

Stawanie się miejskim rowerzystą. Biografie mobilności dojeżdżających do pracy rowerem

Michał Nowakowski*

ORCID: 0000-0003-2539-6294

Uniwersytet Marii Curie Skłodowskiej w Lublinie

Streszczenie: W artykule przedstawione są wyniki częściowo ustrukturyzowanych wywiadów z ośmioma osobami, których głównym lub znaczącym środkiem transportu w mieście jest rower. Celem analizy jest opisanie trajektorii stawania się rowerzystą miejskim. Podczas wywiadu wyłoniły się trzy etapy korzystania z rowerów: dzieciństwa, nauki w szkole średniej oraz studiów i pracy zawodowej. Etapy te były nieco wyraźniej oddzielone przez rozmówców, którzy byli w stanie również wyodrębnić okresy jeżdżenia i niejeżdżenia na rowerze. Początek nowego etapu może stanowić równocześnie jeden z kluczowych momentów, w którym uczestnicy badania mogą zrezygnować z jazdy rowerem (szczególnie rozpoczęcie nauki w szkole średniej) lub podjęcie na nowo tej aktywności (np. wejście dzieci w okres większej samodzielności). Ponadto rozpoczęcie jazdy rowerem w celach transportowych może być łatwiejsze do „pomyślenia” przez osoby przyzwyczajone do aktywności fizycznej, a szczególnie dla osób jeżdżących rowerem w celach rekreacyjnych lub sportowych. Miejski system wypożyczania rowerów może stanowić znaczący czynnik inicjujący podjęcie praktyki jazdy rowerem dla osób, które rowerów nie posiadały i/lub od wielu lat z nich nie korzystały.

Słowa kluczowe: rowerzyści miejscy, dojeżdżający rowerem, biografie mobilności, badania retrospektywne.

Wprowadzenie

Jazda rowerem w celach transportowych (*bicycle commuting*)¹ to forma mobilności, która ma dłuższą historię niż transport samochodowy i komunikacja

* m.nowakowski@umcs.pl

¹ Za terminem „jazda rowerem” kryje się bardzo szeroka gama praktyk. Rowerzysta to określenie mogące oznaczać sportowca, turystę, klienta podjeżdżającego pod sklep spożywczy lub pracownika dojeżdżającego codziennie do pracy. Rowerzystami bywają nie tylko zamożni mieszkańcy europejskich miast, ale również ubodzy rolnicy w azjatyckich czy afrykańskich krajach. W niniejszym artykule skupiam się na rowerzystach, dla których rower jest głównym ego lub znaczącym środkiem codziennej komunikacji w mieście. W języku angielskim funkcjonuje nazwa *bicycle commuter*, która oznacza osobę jeżdżącą do pracy lub szkoły rowerem. *Commute* po polsku tłumaczy się jako dojazd lub dojazd do pracy, zatem *bicycle commuter* może znaczyć ‘dojeżdżający (do pracy) rowerem’. Nie jest

zbiorowa, ale w drugiej połowie XX wieku została niemal całkowicie wyparta z amerykańskich i europejskich miast. Było to możliwe dzięki realizacji modernistycznych projektów urbanistycznych głęboko przekształcających przestrzeń miast. Przestrzeń miejska według reprezentantów tego nurtu miała być układem poprzecinany szerokimi i bezkolizyjnymi arteriami, umożliwiającymi szybkie przemieszczanie się za pomocą samochodu pomiędzy częściami miasta o zdefiniowanych funkcjach: mieszkaniowej, usługowej, handlowej i wytwórczej (Krysiński, 2014, s. 25). W tym celu nie wahano się nawet wyburzać historycznych części miasta lub rozmontowywać torów tramwajowych lub przedwojennych dróg dla rowerów (Oldenziel, de la Bruhèze, 2011, s. 39; Colville-Andersen, 2019, s. 70–71).

W latach 70. w Holandii zaczęły się rodzić ruchy społeczne (antysamochodowe i/lub prorowerowe), które zwracały uwagę, że zwiększająca się liczba samochodów na drogach przyczynia się do wzrostu liczby wypadków i zgonów oraz odbiera ludziom dotychczas przyjazne i spokojne miejsce do życia, takie jak np. „Provo” i „Stop de Kindermoord” (Oldenziel, de la Bruhèze, 2011, s. 40; van der Zee, 2015). Podobne inicjatywy będące efektem wzrostu zainteresowania zagadnieniami zdrowia i rekreacji oraz zaniepokojenia zanieczyszczeniem środowiska pojawiły się w Kanadzie (np. „Le Monde à Bicyclette” w Montrealu) oraz Stanach Zjednoczonych („Earth Day”) (Reid, 2017, s. 111–112, 233). Jednak w zasadzie jedynie w Holandii odpowiedzią na protesty i postulaty była konsekwentna polityka rozbudowywania coraz gęstszych sieci rowerowych przez lata 70., 80. i 90., a w innych europejskich i amerykańskich miastach te dekady były dla mobilności rowerowej w dużej mierze zmarnowane (Reid, 2017, s. xx).

W XXI wieku rowery jako środek transportu stają się coraz poważniej traktowane i przypisuje się im rolę cudownego leku na problem zanieczyszczenia powietrza w miastach, hałasu, emisji dwutlenku węgla, zakorkowania miast i niedoboru przestrzeni, a także korzystne dla fizycznego i psychicznego dobrostanu właściwości (Grafl i in., 2018, s. 6; Walker, 2018). Rośnie liczba publikacji naukowych na temat tego środka transportu, przy czym drugą dekadę XXI wieku charakteryzuje gwałtowny ich wzrost (Pucher, Buehler, 2017, s. 689). Promowanie aktywnego transportu (w tym roweru), stało się elementem polityk publicznych na poziomie lokalnym, krajowym i ponadnarodowym. Miasta wprowadzają rozwiązania zmierzające do zwiększenia popularności aktywnych środków transportu. Oprócz budowy dróg dla rowerów może to być: organizacja testowych, tymczasowych tras rowerowych (*pop-up cycle lanes*),

to najlepiej brzmiące określenie, dlatego, mimo że termin „rowerzysta” ma o wiele szerszy zakres znaczeniowy, w tym artykule będę go używał w takim specyficznym rozumieniu.

dofinansowywanie zakupu roweru elektrycznego lub finansowe zachęty do dojeżdżania do pracy rowerem, bezpłatne korzystanie z rowerów publicznych czy uspokajanie ruchu samochodowego. Wprowadzanie takich narzędzi przyspieszyło doświadczenie pandemii COVID-19, kiedy rowery okazały się świetną odpowiedzią na potrzebę dystansowania się od innych ludzi (Nikitas i in., 2021). Jednak mimo to odsetek ludzi używających rowerów w codziennej komunikacji wciąż wydaje się zbyt mały, biorąc pod uwagę ich możliwości: stan zdrowia, dystans do pokonania i inne kryteria. W międzynarodowych badaniach przeprowadzonych w latach 2018 i 2019 oszacowano, że w Europie „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. W porównaniu do średniej dla dwudziestu zbadanych krajów europejskich Polacy dużo częściej są regularnymi rowerzystami – 16% (sic!), a także najrzadziej deklarowali, że nigdy nie jeżdżą rowerem (Achermann Stürmer, Berbatovci, Buttler, 2020, s. 17–18). Wynik ten jest bardzo zaskakujący, ale podobne dane uzyskano w badaniu z 2022 roku, według których w Polsce 17% badanych używa roweru, żeby dostać się do pracy lub szkoły, a dla 18% stanowi to podstawowy środek transportu na dystansie do 2 km. Spośród 28 krajów objętych badaniem w Polsce najwyższy odsetek badanych deklaruje, że: potrafi jeździć rowerem (83%, średnia 63%), jeździ rowerem dla ćwiczeń fizycznych (61%, średnia 28%), ma pozytywny stosunek do roweru jako środka transportu (93%, średnia 82%). Polacy również bardzo często deklarowali posiadanie roweru (69%, średnia 42%), przy czym w tym przypadku ustępują jedynie Holendrom (72%) (IPSOS, 2022). Wyniki te pokazują, że Polska ma duży 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.

