

SPOŁECZNA ROLA SAMOCHODU Z PERSPEKTYWY DOŚWIADCZEŃ POLSKICH KIEROWCÓW

Dawid Krysiński, dawid.krysiniski@wp.pl
Uniwersytet Wrocławski
Pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław



ABSTRAKT

Celem artykułu jest ukazanie roli, jaką samochód odgrywa w życiu Polaków. W tekście opisano poprzednie badania o charakterze ilościowym, które prowadzono w Polsce pod kątem sprawdzenia, czy samochód może zostać zastąpiony innymi formami transportu. Autor argumentuje, że analizy te są niewystarczające i opisuje wyniki badań jakościowych, które ukazują dodatkowe znaczenia przypisywane motoryzacji. W tym świetle, samochód jawi się jako integralny element nowoczesności i ponowoczesności, a jego rola zdaje się być wieloaspektowa i stabilna.

Słowa kluczowe: znaczenie samochodu, miasto modernistyczne i postmodernistyczne, środki transportu, mobilność przestrzenna, transport zrównoważony

The Social Role of The Car From the Perspective of Polish Drivers' Experiences

ABSTRACT

The aim of this paper is to show the role of the car in Polish peoples' lives. The text describes previous quantitative methods of analysis which are used by Polish scientists to determine if the car could be replaced by other means of transport. The author argues that the analyses are insufficient. Therefore, the article includes alternative, qualitative research showing additional significations of the car. In this light, the car is seen as an integral element of modern and postmodern life. Its role is also seen as stable and multifaceted.

Key words: significations of a car, modern and postmodern city, means of transport, spatial mobility, transport sustainability

WPROWADZENIE

Rozwój motoryzacji znacząco zwiększył mobilność przestrzenną, co umożliwiło transport ludzi i dóbr materialnych między odległymi miejscami na nieznaną dotąd skalę. Spowodowało to wprzęgnięcie motoryzacji w realizację szeregu ludzkich aktywności, począwszy od procesów produkcyjnych, poprzez transport siły roboczej, aż po szeroko rozumianą sferę konsumpcji (jak to ma miejsce w przypadku centrów handlowych czy atrakcji turystycznych, które są wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą dojazd prywatnym pojazdem). Techniczne możliwości samochodu sprawiły również, że zmieniono sposób projektowania miast, pozwalając na zwiększenie odległości pomiędzy miejscem zamieszkania – znajdującym się coraz częściej na przedmieściach – a lokalizacjami, w których człowiek realizuje pozostałe rodzaje swojej aktywności. Jednocześnie jednak intensywny rozwój motoryzacji spowodował nieoczekiwane trudności. Rosnąca mobilność przestrzenna wiązała się bowiem z gwałtownym wzrostem liczby samochodów, co z kolei utrudniało poruszanie się po mieście. Ponadto, zastanawiano się czy nowoczesne techniki transportu nie doprowadzą do kryzysu istniejących norm społecznych, głównie poprzez coraz słabsze przywiązanie jednostek do miejsca zamieszkania.

W kontekście tych trudności, w Europie Zachodniej zaczęto stawiać pytania o możliwości i ewentualne konsekwencje ograniczenia roli odgrywanej przez samochód¹. Wraz z rozwojem motoryzacji w krajach postkomunistycznych, wspomnianą kwestię podniesiono również w Polsce², gdzie jednak refleksji naukowej nie oparto na badaniach o charakterze jakościowym, a jedynie na podejściu ilościowym. Tymczasem zastosowanie metod jakościowych pozwala uzupełnić wspomnianą refleksję kwestiami, które są nieuchwytnie na gruncie badań o charakterze ilościowym. Celem niniejszego artykułu jest więc próba uzupełnienia ustaleń na temat roli motoryzacji w Polsce poprzez wykorzystanie wyników badań,

1 T. Cisowski, A. Szymanek, *Zrównoważony rozwój transportu miejskiego*, „Eksploracja i Niezawodność” 2006, nr 1, s. 17-18.

2 W. Zdanowski, *Rozwój czy regres. Przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie 2020*, Wrocław 2012, s. 2.

które w oparciu o metody jakościowe przeprowadzono wśród kierowców jednego z polskich miast. Prezentację poczynionych ustaleń warto jednak poprzedzić zwięzłą prezentacją dotychczasowej refleksji na temat związków między rozwojem motoryzacji a kształtem życia społecznego.

ROLA MOTORYZACJI W DOTYCHCZASOWEJ REFLEKSJI NAUKOWEJ

Intensywny rozwój motoryzacji, który trwa od początku XX w., wywołał szeroki odzew ze strony urbanistów oraz badaczy społecznych. Na gruncie nauk zajmujących się społeczeństwem, krytyczne głosy względem motoryzacji pojawiały się niemal od samego początku jej rozwoju. Krytyka ta wynikała ze sposobu myślenia o społeczeństwie, który w pierwszych dekadach XX w. zdominowany był koncepcją dychotomii przeciwstawiającej wspólnotę jednostce³. Dychotomia ta wyrosła na gruncie intensywnych procesów urbanizacyjnych, wyrrywających jednostki z ich lokalnych środowisk społecznych i zderzających z nowymi sposobami życia w mieście. Badacze tacy jak Georg Simmel, Ferdinand Tönnies czy Louis Wirth podkreślali wtedy, iż życie w mieście oznacza bardziej powierzchowne kontakty społeczne, a w ślad za tym – słabszą kontrolę społeczną⁴. Ekspansja motoryzacji miała pogłębiać te procesy, intensyfikując mobilność przestrzenną do nieznanej dotąd skali. W związku z tym, u progu XX w., w posiadaniu prywatnego pojazdu upatrywano źródło demoralizacji społecznej. Argumentowano wówczas, że dzięki motoryzacji mobilność wzrasta do rozmiarów, które uniemożliwiają jakąkolwiek kontrolę społeczną nad jednostką, wyłączając ją tym samym spod oddziaływania ogólnie podzielanych norm i wartości⁵.

