowo czymś innym niż on sam? Jak wygląda otoczenie z perspektywy siodełka? Czy inaczej patrzymy na przestrzeń i innych użytkowników dróg? W jaki sposób może to wpływać na nasze relacje z innymi ludźmi?

Hybryda w naszym przypadku oznacza połączenie maszyny i człowieka (jego ciała). W ten sposób płynnie dochodzimy do zmysłów łączących ciało z otoczeniem. Dla J. Urry'ego istotną rolę w kształtowaniu się rozmaitych mobilnych hybryd zajmują ludzkie zmysły, co jest czwartym tematem do analiz. Ciekawi go: które zmysły pełnią dominującą rolę w tych procesach? co dzieje się, kiedy jeden lub więcej zmysłów nie reagują? jak zmysły reagują na wytwory człowieka i fizyczny świat? jak zmysły wyrażają się w materialnych przedmiotach i jak kształtują nowe mobilności? Człowiek w ten sposób pokazuje swoją znamioną cechę – sensualność (Owczarska 2010:206; Urry 2009: 115). Wydaje się, że badacze zajmujący się tematyką rowerów, rozumieją sens tego ostatniego postulatu: zwracają uwagę, że podróż (nie tylko rowerem), jeśli ma być lepiej zrozumiana, nie może być traktowana jako przemieszczenie się z punktu A do punktu B. Jeśli chcemy zrozumieć, dlaczego ludzie wybierają określony środek transportu, musimy odtworzyć przeżycie podróży oraz to, co rowerzysta czy kierowca słyszy, widzi, czuje.

Zatem wyeksponowanie mobilności w socjologii, które postuluje J. Urry (w obszarze badań nad podróżami, transportem), daje pewną interesującą perspektywę. Tradycyjny sposób myślenia o przemieszczaniu się ludzi polega na odkrywaniu, jakie cechy socjodemograficzne decydują o tym, jak, gdzie i czym podróżujemy. Tymczasem interesujące może się okazać, jak sposoby podróżowania determinują życie społeczne ludzi (czyli w jaki sposób mobilność kształtuje nasze sieci społeczne, nasze kompetencje, postawy, tożsamość).

## **O teorii praktyk społecznych**

Cztery postulaty J. Urry'ego kierują nas do teorii praktyk społecznych. W dalszej części tekstu pokażę, że badanie jazdy rowerem jako praktyki społecznej wyeksponuje rower jako przedmiot, który jest także podmiotem oddziałującym na otoczenie. Zobaczymy rowerzystę jako hybry-



dę człowieka i maszyny. Okazuje się, że jazda rowerem to czynność ucieleśniona, odczuwana poprzez zmysły, otwarta, elastyczna oraz nieograniczona karoserią i szybkością samochodu relacja z drogą, miastem i jego mieszkańcami.

Na wstępie warto zwrócić uwagę, że nie ma jednej teorii praktyk społecznych. Małgorzata Sikorska w artykule, w którym bardzo wyczerpująco tłumaczy, czym są praktyki społeczne, zauważa (za Andreasem Reckwitzem i Davidem Nicoliniem), że mamy do czynienia z rodziną teorii praktyk i dlatego powinno się pisać o „teoriach” praktyk. Davide Nicolini i John Postill postulują nawet opisywanie tych koncepcji jako zbioru prac, których autorzy „przyjmują podejście zorientowane na praktyki” (Reckwitz 2002; Nicolini 2012, za: Sikorska 2018:34). Elementy teorii praktyk społecznych możemy odnaleźć w pracach wielu teoretyków z różnych dyscyplin naukowych: filozofów – Ludwiga Wittgensteina, Huberta Dreyfusa, Charlesa Taylora, Theodora Schatzkiego; socjologów – Pierre’a Bourdieu (prakseologia), Anthony’ego Giddensa (teoria strukturacji); teoretyków kultury – Michela Foucaulta, Jeana-François Lyotarda; studiów nad nauką i technologią (ich wpływu na życie społeczne) – Brunona Latoura, Josepha Rouse’a, Andrew Pickeringa; etnometodologii – Harolda Garfinkela czy *gender studies* filozofki Judith Butler (Reckwitz 2002:243-244; Schatzki 2001:10). A. Reckwitz ocenia, że jednak trudno jest uzasadnić wrzucenie tych wszystkich badaczy do szufladki z napisem „teorie praktyk”, ponieważ na pierwszy rzut oka łączą ich dość powierzchowne podobieństwa. Zauważa on, że: zwrot w kierunku praktyk wiąże się u wymienionych powyżej z zainteresowaniem „codziennością” i „światem życia”<sup>42</sup>; ponadto wszyscy są pod wpływem interpretatywnego i kulturowego zwrotu w teorii społecznej; w końcu wspólnymi, filozoficznymi punktami odniesienia są dla nich „późny” Ludwig Wittgenstein i „późny” Martin Heidegger. A. Reckwitz w końcu podejrzewa, że są oni „zaledwie zakamuflowanymi spadkobiercami uświęconej tradycją socjologicznej teorii działania, zapoczątkowanej przez Maxa Webera” (Reckwitz 2002b:244).

John Postill zwraca uwagę, że rozwój teorii praktyk można podzielić na dwie fale (i reprezentujące je dwie generacje autorów) – pierwsza grupa to: Pierre Bourdieu, Michel Foucault, Anthony Giddens i Michel de Certeau, natomiast do drugiej zalicza antropolożkę Sherry Ortner, filozofa społecznego Theodora Schatzkiego oraz socjologów: Andreeasa Reckwitza i Alana Warde’a. Jak pisze: „Zasadnicza różnica między pierwszą a drugą falą w teoriach prak-

---

<sup>42</sup> Andreas Reckwitz używa pojęcia „*life-world*”, odnosząc się do pojęcia Alfreda Schu-tza „*Lebenswelt*” (zob. Zemło 2016).

tyk polega na tym, że w drugiej pojęcie praktyk zostało uznane za podstawowe dla całego systemu teoretycznego (co ma poważne teoretyczne i metodologiczne konsekwencje), podczas gdy w pierwszej funkcjonowało jako jedno z wielu pojęć służących do opisu rzeczywistości” (Postill 2012, za: Sikorska 2018:35).

Ważne z punktu widzenia tematu książki jest to, że teorie praktyk lub – bardziej ogólnie – „zwrot ku praktykom” można również wpisać w nurt tzw. trzeciej socjologii. Małgorzata Sikorska odsyła przy tym do publikacji Piotra Sztompki, Małgorzaty Boguni-Borowskiej i Elżbiety Hałas (Sztompka, Bogunia-Borowska 2008; Bogunia-Borowska 2009; Hałas 2009, za: Sikorska 2018: 36), skupiających się na analizach życia codziennego. Określenie „trzecia socjologia” nawiązuje do „pierwszej socjologii”, której przedmiotem ustanowiono ludzkość jako całość najwyższego rzędu, organizm społeczny, formację społeczno-ekonomiczną czy system społeczny, oraz „drugiej socjologii”, której przedmiotem z kolei są działania, czynności czy interakcje społeczne. W „pierwszej socjologii” byty wyższego rzędu posiadają cechy nieistniejące w bytach niższego rzędu (np. naród posiada właściwości niesprowadzalne do poszczególnych jego przedstawicieli), a jednostki są jedynie wcieleniami, reprezentantami, tworcami swojego społeczeństwa. W „drugiej socjologii” zakłada się, że tym, co istnieje naprawdę, są jedynie jednostki, byty o własnych zamiarach, motywacjach, intencjach, aspiracjach przejawiających się na zewnątrz podejmowanymi przez nie działaniami. Społeczeństwo natomiast jest tu produktem działań jednostek (Sikorska 2018:36; Sztompka 2008:18-19). „Trzecia socjologia” natomiast wyłania się na skutek zarówno wewnętrznych trendów intelektualnych w socjologii, jak i zewnętrznych wyzwań w życiu społecznym (związanych z późną nowoczesnością), i skupia się na sieci wielokierunkowych relacji między jednostkami: „to inaczej pole jednostkowo-społeczne, nieustannie zmienne i płynne, znajdujące się w procesie nieustannego stawania się”, a podstawowym składnikiem rzeczywistości społecznej nie są systemy ani jednostki, ale „zdarzenia społeczne – tzn. działania wielości ludzi wobec siebie, w powiązaniu z innymi, w ramach pewnej wspólnej dla działających sytuacji” (Sztompka 2008:23-24).

Teorie praktyk społecznych w najogólniejszym sensie łączy to, że zamiast struktur społecznych lub interakcji pomiędzy jednostkami za podstawowy przedmiot badań uznają praktyki społeczne. Według Elizabeth Shove, Miki Pantzara i Matta Watsona (2012) teoria praktyk społecznych zakłada, „że życie społeczne konstytuuje wielość wzajemnie powiązanych i oddziałujących na siebie praktyk społecznych. Praktykę można zrozumieć jako rutynowe za-

chowanie” (za: Strzałkowski 2018:123). Jednak – jak wskazuje Theodore Schatzki – wśród teoretyków praktyk społecznych nie ma jednolitego sposobu rozumienia tego pojęcia. Większość minimalistycznie definiuje je jako szereg (szyk, porządek) ludzkich aktywności, ale są również tacy, którzy traktują je jako umiejętności albo ukrytą wiedzę, ukryte założenia, które stanowią podstawę działań. Co więcej, większość teoretyków praktyk (przede wszystkim filozofowie i przedstawiciele nauk społecznych) rozumieją je jako czynności wykonywane przez zaangażowane w nie osoby. Jednak mniejszość (posthumanisci zajmujący się studiami nad nauką i technologią) twierdzi, że w ramach praktyk zawierają się działania „nie ludzi”, np. maszyn czy przedmiotów badań empirycznych. Schatzki zauważa ponadto, że w zasadzie istnieje konsensus polegający na przyjęciu, po pierwsze, że działania są „ucieleśnione”<sup>43</sup>, i po drugie, że pomiędzy wiązkami (układami/zespołami; autor używa pojęcia *nexus*) mediują artefakty, hybrydy i obiekty naturalne. Jednak nie ma zgody w kwestii samej natury ucieleśnienia, jej istotności, rodzajów bytów, które pośredniczą w działaniach, oraz czy rola tych bytów ogranicza się jedynie do pośredniczenia w relacjach między jednostkami (Schatzki 2001: 11).

Przyjmując za słuszne spostrzeżenie Andreasa Reckwitz, że prace na temat praktyk tych wszystkich autorów można wywieść od koncepcji działania Maxa Webera, myślę, że warto zacząć od inicjatora „przełomu antypozytywistycznego” i „socjologii rozumiejącej”, żeby odróżnić praktyki od pojęcia działania (społecznego). W odróżnieniu od zachowania, rozumianego przez Piotra Sztompkę jako działalność ludzka, którą można „zaobserwować z zewnątrz, zarejestrować, nagrać na video, sfilmować” (Sztompka 2007:46), jest to aktywność, której jest przypisane określone znaczenie (przy czym nie jest ono jej cechą immanentną). Sztompka zwraca uwagę, że znaczenie może być nadane działaniu przez konkretną jednostkę (znaczenie motywacyjne, intencjonalne czy psychologiczne) lub przez zbiorowość, do której owa jednostka należy (znaczenie wspólnie uznane). W ten sposób wiele zachowań jest praktycznie zawsze dobrze odczytanych (Sztompka 2007:48-50). Co ważne (z punktu widzenia odniesienia teorii działania do teorii praktyk społecznych) dla Webera wyjaśnienia socjologiczne pozostają wyjaśnieniami pozornymi, dopóki nie poznamy odpowiedzi na pytanie: dlaczego jednostki „działają tak, jak działają”? – to one tworzą wszelkie „ciała zbiorowe”: rodzinę, naród,

---

<sup>43</sup> Co oznacza, że „aktorzy doświadczają rzeczywistości społecznej poprzez ciała, »działając ciałami« (choć nie brzmi to zgrabnie) i jednocześnie poddając swoje ciała oddziaływaniu ze strony innych czy też ze strony środowiska (Sikorska 2018:57).

spółkę akcyjną, i one jedynie „są dla nas dającymi się zrozumieć podmiotami sensownie zorientowanych działań”<sup>44</sup> (Szacki 2004:467).

Wczytując się w poprzedni akapit, można dojść do wniosku, że działania ludzkie nie muszą, ale mogą być praktyką społeczną (jeśli skorzystamy z potocznego sposobu rozszyfrowania tego drugiego terminu, rozumiejąc go w ten oto sposób: „praktyka” to powtarzalna, utrwalona czynność, natomiast określenie „społeczna” oznacza, że jest ona podzielana przez większą liczbę członków jakiejś społeczności). Zapewne działania spontaniczne, emocjonalne, specyficzne dla określonej jednostki nie nazwalibyśmy w takim razie praktyką społeczną. Czym zatem ona jest według czołowych przedstawicieli nauk humanistycznych i społecznych?

Theodore Schatzki praktykę społeczną definiuje jako „ewoluujący w czasie, otwarty zestaw działań i słów połączonych praktycznym rozumieniem, regułami, strukturą teleafektywną i ogólnym rozumieniem” (Schatzki 2002:87). Małgorzata Sikorska przytacza jeszcze krótszą definicję z publikacji Schatzkiego z 2012 roku: „otwarte, przestrzenno i czasowo rozproszone wiązki/zespoły/układy [*nexus*] tego, co się robi i mówi” (Schatzki 2012, za: Sikorska 2018:37).

Andreas Reckwitz definiuje praktykę jako „zrutynizowany typ zachowania, który składa się z kilku elementów wzajemnie powiązanych: form aktywności cielesnej, form aktywności umysłowej, »rzeczy« i ich używania, zaplecza wiedzy w formie rozumienia, *know-how*, stanów emocji i wiedzy motywacyjnej. [...] Praktyka reprezentuje wzór, który może być wypełniany wielością pojedynczych i często unikatowych działań reprodukujących praktykę [...]. Pojedyncza jednostka – jako cielesny i mentalny podmiot sprawczy – działa więc jako »tragarz« (*Träger*) praktyki – i właściwie wielu różnych praktyk, które nie muszą być ze sobą skoordynowane. Człowiek zatem jest nie tylko tragarzem wzorów cielesnego zachowania, lecz także zrutynizowanych sposobów rozumienia, wiedzy i pragnień (Reckwitz 2002, za: Smagacz-Poziemska 2018: 234).

