Zeszyty Naukowe
Wydziału Zamiejscowego w Chorzowie
Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu
Nr 11 2009 r.

Przemysław Kołodziejczyk

Potrzeba kontaktów towarzyskich a transport zbiorowy

1. *Homo socius* w warunkach postępującej alienacji

Twierdzenie o społecznym charakterze istoty ludzkiej, jedno z podstawowych dla nauk społecznych, bywa współcześnie często przywoływane, jednak w różnych znaczeniach i zróżnicowanych poziomach jego zrozumienia. Dla niniejszego opracowania jest również podstawowe, warto więc już na wstępie przytoczyć myśl J. Wiatra systematyzującą orientacje w interpretacji tezy o człowieku jako istocie społecznej i ukierunkowujące rozważania o tego konsekwencjach. Wspomniany autor, uznany już za klasyka socjologii, wyróżnił cztery główne znaczenia powyższej tezy:

- uzależnienie rozwoju cech specyficznie ludzkich od funkcjonowania w ramach społeczeństwa,
- kształtowanie człowieka przez społeczeństwo (człowiek jako produkt stosunków społecznych),
- posiadanie „instynktu społecznego – skłonności do zrzeszania się, do bycia w gromadzie, do upodabniania się do innych”,
- normatywne twierdzenie, że człowiek winien podporządkować się interesom społecznym[1].

[1] J. Wiatr, *Społeczeństwo. Wstęp do socjologii systematycznej*, PWN, Warszawa 1979, s. 19-21.

Trzy pierwsze znaczenia są, wobec podjętej tu problematyki, niezmiernie istotne, wszystkie bowiem wskazują na wagę kontaktów towarzyskich dla prawidłowego funkcjonowania człowieka. Trudno przy tym orzec, które z nich mogłoby być pragmatycznie pierwotne wobec pozostałych, wiązałoby się to bowiem z koniecznością rozstrzygnięcia problemu, czy społeczne skłonności tkwią u podstaw ludzkiej natury, czy też zostały ukształtowane w toku rozwoju cywilizacyjnego. To zaś jest niemożliwe do przeprowadzenia – nie ma dziś możliwości obserwowania pełnego cyklu życia człowieka całkowicie wyizolowanego[2].

Niezależnie jednak od tego, czy rodzaj ludzki swą społeczną właściwość nabył w procesie historycznym, czy też z natury jest mu pisana, trudno zaprzeczyć twierdzeniu, że cecha ta trwale związała się z obrazem człowieka. Warto jednak zapytać o jej przyszłość. Już bowiem w połowie XX w. istotne zagrożenia dla społecznego wymiaru funkcjonowania człowieka, nadchodzące ze strony przyjętej drogi rozwoju cywilizacyjnego, dostrzegł E. Fromm, podnosząc je zresztą do rangi widma globalnej choroby psychicznej. Postępująca alienacja, w przyjętym przez niego rozumieniu, jest procesem wyobcowania zarówno jednostki w stosunku do otoczenia, jak i wobec niej samej, co wyraża się bezrefleksyjnym istnieniem i ślepą pasją materialną. Przejawem alienacji jest między innymi atomizacja społeczeństwa, zmiana jego bogatej, wspólnotowej formuły w zbiór jednostek powiązanych coraz zresztą węższą sferą publiczną, postawioną w opozycji do rozszerzającej się dziedziny prywatnej[3]. Powstał zatem niebezpieczny konflikt pomiędzy *homo socius* a *homo economicus*, człowiekiem wyrosłym na gruncie społeczeństwa i potrzebującym do własnego rozwoju mentalnego zdrowych, szczerych interakcji społecznych a człowiekiem nastawionym na realizację partykularnych interesów, nawet kosztem wspólnoty. Zbyt silne zaangażowanie w profesjonalne role, dyktowane bezwzględną orientacją na ekonomiczny sukces, upośledza zdolności społeczne – interakcje międzyludzkie ulegają spłyceniu, co zagraża psychice uwarunkowanej bogatą historią życia wspólnot ludzkich, a być może nawet samą jej społeczną naturą.

Do podobnych wniosków dochodzi także A. Toffler, analizując społeczne konsekwencje postępu technologicznego, jego wpływ na styl życia i zmiany w obrębie interakcji społecznych człowieka. Znaczna ruchliwość geograficzna, modularyzacja stosunków międzyludzkich[4], efemeryczność znajomości zdaje się wyraźnie już negatywnie oddziaływać na psychikę zarówno jednostek, jak i grup społecznych, w tym rodziny[5]. Nie oznacza to jednak, że potrzeby społeczne prze-

[2] Tamże, s. 20.

