

## PRZYDROŻNA ARCHITEKTURA W UJĘCIU POPKULTUROWYM - NOWA DROGA ROZWOJU W OPARCIU O TURYSTYKĘ ROWEROWĄ? (CZĘŚĆ 2)

Marta Mroczek

Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Aleja Politechniki 6, 90-924 Łódź  
E-mail: m.mroczek@o2.pl

### ROADSIDE ARCHITECTURE IN POPCULTURE – POSSIBILITY OF BICYCLE TOURING EXPANSION? (part 2)

#### Abstract

Roadside architecture had been developing by the expansion of automotive industry and grew by literature, music and cinema, however the emergence of express routes and the development of air transport bring down many of them and their infrastructure have begun to decline. In the first part of twentieth century the bike had been popular kind of transport, but had fallen into disfavor for cars for decades – and then was afreshing by the societies tired of endless traffic jams and environment pollution provoked by vehicle exhaust. Starting from that point, the main aim of this paper is exploring evolution of american roadside architecture based on automotive industry and its accompanying with social conditions and cultural background. Then, similar action was conducted to check bicycles place at this background, whereby it was necessary to apply certain amendments to take into account the different features of discussed subject. Although bicycles can not be perfect way of transport for long distance - for majority - they have great potential for use in local transport and recreation - including tourism and the exploration of inner, physical expression - which could be a starting point to a completely new perception of the surroundings. Perhaps, the cycling oriented thinking could lead to a new form of service architecture - dedicated for bike travelers - as same as took place in case of car roadside architecture. Maybe it could start a new kind of discussed subject which draw inspiration from pop culture and local conditions thereby creating a new quality in architectural scene.

#### Streszczenie

Przydrożna architektura rozwijała się dzięki ekspansji motoryzacji, a jej znaczenie umacniała literatura, muzyka i kinematografia, jednak wraz z powstawaniem tras ekspresowych oraz rozwojem transportu lotniczego wiele starych dróg z ich infrastrukturą zaczęło podupadać. Rower, który w pierwszej połowie XX wieku był popularnym środkiem lokomocji, na kilkadziesiąt lat popadł w niełaskę na rzecz samochodów, po to, aby odrodzić się na nowo w społeczeństwach zmęczonych wiecznymi korkami i zanieczyszczeniem środowiska powodowanym przez pojazdy spalinowe. Wychodząc od tej refleksji, głównym celem badań było przeanalizowanie, na przykładzie Stanów Zjednoczonych, rozwoju przydrożnej architektury opartego na ekspansji pojazdów zmotoryzowanych wraz z towarzyszącymi jej uwarunkowaniami społecznymi i kulturowymi. Następnie, w celu sprawdzenia, gdzie na tym tle plasują się rowery, zastosowano wobec nich analogiczną metodę, przy czym konieczne okazało się wprowadzenie pewnych poprawek, uwzględniających odmienną specyfikę omawianej tematyki. Mimo iż rower nie nadaje się jako środek transportu na duże odległości – przynajmniej masowo – posiada spory potencjał do wykorzystania w transporcie lokalnym oraz rekreacji, w tym turystyce, a eksploracja wrażeń, jakie idą za przemieszczaniem się na duże odległości przy pomocy siły własnych mięśni, mogłaby być punktem wyjścia do zupełnie nowej percepcji otoczenia. Być może, tak jak miało to miejsce w przypadku architektury samochodowej, z myślenia nastawionego na transport rowerowy mogłaby zrodzić się nowa forma architektury usługowej – obecna nie tylko w miastach, co już ma w pewnym stopniu miejsce, ale też poza nimi. Być może jej forma mogłaby czerpać inspirację z popkultury oraz uwarunkowań lokalnych tworząc, dzięki temu nową jakość.

Keywords: 20th century american architecture; roadside architecture; google architecture; gas stations; motels; bicycle touring; bicycle architecture

Słowa kluczowe: dwudziestowieczna architektura amerykańska; architektura przydrożna; architektura google; stacje benzynowe; motele; turystyka rowerowa; architektura rowerowa

## WPROWADZENIE

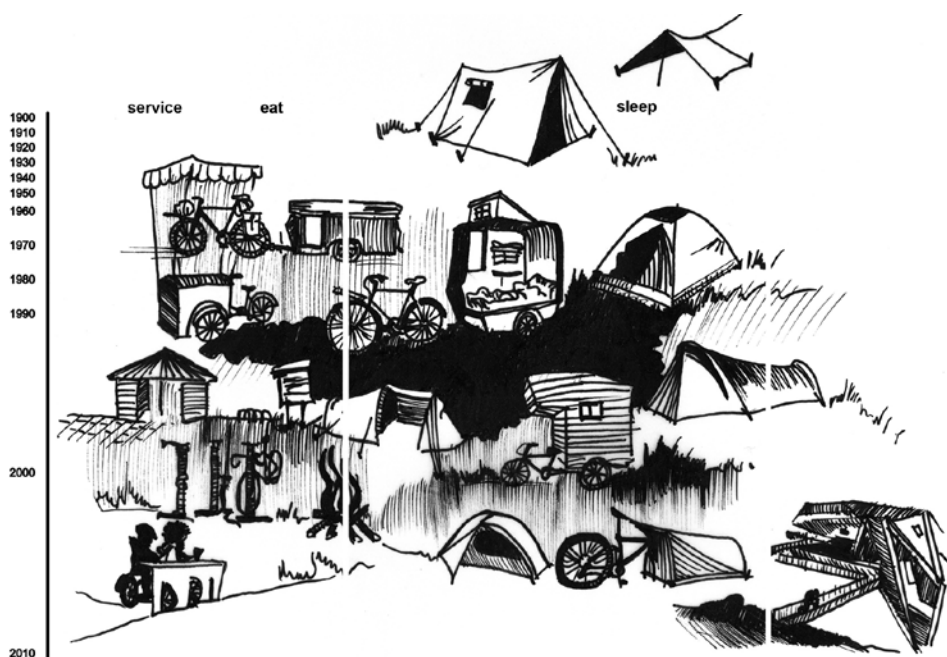
Niniejszy artykuł ma na celu przeanalizowanie rozwoju przydrożnej architektury w XX wieku na przykładzie Stanów Zjednoczonych będących kolebką tej formy zabudowy oraz rozważyć możliwości związane z obecnym rozwojem tego typu obiektów w kontekście turystyki rowerowej. Ze względu na objętość materiału autorka postanowiła podzielić tekst na dwie części – pierwszą, w której omówione zostały zagadnienia od strony związanej z motoryzacją, oraz drugą, gdzie przedstawiono je od strony przemieszczania się na rowerze.