Fiona Spotswood, Tim Chatterton, Alan Tapp i David Williams jako najprostszy model praktyk społecznych wskazują trójelementowy model Eliza-

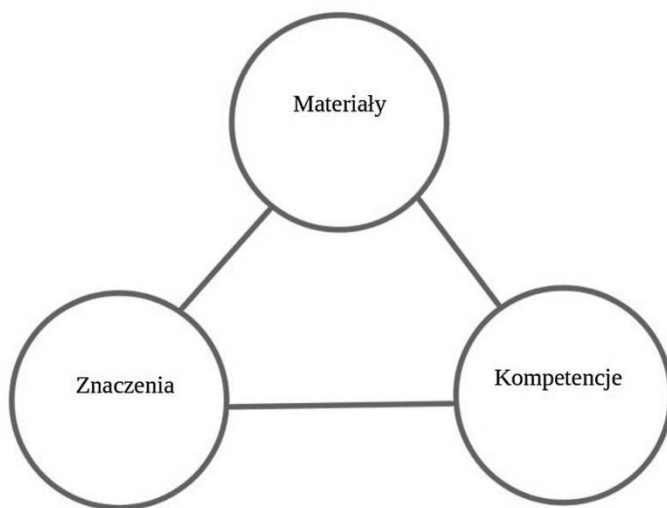
---

<sup>44</sup> Przy czym Schatzki zwraca uwagę, że Weberowskie zrozumienie nie oznacza poznania znaczenia działania poprzez „wczuwanie się”, odkrywanie, co podmioty działań „miały na myśli”. Często bowiem tego same podmioty nie są świadome. Weber pisze o zrozumieniu myśli, o motywach działania mniej przynależnych do konkretnej jednostki, a bardziej do roli, którą pełni: robotnika, konsumenta itd. Dla takich ról można sobie wyobrazić pewną racjonalność, chociaż ludzie nie są jedynie racjonalni – wyjaśnienia mogą odwoływać się również do emocji czy tradycji (Schatzki 2004:468-470).

beth Shove (ilustracja 12). Model ten składa się z 3 elementów: „znaczenia” (symboliczne obrazy, idee i aspiracje), „kompetencje” (formy umiejętności, *know-how*, technika, procedury) oraz „materiały” (rzeczy, technologie, materialne byty fizyczne i materiał, z którego wykonane są przedmioty). Elementy te są nieustannie integrowane przez wykwalifikowanych praktyków poprzez regularne i powtarzane wykonywanie (Hargreaves 2011, za: Spotswood et al. 2015:24).

„Materiały” traktuje się tu jako równie ważny element praktyki i często są „bezpośrednio zaangażowane w prowadzenie i reprodukcję życia codziennego” (Shove, Pantzar 2005, za: Spotswood 2015:24).

**Ilustracja 12. Trójelementowe ramy praktyki społecznej wg Shove i in.**



*Źródło: Shove et al. 2012, za: Spotswood et al. 2015:24.*

Wydaje się, że sposób rozumienia praktyk społecznych przez Schatzkiego, Reckwitz czy Shove są bliskie znaczeniowo pojęciu habitusu Pierre’a Bourdieu. Oznacza on pewien kompleks uwewnętrznionych postaw czy tendencji. Nie są to jednak prawa absolutne, ale reguły myślenia, zasady działania, umiejętności, tworzące coś w rodzaju rutyny (używa się też pojęć „gust” i „styl życia”), chociaż niekoniecznie jednostka jest ich świadoma, nie są one zawarte w zinternalizowanych normach. Co bardzo ważne z punktu widzenia teorii praktyk społecznych, jednostki są w stanie modyfikować pewne elementy swojego habitusu. To, że jego część jest pozadyskursywna, umożliwia nieintencjonal-

ne improwizacje. Habitus rozciąga się na dziedzinę ocen, emocjonalnych reakcji, stosunku do wartości (Kłoskowska 2006, za: Mazurkiewicz 2018).

Czym różni się pojęcie habitusu od praktyki społecznej? Habitus jest zasadą generującą praktyki, systemem ustrukturyzowanych dyspozycji, które z kolei strukturyzują praktyki, co powoduje „pewną jednolitość działań podejmowanych przez agenta” (agent jest bardziej konsekwentny w swoich działaniach) oraz pozwala klasyfikować w działaniach innych ludzi stylów życia oraz łączyć ich z konkretnymi warunkami życia, pochodzeniem społecznym (Sztandar-Sztanderska 2010:40). Fiona Spotswood i współpracownicy piszą, że „znaczenia” rozumiane jako element praktyk (obok „materiałów” i „umiejętności”) mocno opierają się na koncepcji habitusu. Powołując się na Elizabeth Shove i pozostałych badaczy, wyjaśnia, że teorie praktyki kładą nacisk na milczące i nieświadome formy wiedzy i doświadczenia, dzięki którym ustalane są wspólne sposoby rozumienia i bycia w świecie” (Shove et al. 2012, za: Spotswood 2015:24). „Znaczenia”, tak jak habitus, są wewnętrznym i bezrefleksyjnym poczuciem, jakie zachowania są właściwe i pasujące w danym kontekście. A właściwe i pasujące zachowania to te, które wykonuje rutynowo dużo praktyków (Spotswood 2015:24).

„Kompetencje” natomiast odnoszą się do „wiedzy ucieleśnionej”. Jak wyjaśnia Małgorzata Sikorska, doświadczamy rzeczywistości społecznej poprzez ciała, działając ciałami i jednocześnie wystawiając ciała na oddziaływanie innych „aktorów” lub środowiska. Oprócz aktywności cielesnej występują jeszcze praktyki dyskursywne (Sikorska 2018:57). Kompetencje są niezbędne, by wykonywanie praktyki zakończyło się sukcesem. Shove i jej współpracownicy opisują kompetencje jako „wiele form zrozumienia i wiedzy” (s. 23) i używają skrótu „umiejętności”, aby wskazać, że ten rodzaj wiedzy jest wymagany, aby przewoźnik „odniósł sukces” w wykonywaniu praktyki (Spotswood et al. 2015:24).

## **Teoria praktyk społecznych w badaniach nad jazdą rowerem**

Podczas poszukiwań odpowiednich teoretycznych ram dla opisu jazdy rowerem (w tym w rozumieniu *bicycle commuting*), zetknąłem się z serią artykułów, w których „dojeżdżanie rowerem” badane było przy wykorzystaniu ram teorii praktyk społecznych. Co ciekawe, ich autorami nie byli

w największej liczbie socjologowie, ale głównie geografowie czy badacze zajmujący się zrównoważonym rozwojem, którzy zawiedli się nieefektywnością interwencji prorowerowych zakładających zmianę wiedzy i motywacji ludzi opartą na modelach z obszaru psychologii społecznej. Wyczerpująco wyjaśnia to zespół badaczy: F. Spotswood, T. Chatterton, A. Tapp i D. Williams (Spotswood et al. 2015), którzy pokazują, że zainteresowanie teorią praktyk społecznych było efektem dostrzeżenia, że samo wybudowanie rowerowej infrastruktury i informowanie oraz przekonywanie do przesiadki na rower nie jest wystarczająco efektywne. Uznający tę złożoność uczeni argumentują, że zmiany można osiągnąć dzięki bardziej kompleksowym politykom, wspierającym wszystkie elementy praktyki: znaczenia, kompetencje i materiały (Evans 2012; Watson 2012, za: Bruno, Nikolaeva 2020; Spotswood et al. 2015). Jednak nawet z takim podejściem nadal jest to skomplikowane, ponieważ praktyki są ze sobą powiązane, co sprawia, że może być bardzo trudno zmieniać jedną, jeśli stanowi element wiązki.

Zauważono, że nakłady na infrastrukturę służącą zrównoważonej mobilności niekoniecznie przekładają się na zmiany zachowań. Dlatego większą popularnością zaczęły się cieszyć „miękkie” polityki. Na przykład autorzy raportu brytyjskiego Departamentu Transportu *DfT, 2005 Smarter Choices* zalecają stosowanie środków, które „starają się zapewnić lepsze informacje i możliwości, mające na celu pomoc ludziom w wyborze ograniczenia korzystania z samochodu przy jednoczesnym zwiększeniu atrakcyjności alternatyw”. W raporcie jest mowa o planach podróży do miejsca pracy i szkoły, spersonalizowanym planowaniu podróży, informacjach o transporcie publicznym oraz kampaniach uświadamiających. Oprócz ciągłych inwestycji w infrastrukturę, te „miękkie” interwencje stały się obecnie powszechne w sektorze planowania transportu w Wielkiej Brytanii jako metody mające na celu zachęcenie osób do korzystania ze zrównoważonych środków transportu i przewiduje się, że mogą doprowadzić do 10-procentowego spadku poziomu ruchu samochodowego w ciągu 10 lat (Cairns et al. 2004, za: Spotswood et al. 2015:23). Szereg badaczy stwierdza, że te „miękkie” działania jednak nie przynoszą wymiernych efektów (choćby takiego, jak wzrost liczby rowerzystów, który w UK jest minimalny). Co więcej, podważana jest sensowność działań, które zakładają, że ludziom brakuje informacji, motywacji albo potrzebują pomocy, i że po dostarczeniu jednego lub więcej z nich będą bardziej skłonni do zmian (Bonsall 2009, za: Spotswood et al. 2015:23). To spowodowało nową falę badań nad podejściami teoretycznymi, które miały poprawić zrozumienie zachowań rowerzystów i potencjalnych interwencji dotyczących

zmiany środka transportu (np. Marsden et al. 2014; Schwanen et al. 2012, za: Spotswood et al. 2015:23). Fiona Spotswood, Tim Chatterton, Alan Tapp i David Williams zwracają jednak uwagę, że podstawami teoretycznymi tych badań są teorie z zakresu psychologii społecznej, dlatego akcentowana jest skuteczność i odpowiedniość podejść do zmiany zachowania jednostki. Kluczowy punkt zmiany stanowi decyzja jednostki o zmianie zachowania. Teorie te opierają się na założeniu, że zachowania jednostki zależą od jej wartości i postaw, dlatego trzeba je modyfikować w nadziei, że tak wyedukowana jednostka dokona pożądanego wyboru (Spotswood et al. 2015:23). Założenie, że to jednostki, a nie struktury społeczne są przede wszystkim odpowiedzialne za rozwiązywane problemy transportowe, jest chyba jednak trochę naiwne<sup>45</sup>. Autorzy publikacji postulują zatem, żeby przedmiotem badań nie ustanawiać intencji i subiektywnych interesów jednostek, ale samą praktykę, której „noscicielami” są jednostki.

Jak widać, teorie praktyk społecznych w badaniach na temat „dojeżdżania rowerem” w naukach o transporcie i geografii pojawiły się w efekcie rozczarowania skutecznością interwencji społecznych bazujących na teoriach psychologicznych. Skupienie się nie na motywacji i wiedzy, ale na praktyce jazdy

---

<sup>45</sup> Dam przykład, który, mam nadzieję, uzasadni moją ostrą opinię o takim podejściu: osobiście uważam, że plastikowe opakowania są szkodliwe dla naszej planety i klimatu. Masowa produkcja jednorazowych opakowań tego typu jest marnotrawstwem i krótkowzroczną głupotą. Co więcej, staram się ograniczać zakupy produktów, które są w plastik opakowane. Chciałbym nie kupować ich wcale. Bardzo poważnie podchodzę do zagrożeń związanych z konsekwencjami emisji gazów cieplarnianych, bo nie chcę, żeby moi synowie żyli w świecie wyjętym z postapokaliptycznych filmów. Jeśli założenia omawianych teorii koncentrujących się na kształtowaniu postaw i motywacji byłyby prawdziwe, już dawno nie powinienem kupować rzeczy w plastikowych opakowaniach. Uznaję potrzebę ich wyeliminowania, boję się konsekwencji klimatycznych naszych wyborów konsumenckich, chcę zmienić swoje zachowanie i... konsumuję ogromną ilość plastiku (według moich, trochę bardziej niż przeciętne, wyśrubowanych standardów), bo po prostu inaczej się nie da. A jeśli jest to możliwe, to musiałbym poświęcić znaczną ilość czasu i trudnych nawet do wyobrażenia innych rzeczy. Wiedza i chęci niewiele tu pomogą, jeśli żyję w systemie, który zachęca do szkodliwych zachowań i utrudnia zachowywanie się w sposób poprawny. Jeśli weszłaby w życie ustawa o rosnącej stopniowo akcyzie na wprowadzany do obiegu plastik, to producenci zaczęliby natychmiast opracowywać sposoby zrównoważonego opakowywania swoich produktów. A ja, bez konieczności heroizmu, po prostu chodziłbym do sklepu i kupował np. jedzenie w biodegradowalnym, wykonanym z rośliny opakowaniu, ponieważ albo byłby on tańszy, albo opakowania plastikowe całkowicie znikłyby z rynku.



rowerem i powiązаныmi z nią czynnościami (wspierającymi lub konkurencyjnymi wobec niej) otworzyło tę tematykę szerzej na socjologię. Przyjmując taki punkt widzenia, zrozumiałe stanie się dla nas, że transport w mieście to system połączonych praktyk: jazda samochodem, komunikacją publiczną czy rowerem, obecnie nawet praca zdalna (można chyba nazwać ją podróżą wirtualną) konkurują o ograniczone zasoby, którymi są ludzie (Watson 2012, za: Bruno, Nikolaeva 2020:3). Praktyka jazdy rowerem jest również umieszczona w sieci praktyk typowych dla życia w mieście (niekonkurencyjnych praktyk komunikacyjnych), np. robienie zakupów, dowożenie dzieci do szkoły, a nawet praktyk innych ludzi (np. złodziei rowerów). Czym charakteryzuje się zatem praktyka społeczna jazdy rowerem? Przedstawię ją, korzystając z podziału praktyki na materiały, znaczenia i kompetencje według modelu E. Shove, M. Pantzara i M. Watsona (2012), a także wskażę na istotną cielesność tej praktyki oraz rolę roweru jako przedmiotu.

### **Materiały: fizyczny wymiar dojeżdżania rowerem**

Do jazdy rowerem potrzebny jest rower. Z badań wynika jednak, że dostęp do niego nie ma większego znaczenia do podjęcia decyzji o „dojeżdżaniu rowerem”. Na przykład w badaniach w Quito (stolicy Ekwadoru) okazało się, że ponad 50% badanej populacji posiadało rower, ale korzystało z niego w celach transportowych bardzo niewiele, tylko 0,3% podróży odbywało się w tym mieście za pomocą roweru (Vivanco 2018:416). Wystarczy również przyjrzeć się statystykom dotyczącym liczby rowerów w różnych krajach i porównać je z liczbą „dojeżdżających rowerem”, żeby to zauważyć: posiadanie roweru nie przesądza o jego wykorzystywaniu do codziennych dojazdów do pracy czy szkoły.

Chyba najważniejszym materiałem w kontekście praktyki „dojeżdżania rowerem” są drogi dla rowerów. Rowerzyści zawsze poświęcają im dużo uwagi. W badaniach ilościowych (n = 3885) i jakościowych (10 wywiadów i 9 grup fokusowych) F. Spotswood i współpracowników w Bristolu i South Gloucestershire odseparowane ścieżki rowerowe zostały wymienione jako bardzo ważny warunek poczucia bezpieczeństwa. Mimo że 55% respondentów posiadało ścieżki rowerowe „w pobliżu miejsca zamieszkania”, mniej niż połowa tej grupy uważała, że z nich skorzysta. Uzasadnieniem niepodejmowania jazdy rowerem do pracy był między innymi brak pryszniców i toaletek (Spotswood et al. 2015:25).