[3] E. Fromm, *Zdrowe społeczeństwo*, PIW, Warszawa 1996.

[4] Oznacza ona postępujące ograniczanie interakcji społecznych do wąskiego obszaru realizacji partykularnego interesu, a więc ściśle instrumentalne traktowanie relacji międzyludzkich w opozycji do holistycznego traktowania znajomości. Por. A. Toffler, *Szok przyszłości*, Wydawnictwo Kurpisz, Przeźmierowo 2007, rozdz. VI.

[5] Wsparciem tej tezy mają być rosnące w zatrważającym tempie statystyki depresji, samobójstw i rozwodów.

stają być odczuwane. Wyniki ankiety przeprowadzonej przez European Social Survey pokazują następujące dziedziny wpływające na całkowitą jakość życia (począwszy od najistotniejszego): przyjemność, zdrowie, wiara, partycypacja społeczna, praca, bezpieczeństwo, stały związek[6]. Natomiast coraz częstsze i bardziej odczuwalne są problemy z nawiązaniem trwałej więzi, głębszego kontaktu, czego wyrazem jest popularność między innymi internetowych portali społecznościowych czy czatów[7], dających (mniej lub bardziej płonną) nadzieję na nawiązanie trwałego kontaktu towarzyskiego bądź stwarzających choćby namiastkę zaangażowania w relację międzyludzką.

Szczególnie wyraźnie powyższe symptomy atomizacji nowoczesnego społeczeństwa ujawniają się na gruncie miejskim. Jest bowiem niemal konstytutywną cechą miasta, że w takiej osadzie ludzkiej „na każdym kroku dochodzi do spotkań obcych sobie osób"[8] (zdaniem Z. Baumana w tym stwierdzeniu można się dopatrywać nawet klasycznej jego definicji). Spotkania takie mają charakter efemeryczny, nie posiadając ani przeszłości (w sensie odniesienia do relacji wcześniejszych), ani przyszłości (jako perspektywy kolejnego kontaktu), w związku z czym nie mogą w pełni zaspokajać naturalnej potrzeby społecznej partycypacji, szczególnie w aspekcie angażowania się w trwałe relacje międzyludzkie. Wątek natężenia relacji i częstotliwości nawiązywania kontaktów interpersonalnych w kontekście możliwości zaspokajania potrzeb społecznych człowieka zostanie jeszcze poruszony w dalszej części artykułu, jednak już tu można zasygnalizować problem obecności w mieście, którego zbiorowość najbardziej jest podatna na atomizację rozwiniętej sfery publicznych kontaktów.

Warto wobec powyższego poświęcić chwilę refleksji towarzyskiemu walorowi transportu zbiorowego, który raczej rzadko absorbuje uwagę z jednej strony socjologów i psychologów, z drugiej zaś badaczy zajmujących się transportem osób. Należy także dokonać rozpoznania oceny tegoż aspektu transportu zbiorowego i wagi do niego przywiązywanej w opinii pasażerów. Ponadto godne uwagi jest tu dostrzeganie przez nich okazji towarzyskich stwarzanych przez zbiorowe przewozy oraz ich własna, społeczna inicjatywa wzbogacania omawianych możliwości. Jeżeli bowiem transport zbiorowy stwarza realne, istotne szanse zawiązywania znajomości, to za pozytywny należy uznać jego psychologiczny wpływ na jakość życia oraz – co nie mniej istotne – jego walor towarzyski może się stać ważnym zagadnieniem z zakresu logistyki miejskiej, z wielu względów uznającej zwiększenie roli transportu zbiorowego za pożądane,

---

[6] *Europska socialna sonda. 2. kolo na Slovensku*, red. J. Vyrost i in., Universum, Presov 2006, s. 200.

[7] Nie brakuje także tytułów prasowych publikujących wiele ogłoszeń w rubrykach typu „Poznam przyjaciela". Podkreślić należy, że ich treść nie wskazuje na wątek matrymonialny czy erotyczny, ale na potrzebę zakorzenienia osoby w zwykłej interakcji towarzyskiej, odpowiadającej przyjaźni czy koleżeństwu.

[8] R. Sennet, *The Fall of Public Man: On the Social Psychology of Capitalism*, New York 1978, s. 39, za: Z. Bauman, *Płynna nowoczesność*, Wydawnictwo Literackie, Warszawa 2006, s. 147.

i w konsekwencji skłaniać do refleksji nad nową, socjologiczną grupą narzędzi do jego promowania odwołujących się do potrzeb społecznych. Taki jest właśnie cel niniejszego artykułu.