Zalety korzystania z rowerów w mieście są dla jednostek i społeczności lokalnych niewątpliwe, ale wciąż udział transportu rowerowego w ogólnej liczbie podróży jest stosunkowo niski. Dlatego badania na temat jazdy rowerem w celach transportowych mogą być nie tylko ciekawe, ale również użyteczne. Jazda rowerem w celach transportowych w mieście jest więc tematem interesującym dla socjologów, psychologów, ekonomistów czy historyków, ale również geografów, badaczy transportu i logistyków, urbanistów. Temat ten może również zainteresować badaczy z obszaru zdrowia publicznego, epidemiologii lub nauk o sporcie. Badania te mają w większości charakter aplikacyjny: ich częstym tematem są motywacje, zachęty i bariery wyboru roweru jako środka transportu (np. Biernat i in., 2018; Ek i in., 2021; Rodriguez-Valencia i in., 2021); stan infrastruktury rowerowej (Panter i in., 2016; Winters i in., 2016;

Yang i in., 2019; Porter i in., 2020); poczucie bezpieczeństwa (Daley, Rissel, 2011; Graystone i in., 2022); warunki pogodowe i klimat (Böcker, Thorsson, 2014; Iwińska i in., 2018; Zhao i in., 2019); uwarunkowania kulturowe i społeczne (Steinbach i in., 2011; van Bekkum i in., 2011; Tapp i in., 2012; Nettleton, Green, 2014); polityka miejska i wsparcie dla rowerzystów, w tym rola wydarzeń społecznych, kampanii aktywistycznych i inicjatyw obywatelskich w promowaniu jazdy rowerem jako formy transportu w mieście (Macmillan i in., 2014; Stewart i in., 2015; Wunsch i in., 2016; Borowska-Stefańska i in., 2020; Larsen i in., 2024). Drugim ważnym nurtem są badania nad wpływem regularnych dojazdów rowerowych na zdrowie i samopoczucie fizyczne i psychiczne pracowników (Raustorp, Koglin, 2019; Singleton, 2019; Synek, Koenigstorfer, 2019; Chatterjee i in., 2020). Trzeci nurt badań dotyczy samych rowerzystów, czyli ich tożsamości zbiorowej, subkultur rowerowych, organizacji zrzeszających rowerzystów, inicjatyw i wydarzeń rowerowych i ich wpływu na kultury miejskie (Aldred, 2010; Green i in., 2012; Sikora, 2016; Falcous, 2017). Socjologowie (ale nie tylko) prowadzą również badania nad jazdą rowerem jako praktyką społeczną i jej związkiem z innymi praktykami, rolą roweru w życiu codziennym, wpływem na styl życia i wyznawane wartości, wpływem na postrzeganie przestrzeni miast i stosunku do miasta, miejsc publicznych itp. (Spotswood i in., 2015; Larsen, 2017; Bruno, Nikolaeva, 2020; Egan, Hackett, 2022; Ravensbergen i in., 2023).

Czynniki determinujące wybór określonego środka transportu są najczęściej obecne w badaniach ilościowych i przekrojowych. W większości badań brak długoterminowej perspektywy czasowej wyklucza zrozumienie zachowań rowerzystów jako efektu doświadczeń z przeszłości (Jones i in., 2014). Dlatego został wypracowany nurt badań biografii mobilności (*Mobility Biographies Research*, MBR), w którym codzienne zachowania związane z mobilnością są nawykowe i względnie stałe przez całe życie, ale sporadycznie podlegają znacznym zmianom na skutek osobiście doświadczanych wydarzeń (zmiana pracy, urodzenie się dziecka, zakup roweru) lub przemian społecznych (Sattlegger, Rau, 2016, s. 23). Według Lanzendorfa (2003) biografie mobilności odnoszą się do trajektorii cyklu życia w obszarze mobilności i obecne zachowania uważa się za skumulowany efekt zachowań z przeszłości. Dzięki takiemu podejściu praktyki mobilności można opisywać np. w kontekście dynamicznych relacji rodzinnych: rosnąca samodzielność dzieci zmniejsza zapotrzebowanie na ich dowożenie, co może prowadzić do uproszczenia sieci praktyk mobilności, otwierając możliwości korzystania z bardziej zrównoważonych niż samochody środków transportu (Rau i Sattlegger, 2018, s. 16). W podobny sposób badano wpływ narodzin dziecka, dowodząc, że nie oznacza to automatycznie

przezwyciężenia się na transport opierający się na własnym samochodzie (Lanzendorf, 2010). W innych badaniach zawierających się w tym nurcie zdefiniowano takie kluczowe momenty, jak zmiana statusu ekonomicznego lub zmiana pracy, przejście na emeryturę, zmiana stanu zdrowia, uzyskanie prawa jazdy lub zakup samochodu, przeprowadzka, rozwód. Innymi wydarzeniami, które mogły zmienić zachowania transportowe mogły być zewnętrzne interwencje, np. otrzymanie bezpłatnego biletu okresowego, lub kampanie uświadamiające na temat alternatyw dla indywidualnej komunikacji samochodowej (zob. Müggelburg i in., 2015). Badań w nurcie MBR skupiających się jedynie na mobilności opartej na rowerach przeprowadzono zdecydowanie mniej i co ciekawe – znalezione artykuły dotyczyły kobiet (zob. Bonham, Wilson, 2014; Sayagh i in., 2021).

Metodologia badań

Celem badania było poznanie po pierwsze, trajektorii stawania się rowerzystą oraz po drugie, praktyki społecznej jazdy na rowerze w celach transportowych w dużym mieście na przykładzie Lublina. W niniejszym artykule ograniczono się do przedstawienia wyników badania w odniesieniu do pierwszego celu. Przy założeniu, że w mieście zaprojektowanym tak, by najwygodniejszym sposobem podróżowania był samochód, stawanie się rowerzystą miejskim dokonuje się na przekór domyślnym wzorcom poruszania. Takie decyzje mogą wymagać od jednostek refleksyjnego podejścia do praktyk transportowych, ich zakwestionowania i podjęcia wysiłku zaimplementowania praktyki alternatywnej. Zakładałem, że w prosamochodowym otoczeniu korzystanie z rowerów musi wynikać ze znaczących wydarzeń z przeszłości, które skierowały jednostki na trajektorię stawania się rowerzystą. Żeby je poznać, wywiady rozpoczynały się od pytań, których celem było uzyskanie wiedzy na temat momentu pojawienia się rowerów w życiu badanych i tego, w jaki sposób korzystanie z nich ewoluowało wraz z dorastaniem i wchodzeniem w kolejne role społeczne.

Wywiady przeprowadzone wiosną 2020 roku zostały zaplanowane jako pierwsze z serii badanie na temat praktyk mobilności w mieście. Ich celem była eksploracja praktyki społecznej jazdy rowerem w mieście w celach transportowych. Z tego powodu zdecydowałem się na wybór jakościowej metody badawczej: częściowo ustrukturyzowanych wywiadów. Przeprowadziłem w ten sposób osiem rozmów z przedstawicielami klasy średniej korzystających z rowerów jako środka codziennego transportu w mieście. Poszukując rozmówców do badania, kierowałem się kryterium intensywności przypadku – szukałem

rowerzystów doświadczonych, korzystających z rowerów bardzo często i do wielu zastosowań. Dobór przypadków intensywnych wydał mi się korzystny ze względu na to, że celem badania było odkrycie trajektorii stawania się rowerzystą, a tacy użytkownicy rowerów jawili się jako osoby, które będą w stanie opisać w rozbudowany sposób swoje relacje z rowerem od dzieciństwa po współczesność. W trakcie realizacji wywiadów kryteria te zostały złagodzone poprzez włączenie do grupy respondentów osób, które zaczęły jeździć rowerem do pracy stosunkowo niedawno, żeby porównać ich doświadczenia rowerowe z okresu dzieciństwa, szkoły średniej i studiów. Jedna osoba w momencie realizacji badania przeprowadziła się do swojej rodzinnej wsi i tam dojeżdża rowerem do pracy (w trakcie studiów w Lublinie regularnie korzystała z roweru). W badaniu uczestniczyła również kobieta, która dojeżdżała do pracy w Lublinie, chociaż wcześniej przeprowadziła się do Świdnika (mniejszego miasta bezpośrednio sąsiadującego z Lublinem). Respondenci i respondentki są przedstawicielami klasy średniej, mają wyższe wykształcenie. Są to dwie kobiety, sześciu mężczyzn w wieku od 22 do 47 lat. Pięcioro badanych wychowywało się w Lublinie, natomiast pozostała trójka – w małym miasteczku. Połowę z nich stanowią rowerzyści „całoroczni”, dla których zła pogoda bardzo rzadko skutkuje wyborem innego środka transportu. Druga połowa (dwie kobiety i dwóch mężczyzn) rezygnuje z roweru w okresie późnojesiennym, zimowym i wczesną wiosną.