W tym samym czasie rozwinął się drugi krytyczny nurt, upatrujący w motoryzacji zagrożenia dla normatywnych podstaw społeczeństw. Jego podłożem była dychotomia przestrzeni prywatnej i publicznej, wciąż obecna w refleksji nauk społecznych. W ujęciach takich autorów jak Benedict Anderson, Jean Cohen czy Richard Sennett, pierwszy rodzaj przestrzeni był utożsamiany z domem jako światem oswojonym i wyłączonym spod jurysdykcji społeczeństwa. Przestrzeni publicznej przypisywano zaś charakter agory, miejsca na wymianę poglądów. Rozumiano ją wreszcie jako sferę, w której konstytuuje się to, co na różny sposób obejmowane jest mianem społeczeństwa. Przestrzeń publiczna służyła więc konstruowaniu wspólnie podzielanych norm i wartości, ale też zakładała fizyczne współuczestnictwo w interakcjach społecznych, odbywających się „twarzą w twarz”. Dlatego też często wyobrażano ją sobie z perspektywy *flâneura* przemierzającego tę przestrzeń pieszo⁶. To właśnie w trakcie takiej niespiesznej podróży po miejskich traktach pojawiała się okazja do spotkania innego i wejścia z nim w interakcję. Wówczas można też było kontrolować postępowanie jednostki⁷. Tymczasem możliwości oferowane przez samochód rozbiły ten dychotomiczny obraz świata społecznego. Prywatny pojazd sprawiał bowiem, iż przestrzeń prywatna uległa „przedłużeniu”. Nim motoryzacja uległa umasowieniu, mobilność przestrzenna była w przeważającej części równoznaczna z obecnością w przestrzeni publicznej. Specyfika samochodu umożliwiała jednak przemieszczanie się pomiędzy różnymi miejscami w oderwaniu od innych ludzi⁸. Prędkość pojazdu i jego konstrukcja techniczna sprawiały, iż w trakcie podróżowania nie było miejsca i czasu na kontakt z innymi⁹. Tym samym załamywała się zarysowana już koncepcja przestrzeni publicznej, zawierająca wszakże ideę fizycznego spotkania.

Faktyczne dążenie do ograniczenia roli motoryzacji w życiu społecznym wyniknęło jednak z refleksji toczonych na gruncie urbanistyki, a pojawiająca się krytyka była efektem trwającej kilkadziesiąt lat fascynacji możliwościami oferowanymi przez samochód¹⁰. Fascynacja ta przejawiała się głównie w koncepcji miasta późnego modernizmu, która zakładała przestrzenne oddzielenie od siebie poszczególnych funkcji miejskich (przemysłu, handlu, mieszkalnictwa i administracji). Podejście późnomodernistyczne było rewolucyjne względem miast epoki przemysłowej, charakteryzujących się skupieniem i przemieszaniem wielu funkcji na tym samym obszarze. Wydzielenie odmiennych funkcjonalnie sektorów stało się możliwe dzięki intensywnemu rozwojowi motoryzacji. Samochód miał bowiem stanowić podstawowy środek transportu

3 J. Urry, M. Sheller, *The City and the Car*, „International Journal of Urban and Regional Research” 2000, vol. 24, s. 740.

4 Tamże, s. 740.

5 Tamże, s. 741.

6 Tamże, s. 738.

7 Tamże, s. 741.

8 S. M. Natrasony, D. Alexander, *The Rise of Modernism and the Decline of Place: The Case of Surrey City Centre, Canada*, „Planning Perspectives” 2005, no. 20, s. 415-416.

9 Wyłączając komunikację niewerbalną, opartą na symbolach wyznaczających zasady ruchu drogowego lub przekazywanych sobie między kierowcami za pomocą wspólnie rozumianych gestów (machanie ręką, mruganie światłami etc.).

10 D. Krysiński, *W modernizm zwrót?*, „Autoportret” 2013, nr 42, s. 44-45.

pozwalający na szybkie przemieszczanie się pomiędzy różnymi częściami miasta. Stąd przestrzeń miejską wyobrażano sobie jako poprzecinaną szerokimi arteriami, dostosowanymi do możliwości oferowanych przez nowoczesną motoryzację¹¹. Koncepcja ta już w latach sześćdziesiątych XX w. zaczęła jednak wzbudzać krytykę, gdyż konsekwencje rozwoju motoryzacji okazały się nieoczekiwane. Infrastruktura rozbudowywana zgodnie z modernistycznymi założeniami nie była bowiem w stanie sprawnie obsłużyć rosnącej liczby samochodów. Ponadto prywatne pojazdy zdominowały przestrzeń miejską, stając się uprzywilejowanym elementem ulicy. Z tego względu motoryzację postrzegano jako przyczynę marginalizacji ruchu pieszego, rosnącego zanieczyszczenia powietrza, czy wreszcie kryzysu obszarów śródmiejskich¹², który wynikał z negatywnej waloryzacji przemian dostosowujących obszary centralne do potrzeb samochodu (chodzi tu przede wszystkim o ekspansję korytarzy drogowych i obszarów parkingowych). Wspomniany kryzys był jednak pogłębiany również przez odpływ ludności i usług na przedmieścia, co stało się możliwe nie tylko dzięki coraz szerszej dostępności samochodu, ale też z powodu systematycznego rozwoju infrastruktury drogowej¹³. Konsekwencje tych procesów spowodowały w latach siedemdziesiątych XX w. odwrót w kształtowaniu polityki przestrzennej miast. Polegał on przede wszystkim na próbie wprowadzenia ograniczeń dla samochodów w śródmieściach, poszukiwania alternatywnych form transportu¹⁴, a także powrotu do idei tzw. miasta zwarteo, charakteryzującego się przemieszaniem różnych funkcji na tym samym obszarze¹⁵. W Polsce krytyczna refleksja nad motoryzacją narodziła się w latach dziewięćdziesiątych XX w., co wynika z opóźnionej – względem krajów zachodnich – ekspansji samochodu. Umasowienie motoryzacji, które nastąpiło tu dopiero po transformacji ustrojowej, spowodowało jednak próbę odwzorowania polityki zachodniej, mającej prowadzić do zmniejszenia udziału prywatnych samochodów w ogólnej liczbie podróży.

JAK BADAĆ ROLĘ MOTORYZACJI W ŻYCIU SPOŁECZNYM? ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE BADAŃ WŁASNYCH

Zwrot zakładający konieczność rozwoju alternatywnych względem samochodu form transportu silnie wpływa na kształt badań rozpoznających potrzeby transportowe użytkowników samochodów. W Polsce analizy te opierają się na badaniach o charakterze ilościowym, prowadzących do ustalenia rangi takich czynników jak: kwestia czasu przejazdu, bezpieczeństwo oferowanych usług, różne aspekty komfortu podróżowania *etc.* W rezultacie umożliwia to identyfikację cech, które są przez badanych najczęściej wskazywane jako główne determinanty wyboru samochodu jako środka transportu, i z tego względu winny być traktowane priorytetowo w trakcie konstruowania oferty zapewnianej przez inne środki mobilności przestrzennej¹⁶.

