

Jacek SZOŁTYSEK
Rafał OTRĘBA
Dominik KRĘŻOŁEK

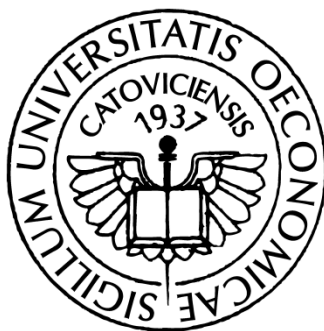
Gospodarka współdzielenia – kontekst miejski



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego
w Katowicach

Jacek Szoltysek
Rafał Otręba
Dominik Krężolek

Gospodarka współdzielenia – kontekst miejski



Katowice 2022

Komitet redakcyjny

Janina Harasim (przewodnicząca), Monika Ogrodnik (sekretarz),
Małgorzata Pańkowska, Jacek Pietrucha, Irena Pyka, Anna Skórska,
Maja Szymura-Tyc, Artur Świerczek, Tadeusz Trzaskalik, Ewa Ziemia

Recenzent

Mariusz Jedliński

Redakcja i korekta językowa

Beata Kwiecień

Skład tekstu

Daria Liszowska

Projekt okładki

Janusz Gumulak

Ilustracja na okładce © Ramcreative – Photogenica

ISBN 978-83-7875-799-3

doi.org/10.22367/uekat.9788378757993

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach 2022



Publikacja na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa 4.0 Międzynarodowa
(CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.pl>



WYDAWNICTWO UNIwersYTETU EKONOMICZNEGO W KATOWICACH

ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice, tel.: +48 32 257-76-33

www.wydawnictwo.ue.katowice.pl, e-mail: wydawnictwo@ue.katowice.pl

Facebook: [@wydawnictwouekatowice](https://www.facebook.com/wydawnictwouekatowice)

Spis treści

Wstęp	5
Rozdział 1. Gospodarka współdzielenia	13
1.1. Geneza gospodarki współdzielenia	14
1.2. Gospodarka współdzielenia na tle innych koncepcji.....	17
1.3. Budowanie wzajemnych związków i organizowanie społeczności.....	22
Rozdział 2. Miasto jako środowisko współdzielenia.....	26
2.1. Miasto jako przestrzeń.....	29
2.2. Przestrzeń publiczna jako szczególny zasób	32
2.3. Przesłanki tworzenia modeli przestrzeni	33
2.4. Cechy wartościujące przestrzenie miejskie	36
Rozdział 3. Miasto jako przestrzeń kontaktów międzyludzkich	42
3.1. Miasto jako doznanie estetyczne	49
3.2. Miasto jako środowisko sprzyjające współdzieleniu.....	61
3.3. Współdzielenie w aspekcie logistyki miasta	65
Rozdział 4. Wpływ pandemii na zmiany zachowań i percepcji gospodarki współdzielenia mieszkańców miast	70
4.1. Posiadanie rzeczy i konsumpcjonizm.....	71
4.2. Wykorzystywanie używanych rzeczy	82
4.3. Atrakcyjność różnych aspektów gospodarki współdzielenia	90
4.4. Świadomość zastosowań gospodarki współdzielenia.....	95
4.5. Korzystanie z różnych zastosowań gospodarki współdzielenia po pandemii	106
4.6. Ocena wiarygodności platform gospodarki współdzielenia	119

Zakończenie	123
Bibliografia	135
Spis rysunków	143
Spis tabel	147
Informacja o autorach	149

Wstęp

Nie tylko jednak nasze związki z innymi ludźmi stają się coraz bardziej przypadkowe i krótkotrwałe. U człowieka w jego percepcji świata zewnętrznego można wyróżnić kilka klas związków. Oprócz związków z innymi ludźmi, człowiek wchodzi w związki z rzeczami. Możemy również mówić o związku człowieka z miejscem. Możemy badać jego powiązania organizacyjne i instytucjonalne. Możemy nawet badać związki w odniesieniu do grupy poglądów czy do przepływu strumienia informacji w danej społeczności. Struktura społecznego doświadczenia jednostki wyznaczana jest przez powyższe pięć klas związków plus czas (Toffler 1974, s. 66)

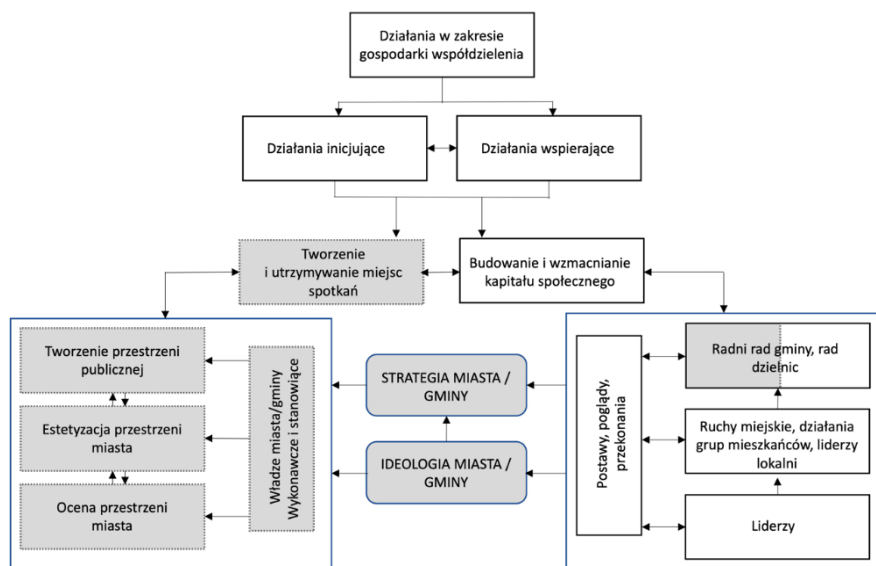
Alvin Toffler, Szok przyszłości

Ponad pół wieku temu pojawiła się książka Alвина Tofflera *Szok przyszłości*, która w nurcie literatury prognostycznej komentowała prawdopodobną wówczas przyszłość ludzkości, dzisiaj realizującą się na naszych oczach. Trafność prognoz A. Tofflera jest zaskakująco wysoka. Zacytowany fragment o rozmaitych związkach, w jakie wchodzić ludzie, ma tu, obok innego spostrzeżenia, decydujące znaczenie dla wyboru tematu naszej książki. Tym drugim spostrzeżeniem, zajmującym cały drugi rozdział *Szoku przeszłości*, jest przejściowość, a w szczególności zamiana ekonomii trwałości w ekonomię krótkotrwałości (Toffler 1974, s. 66). Autor wiąże ten proces z przyspieszeniem ogólnego tempa zmian w społeczeństwie oraz z tym, że masowość produkcji spowoduje, że koszt wytworzenia nowego produktu uczyni nieopłacalnym jego naprawianie, a wytwarzane produkty mogą być co najwyżej udoskonalane, a nie naprawiane. Dodatkowo produkt będzie z zasady wieloodmianowy i dostępny praktycznie na całym świecie, co spowoduje szybsze zmiany oczekiwań i potrzeb nabywców, a w konsekwencji spowoduje to ryzyko wytwarzania długich serii produkcyjnych. „Unikając wiązania sztywnymi formami i funkcjami tworzymy rzeczy na krótki użytek albo też próbujemy robić takie produkty, które można by było przystosować do zmienionej sytuacji” – pisze Toffler (1974, s. 79). Dalej twierdził on, że społeczności przyszłości będą tworzyć ludzie, których „kontakty z rzeczami będą coraz bardziej przelotne. Przedmioty wytworzone przez ludzi wkracają do świadomości człowieka i ubarwiają ją. Ich liczba – zarówno bezwzględna, jak i mierzona w stosunku do środowiska naturalnego – rośnie z wybuchową siłą” (Toffler 1974, s. 72). „Aby dostosować się do wyrzucanych produktów, rozwijamy mentalność wyrzucania. Mentalność ta z kolei stwarza – między innymi – zestaw wartości całkowicie zmienionych w odniesieniu do posiadania. Ale rozszerzanie się jednorazowości w społeczeństwie

powoduje także zmniejszenie trwałości kontaktów ludzi z rzeczami. Zamiast przywiązania przez stosunkowo długi okres do jednego przedmiotu jesteśmy związani przez krótkie okresy z następującymi po sobie przedmiotami, które zajmują miejsce swych poprzedników” (Toffler 1974, s. 75). Takie zachowania ludzkie związane są – zdaniem Tofflera – z nietrwałością struktur społecznych, modularyzmem budynków, zmianami w użytkowaniu – przejściu na najem zamiast nabywania na własność, szybko zmieniającą się modą, gdyż, jak pisał W. James, „życie oparte na posiadaniu jest mniej swobodne niż życie oparte na działaniu, lub po prostu na istnieniu” (Toffler 1974, s. 90). Nie wiemy, jakie faktycznie przesłanki pozwoliły Tofflerowi na tak wysoką trafność przewidywań, wszak stosowanie modeli sformalizowanych prognostycznych, jak przekonuje N.N. Taleb, nie ma większego sensu w obliczu pojawiających się Czarnych Łabędzi, gdyż „konsekwencje arogancji epistemicznej są dwojakie: przeceniamy to, co wiemy, a równocześnie nie doceniamy niepewności, ograniczając jej zakres (czyli redukując przestrzeń tego, co nieznane” (Taleb 2020, s. 214). Kilkaście stron dalej N.N. Taleb zauważa: „Często mówi się, że mądry człowiek umie przewidzieć, co się wydarzy. Być może naprawdę mądry człowiek rozumie, że nie potrafi przewidzieć, co się wydarzy w odległej przyszłości” (Taleb 2020, s. 277). Uwzględniając słuszność poglądów N.N. Taleba, należy wskazać na dwie obserwacje, które w niniejszej książce stanowią pewne motto postępowania. Po pierwsze – odnosząc się do teraźniejszości i niedalekiej przeszłości, stosujemy podejście dedukcyjne – wnioskujemy na podstawie zbadanych poglądów oraz zachowań, które odniesiono do kwestii przedpandemicznych i pandemicznych zachowań. Tu pamięć ludzka jest dobra, gdyż odnosi się do stosunkowo aktualnych zdarzeń z życia respondentów. Pytając o opinie, dopytywaliśmy o krótki horyzont czasowy, zatem prawdopodobieństwo trafności przewidywań jest większe, niżby to kształtowało się w stosunku do przewidywań w dłuższym horyzoncie czasowym. W ten sposób staraliśmy się nie popełnić błędu w zakresie wnioskowania. Po drugie – pomysły na przyszłość powstawały na podstawie indukcji, zaś przesłanki pochodzą z obserwacji otoczenia, dyskusji oraz intuicji.

Przesłanką naszych badań było zainteresowanie nasilającymi się modami, jakie pojawiły się w niektórych miastach, na współdzielenie jako element życia miejskiego. Owo współdzielenie, poza oczywistymi korzyściami dla współdzielących stron, pozostawiało coś cenniejszego niż jednorazowy akt wymiany usług czy produktów – tworzyło bowiem komfort emocjonalny, wpływający na poczucie akceptacji, bycia wśród innych osób, bezpieczeństwa, przydatności, możliwości okazywania pomocy innym, jednym słowem – bycia pełnoprawnym członkiem społeczności, mającym wpływ na to, co się w tej społeczności może zdarzać. Dzięki naszym doświadczeniom badawczym, przedstawionym i zreali-

zowanym między innymi poprzez wydanie książki *Jakość życia w mieście. Poglądy interdyscyplinarne* (Szołtysek, red., 2018), wykazaliśmy, w jaki sposób środowisko miasta wieloaspektowo kształtuje jakość życia mieszkańców. Przyśpieszając do pracy nad tą książką, zastanawialiśmy się nad tym, jak pożądane w mieście współdzielenie inicjować i wdrażać w życie. Konstrukcja myślowa została zaprezentowana na rysunku 1.



Rysunek 1. Konstrukt myślowy w zakresie współdzielenia w mieście

Źródło: Opracowanie własne.

Tezę rozważań jest to, że gospodarka współdzielenia w miastach jest pożądanym zjawiskiem, poprawiającym jakość społeczności miejskiej. Tej tezy nie trzeba szczególnie uzasadniać, gdyż, jak wynika z doświadczeń współdzielenia, jest ono zjawiskiem wyrastającym w środowisku zaufania między ludźmi, zatem realizowane jest w warunkach tworzącego się kapitału społecznego. Działania w zakresie gospodarki współdzielenia powinny więc być zarówno inicjowane, jak i wspierane przez miasto jako organizację. Oba te obszary mogą i powinny istnieć równolegle, gdyż trudno jest określić, jaka liczba przypadków współdzielenia jest pożądana czy z jakiegokolwiek punktu widzenia obiektywna. Wydaje się, że czym większa intensywność takich procesów wymian, tym mieszkańcy są bardziej zadowoleni, zatem ich jakość życia wzrasta.

Do istotnych działań miasta, stanowiących o zawartości jego strategii, tudzież będących składnikiem ideologii miasta (albo ją kształtujących bądź modyfikujących), należy więc kształtowanie kapitału społecznego oraz ułatwianie spotkań, które takiemu kapitałowi służą za bodziec do powstawania i wzmacniania. Te miejsca spotkań powinny być przestrzeniami publicznymi, tworzonymi w przestrzeni miejskiej. W tym zakresie warto zwrócić uwagę na kwestie emocjonalnej oceny przestrzeni miasta jako narzędzia do diagnozowania oraz poprawiania przestrzeni w szerokim zakresie tak, by sprawiały wrażenie przyjaznych i bezpiecznych, a przy tym estetycznych.

Problem estetyzacji przestrzeni ma równie istotne znaczenie dla funkcjonowania ludzi w miastach. W tym kontekście można sformułować hipotezę, zgodnie z którą wzrost estetyki przestrzeni wpływa dodatnio na tworzenie kapitału społecznego. Ta hipoteza nie podlegała testowaniu, zatem ten problem otwiera nowe pole badawcze. Dotychczas wykazano jedynie, że wzrost kapitału społecznego sprzyja wzrostowi estetyki przestrzeni miasta, lecz czy taka zależność może zostać odwrócona?

Samo tworzenie przestrzeni publicznej jest stosunkowo obszernie omawiane w rozmaitych kontekstach w literaturze przedmiotu. Niezależnie jednak od kontekstu, można stwierdzić, że stworzenie takiej przestrzeni wymaga zabiegów zmiany przeznaczenia przestrzeni fizycznej, a do tego można wykorzystać potencjał logistyki. Problematyka ta, dotychczas jedynie zasygnalizowana, została opracowana w rozdziale 2 niniejszej książki. Dobór źródeł podporządkowano zależnościom, jakie wskazano na rysunku 1 w części dotyczącej przestrzeni publicznej miasta (szare prostokąty wskazują na sprawczość miasta jako organizacji), wzbogacając dorobek rozmaitych autorów, reprezentujących często odmienne profesje, o wyniki badań własnych, wskazujących na antecedencje logistyczne w rozwiązywaniu problemów tworzenia i waloryzacji tychże przestrzeni. Do nowych nurtów w badanej narracji należy estetyzacja przestrzeni, doskonale wpisująca się w nurt najnowszych trendów miejskich, inicjowanych ostatnio przez Unię Europejską.

Zapełnienie przestrzeni ludźmi, gotowymi do nawiązywania kontaktów, to problematyka zarysowana na rysunku 1 w części dotyczącej postaw, poglądów i przekonań mieszkańców, wśród których wyodrębniono liderów, będących swoistymi miejskimi trendsetterami, gromadzących wokół siebie osoby, tworząc w ten sposób ruchy miejskie czy inne formy stowarzyszenia mieszkańców skupionych na istotnych problemach, podlegających rozwiązywaniu. Obserwacje zachowania rozmaitych grup wiekowych w miastach wskazują na zmieniającą się sytuację ludzi młodych. „Rzeczywistość i postrzeganie europejskiego społeczeństwa, w którym *starymi* rządzą *starzy*, mogą być powodem znaczącej fru-

stracji mogącej wywołać napięcia społeczne i zachowania unikowe – całkowite odejście ludzi młodych od polityki, ruchy protestacyjne rozwijające się poza strukturami dialogu społecznego – co mogłoby dodatkowo osłabić europejskie demokracje” (ESPAS 2017, s. 66). Tę opinię znajdujemy w opracowaniu, jakie Unia Europejska zleciła w zakresie identyfikacji światowych tendencji do 2030 roku, by upewnić się, czy jest w stanie sprostać pojawiającym się zmianom. Wśród tych tendencji zauważamy wiele aspektów dotyczących młodych ludzi – poczynwszy od nierówności, z którymi muszą sobie radzić, poprzez wykluczenia i dominację przez starsze pokolenia, co utrudnia lub uniemożliwia realizację ich ambicji, kończąc na wycofaniu się z wielkiej polityki i wykorzystaniu swoich rozmaitych zalet, charakteryzujących się zarówno młodością, jak i często kompetencjami niedostępnymi starszemu pokoleniu i determinacji oraz wierze w idee związane z działaniami pozapolitycznymi. Miasta są właśnie taką areną pozapolityczną, polem promowania społeczeństwa obywatelskiego i postępowej polityki. O tym szeroko pisze B.R. Barber w książce *Gdyby burmistrzowie rządzili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta* (Barber 2014). W takich miastach identyfikacja problemów, które mogą być rozwiązywane przez samych mieszkańców bądź które mogą zostać rozwiązane pod naciskiem grup, wymaga pojawienia się liderów, którzy poprzez swoje zaangażowanie, społecznikostwo, wysokie standardy etyczne, umiejętność pozyskania zwolenników, prezentację idei oraz umiejętne wykorzystanie takich zjawisk i procesów, jak: kapitał społeczny, demokracja deliberatywna, globalizacja, interaktywność nowych form komunikacji społecznej, rewolucja technologiczna, procesy migracyjne, wzrost i kryzys gospodarczy, zmiana pokoleniowa, potrafią skutecznie przeprowadzić (Piasecki, red., 2013, s. 8). Jak wynika z obserwacji w wielu miastach świata, w tym w polskich, „liderzy wychodzący z nowymi inicjatywami, starający się działać w zaniedbanych niszach społecznych, to przede wszystkim ludzie młodzi albo w wieku emerytalnym z niewielkim odsetkiem osób w średnim wieku” (Piasecki, red., 2013, s. 284). Podobnie ma się rzecz z wolontariuszami, którzy w zdecydowanej większości są osobami młodymi (Piasecki, red., 2013, s. 284)¹. Dlatego zastanawiając się nad doborem próby do badań, uznaliśmy za ciekawe przeprowadzenie następującego rozumowania wstępnego:

1. Skoro w obserwacjach w wielu miastach wskazuje się na zdecydowaną większość młodych ludzi w ruchach oddolnych w miastach, należy założyć, że ta grupa wiekowa jest naturalnym zasobem pozyskiwania aktywistów – liderów

¹ „Jeśli chodzi o wiek osób w tej grupie 906 wolontariuszy, to przeważały te mające 20–24 lata (465 osób), drugą pod względem liczebności grupą była ta w przedziale wiekowym 25–29 lat (171), trzecią stanowiły osoby w wieku 15–19 lat (161), a dalsze w kolejności były następujące kategorie wiekowe: 30–39 lat (60), 40–49 lat (16), powyżej 50 lat (16) oraz poniżej 15. roku życia” (Piasecki, red., 2013, s. 284).

ruchów miejskich, jak również inicjatorów współdzielenia. Za tym pomysłem kryją się następujące zjawiska:

- Młodzi liderzy oraz działacze są przygotowani technologicznie oraz w zakresie technik komunikacyjnych do nowoczesnych sposobów sieciowania, tj. nawiązywania kontaktów międzyludzkich, szczególnie w okolicy ściszej grupie.
 - Brak doświadczenia życiowego w tej grupie osób można uznać za niedostatek, ale można dopatrywać się w nim przesłanek dla większej determinacji i odwagi w działaniu oraz upraszczaniu ideologii związanej z realizowanym projektem, co ułatwia zrozumienie i utożsamianie się z głównymi przesłankami działania.
 - Gotowość do rozmów z przedstawicielami pokolenia starszego niż rodzice, tj. osobami w wieku ich dziadków, jest okazją do wzajemnego uczenia się obu grup wiekowych – z jednej strony może to być wsparcie technologiczno-narzędziowe, z drugiej współdzielenie wiedzy wynikającej z doświadczenia życiowego oraz często odmiennego sposobu analizy ryzyka podejmowanych działań.
2. Młodzi liderzy oraz ich zwolennicy są naturalnym zasobem aktywistów miejskich, intuicyjnie wybierających benchmarki dla swoich działań w wyniku sieciowania w świecie cyfrowym, jak również są naturalnym benchmarkiem dla innych w przypadku osiągania sukcesu. Te cechy mogą pozwolić starszemu pokoleniu na skorzystanie z kompetencji cyfrowych młodych liderów i ich zaplecza w realizacji własnych działań lub działań wspólnych.
 3. Obserwowana również w Polsce tendencja odmładzania polityków szczebla lokalnego (Szczudlińska-Kanoś 2013, s. 136-137)² sprzyja sukcesowi negocjowania swoich celów osobom młodym. To tendencja, która wydaje się stabilizować.
 4. Zaangażowanie młodych ludzi w inicjatywy związane z funkcjonowaniem administracji publicznej może skutkować wzrostem zrozumienia i zainteresowania młodych ludzi sprawami obywatelskimi i politycznymi oraz sprzyjać aktywnemu obywatelstwu: młodzi ludzie mają poczucie, że aktywnie uczestniczą w procesie podejmowania decyzji, a ich obawy są poważnie traktowane przez urzędników państwowych. Ponadto tego typu działania mogą być środowiskiem kształtowania nowych liderów. Dlatego realizacja działań angażujących młode osoby:

² Taki trend zaobserwowano w okresie transformacji ustrojowej, gdzie nowo wybierani radni byli zdecydowanie młodszy w porównaniu do ich poprzedników. 35% przewodniczących rad gmin oraz 39% wójtów i burmistrzów liczyło od 41 do 50 lat, zaś w grupie 51-60 lat odpowiednio 15% i 10%. Ponadto trend odmładzania zarówno polityków, jak i aktywistów społecznych jest zauważany również poza granicami Polski.

- Może przyczynić się do zwiększania dobrobytu społecznego na poziomie indywidualnym, poprzez budowanie poczucia własnej wartości i poczucia umocnienia, oraz przynieść istotne korzyści dla społeczeństw, takie jak zwiększona świadomość wspólnych wyzwań i wspólne zaangażowanie na rzecz znalezienia rozwiązań, które sprawdzą się w dłuższej perspektywie.
 - Przynosi również korzyści całemu społeczeństwu poprzez wzmacnianie pozytywnych zachowań obywatelskich: uczestnictwa w społeczeństwie obywatelskim i polityce, bycia na bieżąco z informacjami politycznymi oraz głosowania lub zachęcania młodych ludzi do ubiegania się o oficjalne stanowiska w wyborach.
 - Buduje silnych obywateli: członkostwo w grupach młodzieżowych i organizacjach wolontariackich koreluje z przyszłym zaangażowaniem politycznym oraz buduje zaufanie i przejrzystość między pokoleniami, a także między obywatelami a ich rządem (OECD 2019).
 - Sprzyja tworzeniu w gminach rad młodzieżowych – organów przedstawicielskich, które wybierają lub powołują grupę młodych ludzi w celu prowadzenia dyskusji i doradzania decydentom w określonych kwestiach. Zazwyczaj działają one na poziomie lokalnym, na przykład za pośrednictwem szkół lub rad miejskich, i nadają priorytet kwestiom lokalnym, takim jak usługi i programy dla młodzieży, kwestie edukacyjne oraz zdrowie i dobre samopoczucie. Istnieją także na poziomie krajowym i ponadnarodowym (np. Europejskie Forum Młodzieży), aby doradzać w konkretnych kwestiach politycznych, prowadzić kampanie i podnosić świadomość oraz lobbować na rzecz pożądaných rezultatów polityki.
 - Projekty oparte na współpracy i deliberacji obejmują młodych ludzi i dorosłych moderatorów, takich jak organizacje społeczeństwa obywatelskiego lub badacze rządowi, którzy współpracują przy realizacji konkretnego projektu lub dyskusji nad konkretnym zagadnieniem. Często przybierają one formę warsztatów lub konferencji, które są zazwyczaj poprzedzone fazą edukacyjną, aby zapewnić uczestnikom pełne informacje, a następnie fazą podsumowującą, aby wykazać w celu zademonstrowania uczestnikom wpływu, jaki wywarło ich zaangażowanie. Mogą być wykorzystywane jako część rządowego programu komunikacji w celu skupienia się na konkretnych tematach lub projektach w obszarze otwartego rządu, takich jak zrozumienie wpływu konkretnej polityki lub zidentyfikowanie potencjalnych usprawnień w świadczeniu konkretnych usług (OECD 2019).
5. Dlatego w interesie miasta jest wspieranie zaangażowania osób młodych, by wykorzystać potencjalne możliwości w zakresie kreowania nowej, młodej klasy działaczy społecznych, sprzyjając poprawie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost kapitału społecznego.