Zgodnie ze scenariuszem wywiad rozpoczął się od pytań o pierwszy rower i pierwsze zapamiętane wspomnienia związane z rowerami, a następnie starałem się kierować rozmową w taki sposób, żeby można było otrzymać informacje pozwalające na odtworzenie chronologicznej opowieści o znaczeniu i zastosowaniu roweru na różnych etapach życia badanych. Dochodząc do teraźniejszości, przechodziłem do pytań umożliwiających uzyskanie informacji niezbędnych do opisu aktualnych praktyk jazdy na rowerze. Korzystając z teorii praktyk społecznych w ujęciu Elisabeth Shove, Miki Pantzara i Matta Watsona w odpowiedziach badanych poszukiwałem trzech elementów praktyki społecznej: „znaczeń” (symbolicznych obrazów, idei i aspiracji), „kompetencji” (form umiejętności, *know-how*, technik, procedur) oraz „materiałów” (rzeczy, technologii, materialnych bytów fizycznych i materiałów, z którego wykonane są przedmioty) (Shove i in., 2012; za: Spotswood i in., 2015, s. 24). W niniejszym artykule skupiłem się jednak jedynie na analizie materiału dotyczącego wspomnień na temat rowerów w życiu badanych.

Wywiady zostały przeprowadzone w okresie luty–kwiecień 2020 roku. Ze względu na wybuch pandemii dwie pierwsze rozmowy odbyły się osobiście, natomiast pozostałe za pomocą telefonu. Wywiady zostały zarejestrowane

za pomocą dyktafonu i transkrybowane, a następnie poddane kodowaniu za pomocą programu Taguette (zob. <https://www.taguette.org/>).

Rezultaty

Ze wspomnień na temat rowerów wyłoniły się trzy etapy życia: dzieciństwo, nauka w szkole średniej oraz studia i/lub okres po podjęciu pracy lub założeniu rodziny. Etapy te były nieco wyraźniej odróżniane przez rozmówców, którzy byli w stanie również wyodrębnić okresy jeżdżenia i niejeżdżenia na rowerze.

a) Nauka jazdy i dzieciństwo

Wszyscy badani nauczyli się jeździć na rowerze w dzieciństwie i zapewne z tego powodu okoliczności towarzyszące pierwszym próbom jazdy rowerem były już niezbyt dokładnie zapamiętane. Niektóre osoby pamiętały swoje pierwsze rowery i były nawet w stanie podać nazwę modelu lub marki albo szczegóły jego wyglądu lub konstrukcji. Ważnym momentem było często otrzymanie roweru jako prezentu komunijnego.

05, handlowiec, 47 lat: [...] to gdzieś była pierwsza klasa. [...] ktoś mi pomagał, nie pamiętam kto, ale ktoś tam z tyłu mnie trzymał. Wiem, że zawsze trochę przewracałem coś tam.

MN: No tak. I co to był za rower?

05, handlowiec, 47 lat: Taki dziecięcy rowerek, droższego to nic nie było, nie pamiętam nazwy...

MN: Jako dziecko jeździł Pan na rowerze?

05, handlowiec, 47 lat: Tak, zawsze jeździłem. Może w różnych momentach, czasami mniej, czasami więcej, ale zawsze jeździłem.

08, pracownik naukowo-dydaktyczny, 40 lat: Reksio, potem większy Pelikan się nazywał, ale też jeszcze mały rowerek, zupełnie nie pamiętam kto mnie uczył jeździć. Aha, miałem na samym początku rowerek trójkołowy ale jego pamiętam tylko ze zdjęć. Potem miałem BMXa, to był ważny rower bo był taki bajerancki, wszyscy takie mieli, albo chcieli. A potem trochę nie pamiętam jak to było, chyba do końca podstawówki jeździłem tym BMXem, to była taka jazda po osiedlu, nie robiłem większych wycieczek, taką większą pamiętam do dziś, nad Zalew – to się zmęczyłem bardzo i mi się nie chciało więcej.

04, urzędniczka, 36 lat: [...] jedyne co pamiętam, to, że do nauki jazdy chodziliśmy z tatą na plac i mnie uczył żebym łapała równowagę. To jest jedyne co pamiętam, po prostu miałam się nauczyć jeździć na rowerze.

07, były student, 22 lata: [...] w dzieciństwie, to gdzieś tam te rowery od rodziców się brało i jeździło, ale pierwszy taki rower pamiętam swój, to na pierwszą komunię dostałem.

06, aktor teatralny, 36 lat: No BMX, niebieski.
MN: Niebieski? Polskiej produkcji, taki ciężki?
06, aktor teatralny, 36 lat: Tak jest, komunijny.

Rower w dzieciństwie służył do ekscytujących i zapewne często niebezpiecznych zabaw. Były to raczej wyścigi i akrobacje we własnym, dziecięcym gronie.

04, urzędniczka, 36 lat: [...] pamiętam, że mnóstwo się na tym rowerze jeździło wtedy. Bo wszyscy na osiedlu mieli rowery i myśmy bawili się na osiedlu w policjantów i złodziejów. I gnaliśmy po tym osiedlu na rowerach. Pamiętam, że się jeździło na bagażniku, na stojąco, co teraz jest niebezpieczne i dzieciom się nie pozwala, słusznie zresztą. No i pamiętam, jak się wywaliłam parę razy, nogę wkręciłam w szprychy.
MN: Ale na stojąco, że stałaś na rowerze?

04, urzędniczka, 36 lat: Na bagażniku się stało i się trzymało ramiona tego, co prowadził rower. I się tak jeździło.

05, handlowiec, 47 lat: [...] jako dziecko miałem gdzieś taki nietypowy rower [...] z teleskopem z przodu i sprężynami z tyłu. I to miały być takie rowery zjazdowe, jakieś Enduro. [...] I ja gdzie z nim nie poszedłem, wszyscy chcieli nim jeździć, żeby się przejechać. Po prostu po osiedlu miałem taką frajdę, że nie miałem piłki, to momentalnie jeszcze każdy i dawał piłkę, czy tam chciałem coś innego, to zaraz miałem dzięki temu fajnie, bo każdy chciał pojeździć na tym rowerze. No to na tym rowerze miałem przygodę na osiedlu, parę lat jeździłem, [...] fajnie się jeździło, bo to takie jak na amortyzacji, nie czuć, tam normalnie się płynęło po prostu.

Dla części badanych rower stał się również narzędziem eksploracji nowych miejsc.

08, pracownik naukowo-dydaktyczny, 40 lat: [...] pamiętam, że było to ważne dla mnie – wyjechałem tym BMXem na sąsiednie osiedle – sam i to było dalej niż kiedykolwiek. Rower mi to dał. Takie odkrycie nowych terenów bez mamy.

Miejsce dorastania ma oczywiście wpływ na sposób wykorzystania roweru. Dla byłego studenta, który wychowywał się w małej miejscowości, istotne były stosunkowo duże odległości, które dzięki rowerowi można było sprawniej pokonywać. Rower umożliwił korzystanie z dalej położonych atrakcji:

07, były student, 22 lata: Pamiętam, że właśnie od małego jeździliśmy z kolegami. Braliśmy rowery i gdzieś tam się jeździło, bo mamy dwa takie zbiorniki wodne kilka kilometrów położone od tego i wiadomo, że się chciało trochę pokąpać [...].

Dla osób pochodzących z mniejszych miejscowości rower wcześniej stawał się również środkiem transportu. Rodzice rowerzystów, urodzeni po wojnie, którzy młodość i dorosłość przeżyli w niezmotoryzowanej rzeczywistości PRL, musieli pamiętać transportowy potencjał roweru jako alternatywy dla komunikacji publicznej i trudno dostępnych samochodów osobowych.