2. Kontakty towarzyskie w kategorii potrzeb

Niezbędne dla dalszych rozważań jest w tym miejscu precyzyjne wyjaśnienie znaczenia pojęcia potrzeby ludzkiej, które może nastręczyć pewnych wątpliwości. Jak bowiem zauważył T. Kocowski, wydaje się ono zrozumiałe ze względu na powszechne stosowanie potoczne, jednak w języku psychologii jest dalekie od jednoznaczności[9]. Wyróżnił on trzy główne nurty w definiowaniu potrzeby, następująco syntetyzując refleksje ich przedstawicieli:

- potrzeba będąca stanem niedoboru „jest rozumiana jako pewien konkretny, aktualnie występujący stan […] niedoboru (albo nadmiaru), bądź inne zakłócenie w zakresie ważnych dla osobnika własności organizmu albo otoczenia”[10],
- potrzeba jako proces motywacyjny „jest często utożsamiana […] z elementem zbioru pragnień, popędów człowieka i określana treścią tych pragnień”[11],
- potrzeba w znaczeniu obiektywnym jest rozumiana jako „warunek przeżycia lub rozwoju albo jako relacji uzależniającej organizm od otoczenia”[12].

Rozsądne wydaje się przyjęcie rozwiązania wyróżniającego ostatni z nurtów, chociaż uwzględniającego racje orientacji subiektywistycznej przy jednoczesnym odrzuceniu (na podstawie przywołanej krytyki) pierwszej z wymienionych orientacji.

Wśród wielu rozmaitych koncepcji psychologicznych ludzkich potrzeb jedną z ciekawszych wydaje się, głównie ze względu na walory szczegółowości, klarowności i systemowość, propozycja T. Kocowskiego. Co najważniejsze, jego koncepcja pozwala na znacznie szerszy, a jednocześnie silny analitycznie ogląd problemu niż (nieco już zwulgaryzowana) koncepcja piramidy Maslowa. Szczególnie warto zauważyć, że:

---

[9] T. Kocowski, *Potrzeby człowieka. Koncepcja systemowa*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1982, s. 46.

[10] Tamże, s. 48. Zdaniem T. Kocowskiego takie ujęcie problemu należy odrzucić z powodu sprzeczności semantycznej, utożsamia bowiem potrzebę ze stanem negatywnym (brakiem).

[11] Tamże, s. 50. Tu także pojawia się zarzut, choć niezbyt poważny, dotyczący odwoływania się do subiektywnego zbioru pragnień, który nie musi koniecznie odzwierciedlać realnych potrzeb. Celowe jest więc rozróżnienie potrzeb subiektywnych i obiektywnych.

[12] Tamże, s. 53. Tym razem linia krytyki wskazuje nadmierne akcentowanie roli otoczenia, które – zdawałoby się – w równym przynajmniej stopniu miałoby być źródłem potrzeb, co sam potrzebujący.