W badaniach mieszkańców Santiago (Chile) starano się sprawdzić, na ile o chęci przesiadki na rower może decydować siła nawyku korzystania z aktualnego środka transportu, postrzeganie wielkości różnych ryzyk korzystania z roweru i dostępność infrastruktury dla rowerzystów. Okazało się, że przede wszystkim na chęć zmiany wpływ ma długość trasy oraz dostępność ścieżek rowerowych w pobliżu miejsca rozpoczęcia podróży, a także: płeć, wiek i liczba samochodów w gospodarstwie domowym. Jednak wyniki badania sugerować mają, że chętniej na rower przesiedliby się ludzie bardziej spontaniczni (w badaniu oznacza to osoby mniej przyzwyczajone do aktualnego środka komunikacji, czyli spontaniczność jest przeciwieństwem nawyku). Spontaniczność ta jednak, zdaniem badaczy, nie jest skorelowana z żadną zmienną, która mogłaby być modyfikowana przez polityki miejskie (np. zamieszkiwanie blisko metra tworzy silny nawyk korzystania z niego). Zmiany ludzkich nawyków nie są więc proste i raczej nie wystarczą prorowerowe modyfikacje otoczenia. Badacze sugerują jednak, że można dokonywać wyłomów poprzez wytrącanie ludzi z rutyny: stosowanie zachęt i kampanii edukacyjnych, koncentrowanie się na młodszych oraz wykorzystywanie znaczących zmian życiowych (przeprowadzka, zmiana pracy czy kryzys klimatyczny). Takie wydarzenia mogą skłonić ludzi do zmiany nawyków (Gutiérrez et al. 2020). Z drugiej strony przegląd systematyczny różnorodnych interwencji wykazał, że programy edukacyjne czy szkoleniowe jednak nie przynoszą oczekiwanych efektów (Steward et al. 2015:8), zapewne dlatego, że o zmianie zachowania decydują nie tylko wiedza i motywacja do zmian, ale również wygoda podjęcia takiej decyzji i wytrwanie w niej.

W badaniach przeprowadzonych w Barcelonie w latach 2011-2012 ustalono, że skłonność do jazdy rowerem jest wyższa, jeśli blisko miejsca zamieszkania i pracy/nauki respondentów umiejscowiona jest stacja rowerów miejskich lub tereny zielone. Skłonność do korzystania z roweru zmniejszały z kolei bliskość stacji metra i duże różnice wysokości między miejscem zamieszkania i pracy. Na te zmienne wpływały: płeć, wiek, poziom wykształcenia, narodowość, poziom aktywności fizycznej i długość trasy dom – praca/szkoła (Cole-Hunter et al. 2015).

Do materiałów zalicza się wszelkie, związane z praktyką, przedmioty fizyczne. Dotyczy to również ukształtowania terenu, który może w wydatnym stopniu modyfikować znaczenie praktyki oraz wpływać na kompetencje rowerzysty. Miasto położone na płaskim terenie czyni z jazdy inny rodzaj praktyki: mniej wymagającej fizycznie, bardziej relaksującej. Z punktu widzenia dojazdów do pracy stanowi to ważny czynnik z powodu możliwości spocenia

się, która jest powszechnie wymieniana przez badanych rowerzystów i nierowerzystów. W badaniach ilościowych nieczęsto badacze przewidują pytanie na ten temat i z tego powodu zapewne wydaje się on istotny. Niemniej jednak każdy podjazd dla rowerzysty jest znaczącym punktem podróży, który może decydować o wyborze objazdu, lub w pewnych specyficznych okolicznościach nawet rezygnacji z roweru. W ciekawych badaniach porównujących dwa miasta – chłodniejsze (średnia temperatura 5°C), z mniejszą gęstością zaludnienia, górzyste Trondheim z płaskim centrum, oraz cieplejszy (11°C), bardziej zwarty, całkowicie płaski Freiburg – przedstawiono odmienność uprawiania praktyki „dojeżdżania na rowerze”. Autorzy pokazują, jak takie uwarunkowania geograficzno-strukturalne przekładają się na inne materiały (sprzęt, akcesoria). W Trondheim dominują rowery górskie z przednim amortyzatorem i dużą liczbą przełożeń, natomiast mało używa się rowerów miejskich i tzw. *commuter bikes* (w Polsce producenci używają kategorii *urban*). We Freiburgu rowerzyści korzystają z szerokiej gamy rowerów, często używanych (miejskie, tradycyjne „holenderki”, szosowe, również mniej popularne konstrukcje: rowery poziome lub wysokie). Zupełnie odwrotnie jest w odniesieniu do akcesoriów: rowerzyści z Trondheim wyposażeni są w obowiązkowe lampki, specjalne odblaskowe i wodoodporne stroje, kaski, wpinane w pedały buty, natomiast we Freiburgu rowerzysta wygląda jak pieszy i zazwyczaj nie używa kasku. Zdaniem badaczy, różnice te wskazują na sposób myślenia o dojeżdżaniu rowerem do pracy czy szkoły: w Trondheim jest to dość specjalna, wyizolowana od innych praktyk, praktyka społeczna, która stanowi połączenie aktywności fizycznej / sportu z dojazdami, natomiast we Freiburgu jazda na rowerze jest zintegrowana ze zwykłymi, codziennymi czynnościami, takimi jak: zakupy, chodzenie do pracy, spotkania z przyjaciółmi, odbieranie dzieci ze szkoły lub przedszkola albo zwykłe poruszanie się po mieście. Skłonność do noszenia kasku rowerowego w Trondheim oznacza niższy poziom bezpieczeństwa odczuwany przez rowerzystów, który zdaniem autorów badania jest efektem zagmatwanej i pofragmentowanej infrastruktury rowerowej, przez co rowerzyści często muszą podczas tej samej podróży korzystać z chodników, dróg dla rowerów i szos<sup>46</sup>. Freiburg ze swoją dobrze

---

<sup>46</sup> Na pytanie, dlaczego rowerzyści korzystają z chodników, odpowiadają Jonas Ihlsström, Malin Henriksson i Katja Kircher: „Jazda na rowerze po chodniku może być traktowana jako sposób zarządzania bezpieczeństwem i ryzykiem, poszukiwanie bardziej efektywnych i komfortowych ścieżek podróżowania, a także efekt postrzegania infrastruktury jako niejednoznacznej. Podsumowując, badanie argumentuje, że jazda na ro-

rozwiniętą infrastrukturą, ze specjalnymi światłami i lustrami, a także wieloma małymi uliczkami z dużymi ograniczeniami prędkości lub nawet ograniczonym dostępem dla samochodów, jest odbierany przez rowerzystów jako bezpieczny (Hofmeister, Keitsch 2016:3855).

Odmienne uwarunkowania strukturalne i materiały w obu miastach spowodują, że znaczenia będą się zasadniczo różnić, ale jest tak jedynie częściowo: w obu miastach „dojeżdżanie rowerem” było widziane jako ekologiczne, przyjemne, dające niezależność, tanie i zdrowe. Różnica polegała jedynie na odmiennej ocenie bezpieczeństwa, z którego powodu zapewne w Trondheim rowerzystami rzadziej są dzieci i osoby starsze.

Kompetencje rowerzystów wynikające z uwarunkowań strukturalno-fizycznych są również w obydwu miastach podobne: wymieniano znajomość zasad ruchu drogowego, komunikowanie się z innymi uczestnikami ruchu, zachowanie zasad bezpieczeństwa w kontakcie z samochodami czy znajomość skrótów, ale w Trondheim pojawiały się dodatkowo umiejętności bycia widocznym (żółte kurtki, pokrowce na plecaki są materialnymi przejawami tych kompetencji), zajmowania odpowiedniego pasa drogowego, ale również podjazdy, umiejętność utrzymania się na rowerze na oblodzonym podłożu. Natomiast we Freiburgu – mieście stawiającym rower w centrum zainteresowania opinii publicznej – kompetencje nie były tak duże (Hofmeister, Keitsch 2016:3856). Dzięki autorom tego badania można zobaczyć szeroki kontekst jazdy rowerem w mieście o zaawansowanej, spójnej infrastrukturze rowerowej (we Freiburgu udział podróży rowerowych wyniósł 34% w 2018 roku<sup>47</sup>) oraz miasta, które jeszcze takiej infrastruktury nie posiada (choć udział rowerów jest na stosunkowo wysokim poziomie – 10% w 2018 roku) (Tønnesen et al. 2021).

## **Znaczenia: sensy nadawane praktyce dojeżdżania rowerem**

Badania rowerzystów wskazują, że jazda rowerem ma dla nich bardzo różnorodne znaczenia. Posiada ona szereg praktycznych korzyści:

---

werze po chodnikach jest konsekwencją zniekształconych relacji mocy między różnymi rodzajami transportu, a także polityk, planowania urbanistycznego i infrastruktury, które nie są zgodne z wymogami bezpiecznego i płynnego podróżowania rowerzystów” (Ihlström, Henriksson, Kircher 2021).

<sup>47</sup> <https://iclei-europe.org/news?c=search&uid=xnEIMle8> [dostęp: 21.10.2021].

niektórzy widzą w niej idealny sposób na szybki, wydajny i opłacalny sposób przemieszczania się. Przejawem praktyczności jest według nich również możliwość uniknięcia frustracji wynikającej z utknięcia w korku.

Ekologiczność jazdy rowerem jest wskazywana przez rowerzystów, ale nie stanowi najważniejszego wyznacznika. Zdają sobie sprawę, że ten środek transportu nie przyczynia się do emisji gazów cieplarnianych oraz nie zatrzuwa lokalnie powietrza, ale stanowi jedynie dodatkowy argument za podjęciem lub utrzymaniem praktyki. Można zauważyć nawet więcej: w badaniach z Bristolu okazało się, że zarówno rowerzyści, jak i kierowcy widzą raczej szosy jako miejsce przeznaczone dla samochodów – co wskazuje, że nie podważają oni samochodocentrycznego porządku przestrzennego (Spotswood et al. 2013:26). „Dojeżdżanie rowerem” dla nich jest zatem czynnością w jakimś sensie wyjątkową, przez co podrzędną wobec jazdy samochodem. Oczywiście zupełnie inne wyniki można by uzyskać w innym, mniej prosamochodowym kraju. Z pewnością jednak niewielu rowerzystów wybiera ten środek transportu, przede wszystkim dlatego, że samochody spalają ropę.

O sile samochodocentryczności świadczą wnioski z badań przeprowadzonych przez Do Jun Lee wśród rowerzystów uczestniczących w „Światowym Dniu Dojazdu do Pracy Rowerem”. Celem badania było odkrycie, w jaki sposób przestrzenie mobilności opierającej się na samochodach przyćmiewają dojazdy do pracy rowerem, czyniąc je praktykami niewidocznymi i nieopłacalnymi; w jaki sposób rower do pracy tworzy tymczasowe przestrzenie przyjazne dla rowerów, w których uczestnicy doświadczają i poznają dojazdy rowerem do pracy w nowym kontekście; oraz w jaki sposób „ucieleśnieni” rowerzyści biorą aktywny udział w renegocjacjach praktyk dojeżdżania do pracy. Wniosek był taki, że ludzie mimo fizycznej możliwości, nie wyobrażają sobie, że mogliby pojechać rowerem do pracy. Jedna z rozmówczyń, zapytana, czy kiedykolwiek rozważała skorzystanie z roweru, żeby pojechać do pracy, odpowiedziała: „Nigdy nie przyszło mi to do głowy. Nie przyszło mi do głowy, żeby jeździć na rowerze do pracy. To znaczy, wróć do domu i wybiorę się na przejażdżkę rowerem” (Lee 2016:402). Zatem niemożność wyobrażenia sobie dojazdu do pracy za pomocą roweru sugeruje, że pokonywanie barier w promowaniu tego typu mobilności poprzez likwidowanie braków w wiedzy i infrastrukturze rowerowej powinno uwzględniać zrozumienie procesu uwalniania się człowieka z „nieuświadomionych wzorców mobilności bazującej na samochodach”<sup>48</sup> i stawania się „ucieleśnioną osobą dojeżdżającą do pracy

---

<sup>48</sup> Ang. *unconscious patterns of car-based mobility* (Lee 2016:402).

rowerem”<sup>49</sup>. Taka osoba staje się nią poprzez „aktywne renegocjacje swoich praktyk”<sup>50</sup> dzięki doświadczeniu dojazdów rowerem w codziennym życiu (Lee 2016:402).

W takich miastach jak Bristol badani traktują miejską jazdę rowerem jako czynność ryzykowną ze względu na samochody i również dlatego odseparowane drogi dla rowerów są dla nich ważne. Dla badanych rowerzystów UK to kraj, w którym rowerzysta jest w pewnym sensie osobą wyjątkową: sprawniejszą, silniejszą i być może bardziej pryncypialną. Jazda na rowerze po brytyjskich drogach jest wyborem, na który trzeba się „odważyć”, dlatego rowerzysta jawi się jako poszukiwacz przygód, często asertywny, a nawet agresywny, ale przede wszystkim bardzo zaangażowany w tę praktykę. Część rowerzystów opisuje w ten sposób siebie, ale są też tacy (rowerzyści rekreacyjni), którzy tak siebie nie postrzegają, dlatego unikają jazdy w ruchu miejskim i dojazdów do pracy czy szkoły. W ten sposób pojawiają się dwie kategorie rowerzystów: rekreacyjni – korzystający z roweru w słoneczne dni, w wakacje lub weekendy, ubrani w normalne ubrania, jadący niespiesznie z rodziną czy psami po drogach dla rowerów, uśmiechający się do napotkanych osób, oraz sportowi rowerzyści – dojeżdżający do pracy (*sporty commuter cyclist*) na drogim rowerze, ubrani w obcisłe stroje z lycry, wpinane do pedałów buty, i rowerowe plecaki, przejeżdżający na czerwonym świetle, skupieni na pobijaniu rekordów prędkości. Niektórzy patrzą na takich rowerzystów z podziwem, ale również kreuje się w ten sposób obraz rowerzysty aroganckiego, bezczelnego, nierespektującego zasad, nawet niebezpiecznego. Dla części badanych (zwłaszcza nierowerzystów) jazda na rowerze to rekreacja i może dlatego nie pasuje do poważnego, skupionego na pracy zawodowej mężczyzny. Według tych osób managerowie, dyrektorzy powinni jeździć drogimi samochodami, mieć dobrze skrojone garnitury, natomiast rower wysyła, ich zdaniem, sygnał, że nie traktują swojej roli priorytetowo (Spotswood 2013:26). Ciekawym wymiarem tego podziału jest płeć. W kontekście krajów czy miast o małym odsetku ludzi „dojeżdżających rowerem” kobiety są mniej skłonne niż mężczyźni do jeżdżenia po ulicach bez odseparowanej od ruchu samochodowego infrastruktury rowerowej. W literaturze transportowej wyjaśnia się to naturalną mniejszą skłonnością do ryzyka (Bonham, Bacchi, Wanner 2015, za: Sersli et al. 2021:3), również przyjmuje się możliwe wyjaśnienia genderowe, np. tolerancja na ryzyko pozytywnie koreluje ze statusem społecznym (Ravens-

---

<sup>49</sup> Ang. *bicycle commuter* (Lee 2016:402).