01, pracownik NGO, 39 lat: [...] to jest okres PRL-u, więc okres tak na prawdę sporych kłopotów w ogóle z przemieszczaniem się. [...] nasz ojciec kupił małego Fiata w 1984 roku. To było stosunkowo późno. Mój ojciec miał 35 lat. Ojej, to i tak był młodszy ode mnie, a ja nadal nie mam samochodu, za to mam 10 rowerów, więc to też zmienia trochę postać rzeczy. Więc późno. Mój dziadek w ogóle nie miał auta, więc tak naprawdę dziadek i ojciec poruszali się motocyklami i ten rower też był jako taki sposób, w Kazimierzu, w niewielkim miasteczku, gdzie tak naprawdę nie było ruchu samochodowego, nie było jakichś szerokich ulic. To nie było wojewódzkie miasto jak Lublin, więc rower był sposobem na przemieszczanie się z domu do tzw. miasta, w sensie na rynek.

Wygląda na to, że dla rodziców uczących dzieci jazdy rowerem była ona traktowana jako ważna praktyczna umiejętność. Na pytanie, kto był autorem pomysłu zakupu kolejnego roweru, jedna z wychowujących się w małej miejscowości rozmówczyń powiedziała coś istotnego:

04, urzędniczka, 36 lat: Nie pamiętam. To chyba tak było po prostu jak ręka, no dziecko musi umieć jeździć na rowerze, musi mieć rower. Myślę, że bardziej jako coś takiego, jako taka norma, że rower musi być.

Większość rozmówców nie wspominała o wspólnych wycieczkach rowerowych ze swoimi rodzicami i wydaje się, że rola rodziców sprowadzała się do nauczania jazdy (nauka utrzymania równowagi). Dwóch rowerzystów jednak miało doświadczenia ze wspólnych przejażdżek z rodzicami:

02, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: [...] po prostu, że mój ojciec jeździł na rowerze, po prostu, czasami na wycieczki jeździliśmy i po prostu mnie zabierał jak jeszcze nie umiałem jeździć, nie wiedziałem za bardzo jak się poruszać, ale jeździłem z nim.

07, były student, 22 lata: [...] u nas właśnie każdy w domu miał rower. Nie to, że był jeden i też takie robiliśmy sobie wycieczki do lasu w weekendy. Rodzice nas zabierali. Oni swoimi, ja jeszcze mam dwójkę rodzeństwa, dwie siostry i każdy brał rower i sobie tam jeździliśmy. Spędzaliśmy takie weekendy rodzinne w lesie, gdzieś na jakieś polany też tam parę kilometrów trzeba było przejechać.

Z analizy wywiadów wyłania się po pierwsze obraz roweru jako nieodzownego i naturalnego elementu dzieciństwa, zabawki obowiązkowej. Wszyscy badani byli pod tym względem do siebie podobni. Z czasem rower potrafił nabywać nowe funkcje: stawał się wehikulem, który dawał dostęp do bardziej odległych miejsc, poszerzał dostępny świat. Rola rodziców raczej nie była duża: sprowadzała się ona do nauczania dzieci techniki jazdy. Jedynie dwóch rozmówców wspomniało przy tej okazji o rodzicach jako towarzyszach podczas rowerowych wycieczek. Po drugie dla osób pochodzących z małych miejscowości stosunkowo wcześniej stawał się on środkiem transportu, co wydaje

się zrozumiało ze względu na większe odległości oraz mniejszą dostępność środków komunikacji zbiorowej.

b) Szkoła średnia

Ważnym momentem dla praktyki jazdy rowerem wydaje się podjęcie nauki w szkole średniej, która zazwyczaj znajduje się dużo dalej od miejsca zamieszkania niż szkoła podstawowa. Dla niemal wszystkich moment ten nastąpił około 14. roku życia (wyjątkiem był najmłodszy rozmówca O7, który za sprawą wprowadzenia trójstopniowego systemu edukacji do szkoły średniej trafił rok później). Wobec konieczności podjęcia codziennych podróży do szkoły średniej badani skłaniali się raczej do wyboru komunikacji publicznej, nie rowerów.

O7, pracownik naukowo-dydaktyczny, 40 lat: Potem zacząłem uczyć się w Liceum. Na innym osiedlu więc dostałem bilet miesięczny i zacząłem jeździć autobusami, więc rower poszedł w odstawkę.

Wykupienie przez rodziców biletu miesięcznego dla wychowujących się w Lublinie mogło być najważniejszym czynnikiem związanym z rezygnacją z roweru. Pracownik naukowo-dydaktyczny, który nigdy nie zrezygnował z jazdy rowerem po mieście, na pytanie, czy wykorzystywał go również do dojazdów do szkoły, zaprzeczył:

O2, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: No nie, miałem może jakieś okresy, gdzie mniej jeździłem na rowerze po mieście, czy coś. Ale nie miałem jakieś takiej przerwy, że nie wiem, przez 5 lat, czy 10 nie jeździłem na rowerze po mieście i nagle wróciłem do tego.

MN: A do szkoły jeździłeś, do liceum na przykład?

O2, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: Rzadko, do liceum nie. To znaczy, jeździłem w czasie trwania liceum, zdarzało mi się jeździć na rowerze, ale do szkoły nie. Miałem bilet miesięczny i nie jeździłem. Nie wiem, czy mi się zdarzyło.

Odpowiedzi na pytanie, dlaczego w drodze do szkoły badani nie wybierali roweru, prowokowały ich do formułowania rozmaitych przypuszczeń: obawa o nieprzyjemny zapach spoczonego ciała, wstyd przed rówieśnikami, możliwość kradzieży roweru.

O5, handlowiec, 47 lat: [...] miałem taką przerwę w szkole średniej. To też jest związane z tym, co powiedzą koledzy, żeby zaraz się nie śmiali, o, że ty rowerem. To też jest, no wiadomo, jak to okres tej średniej szkoły, to wszystko ważne, każdy szczegół.

O7, były student, 22 lata: Nie, raczej do gimnazjum dojeżdżałem, bo wtedy zarobiłem swoje pierwsze pieniądze i kupiłem sobie taki lepszy rower, to do gimnazjum dojeżdżałem, tak. W podstawówce raczej nie. I do średniej szkoły też nie, bo nie mieliśmy stojaków na rowery i też możliwość takiej kradzieży, bo sporo ludzi się

tam włóczyło i trochę się bałem, że gdzieś tam mogły być opony poprzecinane, albo nie było rowerów, bo jeszcze nie było tych kamer, żeby to jakoś pilnować.

02, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: Może mi się zdarzało pojechać do szkoły. Ale na pewno nie było tak, że ja regularnie jeździłem do szkoły na rowerze. W sumie to byłby dobry pomysł, bo miałem akurat taką dobrą odległość na rower. Ale nie, nie pamiętam, żebym w ogóle jeździł regularnie. Może nie chciałem śmierdzieć na lekcjach? W szkole nie ma nigdy żadnych pryszniców. Nie potrafię sobie teraz przypomnieć.

Wszystkie powody podane przez rowerzystów brzmią prawdopodobnie, ale powyższy fragment wypowiedzi respondenta nr 02 każe przypuszczać, że w latach 90. jazda rowerem do szkoły nie była przez nich rozważana jako poważna alternatywa dla komunikacji zbiorowej. W czasach ich młodości do szkoły po prostu nie jeździło się rowerem. Wprost wyraziła to inna respondentka:

(03, pracowniczka administracji uczelnianej, 43 lata): Wtedy jeszcze nie miałam takiego dobrego roweru [śmiech]. A poważnie, to nawet do głowy mi nie przyszło.

Pod tym względem wyróżniał się od innych najmłodszy rozmówca, który w drodze do gimnazjum korzystał z roweru. Jednak czas jego edukacji w szkołach ponadpodstawowych przypadał już na lata 2000. Mimo to również on do liceum nie dojeżdżał rowerem.

Chociaż w czasach szkoły średniej badani zaczęli korzystać z komunikacji miejskiej, rower na skutek poszerzenia się dostępnego świata (zarówno w sensie fizycznym, jak i społecznym) paradoksalnie zyskał wśród części rozmówców użyteczność jako środek transportu:

07, pracownik naukowo-dydaktyczny, 40 lat: [...] w okresie liceum i studiów zacząłem kolegować się z ludźmi niemieszkającymi na moim osiedlu i dlatego konieczne stało się dojeżdżanie, więc albo autobus albo rower. I rower zaczął wygrywać ponieważ autobusy w nocy wtedy nie jeździły. A kiedy zaczęły to i tak były zatłoczone, dość niebezpieczne.