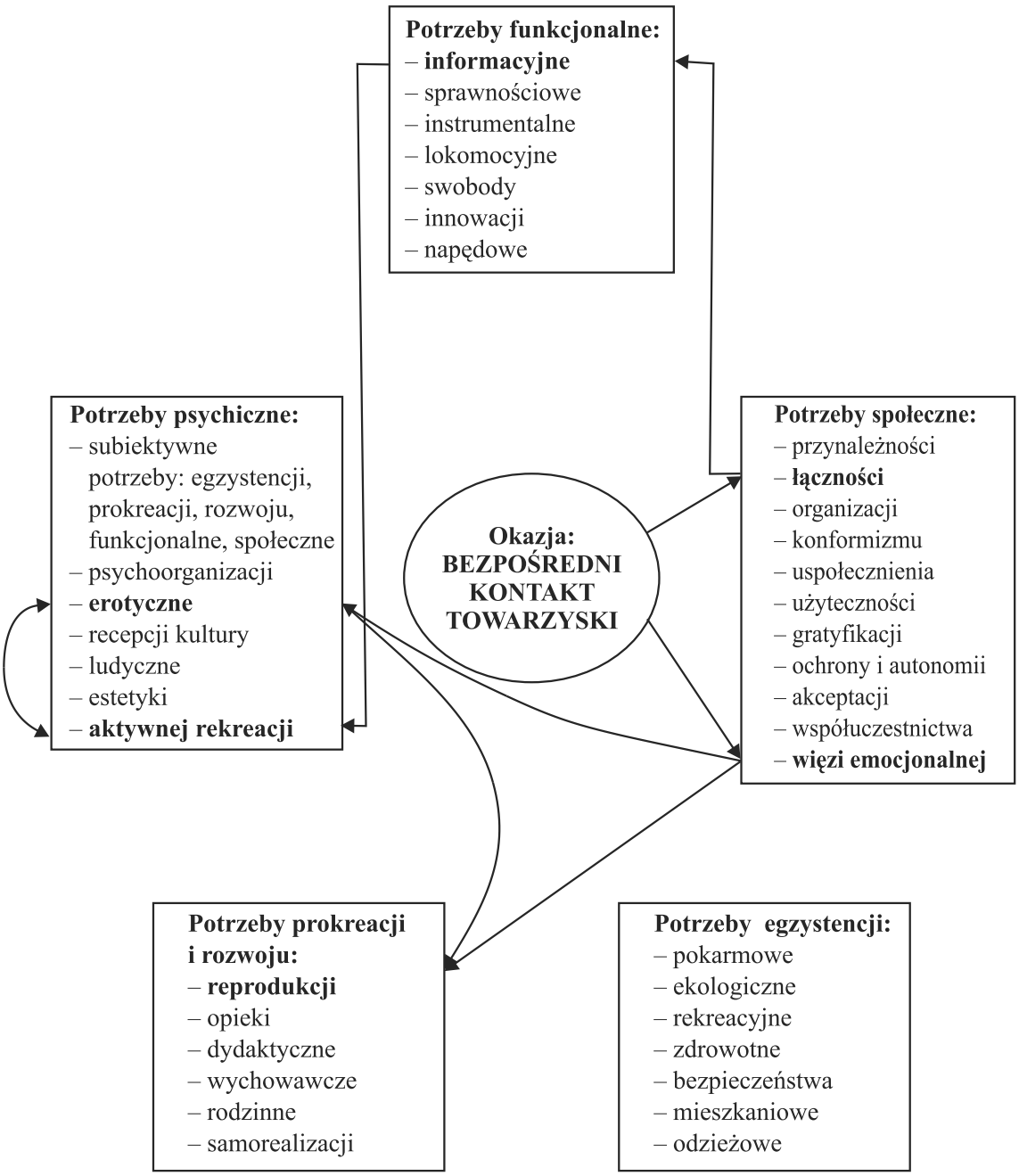
– pozwala na szczegółowe prześledzenie drogi zaspokajania potrzeb i generowania przy tym kolejnych okazji[13],
– pomimo założenia, że niektóre grupy potrzeb są nadrzędne względem innych, nie wyklucza sytuacji, w której spełnienie z zasady mniej silnej potrzeby warunkuje okazję dla silniejszej,
– wprowadzając pewne, często pomijane potrzeby (na przykład lokomocji, łączności, swobody), jest propozycją o nieocenionej wartości dla perspektywy logistyki miejskiej,
– płynnie wiąże subiektywistyczne i obiektywistyczne orientacje w rozumieniu potrzeb.

Rozważyć w tym miejscu należy, jakie miejsce w koncepcji potrzeb Kocowskiego zajmuje bezpośredni kontakt towarzyski, którego doświadczyć można, korzystając z transportu zbiorowego[14]. Nie wydaje się, by był potrzebą samą w sobie, ale raczej sposobem realizacji potrzeby. Zauważono bowiem, że nie ilość interakcji społecznych, ale ich jakość – czego dowiedziono empirycznie, stosując metodę RIR (*Rochester Interaction Record*, tzw. dziennika interakcji) – istotnie współzależy od stanu psychicznego człowieka, zaś kierunek korelacji ujęto następująco: „w porównaniu z osobami o niskim ryzyku depresji badani o wysokim ryzyku […] spostrzegali swoje interakcje jako mniej przyjemne, a w trakcie ich trwania byli mniej pewni siebie i czuli, że mają mniejszy wpływ na przebieg interakcji”[15]. Jeżeli więc jakość interakcji zdaje się wpływać na zadowolenie i postrzeganą subiektywnie jakość życia, to sam kontakt towarzyski nazwać należy okazją uzyskania satysfakcjonującej interakcji społecznej, która zaspokoić może pewną potrzebę. Jaką natomiast, zależy od przebiegu owego kontaktu – może być to potrzeba łączności (co powinno być samo przez się zrozumiałe) czy potrzeba afiliacji, gdy uzyskane zostanie poczucie uczestniczenia w grupie, a może potrzeba więzi emocjonalnej, jeżeli taka za sprawą kontaktu towarzyskiego zostanie nawiązana. Na rysunku 1 zaprezentowano schematycznie elementarny wymiar

[13] „Okazją nazwiemy każdy przedmiot zawierający z kolei przedmiot danej potrzeby lub każdą sytuację stwarzającą możliwość jej zaspokojenia”. Jedna okazja może zaspokajać wiele potrzeb. Przedmiotem potrzeby jest natomiast warunek zaspokojenia, najogólniej – wszystko, co można nazwać, a co udostępnione podmiotowi zaspokoi daną jego potrzebę. Tamże, s. 68.