Tym samym druga część artykułu wychodzi od metod zastosowanych w pierwszej części, czyli porównania urbanistyki i architektury opartej na ekspansji przemysłu motoryzacyjnego i związanych z tym przemian społecznych i kulturowych, jednak za sprawą różnic w opisywanych podmiotach kładzie nacisk na eksplorację, nieznanego szerszemu gronu, specyfiki transportu rowerowego oraz jego użytkowników. Rozwija ponadto zagadnienie percepcji przestrzeni w oparciu o teorie grup artystycznych związanych z urbanistyką, a w końcu, analogicznie do części pierwszej artykułu, autorka przedstawia przegląd tzw. przydrożnej architektury rowerowej, aby na samym końcu wyciągnąć wnioski z faktów przedstawionych w dwóch częściach niniejszego opracowania. Po wstępie, dotyczącym specyfiki współczesnych rowerzystów, podrozdział „Nowa rasa rowerzystów” prezentuje krótką historię rozwoju transportu rowerowego i jego współczesnych tendencji. Podrozdział „Flow” traktuje o psychicznym aspekcie *pozostawania w ruchu*, aby w podrozdziale „Nowa

droga rozwoju?” przeanalizować istniejącą *przydrożną architekturę rowerową* oraz możliwości jej rozwoju. We fragmencie tym zawarto również opis badania nad dostępnością tanich miejsc noclegowych dla osób zainteresowanych wynajmem pokoju na jedną noc – w kontekście turystyki rowerowej oraz ilustracje przedstawiające zjawisko przydrożnej architektury w Polsce – na przykładzie DK 91 (dawnej DK 1).

Analogicznie do części pierwszej, podbudowę teoretyczną stanowią trzy kategorie literatury. Pierwsza z nich to teksty dotyczące bezpośrednio tematyki rowerowej – w tym kluczowy dla prezentowanych rozważań artykuł Stevena Fleminga *Urbanistyczny potencjał ruchu rowerowego* oraz artykuł *Cycling the City: Non-place and the Senory Construction of Meaning in Mobile Practice* autorstwa Justina Spinney’a. Wychodząc od wniosków zaprezentowanych w drugiej pozycji, następną kategorię literatury stanowią teksty dotyczące odbioru przestrzeni przez osoby *pozostające w ruchu*. Kategoria trzecia to dane zebrane z analizy informacji dostępnych na tematycznych stronach www oraz obserwacji i wniosków dotyczących tematu, a opartych na doświadczeniach własnych.

Powstały w opisany wyżej sposób tekst stanowi uzupełnienie rozważań zawartych w pierwszej części artykułu, która dotyczyła kształtowania się przydrożnej architektury w XX wieku na przykładzie Stanów Zjednoczonych. Należy wyrazić nadzieję, że zaprezentowany artykuł przyczyni się do pogłębienia wiedzy dotyczącej omawianej tematyki oraz skłoni do refleksji nad współczesnymi kierunkami rozwoju architektury przydrożnej.



**Ryc. 1.** Ewolucja przydrożnej architektury rowerowej w XX wieku w zależności od głównych potrzeb związanych z serwisem, wyżywieniem i noclegiem; źródło: opr. własne

**Fig. 1.** Evolution of roadside bike architecture in twentieth century according main needs bound up with service, eat and sleep; source: author's scheme

## 1. REWOLUCJA ROWEROWA

Jeśli kiedykolwiek zastanawialiśmy się, jak może wyglądać spontaniczne wynajęcie pokoju na kilka godzin snu w trakcie podróży rowerowej lub długodystansowych zawodów, to historia, jaka spotkała dwójkę uczestników ultramaratonu GMRDP, zabawnie to podsumowuje. „(...) *Podczas zjazdu dogania mnie Wąski.(...) Proponuję, że może się zrzucimy i jak mają tu jakiś pokój, to prześpiemy się ze 2 godzinki. Zgodnie stwierdzamy, że to dobry pomysł. Idę więc do kobiety z obsługi i zagaduję - Czy są tu jakieś miejsca noclegowe? Ja i ten pan potrzebujemy pokój na 2-3 godzinki. (Uśmiecham się, by sprawić dobre wrażenie.) - My tu nie prowadzimy pokoi na godziny, proszę pani! - odpowiada kobieta. Dopiero w tym momencie dociera do mnie, jak ona mogła to zrozumieć... (...)*”<sup>1</sup>.

Wróćmy jednak do początku XX wieku. Nim maszyny napędzane silnikiem spalinowym *zawładnęły* światem, na horyzoncie pojawiła się równie interesująca *propozycja*. Rower. Prosty i tani pojazd umożliwiający wydajne przemieszczanie się na duże odległości – nawet jeśli weźmiemy pod uwagę ówczesne drogi i ówczesne konstrukcje rowerów. Prace nad tzw. *konniem dla dandysów* trwały przez cały XIX wiek, aby u jego schyłku przynieść kształt, jaki znamy po dziś dzień – dwa koła o jednakowych wymiarach, gumowe opony i napęd korbowy. Po początkowej nieufności, typowej dla każdego nowego wynalazku, rower zyskał popularność, począwszy od inteligencji (jeździło na nim m.in. małżeństwo Curie czy Mark Twain) ceniącej sobie niezależność i tak wówczas popularne samodoskonalenie, po robotników szukających przede wszystkim możliwości sprawnego przemieszczania się<sup>2</sup>.