Równolegle niemal wszyscy badani odkrywali rekreacyjne lub sportowe zastosowania roweru:

04, urzędniczka, 36 lat: [...] to wtedy właśnie wtedy, takie bardziej wycieczkowe, krajoznawcze właśnie, jak do liceum poszłam, tam koleżankę też poznałem, która właśnie tam. I właśnie w Góry Świętokrzyskie tam jeździłam, albo do niej, bo mieszkała 10–15 km ode mnie, to wtedy sobie jeździłyśmy rowerami.

MN: Czyli, czy znajomość z nią, to był taki impuls, żeby jeździć rowerem?

04, urzędniczka, 36 lat: Nie, nie, to był taki może nie impuls, ale to był, że tak powiem cel, może tak powiem, cel do którego mogłam dojechać rowerem. Bo tak,

to wszystkich miałam na miejscu, tam u mnie, u mnie na wsi, a to była taka osoba oddalona ode mnie 10 km, więc ja sobie jeździłam do niej na przykład w weekendy na tym rowerze.

Wyjątkiem był respondent nr 06, który po okresie dziecięcym całkowicie zrezygnował z roweru, ale nie z aktywności fizycznej:

06, aktor teatralny, 36 lat: [...] a później przez długi czas miałem taki stop rowerowy. [...] Przesiadłem się na rolki. No bo to wszedł taki czas, że jedni to deskorolka inni zaczęli jeździć na rolkach, weszła moda do jazdy na rolkach ale takich agresywnych, poręcze, murki i takie różne rzeczy. Pamiętam, że jeszcze wtedy w Lublinie nie było żadnego skate parku. Jeździło się do Świdnika, w Świdniku był taki skate park. Także tam się z chłopakami czasami jeździło. No i wtedy byłem taki, no, w tej subkulturze skejtowej.

Podsumowując, szkoła średnia była raczej etapem niesprzyjającym rozwinięciu praktyki jazdy rowerem w celach komunikacyjnych. Nikt z badanych, których etap ten zastał w latach 90., nie dojeżdżał rowerem do szkoły. Wyrażane podczas wywiadów powody (wstyd, kwestie związane z higieną i obawa przed kradzieżą) wydają się poszukiwanymi z trudem uzasadnieniami *post factum*. Bardziej prawdopodobna jest interpretacja, że była to czynność „nie do pomyślenia”, wykraczająca wtedy poza wachlarz możliwych, wyobrażalnych praktyk. W mieście, jakim jest Lublin, ważnym wzmocnieniem tej niezwerbalizowanej normy był dobry dostęp do środków komunikacji miejskiej. Po co jechać rowerem, skoro można dojechać wszędzie autobusem? Jednak w zdecydowanej większości badani nie porzucili roweru. Mimo że jako środek transportu do szkoły był on praktycznie nieobecny, to jednocześnie rozwijały się u nich praktyki aktywnego wypoczynku lub uprawiania sportu na rowerze. Co więcej, ważnym czynnikiem mogącym mieć wpływ na rozwinięcie się późniejszych praktyk jazdy rowerem w celach transportowych była potrzeba dotarcia do bardziej oddalonych miejsc: podtrzymywanie nowych znajomości ze szkoły średniej wymagało od badanych większej mobilności i część z nich w tym celu używała roweru.

c) Dorosłe życie: studia i praca

Dla większości badanych wejście w dorosłość wiązało się z podjęciem studiów. Część z nich na zajęcia dojeżdżała rowerem, część korzystała z komunikacji publicznej. Dla trójki osób pochodzących z małych miasteczek oznaczało to również przeprowadzkę do dużego miasta, przy czym dwie z nich swoje rowery zostawiły w domu. W obu przypadkach argumenty były takie same: brak miejsca w wynajmowanym lokum i chęć posiadania roweru w rodzinnym domu na czas weekendowych powrotów.

07, były student, 22 lata: Mieszkałem na stacji, ale też nie jakiejś tam dużej i też nie miałem tak jakby gdzie go trzymać. Mieszkałem z kolegą w pokoju, także mieliśmy tak pokój, kuchnię, malutki taki.

MN: A myślał Pan, żeby zabrać?

07, były student, 22 lata: Tak, zastanawiałem się, czy nie wziąć sobie roweru. Ale właśnie tak sobie założyliśmy tą aplikację na te rowery miejskie i korzystaliśmy z tych miejskich rowerów. Bardziej jak tutaj właśnie przyjeżdżałem, to sobie robiłem takie długie dystanse i tak trochę zjeżdżałem dość często. Czasami co tydzień, co dwa i tak mi się nie opłacało wozić tego roweru, bo tutaj sobie przyjeżdżałem i jeździłem. A tym bardziej, że jeszcze miałem zajęcia tak, że czasami poniedziałek i piątek wolny, także ten weekend się trochę przedłużał.

Połowa moich rozmówców nie potrafiła opisać momentu, w którym rowery zaczęły być ich głównym środkiem transportu w mieście, ponieważ nigdy naprawdę nie zerwali z jazdą na rowerze. Wraz ze zmieniającą się sytuacją życiową ewoluowały jedynie jej funkcje. Może nieprzypadkowo są to najbardziej doświadczeni czterej mężczyźni, którzy obecnie korzystają z rowerów przez cały rok. Jeden z nich opisał swój proces stawania się rowerzystą jako ciągły i stopniowy proces zdobywania się na odwagę, poszerzania obszaru jazdy, umiejętności.

02, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: [...] nie było jakiejś granicy, tylko po prostu, w pewnym momencie miałem 10 lat, zrobiłem kartę rowerową. Oczywiście nie umiałem wtedy się jeszcze sam poruszać, tak naprawdę nie byłem w stanie sam wjechać do centrum miasta na rowerze i wiedzieć jak się zachować. Ale to jakoś płynnie potem. Jeździłem po osiedlu, co faktycznie, kiedyś było inaczej, bo był mniejszy ruch i łatwiej było to. To znaczy, z jednej strony był mniejszy ruch, a z drugiej było dużo więcej kierowców, którzy w ogóle nie zwracali uwagi na rowerzystów, nie spodziewali się nigdzie rowerzystów. I to się samo jakoś tam. Potem pojechałem, najpierw po osiedlu, potem tam do jakiegoś kolegi, na drugą dzielnicę, potem gdzieś tam mieliśmy trening na Starcie, no to trzeba trochę przez miasto przejechać itd. I z czasem jakoś tak się samo zaczęło jeździć po mieście. Nie potrafię jakoś tak powiedzieć, że nagle się tak odważyłem i w pewnym momencie, no dobra, nauczę się, poradzę sobie i zacznę jeździć. Tak jak masz prawo jazdy, zrobisz prawo jazdy, kupujesz samochód. I masz to miejsce. No teraz musisz się odważyć, musisz pojechać, nie umiesz jeszcze jeździć po ulicy, ale to jest ten etap, kiedy... Ten rower miałem od zawsze i nie miałem takiego etapu, dobra, dzisiaj odważę się, pojedę do centrum miasta. Tylko to było strasznie płynnie u mnie.

Tylko jeden z nich nie ma samochodu, pozostali jednak nieraz przesiadają się do auta i/lub miewają okresy, kiedy jeżdżą nimi częściej. Opisywali je jednak jako okresy lub sytuacje, w których rezygnacja z roweru była mniej lub bardziej wymuszona.

02, pracownik naukowo-dydaktyczny, 41 lat: Pierwszy wybór zawsze. Jak mam powód, żeby nie jechać gdzieś na rowerze, to dopiero nie jadę wtedy na rowerze. Czyli jak mi się, nie wiem, mam gdzieś zawieźć coś np. samochodem, czy np. dzieci mam gdzieś zawieźć, albo mam rower w naprawie. To wtedy jadę samochodem najczęściej. Samochód to jest jakby ostatni mój wybór zawsze. Czyli albo jadę na rowerze, jak mam powód, żeby nie jechać na rowerze, to wtedy nie jadę na rowerze.