Przeprowadzona w rozdziale 4 analiza badań ankietowych, dotyczących zagadnień współdzielenia w czasie pandemii i po jej zakończeniu, ma na celu uzyskanie odpowiedzi na 5 sformułowanych pytań badawczych. Na podstawie otrzymanych odpowiedzi w Zakończeniu została przeprowadzona dyskusja, celem której było nadanie szerszego kontekstu zaproponowanej tezie oraz sprawdzenie, w jakich obszarach należy kontynuować badania w tym obszarze.

Autorzy nie proponują w książce konkretnych zaleceń w kontekście kształtowania poglądów i postaw młodzieży, w szczególności potencjalnych liderów, lecz omawiają szczegółowo wyniki przeprowadzonych badań ankietowych, wskazując na odpowiednie charakterystyki demograficzne oraz przynależność do różnych wielkości miast. Osoby, które zechcą skorzystać z tych wyników, opierając się na wiedzy i poglądach zaprezentowanych w rozdziałach 1-3, będą mogły samodzielnie stworzyć programy edukacyjne, informacyjne, jak również ewentualnie wdrożyć zmiany w prowadzonych działaniach miejskich w zakresie tworzenia przestrzeni publicznych oraz programu współdzielenia.

Autorzy wyrażają nadzieję na to, że zaprezentowane rozważania zainspirują Czytelników do podejmowania działań w zakresie doskonalenia funkcjonowania życia społecznego w miastach, wykorzystując energię ludzi młodych, ich naturalną chęć do zmiany otoczenia oraz wzmacniania gospodarki współdzielenia jako metody zwiększania inkluzywności środowiska miejskiego.

Rozdział 1. Gospodarka współdzielenia

Alvin Toffler, amerykański futurolog, do którego odwoływaliśmy się we Wstępie, w książce *Szok przyszłości*, napisanej w 1970 roku, odniósł się szeroko do zjawiska przejściowości, a w szczególności do zamiany ekonomii trwałości w ekonomię krótkotrwałości (Toffler 1974, s. 78). Oprócz powiązania tego procesu z przyspieszeniem ogólnego tempa zmian w społeczeństwie oraz ze skutkami masowości produkcji, to dodatkowo należy uwzględnić fakt, iż wraz ze zwiększaniem dostępności produktu zarówno w aspekcie jego wieloodmianowości, jak i zasięgu geograficznego (przestrzennego), następują szybsze zmiany przyszłych potrzeb obecnych nabywców oraz rośnie ryzyko związane z wytwarzaniem długich serii produkcyjnych. Opisane zjawiska, wówczas (ponad 50 lat temu) będące jedynie przewidywaniem przyszłości, nawiązują do potencjalnej zmiany zachowań ludzi, umożliwionej przez zmieniający się potencjał technologiczny oraz szybkość dokonywania zmian w zakresie oferowanych produktów bądź usług – zmian niekoniecznie związanych z potrzebami nabywców, a raczej z kreowaniem ich. Podobnie mogą być kształtowane zachowania opierające się na podejściu do postrzegania własności oraz w sposobie użytkowania nieco odmiennym od utrwalonego w konsumpcjonizmie. Zbudowane zostało inne od dotychczasowego postrzeganie systemu społeczno-gospodarczego opartego na podziale zasobów ludzkich i materialnych, co powiązane jest ze zjawiskiem, takim jak: wspólna kreacja, produkcja, dystrybucja, handel i konsumpcja (dóbr i usług) przez różnych ludzi, a także pojawieniem się nowego typu organizacji. Współkonsumpcja prowadzi do podniesienia poziomu życia ludzi, zaś jej mechanizm jest stosunkowo prosty: strona popytowa rynku podejmuje działania polegające na dzieleniu się, wymianie, wypożyczaniu i innych aktywnościach umożliwiających czerpanie korzyści z użytkowania produktu lub jego udostępniania innym bez konieczności wchodzenia w jego posiadanie lub zbycia. Po stronie podażowej natomiast istnieje możliwość oferowania posiadanych przez siebie zasobów użytkownikom zainteresowanym ich użytkowaniem – za wynagrodzeniem lub bezpłatnie.

1.1. Geneza gospodarki współdzielenia

Idea gospodarki nastawionej na dobrobyt materialny społeczeństwa, a w tym jednostek, opiera się na dopełniających się pojęciach indywidualnego posiadania i konsumpcji. Na potrzebę kwestionowania obietnicy szczęścia jednostki i społeczeństwa opierającego się na kategorii posiadania zwrócił uwagę już Arystoteles, stwierdzając, że „na ogół z używania można czerpać więcej pożytku niż z posiadania” (Rudawska 2016, s. 181). Szeroko rozumiany pożytek może dotyczyć nie tylko kategorii ekonomicznych, ale dużo większą szansę na jego osiągnięcie będą miały przesłanki o charakterze społecznym, ekologicznym czy nawet humanistycznym. Tłem rozważań współczesnej ekonomii i gospodarki światowej stały się idee trwałości oraz zrównoważonego rozwoju, które mają z kolei swoją genezę w czynnikach ekologicznych oraz gospodarczych. Kontekst zrównoważonego rozwoju ściśle wiąże się z nazywaną przez Cz. Bywalca koncepcją nowej konsumpcji XXI wieku, która przynosi wiele nowych, dotąd nieznanych zjawisk (Bywalec 2010, s. 194 i nast.):

- ekologizację konsumpcji (z jej przejawami ekokonsumpcją i konsumpcją etyczną), która polega na podejmowaniu działań związanych z ograniczeniem zużycia tych zasobów środowiska, które są nieodnawialne wraz z minimalizacją wytwarzanych odpadów; podstawą konsumpcji etycznej są wszelkie zachowania etyczne, dlatego idea ta sprowadza się do rezygnacji z konsumpcji dóbr, których produkcja mogłaby wiązać się z pracą przymusową (niewolniczą), nadużywaniem praw pracowniczych czy zadawania cierpienia zwierzętom; w tej idei promuje się konsumpcję dóbr powstałych w wyniku metod naturalnych (tzw. żywność ekologiczna),
- serwicyzację konsumpcji, będącą pochodną zmian, które zaszły w ostatnich dziesięcioleciach XX wieku. Zmiany te dotyczą rosnącego znaczenia usług na rzecz przemysłu. To zjawisko związane jest także ze zwiększaniem roli usług w sektorze gospodarstw domowych, co powoduje wzrost udziału usług w sferze konsumpcji,
- dematerializację konsumpcji, określaną jako zjawisko konsumpcji wartości niematerialnych (wiedza, informacja, przeżycia estetyczne, poprawa zdrowia, samopoczucie itd.); człowiek w takim podejściu staje się jednostką mobilną, poszukiwaczem zmian, kolekcjonerem wrażeń,
- prywatyzację i domocentryzację konsumpcji, które dotyczą zamiany konsumpcji publicznej w prywatną (indywidualną), bez konieczności opuszczania własnego mieszkania (domu), np. zakupy przez Internet, praca zdalna itd.,
- globalizację konsumpcji, która polega na rozprzestrzenianiu się w skali światowej podobnych lub jednakowych wzorców konsumpcji, pochodzących

- z krajów Europy Zachodniej bądź Stanów Zjednoczonych (westernizacja, amerykanizacja, makdonaldyzacja itp.),
- homogenizację konsumpcji, związaną z unifikacją zachowań konsumenckich, czemu sprzyja upodabnianie się stylów życia różnych grup wiekowych i społecznych; w praktyce oznacza to postępującą standaryzację produktów, tworzenie sieci sklepów oferujących te same produkty dużej rzeszy odbiorców (hipermarkety, sklepy dyskontowe), upowszechnianie telefonii bezprzewodowej, Internetu,
 - heterogenizację i globalizację konsumpcji, które uzupełniają homogenizację konsumpcji; oznaczają różnicowanie konsumpcji, czyli akceptację globalnego produktu wraz z jednoczesnym przystosowaniem go do lokalnych warunków i sposobów użytkowania; tym zjawiskom sprzyja większa mobilność ludzi, rozwój turystyki, szybki przepływ informacji,
 - wirtualizację konsumpcji, związaną z gwałtownym wzrostem konsumpcji z wykorzystaniem Internetu; to zjawisko przejawia się głównie w indywidualizacji i demokratyzacji odbioru treści kulturowych, dzięki czemu odbiorca (konsument) może dobierać według swoich upodobań treści przekazu kulturowego; wirtualizacja wiąże się także z przenoszeniem się zaspokajania potrzeb kulturalnych, edukacyjnych, medycznych z instytucji publicznych do domu lub innych miejsc oraz zaspokajaniu w czasie wygodnym dla konsumenta.

Jak można zauważyć, zjawiska te przeczą klasycznym założeniom, dotyczącym ekonomicznych zachowań człowieka. Tendencje te nie dowodzą, że człowiek (Zaleśkiewicz 2013, s. 21-36):

- dokonuje racjonalnych wyborów,
- podejmując decyzje, maksymalizuje korzyści,
- jest egoistą i ignoruje wyniki innych podmiotów w interakcji ekonomicznej,
- poprawnie kalkuluje prawdopodobieństwo,
- ma stałe preferencje,
- wszystkie źródła dochodów traktuje zamiennie.

Oprócz tego, wymienione zjawiska mogą wzajemnie się na siebie nakładać. Ich współistnienie dopuszcza także wzajemne wykluczanie się. Jest to wynikiem znacznej dywersyfikacji zachowań i postaw konsumentów oraz różnych stylów życia. Zjawiska te umożliwiają także wyodrębnienie wielu nowych cech konsumentów. Z punktu widzenia celów niniejszego opracowania warto zwrócić uwagę na wielokulturowość klienta, który dąży do zachowania specyfiki kulturowej, a równocześnie poddawany jest globalnym strategiom międzynarodowych przedsiębiorstw. Wydaje się także, że współczesny konsument ma coraz większą świadomość swoich praw, co wiąże się z racjonalnym podejściem do oferty

handlowej. Wreszcie istotną zmianą w zachowaniach konsumentów jest korzystanie z tych dóbr oraz usług, które łączą pewne grupy osób – jest to wynik zwiększonej potrzeby utrzymywania różnorodnych więzi społecznych. Współczesny konsument dóbr i usług jest także jednostką coraz bardziej mobilną, dążącą do poszanowania środowiska naturalnego czy konsumowania produktów ekologicznych.

Nadmierny konsumpcjonizm doprowadził także do powstania nurtu przeciwstawnego, który związany jest najczęściej z dobrowolnym i świadomym upraszczaniem stylu życia. W literaturze przedmiotu można spotkać się z pojęciem antykonsumpcji jako pewnej aktywności i postawy, która nie dotyczy wyłączenie ograniczania konsumpcji jako takiej (Prothero i in. 2011, s. 32). Antykonsumpcja może być także wycofaniem się z konsumpcji charakterystycznych dla zachodniego stylu życia i przyjęcia takiej konsumpcji, która jest przyjazna środowisku naturalnemu, a dodatkowo wiąże się z pojęciem zrównoważonej konsumpcji (Black i Cherrier 2010, s. 451). Takie podejście pozwala współczesnemu konsumentowi na ekspresję swojej autentyczności czy indywidualności. Należy jednak zauważyć, że podłożem do podjęcia indywidualnej decyzji w tym zakresie jest w każdym przypadku system wartości konsumenta, który może być motywowany kulturowo, społecznie, ekologicznie bądź politycznie.

Konsumpcja nie jest już obecnie gwarantem stabilności ekonomicznej. Nowe zjawiska w konsumpcji pozwoliły na udzielenie odpowiedzi na pytanie o to, czy ograniczać konsumpcję kosztem gorszej kondycji gospodarczej. Zaprezentowane zjawiska są zaprzeczeniem tezy, że mniejsze wydatki są równoznaczne z osłabieniem wzrostu gospodarczego. Nabywaniu tego, co jest niezbędne, sprzyja pojawieniu się koncepcji konsumpcji zrównoważonej i inteligentnej. Zgodnie z pierwszą koncepcją za najbardziej pożądanym modelem konsumpcji zrównoważonej można uznać ten, w którym konsumenci racjonalizują swoje spożycie i ograniczają konsumpcję wszystkich dóbr, biorąc pod uwagę ochronę środowiska przyrodniczego oraz zasady społecznej odpowiedzialności (Kryk 2013, s. 10). Konsumpcja inteligentna oznacza natomiast konsumpcję wyższej jakości, którą cechuje celowość i spójność z wyznawanymi wartościami. Pojawieniu się konsumpcji inteligentnej towarzyszą współtworzenie dóbr i usług przez konsumentów; dodatkowym elementem tej formy konsumpcji jest współpraca z firmami (Abramek 2013, s. 14). W tej koncepcji przeważnie podejmuje się wszelkie decyzje związane z konsumpcją w sposób rozważny. Warto zwrócić uwagę, że już w 2014 roku agencja Havas Worldwide, przeprowadzająca raport pt.: *Nowy typ konsumenta i gospodarka oparta na współdzieleniu*, stwierdziła, że 52% ankietowanych Polaków zgodziło się ze stwierdzeniem, że bez trudu mogłoby się obyć bez większości rzeczy, które posiada (Havas Worldwide 2014). Dodatkowo z badań przeprowadzonych przez PwC Polska wynika, że zmienia

się sposób myślenia o wartości, którą daje własność. Aż 81% respondentów wykazało, że bardziej opłacalne jest dla nich korzystanie z cudzych dóbr i usług niż posiadanie ich na własność. 43% traktuje posiadanie zasobów na własność jako niepotrzebny ciężar dla budżetu, a 57% postrzega ideę dostępu do zasobów jako atrakcyjną alternatywę dla własności (PwC Polska 2016). Fakty te świadczą o tym, że w ramach inteligentnych zakupów wykształca się również trend do wspólnego nabywania i współużytkowania produktów.

1.2. Gospodarka współdzielenia na tle innych koncepcji

W 2011 roku magazyn „Time” określił *sharing economy* jako jedną z dziesięciu idei, które zmieniają świat (Walsh 2011, s. 8). O jej rosnącym znaczeniu świadczy opublikowany w 2018 roku raport z badania pt. *The use of the collaborative economy* (European Commission 2018). Wyniki badania dowiodły, że niemal co czwarty Europejczyk korzystał z usług oferowanych na platformach działających w ramach *collaborative economy*³. Samo pojęcie nie jest wynalazkiem XXI wieku, gdyż pisali o nim M. Felson oraz J.L. Spaeth już w 1978 roku. Autorzy oparli wówczas swoje rozważania na wspólnym korzystaniu z własnych dóbr z innymi osobami (Poniatowska-Jaksch i Sobiecki 2016, s. 7), używając wyrażenia *konsumpcja kolaboratywna* (*collaborative consumption*). Określali *sharing economy* jako proces, w którym jedna lub więcej osób konsumuje dobra lub usługi poprzez angażowanie się we wspólne aktywności z innymi (Felson i Spaeth 1978, s. 614-624). W artykule można znaleźć wiele przykładów *sharing economy*, jak na przykład podróżowanie znajomych jednym samochodem czy korzystanie z pralni. Dla M. Felsona i J.L. Spaetha istotny okazał się kontekst współdzielenia, który można określić rutyną dnia codziennego i otoczenia, w której dochodzi do konsumpcji. Dla wspólnej konsumpcji ważne jest uwzględnianie czynników społecznych i czasowych jako kluczowych dla wspólnej konsumpcji. Co więcej, prawdopodobieństwo wspólnej konsumpcji będzie większe ze względu na określone potrzeby jednostek, które tworzą właśnie okoliczności jej sprzyjające. Należy zaznaczyć, że współcześnie współdzielenie jest znacznie bardziej pojemne, obejmuje bowiem, oprócz dzielenia się, także wypożyczanie, wynajem, ponowne używanie, a nawet wykonywanie czegoś samodzielnie, naprawę czy wspólne kupowanie. Jest to więc pewna forma dzielenia się i łącznego korzystania z zasobów, w tym dóbr. W literaturze przedmiotu związanej z *sharing economy* można się spotkać z wieloma określe-

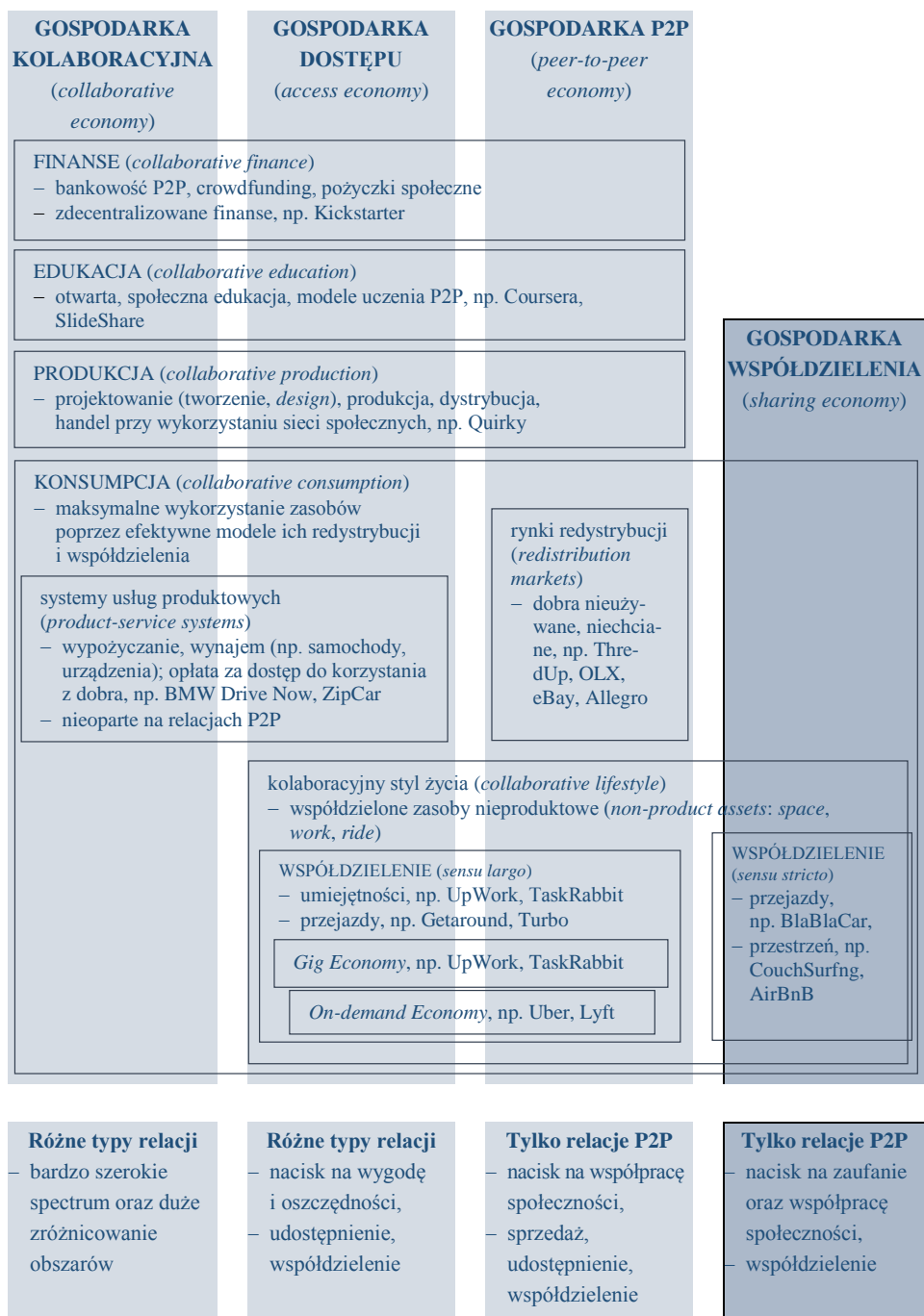
³ W raporcie używa się określenia *collaborative economy*, które utożsamia się często z pojęciem *sharing economy*.

niami. Samo pojęcie tłumaczone z języka angielskiego może oznaczać ekonomię i gospodarkę. Jednak rozwijające się w ramach współdzielenia koncepcje przyjmują z reguły formuły pewnych odpłatnych rozwiązań. Stąd też autorzy proponują określić *sharing economy* mianem gospodarki współdzielenia (Czernek, Wójcik i Marszałek 2018, s. 26; Szołtysek i Otręba 2019a, s. 6; 2019b, s. 4). Niektórzy badacze, którzy przyjmują określenie gospodarka współdzielenia jako najbliższe pojęciu *sharing economy*, sugerują odróżnienie właściwej gospodarki współdzielenia, której głównym założeniem jest brak nastawienia na zysk, od rozwiązań, które wykorzystują jedynie elementy *sharing economy* (Sztokfisz 2017, s. 90). Zwolennicy takiego podejścia przestrzegają przed tym, że nie wszystkie usługi, które oferują współczesne firmy, określane przez nie mianem *sharing economy*, są nimi w swojej istocie. Taki pęd wynika raczej z chęci związku *sharing economy* z pozytywnym wizerunkiem, który dodatkowo wzmacniają innowacyjność oraz atrakcyjność nowoczesnych technologii (Schor 2014). Na potrzeby niniejszej monografii gospodarkę współdzielenia można zdefiniować jako system społeczno-gospodarczy, oparty na oddolnych inicjatywach indywidualnych osób (relacje P2P), które odnoszą się do nie w pełni wykorzystanych zasobów, opierając się na współdzieleniu realizowanym poprzez platformy technologiczne, za opłatą lub bezpłatnie⁴. Na rysunku 2 zaprezentowano różne koncepcje, często utożsamiane z gospodarką współdzielenia.

Fenomen współdzielenia jest częścią szerszej koncepcji, tak zwanej gospodarki kolaboracyjnej (*collaborative economy*). Składa się na nią sieć wzajemnych powiązań indywidualnych osób oraz społeczności w czterech obszarach: finansów, edukacji, produkcji i konsumpcji. Komisja Europejska (2016, s. 3) mówi o gospodarce kolaboracyjnej jako modelu prowadzenia działalności, które odbywa się dzięki pośrednictwu różnych platform współpracy, tworzących ogólnodostępny rynek czasowego korzystania z dóbr bądź usług, dostarczanych często przez osoby prywatne. Ta kategoria obejmuje trzy rodzaje uczestników:

- usługodawców, którzy dzielą się swoimi dobrami, zasobami, czasem oraz umiejętnościami – mogą to być osoby fizyczne oferujące usługi okazjonalnie (tak zwani *peers*) bądź też usługodawcy, którzy zawodowo zajmują się świadczeniem usług (profesjonalni dostawcy usług),
- użytkowników wymienionych usług,
- pośredników łączących, którzy łączą za pośrednictwem platformy internetowej dostawców z użytkownikami, i ułatwiających transakcje między nimi (platformy współpracy).

⁴ Autorzy odwołują się do definicji Czernek i Wójcik (2017, s. 68), proponując jednak zastąpienie pojęcia „model” określeniem „system”.



Rysunek 2. Gospodarka współdzielenia na tle innych zjawisk

Źródło: Wójcik (2017, s. 50-64).

Warto dodać, że transakcje w ramach gospodarki kolaboracyjnej nie wiążą się zwykle z przeniesieniem prawa własności i mogą być dokonywane odpłatnie lub nieodpłatnie. Kluczową cechą omawianej koncepcji jest usieciowiona (zdecentralizowana) wymiana, która odbywa się bez pośrednictwa tradycyjnych podmiotów, co prowadzi do maksymalnego skrócenia łańcucha dostaw (Sobiecki 2016, s. 29).