Obecnie rowerzyści dzielą się – w uproszczeniu – na tych z *konieczności* i tych z *wyboru*. Wśród tych drugich wyróżnić możemy podgrupy zainteresowane sportową rywalizacją, rekreacją i turystyką oraz sprawnym przemieszczaniem się – głównie w warunkach miejskich. Oczywiście podział ten nie jest sztywny i nierzadko jedna osoba może przynależeć do kilku *zbiorów* jednocześnie, a *styl jazdy*, bez względu na kategorię, wynika głównie z jej uwarunkowań mentalnych. Mamy więc do czynienia z profesjonalnymi zawodnikami oraz amatorami – z jednej strony z matematyczną precyzją skupionych na wyniku (czasie, zajęтым miej-

scu itp.) czy nowinkach technicznych, z drugiej szukających w uprawianym sporcie przyływu adrenaliny i wyzwania. Mamy turystów rekreacyjnie *wędrujących* z rodziną lub przyjaciółmi na dystansach nie większych niż 50 km dziennie oraz *samotne wilki*, które w ciągu doby przejeżdżają po 500 km i więcej. W tym drugim przypadku zresztą następuje wymieszanie tego, co nazywamy sportem z jego rekreacyjną odmianą. Na świecie są organizowane bowiem zawody, takie jak RAAM - *Race Across America Marathon* – gdzie liczący blisko 4 500 – 5 000 km dystans z zachodniego na wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych zwycięzcy pokonują w około 8-9 dni<sup>3</sup>, TCR – *Transcontinental Race* – liczący około 3 200 km – 4 200 km wyścig przez Europę, gdzie najlepsi osiągają wynik 7-9 dni<sup>4</sup>, czy organizowany w Polsce MRDP – Maraton Rowerowy Dookoła Polski – poprowadzony możliwie jak najbliżej granic maraton szosowy o długości 3 130 km, na których to pokonanie topowym uczestnikom potrzeba około 8-10 dni<sup>5</sup> i przy którym BBT, czyli Bałtyk – Bieszczady Tour – licząca 1008 km trasa ze Świnoujścia do Ustrzyk Górnych przejeżdżana praktycznie bez odpoczynku w około 40-35 godzin – wydaje się *dziecinną igraszką*<sup>6</sup>. Te tzw. ultramaratony, w przeciwieństwie do *zwykłych* wyścigów szosowych, skierowane są nie tylko do bardziej lub mniej profesjonalnych zawodników, ale też do bardzo dobrze przygotowanych *amatorów*. I to właśnie wśród tych amatorów popularność długodystansowej jazdy rośnie z roku na rok. Mamy wreszcie rowerzystów miejskich – anorektycznych, *wściekłych i szybkich* kurierów rowerowych *bez hamulców* – czy to rowerowych, czy to dotyczących ich zachowania<sup>7</sup> – oraz stateczne panie w garsonkach zmierzające do pracy w urzędzie. Wszystkie podane powyżej przykłady oscylują oczywiście wokół skrajności, jednak w ten sposób możemy dokładniej zrozumieć cały wachlarz postaw i *wyborów* charakteryzujący miłośników jazdy rowerowej.

### 1.1. Nowa rasa rowerzystów

Na początku XX wieku produkcja rowerów odebrała się od swoich chałupniczych korzeni i przerodziła w poważny *biznes*. Ich popularność zaczęła spadać dopiero w połowie lat pięćdziesiątych, ustępując miejsca samochodom. W latach siedemdziesiątych rower

<sup>1</sup> Pełna relacja: <http://kot.bikestats.pl/1375241,GMRDP-4.html> [dostęp: 07.02.2016].

<sup>2</sup> R. Penn, *Przepis na rower*, „Galaktyka”, Łódź 2012, s. 10-11.

<sup>3</sup> <http://www.raceacrossamerica.org/> [dostęp: 07.02.2016].

<sup>4</sup> <http://reportage.transcontinental.cc/> [dostęp: 07.02.2016].

<sup>5</sup> <http://mrdp.pl/o-mrdp> [dostęp: 07.02.2016].

<sup>6</sup> <http://www.1008.pl/index.html> [dostęp: 07.02.2016].

<sup>7</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=T8uAhd3vOYw> [dostęp: 07.02.2016].

traktowany był już głównie jako *zabawka*, ewentualnie *przyrząd sportowy*<sup>8</sup>. W tym samym czasie Reyner Banham, krytyk architektury i designu, miłośnik kultury popularnej, był gorącym orędownikiem składanych rowerów, produkowanych wówczas przez firmę Moulton. „*Klasa pracująca* - pisał - *nie jeździ już na rowerach. Klasa pracująca porusza się teraz Popularnymi i Cortinami. Radykałowie jak ja - jeżdżą rowerami*”. Banham wyobrażał sobie bowiem *nową rasę* rowerzystów - wydających się z klasy średniej *miejskich radykałów*. Już wkrótce małe, składane rowery miały wypierać te tradycyjne, tak jak nowe samochody wypierały swoje klasyczne wersje<sup>9</sup>. Oczywiście nigdy to nie nastąpiło, a na powrót roweru jako środka komunikacji przyszło nam czekać do XXI wieku, gdzie faktycznie zyskał on wielu zwolenników wśród klasy średniej. Obecnie rowery przeżywają swój renesans. Na fali tej popularności w zachodnim świecie zaczęto dostosowywać miasta do bezpieczeństwa rowerzystów oraz zachęcać coraz to nowe osoby do wyboru tego sposobu przemieszczania się. Obok stonowanych pomysłów Duńczyka Jana Gehla, który postuluje przywrócenie miast do ludzkiej skali, pojawiły się też szalone wizje *nowego rowerowego świata* – wzorowane na idei Futuramy. Australijski architekt i doktor Steven Fleming zaproponował, żeby zamiast dostosowywać XIX-wieczną tkankę miejską do infrastruktury rowerowej, zaprojektować od zera dzielnice czy nawet całe miasta dostosowane do przemieszczania się rowerem. Wśród jego propozycji znalazły się między innymi budynki mieszkalne umożliwiające bezpośrednie podjechanie bicyklem pod drzwi, częściowo zadaszone ulice czy takie rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej, aby znajdowały się one w optymalnej odległości dla osoby poruszającej się jednośladem<sup>10</sup>.

Pomysły te, nawet przy całkiem sporej dawce *utopijności*, pozwalają spojrzeć na problematykę zrównoważonego transportu i jego udogodnień w zupełnie nowy sposób. Część zaproponowanych idei można by bez większej trudności przeszczepić na rodzimy grunt – jedyne, czego wymagają, to zmiana sposobu myślenia – tak jak miało to miejsce w XX wieku w przypadku wzrostu znaczenia samochodów.

O zaletach jazdy na rowerze wiele już napisano i powiedziano. Wymienia się między innymi *zbawienny*

wpływ tego środka transportu na zdrowie, kondycję i samopoczucie oraz redukcję zanieczyszczeń środowiska. Warto jednak skupić się na zazwyczaj pomijanym aspekcie, jakim jest sposób odbierania przestrzeni poprzez ciało znajdujące się w ruchu. Okazuje się, a potwierdza to na przykład Justin Spinney w swoim esesju *Cycling the City: Non-place and the Senory Construction of Meaning in Mobile Practice*, twierdząc, że to jak postrzegamy dane miejsce, zależy w dużej mierze od tego, w jaki sposób je przemierzamy i w jakim stanie się wówczas znajdujemy. *Nie-miejsca* – czyli według twórcy ich teorii Marca Auge miejsca historycznie nie zdefiniowane, istniejące poza tradycyjnie rozumianym czasem i przestrzenią, wszędzie takie same, odarte z określonych znaczeń, jak np. dom, plac, kościół – mogą okazać się w przypadku przejazdu rowerem zupełnie czymś *innym* niż wtedy, gdy widzimy je zza szyby samochodu lub podczas pieszego spaceru. Mogą okazać się *nieprawdopodobnie fascynujące*<sup>11</sup>.