05, handlowiec, 47 lat: No tak, do pracy jeździłem. Można powiedzieć, że z 15 lat na tym targowisku Bazar handlowałem. I tam, żeby z rana zaparkować, to trzeba było być z rana, bo już około 9 to już ledwo, ledwo. Najlepiej około 8 trzeba było tam przyjeżdżać. O 9 to już tak ludzie się trafiali, o 10 to już przeważnie był pełny parking i koniec. I tam z tym parkowaniem, plus to paliwo i już jakoś się przekonałem później do roweru znowu, bo kiedyś to tak. I później już przez te 10 lat można powiedzieć, że jeździłem codziennie, tylko czasami raz w tygodniu jeździłem samochodem po towar. Czasami musiałem zamykać, na stragan przywieźć samochodem. Jak było trzeba, brałem samochód, a jak nie to rowerem.

08, pracownik naukowo-dydaktyczny, 40 lat: To może dziwnie zabrzmieć, ale jeśli nie pojedę rowerem to mam poczucie, że zmarnowałem okazję na coś przyjemnego i pożytecznego. [...] Bo mam samochód, nieraz się przydaje, albo rodzina mnie zmusi do pojechania nim gdzieś.

Drugą grupę stanowią osoby potrafiące wskazać moment, w którym zdecydowały się na dojeżdżanie rowerem do pracy oraz powody tej decyzji.

04, urzędniczka, 36 lat: [...] od tego 2005 do tego 2010 były właśnie takie wycieczki po mieście. Plus gdzieś tam dalej jakieś takie wakacyjne. Od 2010, do 2015 roweru w ogóle nie było w moim życiu, przez 5 lat. To znaczy stał na balkonie, albo w piwnicy. Z powodu narodzin dzieci. Więc wtedy tam to trochę odeszło, to znaczy zapomniałam, powiedzmy, po prostu. A w 2015 sobie przypomniałam, wsiadłam testowo na rower. I się okazało, że jest super i od 2015 do teraz dosyć regularnie właśnie do pracy jeżdżę rowerem. Plus weekendowo na wycieczki. Samodzielne, albo z rodziną, ale to krótsze wtedy objętościowo.

MN: Czyli dzieciaki na swoich już, dopiero jak dzieciaki zaczęły jeździć same?

04, urzędniczka, 36 lat: Tak.

MN: To pamiętasz co sobie pomyślałaś, dlaczego znowu wracam?

04, urzędniczka, 36 lat: Tak, tak, dokładnie pamiętam dlaczego, bo były wtedy wakacje, nie była jakoś wiosna, było jakoś ciepło, był straszny tłok w autobusie, wszyscy byli spoceni, śmierdziało, było niewygodnie i stwierdziłam, że nie mogę tak jeździć do pracy, spróbuję rowerem. [...] A jak wsiadałam i zaczęłam sobie jeździć do tej pracy, to się okazało, że sobie przypomniałam, jaka to jest w ogóle super, fajna frajda. I wracając z pracy jeździłam sobie już na takie dłuższe wycieczki, przy okazji.

Druga kobieta uczestnicząca w badaniu nie potrafiła wskazać dokładnie motywu przesiadki na rower. Była to jednak decyzja polegająca na wypróbowaniu

nowego sposobu na dotarcie do pracy w aktywny sposób. Aktywność fizyczna stanowiła w jej przypadku ugruntowany nawyk, przez co wydaje się, że dojeżdżanie rowerem nie stanowiło dla niej dużego wyzwania:

03, pracowniczka administracji uczelnianej, 43 lata: Próbowałam sobie przypomnieć co skłoniło mnie do jazdy na rowerze ale za bardzo nie pamiętam. Wiem że wtedy pracowałam na Melgiewskiej i w zasadzie miałam niedaleko ze Świdnika. Na pewno wtedy często chodziłam pieszo z pracy. Może stwierdziłam że rowerem będzie szybciej.

Przesiadka na rower była najbardziej radykalna w życiu aktora teatralnego:

06, aktor teatralny, 36 lat: Szczerze mówiąc to ja wróciłem dopiero do rowerowania [...] dzięki tym rowerom miejskim.

MN: Aha, to stosunkowo niedawno.

06, aktor teatralny, 36 lat: Tak, przejeździłem na tych rowerach miejskich, zacząłem się denerwować na to. No złapałem takiego bakcyła, że to można rowerem szybko. No i przyszedł w końcu czas, że kupiłem Meridę swoją już. No i już był taki czas, że jak się przesiadłem na tą Meridę to już i autobusy odpadały, w zasadzie już wszystko odpadało. Wszystko było rowerowo załatwiane. [...] To też być może te rowery miejskie to u mnie się z takim czasem zgrały, takiego trochę innego podejścia do życia. Takiego bardziej umiarkowanego i zdrowego, o w ten sposób. [...] No wszedłem całkowicie w taką drogę, no wszedłem w abstynencję i takie rzeczy. Można powiedzieć, że to nie tylko na zasadzie takiej formy... że ten rower to też był efekt takiego mojego zdrowszego życia jakby.

Powyższe cytaty wskazują, że przesiadka na rower w każdym przypadku wynika z odmiennych motywów oraz kontekstu. Bezpośrednimi powodami było uwolnienie się od obowiązków związanych z opieką nad małymi dziećmi i uciążliwości towarzyszące korzystaniu z komunikacji miejskiej (tłok, zapachy, temperatura), chęć wypróbowania nowego rodzaju aktywnego poruszania się, czy przewartościowanie w życiu jednego z uczestników badania. W dwóch przypadkach decyzję ułatwiło pojawienie się rowerów miejskich. Szczególnym przypadkiem był aktor teatralny, dla którego rozpoczęcie jazdy rowerem po mieście było rewolucyjnym wydarzeniem, ponieważ ostatni z nim kontakt miał w dzieciństwie.

Podsumowanie

W momentach dużych zmian życiowych, takich jak podjęcie nauki w szkole średniej, studiów lub narodziny dzieci, rowery mogły przejściowo tracić na znaczeniu, jednak trudno nie odnieść wrażenia, że dla osób, które potrafią jeździć, posiadają rower i z niego w przeszłości korzystały, realizacja pomysłu

dojazdu do pracy na rowerze musi być łatwiejsza. Z wywiadów wynika, że w życiu badanych korzystanie z roweru nieraz było rzadsze lub nawet zaniżało, przegrywając albo z realiami życia w samochodocentrycznym mieście, albo uwarunkowaniami życia rodzinnego. Jednak umiejętność jazdy rowerem oraz korzystanie z niego w celach rekreacyjnych sprawiały, że rozpoczęcie dojazdów do pracy rowerem nie było dla badanych nowością. Jennifer Bonham i Anne Wilson wysunęły podobne wnioski, określając jazdę na rowerze jako „potencjalną” praktykę na całe życie, a nie dziecięcą formę mobilności, która na etapie dorastania jest zarzucana (Bonham, Wilson, 2012, s. 210). Przeprowadziły one badania wśród australijskich kobiet, które postanowiły wrócić do jazdy rowerem. Badaczki zwróciły m.in. uwagę, że dla części z tych kobiet wspomnienia doświadczania wolności, niezależności oraz doznań związanych z wiatrem na twarzy, wysiłku fizycznego, uczuciem swobodnego toczenia się stały za decyzją o przesiadce na rower w dorosłości (a przynajmniej przyczyniły się do niej) (s. 203).

Wygląda więc również na to, że pomysł jazdy rowerem w celach transportowych może być łatwiejszy do pomyślenia przez osoby przyzwyczajone do aktywności fizycznej, a szczególnie dla osób jeżdżących rowerem w celach rekreacyjnych lub sportowych. Nie jest to odkrywczy wniosek, ale daje on pewien trop, w jaki sposób polityki publiczne mające na celu zwiększenie udziału aktywnych podróży w miastach powinny być konstruowane. Wyniki tej analizy wskazują na kluczowe momenty, w których można zapobiec odstawieniu roweru: rozpoczęcie nauki w szkole średniej, podjęcie studiów wyższych, nowa praca lub urodzenie się dzieci. Z badań ilościowych wiemy, że Polacy potrafią jeździć na rowerze, mają pozytywny stosunek do takiej aktywności, posiadają rowery i ważne jest dla nich uczenie dzieci tej aktywności.