Choć zestaw parametrów uwzględnianych w specjalistycznych opracowaniach jest szeroki i odnosi się do różnych aspektów motywacji użytkowników, to jednak należy podkreślić, iż badania o charakterze ilościowym – jakkolwiek stanowią istotny element rekonstruowania jednostkowych motywacji – nie przedstawiają wyczerpujący sposób roli pełnionej przez samochód w życiu społecznym. Dokonanie pełnej rekonstrukcji jest bowiem niemożliwe, jeśli badania ograniczają się do hierarchizacji z góry wyodrębnionych cech środków transportu. Taka ścieżka analizy koresponduje z aktualnymi możliwościami technicznymi, dzięki którym osiągalna staje się jakakolwiek próba oddziaływania na preferencje transportowe (bada się bowiem to, co można później przełożyć na parametry alternatywnych środków transportu). Niekoniecznie jednak pokrywa się ona z rzeczywistą strukturą motywacji jednostek. Jak bowiem zauważają Kingsley Dennis i John Urry, samochód – dzięki swoim cechom oraz wartości rynkowej – może współtworzyć tożsamość człowieka, pozwalając na odwoływanie się do takich wartości jak wolność, sukces zawodowy, męskość, a nawet popęd seksualny. Autorzy ci twierdzą również, że posiadanie oraz użytkowanie prywatnego pojazdu stanowi we współczesnej kulturze symbol dobrego i społecznie aprobowanego stylu życia¹⁷. Oznacza to, że decyzja o zakupie i użytkowaniu samochodu nie zawsze musi być dyktowana wyłącznie koniecznością szybkiego, wygodnego czy bezpiecznego dotarcia do wybranego celu (a zatem może wykraczać poza zakres dotychczasowych badań). U podstaw działań jednostek tkwić mogą również inne przyczyny

11 S. M. Natrasony, D. Alexander, dz. cyt., s. 420.

12 S. Juchnowicz, *Rozważania o mieście*, [w:] K. Kamiński (red.), *Miasto za miastem*, Warszawa 2002, s. 18.

13 P. Gordon, H. Richardson, *Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990*, "Journal of American Planning Association" 1996, no. 62, s. 290.

14 J. Wesolowski, *Miasto w ruchu*, Łódź 2008, s. 20.

15 K. Solarek, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Komitet Architektury i Urbanistyki” 2011, nr 4, s. 61.

16 K. Hebel, *Preferencje pasażerów miejskiego transportu zbiorowego*, [w:] E. Zaloga, B. Liberadzki (red.), *Innowacje w transporcie. Korzyści dla użytkownika*, Szczecin 2010, s. 146.

17 K. Dennis, J. Urry, *After the Car*, Cambridge 2009, s. 35.

ny, związane ze sferą tożsamości człowieka, symbolicznym podkreśleniem własnego statusu społecznego, czy wreszcie z poszukiwaniem doznań psychofizycznych związanych z prowadzeniem samochodu¹⁸.

Zagadnienia te pozostają jednak nieuchwytnie dla dotychczas realizowanych analiz ilościowych, dlatego też przyjęto, że w celu pełniejszej rekonstrukcji roli motoryzacji w życiu społecznym konieczne jest podjęcie analiz o charakterze jakościowym. W ramach omawianego projektu wykorzystano technikę wywiadu biograficznego, uznając, iż pozwoli ona nie tylko odkryć inne motywacje, ale też spojrzeć na nie jako na holistyczną konstrukcję, kształtowaną na drodze zbierania różnorodnych doświadczeń życiowych¹⁹. To właśnie charakter tych doświadczeń wpływa na sposób myślenia i postępowania, na rolę przypisywaną poszczególnym wydarzeniom bądź przedmiotom, a także na to, jak jednostka postrzega swoje miejsce w świecie. Wywiad biograficzny pozwala więc na odkrycie powiązań między elementami biograficznymi oraz kontekstu powstania tychże połączeń²⁰. Jak bowiem zauważa Wojciech Doliński, ilościowe „badanie opinii eksploruje skromną część odniesień do rzeczywistości, natomiast analiza [jakościowa] umożliwia (...) wybitnie pogłębione opisy interakcyjne ukontekstowanych przeżyć (...) W tej sytuacji chodzi nie o badanie wyizolowanych z kontekstu opinii (...) ale o sposób łączenia poszczególnych wymiarów narracji w ramach poczucia spójności, całości”²¹. Dopiero taka całościowa opowieść o roli danego przedmiotu w życiu człowieka może prowadzić do pełnej rekonstrukcji przyczyn podmiotowych działań oraz ewentualnej gotowości jednostki do zmiany swoich praktyk (tj. rezygnacji z przynajmniej częściowego użytkowania samochodu na rzecz alternatywnych form transportu).

CZYM DLA POLAKÓW JEST SAMOCHÓD?

Dla rozmówców samochód to przede wszystkim „naturalny” element świata poznawanego i przyswajanego niemal od samego początku życia. Dostosowanie codzienności do możliwości prywatnego pojazdu jest więc nie tyle świadomym wyborem, co raczej jedynym możliwym scenariuszem, zgodnym z doświadczeniami zebranych na etapie dzieciństwa. Narratorzy zwracają bowiem uwagę, iż pierwszy kontakt z motoryzacją mieli właśnie wtedy, wiążąc z tym okresem pozytywnie waloryzowane wspomnienia:

Bardzo lubiłem jeździć z nim jako pasażer, myślę, że już pierwsze wspomnienia to jest w samochodzie jako pasażer, to jako czterolatek, trzy-czterolatek, kiedy po prostu siadałem na, na, na, pozwalał mi siadać też na fotelu pasażera z przodu. (Narrator 1)

Rozmówcy podkreślają także, iż samochód był podstawowym atrybutem życia ich rodziców, którzy realizowali z jego pomocą szereg praktyk społecznych. W tym sensie pierwsze doświadczenia z motoryzacją można traktować jako element socjalizacji pierwotnej, w trakcie której szczególną rolę odgrywa naśladownictwo znaczących innych, w tym przede wszystkim rodziców²². Dlatego też w biografii badanych zauważalna jest ciągłość doświadczeń związanych z użytkowaniem samochodu. Sposób wykorzystywania pojazdu przez rodziców można bowiem traktować jako źródło wzorców czerpanych przez reprezentantów kolejnego pokolenia, które stara się – często ze wsparciem rodziny – wprowadzać motoryzację we własne życie, kontynuując i podtrzymując w ten sposób wspomniane wzorce.