[14] Aby uniknąć niepotrzebnych wątpliwości, warto doprecyzować, że przez bezpośredni kontakt towarzyski rozumiana jest tu każda osobista i niezapośredniczona interakcja (zarówno werbalna, jak i niewerbalna) niezakładająca wysokiego poziomu zaangażowania (więzi emocjonalnej), ale mogąca do niego prowadzić, przy czym wykracza poza relacje stricte instrumentalne, dążąc do zaspokojenia potrzeby społecznej i nawiązania porozumienia pomiędzy ludźmi, a nie ich interesami. Nie będzie więc kontaktem towarzyskim proces osobistego zakupu towaru, o ile pomiędzy sprzedawcą i kupującym nie nastąpi interakcja wykraczająca poza zakres transakcji, choćby owo wykroczenia miało polegać zaledwie na mrugnięciu okiem wyrażającym sympatię. Jednak interakcję pozornie instrumentalną, na przykład prośbę o pomoc, zaliczyć można do grupy kontaktów towarzyskich, jeżeli jej prawdziwym celem jest nawiązanie kontaktu samo w sobie.

[15] *Umysł społeczny*, red. J.P. Forgas, K.D. Williams, L. Wheeler, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005, s. 112.



Rys. 1. Potrzeby ludzkie a bezpośredni kontakt towarzyski – przykładowa ścieżka generowania okazji i zaspokajania potrzeb

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: T. Kocowski, wyd. cyt., s. 142-149.

koncepcji Kocowskiego z zaznaczeniem przykładowej ścieżki zaspokajania potrzeb i generowania okazji, dla której punktem wyjścia jest bezpośredni kontakt towarzyski.

3. Psychosocjologiczny wymiar sytuacji przewozu zbiorowego

Możliwość nawiązywania kontaktów towarzyskich w środkach transportu zbiorowego, a także w miejscach oczekiwania na nie, rozważać można w odniesieniu do wybranych społecznych konwenansów składających się na jedną z okazjonalnych odmian „„modelu porządku społecznego”[16], który reguluje tego rodzaju sytuację w sposób zwykle ograniczający pole potencjalnych interakcji. Warto wskazać przykłady owych konwenansów. Najpierw jednak należy zdefiniować w ujęciu psychosocjologicznym sytuację przejazdu zbiorowym środkiem transportu, odnosząc się do kilku jej cech charakterystycznych. Po pierwsze omawiana sytuacja ma zwykle charakter publiczny, przy czym osoby w nią uwikłane mogą być sobie znajome (na różnych poziomach) – co zdarza się w przypadku zbiorowych przejazdów pracowniczych organizowanych przez większe zakłady pracy, bądź zgoła obce – co zwykle cechuje przejazd środkiem publicznej komunikacji. Pasażerowie mogą więc tworzyć dość przypadkowy (względem sieci interakcji społecznych) zbiór osób, choć w przypadku komunikacji miejskiej częściej można mówić o regularnych zgromadzeniach osób bliżej sobie nieznanych (czy też znanych sobie tylko z widzenia). Po drugie sytuację przejazdu zbiorowego zakwalifikować należy jako umożliwiającą jedynie „zaangażowania dostępne”, przez co należy rozumieć bliskość widzów ewentualnej interakcji, którzy odbierają komunikaty przesyłane pomiędzy zaangażowanymi i reagują na nie w pewien sposób[17]. Po trzecie wreszcie sytuacja tego rodzaju jest zaledwie półotwarta w kontekście spotkań towarzyskich, gdyż celem zgromadzenia nie jest realizacja takich spotkań, ale przemieszczenie. Nie są zakazane kontakty towarzyskie ani ich nawiązywanie, powyższą kwestię regulują konwenanse społeczne odnoszące się do wyczucia woli strony nawiązywanego kontaktu, a także poszanowania obecności widzów. Warto więc tu przedstawić kilka z powszechnych konwenansów dotyczących tego rodzaju sytuacji publicznej.

---

[16] Pojęcie to wprowadza E. Goffen na określenie ateleonomicznego zbioru norm zachowania w określonej sytuacji społecznej. Por. E. Goffen, *Zachowanie w miejscach publicznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 11-12.