<sup>50</sup> Ang. *active renegotiation of her or his commuting practices* (Lee 2016:402).

bergen, Buliung, Laliberté 2019, za: Sersli et al. 2021:3) i stereotypami płci, które wpływają na oczekiwania wobec mężczyzn i kobiet (Fisk, Miller, Overton 2017; Barrie, Waitt, Brennan-Horley 2019, za: Sersli et al. 2021: 3). Ważne dla kobiet jest również bezpieczeństwo osobiste podczas jazdy (np. ryzyko molestowania lub zaczepki) i są one wychowywane w poczuciu, że powinny dbać o bezpieczne zachowanie w miejscach publicznych: skromny ubiór, nienawiązywanie kontaktu wzrokowego, unikanie ciemnych lub odizolowanych miejsc, czujność, unikanie samotnego wychodzenia w nocy itp. (Starkweather 2007). Z tych powodów poziom mobilności wśród kobiet jest mniejszy. Rowery są też rzadziej wybierane przez kobiety ze względu na podział obowiązków rodzinnych. Odwożenie dzieci do szkoły, zajęcia dodatkowe czy zrobienie zakupów powoduje, że dla kobiet bardziej charakterystyczny jest sposób podróżowania w kilka miejsc po kolei (*trip-chaining*) (Bonham, Wilson 2012; Janke, Handy 2019; Gilow 2020, za: Sersli et al. 2021:4). Z innej strony jazda na rowerze w krajach o niskim stopniu „urowerowienia”, ze słabą infrastrukturą rowerową, od dawna jest kojarzona z męskością, ze sportowym stylem nastawionym na rywalizację, agresywną jazdę na szybkich, lekkich rowerach, które zaprzeczają socjalizacji kobiet (Heim Lafrombois 2019; Lam 2020, za: Sersli et al. 2021:4). Nie jest to zachęcające dla kobiet, które widzą jazdę na rowerze jako czynność wymagającą męskiej sprawności (Sersli et al. 2021:4).

W badaniach powtarza się wątek jazdy rowerem jako okazji do przyglądania się ludziom i miastu. Satysfakcję daje nie tylko możliwość mijania samochodów stojących w korkach, ale również sensualne doświadczanie otoczenia (pogody, kwiatów w parku, przygodnych relacji z innymi ludźmi lub chociaż samej ich obserwacji). Rowerzyści dla takich przyjemności skłonni są nadkładać drogi, zmieniać trasę. W wywiadach prowadzonych przeze mnie w ramach nieukończonych jeszcze badań spośród 8 rowerzystów 5 korzysta z alternatywnej trasy. Wybierają je z różnych powodów, ale dzieje się tak raczej w drodze powrotnej do domu. Wszyscy starają się jeździć rano tą samą drogą do pracy. Niektórzy z nich nadkładają drogi, by poobcować z bardziej naturalnym środowiskiem, inni po prostu eksplorują miasto, aby urozmaicić codzienną rutynę. W innych badaniach powtarza się to zjawisko. Niektórzy wybierają trasę alternatywną, łącząc podróż do pracy z innymi wycieczkami, takimi jak zakupy spożywcze w centrum miasta (Guell et al. 2012:237).

Dane z różnych badań wskazują, że istnieje wiele znaczeń, które ludzie kojarzą z jazdą rowerem: jest to praktyczne rozwiązanie transportowe; czynność podrzędna wobec jazdy samochodem (rowery nie powinny przeszkadzać „prawdziwemu” ruchowi); jazda rekreacyjna to przyjemność i zabawa, nato-

miast codzienne dojazdy to sportowe zmagania; dla osób zmotywowanych karierą jest niestosowne, aby jeździć na rowerze do pracy. Rowery są postrzegane jako przyjazne środowisku, ale mimo to nie stanowią wyrzeczenia, a wręcz odwrotnie: w jeździe na rowerze upatruje się coś „fajnego”, pozwalają one na elastyczne poruszanie się po mieście, a także wybór trasy, szybkie zatrzymanie się w razie potrzeby lub ochoty (Spotswood et al. 2013; Guell et al. 2012).

Postrzeżenie użytkowej jazdy na rowerze, nadawanie jej określonych znaczeń zależy od jej popularności. Alternatywność tej praktyki wpływa na znaczenia nadawane jej przez rowerzystów i nierowerzystów jako niezwykle czy niszowe. Dlatego ludzie nie definiują siebie jako rowerzystów, przypisując im inne cechy niż sobie samym. Jednocześnie mogą mieć do nich pozytywny lub negatywny stosunek. Zarówno ocenianie rowerzystów jako odważnych czy sprawnych fizycznie, jak i aroganckich lub nieprzestrzegających prawa pozwala na wyodrębnienie niezwerbalizowanych i nieuświadomianych form wiedzy i doświadczenia, które zachowania są właściwe i pasujące do kontekstu. Tym nieuświadomionym przekonaniem jest nienormalność jazdy rowerem (praktyka niespójna kulturowo) (Spotswood, 2013: 28).

### **Kompetencje: jazda rowerem jako pakiet uświadomianych i nieuświadomianych umiejętności**

Niektórzy teoretycy sugerowali, że model Elizabeth Shove, Miki Pantzara i Matta Watsona (2012) w zbyt uproszczony sposób traktuje pojęcie kompetencji. Zalecali, by wyróżnić w ich ramach umiejętności „ucieleśnionych, przeważnie milczących kompetencji, które nabywa się poprzez powtarzające się występy” i system zasad, czyli „wyraźnych wskazówek, jak należy robić rzeczy” (Huber 2017; Gram-Hanssen 2010, za: Sersli et al. 2020:5). Absolutnie podstawowe kompetencje dotyczą „sprawności fizycznych”: sterowania, utrzymywania równowagi, wiedzy o lokalnym systemie drogowym (Larsen 2017:3). Stephanie Sersli wraz ze swoimi współpracownikami proponuje, by zwrócić uwagę na to rozróżnienie w odniesieniu do jazdy rowerem: rowerzyści muszą znać przepisy ruchu drogowego, ale w mieście istnieją też normy społeczne wypracowane przez uczestników ruchu (etykieta, nieformalne zasady). Co ważne, i umiejętności, i zasady zależą od kontekstu: są ważniejsze w krajach, gdzie rowerzystów jest mało, nie ma rowerowej infrastruktury, a ruch drogowy rzadko wybacza rowerzystom popełnione błędy. W miejscach o wysokiej aktywności rowerowej ruchliwa infrastruktura rowe-



rowa wymaga umiejętności jazdy w pobliżu szybszych, wolniejszych lub mniej wykwalifikowanych rowerzystów (Green, Steinbach, Datta 2012; Larsen 2016, za: Sersli et al. 2020:5). Natomiast w miastach o niskim ruchu rowerowym (amerykańskich czy brytyjskich) „oczekuje się, że rowerzyści będą zachowywać się w dużej mierze w taki sam sposób, jak ich zmotoryzowani koledzy, pomimo uderzająco różnych afordancji i posiadania rozbieżnych zdolności” (Spinney 2010:114, za: Larsen 2017:3-4). W takich miejscach jazda rowerem traktowana jest jako praktyka alternatywna. Być może dlatego, że domyślną praktyką transportową jest jazda samochodem lub komunikacją miejską. Dla nierowerzystów wybranie roweru jako środka transportu wiąże się z dłuższym podejmowaniem decyzji (nie odczuwają oni potrzeby korzystania z roweru, natomiast korzystanie z samochodu jest bardzo silną potrzebą) (Davies et al. 1997:1). Co więcej, nierowerzyści uważają, że kompetencje rowerzysty wymagane w ich mieście są dla nich nieosiągalne (i mają w dużym stopniu rację). Jonas Larsen wyjaśnia, że z powodu niewielkiej liczby ścieżek rowerowych rowerzyści są „umieszczeni” na ulicach zdominowanych przez samochody, co wymaga od nich szybkiej, przypominającej slalom jazdy. „Z jednej strony jazda na rowerze jest tutaj wpisana w pozytywne subkulturowe znaczenia – przyływ adrenaliny i miejskie opanowanie (*urban coolness*), a z drugiej – podejmowanie wielorakiego ryzyka” (Larsen 2017:4). W brytyjskim badaniu ilościowym 46% respondentów uznało, że nie mają wystarczających umiejętności, by rozważyć jazdę na rowerze. W badaniach jakościowych pojawiały się pytania: Czy poradzę sobie na drodze? W co się ubrać i jak bardzo się spoczę? Jaki rower byłby dobry właśnie dla mnie? Czy przejazd 5 kilometrów jest dla mnie osiągalny? To wszystko są pytania o kompetencje – drugi element praktyki społecznej.

## **Rower jako przedmiot**

W ramach swojego postulatu zwrotu ku mobilności John Urry, zwracając uwagę na fakt, że mobilność bywa nie tylko cechą ludzi, ale i przedmiotów, zachęca do rozwijania „socjologii przedmiotów”. Materialny przedmiot jest również istotny w teorii praktyk społecznych i SCOT Wiesie Bijkerka i Trevora Pincha. Niewątpliwie również dotyczy to „socjologii roweru” rozumianej nie jako pełnoprawna subdyscyplina, ale istotny zakres badań (Urry 2009:15).

Charakterystyczne dla praktyk uwzględnianie kontekstu społecznego, ale i materialnego (infrastruktury, sprzętu, narzędzi, usług, przepisów) pozwala na wyjście poza badania koncentrujące się na zracjonalizowanych, indywidualnych zachowaniach i wyborach. Badający czynność chodzenia Neville Owen, Nancy Humpel, Eva Leslie, Adrian Bauman i James F. Salis stwierdzają: „Biorąc pod uwagę, że społeczne modele poznawcze skupiają się na takich konstrukcjach, jak: postawy, poczucie własnej skuteczności i intencje, zbyt łatwo można założyć, że świadome, indywidualne podejmowanie decyzji jest podstawowym wyznacznikiem wyborów zachowań. W przypadku aktywności fizycznej argumentowaliśmy, że potrzebne są różne modele, które skupiają się przede wszystkim na środowiskowo warunkowanych wzorcach zachowań” (Owen et al. 2004, za: Maller 2015:53). Elementem tych środowiskowych uwarunkowań zachowań „aktorów” społecznych są przedmioty fizyczne (naturalne i wytworzone przez człowieka). Jak zauważył Bjørnar Olsen, aktywną rolę przypisał im już Emile Durkheim w *Samobójstwie*: „[...] nie jest prawdą, że społeczeństwo składa się tylko z jednostek; w jego skład wchodzi również zjawiska fizyczne, które odgrywają zasadniczą rolę we wspólnym życiu. Fakt społeczny niekiedy materializuje się do tego stopnia, że staje się częścią świata zewnętrznego, [...] jest on częściowo wcielony w domy, we wszelkie budynki, które po zbudowaniu stają się autonomicznymi bytami niezależnymi od jednostek. Podobnie przedstawia się sprawa dróg służących do komunikacji i transportu, narzędzi i maszyn używanych w przemyśle lub w życiu prywatnym” (Durkheim 1897, za: Olsen 2013:15).

Jak opisuje Andreas Reckwitz, teorie kulturowe, którymi w ostatnich dekadach w dużym stopniu stały się teorie społeczne, miały zawsze duży problem ze znalezieniem odpowiedniego miejsca materialnych przedmiotów w odniesieniu do symboli. Włączenie wymiaru materialnego jako pełnoprawnego elementu teorii kulturowych nastąpiło według niego dopiero w momencie, kiedy teoria kultury osiągnęła pozycję zdolną do wyjaśnienia relacji między kulturą a materią w sposób, który nie jest ani „kulturalistyczny”, ani „materialistyczny”. Jako badaczka, który dokonał zrównania statusu symbolu i przedmiotu, podał Brunona Latoura<sup>51</sup>. Jego „symetryczna antropologia” to,

---

<sup>51</sup> W analizach socjologicznych przedmioty materialne miały swoje miejsce również przed Latourem, ale początkowo traktowano je jako byty pozakulturowe. Były to materialne elementy struktury społecznej traktowane jako czynniki społeczne/realne, stojące w opozycji do czynników kulturowych/idei. Były bytami przedkulturowymi – jeśli w danym społeczeństwie dokonują się jakieś zmiany kulturowe, to oznacza, że wcześniej na-

według Reckwitza, krytyka redukcji porządku społecznego do niematerialnych porządków symbolicznych, a przedmiotów materialnych do obiektów interpretacji. Teoria Latoura pozwala przedmioty uznać za artefakty, które są niezbędnymi elementami sieci społecznych czy praktyk<sup>52</sup>. A. Reckwitz umiejscawia go (wraz z innymi teoretykami technologii) w szerszym obozie kulturalistów, a szczególnie łączy jego prace z rozwijającymi się „teoriami praktyk społecznych” (Reckwitz 2002a:196). Ważne jest to, że współczesność zasiedlana jest przez hybrydy, „quasi-objekty” nieludzkich stworzeń, które nie są ani częścią czystej natury, ani projektami kulturowymi (dziura ozonowa, HIV, komputery, geny itd.). Owe objekty uczestniczą w praktykach społecznych, tak jak w przypadku ludzi (są zrównane z ludźmi, ponieważ tak jak oni mają właściwość wpływania na innych „aktorów” społecznych – Latour w odniesieniu do „aktorów” ludzkich i nieludzkich używa pojęcia aktantów). Oczywiście, te rzeczy są „interpretowane” przez ludzi w określony sposób, ale jednocześnie, jako przedmioty materialne, ich używanie jest uwarunkowane ich parametrami materialnymi. Dla Reckwitza przyjęcie statusu przedmiotów materialnych jako konstytutywnych, efektywnych elementów praktyk społecznych przez Latoura jest cennym wzmocnieniem teorii praktyk społecznych (Reckwitz 2002a:210).