Trzeci wniosek dotyczy rowerów miejskich. Przykład dwóch respondentów, z których jeden na czas studiów zostawił swój rower w rodzinnej miejscowości, a drugi nie posiadał roweru od czasów dzieciństwa, pokazał, że łatwo dostępny i darmowy sprzęt może wydatnie zmniejszyć próg wejścia: oprócz przełamania problemu braku roweru rowery miejskie włączają jazdę rowerem do wachlarza realnych sposobów poruszania się po mieście. Wypróbowanie roweru miejskiego sprawia, że jazda rowerem staje się wyobrażalna w różnych sytuacjach i może przyczynić się do sięgnięcia po rower przez osoby, które nie miały dużego doświadczenia jako rowerzyści. Badania z różnych miast, w których wprowadzono systemy wypożyczania rowerów, potwierdzają ich walor promujący jazdę na rowerze (Teixeira i in., 2021, s. 14–15).

Badania opierające się na danych podłużnych posiadają pewne ograniczenia i są podejmowane rzadziej, zapewne dlatego że są trudniejsze, a metody

retrospektywne mogą budzić wątpliwości jako sposób na rekonstrukcję przeszłych zachowań. Pytania o wydarzenia i decyzje z przeszłości, a zwłaszcza prośba o podanie motywacji i znaczeń przypisywanych im w przeszłości, wiąże się z ryzykiem otrzymania jedynie współczesnej interpretacji, na którą wpływają późniejsze życiowe doświadczenia. Fragmenty, w których rozmówcy próbowali sobie przypomnieć motywacje podejmowanych przez nich decyzji, są moim zdaniem szczególnie podatne na takie zniekształcenie. Rezygnacja z roweru jako środka transportu do miejsca nauki jest dobrym przykładem. Czy badani nie jeździli do szkoły rowerem, ponieważ po prostu tak się nie robiło, była to opcja „nie do pomyślenia” (Bourdieu 1977; za: Nettleton, Green, 2014, s. 242), a próby przypomnienia sobie powodów, np. bardzo częste kradzieże, o których wspominał jeden z badanych, po zastanowieniu się, nie stanowią już współczesnej interpretacji? Z drugiej strony, może interpretacje po latach pełniej przedstawiają nam przeszłe decyzje, ponieważ nabyta z czasem wiedza i doświadczenie pozwoliły badanym połączyć je z ich uwarunkowaniami. Jak napisała Heather Jones ze współautorami (Jones, Chatterjee, Gray, 2014), zapośredniczony przez pamięć obraz jazdy na rowerze i mobilności pieszej może być zafałszowany, ale żeby uzyskać jak najbardziej bliski rzeczywistości opis, w trakcie wywiadów badacze przedstawiali badanym koncepcję trajektorii jako narzędzia ułatwiającego komunikację i zrozumienie, interpretację i porównanie różnych przypadków. W ten sposób wraz z badanymi wspólnie konstruowali indywidualne trajektorie zachowania związane z codzienną mobilnością. W niniejszym badaniu podobną funkcję posiadały dyspozycje wywiadu, które ułatwiły moim rozmówcom skonstruowanie chronologicznej opowieści o zmieniających się rowerach, ewoluujących funkcjach jazdy, zmianach w życiu, które stanowiły momenty kluczowe z punktu widzenia praktyki jazdy rowerem.

Bibliografia

- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H., Buttler, I. (2020). Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2020-T-07-EN). Swiss Council for Accident Prevention. https://www.researchgate.net/publication/346323172_Cyclists_ESRA2_Thematic_report_Nr_11
- Aldred, R. (2010). 'On the Outside': Constructing Cycling Citizenship. *Social and Cultural Geography*, 11(1), 35–52. <https://doi.org/10.1080/14649360903414593>
- Biernat, E., Buchholtz, S., Bartkiewicz, P. (2018). Motivations and Barriers to Bicycle Commuting: Lessons from Poland. *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55, 492–502.
- Bonham, J., Wilson, A. (2012). Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4), 195–213. <https://doi.org/10.1080/15568318.2011.585219>

- Borowska-Stefańska, M., Kowalski, M., Wiśniewski, S. (2020). *Funkcjonowanie roweru publicznego w dużym mieście. Przykład Łodzi*. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/8142-996-2>
- Böcker, L., Thorsson, S. (2014). Integrated Weather Effects on Cycling Shares, Frequencies, and Durations in Rotterdam, the Netherlands. *Weather, Climate, and Society*, 6(4), 468–481. <https://doi.org/10.1175/WCAS-D-13-00066.1>
- Bruno, M., Nikolaeva, A. (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. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102772>
- Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., Handy, S., Martin, A., Reardon, L. (2020). Commuting and Wellbeing: A Critical Overview of the literature with Implications for Policy and Future Research. *Transport Reviews*, 40(1), 5–34. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649317>
- Colville-Andersen, M. (2019). *Być jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe*. Wysoki Zamek.
- Daley, M., Rissel, C. (2011). Perspectives and Images of Cycling as a Barrier or Facilitator of Cycling. *Transport Policy*, 18(1), 211–216. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.08.004>
- Egan, R., Hackett, J. (2022). The Social Practice and Regulation of Cycling as „A Boy’s Thing” in Irish Secondary Schools. *Active Travel Studies*, 2(1), Article 1. <https://doi.org/10.16997/ats.1121>
- Ek, K., Wårell, L., Andersson, L. (2021). Motives for Walking and Cycling When Commuting – Differences in Local Contexts and Attitudes. *European Transport Research Review*, 13(1), 46. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00502-5>
- Falcous, M. (2017). Why We Ride: Road Cyclists, Meaning, and Lifestyles. *Journal of Sport and Social Issues*, 41(3), 239–255. <https://doi.org/10.1177/0193723517696968>
- Grafl, K., Bunte, H., Dziekan, K., Haubold, H. (2018). *Framing the Third Cycling Century. Bridging the Gap between Research and Practice*. European Cyclists’ Federation, German Environment Agency. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/framing-the-third-cycling-century>
- Graystone, M., Mitra, R., Hess, P.M. (2022). Gendered Perceptions of Cycling Safety and On-Street Bicycle Infrastructure: Bridging the Gap. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 105, 103237. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103237>
- Green, J., Steinbach, R., Datta, J. (2012). The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology*, 46(2), 272–289. <https://doi.org/10.1177/0038038511419193>
- IPSOS (2022). *Cycling Across the World. A 30-country Global Advisor Survey*. <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2022-05/Ipsos%20-%20Cycling%20Across%20the%20World-2022.pdf>
- Iwińska, K., Blicharska, M., Pierotti, L., Tainio, M., de Nazelle, A. (2018). Cycling in Warsaw, Poland – Perceived Enablers and Barriers According to Cyclists and Non-Cyclists. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 291–301. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.04.014>

- Jones, H., Chatterjee, K., Gray, S. (2014). A Biographical Approach to Studying Individual Change and Continuity in Walking and Cycling Over the Life Course. *Journal of Transport and Health*, 1(3), 182–189. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.07.004>
- Krysiński, D. (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.
- Larsen, J. (2017). The Making of a Pro-Cycling City: Social Practices and Bicycle Mobilities. *Environment and Planning A*, 49(4), 876–892. <https://doi.org/10.1177/0308518X16682732>
- Larsen, R., Begg, S., Rudner, J., Verrinder, G. (2024). Behavioural Interventions Designed to Increase Commuter Cycling: A Systematic Review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 100, 388–401. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.11.020>
- Lanzendorf, M. (2003). Mobility Biographies. A New Perspective for Understanding Travel Behaviour. Moving Through Nets: The Physical and Social Dimensions of Travel 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.
- Lanzendorf, M. (2010). Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation*. 4(5), 272–292. <http://doi.org/10.1080/15568310903145188>
- Macmillan, A., Connor, J., Witten, K., Kearns, R., Rees, D., Woodward, A. (2014). The Societal Costs and Benefits of Commuter Bicycling: Simulating the Effects of Specific Policies Using System Dynamics Modeling. *Environmental Health Perspectives*, 122(4), 335–344. <https://doi.org/10.1289/ehp.1307250>
- Martin, A., Goryakin, Y., Suhrcke, M. (2014). Does Active Commuting Improve Psychological Wellbeing? Longitudinal Evidence from Eighteen Waves of the British Household Panel Survey. *Preventive Medicine*, 69, 296–303. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.08.023>
- Mullan, E. (2013). Exercise, Weather, Safety, and Public Attitudes: A Qualitative Exploration of Leisure Cyclists' Views on Cycling for Transport. *SAGE Open*, 3(3), 1–9. <https://doi.org/10.1177/2158244013497030>
- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M. (2015). Mobility Biographies: A Review of Achievements and Challenges of the Mobility Biographies Approach and a Framework for Further Research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151–163. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004>
- Nettleton, S., Green, J. (2014). Thinking about Changing Mobility Practices: How a Social Practice Approach Can Help. *Sociology of Health and Illness*, 36(2), 239–251. <https://doi.org/10.1111/1467-9566.12101>
- Nikitas, A., Tsigdinos, S., Karolemeas, C., Kourmpa, E., Bakogiannis, E. (2021). Cycling in the Era of COVID-19: Lessons Learnt and Best Practice Policy Recommendations for a More Bike-Centric Future. *Sustainability*, 13(9), Article 9. <https://doi.org/10.3390/sul3094620>
- Nowakowski, M. (2021). *W stronę socjologii roweru*. Norbertinum.
- Oldenziel, R., de la Bruhèze, A. (2011). Contested Spaces. *Transfers*, 1(2), 29–49. <https://doi.org/10.3167/trans.2011.010203>