[17] Możliwy w pewnych warunkach jest dysonans osobniczy – rozproszenie osób na przestrzeni oferowanej przez środek transportu. Jego znaczenie dla możliwości zawiązywania nowych kontaktów towarzyskich jest jednak trudne do określenia. Zbytnie zatłoczenie wiąże się z fizyczną bliskością widzów, zaś znaczne rozproszenie otwiera wszystkie ścieżki komunikacji, wydaje się więc, że poszukiwać należy w tym zakresie optimum zagęszczenia. Tamże, s. 170.

Przede wszystkim, jeżeli wierzyć rozeznaniu E. Goffena, kontakty towarzyskie w sytuacjach publicznych są możliwe w trzech przypadkach:

– jeżeli jedna ze stron potencjalnej interakcji występuje z pozycji otwierającej, a więc posiada konwencjonalne prawo do zainicjowania kontaktu z każdą inną osobą (na przykład prosząc o pomoc lub pytając o godzinę, co jest powszechnie dopuszczane),
– jeżeli jedna ze stron zajmuje pozycję eksponowaną, czyli zapewniającą jej konwencjonalną możliwość interakcji z osobami w otoczeniu (przykładem może być funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei – jeżeli poszukiwać bliskiej tematowi egzemplifikacji),
– w sytuacji „wzajemnej otwartości", która występuje pomiędzy członkami grup o silnej identyfikacji, na obszarze otwartym – miejscu fizycznie ograniczonym, które konwencjonalnie pozwala na nawiązywanie kontaktów[18].

Szczególnie warto zwrócić uwagę na ostatni rodzaj sytuacji. W polskiej kulturze funkcjonuje bowiem, niestety – już wygasający, zwyczaj czyniący obszarem otwartym dla nawiązywania interakcji przedział pociągu (ale już raczej nie miejsce oczekiwania na pociąg). Jednak w przypadku komunikacji lokalnej, tak autobusowej, jak i tramwajowej, trudno o takim obyczaju mówić.

4. Postrzeganie waloru towarzyskiego transportu zbiorowego w sytuacji „dzielenia losu"

Ciekawego materiału do refleksji dostarczają wyniki badań ankietowych pod tytułem „Droga do szkoły", przeprowadzonych 18 maja 2009 r. na 87-osobowej grupie gimnazjalistów w wieku od 15 do 17 lat w jednej z dolnośląskich szkół gimnazjalnych[19]. Jednym z poruszonych wówczas problemów była kwestia oszacowania wagi zaproponowanych czynników (kumulatywnie, 0–100%) wpływających na satysfakcję z korzystania ze środka transportu, a następnie dokonanie oceny najważniejszych z dostępnych dla badanych sposobów przemieszczania się (w skali od –2 do 2, gdzie 2 oznaczało, że dany środek transportu jest idealny pod względem któregoś z czynników).

Zaproponowano następujące czynniki: komfort, bezpieczeństwo, czas przemieszczania, koszt, walor ekologiczny oraz walor towarzyski. Znamienne, że ostatni z wymienionych czynników wskazany został przez gimnazjalistów jako

[18] Tamże, s. 145-147.

[19] Ankiety uczniowie wypełniali w trakcie lekcji w obecności autora oraz prowadzącego zajęcia nauczyciela. Przebadano wszystkich uczniów klas drugich i trzecich gimnazjum obecnych na zajęciach w dniu badania.

najistotniejszy (waga średnio 21%), wyprzedzając nieco bezpieczeństwo[20] i czas przemieszczania (po 20%) oraz komfort (17%). Najmniej ważne okazały się czynnik ekologiczny (14%) oraz koszt[21] (8%). Przedstawiono dalej kilka z możliwych sposobów przemierzania drogi dom – szkoła – dom, prosząc przy tym o ich ocenę pod względem wyżej wymienionych czynników. Dojazd autobusem, jedyna z zaproponowanych opcji transportu zbiorowego, oceniony został pod kątem waloru towarzyskiego zdecydowanie najwyżej (średnio 1,07). Raczej neutralnie oceniono pod tym względem pieszą wędrówkę, pozwalającą napotkać na drodze znajomych również zmierzających do szkoły (0,25). Inne możliwości uzyskały średnio oceny ujemne. Warto przy tym podkreślić, że walor towarzyski został w przypadku dojazdu autobusem oceniony jako jego najkorzystniejszy aspekt, dalej po nim wskazywano, że jest względnie szybki (0,56) i bezpieczny (0,52). Ciekawostką z zakresu świadomości logistycznej młodzieży jest to, że wartość ekologiczna zbiorowej podróży autobusem została oceniona najniżej w porównaniu zarówno z innymi czynnikami[22], jak i innymi sposobami