Marek Krajewski z kolei stwierdza: „Przedmioty oczywiście zawsze były elementami działających sieci (najprostszą z nich jest człowiek używający narzędzia) – to dzięki wpięciu do różnorodnych, jak powiedziała by Latour, zbiorowości działały, wypełniały określone funkcje” (Krajewski 2013:77). Socjologia przedmiotów daje nam interesującą perspektywę – przedmiot i człowiek wchodzi ze sobą w relacje – i chodzi tu o relację symetryczną: człowiek stwarza przedmioty, ale i przedmioty są „niezbędne do tego, byśmy mogli być ludźmi” (Krajewski 2008:44). Aby sobie w pełni uzmysłwić, jak bardzo jesteśmy tworzeni przez przedmioty, Krajewski zwraca uwagę na koncepcję ludzi jako „fyborgów”, czyli funkcjonalnych cyborgów: fyborgi to istoty, które nie

---

stąpiła jakaś zmiana porządku społecznego, którego ważnym elementem jest poziom materialny. Zmieniający się status płaszczyzny materialnej referuje Andreas Reckwitz (2002a).

<sup>52</sup> A. Reckwitz zauważa, że oprócz Latoura są inni autorzy, którzy próbują rekonceptualizować społeczne znaczenie przedmiotów jako artefaktów. Wymienia Friedricha Kittlera (1985) i Marka Postera (1995), którzy ujmowali historię porządków symbolicznych jako historie rozwoju technicznych środków komunikacji, studia nad nauką Andrew Pickeringa (1995) czy Donniego Haraway (1991) i jej „cyborgach” transformujących społeczeństwo ponowoczesne (Reckwitz 2002a:207).

mogą polegać wyłącznie na swoim ciele, ale by przetrwać, muszą posługiwać się materialnymi ekstensjami, narzędziami, które wytworzyli (za: Krajewski 2008:45). Co ważne: te rozważania nie prowadzą autora lub nie są dla niego pretekstem do krytyki przedmiotów, wręcz odwrotnie: bycie człowiekiem to bycie fyborgiem. To używanie przedmiotów czyni nas w pełni ludźmi i umożliwia ludzki styl życia.

Wraz z rozwojem technicznym w naszym otoczeniu przedmiotów przybywa. Niektórzy twierdzą, że mamy ich za dużo (przynajmniej w krajach zaocznych). Marek Krajewski twierdzi jednak, że chyba nie chodzi o ich liczbę, ale raczej o to, że stały się one dla nas uciążliwe, ponieważ stanowią element bardzo skomplikowanych sieci zależności, na które nie mamy wpływu i nie możemy poczuć się w relacji z przedmiotami jako podmioty: „Mówiąc dzisiaj »za dużo przedmiotów«, mamy na myśli przede wszystkim to, że materialny świat przez nas stworzony stał się wobec nas autonomiczny, że nie jesteśmy go w stanie kontrolować, ponieważ jest zbyt złożony, a także to, że nasz status – jako ludzkich aktorów – jest bardzo podobny do wszystkich innych elementów konstytuujących rzeczywistość” (Krajewski 2013:78). Co autor ma na myśli? Przedmioty są zbyt złożone, ponieważ nie zawsze w pełni je rozumiemy. Co więcej, łączą się w sieci zależności z innymi przedmiotami, które niekoniecznie są pod naszą kontrolą, i co może trochę bardziej niepokojące: my, ludzie, również bywamy elementami takich sieci. W ten sposób doznajemy przykrego uczucia pozbawienia nas części podmiotowości. Zatem „za dużo przedmiotów” nie oznacza, że w naszym posiadaniu jest ich zbyt wiele i trzeba się ich częściowo pozbyć, ale że świat materialny stał się autonomiczny, pozbawiony naszej kontroli, a my raczej kontrolowani jesteśmy przez niego (Krajewski 2013:78).

Ta część socjologii przedmiotów Marka Krajewskiego wydaje się użyteczna w wypukleniu niezależności jako ważnej i niekoniecznie w pełni uświadomianej cechy jazdy rowerem. Czytając tekst Krajewskiego (*Naprawiając relacje z rzeczami: adaptory, reduktory i samoróbki*), nieodparcie miałem wrażenie, że samochód może być porzucany na rzecz roweru jako właśnie przedmiot, który odbiera tę niezależność<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> W Internecie znajduje się dużo artykułów, w których wymienia się powody, dla których powinniśmy jeździć rowerami: na stronie [rowerowypoznan.pl](http://rowerowypoznan.pl) spośród dziewięciu powodów jeden bezpośrednio odnosi się do kwestii niezależności: „Bo uniezależnia. Rower zapewnia dużą wygodę i mobilność. Rowerzysta jest wolny od wielu problemów, jakie dotyczą co dzień kierowców i pasażerów komunikacji miejskiej – nie musi stać

Marek Krajewski zwraca również uwagę na proces obiektywizacji, przez który „człowiek nie rozpoznaje swojego dzieła i które traktuje jako twardą, nie-negocjowalną ramę własnych myśli i działań. Obiektywizacje uwidaczniają, co jest realne, a jako statyczne (bo materialne) zapisy ludzkich działań urzeczywistniają myśli, wartości, wiedzę, relacje władzy, które działania te spowodowały. Pojęcie obiektywizacji najpełniej wyraża sens frazy: »człowiek, wytwarzając przedmioty, wytwarza też sam siebie«. Kreowanie obiektów materialnych jest nie tylko podstawowym sposobem, w jaki się autodefiniujemy, ale funduje też twarde ramy naszych myśli i działań, konstruuje gramatykę i etykę rzeczywistości” (Krajewski 2008:46). W samochodocentrycznych społeczeństwach, spętanych przez system automobilności, to samochody są normą i nawet rowerzyści za normę je uważają (Spotswood et al. 2013), ale w holenderskich, duńskich czy niemieckich miastach, w których dziesięciolecia trwa prorowerowa polityka i rozwijana jest infrastruktura rowerowa, wytwarza się nowa norma, stąd jazda rowerem przestaje być praktyką alternatywną.

---

w korkach, krążyć w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania, lać paliwa, płacić OC ani też czekać na przystankach, sprawdzać rozkładów jazdy i kupować biletów. Rower daje ponadto możliwość szybkiego dojazdu, także w miejsca w ogóle niedostępne innymi środkami transportu. Roweru nie trzeba też parkować w dużej odległości od celu podróży, można więc dowolnie zaplanować dojazd. Rower pozwala też na spontaniczne decyzje o zmianie kierunku i celu podróży, a jazda nim jest najczęściej zdecydowanie przyjemniejsza niż w ciasnym autobusie lub dusznym samochodzie”. Inne powody również odnoszą się do złożonych systemów, których elementami są samochody: „Samochody do poruszania się potrzebują paliwa, którego wydobywanie, przetwarzanie i spalanie nieodwracalnie niszczy naszą Ziemię. Samochód produkuje śmiertelne spaliny, które stanowią około 70 procent wszystkich zanieczyszczeń powietrza w miastach. [...] Nie bez znaczenia dla środowiska jest też przemysł konieczny do budowania coraz to większej liczby dróg dla samochodów, które powstają nierzadko kosztem cennej przyrody. Ponadto, korzystając z roweru, nie przyczyniasz się do tzw. efektu cieplarnianego ani do powstawania kwaśnych deszczy czy smogu, czyli kumulacji toksycznych gazów i pyłów w powietrzu”. W kontekście kosztów roweru pojawia się argument o niedużych w porównaniu do samochodów kosztach naprawy. Wiąże się to ze stopniem skomplikowania obu pojazdów: „Samochód kupiony w cenie dobrego roweru będzie wymagał sporych kwot na utrzymanie go na chodzie, natomiast naprawy roweru nie są zbyt kosztowne. Zresztą, jeśli ma się odrobinę umiejętności w dziedzinie mechaniki, można go reperować i konserwować samemu”. Rower jawi się tu jako przedmiot prosty, który w zasadzie jest w pełni użyteczną całością, a rowerzysta jest w stanie go objąć umysłem, ale co może również w tym kontekście ważne: wziąć w ręce i gdzieś umieścić, np. w mieszkaniu lub piwnicy.

Kiedy jednak codzienna mobilność z wykorzystaniem roweru jest nową, alternatywną praktyką społeczną, to dla niej dopiero wyłonić się musi sposób jej realizowania (w zglobalizowanym świecie zapewne głównie przez dyfuzję kulturową – historia rowerów górskich jest w tym kontekście bardzo pouczająca). Chodzi tu zarówno o nadawane jej cele, znaczenia symboliczne, ale również wymiar materialny jej realizowania (infrastruktura, sprzęt, ubiór).

## **Jazda na rowerze jako praktyka cielesna**

Marcel Mauss (1955, za: Tironi 2013:2) określił chodzenie jako pojedynczą „technologię ciała”, która rozwija się, odtwarza i moduluje w zależności od możliwości i otaczających ciało okoliczności. Martin Tironi zaś zwraca uwagę, że tak samo można opisać jazdę rowerem – jest ona zasadniczo umiejętnością cielesną (Tironi 2013:2). Co więcej, jazda rowerem w tej cielesności jest osadzona bardzo głęboko: Olsen w swojej książce *W obronie rzeczy. Archeologia i ontologia przedmiotów* pisze o koncepcji „pamięci nawykowej” Henriego Bergsona (2006, za: Olsen 2013:17), która w przeciwieństwie do tak zwanego kognitywnego lub rekolektywnego pamiętania, jest raczej przeżywana i odgrywana niż przedstawiana. Wybierając jako przykład właśnie jazdę na rowerze, cytuje Elaine Scarry: „To, co zostało zapamiętane przez ciało, jest dobrze pamiętane. Gdy piętnastolatka zsiada z roweru i wsiada nań, mając lat dwadzieścia pięć, zdawać się może, że ciało zapomniało tylko o tych dziesięciu latach przerwy, ponieważ opanowanie jazdy na rowerze powraca bez wysiłku” (1985, za: Olsen 2013:17). Barbara Fatyga w *Słowniku antropologii i socjologii kultury* z kolei przytacza dwa rodzaje praktyk społecznych według Paula Connertona: praktykę wcielającą, tzn. fizyczną (cielesną), w której „transmisja pojawia się tylko w czasie, kiedy ciała są obecne, by podtrzymać dane działanie”, oraz praktykę wpisującą, jako środek zapamiętywania „czegoś, co zatrzymuje i przechowuje informacje na długo po tym, jak ludzki organizm przestał ją wysyłać” (Fatyga 2013).

Na podstawie badań osób dojeżdżających do pracy i szkoły w Cambridge, autorzy zwrócili uwagę, że podczas wywiadów badani poruszali rozmaite kwestie związane z otoczeniem: różnic dotyczących środków transportu, bezpieczeństwa, tras i ich wariantów, godzin pracy i godzin szczytu, ale na podstawie fotografii z podróży, o które poproszono część badanych, zreflektowali

się, że zdjęcia uczestników i ich omówienie uwypukliły inny ważny aspekt dojazdów (wydaje się, że powiązany z praktyką wcielającą): „Dojeżdżanie do pracy jako codzienna, powtarzająca się czynność prowadzenia samochodu, siedzenia w autobusie, jazdy na rowerze po wybojach, słuchania ulubionego programu radiowego lub malowniczej przejażdżki rowerem wywoływało szereg fizycznych i emocjonalnych doświadczeń, zarówno negatywnych, jak i pozytywnych, stresu i niebezpieczeństwa oraz dobrego samopoczucia i przyjemności” (Guell et al. 2012:237).

Georg Simmel, zastanawiając się (*The Stranger, The Metropolis and Mental Life*), w jaki sposób urbanizacja i nowoczesne mobilności wpływały na życie społeczne w XIX wieku, argumentował, że wzrok (wzajemne spojrzenia) jako narzędzie poznania w warunkach miejskich przewyższa słuch. Według niego wyjaśnia to częściowo powstanie publicznych środków transportu, autobusów, tramwajów, pociągów, w których podróżni skazani są na krótkie lub długie podróże, mogą lub muszą patrzeć na siebie bez rozmawiania ze sobą. W ten sposób powstały nowe podstawy społecznych postaw i uczuć, które wywołały problemy związane z brakiem orientacji na życie zbiorowe, poczuciem całkowitego osamotnienia i otoczenia zamkniętymi drzwiami (za: Conley 2012:219-220). Co jednak z transportem indywidualnym, kierowanymi samodzielnie samochodami, rowerami oraz samym chodzeniem? Jim Conley w tekście *A Sociology of Traffic: Driving, Cycling, Walking* zauważa, że porządek interakcyjny, tworzący się pomiędzy pasażerami transportu publicznego (najczęściej uparczywie unikają oni swojego wzroku), jest czymś innym niż koordynacja niezależnych działań mająca miejsce w ruchu samochodowym, rowerowym i pieszym. Oddaje jednak Georgowi Simmlowi zasługę zwrócenia uwagi na społeczne znaczenie spojrzeń wymienianych przez nieznanomych w trakcie odbywania swoich podróży (Conley 2012:220). Autor ten, bazując na pracach Ervinga Goffmana oraz etnometodologów Harveya Sacksa i Davida Sudnowa, wyodrębnił cztery rodzaje spojrzeń czy zerknięć na innych uczestników ruchu w mieście.

Pierwsze spojrzenie to „skan identyfikacyjny” (*identifying scan*), czyli krótkie i nieostre zerknięcie na ludzkie i nieludzkie elementy sceny, którego zadaniem jest ocena, czy to, co widzimy, jest normalne, spójne. W razie niespójności (H. Sack użył przykładu niekongruencji „krzykliwego” samochodu prowadzonego przez kogoś, kto „wygląda jak włóczęga”) obserwator aktywizuje się w celu wyjaśnienia i identyfikacji niepasujących części sceny.

Skan identyfikacyjny przerywany jest „spojrzeniem skoncentrowanym” (*focused look*). Spojrzenie tego typu zatrzymuje się na elemencie sceny – ak-

torze, akcji, aranżacji, która ma związek z bieżącymi działaniami aktora. Cechy sytuacji są dla niego groźne, przyjemne, estetyczne czy intrygujące.

„Spojrzenie sankcjonujące” (*sanctioning look*) wymaga zetknięcia się spojrzeń osoby wyrażającej dezaprobatę i odbiorcę takiej sankcji (choć ta druga może starać się uniknąć spojrzenia np. poprzez spoglądanie na ziemię). Tego typu spojrzenie trwa zwykle dłużej niż dwa pierwsze, chociaż zbyt długi czas trwania może być uznany już za przejaw zachowania agresywnego, wrogiego.

„Spojrzenie integrujące” (*integrating glance*) polega na próbie przyciągnięcia wzroku innej osoby, by nadać, ustalić wspólną ocenę sytuacji. W przypadku powodzenia takiego przedsięwzięcia tworzy się tymczasowa więź, solidarność społeczna, ale przedłużona, może zmobilizować do wspólnego działania. Tak jak w przypadku spojrzeń sankcjonujących ich adresat może starać się je zignorować, by uniknąć oczekiwania do podjęcia współpracy (Conley 2012: 221).