Inaczej definiuje się w literaturze przedmiotu pojęcie gospodarki dostępu (*access economy*). Podkreśla się w tej koncepcji jedną z kluczowych cech gospodarki kolaboracyjnej – dostęp, który staje się alternatywą dla własności. Powiązanie tej koncepcji z gospodarką współdzielenia jest widoczne w takich obszarach, jak np.: wymiana miejsc noclegowych (*co-housing*), dzielenie miejsc w samochodzie (*car-sharing*) lub współdzielenie pracy (*co-working*). Gospodarka dostępu nie korzysta natomiast ze wspólnego kupowania, ponownego użycia czy odsprzedaży. W jej zakres nie wchodzi także działania, które wpisują się w koncepcję inteligentnego miasta (*smart city*) (Czernek, Wójcik i Marszałek 2018, s. 29).

Gospodarka P2P (*peer to peer economy*), inaczej gospodarka rówieśników (Sobiecki 2016, s. 30), polega na współtworzeniu i tworzeniu produktów oraz usług przez samych użytkowników; dodatkowo obejmuje ponowną odsprzedaż dóbr, ich wymianę barterową, przekazanie w formie darowizny, oraz również świadczenie przysług i usług w zamian za inną usługę, przysługę lub pieniądze. Ważnym elementem tej koncepcji jest działalność, w której uczestnikami są przede wszystkim osoby fizyczne lub ich grupy, dokonujące dystrybucji i wymiany dóbr między sobą na rynku, z pominięciem udziału producentów i pośredników (Stępnicka 2017, s. 112). Kluczową cechą omawianej koncepcji tworzy relacja bezpośrednia między równymi podmiotami indywidualnymi (konsumentami, pracownikami). Gospodarka rówieśników jest z jednej strony elementem współdzielonej konsumpcji, ale na co warto zwrócić uwagę z drugiej jest także elementem wspólnej produkcji. Wynika to z faktu, iż bezpośrednie relacje równych podmiotów mogą również występować w ramach procesów produkcji. Warto dodać, że zawsze nawet w bezpośredniej relacji między indywidualnymi podmiotami istnieją podmioty pośredniczące, tworzące rynek. Najczęściej występują one w formie usługi komercyjnej, systemu takich usług czy aplikacji komputerowej (Sobiecki 2016, s. 30-31).

Sharing economy (gospodarka współdzielenia) traktowana jest jako część szerszej koncepcji – konsumpcji kolaboratywnej (współpracującej) (*collaborative consumption*), która z kolei opiera się na pożyczaniu, wymianie, barterze bądź płatnym udostępnianiu swoich dóbr innym osobom (Wardak i Zalega 2013, s. 8-9). W ramach konsumpcji kolaboratywnej wyróżnia się trzy główne elementy:

- systemy usług produktowych, ich powstanie wiąże się z faktem udostępniania za pewnymi opłatami przez firmy swoich produktów; firmy te niejednokrotnie oferują dodatkowe usługi dopasowane do danego produktu, wydłużając w ten sposób cykl życia tego produktu,
- rynki redystrybucyjne, na których dochodzi do przekazywania przez zainteresowanych używanych przedmiotów, przy czym może odbywać się to w sposób płatny bądź bezpłatny, w różnych formach; dzięki temu dany przedmiot jest ponownie używany,
- kolaboracyjny styl życia – w tej koncepcji współkonsumpcja oparta jest na czerpaniu niematerialnych korzyści z konsumpcji kolaboratywnej (np. czasu, umiejętności, miejsca, jedzenia). Taki styl życia umożliwia tworzenie nowych relacji oraz więzi społecznych, powstałych w wymiarach lokalnym lub globalnym (Botsman i Rogers 2010, s. 45). Komunikacja w tej koncepcji oparta jest na bezpośrednich kontaktach międzyludzkich określanych P2P (*peer-to-peer*), bez różnego rodzaju pośredników (Allen i Berg 2014, s. 36).

Kolaboracyjny tryb życia umożliwia definiowanie współdzielenia (*sensu largo*) oraz gospodarki współdzielenia (*sharing economy*), która jest współdzieleniem *sensu stricto* (por. tabela 1).

Tabela 1. Współdzielenie *sensu largo* i *sensu stricto* – porównanie

Aspekty porównawcze	Współdzielenie <i>sensu largo</i>	Współdzielenie <i>sensu stricto</i> – (gospodarka współdzielenia)
Przedmiot, forma konsumpcji	użyczanie zasobów nie tylko na zasadzie wspólnej konsumpcji	użyczenie wolnych lub częściowo wykorzystanych zasobów w ramach wspólnej konsumpcji
Podmioty transakcji	osoby prywatne i podmioty biznesowe (P2P, B2P)	osoby prywatne (P2P)
Odpłatność	odpłatnie (nacisk na zarabianie) lub nieodpłatnie	odpłatnie (nacisk na dzielenie się kosztami) lub nieodpłatnie
Rola pośrednika	duża	znikoma lub mała
Wyróżniki	oszczędność i wygoda klienta	zaufanie i współpraca w społeczności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Koźlak (2017, s. 175).

W ramach kolaboracyjnego trybu życia można wyróżnić dwie następne koncepcje: gospodarkę pracy na zlecenie (*gig economy*) oraz gospodarkę dóbr na żądanie (*on-demand economy*). Cechą *gig economy* jest koordynowanie działań wielu niezależnych usługodawców, którzy działają oddzielnie ze zgłaszanym popytem na daną usługę, wykorzystując w tym celu pośrednictwo stworzonej do tego celu platformy biznesowej. Można także zauważyć, że ta koncepcja odnosi się do przemian, jakie zachodzą na rynku pracy będącego pod

wpływem nowych rozwiązań technologicznych (Ostoj 2019, s. 241). Popularność *gig economy* związana jest także z rozwojem niestandardowych form zatrudnienia, do których należą między innymi tak zwane wymuszone samozaatrudnienie czy umowy zero godzin. Kluczową cechą gospodarki usług na żądanie jest natychmiastowe (lub prawie natychmiastowe) dostosowanie, zrealizowanie transakcji i dostarczenie dobra. Ta koncepcja zawiera w sobie wszelkie systemy, które niezwłocznie (na żądanie) łączą ze sobą sprzedających i kupujących, w celu dostarczenia towarów i usług wtedy, kiedy zaistnieje potrzeba (Sobiecki 2016, s. 32).

1.3. Budowanie wzajemnych związków i organizowanie społeczności

By doszło do wymiany, a zatem do realizacji koncepcji gospodarki współdzielenia, koniecznym jest nawiązanie kontaktu oferenta z odbiorcą. Budowanie systemów wymiany może następować w tradycyjny sposób, w świecie realnym bądź w przestrzeni cyfrowej. Ten drugi sposób wydaje się prostszy i przez to częstszy oraz wydajniejszy. Internetowe systemy wymiany *peer-to-peer* mogą tworzyć lub wspierać poczucie wspólnoty. Jednak ważnym aspektem wielu trwałych społeczności online i offline jest postrzeganie przynależności do grupy. Na przykład nie wystarczy po prostu zapewnić połączenia między ludźmi za pomocą technologii informacyjnych; badacze od dawna zauważają, że osoby uczestniczące w społecznościach internetowych chcą postrzegać siebie jako część społeczności (Fulk i in. 1996, s. 60-87) i wiedzieć, że budują i utrzymują więzi społeczne (Baym 1999). W przestrzeni miasta mogą istnieć zarówno sieci otwarte współdzielenia, dostępne dla każdego zainteresowanego, jak również ekskluzywne zamknięte sieci wymiany *peer-to-peer*, w których granice są dobrze strzeżone i utrzymywane. Najbardziej oczywisty dla badaczy zjawiska współdzielenia punkt jest już dobrze zrozumiały: internetowe systemy wymiany, które zależą od efektów sieciowych, nie mogą zyskać na popularności bez krytycznej masy użytkowników. Jednakże jak wynika z badań (Lampinen, Huotari i Cheshire, 2015, s. 30), istnieje konieczność zrównoważenia 1) potrzeby masy krytycznej użytkowników i 2) pragnienia zaufanych relacji pomiędzy członkami sieci. Ekskluzywność i enigmatyczna natura zamkniętego systemu wymiany online mogą być zaletą, ale tylko wtedy, gdy poszczególne osoby rozumieją wartość i cel zamkniętego systemu dla swojej społeczności. W takiej sytuacji system udostępniania oparty wyłącznie na zaproszeniach (w sieci zamkniętej) wydaje się działać przeciwko budowaniu społeczności. W badaniach sieci za-

mnijanych brak sukcesu zamkniętej platformy wymiany *peer-to-peer* wynika z różnych problemów, ale prawdopodobnie najważniejszym z nich jest brak uznania, że zamknięta gospodarka dzielenia się, która zależy od silnej interakcji społecznościowej, może nie rozkwiąć tam, gdzie nie ma poczucia wspólnoty. Jest to podobne do socjologicznego rozróżnienia między więziami pomostowymi (sieciami społecznymi, które zbliżają do siebie różnych ludzi) a więziami spajającymi (sieciami społecznymi, które zbliżają do siebie podobnych ludzi) (Norris 2002, s. 3-13). Jedną z interpretacji jest taka, że zamknięta społeczność przedkłada więzi spajające wśród znanych sobie osób nad potrzebę heterogenicznych więzi pomostowych, które mogłyby budować kapitał społeczny i tworzyć szerszą sieć zaufania interpersonalnego.

Istnieją wyraźne korzyści dla wytwarzania dóbr zbiorowych dla całej społeczności, gdy jednostki rzeczywiście wierzą, że pracują razem. Na przykład wspólne wartości, wzajemne zaufanie i wcześniejsza znajomość członków grupy mogą, w odpowiednich okolicznościach, rozwinąć się z czasem i zwiększyć wkład w społeczność internetową (Rafaeli i Raban 2005, s. 62-79). Kiedy jednostki uczestniczą w społeczności internetowej i czują, że są częścią spójnej grupy, to są w stanie przekazywać normy, rozwijać zaufanie i dzielić się kapitałem społecznym poprzez więzi sieciowe, które mogą chronić przed nadużyciami (Portes 1998, s. 1-24). Gospodarka współdzielenia opiera się na związkach dwójakiego rodzaju – *ad-hoc* oraz dłużej trwających – *long-term*. Przystępując do związków wymiany, zazwyczaj uczestnicy tak tworzonej sieci społecznych podkreślają znaczenie silnych, trwałych więzi z innymi członkami jako wymogu zarówno dla wsparcia społecznego, jak i wzajemnej wymiany dóbr, usług i przysług. Takie silne więzi nie są konieczne w przypadku wszystkich rodzajów wymiany *peer-to-peer*. Na przykład w negocjowanych, jednorazowych wymianach, w których stawka jest niska, a interakcja bezpośrednia, nie zawsze trzeba budować zaufanie z konkretnym partnerem przez dłuższy czas. Takie sytuacje prawdopodobnie są częściej spotykane w przestrzeniach miast wtedy, gdy zachodzą konkretne okoliczności, w których dana wymiana jest chwilowo uzasadniona, zaś ta chwila to moment, w którym poszukiwane kompetencje są wyjątkowo trafnie wykorzystane przy okazji tradycyjnie organizowanych imprez bądź nagłośnionych uroczystości czy zdarzeń. W przeciwieństwie do tego, w przypadku podejmowania się działań bardziej odpowiedzialnych i angażujących, członkowie takich sieci polegają na dobrze ugruntowanych kontaktach, które są niezbędne do budowania zaufania koniecznego do angażowania się w odpowiedzialne działania związane z wymianą, takie jak np. organizowanie opieki nad dziećmi lub podwożenie samochodem w celu ułatwienia dojazdów do szkoły (Lampinen, Huotari i Cheshire 2015, s. 24).

Istnieje też wiele zastrzeżeń w zakresie gospodarki współdzielenia. „Gospodarka współdzielona lub współdzielona pańszczyzna” – pytają A. Malshorta i M. van Alstyne (2014). J. Rifkin doszedł do wniosku, że to, co zarobił dzięki współdzieleniu przejazdów, ledwie pokryło koszty paliwa i amortyzację. Wymiana typu *peer-to-peer* oparta na dzieleniu się pomysłami lub wykonywaniu pracy „po tanioci” odbiera możliwości z dołu piramidy, ponieważ miejsca pracy przenoszą się z tradycyjnej produkcji i usług do mikrouslug (Rifkin 2014). Mikrooutsourcing, który płaci tylko za dane zadanie, może zlikwidować koszty ogólne, ale obciążyć finansowo strukturę, pokrywając tylko koszty krańcowe i nie pozostawiając nic na nowe umiejętności, opiekę zdrowotną czy emeryturę. Jeśli dobra informacyjne są wskaźnikiem, to koszty krańcowe zbliżają się do zera, więc nawet ich pokrycie może się nie opłacać. Jaron Lanier w książce *Who Owns the Future?* (Lanier 2013) nazywa tę kwestię kwestią godności: „jeśli musisz za każdym razem śpiewać w zamian za swoją kolację, jesteś (...) o jeden pech od utraty [wszystkiego]” (Luca i Zervas 2016, s. 1). Wolny zawód to pusta wolność, gdy płaca za pracę jest darmowa. Kwestia rentowności nabiera zatem znaczenia przy ocenie systemów współdzielenia, a to wymaga wglądu do struktury kosztów oraz do świadomości uczestników wymiany w zakresie tego, czy dana wymiana nie jest początkiem kryzysu świadczeniobiorcy, który ponosi zbyt wysokie koszty – świadomie czy też nie. Istnieje też możliwość, że organizator wymiany, posiadający świadomość nieprawidłowości kosztowych, będzie je z jakiegoś powodu ukrywał przed realizatorami w trosce o funkcjonowanie samej wymiany.

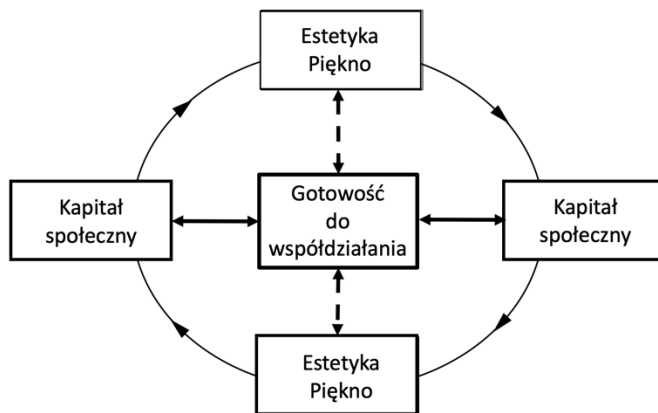
W dużym stopniu rentowność usług wspólnych zależy od jakości systemów weryfikacyjnych, ponieważ ludzie polegają na nich przy podejmowaniu decyzji o tym, czy i co kupić. Uwierzytelnianie wiarygodności opinii ma zasadnicze znaczenie przy zapobieganiu nadużyciom. Niezależna agencja może być pomocna, żeby zapobiegać wystawianiu niesłusznie pochlebnych recenzji lub niesprawiedliwej krytyki. Certyfikacja może nawet zniwelować wzajemne nadmierne pochlebstwa. Ocena punktowa i formacja kredytowa są monitorowane w podobny sposób od wielu lat przez wiele agencji, w tym rządowych. Również organy regulacyjne muszą zapewnić publiczny dostęp do informacji społecznych. Dzielenie się wiadomościami nie może być wykorzystywane do uprzywilejowania publicznych źródeł informacji. Gospodarka oparta na dzieleniu się informacjami wymaga, aby kompletne informacje i wiarygodne wizerunki były dostępne dla wszystkich stron.

Problemem nie jest to, czy zlikwidować czy też nadal rozwijać *sharing economy*. Zyski są zbyt duże, by je zaprzepaścić z powodu nieprawidłowości popełnionych przez kilku nieuczciwych aktorów. Zwłaszcza, że większej szansy należy upatrywać w tym, aby przejść do przodu, pomimo pojawiających się

zakłóceń. Na krótką metę firmy oferujące platformy powinny dbać o użytkowników i samoregulować kondycję swoich ekosystemów. Jednocześnie konsumenci powinni wybierać platformy wymiany na podstawie krótko- i długoterminowych zysków, jak również korzyści indywidualnych i społecznych. „Kluczowe znaczenie będzie miało uczenie się i odpowiednie regulacje w zakresie uczciwego raportowania i ochrony przed oszustwami – choć będą one wymagały delikatnego podejścia, aby zachęcać do innowacji, a jednocześnie zwracać uwagę na problemy. Zadanie polega na dzieleniu się dolegliwościami i bogactwem. Jeśli to dzielenie będzie miało miejsce, dobrobyt będzie rósł i trwał” (Malhorta i van Alstyne 2014, s. 27).

Rozdział 2. Miasto jako środowisko współdzielenia

Rozważania na temat gospodarki współdzielenia związane są w literaturze przedmiotu z różnymi przesłankami, których zaistnienie spowoduje wzrost zaufania między ludźmi, czyli jednego z elementów niezbędnych dla budowy kapitału społecznego. Wśród tych elementów rzadko wymienia się wpływ estetyki miasta na gotowość do współdziałania ludzi. Raczej zwraca się uwagę na sprawczość kapitału społecznego w zakresie zwiększania wrażliwości estetycznej i wymogów z tym związanych, innymi słowy – czym wyższy kapitał społeczny, tym większa wrażliwość estetyczna i gotowość do przekształcania przestrzeni miasta w estetyczną. Ta zależność może być przedstawiona w postaci samonapędzającego się koła (cyklu), w którym estetyka może być skutkiem wcześniej rosnącego kapitału społecznego, ale może też poprzez zaaranżowanie przestrzeni o wyższych wartościach piękna sprzyjać poprawie poziomu kapitału społecznego, a zatem gotowości do współdziałania, oraz – powstawaniu kolejnych oczekiwań (lub dążeń do) poprawy estetyki otoczenia (rysunek 3).



Rysunek 3. Cykl rozwoju kapitału społecznego i jego wpływu na potrzebę estetyki otoczenia

Źródło: Opracowanie własne.

Przesłanek do takiego postrzegania rzeczywistości jest wiele.

Po pierwsze – obserwacja zachowań ludzi w miastach. Przestrzeń miejska wpływa na człowieka i determinuje jego zachowania w tej przestrzeni. Konieczność adaptacji mieszkańców do warunków środowiskowych w taki sposób, aby było możliwe ich normalne funkcjonowanie wynika z potrzeby odreagowania i stymulacji pozytywnych reakcji (Orchowska 2014, s. 182). Dbanie o estetykę własnego otoczenia, szczególnie gdy jest ono dobrze oddzielone od przestrzeni obcej, jest coraz częściej spotykanym zachowaniem. Widoczne jest to w obrębie balkonów, klatek schodowych czy niewielkich terenów przy budynkach mieszkalnych, zaś w przypadku osiedli czy domów jednorodzinnych (indywidualnych) owa przestrzeń jest coraz większa, jednak rzadko wychodzi poza ogrodzenie posesji. Od niedawna widać powiększanie zakresu „oswajania” przez mieszkańców przestrzeni (np. między blokami mieszkalnymi – podwórek, czy też między zabudowaniami jednorodzinnymi – dbanie i zagospodarowywanie przestrzeni wspólnej). Tu obok działań estetyzujących przestrzeń zauważalny jest skutek tych zabiegów – takie miejsca przekształcają się w miejsca sąsiedzkich spotkań. Owe spotkania nie tylko służą tworzeniu i wzmacnianiu więzi sąsiedzkich (międzyлюдzkich), ale też wspomagają procesy okazywania wzajemnie pomocy czy wspólnej realizacji zadań korzystnych dla zbiorowości lub ich poszczególnych członków.

Po drugie – rośnie zapotrzebowanie na kontakty międzyludzkie w okresie po wymuszonej izolacji społecznej, spowodowanej koronawirusem. To doświadczenie pokazuje wszystkim grupom społecznym, jak dotkliwie może być odcięcie od kontaktów z innymi ludźmi i unaocznia jak trudno pewnym grupom demograficznym (np. seniorom czy osobom samotnym) jest zachowywać równowagę zdrowotną (fizyczną i psychiczną). Tworzone w komunikatorach internetowych grupy są jedynie namiastką spotkań w świecie realnym i zazwyczaj stanowią zaczyn, który następnie przekształca się w konkretne realne działania. Zachętą do współdziałania jest zazwyczaj wspólnota zainteresowań i celów, niekiedy związana ze współdzieloną przestrzenią miasta, niekiedy poczucie sprawczości, przynależne grupom, gdy potrzeba wspólnego działania wynika z chęci przeciwstawienia się nieakceptowanym zjawiskom. Do takich spotkań, inicjujących wspólne działania, może, a nawet powinno w mieście dochodzić w przestrzeniach publicznych⁵, gdzie możliwość rozmowy jest inicjowana poprzez zatrzymanie lub zwolnienie tempa przemieszczania. Takie zachowania, czyli chęć zatrzymania się w przestrzeni publicznej, są często powodowane poprzez samą naturę takiej przestrzeni.

⁵ Przestrzeń publiczna została określona w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 Nr 80 poz. 717) jako „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy”. W tym opracowaniu będą uwzględniane również inne określenia.

Po trzecie – umiejętność kształtowania przestrzeni publicznych miasta, a zwłaszcza obszarów aktywności pieszej dorosłych i dzieci, jest atutem współczesnych miast, ich walorem estetycznym oraz przestrzennym. Taka strefa może wiązać ze sobą obszary miasta, stanowić tło dla zabudowy, a przede wszystkim, przez utworzone ścieżki urbanistyczne, podnosić atrakcyjność obszaru zurbanizowanego. Idąc dalej za tą myślą prowadzi to do powstawania aktywności społecznej i stref przychylnych mieszkańcom rejonów przyległych. Można powiedzieć, że manipulując przestrzenią, w sposób pozytywny determinuje się zachowania mieszkańców i ich reakcje na otoczenie, stymuluje się do aktywności, mobilizuje do ruchu w przestrzeni i odbudowy związku emocjonalnego z najbliższym otoczeniem (Orchowska 2014, s. 182). Zatem przestrzeń otaczająca człowieka powinna być swoistym dziełem sztuki, gdyż może wpływać na jego stan psychiczny, dając mu spokój, radość, pobudzając jego wszechstronny rozwój (Wejchert 1984, s. 21).

Dla jasności interpretacyjnej warto jeszcze odnieść się do dwóch, niezwykle często używanych w tej pracy pojęć: miejsca oraz przestrzeni. Y.F. Tuan w 1977 roku tak odniósł się w książce *Przestrzeń i miejsce* do tego problemu: „Przestrzeń i miejsce są to słowa zwykle określające powszechne doświadczenia. Żyjemy w przestrzeni. Na tej działce nie ma dość przestrzeni na jeszcze jeden budynek. Wielkie równiny wyglądają jak bezkresna przestrzeń. Miejsce to bezpieczeństwo, przestrzeń to wolność: przywiązani jesteśmy do pierwszego i tęsknimy za tą drugą. Przestrzeń i miejsce są zasadniczymi składnikami naszego świata; uważamy je za oczywiste. Kiedy jednak zaczniemy się nad nimi zastanawiać dostrzeżemy może niespodziewane znaczenia i pojawiają się pytania, o których nie myśleliśmy przedtem” (Tuan 1987, s. 13). Prace nad tym zagadnieniem pojawiły się w nurcie geografii humanistycznej, powstałej na fali sprzeciwu wobec dynamicznie rozwijających się metod ilościowych w geografii (i nie tylko), dających dzięki rosnącej popularności komputerów personalnych i ich mocy szanse na ciekawą obróbkę i prezentację danych ilościowych. Nie wszystkie zjawiska w nauce da się jednak badać w kontekście ilościowym, a rosnąca popularność tych metod zaczęła prowadzić do bezkrytycznego hołdowania metodom ilościowym. Dlatego demarkacja tych pojęć odnosi się do emocji, a nie do konkretnych deskryptorów, tworzących rozłączne zbiory. „Miejsce definiują obiekty, wzajemne ich relacje – i przeszłe, i aktualne – ale nader wszystko ludzie, ich odczucia, więzi, odciski ich działań, jakie po sobie pozostawiają. Miejsce to też agora, forum, obszar spotkań w przestrzeni miasta. Miejsce, choć z terytorialnym adresem, to też formuła istniejąca przede wszystkim w głowie” (Barczak 2020, s. 34). Natomiast przestrzeń „nigdy nie jest neutralna, wolna od wartościowania. Jej treść i tożsamość tworzą jej użytkownicy. Stwarza się na to wspólnota doświadczeń, czyli pamięć i wiedza – własna lub wtórna. Pamięć i wiedza są zaś wskazówkami w odczytywaniu miasta, pozwalają podejrzeć fałdy

przestrzeni. Dzięki temu nadają niektórym z nich status miejsca” (Barczak 2020, s. 34). Y.F. Tuan, odnosząc pojęcia przestrzeni i miejsca do świata zwierząt, tak oto je opisuje: „przestrzenie są zaznaczone i bronione przed intruzami, miejsca stanowią centra odczuwalnych wartości, w których zaspokaja się biologiczne potrzeby: odżywianie, picie, odpoczynek, prokreację” (Tuan 1987, s. 14-15). U ludzi problem odczuwania przestrzeni i miejsca jest znacznie bardziej skomplikowany. Y.F. Tuan rozpatruje kwestie przestrzeni i miejsca w kontekście biologicznym, relacji między tymi pojęciami, zakresu doświadczenia i wiedzy, wskazując, że kluczowym terminem, który rozstrzyga o tym, czy mowa jest o przestrzeni czy o miejscu, jest doświadczenie. „W doświadczeniu znaczenie przestrzeni nakłada się często na znaczenie miejsca. Przestrzeń jest bardziej abstrakcyjna niż miejsce. To, co na początku jest przestrzenią, staje się miejscem w miarę poznawania i nadawania wartości. Bezpieczeństwo i stabilność miejsca zwracają naszą uwagę na otwartość, wielkość i grozę przestrzeni – i na odwrót. Co więcej, kojarząc przestrzeń z ruchem, odczuwamy miejsce jako pauzę: każde zatrzymanie w ruchu umożliwia przekształcenie sytuacji (położenia) w miejsce” (Tuan 1987, s. 16).