Tabela 1. Sposoby przemieszczania w opinii gimnazjalistów (iloczyny wag czynników i ocen sposobów)

Sposoby przemieszczania (oceny)	Czynnik (wagi)					
	koszt	komfort	bezpieczeństwo	czas	ekologia	walor towarzyski
Pieszo	0,07	–0,08	–0,02	–0,09	0,12	0,02
Rowerem	0,08	–0,03	–0,04	–0,01	0,11	–0,06
Samochodem*	0,00	0,13	0,09	0,12	–0,04	–0,01
Autobusem	0,01	0,04	0,04	0,05	–0,06	0,10

* W przypadku badanych chodzi o podwożenie samochodem. Przy otrzymanym rozkładzie wag i ocen najkorzystniejszym środkiem transportu okazał się samochód, następny był autobusowy transport zbiorowy. Należy jednak przewidywać, że nieunikniony w przyszłym życiu badanych wzrost roli kosztów (teraz niemal niezauważanych) może spowodować istotną zmianę na rzecz transportu zbiorowego.

Źródło: Opracowano na podstawie badań własnych.

[20] Nadmienić należy, że kwestia bezpieczeństwa odgrywać mogła w tym przypadku nieco większą rolę niż zwykle ze względu na infrastrukturę drogową w pobliżu szkoły – wąskie ulice, pozbawione chodników, przy braku urządzeń spowalniających i umiarkowanym ruchu nie zachęcają pieszych i rowerzystów. Na ten problem badani często zwracali uwagę w otwartej części ankiety.

[21] Co nie powinno dziwić w przypadku gimnazjalistów, których koszty dojazdu do szkoły pokrywają zwykle rodzice bądź samorząd, jeżeli spełniają warunki uprawniające do tego rodzaju świadczenia.

[22] Mniemać można, że młodzież dała się tu porwać wrażeniu, bowiem wskazywano w części otwartej ankiety, że „autobus kopci" (wyrażenie stosowane przez uczniów w otwartej części ankiety). Choć potraktować to należy jako wskazanie na potrzebę edukacji (eko)logistycznej, to i problem stanu technicznego taboru może być godny poruszenia.

przemieszczania (–0,75). W tabeli powyżej zestawiono iloczyny wag proponowanych czynników i ocen sposobów przemieszczania dokonanych pod ich kątem przez gimnazjalistów. Zauważyć można, że walor towarzyski rozpoznany został jako atut transportu zbiorowego, ustępując jednak komfortowi i szybkości oferowanym przez indywidualny przejazd samochodowy.

5. „Poznaj pasażera", czyli sposób na wzbogacenie okazji kontaktu towarzyskiego

Warto zwrócić uwagę na niezmiernie ciekawą inicjatywę społecznościową w Internecie, której autorem jest Piotr Bławicki. Korzystając z transportu zbiorowego, „miał dość anonimowości w tramwajach, autobusach czy pociągach"[23]. Stało się to przyczynkiem do uruchomienia portalu społecznościowego poznajpasazera.pl. Uzasadnione wydaje się jego porównanie do serwisu nasza-klasa.pl, główną jednak różnicą jest kategoryzacja użytkowników według linii autobusowych, tramwajowych, metra czy połączeń kolejowych, z których korzystają, a nie szkoły, klasy i rocznika, jak w przypadku portalu nasza-klasa.pl. Portal został uruchomiony 20 marca 2009 r., początkowo uwzględniając jedynie warszawskie połączenia komunikacji zbiorowej. Od końca czerwca 2009 r. wybierać można już połączenia w całej aglomeracji śląsko-dąbrowskiej oraz w kilkunastu większych miastach Polski (na przykład w Poznaniu, Słupsku, Wałbrzychu, Żywcu), a liczba użytkowników portalu osiągnęła niemal 3 tysiące[24]. Cel działania portalu najlepiej określa treść powitania zamieszczonego na jego stronie głównej:

> Witamy pasażerów!
>
> Codziennie jeździsz komunikacją miejską i stoisz na przystanku? Codziennie spędzasz wiele czasu z ludźmi, których tak naprawdę nie znasz? Czas to zmienić! Poznaj pasażerów, z którymi podróżujesz! […]
>
> Przystanek, autobus, metro czy tramwaj nie musi być nudną, anonimową przestrzenią. Publiczny transport, w szczególności komunikacja miejska, również może być świetnym miejscem, by zawrzeć nowe znajomości[25].