## 1.2. Flow

Theodor W. Adorno, niemiecki filozof i socjolog, stwierdził kiedyś, że prawdziwe dzieło sztuki powinno być zjawiskiem, nie wizerunkiem. Używał on pojęcia *apparition*, w którym to zamykały się przeciwieństwa – *pojawienie się* i *zniknięcie*, *stworzenie* i *zagłada*, *rozbytysk* i *gaśnięcie*. Idąc dalej, dzieło sztuki powinno wymykać się rynkowi sztuki, wymykać się zamknięciu w galeriach i reprodukcjach właśnie poprzez swoją ulotność i zjawiskowość. I tak jak sztuka musi to sobie wypracować, tak „*rzeczywistość zdaje się tę cechę w pewnym stopniu posiadać z samej swojej istoty*”<sup>12</sup>.

Kiedy w 1957 roku, we włoskim barze, dwa lewicujące ugrupowania – Lettrist International oraz International Movement for an Imaginist Bauhaus – postanowiły połączyć siły, pod przewodnictwem Guya Deborda i (później) Asgera Jorna, narodziło się ugrupowanie znane jako Situationist International<sup>13</sup>. Rozczarowani ówczesną sytuacją sztuki oraz *miałkością zadowolonego mieszczańskiego społeczeństwa* sytuacjoniści postanowili eksplorować nieznane dotąd wyrazy kreatywności artystycznej. Ich twórczość była jednocześnie bardziej wyrazem *sabotażu* lub *provokacji* niżli *sztuką* rozumianą w ścisłym znaczeniu tego słowa<sup>14</sup>, bowiem... *Sztuka jest martwa* - głosili Letryści jeszcze

<sup>8</sup> R. Penn, *op. cit.*, s. 21.

<sup>9</sup> B. Epperson (2013), *A new class of cyclist: Banham's Bicycle and the two-wheeled world it didn't create*, "Mobilities" vol. 8, no. 2, s. 241.

<sup>10</sup> S. Fleming (2014), *Urbanistyczny potencjał ruchu rowerowego*, „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni” nr 2(45), 2014, s. 45-51.

<sup>11</sup> J. Spinney, *Cycling the City: Non-place and the Senory Construction of Meaning in Mobile Practice*, (w:) D. Horton i in., *Cycling and society*, Ashgate Publishing Ltd., Farnham 2007, s. 27-41.

<sup>12</sup> M. Sierńko, *Wrażenie estetyczne jako reakcja na rzeczywistość*, 1999 <http://simon.hell.pl/wrazenie.html> [dostęp: 03.02.2016].

<sup>13</sup> N. Spiller, *Visionary Architecture*, Thames & Hudson, New York 2008, s. 44.

<sup>14</sup> M. Sierńko, *op. cit.*

przed zawiązaniem Międzynarodówki Sytuacjonistycznej – nie powstanie już nic nowego, nic, czego do tej pory byśmy nie znali. Jednocześnie postępujące uprzymysłowienie życia sprawia, że przeciętny człowiek ma nagle *ogromną* ilość wolnego czasu, którego w żaden sposób nie jest w stanie spożytkować. Połączenie tych dwóch faktów doprowadziło do powstania idei, aby z codziennych – nudnych i banalnych sytuacji – uczynić coś na kształt *nowej sztuki – kreowania sytuacji*. Sztuki, która oferowałaby coś więcej niż tylko nieustanne *przeżuwanie* przebrzmiałej symboliki, wspomnień, sztukę pełnokrwistą, aktualną, będącą formą *terapii* dla znudzonych mieszkańców wielkich miast. Jak pisze Marcin Sienko, nasze wrażenia miały ucieleśnić się w końcu w *rzeczywistości*, między nimi miało zaistnieć *sprzężenie zwrotne*<sup>15</sup>.

Tworzenie *sytuacji* – gdziekolwiek się znajdujemy – można uznać za *kreowanie rzeczywistości na wielu poziomach*. Guy Debord pisał w jednym z artykułów w pierwszym numerze „Internationale Situationiste” – „*Sztuka nie ma być już dłuższą relacją z przeżyć w przeszłości. Ma stać się bezpośrednią organizacją wyżej rozwiniętych wrażeń. To kwestia wyprodukowania nas samych, a nie rzeczy, które nas zniewalają.*”<sup>16</sup>. Wywodzący się z warstwy mieszczańskiej letyści byli w dużej mierze architektami, przez co zarówno mieszczańska mentalność, jak i krajobraz miejski odgrywały dużą rolę w ich manifestach<sup>17</sup>. Te pozornie bezcelowe wlotczęgi po mieście to *derive*, czyli dryfowanie – kiedy sensem staje się sam *ruch*, a *celem* to, co właśnie widzimy i czego doświadczamy. Wtedy to znudzenie zostaje przemienione w okazję do przeżycia piękna poprzez kontemplację otoczenia i poczucie wolności<sup>18</sup>.

Co ciekawe, podobne przemyślenia możemy spotkać niemalże we wszystkich wypowiedziach osób uprawiających sporty wymagające dużej wytrzymałości psychofizycznej (wspinaczka wysokogórska, biegi lub kolarstwo ultra itp.). Co prawda ich doświadczenia mają więcej wspólnego z tzw. *Flow*<sup>19</sup> niż jakąkolwiek świadomą kreacją sztuki, jednak podobieństwo w warstwie zewnętrznej obu zjawisk jest uderzające. Być może spowodowane jest to tym, że poniekąd wszyscy dążymy – świadomie lub nie – do swego rodzaju przeżyć mistycznych, wynoszących nas poza codzienność,

różnią się tylko środki, jakie w tym celu wykorzystujemy. Csaba Nemeth, utytułowany biegacz górski na ekstremalnych dystansach, opisywał to doświadczenie w ten sposób: „*Stajesz się częścią przyrody, nie zdając sobie nawet już więcej sprawy, czy biegniesz wolno czy szybko. Znikają ograniczenia, czas i przestrzeń, po prostu poruszasz się naprzód, wciąż i wciąż. Nie ma zmęczenia, nie ma zadyszki, nie ma potu, jedyne, co jest, to istnienie, bycie. Stajesz się jednością z otaczającą przyrodą, stajesz poza czasem. Zauważasz tylko zachodzące słońce, które potem znowu wstaje i ponownie zachodzi. Doświadczasz wszystkiego jak jednej trwającej chwili – i właśnie dlatego chcesz ją przeżywać znowu i znowu, by zachować tę magię wiecznej chwili.*”<sup>20</sup>.