Ruch drogowy zaistnieje dopiero wtedy, gdy w przestrzeni spotkają się co najmniej dwie mobilne jednostki i wzajemnie uwzględnią swoje istnienie, korzystając z drogowych norm, zwyczajów. Ruch samochodowy, rowerowy i pieszy może być traktowany jako porządek społeczny (głównie za sprawą przepisów o ruchu drogowym), ale jest to również wypadkowa mnogich, niezogniskowanych zgromadzeń i interakcji uczestników ruchu, z których każdy posiada własne cele i wzory zachowań w ramach porządku i poza jego ograniczeniami. „Podczas takich niezogniskowanych mobilnych spotkań uczestnicy zarządzają »czystą i zwykłą współobecnością« (Goffman 1963) głównie poprzez skany identyfikacyjne i wymianę przelotnych spojrzeń skoncentrowanych, przerywanych sporadycznym spojrzeniem sankcjonującym lub spojrzeniem integrującym”. Ważne jest jednak to, jakiego rodzaju wehikułem porusza się uczestnik ruchu, ponieważ od tego zależą możliwości każdego rodzaju spojrzenia, a tym samym interakcji społecznych (Conley 2012:221-22).

Jim Conley, korzystając z rozważań Ervinga Goffmana o podobieństwach i różnicach w ruchu pieszych i samochodów, dodaje mobilność rowerową, której cechy powodują, że stanowi ona formę pośrednią.

W ruchu pieszym stykające się jednostki wykonują zrytualizowane sekwencje spojrzeń: zaczyna się od skanów identyfikujących, krótkich spojrzeń potwierdzających siebie nawzajem i umożliwiających uniknięcie kolizji poprzez odczytanie sygnałów pokazujących kierunek poruszania, a wreszcie odwracanie wzroku w celu „niezwracania uwagi” na partnera. Piesi są w stanie wykonać szereg zabiegów, które umożliwią skany identyfikujące i spojrzenia skoncentrowane bez wzajemnego „niezwracania uwagi”, by uniknąć „wzajemnych wtargnięć”: spoglądanie w przestrzeń nieco za mijanym pie-



szym, spoglądanie za siebie „kątem oka”, unikanie chodzenia obok innego pieszego. W takiej rzeczywistości ruch pieszy charakteryzuje się „wstrzymywalnością” (*pausability*) – możliwością natychmiastowego przerwania ruchu i przejścia od interakcji rozproszonych do skupionych. Pieszy, który rozpocznie spojrzenie skupione, może sprowokować innych uczestników do zainteresowania się, na co on patrzy – może stać się to początkiem interakcji społecznej. Potencjalność takiej sytuacji zależy od takich czynników, jak pogoda i pora dnia (zimno, wiatr, deszcz oraz noc), a także konieczności zachowywania czujności ze względu na ruch samochodowy, korzystanie z telefonów komórkowych zmniejsza otwartość uczestników.

Mobilność samochodowa ze względu na największą prędkość poruszania się wiąże się z niewielkimi możliwościami wchodzenia w interakcje społeczne. Dopiero powolna jazda lub zatrzymanie się umożliwia kontakt wzrokowy i wymianę rytualnych lub kooperacyjnych uprzejmości. W trakcie jazdy kierowcy przyjmują jednak „perspektywę przedniej szyby” (*windshield perspective*), która polega na niemal pełnym skupieniu się na drodze przed autem. Przy wyższych prędkościach inni uczestnicy ruchu stają się jednostkami nieludzkimi / przedmiotami fizycznymi i dopiero w razie nietypowych manewrów następuje refleksja, że jest to efekt ludzkiego zachowania, i pojawia się np. pytanie: „Co za idiota kieruje tym pojazdem?”. Nie tylko prędkość determinuje charakter interakcji społecznych w ruchu samochodowym. Osłona, którą stanowią samochódowa karoseria i szyby, powoduje, że ludzie traktują przestrzeń wewnątrz jako prywatną, zachowując się nieraz, jakby byli niewidoczni z zewnątrz (np. kierowcy dłubiący w nosie podczas oczekiwania na zmianę światła).

Według Ervinga Goffmana szybkość i osłona (karoseria samochodu) sprawiają zatem, że w porównaniu do ruchu pieszego ruch samochodowy jest bardziej instrumentalny, linearny, konkurencyjny, formalnie regulowany, kolizje są poważniejsze, poruszające się jednostki są mniej zwrotne, a społeczne interakcje są zasadniczo utrudnione (Conley 2012:226).

Ruch pieszy jest płynny, elastyczny i ma głównie kooperacyjny charakter, kolizje mają bardziej rytualny, a nie fizyczny charakter. Dominują nieformalne, negocjowane porozumienia możliwe dzięki łatwości wymiany spojrzeń i uwag naprawczych i wspierających (Conley 2012:224).

Pod względem możliwości rzucania spojrzeń, osiągniętych prędkości i dostępnych osłon jazda na rowerze jest gdzieś pomiędzy ruchem pieszym i samochodowym. Dzięki możliwości osiągnięcia sporych prędkości rowerzyści mogą unikać spojrzeń sankcjonujących i krytycznych komentarzy ze strony pieszych, a w przypadku zakorkowanych ulic miejskich, również kierowców, nad który-

mi górują możliwościami manewrowymi. Z innej strony rower nie daje rowerzycie odizolowanej od świata zewnętrznego przestrzeni tak jak samochód – rowerzysta jest wystawiony na wszystkie fizyczne bodźce z otoczenia: wysiłek podjazdu, deszcz i wiatr, przejeżdżające samochody, ukierunkowując go raczej na obserwację tego, co się dzieje przed nim, a nie na możliwych interakcjach (choć inaczej to będzie wyglądać w przypadku powolnego rowerzysty miejskiego, a inaczej preferującego sportową jazdę na rowerze szosowym). Drugim podobieństwem do ruchu pieszego jest możliwość natychmiastowego wstrzymania podróży i wejścia w interakcję z innym uczestnikiem ruchu lub wykonaniem nieplanowanej czynności. „Rowerzyści wyglądają bardziej ludzko i poruszają się z ludzką prędkością” (Walker 2018). Rowerzysta, zsiadając z roweru, może stać się pieszym, dwóch rowerzystów może stać się podróżującą parą umilającą sobie czas pogawędką. Wysoka manewrowość rowerów sprawia, że ruch drogowy rowerzystów jest wysoce „przepuszczalny” i część z nich wykorzystuje tę cechę, by jeździć z pominięciem zaplanowanych przez urbanistów i specjalistów tras transportu w mieście.

**Tabela 8. Cechy ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego**

<b>Ruch pieszy</b>	<b>Ruch rowerowy</b>	<b>Ruch samochodowy</b>
Wolny	Szybki (w mieście)	Szybki
Nieformalnie regulowany	Nieformalnie regulowany	Sformalizowany
Wstrzymywalny, możliwość podjęcia nieplanowanego działania	Wstrzymywalny	Linearny
Brak osłony	Pewną osłonę daje możliwość szybkiego oddalenia się	Osłona w postaci karoserii, wytwarza poczucie prywatnej przestrzeni
Kooperacyjny	Kooperacyjny/konkurencyjny	Konkurencyjny
Możliwe interakcje	Możliwe interakcje	Ograniczone interakcje
Kolizje rytualne	Kolizje rytualne / poważne kolizje	Poważne kolizje
Płynny, elastyczny	Płynny, elastyczny	Linearny
Wysoka manewrowość	Wysoka manewrowość	Mała manewrowość

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie Conley 2012:224.*

Człowiek na rowerze jest wystawiony na wzrok i działania innych ludzi, ale również na uderzenie samochodu, promienie słońca, porywy wiatru, deszcz, błoto czy lód. Ponadto słyszy dźwięki miasta i przyrody, wdycha mroźne powietrze, czuje zapach smogu i zmęczenie po długim podjeździe.

Wszystkie te bodźce stanowią o wyjątkowości jazdy rowerem, ale również są wyzwaniem dla umiejętności rowerzysty: „Dobry rowerzysta zwykle zachowuje wzorce zachowań, które umożliwią mu reakcję na różne sytuacje: nieostrożność kierowcy, koniec drogi dla rowerów lub niespodziewany deszcz. W tym sensie ciało rowerzysty znajduje się pod ciągłą presją skrajnie zróżnicowanej ekologii elementów, w obrębie których i przez które realizuje się jego podróż. Jest to czynność polegająca na równoległym wykonywaniu różnych czynności, niektórych z pewnością bardziej zautomatyzowanych niż innych, ale zawsze będzie wymagała pracy dostosowawczej między ciałem a artefaktem” (Tironi 2013:5). Może się to wydawać mało atrakcyjne, a wręcz odstręczające dla osoby, której ideałem podróży jest ciepła lub klimatyzowana kabina samochodu, odgradzająca ją od tego wszystkiego, co zostało wymienione powyżej. Jednak dla rowerzystów, a zwłaszcza zaangażowanych rowerzystów-aktywistów, ten wysiłek jest potrzebny. Fredrik Gertten, szwedzki dokumentalista, autor filmu *Bikes vs. Cars*<sup>54</sup>, w wywiadzie dla pisma „The Guardian” powiedział: „Uzależnienie od samochodu jest chorobą społeczeństwa. Jeśli codziennie jesteś zależny od posiadania samochodu, straciłeś wolność. To bardzo smutne. Większość ludzi nie jest szczęśliwa, uczestnicząc w ruchu ulicznym. Ludzie, którzy jeżdżą rowerami po swoich miastach, stają się ich miłośnikami. Kiedy jesteś w samochodzie, nie widzisz miasta, patrzysz tylko na drogę. Na rowerze widać niebo, widać drzewa. Ludzie poznają swoje kraje w inny sposób”. Dziennikarka „Guardiana” po obejrzeniu filmu w sugestywny sposób opisała, z czym kojarzy jej się doświadczenie miasta przez rowerzystę i przez kierowcę: „To nie tyle starcie rowerów z samochodami, ile zmagania miłości i nienawiści. Jak poznajesz kontury miejsca, w którym mieszkasz? Przeskakujesz przez nie jak miejski koliber? A może ślepy pełzasz po nich czołgiem?” (Williams 2015).

Według Martina Tironiego, rower do czegoś nas zobowiązuje: ciągłego dialogu z otoczeniem, aby lepiej zrozumieć ten środek transportu. Powołując się na Didiera Trocheta (2000), zauważa, że „uczucie kruchości panujące u rowerzysty kieruje jego uwagę na świat” (2000, za: Tironi 2013:5). Czy tego nie chcemy, posyłając nasze dzieci do szkoły? Czy nie chcemy, żeby uważności na świat nauczeni byli politycy, od których zależy nasza przyszłość? Czy nie wolimy żyć pośród takich ludzi?

---

<sup>54</sup> <https://vimeo.com/ondemand/bikesvs cars/116966445?autoplay=1> [dostęp 19.10.2021].



## Zakończenie

Co mówi nam historia roweru? Kilka rzeczy. Po pierwsze, mają one potencjał do zmieniania relacji społecznych, wybudzania pewnych kategorii ludzi ze stanu bierności wynikającego z przekonania o bezalternatywności ich usytuowania w społeczeństwie. Rozumiały to dziewiętnastowieczne sufrażystki i rower wykorzystowały do ucieczki z domu i ciasnego gorsetu. Po drugie, pokazuje nam fałszywość przekonania, że dominacja samochodowego transportu indywidualnego i miasta, sieć drogowa oraz styl życia dostosowane do samochodów są naturalnym stanem, który musiał nadejść. Obecny stan jest efektem wizji nowoczesności opartej na tym środku transportu, dla której należało podjąć działania (teraz wydają się dość brutalne): wyrzucić dominujące na drogach rowery (a działa się to w czasach, kiedy samochodami jeździli nieliczni), czy wyburzać zwartą zabytkową architekturę dla samochodów, które dopiero miały się pojawić. Po trzecie, uzmysławiamy sobie, jak samochodocentryczność jest bardzo amerykańska i jak szybko (bo zaledwie po dwóch dekadach) prosamochodowa polityka transportowa i urbanistyczna miast zaczęła być kontestowana. Co więcej, rower okazał się na tyle żywotną ideą, że nie tylko przetrwał najgorszy okres, w którym został sprowadzony do zabawki dla dzieci, ale stał się przedmiotem pożądanym, modnym, nowoczesnym, technologicznie zaawansowanym. W określonym kontekście może stać się wręcz symbolem klas wyższych, objawem gentryfikacji, a samochód przeciwnie: stracić powab technologii przyszłości i stać się problemem do rozwiązania. Wyzwania, które wygenerowały samochody, i będące ich konsekwencją rozlane, zakorkowane miasta, oraz degradacja środowiska i zmiana klimatu włączyły rowery do polityk transportowych, zdrowotnych i środowiskowych. Ciekawe jest jednak to, że dojeżdżający rowerzyści wciąż są bardzo nieliczną grupą, a renesans roweru czy rowerowy boom, ogłaszane co jakiś czas w mediach, nie mają jak na razie odzwierciedlenia w faktach.

Ostatnia część tekstu miała na celu pokazanie jazdy rowerem jako złożonej praktyki społecznej. Takie podejście, jest moim zdaniem konieczne, żeby w pełni zrozumieć decyzje transportowe ludzi uwikłanych w szereg komplekmentarnych i konkurencyjnych praktyk społecznych, których trwałość zależy nie od racjonalnej decyzji jednostki, ale jest wypadkową infrastruktury, znaczeń im nadawanych oraz kompetencji jednostek. Dopiero taki opis czynności jazdy rowerem jest pełny i daje szansę na podjęcie adekwatnych działań, które sprawią, że ludzie przesiądą się na siodełka rowerów. Aby prorowerowa polityka była skuteczna, nie można ograniczyć jej do akcji edukacyjnych czy odwołujących się do racjonalności wyboru roweru (np. że rower oszczędza pieniądze, konserwuje zdrowie, nie zatrauwa powietrza), ponieważ takie decyzje nie zależą jedynie od tego – rowery i samochody to nie tylko wehikuły, ale i symbole statusu, stylu życia, wartości. Praktyki transportowe są elementami habitusów (mogą być niemal uważane za stan naturalny, z tego powodu mogą być dla ludzi niemal przezroczyte lub całkowicie odwrotnie: nie do pomyślenia). Podróż to nie tylko przemieszczenie się z punktu A do punktu B. To również doświadczenie cielesne i prorowerowa polityka powinna uwzględniać ten fakt: zarówno jazda rowerem, jak i samochodem to pakiet odmiennych doświadczeń, doznań, emocji, które w istotny sposób determinują postawy.