Portal poznajpasazera.pl pozwala na podawanie informacji o połączeniach, z których użytkownik korzysta, a także zaznaczanie przystanków, na których zwykle wsiada bądź wysiada, oraz wyszukiwanie innych użytkowników według kryteriów związanych z ich zwyczajami lokomocyjnymi. Do dyspozycji pozostają nawet zintegrowane z serwisem fora internetowe pogrupowane według środ-

[23] J. Madeja, *Sprawdź, z kim jeździsz tramwajem. W Internecie*, „Gazeta Wyborcza", 24.06.2009, dodatek regionalny, Katowice, s. 2.

[24] Na podstawie informacji zamieszczonej w Internecie pod adresem www.poznajpasazera.pl, dostęp: 2.07.2009, oraz J. Madeja, wyd. cyt.

[25] www.poznajpasazera.pl, dostęp: 2.07.2009.

ków transportu (w tym ogólne i przypisane do poszczególnych linii). Co jednak najważniejsze, portal pozwala na przesyłanie wiadomości pomiędzy zarejestrowanymi użytkownikami, a tym samym stwarza okazje zawierania znajomości wirtualnych i wzbogaca szanse na kontakt towarzyski w sytuacji przejazdu zbiorowego. Rejestracja wymaga podania podstawowych danych, w tym imienia i nazwiska, a także przesłania swojego zdjęcia, jednak znaczna część użytkowników funkcjonuje na portalu pod pseudonimami i ze zdjęciami przedstawiającymi martwą naturę. Już pobieżny przegląd profili użytkowników pozwala stwierdzić, że z portalu korzystają głównie ludzie młodzi, w wieku od 20 do 30 lat.

Inicjatywa spotkała się z przychylnością psychologa, prof. Katarzyny Popiołek, której słowa warto przytoczyć w kontekście przywoływanych wcześniej badań RIR na temat interakcji społecznych: „Jeśli człowiek znajduje się w otoczeniu, gdzie nikt go nie zna i nikt nie mówi do niego po imieniu, czuje się jak kamień. Co innego, gdy na przystanku zaczniemy dzień od spotkania z panią Zosią, którą znamy z imienia i coś o niej wiemy. Takie spotkanie umili nam nie tylko drogę do pracy, ale cały dzień”[26]. Każde rozwiązanie ma jednak oprócz zalet swoje wady. W omawianym przypadku chodzi o potencjalne zagrożenie płynące z publicznego udostępniania nie tylko swojego wizerunku i podstawowych danych, jak w przypadku Naszej Klasy, ale również informacji o codziennych zwyczajach lokomocyjnych. Wydaje się, że należałoby bardziej w tym zakresie uwrażliwiać użytkowników.

Rola psychologiczna codziennych kontaktów towarzyskich wydaje się w świetle zaprezentowanych rozważań nader istotna, podobnie zresztą jak możliwość ich doświadczania w sytuacjach przejazdów zbiorowych. Wykorzystywanie tych spostrzeżeń w logistyce miejskiej jest jednak niezwykle trudne, choćby ze względu na delikatną materię towarzyskich interakcji międzyludzkich. Trudno bowiem nawet myśleć o nakłanianiu do nich. Można natomiast promować ten aspekt transportu zbiorowego, wspomagając i doskonaląc inicjatywy takie, jak portal poznajpasażera.pl Piotra Bławickiego.

Literatura

Bauman Z., *Płynna nowoczesność*, Wydawnictwo Literackie, Warszawa 2006.

Europska socialna sonda. 2. kolo na Slovensku, red. J. Vyrost i in., Universum, Presov 2006.

Fromm E., *Zdrowe społeczeństwo*, PIW, Warszawa 1996.

Goffen E., *Zachowanie w miejscach publicznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

Kocowski T., *Potrzeby człowieka. Koncepcja systemowa*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1982.

[26] J. Madeja, wyd. cyt.

Madeja J., *Sprawdź, z kim jeździsz tramwajem. W Internecie*, „Gazeta Wyborcza", 24.06.2009, dodatek regionalny Katowice, s. 2.
Toffler A., *Szok przyszłości*, Wydawnictwo Kurpisz, Przeźmierowo 2007.
Umysł społeczny, red. J.P. Forgas, K.D. Williams, L. Wheeler, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005.
Wiatr J., *Społeczeństwo. Wstęp do socjologii systematycznej*, PWN, Warszawa 1979.
www.poznajpasazera.pl, dostęp: 2.07.2009.