### 1.3. Nowa droga rozwoju?

W świetle wszystkich przedstawionych w niniejszym artykule rozważań można pokusić się o stwierdzenie, że podróżowanie samochodem i rowerem posiada co najmniej kilka wspólnych mianowników. Jest to specyficzny odbiór przestrzeni poprzez ciało przemieszczające się ze znaczną prędkością. Jest to poczucie wolności, niezależności i nierzadko odrębności względem innych, doznawane intensywne wrażenia, bycie tu i teraz, niesienie fał. Wszystkie te motywacje sprawiają, że chcemy pokonywać pozornie bez celu duże odległości, chcemy doświadczać otaczającego nas świata. Tematyka ta jest szeroko podejmowana w kulturze popularnej, szczególnie w odniesieniu do motoryzacji, zaś w przypadku jazdy na rowerze wciąż stanowi swego rodzaju niszę, jednakże o dużym potencjale do wykorzystania. Tak, rower też może być kurtką z wężowej skóry.

Pomiędzy w tym momencie omawianą w innych źródłach urbanistykę oraz architekturę rowerową – jak możemy nazwać projekty z tych dziedzin przeznaczone dla rowerzystów – związaną z miastem i przyjrzymy się jej pozamiejskiemu odpowiednikowi. Czy możemy w ogóle mówić o czymś takim, jak przydrożna architektura rowerowa?

Podróżnicy rowerowi w znacznej większości preferują spanie pod namiotem – na dziko – oraz stołowanie się we własnym zakresie przy pomocy palników na gaz lub benzynę<sup>21</sup>. Pozwala to nie tylko ograniczyć

<sup>15</sup> *Ibidem*

<sup>16</sup> *Ibidem*

<sup>17</sup> N. Spiller, op. cit., s. 44-48.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 44-45.

<sup>19</sup> *Inaczej przypływ, uskrzydlenie*. Pojęcie z dziedziny psychologii pozytywnej i psychologii motywacji opisujące stan całkowitego skupienia na jednej czynności i towarzyszącej mu euforii oraz uczuciu spełnienia. Charakteryzuje się brakiem samoświadomości, utratą poczucia czasu oraz całkowitą wolnością od strachu i lęku.

<sup>20</sup> A. Klein, K. Krause, *Kim jest Csaba Nemeth, zwycięzca tegorocznego Biegu Siedmiu Dolin?*, 2012; <http://bieganie.pl/?show=1&>.

<sup>21</sup> [http://polskanarowery.sport.pl/msrowery/1,145255,18269023,Turystyka\\_rowerowa\\_w\\_Polsce\\_i\\_system\\_certyfikacji.html](http://polskanarowery.sport.pl/msrowery/1,145255,18269023,Turystyka_rowerowa_w_Polsce_i_system_certyfikacji.html) [dostęp: 27.02.2016].

koszty wyprawy, ale też zapewnia całkowitą niezależność względem doboru trasy i pokonywanych dziennie dystansów, co niejako jest sednem tej formy spędzania wolnego czasu. Z drugiej strony wymaga specjalistycznego, jak najlżejszego i odpornego sprzętu – bądź godzenia się na znaczne niewygody związane z wagą i objętością ekwipunku – oraz stwarza konieczność wożenia ze sobą dodatkowego bagażu. Jednocześnie istnieją co najmniej dwa typy rowerzystów, którzy są grupą docelową dla rozwoju – tak jak miało to miejsce w przypadku kierowców – innej formy noclegów poza domem. Pierwszy z nich stanowią tzw. *credit cards tourist* – gorący orędownicy zasady *less is more*, która wyraża się możliwie jak największą redukcją bagażu<sup>22</sup>. Drugi to początkujący, niektóre rodziny z dziećmi lub starsze osoby i wszyscy inni szukający większego komfortu niż oferowany przez popularnie określane jako spanie w krzaku. Które podejście jest bardziej słuszne, stanowi kwestię dyskusyjną, zależną od indywidualnych przekonań i nie będziemy się nią w tym miejscu zajmować. Spójrzmy natomiast, jakie możliwości korzystania z noclegów pod dachem mają osoby decydujące się na ten rodzaj rozwiązania.



**Ryc. 2.** *Śpiąc z rowerem.* Warunki zamieszkania dla turystów rowerowych wybierających podróżowanie bez namiotu. Sierpień 2015, trasa Bydgoszcz – Władysławowo; fot. autorka

**Fig. 2.** *Sleeping with bike.* Living conditions for tent-less bicycle tourist. August 2015, Bydgoszcz - Władysławowo tour: photo by the author