## Bibliografia

- Achermann Stürmer, Yvonne, Hysen Berbatovci, Ilona Buttler. 2020. *Cyclists. ESRA2 Thematic Report nr 11. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. Bern, Switzerland.
- Aldred, Rachel. 2015. A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities. *Mobilities* 10(5):686-705. doi: 10.1080/17450101.2014.935149.
- [Anon.] 1971. They Like Bikes. *Time*, June 14.
- Aronson, Sidney H. 1952. The Sociology of the Bicycle. *Social Forces* 30(3):305-312. doi: 10.2307/2571596.
- Bereitschaft, Bradley. 2020. Gentrification and the Evolution of Commuting Behavior within America's Urban Cores, 2000-2015. *Journal of Transport Geography* 82 (October 2019):102559. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102559.
- Berto, Frank J. n.d. Bicycle. *Encyclopedia Britannica*. Retrieved (<https://www.britannica.com/technology/bicycle>. Accessed 28 April 2021).
- Bijker, Wiebe E. 1995. *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*. 1st ed. Cambridge MA, London: MIT Press.
- Bijker, Wiebe E., Trevor J. Pinch. 2002. SCOT Answers, Other Questions: A Reply to Nick Clayton. *Technology and Culture* 43(2):361-368. doi: 10.1353/tech.2002.0050.
- Blondiau, Thomas, Bruno van Zeebroeck. 2014. CyclingWorks – Jobs and Job Creation in the Cycling Economy. Retrived (<https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>).
- Britannica The Editors of Encyclopaedia. n.d. Robert William Thomson. *Britannica*. Retrieved (<https://www.britannica.com/biography/Robert-William-Thomson>).
- Bruno, Matthew, Anna Nikolaeva. 2020. Towards a Maintenance-Based Approach to Mode Shift: Comparing Two Cases of Dutch Cycling Policy Using Social Practice Theory. *Journal of Transport Geography* 86(June):102772. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102772.
- Buehler, Ralph, John Pucher. 2021. The Growing Gap in Pedestrian and Cyclist Fatality Rates between the United States and the United Kingdom, Germany, Denmark, and the Netherlands, 1990-2018. *Transport Reviews* 41(1):48-72. doi: 10.1080/01441-647.2020.1823521.
- Buenstorf, Guido. 2003. Designing Clunkers: Demand-Side Innovation and the Early History of the Mountain Bike. [W:] *Change, Transformation and Development*. S. 53-70.

- Burrows, Michael. 2019. May 17 Is National Bike to Work Day. *United States Census Bureau*. Retrieved (<https://www.census.gov/library/stories/2019/05/younger-workers-in-cities-more-likely-to-bike-to-work.html>).
- Cass, Noel, James Faulconbridge. 2016. Commuting Practices: New Insights into Modal Shift from Theories of Social Practice. *Transport Policy* 45:1-14. doi: 10.1016/j.tranpol.2015.08.002.
- Castro, Alberto, Sonja Kahlmeier, Thomas Gotschi. 2018. Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries. Discussion Paper.
- CBOS. 2012. *Polacy na rowerach*. Warszawa.
- Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS. 2015. *Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce*. Jachranka.
- Clayton, Nick. 2002. SCOT: Does It Answer? *Technology and Culture* 43(2):351-360. doi: 10.1353/tech.2002.0054.
- Cole-Hunter, T., D. Donaire-Gonzalez, A. Curto, A. Ambros, A. Valentin, J. Garcia-Aymerich, D. Martínez, L.M. Braun, M. Mendez, M. Jerrett, D. Rodriguez, A. de Nazelle, M. Nieuwenhuijsen. 2015. Objective Correlates and Determinants of Bicycle Commuting Propensity in an Urban Environment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 40(2):132-143. doi: 10.1016/j.trd.2015.07.004.
- Colville-Andersen, Mikael. 2019. *Być jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.
- Conley, Jim. 2012. *A Sociology Of Traffic: Driving, Cycling, Walking*. [W:] *Technologies of Mobility in the Americas*, ed. by P. Vannini. Oxford & Bern: Peter Lang, S. 219-236.
- Cox, Peter. 2019a. *A Sociology of Vélo-mobility*. 1st ed. London: Routledge.
- Cox, Peter. 2019b. *Cycling. A Sociology of Vélo-mobility*. 1st ed. London: Routledge.
- Czepkiewicz, Michał. 2016. Dlaczego rowerem? *Czas Kultury*. 188(1):5-23.
- Dąbrowski, Michał. n.d. Krzysztof Miller, Pijany rowerzysta. *Culture.Pl*.
- Damant-Sirois, Gabriel, Michael Grimsrud, Ahmed M. El-Geneidy. 2014. What's Your Type: A Multidimensional Cyclist Typology. *Transportation* 41(6):1153-1169. doi: 10.1007/s11116-014-9523-8.
- Davies, D., M. Halliday, M. Mayes, R. Pocock. 1997. Attitudes to Cycling: A Qualitative Study and Conceptual Framework Prepared for the Department of Transport.
- Dawson, Louise. 2011. How the Bicycle Became a Symbol of Women's Emancipation. *The Guardian*, November 4.
- Dettlaff, Rudolf. 2017. Wrocławski dyskurs rowerowy. SWPS Uniwersytet Humanistyczno-społeczny. Praca magisterska.
- Dill, Jennifer, Nathan McNeil. 2013. Four Types of Cyclists? Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential. *Transportation Research Record* (2387):129-138. doi: 10.3141/2387-15.
- Dill, Jennifer, Nathan McNeil. 2016. Revisiting the Four Types of Cyclists: Findings from a National Survey. *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board* 2587(1):90-99. doi: 10.3141/2587-11.



- Duin, Lori. 1991. Bipeds in Bloomers: How the Popular Press Killed the Dress Reform Movement in Bloomers. *Studies in Popular Culture* 13(2):67-76.
- European Commission. 2011. Future of Transport. Analytical Report.
- European Commission. 2013. Attitudes of Europeans towards Urban Mobility.
- European Commission. 2014. Special Eurobarometer 422a – Quality of Transport.
- European Road Safety Observatory. 2018. Traffic Safety Basic Facts on Cyclists. *European Commission* (June):24.
- Evgenikos, Petros, George Yannis, Katerina Folla, Robert Bauer, Klaus MacHata, Christian Brandstaetter. 2016. How Safe Are Cyclists on European Roads? *Transportation Research Procedia* 14:2372-2381. doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.269.
- Fatyga, Barbara. 2013. Praktyka społeczna. *Słownik antropologii i socjologii kultury*. Retrived (<http://ozkultura.pl/slownik-antropologii-i-socjologii-kultury>).
- Ferenchak, Nicholas N., Wesley E. Marshall. 2021. Bicycling Facility Inequalities and the Causality Dilemma with Socioeconomic/Sociodemographic Change. *Transportation Research Part D. Transport and Environment* 97(June):102920. doi: 10.1016/j.trd.2021.102920.
- Fishman, Elliot. 2016. Cycling as Transport. *Transport Reviews* 36(1):1-8. doi: 10.1080/01441647.2015.1114271.
- Flanagan, Elizabeth, Ugo Lachapelle, Ahmed El-Geneidy. 2016. Riding Tandem: Does Cycling Infrastructure Investment Mirror Gentrification and Privilege in Portland, OR and Chicago, IL? *Research in Transportation Economics* 60:14-24. doi: 10.1016/j.retrec.2016.07.027.
- Frankowiak, Anita. 2019. Strategia informacyjna Ministra Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej Witolda Waszczykowskiego w polskich i zagranicznych mediach (w I kwartale 2017 roku). *Media – Kultura – Komunikacja Społeczna* 3(14):85-99. doi: <https://doi.org/10.31648/mkks.2865>.
- Frazer, John. 2019. The Reshaping Of City Cores That Were Designed For Cars. *Forbes*, August 6.
- Gaboriau, Philippe. 2003. The Tour de France and Cycling's Belle Epoque. *The International Journal of the History of Sport* 20(2):57-78. doi: 10.1080/09523360412331305633.
- Gatersleben, Birgitta. 2007. Affective and Symbolic Aspects of Car Use. [W:] *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*. Emerald Group Publishing Limited.
- Gatersleben, Birgitta. 2014. Psychological Motives for Car Use. [W:] *Handbook of Sustainable Travel*, ed. by T. Gärling, D. Ettema, M. Friman. Dordrecht: Springer. S. 85-94.
- Gatersleben, Birgitta, David Uzzell. 2007. Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport. *Environment and Behavior* 39(3):416-431. doi: 10.1177/0013916506294032.
- Gdula, Maciej, Przemysław Sadura. 2012. Wstęp. [W:] *Style życia i porządek klasowy w Polsce*, red. M. Gdula, P. Sadura. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Geller, Roger. 2006. *Four Types of Cyclists*.
- Geoghegan, Peter. 2016. Blame It on the Bike: Does Cycling Contribute to a City's Gentrification? *The Guardian*.

- Gitkiewicz, Olga. 2019. *Nie zdążyć*. Warszawa: Dowody Na Istnienie Wydawnictwo.
- Grafl, Katherina, Heike Bunte, Katrin Dziekan, Holger Haubold (ed.). 2018. *Framing the Third Cycling Century. Bridging the Gap between Research and Practice*, European Cyclists' Federation, German Environment Agency.
- Guell, C., J. Panter, N.R. Jones, D. Ogilvie. 2012. Towards a Differentiated Understanding of Active Travel Behaviour: Using Social Theory to Explore Everyday Commuting. *Social Science and Medicine* 75(1):233-239. doi: 10.1016/j.socscimed.2012.01.038.
- Gutiérrez, Margareth, Ricardo Hurtubia, Juan de Dios Ortúzar. 2020. The Role of Habit and the Built Environment in the Willingness to Commute by Bicycle. *Travel Behaviour and Society* 20(October 2019):62-73. doi: 10.1016/j.tbs.2020.02.007.
- De Haas, Mathijs, Marije Hamersma. 2020. *Cycling Facts: New Insights*. Retrived (<https://-english.kimnet.nl/publications/publications/2020/11/03/cycling-facts-new-insights>).
- Heinen, Eva, Bert van Wee, Kees Maat. 2010. Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews* 30(1):59-96. doi: 10.1080/01441640903187001.
- Hofmeister, Tobias Barnes, Martina Keitsch. 2016. Framing Complexity in Design through Theories of Social Practice and Structuration: A Comparative Case Study of Urban Cycling. *DRS2016: Future-Focused Thinking* 9:27-30. doi: 10.21606/drs.2016.47.
- Hoor, Maximilian. 2020. The Bicycle as a Symbol of Lifestyle, Status and Distinction: A Cultural Studies Analysis of Urban Cycling (Sub)Cultures in Berlin. *Applied Mobilities* 00(00):1-18. doi: 10.1080/23800127.2020.1847396.
- Horton, Dave, Peter Cox, Paul Rosen. 2007. Introduction: Cycling and Society. [W:] *Cycling and Society*. Aldershot, England: Routledge. S. 1-23.
- Hosford, Kate, Karen Laberee, Daniel Fuller, Yan Kestens, Meghan Winters. 2020. Are They Really Interested but Concerned? A Mixed Methods Exploration of the Geller Bicyclist Typology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 75:26-36. doi: 10.1016/j.trf.2020.09.018.
- Humphreys, Lee. 2005. Reframing Social Groups, Closure, and Stabilization in the Social Construction of Technology. *Social Epistemology* 19(2-3):231-53. doi: 10.1080/02691-720500145449.
- Ihlström, Jonas, Malin Henriksson, Katja Kircher. 2021. Immoral and Irrational Cyclists? Exploring the Practice of Cycling on the Pavement. *Mobilities* 16(3):388-403. doi: 10.1080/17450101.2020.1857533.
- Jensen, Mette. 1999. Passion and Heart in Transport – a Sociological Analysis on Transport Behaviour. *Transport Policy* 6(1):19-33. doi: 10.1016/S0967-070X(98)00029-8.
- Johnson, Nathanael. 2021. The Evidence That the World Has Passed “Peak Car”. *Grist*, August 25.
- Jungnickel, Katrina. 2015. “One Needs to Be Very Brave to Stand All That”: Cycling, Rational Dress and the Struggle for Citizenship in Late Nineteenth Century Britain. *Geoforum* 64:362-371. doi: 10.1016/j.geoforum.2015.04.008.
- Kacperski, Wojciech. 2016. Rower jako narzędzie gentryfikacji. *Kultura Liberalna* 41.
- Kaplan, Sigal, Dagmara K. Wrzesińska, Carlo G. Prato. 2018. The Role of Culture and Needs in the Cycling Habits of Female Immigrants from a Driving-Oriented to

- a Cycling-Oriented Country. *Transportation Research Record* 2672(3):155-65. doi: 10.1177/0361198118793242.
- Kelly, Fred C. 1956. The Great Bicycle Craze. *American Heritage* 8(1).
- Kosiński, Mateusz. 2017. Czy dwa pedały mają ideologię? (polemika z Łukaszem Warzechą). <https://tvrepublika.pl/>. Retrieved October 5, 2017 (<https://tvrepublika.pl/kosinski-czy-dwa-pedały-mają-ideologię-polemika-z-lukaszem-warzechą,54818.html>).
- Kozłowski, Tomasz. 2016. Rower jako element stylu *slow life*. W poszukiwaniu alternatywy dla statusu społecznego. *Czas Kultury*. 188(1):34-42.
- Krajewski, Marek. 2008. Przedmiot, który uczłowiecza. *Kultura Współczesna* (3):43-54.
- Krajewski, Marek. 2013. Naprawiając relacje z rzeczami: adaptory, reduktory i samoróbki. *Kultura Współczesna* 76(1):75-88.
- Krysiński, Dawid. 2014. „Miasta są dla ludzi, nie dla słońi”. Rzecz o tym, jak motoryzacja wywołała konflikt o miejską przestrzeń. *Zeszyty Naukowe Uczelnianej Rady Doktorantów Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego* 2(1):22-30.
- Kubkowski, Tomasz. 2016. Wypadki, kocie łby i cykliści. *Warszawski fin de siècle* na ulicy. *Czas Kultury* 188(1):55-63.
- Kullgren, Anders, Helena Stigson, Anders Ydenius, Amanda Axelsson, Emma Engström, Matteo Rizzi. 2019. The Potential of Vehicle and Road Infrastructure Interventions in Fatal Bicyclist Accidents on Swedish Roads – What Can in-Depth Studies Tell Us? *Traffic Injury Prevention* 20(sup1):S7-12. doi: 10.1080/15389588.2019.1610171.
- Küster, Fabian, Benoit Blondel. 2013. Calculating the Economic Benefits of Cycling in EU-27. Retrived (<https://ecf.com/groups/calculating-economic-benefits-cycling-eu-27>).
- Larsen, Jonas. 2017. The Making of a Pro-Cycling City: Social Practices and Bicycle Mobilities. *Environment and Planning A* 49(4):876-892. doi: 10.1177/0308518X1668-2732.
- Larsen, Jonas. 2018. Commuting, Exercise and Sport: An Ethnography of Long-Distance Bike Commuting. *Social and Cultural Geography* 19(1):39-58. doi: 10.1080/146493-65.2016.1249399.
- Lee, Do Jun. 2016. Embodied Bicycle Commuters in a Car World. *Social and Cultural Geography* 17(3):401-422. doi: 10.1080/14649365.2015.1077265.
- Litle, Justice Clark. 2020. Revisiting the Great British Bicycle Bubble of 1896. <https://tradesmithdaily.com>. Retrieved (<https://tradesmithdaily.com/educational/revisiting-the-great-british-bicycle-bubble-of-1896/>).
- Longhurst, James. 2013. The Sidepath Not Taken: Bicycles, Taxes, and the Rhetoric of the Public Good in the 1890s. *Journal of Policy History* 25(4):557-586. doi: 10.1017/S0898030613000304.
- Macmillan, Alex, Alex Roberts, James Woodcock, Rachel Aldred, Anna Goodman. 2016. Trends in Local Newspaper Reporting of London Cyclist Fatalities 1992-2012: The Role of the Media in Shaping the Systems Dynamics of Cycling. *Accident Analysis and Prevention* 86:137-145. doi: 10.1016/j.aap.2015.10.016.
- Magusin, Heather. 2017. If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car. *Earth Common Journal* 7(1):65-97. doi: 10.31542/j.ecj.1229.