2.1. Miasto jako przestrzeń

Kontekst przestrzenny dominuje w wielu określeniach miast i ten właśnie kontekst kieruje naszą szczególną uwagę na przestrzeń, w której osadza się wszystko to, co determinuje fizyczność i duchowość zarówno przestrzeni, jak i ludzi, realizujących swoje rozmaite role społeczne właśnie w mieście. Miasto jako wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, zakładając jednocześnie obowiązek solidarności (United Cities and Local Governments 2012) ze strony społeczności, to stosunkowo kompleksowe określenie fenomenu niezwykle ulotnego w conceptualizacji, a jednocześnie będącego środowiskiem życia ponad połowy mieszkańców Ziemi. Przestrzenią jest wszystko to, co nas otacza. Tak podpowiada nam wiedza potoczna i taka formuła wydaje się najbardziej wyczerpująca. „W zależności od sytuacji może być to miasto, pole, las, niebo. Przestrzeń może być wypełniona, pusta, jednorodna lub zróżnicowana. W codziennym życiu jest doświadczana zmysłowo. Funkcjonujemy w niej mniej lub bardziej spontanicznie, nie zastanawiając się nad jej istotą oraz społecznym znaczeniem” (Jałowiecki 2012, s. 9). Przestrzeń może też występować w naszej wyobraźni – ona jest często kanwą naszych snów, pozwala nam ją pokonywać, opanowywać czy oswajać, jak również może być przesłanką niepokoju, obaw, strachu. Pokonując przestrzeń, podróżujemy również w czasie, zatem często te dwa wymiary podświadomie łączymy. Opanowywanie przestrzeni, jej osvajanie powoduje zmianę naszego emocjonal-

nego nastawienia do niej, w szczególności w zakresie nabywania w wyobraźni jej własności. To też w rezultacie określa nowy charakter przestrzeni, gdyż zmienia się sposób wykonywania prawa własności. Fundamentalny podział na przestrzeń publiczną i prywatną został na początku lat 70. XX wieku rozwinęty przez O. Newmana, autora słynnej książki *Defensible Space*⁶. Przestrzeń prywatną nadzorowali ludzie, którzy mieli nad nią pełną władzę lub delegację od tej władzy w zakresie dopilnowania nienaruszalności tejże przestrzeni, a więc mogli decydować, kto może tu wejść, a kto nie. Przestrzeń publiczna była z kolei dla O. Newmana przestrzenią niczyją – nawet jeśli nie opisywał on jej w taki sposób dosłownie, to takie jej rozumienie było konsekwencją jego prac (Nawratek 2012, s. 36). Ponadto O. Newman wprowadził jeszcze jedną kategorię przestrzeni o niepełnej własności, często trudnej do jednoznacznego określenia: „Jeśli spróbujemy sklasyfikować grunt jako prywatny, półprywatny, półpubliczny lub publiczny, będziemy musieli wywnioskować, że podwórka są z pewnością prywatne, ponieważ należą do poszczególnych rodzin i są dostępne tylko z wnętrza każdej jednostki. Obszar przed domem należy również do poszczególnych rodzin, ale dlatego, że są dostępne od ulicy, a także od wnętrza każdej jednostki, ich charakter jest różny. Z powodu tej różnicy zaklasyfikowałem je jako półprywatne, ale niektórzy ludzie powiedzieliby, że są naprawdę prywatne” (Newman 1996, s. 15). Płynność poczucia władania nad przestrzenią miasta zachwiana jest ponadto w zależności od dominującej ideologii miasta, zamożności jego mieszkańców, samoświadomości, wreszcie postrzegania obyczajów oraz prawa jako gwaranta praw i wolności obywatelskich. Faktycznie gdy miasto nie charakteryzuje się dużym zaangażowaniem mieszkańców w sprawy miejskie oraz w sprawy wspólnoty, wówczas przestrzeń miasta nie jest przedmiotem dbania o nią, zatem nie nawiązują się określone emocje, które nakazują dbać o nią, uatrakcyjnić ją oraz korzystać z niej dla dobra wspólnego, szczególnie dla wzmacniania społeczności oraz wszystkich jej członków. To sytuacja, która wiele mówi o poziomie kapitału społecznego – w opisywanym przypadku – niskiego. Zdaniem K. Nawratka ani przestrzeń publiczna, ani prywatna nie istnieją. Jego zdaniem współcześnie mamy do czynienia z zagęszczaniem i rozrzedzaniem nakładających się na siebie pól interesów i wpływów. A to za sprawą określenia dostępności do przestrzeni. Dostępność nie ogranicza się jedynie do dwóch kategorii: dostępne/niedostępne. „Pojawiają się bowiem pytania: dla kogo dostępne, dla kogo nie? I na jakich warunkach? Kiedy? Za jaką cenę?” (Nawratek 2012, s. 36). Warto wreszcie pochylić się, wyłącznie z obowiązku dopeł-

⁶ Pojawienie się *Defensible Space* Oscara Newmana w 1972 roku sygnalizowało ustanowienie nowej kryminologicznej subdyscypliny, która została nazwana przez wielu „zapobieganiem zbrodni przez środowiskowo uwarunkowane projekty”, stąd zapewne zainteresowanie O. Newmana przynależnością konkretnego kawałka miasta do osoby lub grupy osób, bądź stwierdzenie, że dany kawałek do nikogo nie należy.

nienia rozważań o przestrzeniach w mieście, nad pojęciem przestrzeni społecznej: „Każdy system kultury porządkuje przestrzeń w pewien charakterystyczny dla siebie sposób, ustalając stosunek do przestrzeni zarówno jednostek, jak i grup społecznych. To uporządkowanie dokonuje się (niezmiennie i od zarania dziejów ludzkiej kultury i cywilizacji) wokół czterech dychotomicznych rodzajów przestrzeni wynikających z systemu wartości i najgłębiej zakorzenionych archetypów. Są nimi: przestrzeń pierwotna i wtórna, przestrzeń prywatna i publiczna, przestrzeń centralna i peryferyjna. Wreszcie: przestrzeń sakralna i świecka” (Jałowiecki 1988, s. 192). To one, w swoim nakładaniu się pojęciowym i formalnym, zależnym od perspektywy obserwacyjnej, powodują, że zachowania władcze ludzi w stosunku do przestrzeni (a w zasadzie – jej kawałków) oraz ludzi z nich korzystających mogą być różne. Z przytoczonego na wstępie w pierwszym akapicie określenia miasta wynika, że przestrzenią miejską władają ludzie tą przestrzeń zamieszkujący. A skoro tak, to czy można dzielić przestrzeń miasta wyłącznie na publiczną i prywatną, czy też dopuścić mieszane prawo do zajmowania jej? A może podział na przestrzenie publiczne i prywatne nie ma już sensu? Przytoczone rozważania K. Nawratka mają wiele racjonalnych przesłanek, koncentrując naszą uwagę na istotnym, bo emocjonalnym (poza formalnym i prawnym spojrzeniem) stosunku do fragmentów miasta, tworzących przesłanki do poprawy jakości życia w mieście, gdyż oferujących środowisko własne, oswojone, przyjazne, przyciągające, równościowe, pomocowe, bezpieczne, znane, tożsamościowe. To niektóre, częściej spotykane określenia, jakimi badani mieszkańcy określali własne przestrzenie publiczne⁷. Takie przestrzenie sąsiedzkie czy też prywatne w kontekście objęcia ich we władanie przez tych ludzi może powodować, że są oni w stanie we własnej społeczności budować swoją narrację w zakresie własnego i wspólnotowego życia. W tych samych opowieściach o przestrzeni miasta przestrzenie publiczne mają o dziwo podobne charakterystyki, z tym, że brak w nich deskrypcji dotyczącej ustanowionej własności, czyli brak: „własne”, „bezpieczne”, „znane”, „oswojone”, „przyjazne”, „tożsamościowe”. Co zatem pozostało w zakresie charakterystyki przestrzeni publicznej? „Przyciągające”, „równościowe”, „pomocowe” oraz pojawiają się nowe kategorie: „wspólna”, „konfrontacyjna”, „różnorodna”, „ciekawa” i „inna”. Takie nastawienie do próbkowania tej przestrzeni może pokazywać również odmiennosc przestrzeni publicznej, która, w odróżnieniu od prywatnej, jest jednak wspólna, różnorodna (nie tożsamościowa w kontekście potwierdzania wspólnych korzeni czy wartości) i ciekawa (bo nie tożsamościowa, jak się okazywało w trakcie dyskusji). Taka „inna” przestrzeń staje się zatem szczególnym zasobem.

⁷ Badania prowadzone w ramach projektu finansowanego z potencjału badawczego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego *Logistyka miasta w kształceniu jakości życia* realizowanego w latach 2015-2017.

2.2. Przestrzeń publiczna jako szczególny zasób

W mieście przestrzeń fizyczna jest ograniczona i w istocie podzielona na te fragmenty, które – jak to wynika już z wcześniej przeprowadzonego rozumowania – mają swojego właściciela, oraz te, które wyraźnego określonego właściciela nie mają lub powszechnie wydaje się, że są go pozbawione. Wiele osób uważa, że przestrzeń miasta to w głównej mierze przestrzeń publiczna, należąca zarazem do wszystkich i do nikogo. Z reguły przestrzeń publiczna, jeśli nie jest atrakcyjnie zadbane, to obszar nieefektywnego nadzoru. Jakkolwiek posiada zarządców, to są oni zwykle nieskuteczni i dlatego też częściej myślimy o przestrzeni publicznej w kategoriach „ziemi niczyjej”, niż w kategoriach dobra wspólnego – za dużo zagrożeń to dobro niesie (Drozdowski 2007, s. 20). Przestrzeń publiczna jest w potocznym rozumieniu tym obszarem, do którego wkraczając, należy być ostrożnym. To stwierdzenie można wywieść nie tylko z braku określenia „bezpieczna”, ale również z niepewności, kogo w tej przestrzeni możemy spotkać, jakie zasady kierują użytkowaniem jej oraz jak będziemy tam przyjeżdżać. Co innego przestrzeń prywatna – dla przeciwwagi – zazwyczaj bezpieczna (w bogatszej wersji – ochraniana). Ponieważ chcemy maksymalizować przestrzeń miasta, to – w zależności od preferowanego charakteru – będziemy albo prywatyzowali przestrzeń publiczną, albo uwalniali przestrzeń prywatną. Dlatego przestrzeń prywatna jest poza zasięgiem oddziaływania organów dążących do uwalniania przestrzeni na potrzeby sieciowania stosunków międzyludzkich.

Przestrzenie publiczne w mieście spełniają cały wachlarz funkcji, zwiększający poczucie jakości życia mieszkańców, szczególnie w tych zakresach, na które ma wpływ samo miasto, jego cechy przestrzenne, zorganizowanie, społeczność, dominujący typ kultury itp. Możemy tu powołać się na prowadzone przez nasz zespół badania⁸ – wyniki tych dociekań są niezwykle interesujące w kontekście perspektywy badawczej. W trakcie badań czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście (zdekomponowanego na czynniki zależne od logistycznego gradientu zorganizowania i funkcjonowania miasta) okazało się, że przestrzenie publiczne w mieście zostały wskazane jako te, które stwarzają szanse na budowanie szczęścia. To lapidarne stwierdzenie ma swoje głębokie uzasadnienie, szeroko omówione w pracy zbiorowej *Jakość życia w mieście. Poglądy interdyscyplinarne* (Szołtysek, red., 2018, s. 252). Dając zatem wiarę tym badaniom, jak również doniesieniom i obserwacjom naukowców oraz mieszkańców miast, należy wnioskować, że strategia budowania lepszych miast

⁸ Badania prowadzone w ramach projektu finansowanego z potencjału badawczego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego *Logistyka miasta w kształceniu jakości życia* realizowanego w latach 2015-2017.

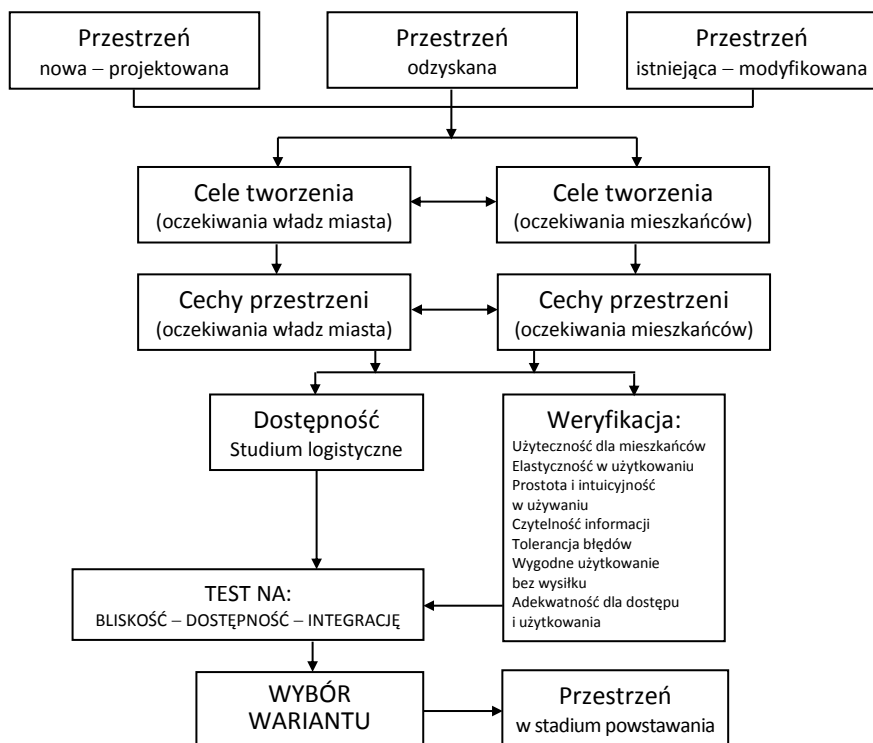
(docelowo – szczęśliwych) powinna w sobie zawierać tworzenie, namnażanie i pielęgnowanie przestrzeni publicznych (Szołtysek, Brdulak i Kauf 2016; Szołtysek i Twaróg 2018, s. 40-44). Takie wnioski można wyciągać również z wielu innych prac naukowych (Montgomery 2015, s. 502). Czym więcej takich przestrzeni, tym potencjalnie lepsza jakość życia. Proces prywatyzowania przestrzeni w miastach należy do dynamicznych i coraz częściej wywołujących kontrowersje⁹. Przestrzeń publiczna w miastach nie do końca spełnia wymogi swobodnego dostępu każdego użytkownika w dowolnym czasie. Przykładowo przestrzeń zajęta pod potrzeby transportu jest przestrzenią, o którą konkurują zarówno zwolennicy, jak i przeciwnicy transportu w miastach. O uwolnienie tej przestrzeni mogą walczyć zwolennicy zwiększania przestrzeni publicznej w miastach pod warunkiem dobrej współpracy z logistykami miejskimi, którzy poprzez alternatywne zorganizowanie przepływów transportowych mogą doprowadzić do tego, że zwolnione z potrzeb transportowych drogi zostaną przekształcone w deptaki. Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi (Szołtysek 2016b, s. 167). Z tych uwarunkowań można wysnuć wniosek, że przestrzeń publiczna jest szczególnym zasobem, a jej unikatowość wynika z ograniczonej i niestety ciągle niewystarczającej ilości oraz szczególnej roli w budowaniu poczucia jakości życia w mieście. Przestrzeń publiczna jest magnesem, który przyciąga mieszkańców i zachęca do opuszczania własnej strefy bezpieczeństwa i komfortu, oferując atrakcyjną możliwość wspólnego spędzania czasu.

2.3. Przesłanki tworzenia modeli przestrzeni

Przesłanek tworzenia modeli przestrzeni można poszukiwać w miejscu spotkania urbanistyki, architektury, logistyki i nauk o zachowaniu. W punkcie tym przyjmuje się założenie o istnieniu relacji pomiędzy przestrzenią a zachowaniem i funkcjonowaniem człowieka, a co za tym idzie – o możliwości wpływania na powyższe poprzez odpowiednie zaprojektowanie przestrzeni. Relacje te można

⁹ W socjologicznym ujęciu termin „prywatyzacja przestrzeni” rozumiany jest dwojako. Po pierwsze, jest to prawne lub faktyczne zawłaszczanie miejsc. Za przykład mogą posłużyć osiedla grodzone, czyli tzw. *gated communities*, które stawiają wyraźną linię pomiędzy tym, co publiczne, a tym, co prywatne. Obrazują to również procesy gentryfikacji, polegające na wykupywaniu przez deweloperów zaniedbanych obiektów w celu ich odnowy i podwyższenia standardów, aby udostępnić je ponownie za dużo wyższy czynsz. Po drugie, prywatyzacja ujawnia się poprzez apropriację przestrzeni miejskiej. Owo przywłaszczanie najczęściej dotyczy działań o charakterze reklamowym, promocyjnym, takim jak bezprawne umieszczanie w przestrzeni miejskiej bilbordów, plakatów, ulotek, jak również oddolne odzyskiwanie przestrzeni poprzez malowanie graffiti, czy też naklejanie tzw. wlepek. Patrz: M. Podgórski (2011, s. 8).

opisać, przyjmując różne perspektywy – poziomu pobudzenia, obciążenia środowiskowego, niedostymulowania, optymalnej stymulacji, ograniczeń zachowania czy stresu środowiskowego (Bell, Greene, Fisher i Baum 2004). Wszystkie one koncentrują się na dostarczanych przez środowisko bodźcach i regulowaniu przez nie funkcjonowania jednostki, skłaniając w następstwie do przyjęcia założenia o determinizmie architektonicznym. Bell, Greene, Fischer i Baum proponują eklektyczny model podejścia do wpływu projektu przestrzeni na zachowanie, integrujący koncepcje teoretyczne relacji środowisko-zachowanie. Efektem tego podejścia, a zarazem przesłanką jego stosowania jest skoncentrowanie na możliwych następstwach percepcji i oceny projektu. Postrzeganie przestrzeni jest tu warunkowane zarówno samym jej projektem (planem, aranżacją), jak i grupą czynników środowiskowych, takich jak różnice indywidualne w preferencjach, czynniki sytuacyjne (jak np. hałas czy oświetlenie), warunki społeczne (związane z potrzebami grup społecznych, użytkujących przestrzeni) czy czynniki kulturowe (obowiązujące standardy, normy architektoniczne). Wynikiem jest tu ocena projektu jako zaspokajającego bądź niezaspokajającego potrzeby użytkownika, negatywna zaś skutkuje nieadekwatnym poziomem pobudzenia, stresem, poczuciem przeciążenia lub reaktancją, co wymaga zaś od użytkownika przestrzeni podjęcia próby poradzenia sobie z tymi negatywnymi skutkami. Następstwem skutecznego radzenia sobie jest adaptacja bądź przystosowanie do przestrzeni, skutkujące pozytywnymi efektami następczymi, jak np. informacja zwrotna od użytkownika projektu, użyteczna dla jego dalszego udoskonalania. Nieskuteczne próby poradzenia sobie z negatywną oceną projektu przestrzeni mogą skutkować utrzymującym się bądź narastającym poziomem pobudzenia czy odczuwanym stresem, prowadząc do następstw w postaci narastających konfliktów pomiędzy użytkownikami przestrzeni, spadku efektywności czy wzrostu odczuwanego zmęczenia. Na podstawie tego modelu można więc wnioskować nie tylko o wpływie przestrzeni na zachowanie, lecz także o możliwości kreowania zachowania ludzi, funkcjonujących w określonej przestrzeni poprzez jej odpowiednie zaprojektowanie. Z punktu widzenia skuteczności tworzenia przestrzeni publicznych istotnym jest rozpoznanie tych jej cech, które będą sprzyjać jej pozytywnej ocenie. Przesłanką tworzenia modeli przestrzeni bez wątpienia jest zatem określenie pozytywnych bodźców warunkujących pożądane przez jednostki i miasto funkcjonowanie ludzi w tej przestrzeni.



Rysunek 4. Model kreowania przestrzeni miasta

Źródło: Opracowanie własne.

Model kreowania przestrzeni miasta ma istotne znaczenie dla ustrukturyzowania postępowania kreacyjnego. Taki model został zaprezentowany na rysunku 4. Wynika z niego, że tworzenie przestrzeni to wieloetapowa działalność, w którą zaangażowane są zarówno władze miasta (gminy), jak również mieszkańcy (użytkownicy). W tym kontekście między mieszkańcami i użytkownikami stawia się znak równości, mimo że użytkownicy to znacznie szersza kategoria. Podejmując decyzje inwestycyjne, pod uwagę bierze się zazwyczaj racje mieszkańców, co wynika i z uwarunkowań politycznych, i z umocowania tej grupy jako decydentów w wyborach władz stanowiących i wykonawczych miasta czy gminy. Poszczególne etapy powinny być rozpatrywane i realizowane nie tylko w trosce o stworzenie przestrzeni publicznej (wskutek wykreowania nowej, udoskonalenia istniejącej bądź odzyskanej) spełniającej funkcje zarówno zgodne z oczekiwaniami władz miasta, jak i mieszkańców (użytkowników), ale także umożliwiającej jej nieskomplikowane i efektywne wykorzystywanie zgodne z założonymi celami.

2.4. Cechy wartościujące przestrzenie miejskie

Z punktu widzenia badania przestrzeni miejskiej użyteczne może być opisanie jej za pomocą cech, które w opinii jej użytkowników przyczynią się do zaspokojenia ich potrzeb. Cechy wartościujące przestrzeń publiczną stają się jednocześnie przesłankami do tworzenia modelu przestrzeni miejskiej. Dodane przez badaczy określenie „przyjazna” oznacza jednocześnie wpływ przestrzeni miejskiej na osiągnięcie określonego poziomu jakości życia w mieście. W kontekście planowanych badań właściwą metodą ich prowadzenia są metody jakościowe. Wyniki postępowania badawczego przedstawiono w postaci chmury słów. Chmury słów¹⁰ są dosyć powszechnie stosowaną formą prezentacji pojęć w określonym kontekście. Interpretacja układu pojęć jest dosyć prosta w analizie jakościowej i wydaje się skuteczną formą wnioskowania.