- Panther, J., Heinen, E., Mackett, R., Ogilvie, D. (2016). Impact of New Transport Infrastructure on Walking, Cycling, and Physical Activity. *American Journal of Preventive Medicine*, 50(2), e45–e53. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2015.09.021>
- Porter, A.K., Kontou, E., McDonald, N.C., Evenson, K.R. (2020). Perceived Barriers to Commuter and Exercise Bicycling in U.S. Adults: The 2017 National Household Travel Survey. *Journal of Transport and Health*, 16, 100820. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100820>
- Pucher, J., Buehler, R. (2017). Cycling Towards a More Sustainable Transport Future. *Transport Reviews*, 37(6), s. 689–94. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Rau, H., Sattlegger, L. (2018). Shared Journeys, Linked Lives: A Relational-Biographical Approach to Mobility Practices. *Mobilities*, 13(1), 45–63. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1300453>
- Raustorp, J., Koglin, T. (2019). The Potential for Active Commuting by Bicycle and Its Possible Effects on Public Health. *Journal of Transport and Health*, 13, 72–77. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.012>
- Ravensbergen, L., Ilunga-Kapinga, J., Ismail, S., Patel, A., Khachatryan, A., Wong, K. (2023). Cycling as Social Practice: A Collective Autoethnography on Power and Vélo-mobility in the City. *Mobilities*, 0(0), 1–15. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2211238>
- Reid, C. (2017). *Bike Boom: The Unexpected Resurgence of Cycling*. Island Press. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-817-6>
- Rodriguez-Valencia, A., Rosas-Satizabal, D., Unda, R., Handy, S. (2021). The Decision to Start Commuting by Bicycle in Bogotá, Colombia: Motivations and Influences. *Travel Behaviour and Society*, 24, 57–67.
- Sattlegger, L., Rau, H. (2016). Carlessness in a Car-Centric World: A Reconstructive Approach to Qualitative Mobility Biographies Research. *Journal of Transport Geography*, 53, 22–31. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.04.003>
- Sayagh, D., Dusong, C., Papon F. (2021). What Makes Women Stop or Start Cycling in France? W: M. Adam, N. Ortar (Eds.), *Becoming Urban Cyclist. From Socialisation to Skills* (s. 188–214). Chester University Press.
- Shilling, C. (2022). Body Pedagogics, Transactionalism and Vélo Identities: Becoming a Cyclist in Motorised Societies. *The Sociological Review*, 70(1), 3–20. <https://doi.org/10.1177/003802612111049037>
- Sikora, P. (2016). Bike Polo. *Czas Kultury*, 188(1), 39–73.
- Singleton, P.A. (2019). Walking (and Cycling) to Well-Being: Modal and Other Determinants of Subjective Well-Being during the Commute. *Travel Behaviour and Society*, 16, 249–261. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.02.005>
- Skowrońska, M., Schmidt, F. (2023). Teorie praktyk a praktyka badawcza: Potencjał i ryzyka na przykładzie studiów nad rodziną. *Studia Socjologiczne*, 251, 69–95.
- Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., Williams, D. (2015). Analysing Cycling as a Social Practice: An Empirical Grounding for Behaviour Change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 29, 22–33. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.12.001>
- Steinbach, R., Green, J., Datta, J., Edwards, P. (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. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2011.01.033>
- Stewart, G., Anokye, N.K., Pokhrel, S. (2015). What Interventions Increase Commuter Cycling? A Systematic Review. *BMJ Open*, 5(8), 1–9. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2015-007945>
- Synek, S., Koenigstorfer, J. (2019). Health Effects from bicycle Commuting to Work: Insights from Participants of the German Company-Bicycle Leasing Program. *Journal of Transport and Health*, 15, 100619. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100619>
- Taguette.org. <https://www.taguette.org/about.html>
- Tapp, A., Leonard, S., Collins, K., Jones, S., Spotswood, F. (2012). Socio-Cultural Forces That Impact on Cycling Behaviour in Car-Dominant Societies: A Survey of the UK Population. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 15, S273–S273. <https://doi.org/10.1016/j.jsams.2012.11.661>
- Teixeira, J.F., Silva, C., Moura e Sá, F. (2021). Empirical Evidence on the Impacts of Bike-sharing: A Literature Review. *Transport Reviews*, 41(3), 329–351. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1841328>
- Urry, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture and Society*, 21(5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, J. (2009). *Socjologia mobilności*. PWN.
- van Bekkum, J.E., Williams, J.M., Graham Morris, P. (2011). Cycle Commuting and Perceptions of Barriers: Stages of Change, Gender and Occupation. *Health Education*, 111(6), 476–497. <https://doi.org/10.1108/09654281111180472>
- van der Zee, R. (2015). How Amsterdam Became the Bicycle Capital of the World. *The Guardian*, May 5.
- Walker, P. (2018). *Jak rowery mogą uratować świat*. Wysoki Zamek.
- Winters, M., Teschke, K., Brauer, M., Fuller, D. (2016). Bike Score®: Associations between Urban Bikeability and Cycling Behavior in 24 Cities. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 13(1), 18. <https://doi.org/10.1186/s12966-016-0339-0>
- Wunsch, M., Stibe, A., Millonig, A., Seer, S., Chin, R.C.C., Schechtner, K. (2016). Gamification and Social Dynamics: Insights from a Corporate Cycling Campaign. W: N. Streitz, P. Markopoulos (Eds.), *Distributed, Ambient and Pervasive Interactions* (s. 494–503). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-39862-4_4
- Yang, Y., Wu, X., Zhou, P., Gou, Z., Lu, Y. (2019). Towards a Cycling-Friendly City: An Updated Review of the Associations Between Built Environment and Cycling Behaviors (2007–2017). *Journal of Transport and Health*, 14, 100613. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100613>
- Zhao, J., Guo, C., Zhang, R., Guo, D., Palmer, M. (2019). Impacts of Weather on Cycling and Walking on Twin Trails in Seattle. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 77, 573–588. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.09.022>

Becoming an Urban Cyclist. Mobility Biographies of Bicycle Commuters

Abstract: This article presents the results of semi-structured interviews with eight individuals whose primary or significant mode of transportation in the city is the bicycle. The purpose of the analysis was to describe the trajectory of becoming an urban cyclist. During the interview, three stages of bicycle use emerged: childhood, high school, and college and work. These stages were somewhat more clearly separated by interviewees, who were also able to distinguish periods of cycling and non-cycling. At the same time, the beginning of a new stage may represent one of the key moments when survey participants may give up cycling (especially the start of high school) or take up the activity anew (e.g., children entering a period of greater independence). In addition, the start of cycling for transportation purposes may be easier to think about for those accustomed to physical activity, and especially for those cycling for recreational or sporting purposes. The city's bike-sharing system can be a significant factor in initiating the practice of cycling for people who did not own bicycles and/or have not used them for many years.

Keywords: Urban cyclists, bicycle commuters, mobility biographies, retrospective study.