Na przełomie lipca i sierpnia 2015 roku autorka przeprowadziła badanie nad dostępnością tanich miejsc noclegowych dla osób zainteresowanych wynajmem pokoju na jedną noc. Wybrany został popularny pod względem turystycznym rejon pojezierza wielkopolskiego i pomorskiego oraz półwyspu na trasie Bydgoszcz – Władysławowo. Poszukiwane były miejsca noclegowe w odstępach około 100-140 km względem siebie, w jak najniższej cenie. Wśród przeanalizowanych z tygodniowym wyprzedzeniem siedemdziesięciu ofert umieszczonych na popularnym portalu ogłoszeniowym olx.pl, ostatecznie z dużym trudem udało się znaleźć – odpowiadające sobie dzień po dniu – noclegi w Chojnicach, wsi Sikorzyno pod Kościerzyną, wsi Swarzewo pod Władysławowem i w Gdańsku. Ich cena wahała się w granicach 30-40 zł za dobę i była wyższa od normalnej ze względu na krótki czas pobytu. Wszystkie noclegi, z wyjątkiem pierwszego, który miał miejsce w domu gościnnym, odbyły się w prywatnych domach, których właściciele oferowali pokoje pod wynajem. Odrzucone zostały hotele, hostele oraz schroniska młodzieżowe – ze względu na wyższą cenę (50-200 zł za dobę) lub brak wolnych miejsc. Na podstawie przeprowadzonej analizy wyłania się obraz agroturystyki przystosowanej przede wszystkim do długotrwałego pobytu oraz hoteli/hosteli oferujących mało korzystne ceny lub utrudniony dostęp. W połączeniu z brakiem jakichkolwiek udogodnień dla osób podróżujących na rowerze nie zachęca to do korzystania z tej formy nocowania. Tymczasem tuż za naszą zachodnią granicą, w Niemczech, pod patronatem stowarzyszenia ADFC - *Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*<sup>23</sup> – od 1995 roku działa system oznaczania miejsc noclegowych przyjaznych rowerzystom. Korzystając z ponad 5 500 hoteli, hosteli lub kempingów z nadanym certyfikatem *Bett+Bike*, możemy spodziewać się bezproblemowej możliwości wynajęcia pokoju na jedną noc, wysuszenia mokrego sprzętu i ubioru, bezpiecznego miejsca do przechowywania rowerów, kontaktu z warsztatem rowerowym, informacji o szlakach turystycznych w okolicy, rozkładu jazdy pociągów i autobusów umożliwiających przewóz rowerów oraz pożywnego posiłku<sup>24</sup>. Oferty są wyspecjalizowane, począwszy od turystów rekreacyjnych po wyczynowych, i dostępne w takich krajach, jak wspomniane już Niemcy, ale też Austria, Szwajcaria, Belgia, Dania, Holandia, Chorwacja, a nawet – reprezentowana przez jeden hotel – Polska<sup>25</sup>. Powstał też rodzimy

<sup>22</sup> <http://ultralightcycling.blogspot.com/> [dostęp: 27.02.2016].

<sup>23</sup> <http://www.adfc.de/about-us/about-us> [dostęp: 27.02.2016].

<sup>24</sup> <http://www.bettundbike.de/en/what-is-bett-bike/what-is-bett-bike> [dostęp: 27.02.2016].

<sup>25</sup> <http://www.bettundbike.de/bub/searchform.php?languageid=2> [dostęp: 17.02.2016].

odpowiednik *Bett+Bike – LubimyRowery*<sup>26</sup>, jednak jest on jak dotąd słabo rozwinięty.

O ile dotychczas zaprezentowane propozycje plasują się na poziomie adekwatnym do opisywanych wcześniej kempingów, pokoi do wynajęcia oraz wczesnych moteli dla zmotoryzowanych – to zarówno pod względem dostosowania do pełnionej, funkcji jak i kształtowania architektury propozycja japońskiej pracowni *Suppose Design Office* podnosi tę poprzeczkę o stopień wyżej<sup>27</sup>. Powstały w maju 2014 roku poprzez renowację przybrzeżnego magazynu na wyspie Onomichi w prefekturze Hiroshima *Cycle Hotel* oferuje swoim gościom pełen kompleks wypoczynkowy, w skład którego wchodzi restauracja, bar, kawiarnia, piekarnia, sklep rowerowy oraz centrum konferencyjne, a rower jest mile widziany w każdym zakątku budynku – chociażby w pokojach sypialnych, gdzie przygotowano specjalne wieszaki na ścianach. Już sama lokalizacja obiektu – w malowniczej okolicy, na początku 45-milowej trasy rowerowej *Shimanami Kaido*, łączącej poprzez serię mostów znajdujące się na morzu siedem wysp<sup>28</sup> – zachęca do odwiedzin, a dbałość o szczegóły i eleganckie wykończenie wnętrza ciemnym drewnem i stalą oraz dodatkowe smaczki, pod postacią na przykład stołków barowych wyposażonych w pedały umożliwiające generowanie prądu wykorzystywanego do oświetlenia wnętrza, tylko potęguje to wrażenie. Architekci zdecydowali się nawiązać do okolicznej przemysłowej zabudowy, zaś samo wnętrze to zespół pomieszczeń *zawieszonych* w dwukondygnacyjnej przestrzeni magazynu<sup>29</sup>. Jednak projekt ten, mimo wymienionych zalet, wciąż pozostawia pewien niedosyt w kwestii architektury rowerowej. Brak w nim na przykład rozwiązań umożliwiających sprawne przemieszczanie się dwukołowcem wewnątrz budynku, jak ma to miejsce w propozycji – póki co koncepcyjnego – hotelu dla rowerzystów górskich. Zlokalizowany w połowie drogi między Mediolanem i Wenecją, nad jeziorem<sup>30</sup>, w punkcie oferującym dostęp do najlepszych tras, obiekt ten wyposażony jest w system ramp usprawniających ruch pomiędzy wnętrzem a zewnątrz i umożliwiających podjechanie rowerem wprost do pokoju, niczym w klasycznym motelu, stając się czymś na kształt prawdziwego *bike-inn*<sup>31</sup>.



**Ryc. 3.** Jedząc z rowerem, sierpień 2015, Chałupy; fot. autorka  
**Fig. 3.** Eating with bike, August 2015, Chałupy - tourist place; photo by the author

Rowerowa przydrożna architektura, choć nie wydaje się *produktem* pierwszej potrzeby, z całą pewnością może stanowić lokalną atrakcję, stąd też jej umiejscowienie w sąsiedztwie szlaków rowerowych wydaje się rozsądnym posunięciem, jest bowiem wtedy nastawiona na osoby, które z jakichś względów rezygnują z niezależności w kwestii doboru własnej trasy i noclegu pod namiotem. Sieć takich tras znaj-

<sup>26</sup> <http://lubimyrowery.pl/> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>27</sup> <http://www.independent.co.uk/travel/hotels/hotel-cycle-japan-a-bike-themed-pad-that-takes-style-up-a-gear-9982492.html> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>28</sup> <http://cyclingtips.com/2014/10/roadtripping-japan/> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>29</sup> <http://www.dezeen.com/2014/09/07/hotel-cycle-onomichi-u2-japan-suppose-design-office/> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>30</sup> Przy czym należy tutaj dodać, że powinno się unikać umiejscawiania jakiegokolwiek infrastruktury w miejscach dzikich i atrakcyjnych krajobrazowo w celu możliwie jak największej ich ochrony przed degradacją.

<sup>31</sup> <http://www.evolo.us/architecture/mountain-bike-hotel-proposed-for-cliffs-above-lake-garda/> [dostęp: 17.02.2016].