W prezentowanym badaniu została podjęta próba interpretacji zebranego materiału badawczego z zastosowaniem skupisk, które pozwoliły na wyodrębnienie kilku wymiarów badanej rzeczywistości oraz ukazanie relewantności wskazań respondentów. Badanie przeprowadzono w 2019 roku wśród studentów Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach (Polska) oraz Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach (Polska). Są one pogłębieniem wcześniej prowadzonych badań, związanych z jakością życia mieszkańców, w tym w kontekście przestrzeni publicznej. W badaniu wzięło udział 345 studentów, którzy w formie ankiety udzielali odpowiedzi na jedno pytanie: *Co dla Pana/Pani oznacza przyjazna przestrzeń publiczna? Proszę podać (napisać) 5 cech tej przestrzeni*. Badacze postępowali według następującej procedury:

- wstępna analiza zebranego materiału badawczego – zliczenie ankiet, analiza semantyczna zebranych danych i eliminacja ankiet, w których pojawiły się wyrażenia o jednakowym znaczeniu (np. określenia „zielona”, „dużo drzew”),
- kodowanie zebranych danych jakościowych poprzez nadanie im odpowiednich określeń ogólnych w celu opisanie wymiarów badanej rzeczywistości,
- stworzenie chmury słów,
- przedstawienie wniosków z badania.

¹⁰ Chmury słów najczęściej rozmieszczane są według:

- sekwencji pionowej lub poziomej (dominująca jest tu kolejność alfabetyczna),
- kolistego layoutu (gdzie najczęściej wybierane, najważniejsze słowa umieszczone są w centrum, a wraz z oddalaniem się od niego znajdują się te o coraz mniejszym znaczeniu),
- skupisk – odległość między słowami odzwierciedla pewne kryteria, również skupiska (np. znaczeniowe) (Smółka-Dolecka 2016, s. 19).

A word cloud of Polish adjectives describing the city of Zielona Góra. The words are arranged in a circular pattern, with the most prominent ones in the center. The adjectives include: relaksująca, zielona, bezpieczna, czysta, cicha, rekreacyjna, piesza, estetyczna, otwarta, przyjazna, kulturalna, nowoczesna, i wiele innych. The words are in various sizes and orientations, creating a dynamic and visually appealing composition.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2. Najistotniejsze cechy przyjaznej przestrzeni publicznej

L.p.	Cecha	Częstotliwość	Wyjaśnienie
1	2	3	4
1	zielona	157	„dużo zieleni”, „dużo natury”, „dużo roślin”, „dużo drzew”, „dużo zieleńców”, „drzewa i kwiaty”, „obfita w drzewa i szeroko pojętą zieleń”
2	bezpieczna	128	„dająca poczucie bezpieczeństwa”, „powinniśmy się czuć bezpiecznie” „brak ciemnych, niebezpiecznych miejsc”
3	czysta	110	„brak śmieci na ulicach”, „czyste śmietniki”, „brak zanieczyszczeń”, „czyste powietrze”, „brak śmieci leżących na chodnikach”

cd. tabeli 2

1	2	3	4
4	relaksująca	106	„dużo miejsc do siedzenia”, „mnóstwo ławek”, „przestrzeń wypoczynku”, „chill-out”, „miejsca do siedzenia”, „relaksacyjna”
5	piesza	94	„dostępność stref wyłączonych z ruchu”, „dostosowana do ruchu pieszych”, „ograniczony ruch samochodowy”, „brak dróg”, brak ruchu, „bez samochodów”, „z dala od ruchu”, „bez zatłoczenia samochodowego”, „odseparowana od ruchu drogowego”, „brak samochodów na parkingach”, „bez parkingów”, „mała ilość pojazdów mechanicznych”
6	estetyczna	86	–
7	otwarta	71	–
8	cicha	62	„ciche miejsce, w którym można czuć się swobodnie”
9	dostępna	58	„miejsce, do którego można dojechać”
10	ogólnodostępna	52	„łatwy dostęp dla wszystkich użytkowników”
11	integrująca	46	„dostępność miejsc sprzyjających wspólnym spotkaniom”, „miejsce spotkań i rozmów”, „naturalna przestrzeń spotkań”, „miejsce spotkań”, „pozwalająca na spędzenie czasu w gronie znajomych”
12	rekreacyjna	40	–
13	proaktywnościowa	38	„pozwalająca aktywnie spędzić czas”, „ścieżki rowerowe”, „sprzyjająca przemieszczaniu się na rowerze”
14	prospołeczna	35	„możliwość nawiązania kontaktu z innymi”
15	spokojna	33	–
16	skomunikowana	29	„często kursujące autobusy, tramwaje”
17	zadbana	25	„zadbane ścieżki”
18	atrakcyjna	22	–
19	kulturowa	18	„miejsca ze strefami kultury”
20	oświetlona	14	„miłe dla oczu oświetlenie”, „ciepłe oświetlenie”
21	niewykluczająca	13	„przestrzeń nieutrudniająca poruszaniu się osób z niepełnosprawnościami”, „brak barier dla osób o różnym kolorze skóry, wieku, wyznaniu itd.”

Źródło: Opracowanie własne.

Pozostałe cechy pojawiały się rzadziej. Wśród nich można wyróżnić grupy:

- 7 określeń: rozrywkowa, schludna, użyteczna, zorganizowana, ciekawa, kolorowa, swobodna, zagospodarowana,
- 6 określeń: kontrolowana, niezatłoczona, różnorodna, nieograniczona, tolerancyjna, historyczna, elastyczna, naturalna, nowoczesna,
- 5 określeń: pachnąca, rozplanowana, uporządkowana, wolna, klimatyczna, komercyjna, ogólnospołeczna, prosta,
- 4 określenia: rozwijająca, tłoczna, uniwersalna, wygodna, wyciszająca, zintegrowana, zróżnicowana, innowacyjna, inteligentna, kreatywna,
- 3 określenia: niezaśmiecona, niezdewastowana, oznakowana, pozytywna, proekologiczna, przejrzysta, przepustowa,

- 2 określenia: refleksyjna, religijna, rozległa, słoneczna, widoczna,
- 1 określenie: wielokanałowa, współgrająca, wyremontowana, zacieniona, zaprojektowana, zgrana, zrównoważona.

Respondenci uważają, że przyjazna przestrzeń publiczna powinna być miejscem, które jest ekologiczne, o czym świadczy najczęstsza cecha: zielona. To określenie pojawia się w 157 ankietach (53,58% respondentów). Wśród respondentów panowała duża jednomysłność dotycząca rozumienia tej cechy, co potwierdzają takie określenia, jak: drzewa, rośliny, oraz dużo rzadsze: kwiaty lub zieleńce. Na drugim miejscu pod względem częstotliwości wyborów pojawia się aspekt związany z bezpieczeństwem (128 wskazań, 43,69% respondentów). Analiza ankiet prowadzi do wniosku, że chodzi o bezpieczeństwo bardzo szeroko pojęte, gdyż respondenci rzadko przypisywali tej cesze dodatkowych określeń. Znaczna grupa respondentów uważa, że przyjazna przestrzeń publiczna powinna być czysta (110 wskazań, 37,54% respondentów), co jest oznaką utrzymywania w takiej przestrzeni porządku. Dowodem na to rozumienie są określenia dodatkowe, wskazujące np. na brak pojawiania się śmieci, czyste chodniki itd. Czystość związana jest także z aspektem ekologicznym, czystym powietrzem oraz brakiem zanieczyszczeń.

Wśród wielu respondentów panuje zgodność co do faktu, iż przestrzeń publiczna powinna być miejscem relaksującym (106 wskazań, 36,18% respondentów). Wskazują na to częste odpowiedzi respondentów dotyczące potrzeby umieszczenia w tej przestrzeni ławek oraz przestrzeni wypoczynkowych itp. Duża niejednorodność cechuje badanych, biorąc pod uwagę kolejną właściwość przyjaznej przestrzeni publicznej, która została nazwana przez badanych jako piesza (94 wskazania, 32,08% respondentów). Zdania respondentów są podzielone – część studentów twierdzi, że w tak rozumianej przyjaznej przestrzeni publicznej nie powinna znajdować się jezdnia, powinna to być strefa wyłączona dla samochodów. Inni dodają do tego z kolei brak parkingów. Pojawiają się także zdania, że ruch samochodowy powinien być ograniczony, co oznacza jednocześnie dostosowanie tej przestrzeni do ruchu pieszych.

Odnosząc powyższe wnioski do szerszego kontekstu prowadzonych badań nad przestrzenią miejską oraz konsekwencjami, jakie niesie ze sobą specyficzny, miejski styl życia, należy zauważyć, że uniwersalny wzorzec dobrej przestrzeni miejskiej związany jest między innymi z wysoką wartością społeczną miejsca, dużą różnorodnością funkcji i działań oraz dostępnością zarówno widokową, jak i fizyczną dla wszystkich chętnych (Mantey 2019, s. 12). Użyte w badaniu słowo „przyjazna” jako synonim „dobra” dla badanej grupy oznacza, że wysoką wartość tego miejsca wyznacza przestrzeń ekologiczna (zielona, czysta), która jest jednocześnie bezpieczna dla użytkowników. Duża różnorodność funkcji oraz

działań wiąże się z możliwością realizacji w niej funkcji: relaksacyjnej, refleksyjnej oraz proaktywnościowej – te cechy często pojawiały się w odpowiedziach respondentów. Dostępność przestrzeni publicznej będzie natomiast pochodną takich cech, jak piesza, ogólnodostępna, dostępna, które pojawiały się często w wypowiedziach badanych. Te ostatnie cechy przestrzeni publicznej związane są także z jej prospołecznym, inkluzywnym oraz egalitarnym charakterem – te właściwości powodują, że można nadać jej cechę uspołecznienia (Mantey 2019, s. 12). Trzeba jednak ostrożnie podchodzić do kwestii inkluzywności, pisze o tym T. Bunnell. Przeważnie pozytywne konotacje terminu inkluzywność (i jego wariantów, „włączający” i „inkluzywny”) oznaczają, że ma on tendencję do traktowania go jako z natury dobrej lub postępowej orientacji. Bunnell pokazuje, że inkluzyjność można definiować na kilka sposobów. W niektórych przypadkach inkluzywność jest wykorzystywana jako pozytywny atrybut dobrych miast i osiedli w ogóle – takich, w których istnieje powszechny dostęp do mieszkań i usług publicznych oraz w których podejmowane są powszechne wysiłki na rzecz ochrony mieszkańców przed ryzykiem lub przemocą (zarówno środowiskową, jak i społeczno-kulturową czy polityczną). W innych przypadkach inkluzywność jest postrzegana jako element związany z bardziej specyficznymi przestrzeniami miejskimi, na przykład przestrzeniami publicznymi i ulicami, które muszą być zaprojektowane w sposób inkluzywny (np. zgodnie z płcią, wiekiem, zdolnościami itp.) i które mogą funkcjonować tak, aby szersze osiedla, w których się znajdują, były bardziej inkluzywne lub dostępne. W wielu innych przypadkach inkluzyjność ma konotacje ekonomiczne lub materialne – inkluzywny (i często zrównoważony) wzrost gospodarczy, gospodarka miejska, rozwój (przemysłowy) lub dobrobyt. Inkluzywny jest również używany przymiotnikowo jako pożądana cecha zarządzania – inkluzywna polityka miejska, plany, ustawodawstwo, platformy (dla zaangażowania obywatelskiego i partycypacji) oraz systemy monitorowania/oceny (Bunnell 2019, s. 95). W rozumieniu naszych rozważań inkluzywny oznacza cechę definiującą dobre miasto i odpowiednio dobre procesy mające na celu osiągnięcie rozwoju miejskiego, który „nikogo nie pozostawi w tyle”.

W postępowaniu badawczym wyodrębniono także chmury słów, które pokazywały częstotliwość występowania cechy zgodnie z pozycją, na której dana cecha została wpisana przez respondenta. Przyjęto założenie, iż pierwszeństwo we wskazaniu wyniku z istotności, dostępności czy reprezentatywności cechy dla respondenta. Podążając tym tokiem rozumowania, można uznać, że cechy wskazane jako pierwsze albo stanowią dla osób badanych istotną wartość, albo nasuwają się na myśl automatycznie – jako najbardziej oddające przyjazność przestrzeni. Na rysunku 6 przedstawiono cechy, które wystąpiły na pozycji 1.



Rysunek 6. Hierarchia cech przyjaznej przestrzeni publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Łącznie na pozycji 1 znalazło się 30 różnych cech. Respondenci wskazywali najczęściej następujące cechy: zielona (76 wystąpień, 25,94% respondentów), czysta (35 wystąpień, 11,95% respondentów), ogólnodostępna (30 wystąpień, 10,24%), bezpieczna (24 wystąpienia, 8,19% respondentów), otwarta (20 respondentów, 6,83% respondentów). Ta analiza prowadzi do wniosku, że hierarchia cech wartościujących przestrzeń publiczną różni się w zależności od tego, czy rozpatrujemy łączną liczbę określeń czy też próbuje się je pokazać w ujęciu szeregowym. Porównując oba ujęcia, można wyciągnąć wniosek, że dla badanych respondentów najistotniejszą cechą jest określenie zielona, co potwierdza żądania ekologiczne. Nadanie jej cechy „czysta” dodatkowo wzmacnia przekaz. Dla znacznej grupy użytkowników najistotniejszą cechą przestrzeni publicznej jest jej ogólnodostępność rozumiana jako łatwość w dostępie do wszystkich użytkowników. Niezależnie od perspektywy badawczej istotne jest także bezpieczeństwo przestrzeni publicznej.

Rozdział 3. Miasto jako przestrzeń kontaktów międzyludzkich

Rozpoczynając narrację w tym rozdziale, warto przytoczyć słowa B. Jałowieckiego o mieście: „miasto składa się z takich elementów jak budynki, budowle, ulice, place, ale nie jest ich sumą, tak jak książka nie jest sumą liter” (Jałowiecki 1997, s. 8). To bardzo udane spostrzeżenie należałoby uzupełnić jeszcze o ludzi, którzy stanowią esencję miasta i są najistotniejszym elementem konstytuującym każde miasto, będącym nośnikiem sukcesu bądź porażki. Bez ludzi trudno wyobrazić sobie miasto, w szczególności tą jego ulotną, metafizyczną część. Nie jesteśmy w tym poglądzie odosobnieni. Przykładowo M. Budzyński twierdzi, że „największą wartością miasta jest człowiek, obywatel miasta”, dodając jednocześnie w nurcie prowadzonych przez niego rozważań, że „utrzymanie życia na ziemi jest współzależne od współżycia człowieka z człowiekiem oraz człowieka z naturą” (Budzyński 2010). M. Budzyński zastanawiał się nad zatrzymaniem życia w przestrzeni miasta, ale według nas to spostrzeżenie ma znacznie szersze znaczenie – istotą miasta nie są poszczególni ludzie, ale to, co oni tworzą jako społeczność, w kontaktach z innymi osobami. Znaczenie ma również wysiłek zbiorowy, dzięki któremu to miasto funkcjonuje zarówno w kontekście ludzkim, jak i środowiska przyrodniczego. J. Sowa zauważa: „miasto jest strukturą sprzyjającą w naturalny sposób organizacji, byciu razem, rozpoznawaniu się, spotkaniom. Ale też w mieście, przez to nagromadzenie rozmaitych osób o rozmaitych pragnieniach, powstające wspólnoty nie mają charakteru trwałego, mogą się zawiązywać na jakiś czas potrzebny do osiągnięcia jakiegoś celu” (Sowa 2014, s. 50). Wspólnoty w mieście zajmują rozmaite przestrzenie, o których wiadomo, że mogą do tych wspólnot czy poszczególnych jej członków należeć bądź nie.

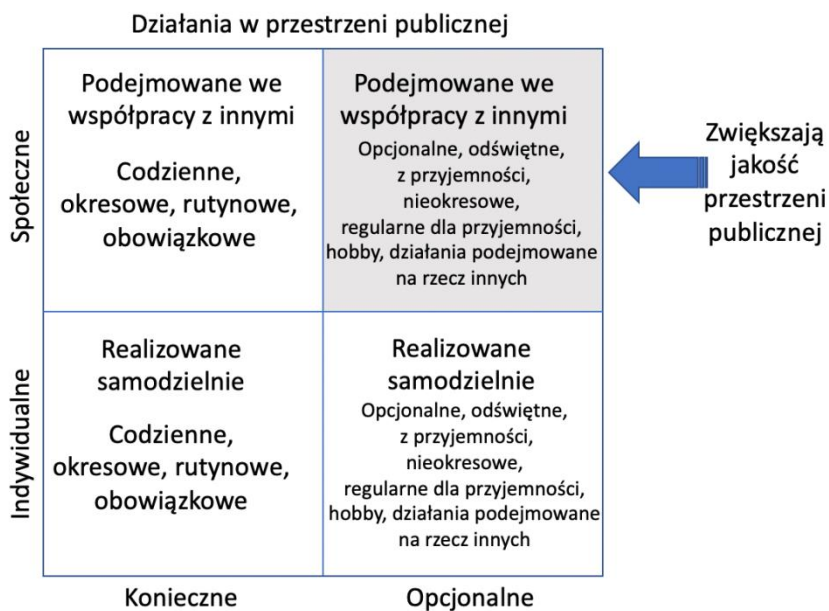
Teoria miejsca kładzie nacisk na relacje pomiędzy społecznymi aspektami przestrzeni i ludzkimi działaniami (Lynch 1984; Trancik 1986; Newman i Jennings 2008). We wszystkich tych podejściach jasno sprecyzowane wizje zrównoważonego rozwoju miejskiego były rzadko demonstrowane. Dlatego też nowsze podejścia, wśród których znajdują się Zielony Urbanizm (Green Urbanism) i Nowy Urbanizm (New Urbanism), rozwinęły wpływ społecznych aspektów planowania na środowisko zbudowane. W praktyce te rozróżnienia planistyczne nie istnieją. Pomimo tego, w miastach jest więcej różnorodnych strategii sprzyja-

jących komfortowi życia i zrównoważonemu rozwojowi (a nie tworzeniu marek), które można dostosować do lokalnych warunków. W każdym mieście ograniczenia i możliwości powinny być w pełni uwzględnione, aby odzwierciedlić specyficzne miejskie systemy środowiskowe, społeczne i ekonomiczne (Newman i Jennings 2008). W szczególności zauważono, że system transportu, będący podstawowym elementem zapewniania mobilności w miastach, wpływa na zdolność do funkcjonowania współczesnych miast w realnych sytuacjach (Tolley 2003; Szołtysek 2016a) oraz że integracja społeczna i zarządzanie zasobami zwiększa odporność i trwałość miast (Agboola i in. 2018, s. 24-32). W rzeczywistości interakcje pomiędzy mieszkańcami, infrastrukturą i sieciami transportowymi stanowią podstawę mikrostruktury zrównoważonych miast, których zadaniem jest również zapewnienie dostępności do miejsc w ramach indywidualnej i grupowej (zorganizowanej) mobilności. Powodem przemieszczeń jest istnienie przestrzeni, w której miejsca potrzeb i ich zaspokajania są nietożsame.

Przestrzeń jest więc jednym z podstawowych (pierwotnych) zasobów (kapitałów) miejskich, bez których niemożliwym byłoby istnienie miasta. Jest to ponadto zasób ograniczony. Wreszcie przestrzeń jest miejscem, w którym realizujemy nasze indywidualne i społeczne potrzeby. Do nich zaliczamy również potrzebę mobilności oraz kontaktów z innymi ludźmi (np. spotkań z nimi). Życie każdej osoby jest niekończącym się cyklem spotkań, zatem miejskość wpisana jest w los większości z nas – mieszkańców. Przejawem miejskości jest zatem spotkanie (Szołtysek, Brdulak i Kauf 2016). W odniesieniu do środowiska miasta doskonale ujął to Zygmunt Bauman: „Miasto to teren spotkań myśli i zmysłów; stykają się one, można powiedzieć, cieleśnie – wśród potu i łez – a nie tylko w mentalnej gimnastyce mędrca czy marzeniach fantasty. Część – a może wiele – tych spotkań może się okazać czymś, co Martin Buber (Buber 1917) określił jako *Vergegnungen* («nie-spotkania», będące zmarnowanymi okazjami dialogicznego zaangażowania) w przeciwieństwie do *Begegnungen* («rzeczywistych spotkań», przyjmujących po obu stronach kierunek od podstawy «ja-to» do «ja-ty»). W miejskim życiu nie da się jednak uniknąć częstych myśli i zmysłów (wystarczy krótki spacer po ulicach miasta, by doświadczyć ich w nadmiarze), więc szansa na *Begegnung* jest znacznie większa niż podczas godzin spędzanych w Internecie, w interakcji z cyfrowym źródłem informacji – gdy użytkownik ma opcję zatrząśnięcia się w szczelnej «komorze pogłosowej» czy «gabinecie luster» – opcjach nieistniejących w życiu poddanym logice życia miejskiego” (Bauman 2017, s. 44-45). Przestrzeń miasta jest jedną z dźwigni uruchamiających wzrost liczby ludności oraz gęstości interakcji, a o to nam chodzi w kontekście wzrostu poziomu kapitału społecznego oraz gotowości ludzi do współdziałania w ramach gospodarki współdzielenia.

Ważny jest jednak powód obecności człowieka w przestrzeni miejskiej i rodzaj podejmowanej aktywności. W syntetyczny sposób aktywności te klasyfikuje Jan Gehl, pokazując, że mogą one być trojakiiego rodzaju: konieczne, opcjonalne i społeczne (Gehl 2009, s. 9-12; 2014, s. 21). Działania konieczne to takie, które ludzie muszą podejmować niezależnie od warunków zewnętrznych, wyznaczają one codzienny rytm funkcjonowania przestrzeni publicznej. Szczególnie widoczne jest ożywanie przestrzeni miejskiej w porze dojazdów do pracy i szkoły. Nieco inne znaczenie mają takie aktywności, które również mają charakter opcjonalny i odświętny, ale rozgrywają się cyklicznie w miejskich przestrzeniach. Działania takie są podejmowane, choć nie muszą być wykonywane. Wspólne świętowanie związane z powitaniem nowego roku, uczestniczenie w ludycznych świętach miast, ale też w religijnych celebracjach budują poczucie wspólnoty i współkształtują miejską tożsamość (Carr i in. 2009, s. 13-14). Wreszcie aktywności społeczne to takie, które zależą od obecności innych ludzi lub są podejmowane we współpracy z nimi (np. wspólne zabawy dzieci na placu zabaw).

Generalnie jednak im więcej aktywności opcjonalnych o charakterze społecznym, tym wyższa jakość przestrzeni publicznej, gdyż obecność ludzi i podejmowane działania świadczą o tym, że miejska przestrzeń publiczna skłania do przebywania wśród innych osób poza domem. Ten pogląd reprezentuje rysunek 7. Zatem szare pole w 3 kwadracie zawiera te działania, w których jest reprezentowany/tworzony/wzmacniany wysoki kapitał społeczny.