Samochód staje się elementem doświadczeń biograficznych badanych również dzięki zaangażowaniu przemysłu ryzykownego w proces zaspokajania potrzeb konsumpcyjnych. Przemysł ten, mimo że jest co najwyżej tylko pośrednio związany z motoryzacją, przyczynia się do jej zakorzenienia w życiu społecznym poprzez wytwarzanie produktów, które symulują ruch pojazdów i pozwalają zapoznać się ze specyfiką roli społecznej kierowcy. Do tego rodzaju wytworów można zaliczyć różnego rodzaju programy komputerowe oraz zabawki:

Moją pierwszą grą były właśnie wyścigi samochodowe. Ale pamiętam, że chyba grałem w nią, kiedy się do niej dochapałem, to grałem chyba z 4 godziny. Jednym/tym samym modelem samochodu, po tej samej trasie. No, ale wtedy nie uznawałem, że to jest nudne, tylko w ogóle to było super mega fajne. Oczywiście moimi ulubionymi były takie klasyki, gdzie można było rozjeżdżać ludzi. Oczywiście każdy, kto grał w tę grę pewnie najbardziej lubił ten element. (Narrator 3)

18 P. Freund, M. George, *The ecology of the automobile*, Montreal 1993, s. 150

19 Przeprowadzono 18 wywiadów biograficznych z kierowcami mieszkającymi we Wrocławiu, którzy użytkują samochód przynajmniej od 10 lat. Badanych podzielono jednocześnie na trzy równoliczne grupy: mieszkańców Śródmieścia, strefy przejściowej oraz dzielnic ulokowanych przy granicach miasta. Założono bowiem, iż odległość od centrum miasta – jako obszaru gromadzącego różnorodne funkcje i stanowiącego dominujący cel codziennych podróży mieszkańców Wrocławia – może wpływać na intensywność oraz formy wykorzystywania samochodu.

20 A. Nowak, *Metoda biograficzna w badaniach pedagogicznych*, [w:] S. Palka (red.), *Orientacje w badaniach pedagogicznych*, Kraków 1998, s. 100.

21 W. Doliński, *Spoleczne tworzenie niepełnosprawności w kontekście fenomenologicznych założeń badawczych*, „Niepełnosprawność i Rehabilitacja” 2013, nr 4, s. 13-14

22 P. Berger, T. Luckmann, *Spoleczne tworzenie rzeczywistości*, Warszawa 1983, s. 207-214

Specyfiką tych produktów jest trywializacja i marginalizacja niebezpieczeństw oraz kosztów wynikających z użytkowania samochodu. Gry komputerowe umożliwiają zatem czerpanie przyjemności z wirtualnej obsługi samochodu, prowadząc do zetknięcia z pozytywnie waloryzowanymi doznaniem psychofizycznymi. Pozwalają one również porównywać parametry techniczne różnych pojazdów, generując w ten sposób hierarchię wytworów przemysłu motoryzacyjnego. Z drugiej strony programy te stwarzają okazję do wykonywania czynności, które w świecie realnym są karalne i zabronione. Użytkowanie wspomnianych programów wiąże się więc ze *quasi*-wykorzystaniem technicznych możliwości samochodu ponad wyznaczone normy społeczne. Łamanie bez konsekwencji takich norm wzmacnia jednak – w świetle wypowiedzi badanych – atrakcyjność omawianego tu środka transportu, kształtując przy okazji potrzeby konsumpcyjne w zakresie realnie istniejącej motoryzacji.

Wspomniane już doznania psychofizyczne wiążą się również z użytkowaniem samochodu w świecie rzeczywistym. Przeglądając się wypowiedziom badanych można zauważyć, że omawiany środek transportu oferuje autonomiczne przyjemności, których nie jest w stanie zapewnić żaden inny środek transportu:

Jadąc samochodem czuję się wolny, niezależny. Czuję się punktualny, czuję radość, wygodę, adrenalinę. No i czasem smutek jak jest korek. (Narrator 6)

Kierowanie pojazdem dostarcza więc – po pierwsze – pozytywnych emocji, które wiążą się z odczuwaniem prędkości i ryzyka. Kwestia ta dotyczy poniekąd opisanego nieco dalej przełamywania barier psychologicznych i kształtowania własnej tożsamości poprzez podejmowanie coraz trudniejszych, ale i niebezpiecznych zadań, które mają podnosić wartość jednostki w jej własnych oczach.

Po drugie, autonomiczną przyjemnością staje się obsługa techniczna samochodu. Własny pojazd jest w tym kontekście przedmiotem, któremu można nadawać formę zgodną z osobistymi preferencjami estetycznymi. Poszczególne elementy samochodu mogą również odzwierciedlać istotne dla właściciela wartości, które stara się on uzewnętrznić za pomocą różnych symboli. Określony kształt wspomnianych elementów wiąże się zatem ze znaczeniem symbolicznym nadawanym, podzielanym i jednakowo rozumianym przynajmniej w ramach wybranej kategorii społecznej:

Tata później zdecydował się, żeby zainwestować w tego passata troszkę. Wstawił w nim gaz, troszkę się pobawił, pucował to auto, dopieszczał, wymienił reflektory, atrapę grilla, felgi nowe zakupił. Także to auto było takie fajne, fajnie się tym bawił. (Narrator 15)

W końcu po trzecie, zakup pojazdu stanowi akt konsumpcyjny, dostarczający przyjemności ze względu na nabywanie nowego, atrakcyjnego produktu. Akt ten różni się od innych nie tylko skalą finansową przedsięwzięcia, ale też natężeniem przyjemności, które przynosi już sam proces konsumowania nabytego samochodu:

Zakup nowego auta wydawał mi się czymś, czymś takim naturalnym, normalnym, takim dość neutralnym wydarzeniem, po prostu kupujesz sobie nowe auto tak, jak kupujesz sobie nową sukienkę (...) zakup nowego auta był [jednak] niezaprzeczalnie niesamowitym wydarzeniem w moim życiu (...) to wydarzenie było dla mnie napełnione i nasączone emocjami, oczywiście pozytywnymi (...) przywiązałam się do obecnego modelu i po prostu nie wyobrażam sobie rozstania się z autem, w którym spędzam niewątpliwie bardzo dużo czasu, i które służy mi i jest ze mną w najważniejszych życiowych momentach. (Narrator 9)

W procesie wspomnianej konsumpcji istotną rolę odgrywa także wyposażenie pojazdu. Korzystanie z niego ma wartość autonomiczną, przynależną tylko i wyłącznie samochodowi – żaden inny środek transportu nie jest w stanie zapewnić takich doznań psychofizycznych, ponieważ nie posiada tego rodzaju wyposażenia. Społeczna wartość tych dodatków jest ugruntowywana na polu ekonomicznym – chcąc otrzymać dodatkowe funkcje, trzeba za nie zapłacić. Zakup droższego samochodu podnosi z kolei subiektywną ocenę własnego statusu materialnego.

Wartość ta ma również swoje źródło w zdolności przemysłu motoryzacyjnego do generowania nowych potrzeb poprzez dostarczanie innowacyjnych form zabawy i przyjemności. Choć pojawiły się one dopiero wraz z technologicznym rozwojem motoryzacji, zostały włączone w bogaty kanon pożądanych wzmocnień, a także doprowadziły do autonomicznych form stratyfikacji dóbr konsumpcyjnych. Przyjemność korzystania z samochodu jest bowiem tym większa, im bogatszy zestaw dodatków znajduje się wewnątrz. Automatyzacja sprzyja przy tym pożądanemu ograniczeniu wysiłku fizycznego, który trzeba włożyć w obsługę samochodu:

Później jeszcze będę miał Malucha, moi rodzice będą mieli Malucha. Później jakiś taki samochód mieliśmy, to był Ford Scorpio brązowy. I moi rodzice tak mi się chwaliли tym samochodem, że wzięli mnie na przejażdżkę i pokazali, łal, patrz. I tam się pojawiał taki przycisk i za pomocą tego przycisku szyby poszły w dół. Ja taka gęba rozdziawiona, tak laaaal, jaki my mamy kosmiczny samochód. (Narrator 4)

Użytkowanie samochodu koresponduje również z realizacją i podtrzymywaniem wartości zakodowanych w kulturze danego społeczeństwa. Za przykład może tu służyć wspomniana przez narratora wolność i mobilność. Rolę sa-

mochodu w realizacji tego rodzaju wartości w interesujący sposób pokazuje Bartłomiej Grafik, przywołując przykład społeczeństwa amerykańskiego. Zauważa on, iż dla Amerykanów „pokonywanie krajów autostradami ze wschodu na zachód lub z północy na południe miało w sobie wiele wspólnego, w wymiarze symbolicznym, z wyprawami pionierów przesuających granice państwa. W czasach zdobywania zachodu wiązało się to z poszukiwaniem miejsca do życia przez przybyszy ze starego kontynentu; oznaczało przedsiębiorczość, odwagę, ale i poszukiwanie wolności (...) Podobnie pokonywanie olbrzymich obszarów samochodem staje się synonimem wolności. Zdobywa się przestrzeń, zwłaszcza w środkowych stanach, gdzie można przejechać setki mil nie napotkawszy żadnego innego samochodu (o ludzkich osadach nie wspominając)”²³. Choć przykład społeczeństwa amerykańskiego wydaje się być odległy od polskiej specyfiki, to jednak w kontekście podkreślanej w literaturze fascynacji Polaków amerykańskim stylem życia nasuwa on pewne przypuszczenia. Niewykluczone bowiem, że i tutaj samochód jest wprzęgany w realizację różnorodnych wzorców kulturowych, które wiążą się z dążeniem do samodzielności, indywidualizmu czy wreszcie mobilności przestrzennej kształtowanej niezależnie od warunków narzucanych przez publiczne formy transportu.

Doświadczenia rozmówców z motoryzacją pokazują również jak samochód zostaje wprzęgnięty w proces kształtowania tożsamości jednostki. Po pierwsze, można tu wskazać na kwestię przekraczania ograniczeń związanych z umiejętnościami lub wiekiem. Rozmówcy wskazywali bowiem, że różne doświadczenia z motoryzacją wpływały na subiektywnie konstruowane poczucie dojrzałości lub własnej wartości:

Moim priorytetem i największą radością to było to, jak mogłem osiąść z przodu... zawsze siedziałem z tyłu na foteliku... i potem, jak już pierwszy raz usiadłem z przodu, to byłem taki dumny, że już jestem starszy i że/że już jakby no, no mogę więcej. (Narrator 3)

W przypadku kierowców posiadających prawo jazdy co najwyżej kilka lat, chętnie przywoływanym momentem przejścia jest też procedura zdobywania prawa jazdy. Badani kierowcy odwołują się do tego wydarzenia z dumą i z przekonaniem, że uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu wymaga stawieniu czoła niełatwym do spełnienia kryteriom. Wydaje się, iż wskazany element biografii można traktować jako rytuał przejścia, potwierdzający – dzięki akceptacji ze strony otoczenia – zdolność jednostki do pełnienia określonej roli społecznej²⁴. W takich kategoriach jest to również odczytywane przez samych zainteresowanych, dla których moment egzaminu wiąże się z emocjami i z koniecznością sprawdzenia uprzednio zdobywanych, ale i pożądaných umiejętności:

Pamiętam, rano najpierw miałem teorie na samochód chyba no, i jak to poszło, to już taka lekka ulga. No ale wiadomo, jeszcze dużo przede mną. Później teoria na motocykl. Znowu poszło, no to już świetnie, ale zaraz jazdy. I tak siedzę, pamiętam, w tej poczekalni i taka stresowa. (Narrator 14)

Jeszcze innym rodzajem przekraczania subiektywnie dostrzeganych ograniczeń jest charakter przestrzeni, którą rozmówcy przemierzają samochodem. Przestrzeń ta, ze względu na posiadane cechy, jest postrzegana jako przystępna lub przeciwnie – jako nieprzyjazna i wymagająca od kierowcy szczególnych umiejętności. Do tej drugiej kategorii zalicza się przede wszystkim środowisko dużego miasta, posiadające – jak wskazują rozmówcy – skomplikowane rozwiązania komunikacyjne czy też charakteryzujące się dużym ruchem samochodów, który utrudnia sprawne przemierzanie przestrzeni oraz wymaga szybkich reakcji:

Na początku przyjeżdżając do Wrocławia jeździłem komunikacją miejską. Bałem się Wrocławia, bałem się – przyjeżdżając do Wrocławia z tego mniejszego miasta – tramwajów, bałem się wszystkich skrzyżowań, więc na początku jeździłem bardzo zachowawczo i rzadko. Jeździłem komunikacją miejską, obserwując jak się zachowują kierowcy, jak wygląda, jak wygląda w ogóle ruch miasteczka, gdzie są jakie ulice. (Narrator 4)

Kluczowym momentem jest, w indywidualnych doświadczeniach narratorów, przełamanie napotkanych barier i gotowość do podróżowania samochodem przez wielkomiejskie ulice. Niekiedy przełom ten następuje w wyniku przypadkowego zdarzenia, np. omyłkowego obrania drogi, która kieruje wprost do śródmieścia. Niezależnie jednak od bezpośredniej przyczyny, tego rodzaju wydarzenia uzmysławiają kierowcom ich własną zdolność do podejmowania za kierownicą coraz trudniejszych zadań, podnosząc przy okazji poczucie własnej wartości.

Z przekraczaniem barier wiąże się także umiejętność obsługi technicznej samochodu. Tego typu czynność rozpatrywać można nie tylko w kategoriach rozwiązywania problemu technicznego, ale także w odniesieniu do kwestionowania podziału na tradycyjne światy mężczyzn i kobiet. Przekroczenie bariery następuje, gdy kobieta podejmuje się zadania naprawy samochodu. Wykonując tę czynność, przełamuje ona – jak sądzi – granice tradycyjnego męskiego świata:

²³ B. Grafik, *Turystyka jako forma komunikacji symbolicznej*, [w:] J. Żurko (red.), *Komunikacja społeczna w perspektywie socjologicznej*, Wrocław 2013, s. 94.

²⁴ M. Buchowski, *Etnologiczna interpretacja obrzędów przejścia*, „Lud” 1985, t. 3, s. 64-65

Musiłam dolać wody do chłodnicy i jako kobieta muszę przyznać, było to spore wyzwanie zwłaszcza, że wtedy chyba drugi, bądź trzeci raz zaglądałam pod maskę własnego auta, gdyż mam je od niedawna i, i ciężko było mi sobie z tym poradzić, ale jestem z siebie dumna, że dałam radę. (Narrator 9)

Wskazane zjawiska pokazują, iż samochód może stanowić istotne narzędzie, za pomocą którego jednostka wzbogaca swoją tożsamość o pożądane i pozytywnie waloryzowane cechy. Elementy te dotyczą przy tym zarówno umiejętności manualnych, jak i umysłowych, które przeważnie daje się wykorzystywać w trakcie kierowania pojazdem. Identyfikowalne są jednak również wydarzenia, w których gratyfikacja może płynąć z przyjmowania roli pasażera. Uprawnione jest zatem twierdzenie, że zdanie egzaminu, bezbłędne pokonanie trasy, porządzenie sobie z zatłoczeniem na drogach, czy wreszcie uzyskanie zgody od znaczących innych na zajęcie odpowiedniej pozycji w pojeździe lub samodzielne nim kierowanie stanowią wydarzenia, dzięki którym jednostka nabiera przekonania, że potrafi nie tylko wypełniać role społeczne zgodnie z oczekiwaniami otoczenia, ale też skutecznie radzić sobie z trudnościami. Podobnie można spojrzeć na zdolność do unikania kolizji lub wypadków. Bezwypadkowa jazda wiąże się nie tylko z finansowymi bonifikatami podczas zawierania umowy ubezpieczenia pojazdu, ale też może się przekładać na subiektywnie odczuwaną satysfakcję. Należy zatem podkreślić, że progres umiejętności kierowania pojazdem może prowadzić nie tylko do gratyfikacji udzielanych same-mu sobie, ale też do nagród uzyskiwanych od innych. W wymiarze świadomościowym wiązałoby się – jak już zostało wspomniane – z przełamywaniem psychologicznych barier bądź wzmocnieniem poczucia własnej dojrzałości i wartości. Z kolei otoczenie społeczne może wynagradzać materialnie (np. poprzez wspomniane bonifikaty) lub symbolicznie (np. poprzez poważanie społeczne), wpisując tym samym umiejętnie korzystanie z samochodu w ogólniejszy zasób nagród społecznych, a także w społecznie aprobowane style życia.

Z drugiej strony, na samochód należy spojrzeć również przez pryzmat ruchów na rzecz równouprawnienia. Wykonując kategorie feministyczne, można tu mówić o dekonstrukcji męskiej dominacji – procesie, który w poruszonego przypadku odbywa się w sposób praktyczny, a nie na gruncie teoretycznym. Kobiety kształtują bowiem poczucie równouprawnienia nie tylko poprzez wchodzenie w rolę kierowcy, ale też na skutek rosnących umiejętności w zakresie obsługi technicznej samochodu. W tym sensie, nie tyle otrzymują one gratyfikację od otoczenia, co raczej budują swoją tożsamość poprzez opozycję do utartych reguł normatywnych. Samochód staje się tu dogodnym narzędziem walki, szczególnie że – jak zauważają K. Dennis i J. Urry – bywa on kojarzony właśnie z męskością²⁵.