**Ryc. 4.** Droga Krajowa nr 91 (dawna DK nr 1) przebiega na trasie między Gdańskiem a Cieszynem. Przez wiele lat stanowiła główną trasę łączącą północ z południem Polski. Dopóki nie stworzono równoległej autostrady nr 1, prowadziła tranzyt z południa Europy do portu morskiego w Gdańsku oraz tabuny turystów spieszących na wakacyjny nadmorski wypoczynek, będąc tym samym dla mieszkańców naszego kraju tym, czym łącząca wschodnie wybrzeże z zachodnim słynna Droga nr 66 w Stanach Zjednoczonych. Podobnie jak w przypadku jej amerykańskiego odpowiednika, wzdłuż trasy powstały niezliczone przydrożne architektury, takie jak stacje benzynowe (z tańszym niż w reszcie kraju paliwem), bary, restauracje, a nawet małe, niewyszukane motele dla kierowców ciężarówek. Większość skupisk tej zabudowy mieściło się w okolicy miast Toruń - Włocławek oraz Łódź - Piotrków Trybunalski, co spowodowane było położeniem w kluczowej dla zmotoryzowanych podróżnych odległości od punktów bazowych. Obecnie wiele z tych obiektów podupadło lub zostało opuszczonych. 8 sierpnia 2015 roku autorka postanowiła przejechać rowerem omawianą trasę na odcinku Gdańsk - Łódź w celu zbadania, ile z tego przydrożnego dziedzictwa zachowało się po dziś dzień. Była to również *sentymentalna* podróż obliczona na sprawdzenie możliwości rowerowych podróży na tym odcinku. Ostatecznie DK nr 91 zaskoczyła odnowioną, równą asfaltową nawierzchnią – idealną do długodystansowej, szybkiej jazdy, a sama trasa – za sprawą szerokiego pobocza i redukcji ruchu na rzecz autostrady – okazała się znacznie bezpieczniejsza i ciekawsza, niż można było przypuszczać. Wydawałoby się, że prosta, długa droga może znudzić, jednak zróżnicowane ukształtowanie terenu (szczególnie w jej pierwszej części) oraz mijane po drodze krajobrazy rekompensowały tę pozorną niedogodność. Towarzysząc pełnemu, letniemu słońcu przez całodzienną wędrówkę po nieboskłonach (38 stopni Celsjusza!) pomiędzy przejrzałymi, ściętymi łanami zbóż, niewielkimi osadami i dużymi miastami, aż po zmierzch, gdy w ciemności widać jedynie gwiazdy i odległe światła budynków, jazda okazała się wspaniałym, wręcz mistycznym przeżyciem.

Po lewej – jeden z wielu przydrożnych znaków, niedaleko baru Konkurent, pomiędzy Ostrowitą a Włosznicą.

U góry, po prawej – kultowy bar Konkurent. U dołu, po prawej – jeden z przydrożnych/wiejskich sklepów spożywczych niedaleko Warlubia. Jak widzimy, okoliczni mieszkańcy traktują rower jako poważny środek transportu – w chwili wykonania zdjęcia wokół sklepu znajdowało się pięć tych pojazdów; fot. autorka

**Fig. 4.** Route no. 91 (DK nr 91, ex DK nr 1) running from Gdańsk to Cieszyn. For many years it was main route from north to south Poland. Before create parallel highway no. 1 (also know as Amber Higway), it led transit from south Europe to Gdańsk's seaport and theards of tourist to the north coast, as same as legendary Route 66 in USA led them from east to the west coast. Along the way has been created all kinds of roadside architecture such as gas station (with cheap fuel), bars, restaurants and even small, poor motels for truck drivers. Main clusters has been placed near towns as Toruń - Włocławek and Łódź - Piotrków Trybunalski. Now, many of them has been abandoned. In eight of August 2015 the author traveled by bike at Gdańsk - Łódź length in order to explore what from this roadside heritage was left to this day. It was also a *sentimental* trip calculated to check possibility of bicycle travel on this way. Finally, route 91, with its new, plain asphalt surface turned out good trial for long distance bikers and quite safe due to wide, comfortable shoulder and less traffic beacuse main transit running by the highway no. 1. It also much less boring, (even if we take into consideration its straight course) which I thought, beacuse varied terrain (especialy in first part) and passing along the roadside landscape. Tripping in full circle of summer sun (38 Celsius degree!), between overriped and mowned fields, small vilages or large towns, and later - under stars with only inconspicuous lights from afar buildings was great, almost mystical experience.

Left - one of plenty of roadside signs, near bar Konkurent, between Ostrowite and Włosienica. Top, right - bar Konkurent, cult for Route no. 91 (no. 1) travellers. Bottom, right - one of roadside/countryside grocery near Warlubie. As we could see local residents take bike as serious kind of transport - in this time there was five bicycles around shop; photo by the author



duje się w całej Europie, często łącząc poszczególne kraje w ramach tzw. Eurovelo<sup>32</sup>. W Polsce głośnym echem odbiło się stworzenie wzdłuż ściany wschodniej szlaku *Green Velo*<sup>33</sup>, przez niektórych nazywanym *Green Failo*<sup>34</sup>, ze względu na niedopracowanie trasy połączone z jej intensywnym promowaniem w mediach. Warto zauważyć, że powstające w Polsce trasy rowerowe są krytkowane między innymi za złe oznakowanie, nieodpowiednią nawierzchnię oraz przebieg czy nieumiejętne wydawanie środków publicznych przeznaczonych na ich realizację. Mała architektura, która im towarzyszy, nie wyróżnia się niczym szczególnym i nie podkreśla ich funkcji ani charakteru regionu. Najczęściej są to drewniane wiaty połączone z nawierzchnią z kostki betonowej oraz metalowymi, standardowymi stojakami. Popetniane błędy i brak odpowiedniej infrastruktury sprawia, że wiele z tych traktów nie jest obecnie konkurencyjnych wobec tras wyznaczanych indywidualnie, a czasem wręcz utrudnia przemieszczanie się na przykład poprzez nakaz jazdy drogą dla rowerów wykonaną z kostki i przebiegającą wzdłuż wyjść i wyjazdów z posesji lub szutrową o dużym kącie nachylenia podjazdów – poprowadzoną wzdłuż istniejącej trasy asfaltowej...