Rysunek 7. Możliwe warianty działań w przestrzeni publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Obserwując liczne przykłady partycypacji społecznej w kształtowaniu przestrzeni publicznych, jakie nastąpiły w ostatnim dwudziestolecu na terenie polskich miast, zauważono, iż inicjacja, przebieg oraz efekty podejmowanych działań w dużym stopniu zależą od kapitału społecznego grupy podejmującej aktywność. Kapitał społeczny jest w tym przypadku rozumiany jako „całokształt relacji i sieci kontaktów wewnątrz społeczności, ułatwiających jej członkom współdziałanie” (Herbst i Rudnicki 2013, s. 21). Na tak definiowane współzależności składają się następujące cechy danej zbiorowości: kontakty między ludźmi i organizacjami – im jest ich więcej, tym skuteczniej poszerzają spektrum możliwości znalezienia rozwiązań problemów, uzyskania pomocy bądź zdobycia informacji; zasady współpracy – normy obowiązujące w społeczności i sankcje za ich nieprzestrzeganie; zaufanie – do członków społeczności, do której się przynależy, do instytucji, organizacji, władz lokalnych i do osób pochodzących spoza grupy. Każdy z wymiarów kapitału jest uwarunkowany przez inne, a pomiar jego siły sporządzany jest na podstawie informacji dotyczących tychże cech, traktowanych równorzędnie (Cudny 2020, s. 41). Można przyjąć, że im dana grupa posiada kapitał społeczny o większej sile, tym łatwiej jest jej działać jako zbiorowości. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że wyłącznie duża siła kapitału społecznego grupy mieszkańców nie jest gwarantem sukcesu podejmowanych przez nią działań na rzecz przestrzeni miejskiej. Istnieją również czynniki pochodzące z zewnątrz społeczności, które przyczyniają się do powodzenia lub porażki działań podejmowanych na rzecz przestrzeni wspólnych (Cudny 2020, s. 44). W ten kontekst wpisuje się też aspekt kulturowy. Z obszarem kulturowym wiąże się pojęcie wspólnoty lokalnej rozumianej jako fragment społeczności zespolony wspólnotą terytorium, tworzącym całości kulturowe. Mają one swoje cechy charakterystyczne, jak typ ładu przestrzennego, wzory konsumpcji czy styl życia (Karwińska 2008). Wspólne terytorium definiujące wspólnoty lokalne nie musi być ich własnością z prawnego punktu widzenia. Ważne jest wspólne w nim przebywanie, użytkowanie i zagospodarowywanie. O istotnym znaczeniu funkcjonowania społeczności lokalnych w odpowiednio zorganizowanej przestrzeni świadczą dzielnice imigrantów przenoszące formę kształtowania przestrzeni charakterystyczną dla ich krajów pochodzenia. Wartość przestrzeni wzrasta wtedy, gdy możemy nią władać – urządzać ją w sensie fizycznym oraz ustalać zasady korzystania z niej. Możemy wówczas mówić o procesie władania nią. Władanie przestrzenią miasta przez ludzi zmienia się na przestrzeni ostatnich lat. Konieczność oswojenia przestrzeni miejskiej zmusza jej użytkowników do działania. W ostatnich kilkunastu latach zjawisko oddolnie inicjowanych przekształceń przybiera na sile, szczególnie w odniesieniu do największych społeczności lokalnych związanych z przestrzeniami wspólnymi naj-

blizszymi lokalizacyjnie ich miejscem zamieszkania. Przyczyną tego są silniejsze związki emocjonalne zachodzące pomiędzy wykonawcą i odbiorcą tychże działań odbywających się w skali lokalnej (Gehl 2009). Cel ten można osiągnąć zarówno za pomocą działań wspólnot lokalnych lub przez oddanie inicjatywy instytucjom czy samorządom. Takie wycofanie się z aktywności w społeczności prowadzi do postępującej alienacji, czego efektem jest przestrzeń skanowana. Należy jednak zauważyć, że anonimowość i zerwanie z kontrolą społeczną dla wielu osób jest stanem pożądanym i atutem przy wyborze miejsca zamieszkania. Poczucie indywidualizmu i chęć ochrony swojej prywatności stoją w sprzeczności z wymogami życia we wspólnocie. Rosnąca mobilność i możliwość kontaktu na odległość powoduje rozwój nowych wspólnot – nieterytoryalnych (*non-place communities*) (np. społeczności internetowe), przynależność do których zastępuje wspólnoty lokalne (Górka 2013, s. 303). W życiu społeczności lokalnych sfera publiczna odgrywa istotne znaczenie. Jest miejscem kontaktów międzyludzkich, wspólnego działania, a przede wszystkim obszarem, z którym mogą identyfikować się jego mieszkańcy. Przestrzeń publiczna jest więc areną działań społecznych, które wskazują, w jakim stopniu rozwinięte jest poczucie wspólnoty, lub przeciwnie, jak duży jest jego rozpad. Istotną cechą wspólnot lokalnych jest silna identyfikacja z miejscem zamieszkania. Jej wynikiem jest traktowanie przestrzeni publicznej w kategoriach obszaru kulturowego. Na istnienie w danym miejscu wspólnot lokalnych wskazują pewne zjawiska w przestrzeni publicznej. Przede wszystkim jest to duża intensywność kontaktów międzyludzkich oraz poczucie odpowiedzialności za miejsce zamieszkania. Postrzeganie siebie jako członka wspólnoty powoduje przenoszenie niektórych aspektów życia prywatnego do strefy publicznej. Pojawienie się w niej osób z zewnątrz jest więc traktowane jako naruszenie sfery prywatnej. Powoduje to chęć kontroli nad miejscami publicznymi (Górka 2013, s. 298). Aby zrozumieć i wpływać na zjawisko lokalności i powiązanego z nią kapitału społecznego, należy, zdaniem autorek raportu *Lokalność, przestrzeń publiczna, kapitał społeczny*, rozpatrywać je w ich konkretnym przestrzennym kontekście i na ten kontekst oddziaływać lub chronić go jako element dobra wspólnego. Na poziomie *mezo* analiza odnosi się do zagadnienia kapitału społecznego (zwłaszcza skłonności do współpracy w miejskich wspólnotach lokalnych), z uwzględnieniem *genius loci*, opisywanego poprzez historię, układ architektoniczny i jakość przestrzeni publicznej. Z jednej strony lokalność nie istnieje bowiem bez fizycznych ram, które można opisać w kategoriach różnych typów przestrzeni – od prywatnej do publicznej. Z drugiej strony nie możemy też mówić o jednej uniwersalnej lokalności – forma urbanistyczna i estetyka wpływają bowiem na rodzaj i częstotliwość kontaktów, a tym samym mogą stymulować bądź osłabiać interakcje między użytkow-

nikami przestrzeni (Brodowicz, Domaradzka i Sadowy 2015, s. 6). Dlatego należy najpierw starać się, by uchwycić czynniki sprzyjające budowaniu więzi sąsiedzkich oraz aktywizowaniu się wspólnot mieszkańców miasta do działań na rzecz wspólnego dobra w kontekście typu, jakości i dostępności przestrzeni publicznej. W drugiej kolejności należy szukać odpowiedzi na pytanie o konsekwencje aktywności grupowej w ramach wspólnot lokalnych, w kontekście budowania sieci społecznych i podnoszenia poziomu życia mieszkańców, jak i czynników powiązanych z przestrzenią (Brodowicz, Domaradzka i Sadowy 2015, s. 6).

Z punktu widzenia osławiania miasta oraz jego waloryzacji tożsamość odgrywa istotną rolę. Tożsamość miasta wyraża się poprzez jego najbardziej istotne cechy. Są to przede wszystkim: historia miasta i jego społeczności, położenie geograficzne, wartości estetyczne, zasoby sztuki (zarówno tej w przestrzeni miejskiej, jak i prezentowanej w salach muzealnych i wystawowych), architektura i układ przestrzeni publicznych (Żmudzińska-Nowak 2007, s. 73; Madurowicz 2008, s. 103, 115). To właśnie przestrzenie publiczne i obiekty użyteczności publicznej zdaniem R. Ruczyńskiego „stanowią formy, które w przeważającej mierze tworzą tożsamość miasta” (Ruczyński 2010, s. 151), choć można wskazać przypadki takich miast, dla których pozaprzestrzenne elementy są równie ważne lub nawet ważniejsze od przestrzeni publicznych, a także takie, których przestrzenie publiczne są na tyle mało znaczące, że w niewielkim stopniu kształtują tożsamość miasta. Interesujące wydaje się także pytanie o to, czy przestrzeń publiczna współkreuje tożsamość mieszkańców miasta. Jest to problem wymagający wielowątkowej analizy. Po pierwsze tożsamość jednostkowa posiada wiele źródeł, a terytorium może być tylko jednym z nich; po drugie współcześnie często podkreśla się, że tożsamość deterioruje się i w jej kreowaniu zaczynają dominować czynniki niezwiązane z terytorium (Appadurai 2005); po trzecie na deteriorację tożsamości wpływa coraz większy zasób doświadczeń zapośredniczonych (Giddens 2006, s. 314), których treści i wartości mogą kształtować tożsamość; po czwarte współczesny mieszkaniec miasta stosunkowo często zmienia miejsce zamieszkania albo przynajmniej ma takie możliwości, co także wpływa na sposób konstruowania tożsamości (Bierwaczek 2015, s. 15).

Enrique Peñalosa, kultowy burmistrz Bogoty, człowiek, który przekształcił to miasto w obszar niezwykle przyjazny mieszkańcom, zadał takie pytanie: „A co takiego potrzebne jest nam do szczęścia?” i odpowiedział w sposób zaskakująco prosty i trafny: „Musimy chodzić tak, jak ptaki muszą latać. Potrzebujemy towarzystwa innych ludzi. Pragniemy odrobiny piękna oraz kontaktu z przyrodą. Nade wszystko zaś nie możemy czuć się wykluczeni. Musimy również wiedzieć, że panuje wśród nas swego rodzaju równość” (Montgomery

2015, s. 19-20). Zauważa, że chwilowe przyjemności z dokonania np. zakupów, szybko wyczerpują się, a człowiek chciałby odczuwać przyjemność w mieście znacznie dłużej niż tylko chwilę. Dlatego ogłosił doktrynę urbanistyki transformującej, zgodnie z którą „samo miasto może stać się środkiem do osiągnięcia celu szczęścia, a jakość życia da się poprawić nawet podczas gospodarczego zastoju, przekształcając formy i układy wyznaczające ramy miejskiej egzystencji” (Montgomery 2015, s. 20). I dalej stwierdza: „już po kilku dniach ta satysfakcja (z zakupów) zaczyna się zmniejszać, a po kilku miesiącach zupełnie się ulotni. Natomiast wielka przestrzeń publiczna jest czymś w rodzaju magicznego dobrodziejstwa, gdyż pozostaje nieustannym źródłem zadowolenia. Jest niejako ucieleśnieniem samego szczęścia” (Montgomery 2015, s. 20). Przestrzenie publiczne w mieście spełniają cały wachlarz funkcji, zwiększający poczucie jakości życia mieszkańców, szczególnie w tych zakresach, na które ma wpływ samo miasto, jego cechy przestrzenne, zorganizowanie, społeczność, dominujący typ kultury itp. Możemy tu powołać się na prowadzone przez nasz zespół badania¹¹, których wyniki są niezwykle interesujące w kontekście perspektywy badawczej. W trakcie badań czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście (zdekomponowanego na czynniki zależne od logistycznego gradientu zorganizowania i funkcjonowania miasta) okazało się, że przestrzenie publiczne w mieście zostały wskazane jako te, które stwarzają szanse na budowanie szczęścia (Twaróg i Majewska 2018). To lapidarne stwierdzenie ma swoje głębokie uzasadnienie, szeroko omówione we wspomnianej pracy zbiorowej *Jakość życia w mieście. Poglądy interdyscyplinarne* (Szołtysek, red., 2018). Akceptacja i inkluzja z nią związana, a nie wykluczanie, mowa nienawiści, to czynniki zwiększające jakość życia oraz skuteczność dialogu, a nie konfliktów miejskich grup interesów. Im więcej takich przestrzeni, tym potencjalnie lepsza jakość życia. Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi. Przestrzeń publiczna jest szczególnie cennym zasobem, a jej unikatowość wynika z ograniczonej i niestety ciągle niewystarczającej ilości oraz szczególnej roli w budowaniu poczucia jakości życia w mieście, a także budowania narracji demokratycznego współtworzenia miasta. Przestrzeń miasta są naturalnym środowiskiem współistnienia ludzi, spotykania się ich oraz ewentualnie podejmowania wspólnych działań. W obszarze kulturowym, który jest przedmiotem identyfikacji i długotrwałej integracji między skupionym na niej zespołem wartości materialnych, estetycznych i symbolicznych a konkretną grupą (społecznością) (Wallis 1977, s. 17), grupa (spo-

¹¹ Badania prowadzone w ramach projektu finansowanego z potencjału badawczego Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, pt. *Logistyka miasta w kształceniu jakości życia*, realizowanego w latach 2015-2017.

łeczność) może zaspokajać spontanicznie swe różnorodne potrzeby z zakresu kultury, osiągając poczucie integracji społecznej i możliwości rozwoju nie tyle dzięki obiektywnie wysokim walorom przestrzeni, ile istnieniu grupy społecznej z nim się identyfikującej i w nim działającej. Dodatkowo warto zwrócić uwagę na to, że w interesie miasta jest sprzyjanie tworzeniu przestrzeni publicznych oraz podnoszeniu kapitału społecznego.

3.1. Miasto jako doznanie estetyczne

Miasto jest synonimem najczęściej doświadczanej współcześnie przestrzeni, stanowiąc nieskończone źródło bodźców formujących charakter kultury, zarówno w wymiarze lokalnym, jak i w ujęciu uniwersalnym, globalnym. Przestrzeń, która nas otacza, kształtuje nasz stosunek do siebie i innych (Czerwińska 2010, s. 363). Zostało to już wykazane, że przestrzenie miejskie o atrakcyjnej estetyce dostarczają uczestnikom hedonicznego szczęścia poprzez odprężenie, obserwację i refleksję (Philipp i in. 1998, s. 196). Co prawda w tych badaniach raczej koncentrowano się na pierwszym lub jednostkowym odczuwaniu (jak to jest wtedy, gdy zwiedzamy miasto), niemniej można też pomyśleć, że obcowanie z pięknem/estetyką zawsze pozytywnie wpływa na nasze emocje. Miasta dla każdego człowieka, który ma z nimi styczność, stanowią pewnego rodzaju przeżycie, doświadczenie skłaniające go do tworzenia własnego obrazu, będącego kwintesencją miasta. Można by ten zabieg nazwać smakowaniem lub doświadczaniem miasta, a gdy miasto jest jedynie chwilowym zdarzeniem, wówczas to próbkowanie miasta.

Italo Calvino w swojej książce *Niewidzialne miasta* (Calvino 1975) właśnie dokonuje takiego zabiegu odczuwania miasta. Większość książki składa się z krótkich poematów prozą opisujących 55 fikcyjnych miast, których narratorem jest Marco Polo; można odczytać je jako przypowieści lub medytacje na temat kultury, języka, czasu, pamięci, śmierci lub ogólnej natury ludzkiego doświadczenia. *Niewidzialne miasta* to podróż do miejsc, które nie istnieją. Italo Calvino odrzuca konwencje formy i narracji, by rozmyślać nad ideami pamięci i miejsca, dotykając wszystkiego, od trajektorii cywilizacji po granice porozumiewania się. „Aby zobaczyć miasto – wyjaśnia Calvino – nie wystarczy mieć oczy otwarte. Trzeba najpierw odrzucić wszystko, co nie pozwala go zobaczyć – wszystkie odziedziczone idee i z góry powzięte wyobrażenia” (Marabini 1976, s. 184). Obserwując narrację Calvino, faktycznie można zauważyć, że Marco Polo w zasadzie nie opisuje miast w zwyczajowy sposób – podając typowe ich charakterystyki, lecz raczej odnosi się do metafizyki miast. Zastanawiając się nad

proporcjami tych dwóch typów narracji, autorzy dokonali pobieżnej analizy frekwencyjnej określeń opisujących miasta w obu przypadkach (rysunek 8). Można też uznać za uzasadnione spostrzeżenie, że przeżycia, jakie miasto dostarcza obserwatorom, składają się w głównej mierze z określeń, uplasowanych z prawej strony rysunku 8 – chociaż estetyka i spójność warstwy materialnej (pokazanej częściowo w lewej części rysunku 8) poddawana jest często wielu zabiegom przywracającym zdegradowanym elementom uprzednią świetność. Jednak całkowita ocena, może nawet należałoby ją nazwać pełną oceną, obejmuje obie części rysunku, które nie tylko dopełniają się, ale stanowią uzasadnienie dla wzajemnego istnienia.



Rysunek 8. Chmury słów odnoszące się do dwóch typów narracji – opisu tradycyjnego miast (lewa) oraz metafizycznego (prawa)

Źródło: Opracowanie własne. Częstotliwość występowania słów określono na podstawie polskiego tłumaczenia *Niewidzialnych miast* Italo Calvino, wykonanego przez Alinę Kreisberg (Wydawnictwo Czytelnik, Warszawa 1975). Doboru słów kluczowych na podstawie lektury dokonał J. Szotysek¹².

Miasta to zurbanizowany stan świadomości. W malarstwie, literaturze, a do pewnego stopnia także w kinie, idea nowoczesnego miasta jest często trudna do oddzielenia od fizycznych zmian, społecznych zawirowań, psychologicznych traum i intelektualnego fermentu związanego z ideą modernizmu w ogóle (Wilson 1992). Miasto w obcowaniu z tym fermentem dostarcza doznań estetycznych, przy czym warunków estetyki miast jest co najmniej kilka. Po pierwsze – w kontekście wielowymiarowym przestrzeń pełni wiele funkcji kulturowych i społecznych, w tym również istotne dla mieszkańców funkcje integrujące i użyteczne, jak również symboliczne, prestiżowe, sakralne, artystyczne i samo-identyfikujące, pozwalające mieszkańcom na budowanie wspólnoty miejskiej, postrzegającej przestrzeń jako „symboliczne odzwierciedlenie społeczeństwa, w którym żyją, i miejsca, jakie w nim zajmują jako jednostki i jako członkowie poszczególnych grup społecznych” (Wallis 1977, s. 91-92). Nowo przybyli w przestrzeni miejskiej szukają przede wszystkim walorów estetycznych i po-

¹² Realizując to zadanie, czułem się nieco zaniepokojony stosowaniem zabiegu technicznego do wysokiej klasy dzieła, niemniej wydaje się, że udało się „zobiektywizować” spostrzeżenia, jakie wypowiadają czytelnicy tej książki o sposobie narracji Italo Calvino.

znawczych tego, co tworzy klimat miasta, co pozwala zidentyfikować się z danym miejscem lub całkowicie je odrzucić (Czerwińska 2010, s. 364). Ten zabieg można nazwać próbkowaniem. Często doświadczamy go w miastach, w których przebywamy stosunkowo krótko, które od razu wywołują pozytywne wrażenie, zachęcając do eksploracji miejsc, obserwacji zachowań ludzi, zaznajamiania się z historią, legendami miejskimi, ze sposobem znakowania obecności rozmaitych grup społecznych czy też ekspresji mieszkańców wyrażanej zagospodarowaniem przestrzeni, obejmowaniem jej we władanie. To jeden z podstawowych warunków budowania kapitału społecznego. Po drugie – spójność przestrzeni miasta, jej jednorodność, harmonijność. Ta spójność jest postrzegana wielowarstwowo, raczej w kontekście estetyki i adekwatności formy i charakteru przestrzeni (mieszkaniowa, handlowa, rekreacyjna, kulturowa, sakralna, komunikacyjna). Ponadto istotnym elementem jest spójność środowiska naturalnego z kulturowym, ład przestrzenny, obecność wody (rzeka, jeziora, fontanny itp.) w przestrzeni miasta, uwzględnienie zieleni miejskiej (w tym parków, skwerów, drzew w obrębie ciągów komunikacyjnych). Po trzecie – struktura architektoniczna. W. Szolginia, opisując ten aspekt, pisał: „Charakter formy i zabudowy mają na wygląd wpływ decydujący zarówno w makroskali, czyli w odniesieniu do panoramy i sylwety miasta w całości, jak i w mikroskali, a więc w stosunku do mniejszych składników przestrzennej struktury miasta. O wyglądzie panoramy miasta, o harmonii czy dysonansach w jej kompozycji przesądzają rozmiary i ekspresja ukształtowania dominujących brył” (Szolginia 1981, s. 57). Nowo budowane środowiska w miastach, których cechy zmieniły się z powodu neoliberalnej polityki i priorytetów, często były krytykowane za brak walorów estetycznych. Krytyka ta sprawiła, że ocena estetyczna takich środowisk stała się ważniejsza, podnosząc dwa zasadnicze pytania: jak taka ocena może być przeprowadzona i jak można ją włączyć do prawodawstwa. Przestrzeń miejska stała się jednym z najbardziej dochodowych źródeł inwestycji, co doprowadziło do przyjęcia przez miasta agresywnych strategii marketingu miejsc w celu przyciągnięcia kapitału. Projekty na wielką skalę, masowe projekty mieszkaniowe, budowa centrów handlowych, pięciogwiazdkowych hoteli i centrów biznesowych zaczęły kształtować środowisko miejskie.

Ten stan estetyczny często narusza chaos architektoniczny i zły stan techniczny infrastruktury (Rezafar i Turk 2018). W przestrzeni architektonicznej poszukujemy zazwyczaj dominanty, która porządkuje przestrzeń miejską, ułatwiając osvajanie przestrzeni, tworząc ją przyjazną emocjonalnie. Szczególnie istotne wydają się walory estetyczne centrum miasta, według których często oceniane jest całe miasto. Po czwarte – przebieg i ukształtowanie ciągów komunikacyjnych – czytelność schematu, dostępność dla różnych grup użytkowników

ków, konstrukcja zapewniająca wygodę z korzystania dla wszystkich kategorii użytkowników, sposób urządzenia tych ciągów oraz proporcje w przeznaczeniu dla ruchu zmotoryzowanego zmechanizowanego i pieszego. Istotnym elementem jest także estetyka ciągów komunikacyjnych (w tym również nawierzchnia jezdni i chodników, identyfikacja oraz precyzja informacji), jak również korzystność ich konstrukcji (np. zdolność do wyciszania ruchu w kontekście głośności, jak również prędkości) oraz zorganizowania przemieszczeń wraz z priorytetami w dostępie do niej. Całości dopełnia estetyka poruszających się po niej pojazdów komunikacji zorganizowanej (np. zbiorowej) i estetyka małych form architektonicznych (kiosków, ogródków kawiarnianych, pawilonów, latarni oświetlenia drogowego, przystanków, zieleńców, ławek, koszy, form dekoracyjnych, barierek, schodów, mostów, kładek, zbiorników wodnych, aranżacji zieleni, witryn sklepowych, informacji wizualnej itd.). Tu, poza aktualnością i prostotą oraz czytelnością informacji, istotna jest spójność estetyczna. Stąd w polskich miastach z trudem wdrażane są uchwały krajobrazowe, których zadaniem jest wprowadzanie takiego ładu przestrzennego w kontekstach tu opisanych. Po piąte – kolorystyka przestrzeni, kształtowana przez barwę i światło, zarówno w dzień, jak i w nocy. W kontekście oświetlenia dziennego, zmieniającego się zarówno w zależności od stanu pogody, jak również pory roku, zadaniem architektów i urbanistów jest wydobywanie z ukształtowania przestrzeni miasta tych walorów, które mogą być wzmacniane oświetleniem naturalnym, oraz stosowanie w tworzonej infrastrukturze zróżnicowanych materiałów budowlanych, szkła i metalu, w tym również w kontekście form estetycznych uatrakcyjniających przestrzeń. Oświetlenie sztuczne w czasie ciemnej pory doby również ma istotne znaczenie i może być podzielone na stałe oraz funkcjonujące czasowo, np. przy okazji świąt (często jest to dodatkowa iluminacja bądź kolorowe formy świetlne, prezentowane na frontonach budynków). Tu istotnym jest taki dobór kolorów i natężenia światła, by sprzyjały kondycji psychicznej ludzi oraz nie szkodziły zwierzętom i owadom, jak również przyspieszały procesy adaptacyjne ludzi do środowiska. Po szóste – znakowanie przestrzeni (wspomniane już uprzednio) przy pomocy street artu (na przykład graffiti czy wlepki), będące formą swoistych manifestów ideologicznych czy zachętą do refleksji, dialogu bądź ostrzeżeniem kierowanym do niepożądanych gości. A. Wallis zauważa, że „otoczenie, w jakim przebywa jednostka, jest przez nią zawsze odczuwane w kategoriach piękna i brzydoty, jednolitości i różnorodności, kameralności i monumentalności, trywialności i wzniosłości, groteski i dramatyczności. Proces ten może przebiegać z różną intensywnością oraz różnym udziałem świadomości, co zależy od kulturowego wyrobienia i estetycznej wrażliwości jednostki” (Wallis 1977, s. 70).