Identyfikując role samochodu w życiu Polaków należy również wskazać na wytwarzaną przez ten środek transportu barierę pomiędzy kierującym/pasażerem a otoczeniem istniejącym poza samochodem. Prywatny pojazd okazuje się bowiem środkiem umożliwiającym ograniczenie interakcji z tymi, którzy w danym miejscu i czasie współużytkują przestrzeń publiczną. Potwierdza to wspomnianą już refleksję badaczy społecznych na temat zacierania przez motoryzację wyraźnej granicy między światem prywatnym i publicznym. Jak zauważa jeden z badanych:

Pomaga mi słuchanie radia, żeby nie myśleć o, o tym, co się dzieje wokół, ale też nie za głośno, żeby można było się skupić, słuchać tak zwanych dźwięków... miasta i ulicy, żeby, żeby wiedzieć, co się dzieje wokół, zwłaszcza np., jak jedzie karetka. (Narrator 6)

Niekiedy tendencja do ograniczania kontaktów z otoczeniem związana jest z chęcią zapewniania sobie bezpieczeństwa. Nie chodzi przy tym o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, lecz o zmniejszenie ryzyka napadu czy roboju. Samochód pozwala na użycie technicznych zabezpieczeń, stanowiących fizyczną barierę pomiędzy kierującym/pasażerem a otoczeniem samochodu. Ponadto zapewnia on możliwość szybkiego pokonywania negatywnie waloryzowanych fragmentów przestrzeni. Wobec tego, wskazywana jest też opozycja prywatnego pojazdu w stosunku do innych form transportu, które mają charakter publiczny i dopuszczają współobecność pasażerów:

W momencie kiedy jest noc, kiedy jest ciemno, bądź zimno e/ i jest dość niebezpiecznie, auto zapewnia mi poczucie komfortu i bezpieczeństwa, którego brakuje mi podczas poruszania się komunikacją miejską. (Narrator 11)

Specyfika samochodu wpisuje się również w podkreślaną na gruncie analiz socjologicznych tendencję do indywidualizacji i atomizacji społecznej, charakterystyczną dla społeczeństw ponowoczesnych²⁶. W tym kontekście, samochód pozwala nie tylko ograniczać zakres i formę kontaktu z innymi użytkownikami ulic, ale też w specyficzny sposób „prywatyzować” przestrzeń, oraz rozszerzać zakres tego, co tradycyjnie rozumiane jest jako *stricte* prywatna forma tej przestrzeni (inaczej mówiąc, samochód rozszerza sferę domową):

Samochód jest moim drugim domem. Ponieważ często wyjeżdżam, w jakieś podróże służbowe i spędzam w nim dużo czasu... Zdarza się, że spędzam w nim dwa dni z przerwą na hotel, więc tam się dzieje bardzo dużo, tam jem, i czasem zdarza mi się przebierać

25 K. Dennis, J. Urry, dz. cyt., s. 35

26 A. Karnat-Napieracz, *Tożsamość, czyli świadomość redivivus*, Kraków 2009, s. 310.

w samochodzie, czasem zdarza mi się też spać w samochodzie, jak jestem zmęczony w nocy i wracam, więc czasem sobie po prostu drzemnę. (Narrator 3)

Prywatny pojazd zwiększa więc zakres aktywności, które można realizować poza domem, choć czynności te mają niekiedy intymny charakter, przez co – mogłoby się wydawać – nie wykraczają poza sferę *stricte* prywatną. Wspomnianemu rozszerzeniu sprzyjają wewnętrzne lusterka, wieszaki, uchwyty na kubki, a nawet radiodbiorniki samochodowe. Tego rodzaju wyposażenie nie jest kluczowe dla samej mobilności przestrzennej, natomiast koresponduje z procesem osvajania wnętrza samochodu poprzez aranżowanie go na kształt sfery domowej. Podobną rolę odgrywa możliwość ograniczenia dźwiękowego kontaktu z otoczeniem. Umożliwia to wyrażanie intymnych emocji, które objęte są przynajmniej częściowym tabu, podlegając eliminacji z przestrzeni publicznej. Przestrzeń ta wymaga bowiem powściągliwości, kurtuazji i ograniczenia szeregu emocjonalnych zachowań:

Jak jestem sama i jadę w tym samochodzie, to mogę się wykrzyknąć, wyzalić, wyplakać, jeżeli mam jakiś stres i tak dalej. A jak mam dobry nastrój to śpiewam. On mnie wysłucha, nigdy nic złego mi nie powie. Tak przyjaciel prawdziwy samochód właśnie. (Narrator 10)

W kontekście ponowoczesności należy wskazać na jeszcze jedną cechę samochodu, która znajduje odzwierciedlenie w wypowiedziach badanych. Chodzi mianowicie o elastyczność związaną z pracą, jak i z innymi rodzajami aktywności społecznej. Biorąc pod uwagę popularyzację elastycznych form zatrudnienia, a także tendencję do utrzymywania się z różnych źródeł, wagi nabiera zdolność do szybkiego przemieszczania się pomiędzy różnymi punktami w przestrzeni miejskiej. Coraz częściej także forma pracy jest dostosowywana do możliwości samochodu, wymagając od pracowników nieustannego podróżowania:

Mogę się przemieszczać, o której chcę godzinie, kiedy chcę, w dowolne miejsce. Ponieważ, gdyby nie samochód, to nie, nie mógłbym odwiedzić wielu z moich klientów. Nie, nie miałbym na pewno też możliwości tak często ich odwiedzać, bo jednak podróż komunikacją zbiorową trwa dłużej i, i trzeba dostosować spotkania do niej, a nie, a nie siebie do spotkań, więc samochód mi pomaga w pracy. (Narrator 3)

Kwestia elastyczności dotyczy również procesu samorozwoju oraz nabywania nowych kompetencji. Samochód staje się w tym kontekście narzędziem, dzięki któremu możliwe jest podejmowanie aktywności pozaszkolnych, które choć wiążą się z edukacją, to jednak mają charakter fakultatywny i odbywają się w różnych częściach miasta. Kompresja czasu i przestrzeni zapewniana przez motoryzację zwiększa w tym aspekcie elastyczność, ułatwiając organizację rodzinnego grafiku (szczególnie gdy uczestnicy zajęć nie mogą samodzielnie użytkować pojazdu):

Żyjemy w takich czasach, że trzeba się kształcić, żeby mieć kasę trzeba się uczyć. No i również, no dzieci są obłożone różnymi dodatkowymi zajęciami czy obowiązkami. A więc no, przede wszystkim tutaj spada na mnie ta rola... zabezpieczenia właśnie dzieckom dojazdu na zajęcia czy powrotu, no także no popołudniami tej jazdy naprawdę jest sporo. (Narrator 6)

Ostatnim kontekstem, który zdaje się utrwalać pozycję motoryzacji w życiu społecznym Polaków, jest ogólna i społecznie konstruowana ocena tego środka mobilności przestrzennej. Niezależnie od różnorodnych zagrożeń i kosztów wypływających z użytkowania samochodu, ocena ta jest pozytywna i lokuje motoryzację w zbiorze ułatwień, z jakich można korzystać w codziennym życiu. Z tego względu społecznie podzielanym i апробowanym wzorcem zachowania jest wejście w rolę kierowcy i zakup samochodu. Niekiedy podjęcie decyzji o przyjęciu wspomnianej roli nie jest jednak autonomicznym aktem jednostki, lecz efektem nacisków otoczenia społecznego:

Ja wcale nie chciałam mieć prawa jazdy, zmusili mnie do tego. Jakoś nie lubię do tej pory nim jeździć, autem. Poszłam, bo mama kazala. Bo ona chciała mieć auto i żeby móc gdzieś sobie pojechać w weekend, czy do babci, czy w ogóle gdzieś na wakacje. (Narrator 17)

W tym sensie korzystanie z samochodu staje się koniecznością, z której jednostce trudno się wyzwolić. Uzasadnienia wymaga nie tyle podjęcie starań o uzyskanie uprawnień do korzystania z pojazdu, a następnie jego zakup, co raczej rezygnacja z takich form działania. Stanowi ona bowiem próbę wyłamania się z ogólnie przyjętych schematów postępowania. Akt rezygnacji z użytkowania samochodu może być w tym kontekście jedynie zaczątkiem zmiany społecznej, która wymaga również ewolucji reguł kulturowych. Tymczasem reguły te wywołują zachowania konformistyczne, spowalniając wspomnianą ewolucję i utrwalając tym samym rolę odgrywaną przez motoryzację.

PODSUMOWANIE

Znaczenie samochodu w życiu Polaków daleko wykracza poza kwestię mobilności przestrzennej *sensu stricto*. Postrzegając korzystanie z własnego pojazdu w kategoriach racjonalnego wyboru między środkami transportu o różnych parametrach, nie należy – jak się wydaje – sprowadzać tejszy racjonalności do elementów uwzględnianych na gruncie podejść

ilościowych. Determinanty wyboru środka transportu nie zamykają się bowiem w kwestiach kosztów ekonomicznych, czasu podróży, wygody czy nawet bezpieczeństwa. Własny pojazd pomaga również spełniać jednostce oczekiwania otoczenia, składającego do elastycznego, synkretycznego kształtowania codziennej aktywności, którą coraz rzadziej można zamknąć w stałych ramach czasowych i przestrzennych. Samochód pozwala więc działać według zasady *just in time*, dopasowując możliwości i charakter mobilności przestrzennej do wymagań współczesności. Znaczenie auta w życiu Polaków można zatem postrzegać jako pochodną specyfiki doby ponowoczesnej, co znajduje odzwierciedlenie także w tożsamości jednostki. Samochód oferuje bowiem narzędzia, dzięki którym odbywa się proces nieustannego konstruowania i eksponowania zindywidualizowanego wizerunku własnego „ja”. Auto jest – w tym kontekście – plastycznym obiektem, któremu można nadawać cechy informujące o tym, kim jest jego właściciel i jakie wartości są dla niego istotne. Prywatny pojazd umożliwia też przełamywanie stereotypów płciowych, czy budowanie poczucia własnej wartości dzięki doskonaleniu różnych umiejętności w zakresie techniki jazdy i obsługi elementów mechanicznych. Samochód daje także szansę na pełne uczestnictwo w życiu społecznym, nie ograniczane rozkładem jazdy publicznych środków transportu. Pojazd pozwala wreszcie „prywatyzować” w swoisty sposób przestrzeń miejską, stanowiąc – ze względu na techniczną konstrukcję – barierę, która uniemożliwia innym wkroczenie w najbliższe otoczenie fizyczne jednostki. W tym sensie własne auto okazuje się dobrem trudnym do zastąpienia, szczególnie że kwestia sprawnego dotarcia do celu nie jest jednoznacznie oddzielana od przyjemności czerpanej z przebywania w pojeździe i prowadzenia go. Rola motoryzacji w życiu Polaków jest więc nie tylko wieloaspektowa, ale też ugruntowana i stabilna.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Berger P., Luckmann T., *Spoleczne tworzenie rzeczywistości*, Warszawa 1983.
- [2] Buchowski M., *Etnologiczna interpretacja obrzędów przejścia*, „Lud” 1985, t. 3.
- [3] Cisowski T., Szymanek A., *Zrównoważony rozwój transportu miejskiego*, „Eksploatacja i Niezawodność” 2006, nr 1.
- [4] Doliński W., *Spoleczne tworzenie niepełnosprawności w kontekście fenomenologicznych założeń badawczych*, „Niepełnosprawność i Rehabilitacja” 2013, nr 4, s. 13-14.
- [5] Freund P., George M., *The ecology of the automobile*, Montreal 1993.
- [6] Gordon P., Richardson H., *Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis*, Los Angeles, 1970-1990, „Journal of American Planning Association” 1996, no. 62.
- [7] Grafik B., *Turyztyka jako forma komunikacji symbolicznej*, [w:] J. Żurko (red.), *Komunikacja społeczna w perspektywie socjologicznej*, Wrocław 2013.
- [8] Hebel K., *Preferencje pasażerów miejskiego transportu zbiorowego*, [w:] E. Załoga, B. Liberadzki (red.), *Imowacje w transporcie. Korzyści dla użytkownika*, Szczecin 2010.
- [9] Juchnowicz S., *Rozważania o mieście*, [w:] K. Kamieniecki (red.), *Miasto za miastem*, Warszawa 2002.
- [10] Karnat-Napieracz A., *Tożsamość, czyli świadomość rediivus*, Kraków 2009.
- [11] Krysiński D., *W modernizm zwrot?*, „Autoportret” 2013, nr 42.
- [12] Natrasony S. M., Alexander D., *The Rise of Modernism and the Decline of Place: The Case of Surrey City Centre*, „Planning Perspectives” 2005, no. 20.
- [13] Nowak A., *Metoda biograficzna w badaniach pedagogicznych*, [w:] S. Palka (red.), *Orientacje w badaniach pedagogicznych*, Kraków 1998.
- [14] Solarek K., *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Komitet Architektury i Urbanistyki” 2011, nr 4.
- [15] Urry J., Dennis K., *After the Car*, Cambridge 2009.
- [16] Urry J., Sheller M., *The City and the Car*, „International Journal of Urban and Regional Research” 2000, Vol. 24.
- [17] Wesolowski J., *Miasto w ruchu*, Łódź 2008.
- [18] Zdanowski W., *Rozwój czy regres. Przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie 2020*, Wrocław 2012.