- Makowski, Wojciech. 2016. Transport – chory sektor Europy. *Magazyn Miasta* 2(14):43-45.
- Maller, Cecily Jane, Elizabeth Shove, Mika Pantzar, Matt Watson. 2015. Understanding Health through Social Practices: Performance and Materiality in Everyday Life. *Sociology of Health and Illness* 37(1):52-66. doi: 10.1111/1467-9566.12178.
- Mansour, Nasser. 2009. Science-Technology-Society (STS). *Bulletin of Science, Technology & Society* 29(4):287-297. doi: 10.1177/0270467609336307.
- Mayers, Rebecca Fallon, Troy D. Glover. 2019. Whose Lane Is It Anyway? The Experience of Cycling in a Mid-Sized City. *Leisure Sciences* 0(0):1-18. doi: 10.1080/014904-00.2018.1518174.
- Mazurkiewicz, Henryk. 2018. Koncepcja habitusu Pierre’a Bourdieu wobec teorii i praktyki teatru dokumentalnego. *Performe* 16.
- McCarthy, Justin. 2018. More U.S. Commuters Get to Work Without Cars Than in Past. *News Gallup*. Retrieved August 16, 2021. Retrieved (<https://news.gallup.com/poll/24-1805/commuters-work-without-cars-past.aspx>).
- Muñoz, Begoña, Andres Monzon, Elena López. 2016. Transition to a Cyclable City: Latent Variables Affecting Bicycle Commuting. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 84:4-17. doi: 10.1016/j.tra.2015.10.006.
- Murugesu, Jason. 2018. Why Are There so Few Black and Asian Cyclists in London? *The New Statesman*.
- Neejer, Christine. 2011. Cycling and Women’s Rights in the Suffrage Press. Electronic Theses and Dissertations. Paper 1047. University of Louisville.
- Nettleton, Sarah, Judith Green. 2014. Thinking about Changing Mobility Practices: How a Social Practice Approach Can Help. *Sociology of Health and Illness* 36(2):239-251. doi: 10.1111/1467-9566.12101.
- Oldenzel, Ruth, Adri Albert de la Bruhèze. 2011. Contested Spaces. *Transfers* 1(2):29-49. doi: 10.3167/trans.2011.010203.
- Olsen, Bjørnar. 2013. *W obronie rzeczy. Archeologia i ontologia przedmiotów*. Warszawa: Instytut Badań Literackich PAN.
- Oosterhuis, Harry. 2013. Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture. *Mobility in History* 5(1):20-36. doi: 10.3167/mih.2014.050103.
- Owczarska, Małgorzata. 2010. Paradygmat mobilności Johna Urry’ego. *Kultura Współczesna* 3(65):203-207.
- Prochaska, James, DiClemente Carlo. 1983. Stages and processes of self change of smoking Towardanint [Retrieved\_2015-12-05]. *Journal of Consulting and Clinical Psychology* 51(3):390-395.
- Pucher, John, Ralph Buehler. 2008. Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews* 28(4):495-528. doi: 10.1080/014-41640701806612.
- Reckwitz, Andreas. 2002a. The Status of the “Material” in Theories of Culture: From “Social Structure” to “Artefacts” – Reckwit – 2002 – Journal for the Theory of Social Behaviour – Wiley Online Library. *Journal for the Theory of Social Behaviour* 32(2-June):195-217.

- Reckwitz, Andreas. 2002b. Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing. *Practicing History: New Directions in Historical Writing after the Linguistic Turn* 5(2):245-263. doi: 10.4324/9780203335697-23.
- Reid, Carlton. 2017a. *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*. Washington, Covelo, London: Island Press.
- Reid, Carlton. 2017b. How 80 Forgotten 1930s Cycleways Could Transform UK Cycling. *The Guardian*, May 9.
- Reid, Carlton. 2017c. Pedal-Ins and Car Burials: What Happened to America's Forgotten 1970s Cycle Boom? *The Guardian*, June 16.
- Richter, Felix. 2019. Cars Still Dominate the American Commute. *Statista.Com*.
- Rietveld, Piet, Vanessa Daniel. 2004. Determinants of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter? *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 38(7):531-350. doi: 10.1016/j.tra.2004.05.003.
- Ro, Christine. 2018. How Cycling Clothing Opened Doors for Women. *The Atlantic*, April 15.
- Rosen, Paul. 1993. The Social Construction of Mountain Bikes: Technology and Postmodernity in the Cycle Industry. *Social Studies of Science* 23(3):479-513. doi: 10.1177/0306312793023003003.
- Rosen, Paul, Peter Cox, Dave Horton. 2007. *Cycling and Society*. Aldershot, England: Routledge.
- Sałustowicz, Piotr. 2011. „Moja socjologia” w świetle autonarracji – rekonstrukcja czy konstrukcja socjologicznego „ja”? Tekst wykładu wygłoszonego dla studentów Studium Doktoranckiego SWPS w roku 2011.
- Savre, Frederic, Jean Saint-Martin, Thierry Terret. 2010. From Marin County's Seventies Clunker to the Durango World Championship 1990: A History of Mountain Biking in the USA. *International Journal of the History of Sport* 27(11):1942-1967. doi: 10.1080/09523367.2010.491624.
- Schatzki, Theodore R. 2001. Introduction. Practice Theory. [W:] *The Practice Turn in Contemporary Theory*, ed. by T.R. Schatzki, K. Knorr Cetina, E. Savigny von. London: Routledge. S. 10-23.
- Sersli, Stephanie, Maya Gislason, Nicholas Scott, Meghan Winters. 2021. Easy as Riding a Bike? Bicycling Competence as (Re)Learning to Negotiate Space. *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health* 00(00):1-21. doi: 10.1080/2159676X.2021.1888153.
- Shaw, Caroline, Tony Blakely, June Atkinson, Alistair Woodward. 2021. Is Mode of Transport to Work Associated with Mortality in the Working-Age Population? Repeated Census-Cohort Studies in New Zealand, 1996, 2001 and 2006. *International Journal of Epidemiology* 49(2):477-485. doi: 10.1093/IJE/DY2257.
- Sheller, Mimi. 2004. Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society* 21(5):221-242. doi: 10.1177/0263276404046068.
- Shephard, Roy J. 2008. Is Active Commuting the Answer to Population Health? *Sports Medicine* 38(9):751-758.
- Shoup, Donald C. 2005. *The High Cost of Free Parking*. New York: Routledge.

- Sikorska, Małgorzata. 2018. Teorie praktyk jako alternatywa dla badań nad rodziną prowadzonych w Polsce. *Studia Socjologiczne* 2(229):31-63. doi: 10.24425/122463.
- Sisson, Patrick. 2017. "Bike Boom": Lessons from the '70s Cycling Craze That Swept the U.S. Retrieved (<https://archive.curbed.com/2017/6/28/15886810/bike-transportation-cycling-urban-design-bike-boom>).
- Smagacz-Poziemska, Marta. 2018. Praktyki życia codziennego w wielkomiejskim osiedlu: Ku nowym formom życia wspólnotowego? *Miscellanea Anthropologica et Sociologica* 19(1):230-251.
- Spotswood, Fiona, Tim Chatterton, Alan Tapp, David Williams. 2015. Analysing Cycling as a Social Practice: An Empirical Grounding for Behaviour Change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 29:22-33. doi: 10.1016/j.trf.2014.12.001.
- Stafford, Tom. 2013. The Psychology of Why Cyclists Enrage Car Drivers. *BBC Future*. Retrieved (<https://www.bbc.com/future/article/20130212-why-you-really-hate-cyclists>).
- Statistics Canada. 2017. Commuters Using Sustainable Transportation in Census Metropolitan Areas. *Statistics Canada*. Retrieved (<https://www12.statcan.gc.ca/census-re-censement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-eng.cfm>).
- Stehlin, John G. 2015. *Business Cycles: Race, Gentrification, and the Making of Bicycle Space in the San Francisco Bay Area*. University of California, Berkeley.
- Stehlin, John G. 2019. *Cyclescapes of the Unequal City. Bicycle Infrastructure and Uneven Development*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Stein, Perry. 2015. Why Are Bike Lanes Such Heated Symbols of Gentrification? *The Washington Post*.
- Steinbach, Rebecca, Judith Green, Jessica Datta, Phil Edwards. 2011. Cycling and the City: A Case Study of How Gendered, Ethnic and Class Identities Can Shape Healthy Transport Choices. *Social Science and Medicine* 72(7):1123-1130. doi: 10.1016/j.socscimed.2011.01.033.
- Stewart, Glenn, Nana Kwame Anokye, Subhash Pokhrel. 2015. What Interventions Increase Commuter Cycling? A Systematic Review. *BMJ Open* 5(8):1-9. doi: 10.1136/bmjopen-2015-007945.
- Stromberg, Joseph. 2015. "Roads Were Not Built for Cars": How Cyclists, Not Drivers, First Fought to Pave US Roads. *Vox.Com*. Retrieved (<https://www.vox.com/2015/3/19/8253035/roads-cyclists-cars-history>).
- Strzałkowski, Andrzej. 2018. Implikacje teorii praktyk społecznych, perspektywy wielopoziomowej i podejścia behawioralnego dla badań użytecznych w polityce klimatycznej. *Przegląd Socjologiczny* 67(4):117-140. doi: 10.26485/ps/2018/67.4/6.
- Szacki, Jerzy. 2004. *Historia myśli socjologicznej*. Wydanie nowe. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Szczepaniak, Cezary, Edward Menes. 1998. Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego. *Archiwum Motoryzacji* 3:113-122.
- Sztandar-Sztanderska, Karolina. 2010. *Teoria praktyki i praktyka teorii. Wstęp do socjologii Pierre'a Bourdieu*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.

- Sztompka, Piotr. 2007. *Socjologia. Analiza społeczeństwa*. Kraków: Wydawnictwo Znak.
- Sztompka, Piotr. 2008. Życie codzienn – temat najnowszej socjologii. [W:] *Socjologia codzienności*. Red. P. Sztompka, M. Bogunia-Borowska, Kraków: Wydawnictwo Znak. S. 15-52.
- Taylor, Zbigniew. 2007. *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Warszawa: Monografie IGiPZ PAN, 7.
- Thigpen, Calvin, Jaimy Fischer, Trisalyn Nelson, Suzanne Therrien, Daniel Fuller, Lise Gauvin, Meghan Winters. 2019. Who Is Ready to Bicycle? Categorizing and Mapping Bicyclists with Behavior Change Concepts. *Transport Policy* 82(March 2018):11-17. doi: 10.1016/j.tranpol.2019.07.011.
- Tironi, Martin. 2013. Some Methodological Contributions Concerning Mobility Using Urban Bicycles. Retrived ([https://www.academia.edu/3755574/Tironi\\_Martin\\_2012\\_-\\_Some\\_methodological\\_contributions\\_concerning\\_mobility\\_using\\_urban\\_bicycles](https://www.academia.edu/3755574/Tironi_Martin_2012_-_Some_methodological_contributions_concerning_mobility_using_urban_bicycles)).
- TNS Polska. 2015. *Raport z badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków*. Warszawa. (URL: [https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-359-raport\\_z\\_badania\\_na\\_temat\\_uwarunkowan.html](https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-359-raport_z_badania_na_temat_uwarunkowan.html)).
- Tønnesen, Anders, Marianne Knapskog, Tanu Priya Uteng, Kjersti VisnesØksenholt. 2021. The Integration of Active Travel and Public Transport in Norwegian Policy Packages: A Study on “Access, Egress and Transfer” and Their Positioning in Two Multilevel Contractual Agreements. *Research in Transportation Business and Management* 40(May 2020). doi: 10.1016/j.rtbm.2020.100546.
- Urry, John. 2004. The “System” of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21(5):25-39. doi: 10.1177/0263276404046059.
- Urry, John. 2008. Sieci społeczne, podróże i rozmowy. [W:] *Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka, M. Bogunia-Borowska. Kraków: Wydawnictwo Znak. S. 259-285.
- Urry, John. 2009. *Socjologia mobilności*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Wade, Matt. 2017. How Riding to Work Is Becoming a Pursuit of the Wealthy. *The Sydney Morning Herald*.
- Walker, Peter. 2018. *Jak rowery mogą uratować świat*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.
- Warzecha, Łukasz. 2017. Miejskie fiksacje. *Do Rzeczy*, October 3.
- Westerlacken, Gijs. 2020. The Social Practice of Commuting Cycling. Analyzing Commuting Cycling by Using Social Practice Theory in the Area’s-Hertogenbosch – Rosmalen. (November).
- Wild, Kirsty, Alistair Woodward, Adrian Field, Alex Macmillan. 2018. Beyond “Bike-lash”: Engaging with Community Opposition to Cycle Lanes. *Mobilities* 13(4):505-519. doi: 10.1080/17450101.2017.1408950.
- Williams, Zoe. 2015. Bikes vs Cars: Why It’s War between Cyclists and Drivers on City Streets. *The Guardian*.
- Wolf, Winfried. 1996. *Car Mania: A Critical History of Transport*. London: Pluto Press.
- World Health Organization. 2004. APOLLO Policy Briefing: Road Traffic Injuries among Vulnerable Road Users.

- World Health Organization. 2018. *Global Status Report on Road Safety 2018*. Vol. 372. Geneva.
- Zakrzewski, Patryk. 2016. Cykliści. Z dziejów kultury rowerowej w Polsce. *Culture.Pl*. Retrieved (<https://culture.pl/pl/artykul/cyklisci-z-dziejow-kultury-rowerowej-w-polsce>).
- van der Zee, Renate. 2015. How Amsterdam Became the Bicycle Capital of the World. *The Guardian*, May 5.
- Zemło, Mariusz. 2016. Co to znaczy rozumieć? Alfreda Schutza koncepcja świata życia jako perspektywa poznawcza i metodologiczna. *Roczniki Nauk Społecznych* 8(44):67-94. doi: <http://dx.doi.org/10.18290/rns.2016.44.4-4>.