W jaki sposób oceniać estetykę przestrzeni i czy istnieje możliwość świadomego kształtowania lepszej wartości estetycznej terenów już istniejących? P. Czyż wygłasza swoją opinię w zakresie oceny estetycznej zdecydowanie: „Oceny estetyczne dotyczące przestrzeni są z konieczności nacechowane subiektywizmem i kondycjonowane przez kulturę. Samo zagadnienie estetyzacji uobecnijające się w dyskursie publicznym jest specyficznym zjawiskiem kulturowym, związanym z dojrzewającą świadomością społeczną Polaków” (Czyż 2014, s. 16). Dalej zastanawiając się nad kwestią niskiej estetyki przestrzeni miast (w kształtowaniu ładu przestrzennego), Czyż zadaje pytanie o to, czy zjawisko nachalnej reklamy w mieście jest naganną postawą świadomie działającego podmiotu, które należy ścigać prawem, czy raczej niechcianą konsekwencją procesu rozwoju polskich miast, które są „zaniedbane, puste, wypełnione dziko rosnącą zielenią, niedoinwestowane, chaotycznie ukształtowane, zdewastowane, ogrodzone ogromną ilością płotów i pełne nachalnej, wulgarnej plastikowej reklamy” (Czyż 2014, s. 17), czyli są brzydkie, i udziela sam sobie (oraz Czytelnikom) następującej odpowiedzi: „Wychodząc z założenia, że problemy związane z estetyzacją przestrzeni są przede wszystkim kulturowe, będziemy skłaniać się do twierdzącej odpowiedzi na (...) pytanie, ponieważ dąży się do niwelowania negatywnych mechanizmów kulturowych dotyczących zachowania w przestrzeni poprzez kształtowanie i wspieranie pozytywnych mechanizmów kulturowych – nie prawnych” (Czyż 2014, s. 16). Analizując zagadnienia estetyzacji przestrzeni w kontekście kulturowym, Czyż zwraca uwagę na kilka istotnych zjawisk (Czyż 2014, s. 15-27):

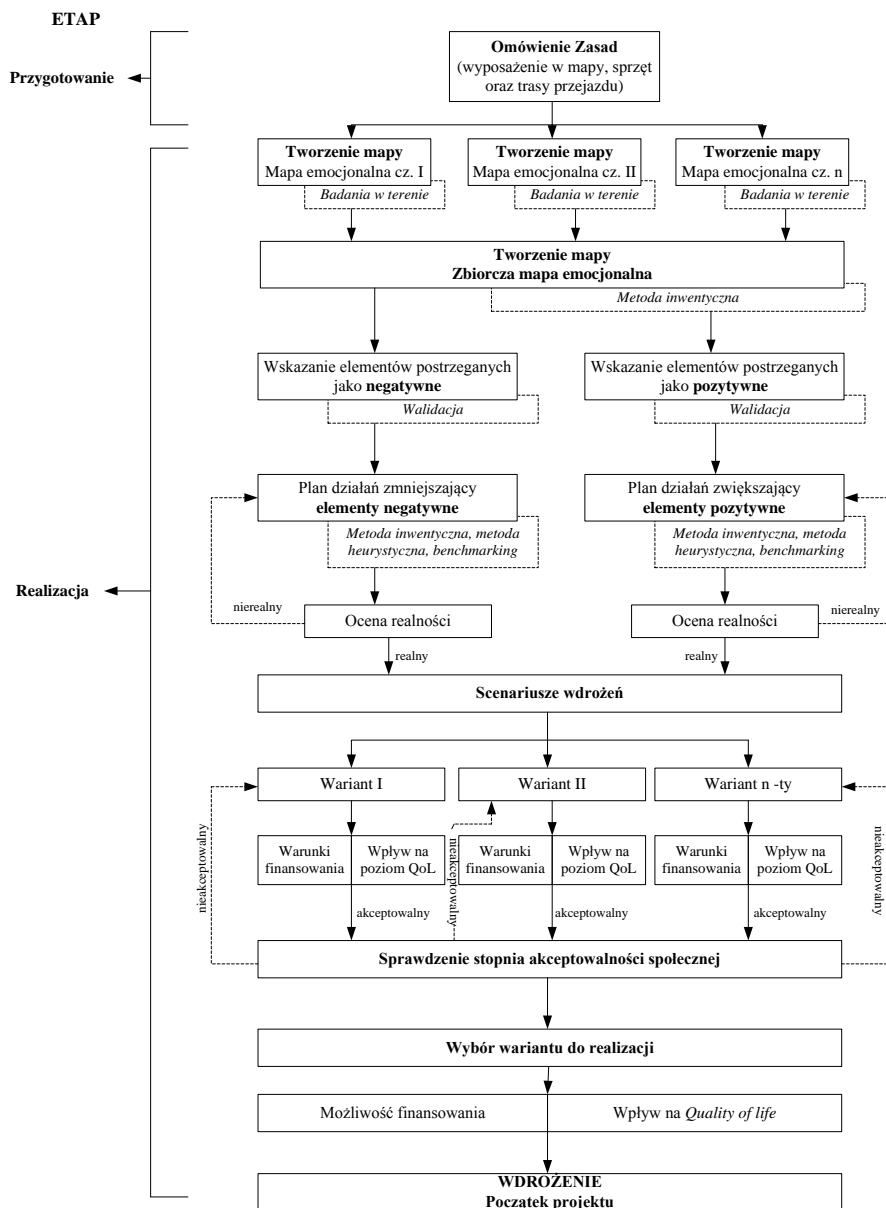
- spójność przestrzenna miasta jest warunkiem koniecznym do tego, by móc je w jakikolwiek sposób estetycznie oglądać jako całość. Bez spójności przestrzennej mamy do czynienia jedynie z bezładnym zbiorowiskiem obiektów;
- brak kultury codziennego korzystania z przestrzeni publicznej, zanik ruchu pieszego, zanik drobnych funkcji równomiernie rozproszonych po mieście sprawiły, że współczesne polskie miasto zatraciło swoją ciągłość i sąsiedzki charakter;
- problem chaotycznej i nieestetycznej przestrzeni miasta jest więc w istocie problemem braku rozwoju miasta rozumianego jako przestrzeń interakcji mieszkańców.

W istocie trudno nie zgadzać się z taką diagnozą polskich miast, które w zdecydowanej większości rozwijają się w sposób chaotyczny, bez przyjęcia zdecydowanej strategii rozwoju, na bardzo niskim, niskim lub średnim poziomie dojrzałości strategicznej gmin (Szołtysek i Papaj 2022). Oznacza to, że zadania rozwojowe w miastach nie odpowiadają systemowemu podejściu do spójności przestrzennej, rozwiązywania kwestii nasycenia przestrzeni usługami, wyboru

głównego (preferowanego) sposobu pokonywania przestrzeni (kwestia wyboru między strategią miasta dla pieszych lub dla samochodów¹³). Elementem budowania strategii jest bez wątpienia rozpoznanie dążeń i oczekiwań interesariuszy miasta, a w szczególności jego mieszkańców. Rzadko kiedy dopytujemy o estetykę miasta, gdyż takie pytanie byłoby skazane na duży stopień uogólnienia odpowiedzi, nie wskazywałoby (poza ewentualną oceną w kontekście ładne/nieładne) na przyczyny braku akceptacji oraz na powszechność takich ocen. Istnieją jednak metody diagnostyki przestrzeni miejskich w tym kontekście. Jedną z takich metod (czy też narzędzi) oceny niematerialnych przestrzeni miejskich jest biomapowanie (tworzenie map emocjonalnych, ang. Bio Mapping), które generuje mapy emocji w miastach. Bio Mapping funkcjonuje jako całkowite odwrócenie wykrywacza kłamstw, który zakłada, że ciało mówi prawdę, podczas gdy my kłamiemy, wypowiadając słowa. Dzięki tej metodzie, interpretacja i publiczna dyskusja ludzi na temat ich własnych danych staje się prawdziwym i znaczącym zapisem ich doświadczeń. Mówiąc o danych swojego ciała w ten sposób, generują nowy rodzaj wiedzy, łącząc „obiektywne” dane biometryczne i położenie geograficzne z „subiektywną opowieścią” jako nowym rodzajem psychogeografii. W przypadku Bio Mappingu uczestnicy wokalizują swoje intymne, wewnętrzne życie psychiczne, a także publiczne zachowania wobec grupy społecznej. W efekcie uczestnicy realizują rodzaj współopowiadania za pomocą technologii, która pozwala im twórczo ujawnić lub pominąć tyle, ile chcą, z tego, co wydarzyło się podczas ich spacerów. Narzędzie Bio Mappingu działa zatem jako technologia performatywna, która bierze na siebie ciężar utrzymania uwagi publiczności, jednocześnie oferując „tłumaczowi” bezpieczny dystans od publicznej ekspozycji. Użyte w ten sposób narzędzie pozwala ludziom, którzy nigdy się nie spotkali, na opowiadanie rozbudowanych opisów własnych doświadczeń, a także opinii na temat lokalnej okolicy w sposób, w jaki nigdy nie zrobiliby tego w innych okolicznościach (Nold, ed., 2011, s. 5-6).

Procedura tworzenia mapy emocjonalnej miasta (lub jego części) składa się z kolejno po sobie następujących etapów, z których pierwszym jest dobór ochotników i ich przeszkolenie, zaś ostatnim – na podstawie sporządzonej mapy oraz wybranych z grupy zaproponowanych działań zakwalifikowanych jako realistyczne i mające szanse pozyskania akceptacji społecznej – wdrożenie do wykonania projektu. Schemat szczegółowego postępowania zaprezentowano na rysunku 9.

¹³ Ten wybór nie polega na decyzji o skrajnych opcjach, lecz o płynnym zajęciu pozycji między nimi.



Rysunek 9. Schemat postępowania podczas tworzenia i wykorzystania mapy emocjonalnej na potrzeby zarządzania miastem

Źródło: Szoltysek i Twaróg (2013, s. 113-123).

Pobieżna analiza procedury wskazuje na to, że jest ona wieloetapowa i wymaga zarówno większego nakładu czasu, jak też ochotników, którzy przeprowadzą eksplorację przestrzeni miejskiej i zechcą zarejestrować swoje odczucia, a następnie dokonać ich interpretacji. Ten wstępny etap prac, związanych z wy-

borem wariantu wdrożenia projektu rozwojowego miasta, wydaje się najbardziej pracochłonnym – każdorazowo należy dokonywać wstępnych analiz realności wdrożenia oraz jego kosztów i w przypadkach wątpliwości powtarzać procedurę. Zbudowanie zbiorczej mapy emocjonalnej jest zatem zadaniem trudnym, wymagającym pozyskania grona ochotników do badań podstawowych (terenowych), gotowych poświęcić czas na penetrację terenu, opis wrażeń i ich często osobistą interpretację. Wskazane jest, by te właśnie osoby brały udział w kolejnych etapach – walidacji elementów, tworzeniu planów działań oraz w ocenie stopnia akceptowalności, szczególnie na wstępnym etapie. Zaprezentowana metoda jest nie tylko narzędziem wyboru projektu rozwojowego z zakresu logistyki miasta, ale też i innych przedsięwzięć rozwojowych.

Współczesna dynamiczna urbanizacja wywiera ogromną presję na kreowanie przyjaznego środowiska, co generuje ciągle negatywne oddziaływanie na przyszły rozwój, poprzez wzrost i ekspansję miast, z jednej strony opierając się na prywatnym transporcie (samochody), który przyczynia się do izolacji społecznej, z drugiej strony z kolei następuje poszukiwanie nowych koncepcji miast przyszłości (przyjaznych środowisku) wpisujących się koncepcyjnie w zrównoważony rozwój w planowaniu i projektowaniu urbanistycznym, jako że rozwój urbanistyczny odnosi się do „nieniszczenia środowiska miejskiego, jak również jego zdolności do podtrzymywania wartości społecznej i ekonomicznej wraz z rozwojem środowiska zabudowanego, w tym wartości estetycznej, która jest ważna w rozwoju zdrowego życia społecznego” (Moughtin 2006, s. 4). Unia Europejska zdefiniowała miasta przyszłości jako miejsca postępu społecznego, platformy demokracji, dialogu kulturowego, różnorodności, miasta terenów zielonych, odnowy ekologicznej i środowiskowej, miejsca przyjazne dla mieszkańców, a także motory wzrostu gospodarczego (European Union 2011, s. 12). To miasto przyszłości ma być zrównoważone, atrakcyjne, zróżnicowane i spójne, to miasto zielone i zdrowe dzięki kompleksowemu podejściu do kwestii środowiskowych i efektywności energetycznej, gdyż ekosystemy są w unikalny sposób powiązane z systemami społecznymi, gospodarczymi, miejskimi, kulturowymi i politycznymi. To miasto stref i korytarzy, których zielone obszary rozciągają się na miliony metrów kwadratowych powierzchni, wspinają się po ścianach. Zasada zrównoważonego rozwoju oparta na znaczeniu dziedzictwa kulturowego dąży do określenia tego, co najważniejsze do zachowania dla przyszłych pokoleń, zapewnia rolę opiekuna spuścizny kulturowej wobec wielkich wyzwań stojących przed miastami przyszłości. Akceptacja społeczeństwa i radzenie sobie z dziedzictwem cywilizacyjnym są częścią budowania wizerunku i słownika estetycznego przyszłych miast, gdyż dziedzictwo kulturowe odzwierciedla wielorakie pojęcia i funkcje, poczynwszy od historycznego centrum lub tradycyjnych ulic miejskich i śródmiejskich w mieście. Współczesne trendy

potwierdzają znaczenie tożsamości miejsca i roli środowiska w promowaniu tożsamości indywidualnej i grupowej, dlatego preferencje estetyczne koncentrują się na środowisku, które wzmacnia tożsamość kulturową mieszkańców lub wyróżnia się tożsamością dla odwiedzających, ponieważ miejsca o wyróżniających się tożsamości zmniejszają negatywny wpływ środowiska miejskiego i zwiększają jego pozytywne cechy i wartości (Urban Aesthetic Evaluation 2004, s. 70-71).

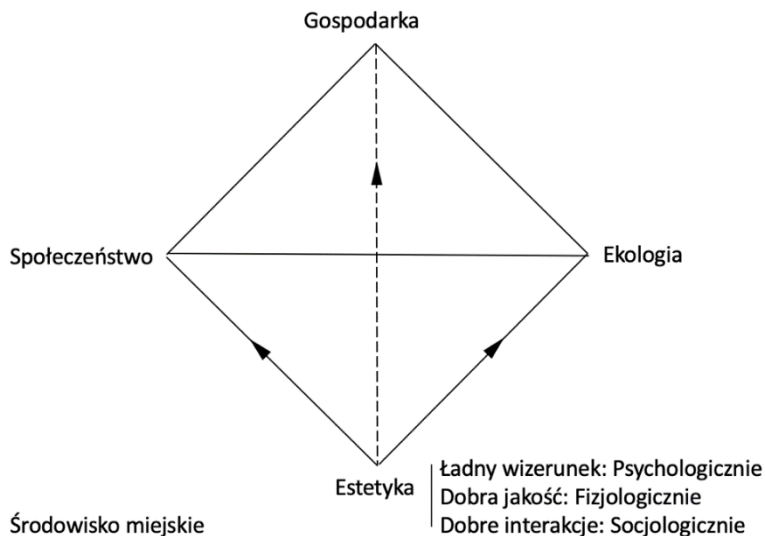
Unia Europejska w 2020 roku zaproponowała program Nowego Europejskiego Bauhausu. Jest to kreatywna i interdyscyplinarna inicjatywa łącząca ze sobą osoby chcące zaprojektować przyszłe style życia, które będą uwzględniały takie aspekty, jak sztuka, kultura, włączenie społeczne, nauka i technologia. Wnosi ona wymiar Zielonego Ładu do naszych przestrzeni życiowych i zachęca do wspólnego zaprojektowania i stworzenia przyszłości, która będzie zrównoważona, inkluzywna i piękna zarówno dla ducha, jak i dla umysłu. Opisuje piękną przyszłość, która oznacza¹⁴:

- inkluzywne i dostępne dla każdego przestrzenie, w których dialog między różnymi kulturami, dyscyplinami, płciami i osobami w różnym wieku stwarza okazję do zaprojektowania lepszego miejsca dla wszystkich. To również gospodarka, która większy nacisk kładzie na włączenie społeczne, w której bogactwo rozkłada się równomiernie, a przestrzeń mieszkalna jest przystępna cenowo;
- zrównoważone rozwiązania, które prowadzą do harmonii między zabudowaną przestrzenią a ekosystemami naszej planety. To podejście oparte na regeneracji, nawiązujące do cykli przyrodniczych, polegające na odnawianiu zasobów i zapewniające ochronę różnorodności biologicznej;
- wzbogacające doświadczenia, które zaspakajają potrzeby wykraczające poza wymiar materialny, a inspiracją dla nich jest kreatywność, kultura i sztuka. To postrzeganie różnorodności jako szansy na wzajemne uczenie się.

Dlatego do planowania strategii miasta oraz jego przestrzeni należy podchodzić w zmodyfikowany sposób, uwzględniając wzajemność zaangażowania pomiędzy potrzebami ludzkimi a estetyką środowiska w środowisku miejskim. Estetyczne potrzeby projektowe stały się imperatywem w środowiskach miejskich, a jakość postrzeganego środowiska powinna być przedmiotem badań, analizy i troski. Można zatem stwierdzić, że jakość estetyczna w środowisku miejskim jest składnikiem zrównoważonego rozwoju obok celów społecznych, ekonomicznych i ekologicznych, które są równoważnymi składnikami zrównoważonego rozwoju (por. rysunek 10). To założenie wyklucza nasz sposób postrzegania estetyki jako związanej tylko z zewnętrzną jakością wizualną, ale

¹⁴ https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_pl (dostęp: 28.11.2021).

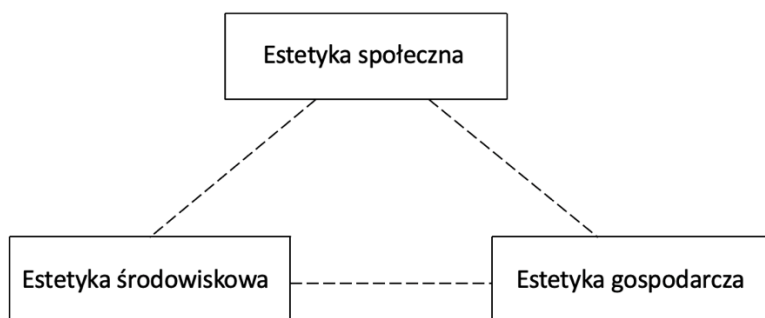
koncepcja ta wykracza poza nią i powinna być obserwowana poprzez bardziej wszechstronne ramy, które uwzględniają inne wymiary projektowania miejskiego (Nia i Olugbenga 2020, s. 874).



Rysunek 10. Estetyka we współczesnym paradygmacie zrównoważonego rozwoju

Źródło: Nia, Olugbenga (2020, s. 874).

Znaczenie takiego podejścia do miejsca estetyki w rozwoju miasta ma wiele walorów. Z jednego powodu jest to istotne dla komfortu fizjologicznego i psychologicznego człowieka. Z drugiego jest to potrzebne do rozwiązywania problemów związanych z estetyką miejską. Może to obejmować takie pojęcia, jak brzydota i bałagan wizualny, które są notoryczne dla zminimalizowania hedonizmu środowiskowego. Tak więc wartość estetyczna przestrzeni jest związana z oceną tych przestrzeni przez użytkowników. Obserwatorzy oceniają swoją ocenę miejsca pozytywnie lub negatywnie w zależności od piękna lub brzydoty miejsca (Bell, Greene, Fisher i Baum 2001). W ten sposób estetyczne miasta powinny integrować komponenty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne w systemową całość. Zrównoważenie tych komponentów wymaga zintegrowanego procesu podejmowania decyzji, którego celem jest osiągnięcie celów projektowania miejskiego (rysunek 11).



Rysunek 11. Główne założenia rozważań estetycznych w projektowaniu przestrzennym

Źródło: Nia, Olugbenga (2020, s. 877).

Z takich przesłanek, plasując się w atrakcyjnym nurcie Nowego Europejskiego Bauhausu, stawia się nowe zadania przed wszystkimi odpowiedzialnymi za tworzenie przestrzeni miejskich, budujących *genius loci* miejsc. Ch. Norberg-Schulz traktuje miejsca jako swego rodzaju fenomen, czyli zjawisko. Dlatego też zauważył potrzebę innego podejścia do tych elementów architektury, które przy analizie naukowej opartej na metodach przyrodniczych nie pozwalają uchwycić ich istoty, a co za tym idzie – ich wartości (Norberg-Schulz 1979). Wartość przestrzeni, jej składowych, decyduje o elementach jakościowych zawartych w otoczeniu. Odwołując się do systemu wartości w kontekście architektury, wskazujemy, że nie chodzi jedynie o fizyczne otoczenie człowieka, ale również o aspekty społeczne, symboliczne i duchowe. Przestrzeń bowiem jest przestrzenią egzystencjalną człowieka, więc wielowymiarową (Królikowski i Rylke 2010). Na przestrzeń miasta możemy spoglądać przez pryzmat wielozmysłowości, wielofunkcyjności oraz traktowania go jako miejsca ujawniającego różnorodne zjawiska i procesy, jak również jako na tworzywo, które w rękach ludzi może być plastycznie kształtowane, by móc w większym stopniu zaspokajać rozmaite potrzeby ludzi. Przestrzeń miasta ma kapitalne znaczenie nie tylko dla tworzenia swoistego *genius loci*, a estetyka ten proces znacznie uwydatnia i tworzy efektywnym. Dlatego tak istotnym jest fakt posiadania wpływu na to, jak, w jakim zakresie i pod czyim nadzorem owa przestrzeń się znajduje – władanie przestrzenią daje sprawującym władzę możliwości kreowania tego, co jest teraz i co będzie w przyszłości, a zatem do aktywnego zmieniania miasta.

Miejsce oznacza pewną całość, składającą się z materialnych rzeczy, będących substancją, mających określony kształt, fakturę czy kolor. Rzeczy te charakteryzują się pewnym zgrupowaniem, porządkiem albo pozostają w rozproszeniu. Z kolei porządek przestrzeni jest widziany inaczej, postrzegany w świetle, które jest zmienne w czasie. Ta zmienność w czasie i pewne rytmy

utrzymujące się w przestrzeni decydują o jej specyficznym charakterze. Charakter miejsca stanowi o jego istocie, w związku z tym miejsca powinny być pojmowane jako jakościowe i całościowe zjawisko (Norgerg-Schulz 1979). Na kilka istotnych elementów w tym kontekście zwraca uwagę M. Pożarowszczyk (2014), która podczas identyfikacji *genius loci*, podnosi, poza metodologią identyfikacji charakteru miejsca opartej na fenomenologicznej interpretacji kategorii *genius loci*, kwestie istotne dla rozwiania wątpliwości niektórych architektów miejskich, z jakimi w ostatnich latach można się spotkać, związane z obawą o nadmierne komplikowanie spraw i wydłużanie procesów decyzyjnych w miastach oraz trudnością w wycenie ducha miejsca. Jej zdaniem zastosowanie kategorii ducha miejsca nie oznacza komplikowania procesu projektowego, a jego istotne wzbogacenie. Dlatego planowanie zagospodarowania przestrzennego w miastach (rysunek 12), poza znanymi od lat aspektami, powinno obowiązkowo zawierać obszar estetyki, a ten powinien opierać się na rozpoznawaniu ducha miejsca i projekcji estetyki na wszystkie aspekty egzystencji miejskiej.



Rysunek 12. Obszary, które należy uwzględnić w procesie planowania zagospodarowania przestrzennego

Źródło: Nia, Olugbenga (2020, s. 877).

Teoretyczna narracja na temat planowania, celów i zadań wspiera już przypisane miastu wartości i doprowadziła do istniejącego zwrotu komunikacyjnego w teorii planowania (Healey 1997). Komunikacyjna teoria planowania w zasadzie dotyczy praktyki planowania, interpretuje i opisuje zawód planisty. A. Khalee (1998) zauważył, że teoria ta idzie dalej i zwraca uwagę na to, jakie

kwestie moralne wiążą się z tym zawodem. Mówi się, że fundamentem teorii jest teoria działania komunikacyjnego Jürgena Habermasa, choć jej zakres pozostawia pole do spekulacji (Forester 1993). J. Habermas, będąc filozofem, twierdził, że racjonalność nie może w pojedynkę sprowadzać się do racjonalności instrumentalnej i że w związku z tym możliwa jest racjonalna debata o wartościach. Estetycy abstrahowali od teorii J. Habermasa, aby zdemistyfikować rolę estetyki, mimo że nie jest ona głównym przedmiotem jego zainteresowania. J. Habermas podkreślał jednak, że doświadczenia estetyczne i artystyczne wywierają znaczący wpływ na współczesne społeczeństwo, wzbogacając świat życia. Estetyka J. Habermasa (Stankiewicz 2007) może zaoferować potrzebne wsparcie conceptualne dla planowania, zwłaszcza świadomość nowych perspektyw, które mogą pomóc wzbogacić aplikacje planistyczne.