**Ryc. 5.** Droga krajowa nr 91 (dawna DK nr 1) ciąg dalszy. Po lewej – jeden z wielu przydrożnych znaków, niedaleko Fletnowa. Po prawej – inspiracja amerykańską popkulturą – Zjazd Traper pomiędzy Nowymi a Starymi Marzami; fot. autorka  
**Fig. 5.** Route no. 91 (DK nr 91, ex DK nr 1) continued. Left - one of plenty of roadside signs, near Fletnowo. Right - inspiration of american pop culture, Traper-inn between Stare Marzy and Nowe Marzy; photo by the author



**Ryc. 6.** Droga krajowa nr 91 (dawna DK nr 1) ciąg dalszy. U góry, po lewej – stacja benzynowa i auto-serwis pod Chełmnem. Na dole, po prawej – motel w Stolnie. Na dole, po lewej – sklep spożywczy i grill-bar w Żyglądzie; fot. autorka  
**Fig. 6.** Route no. 91 (DK nr 91, ex DK nr 1) continued. Top, left - gas station and auto service close to Chełmno. Bottom, right - motel in Stolnie. Bottom, left - grocery and grill-bar in Żygląd; photo by the author



**Ryc. 7.** Droga krajowa nr 91 (dawna DK nr 1) ciąg dalszy. Po lewej – opuszczony bar wprost z *mchu i paproci*, pomiędzy Toruniem i Włocławkiem. Po prawej - motel i restauracja inspirowana amerykańską popkulturą we Włocławku; fot. autorka

**Fig. 7.** Route no. 91 (DK nr 91, ex DK nr 1) continued. Top, left - abandoned bar from *moss and ferns*, between Toruń and Włocławek. Right - motel and restaurant, inspiration of american pop culture in Włocławek; photo by the author

Odpowiadając na zadane na początku tego podrozdziału pytanie, trudno obecnie mówić o w pełni wykształconej przydrożnej architekturze rowerowej, mimo coraz śmielszych prób w tym zakresie. Mając na uwadze omówioną w pierwszej części artykułu ewolucję przydrożnej architektury dla zmotoryzowanych oraz jej znaczenie w popkulturze, a także pewne podobieństwa między obiema dziedzinami w obszarze wykorzystywania w turystyce, można oczekiwać dalszego jej rozwoju. Rosnące znaczenie zrównoważonego rozwoju, w tym ekologicznego transportu, nie powinno ograniczać się wyłącznie do miast. I tak jak w miastach następuje intensywny rozwój urbanistyki i architektury rowerowej – pod postacią powstającej infrastruktury oraz dostosowanych do rowerzystów

obiektów użyteczności publicznej – tak wzdłuż dróg, rozumianych głównie jako szlaki rowerowe, mogłaby powstawać przydrożna architektura z udogodnieniami dla cyklistów. Podobnie jak miało to miejsce w przypadku kształtowania stylistyki *googie*, nastawionej na zmotoryzowanych uczestników ruchu, tak w tym wypadku należałoby skupić się na kluczowych aspektach, takich jak dostępność, funkcjonalność oraz interesująca strona wizualna. Możliwe, że forma nowej architektury mogłaby czerpać inspirację z popkultury oraz uwarunkowań lokalnych, tworząc dzięki temu nową jakość i promując zarówno region, w którym występuje, jak i przyjazną dla środowiska turystykę, umożliwiając tym samym kolejną ewolucję obecnie znanych i stosowanych form.

<sup>32</sup> <http://www.eurovelo.com/en> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>33</sup> <http://greenvelo.pl/portal/pl/o-szlaku/informacje-ogolne> [dostęp: 17.02.2016].

<sup>34</sup> <https://www.facebook.com/greenfailo/> [dostęp: 17.02.2016].



**Ryc. 8, 9.** Ciekawy, nawiązujący do otoczenia przykład wiaty dla turystów rowerowych. Pomimo że w obiekcie znajdował się wydzielony ustęp, był on nieczynny. Brak również miejsca do spania. Lisnice pod Czeskimi Budziejowicami, Czechy, 2016; fot. autorka

**Fig. 8, 9.** Interesting, surroundings fitted, shed for cycling tourists. Although there is WC – it was closed. There is also lack of sleeping place. Lisnice near Ceske Budejovice, Czech Republic, 2016; photo by the author

## LITERATURA

1. **Epperson B. (2013)**, *A new class of cyclist: Banham's Bicycle and the two-wheeled world it didn't create*, „Mobilities” vol. 8, no. 2.
2. **Fleming S. (2014)**, *Urbanistyczny potencjał ruchu rowerowego*, „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni” nr 2(45).
3. **Klein A., Krause K. (2012)**, *Kim jest Csaba Nemeth, zwycięzca tegorocznego Biegu Siedmiu Dolin?*, <http://bieganie.pl/?show=1&cat=224&id=4363> [dostęp: 03.02.2016].
4. **Penn R. (2012)**, *Przepis na rower*, Galaktyka, Łódź.

5. **Sieńko M.** (1999), *Wrażenie estetyczne jako reakcja na rzeczywistość*, <http://simon.hell.pl/wrazenie.html> [dostęp: 03.02.2016].
6. **Spiller N.** (2008), *Visionary Architecture*, Thames & Hudson, New York.
7. **Spinney J.** (2007), *Cycling the City: Non-place and the Senory Construction of Meaning in Mobile Practice*, w: Horton D. i in., *Cycling and society*, Ashgate Publishing Ltd, Farham.
8. **Venturi R. i in.** (2012), *Uczyć się od Las Vegas*, Karakter, Kraków.

**Strony internetowe** – dostęp 30.01.2016 – 28.02.2016:

[www.1008.pl](http://www.1008.pl)  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
[www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)  
[www.bieganie.pl](http://www.bieganie.pl)  
[www.cyclingtips.com](http://www.cyclingtips.com)  
[www.dezeen.com](http://www.dezeen.com)  
[www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)  
[www.evolo.us](http://www.evolo.us)  
[www.facebook.com/greenfailo/](https://www.facebook.com/greenfailo/)  
[www.greenvelo.pl](http://www.greenvelo.pl)  
[www.independent.co.uk](http://www.independent.co.uk)  
[www.lubimyrowery.pl](http://www.lubimyrowery.pl)  
[www.mrdp.pl](http://www.mrdp.pl)  
[www.polskanarowery.sport.pl](http://www.polskanarowery.sport.pl)  
[www.raceacrossamerica.org](http://www.raceacrossamerica.org)  
[www.reportage.transcontinental.cc](http://www.reportage.transcontinental.cc)  
[www.simon.hell.pl](http://www.simon.hell.pl)  
[www.ultralightcycling.blogspot.com](http://www.ultralightcycling.blogspot.com)  
[www.youtube.com/watch?v=T8uAhd3vOYw](http://www.youtube.com/watch?v=T8uAhd3vOYw)