Wymienione argumenty i przesłanki dla uszlachetniania przestrzeni miasta w celu poprawy jego estetyki i spójności przestrzeni mają być uzasadnieniem dla kolejnych działań zmierzających do poprawy jakości życia mieszkańców poprzez kreowanie spotkań, kontaktów międzyludzkich oraz budowania kapitału społecznego. Wymienione działania nie są autonomiczne (odosobnione), lecz często zawierają się w innych, stanowiących dla nich nadrzędne kategorie. Cechą sprzyjającą tym działaniom ma być estetyka przestrzeni miejskiej.

3.2. Miasto jako środowisko sprzyjające współdzieleniu

Nie wracając do tematu definiowania miasta, jednak mając na uwadze kontekst współdzielenia, warto przypomnieć, że miasto jest formą przestrzennego bytu człowieka. Ponadto zauważa się, że stanowi ono specyficzny mechanizm uspołeczniania, którego tematem, miejscem, punktem odniesienia są przede wszystkim przestrzenie zurbanizowane, ale też to wszystko, co miejsca te w sobie zawierają (Krajewski 2011, s. 112). Warto tu też przypomnieć, że miasto istnieje zarówno w swojej warstwie realnej (fizycznej), jak i w wyobrażeniach ludzi. Píše o tym Italo Calvino w *Niewidzialnych miastach* (Calvino 1975). Do dyskusji o miastach coraz szerzej dołączają kwestie jego rozszerzonej rzeczywistości. Ten stosunkowo nowy wymiar rzeczywistości pozwalają realizować dwie technologie – *augmented reality* oraz *virtual reality*. Pierwsza z nich poszerza rzeczywistość, wzbogacając ją o dodatkowe elementy. Wykorzystuje obraz z kamery, na który nałożona jest generowana w czasie rzeczywistym grafika 3D. Druga z wymienionych technologii – *virtual reality* – przenosi nas do wirtualnego świata w całości wykreowanego przez komputer. Umożliwiają to specjalne gogle wykorzystywane do zatopienia się w wirtualnej rzeczywistości (Pędziwiatr 2014, s. 236-237).

Człowiek wymaga przestrzeni, w której czułby się (często podświadomie) dobrze, a opanowanie przestrzeni (w kategoriach psychicznych) ułatwiane jest współcześnie przez te nowe technologie, które w umiejętnym połączeniu z urządzeniami peryferyjnymi pozwalają na szybsze orientowanie się w przestrzeni oraz pozyskiwanie wiedzy w bardzo szerokim zakresie. Dlatego należy uznać, że współczesne miasto, dążąc do takiego stanu zorganizowania i działania, które odpowiada idei miasta smart (Szołtysek 2015, s. 7-14), mimo wielu zastrzeżeń i wątpliwości z tą ideą związanych, stwarza jakościowo nowe środowisko życia człowieka. W tych rozważaniach należy podkreślać przede wszystkim społeczny charakter miasta, który poprzez dokonywane przez mieszkańców wybory (w zakresie miejsca, czasu, osób towarzyszących decydentowi, potencjału osobistego i społecznego oraz innych okoliczności, które bierze się pod uwagę wybierając konkretne miejsce do życia) oparte na dobrowolności tworzy człowiekowi środowisko jego życia, wmontowując go jednocześnie w zastany, niekiedy skomplikowany i nieuświadomiony przez niego układ socjalny i przestrzenny. Układ przestrzenny w rozumieniu fizycznego wymiaru miasta wydaje się mniej istotny, szczególnie w kontekście tego, że ewentualne niedostatki świata realnego mogą być rekompensowane w obszarach wirtualnym i poszerzonym. Użyskujemy zatem dostęp do nowych możliwości poprawy tych aspektów funkcjonowania miasta, o których kiedyś jedynie mogliśmy marzyć, zaś efekty, możliwe do uzyskania współcześnie, kiedyś byłyby niemożliwe do osiągnięcia lub wymagałyby istotnych nakładów, stawiając pod wątpliwość racjonalność takiej decyzji. Obejmując we władanie przestrzeń, nawet w wąskim rozumieniu tego pojęcia, sprowadzającym się do poznania, zaakceptowania i zadbania o nowe środowisko bytowania w mieście, możemy samodzielnie lub we współpracy zacząć ją kształtować na nowo bądź udoskonalać. W tym celu najefektywniejszym sposobem jest tworzenie inicjatyw lokalnych. Wspieranie inicjatyw lokalnych w kontekście przestrzennym może przyjmować postać zwiększania możliwości działania w przestrzeni publicznej grupom mieszkańców, a także umożliwiania wspólnotom lokalnym wpływania na organizację przestrzeni, obecne w niej funkcje czy sposób zagospodarowania. Dzięki temu można zwiększać potencjał przestrzeni jako kontekstu i narzędzia realizacji potrzeb różnorodnych grup społecznych. Współpraca wokół wspólnej przestrzeni daje bowiem mieszkańcom możliwość budowania kapitału społecznego opartego na współodpowiedzialności i możliwości współdecydowania, a tym samym ma szansę przeciwdziałać atomizacji społecznej i zanikaniu więzi sąsiedzkich. Nie bez znaczenia jest również to, że dobrze pomyślana przestrzeń publiczna to swoisty wentyl bezpieczeństwa przed rozlewaniem się miast – przyjazna przestrzeń wielkomiejska może być alternatywą dla potrzeb związanych z posiadaniem

własnego kawałka ziemi, np. domu z ogrodem na przedmieściach (Brodowicz, Domaradzka i Sadowy 2015, s. 7) W krystalizowaniu się społeczności lokalnych podstawowe znaczenie ma kapitał społeczny jej członków. Jest on spoiwem społeczeństwa obywatelskiego – podnosi efektywność funkcjonowania różnego typu organizacji przez ułatwienie współdziałania jej uczestników (Sadowski 2005, s. 252-266). J.S. Coleman definiuje kapitał społeczny jako „umiejętność współpracy międzyludzkiej w obrębie grup i organizacji w celu realizacji wspólnych interesów” (Fukuyama 1997, s. 20). Z kolei Pierre Bourdieu stwierdza, że kapitał społeczny jest sumą zasobów, aktualnych i potencjalnych, które należą się jednostce lub grupie z tytułu posiadania trwałej, mniej lub bardziej zinstytucjonalizowanej sieci relacji, znajomości, uznania wzajemnego. To znaczy jest sumą kapitałów i władzy, którą sieć ta może zmobilizować (Bourdieu 2001, s. 14-15). Do zaniku kapitału społecznego prowadzi zerwanie więzi międzyludzkich – rozpad rodzin, wspólnot lokalnych, klubów czy dobrowolnych organizacji. Wynikiem tych procesów może być wzrost patologii społecznych, a co za tym idzie poczucie zagrożenia (Górka 2013, s. 297).

Kładąc nacisk na aspekty społeczne funkcjonowania miast, warto zauważyć, że tak długo, jak długo człowiek w tym układzie funkcjonuje uzyskując przewagę emocji pozytywnych nad negatywnymi, tak długo będzie on traktował je jako swoje środowisko, zyskując poczucie wyższej jakości życia, a miasto będzie uzyskiwało szanse na rozwój. Miasto jest odwiecznym projektem zmierzającym do szczęścia – to myśl przewodnia jednego z rozdziałów książki zatytułowanej *Miasto szczęśliwe* Charlesa Montgomery’ego (2015). Zatem szansą dla miasta jest jego rozwój, zaś dla ludzi w nim mieszkających – odnalezienie sensu bycia w nim. A. Toffler pisał: „przywiązanie zdaje się być związane z czasem trwania kontaktu. Będąc wyposażeni w uwarunkowany kulturowo zbiór przypuszczeń co do czasu trwania stosunków, nauczyliśmy się angażować emocjonalnie w te, które wydają się «stałe» lub względnie długotrwałe, i możliwie maksymalnie unikać emocji w przypadku kontaktów krótkotrwałych. (...) Tak więc spadek przywiązania do miejsca nie jest rezultatem ruchliwości samej przez się, ale jednego z elementów towarzyszących ruchliwości – krótszego okresu trwania kontaktów z miejscem. (...) Skrócenie kontaktów ludzkich z miejscem dokładnie pokrywa się ze skróceniem kontaktów z rzeczami. W obu przypadkach jednostka musi coraz szybciej nawiązywać i zrywać swoje związki. W obu przypadkach wzrasta stopień przejściowości” (Toffler 1970, s. 121-122). Chodzi tu o sieciowanie ludzi, czyli tworzenie przez ludzi pewnych związków międzyludzkich, z większym lub mniejszym zaangażowaniem emocjonalnym, tworzone w różnych celach. Dokonują się one w mieście zarówno w jego przestrzeni fizycznej, jak też wirtualnej. Na przykład kontakty z miejscem, będącym

konkretną lokalizacją w mieście, oraz kontakty z ludźmi to aspekty decydujące o tym, czy osoba w mieście pozostanie czy też jej więź z miastem ulegnie osłabieniu w takim stopniu, że decyzja o opuszczeniu miasta będzie kwestią chwili, małego namysłu. W tym kontekście miasto stanowi przestrzeń spotkania i jako takie musi być tak kształtowane, aby tworzyło możliwości nawiązywania różnorodnych w formie i treści relacji. Jednak – a tak wynika z obserwacji miejskiej rzeczywistości – człowiek w mieście staje się coraz bardziej anonimowy, ale również osamotniony (Szołtysek i Otręba 2019a, s. 2-7). „Jakość życia w takiej przestrzeni uzależniona jest od dobrostanu, jaki tworzą relacje międzyludzkie. Miasto przyjazne to miasto, które zapewnia możliwość budowania takich relacji” (Szołtysek, Brdulak i Kauf, 2016, s. 147). Wspomniana rozszerzona rzeczywistość oraz sfera wirtualna poszerzają możliwości miasta, w jakimś zakresie zmniejszając samotność, którą współcześnie mieszkańcy miast odczuwają jako dolegliwość. Owa samotność często też jest wyborem (bardziej lub mniej świadomym) wynikającym z zamieniania kontaktów w świecie realnym kontaktami w świecie wirtualnym.

Przejawem miejskości jest spotkanie. Ono towarzyszy procesowi tworzenia i konstytuuje miejskość. Bez spotkań miasto jest możliwe, ale pewnie ułomne. Italo Calvino w relacji Marco Polo tak opisuje pewne miasto: „W wielkim mieście Chloe przechodnie na ulicach nie znają się. Patrząc na siebie, wyobrażają sobie tysiące spraw, spotkania, jakie mogłyby się między nimi zdarzyć, rozmowy, niespodzianki, pieszczoty, ugryzienia. Ale nikt nikomu się nie kłania, spojrzenia krzyżują się na sekundę i zaraz przed sobą uciekają, szukają innych spojrzeń, nie zatrzymują się” (Calvino 1975, s. 41). Stroniąc od spotkań, dążymy do nich – taki paradoks objawia się coraz częściej w miastach, szczególnie gdy popatrzymy na seniorów – coraz liczniejszą grupę mieszkańców miast. Grupę, dla której miasto nie poszerza się tak bardzo, jak dla młodszych – dla nich przestrzeń wirtualna i poszerzona praktycznie nie istnieje, gdyż dotyka ich wykluczenie cyfrowe. „Jednocześnie życie każdej osoby jest niekończącym się cyklem spotkań – gdy ich zaczyna brakować następują w ludziach niepokojące zmiany (w charakterze, sposobie postrzegania otoczenia itd.). Tożsamość zawiera naszą charakterystykę – osobowość, fizyczność, pamięć. Dyskryminacja przekreśla szanse na dialog” (Szołtysek, Brdulak i Kauf 2016, s. 147). Spotkanie to szansa na coś więcej – na dialog. „Gdy spojrzymy na spotkanie jako pewien proces mentalny, to zauważymy zapewne, że zazwyczaj składa się on z kilku etapów (faz). Jeżeli dojdzie do dialogu, to w pierwszym etapie przechodzimy przez proces słuchania, często z przekonaniem, że i tak nic nowego nie usłyszymy” (Szołtysek, Brdulak i Kauf 2016, s. 69). Gdy jednak usłyszymy, wówczas jesteśmy w stanie tworzyć nową wartość dla każdej ze stron dialogu. Ten dialog młodsze

pokolenia prowadzą często w świecie wirtualnym – ale w nim najważniejsze jest uzyskanie wymiernego efektu – może być on w sferze niematerialnej, jak i materialnej. Miasto jest akceleratorem takich sytuacji, a wyposażane w coraz liczniejsze urządzenia i aplikacje staje się doskonałą platformą spotkań i dialogu. Dlatego uważamy, że (niejako ideologicznie) miasto jest doskonałym poligonem dla realizacji idei gospodarki współdzielenia (Szołtysek i Otręba 2019a).

3.3. Współdzielenie w aspekcie logistyki miasta

Miasta w swoim funkcjonowaniu spotykają się z wieloma problemami, w tym związanymi z zapewnieniem mobilności mieszkańców oraz ich dostępności do dóbr i usług, rozlokowanych/świadczonych w tym mieście. W tym obszarze logistyka oferuje wiele użyteczności. Dla precyzji rozważań warto przypomnieć, że logistyka miasta może być rozumiana jako ogół procesów kształtowania/kreowania przepływów osób, dóbr materialnych i informacji wewnątrz systemu logistycznego miasta, zgodnie z potrzebami i celami rozwojowymi miasta, z poszanowaniem ochrony środowiska naturalnego, uwzględniając, że miasto jest organizacją społeczną, której nadrzędnym celem jest zaspokajanie potrzeb swoich użytkowników (Szołtysek 2016b, s. 45). Istnieje wiele pomysłów w zakresie racjonalizowania owych przemieszczeń, jak również ich optymalizowania biorąc pod uwagę rozmaite kryteria. O ile racjonalizacja przepływów jest doskonale już opisana, o tyle kwestie przyszłych przepływów pozwalają spojrzeć logistykom na miasto w nieco odmiennie od dotychczas stosowanej perspektywie. Chodzi mianowicie nie tylko o to, jak owe przepływy realizować, lecz również na podstawie jakiej infrastruktury, a tą możemy dowolnie (w ramach możliwości i rozsądku) kształtować. I tu otwiera się przed logistyką miasta stosunkowo szeroki wachlarz możliwości. By jednak działania takie wpisać w ramy gospodarki współdzielenia, koniecznym jest spełnienie przesłanek, o których piszemy w rozdziale 1. Tymczasem istnieje wiele działań, które mimo, że zaliczane są do grupy gospodarki współdzielenia, nie spełniają wymogów społecznych. Badacze w ramach programu *Peer-to-Peer exchange and sharing economy* (Lampinen, Huotari i Cheshire 2015, s. 49-62) zauważyli, że gospodarka współdzielenia obejmuje praktyki, które nie są tradycyjnie uważane za dzielenie się, ponieważ mają inny model społeczny i ekonomiczny. Wiele usług zalicza się do tej gospodarki, ponieważ dzielą się one zasobami, mimo że korzystają z modelu finansowego, a tym samym naruszają zwykłe definicje. Zipcar, obecnie spółka zależna Avis Budget Group (globalna firma zajmująca się wynajmem samochodów), zakłada kluby samochodowe i udostępnia pojazdy w dzielnicach, wykorzystując

nową technologię do ich odblokowywania w celu rezerwacji i przyjmowania płatności. Firma została okrzyknięta wczesnym start-upem gospodarki współdzielenia. Co ciekawe podobny model biznesowy ma sieć pralni: udostępnianie lokalnie zlokalizowanych zasobów, z których ludzie mogą korzystać za niewielką opłatą i przez określony czas – usługa ta obecnie zanika, ponieważ coraz więcej domów ma pralki. W ramach tych usług zasoby są współdzielone, ale korzystanie z takiej usługi – lub z popularnych w dużych miastach usług miejskich typu *bike-sharing* – nie wymaga od nikogo kontaktu w ramach wypożyczenia. Niezależnie od tego, czy jest to usługa komunalna czy biznesowa, wypożyczanie środków transportu jest w rzeczywistości mniej społeczne niż korzystanie z pralni. Co ciekawe, podczas gdy większość usług, które badacze badali, wymaga kontaktu między ludźmi, wiele modeli współdzielenia zasobów nie zawiera elementu społecznego. Ich infrastruktura działa na skalę wykraczającą poza lokalną współpracę i nie ma dla niej miejsca, w przeciwieństwie do powszechnych półformalnych rozwiązań polegających na dzieleniu się samochodem między sąsiadami/przyjaciółmi i *car-ride sharing*. Zipcar został zaprojektowany jako płatny biznes, który skaluje się na wiele kontynentów. Nikt nie musi się spotykać, wymieniać maili ani dzielić się pojazdem. Sposób na usprawnienie efektywności wykorzystania zasobów bez konieczności kontaktu to zaprzeczenie idei współdzielenia w kontekście miasta i spotkań partnerów we współdzieleniu. Możemy zapytać, czym takie działanie się różni od transportu publicznego (np. pociągów prowadzonych przez gminę) czy globalnych firm świadczących lokalne usługi. Nowością jest to, że ludzie mający wspólny cel mogą łatwo odnaleźć siebie nawzajem i/lub zasoby, których poszukują, a tym samym zaspokoić swoje potrzeby w nowy sposób, z możliwością zaangażowania typu *peer-to-peer*.

Jaka istnieje zatem zależność (bądź jaki jest dostrzegalny związek) między współdzieleniem a logistyką miasta? (Szołtysek 2016a, s. 6).

Odpowiedź na to pytanie można rozpocząć od zidentyfikowania obszarów, w których takie współdzielenie jest (lub może być) realizowane. Próba wskazania tych obszarów została zaprezentowana w tabeli 3.

Tabela 3. Współdzielenie w mieście (programy, koncepcje, pomysły) a logistyka miasta

Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki miasta	Program/koncepcja/pomysł	Uwagi – przykładowe nazwy serwisów
1	2	3	4
Przemieszczenia osób/ kształtowanie mobilności	BEZPOŚREDNI	programy współdzielenia miejsc w pojazdach – <i>car pooling</i>	BlaBlaCar, Car2Go, Zipcar, GoGet
		aplikacje mobilne, dzięki którym każdy może być taksówkarzem w swoim mieście i zarabiać pieniądze	taxi2, Uber, Lyft
		flota samochodów do publicznego użytku – <i>car sharing</i>	Traficar, Panek
		wynajem naszych samochodów pozostawionych na lotnisku, opuszczając miejsce na dłużej	flightcar
		program dzielenia się kosztami taksówki – <i>taxi sharing</i>	
		wypożyczanie rowerów w mieście	Venturillo, Next Bike
		serwis ułatwiający znalezienie taniego miejsca parkingowego, udostępnianie własnego miejsca, gdy jest niezajęte i zarabianie na tym	iParkomat
	POŚREDNI	wynajmowanie samochodów kempingowych	Zilok
		serwis wynajmowania własnego mieszkania innym osobom na krótki czas	Airbnb
		serwis udostępniania kanapy we własnym domu podróżującym	Couchsurfing
Przemieszczenia ładunków	BEZPOŚREDNI	programy tzw. logistyki społecznej – dostarczanie przesyłek po drodze do domu, dostarczanie towarów ze sklepów internetowych własnymi pojazdami, lub „przy okazji”	social logistics
		portal ekstremalnie szybkich paczek – można zarabiać, przewożąc paczki (przesyłki) niejako przy okazji przejazdu na jakiejś trasie	JadeZabioire
Kształtowanie przestrzeni miasta /kreowanie spotkań	POŚREDNI	wypożyczanie luksusowych torebek	bag4rent
		wymiana zabawek dla dzieci	planetazabawy.pl
		sieć kawiarni, która w zamian za książki oferuje darmową kawę	green coffee
		serwis, w którym użytkownicy nawzajem opiekują się swoimi zwierzętami, np. podczas urlopu	DogVacay
		serwis do wspólnego gotowania potraw	Cookisto
		społeczność i platforma internetowa, dzięki której można wynająć szefa kuchni, by przygotował posiłki u nas w domu	UlalaChef
		forma wypełnienia wolnego czasu przy jednoczesnym rozwijaniu talentów i poszerzaniu wiedzy. Wszystko to dzieje się na zasadzie barterowej – nie płaci się gotówką, tylko wymienia umiejętność na umiejętność, a ludzie umawiają się ze sobą na portalach społecznościowych	SkillTrade

cd. tabeli 3

1	2	3	4
Zwiększające aktywność ludzi		serwis internetowy służący do wymiany dobrami i usługami	wymiennik.org
		platformy crowdsourcingowe, gdzie każdy może przez Internet współfinansować jakiś projekt	Kickstarter, Indiegogo, PolakPotrafi
		tanie pożyczki finansowe polegające na łączeniu ludzi, którzy potrzebują pieniędzy z tymi, którzy je mają	Finansowo.pl
		zamawianie fachowców, gdy potrzebna jest naprawa w domu	Sir Local

Źródło: Szoltysek (2016b, s. 7).

Przedstawione przykłady gospodarki współdzielenia sprzyjają wyższemu poziomowi zaspokajania potrzeb ludzi, często w obszarze miasta i w związku z funkcjami miasta¹⁵. To przyczynia się do wyższej oceny jakości życia w mieście, może przekładać ocenę tejże jakości na ogólną ocenę miasta. Ponadto usprawniają procesy leżące u podstaw problemów z płynnością przemieszczeń zarówno osób, jak i ładunków w miastach. W pierwszej grupie sprzyjają zwiększeniu wykorzystania zdolności przewozowej pojazdów, szczególnie prywatnych samochodów osobowych. Zmierzają do racjonalizowania mobilności, zarówno w aspekcie celowościowym, jak i realizacyjnym. Pośrednio przyczyniają się do zmian zachowań komunikacyjnych, w których upatrują największy potencjał racjonalizujący mobilność. Promują (poprzez umożliwienie skorzystania, jak również tworzenie swoistej mody) proekologiczne i prozdrowotne sposoby przemieszczania się i spędzania czasu w mieście. Znaczna część projektów doprowadza do spotykania się z innymi ludźmi, co w pewnym stopniu spełnia te same funkcje, jakie stawiamy (wciąż w niedostatecznej ilości) funkcjonującym przestrzeniom publicznym. Zwiększanie spójności społecznej ma znaczenie dla każdego miasta nie tylko w aspekcie jego szans rozwojowych, ale też, o czym szeroko dyskutuje się współcześnie, w aspekcie innowacyjności. Przedsięwzięcia z zakresu ekonomii współdziałania również mają duży ładunek innowacyjności i charakteryzują się unikalnymi modelami biznesu. Wreszcie w obszarze zaopatrzenia miast oraz przemieszczeń ładunków zauważamy szeroki zakres działań włączających mieszkańców do procesów dostaw ładunków, szczególnie w ich ostatnim etapie. To prowadzi do ciekawych rozwiązań problemów określanych mianem ostatniej mili. Upřednio zostało wspomniane, że działalność współdzielenia to pomysły kreowane i wdrażane oddolnie, jakiś przejaw inicjatywy ludzi (grupy ludzi) zainteresowanych (często bez kontekstu materialnego) działaniem zmierzającym do realizowania/współtworzenia i współkonsumowania dóbr/usług z pożytkiem dla obu stron – podaży i popytu. Często podaż

¹⁵ Zaprezentowane w tej części wnioski zostały sformułowane w artykule: Szoltysek 2016a, s. 6 i 8.

i popyt są na tyle dynamiczne, że w trakcie świadczenia wzajemnych usług strona podaźowa konsumuje to, co strona popytowa odwzajemniając się oferuje. Stąd modele biznesu są tu unikatowe i ich wykoncypowanie wymaga zarówno dużej dozy wyobraźni, jak i również czasami odwagi. Tworzenie atmosfery innowacyjności w mieście sprzyja takim inicjatywom. Miasto innowacyjne to często miasto znajdujące się na drodze do stanu określanego smart city. Takie miasto zaś musi umożliwiać łatwy dostęp do Internetu oraz być wyposażone w technologie informacyjne i komunikacyjne, infrastrukturę oraz kapitał kreatywny, które tworzą przestrzeń koncepcyjną smart city (por. Szołtysek 2015, s. 14). Zatem miasto może być środowiskiem sprzyjającym powstawaniu, wdrażaniu i realizowaniu pomysłów powstających w ramach koncepcji gospodarki współdzielenia, a gdy zostaną przez nie spełnione odpowiednie warunki, wówczas może być akceleratorem takich pomysłów. Na koniec tych rozważań można sformułować pewną tezę – miasto zwiększa swój potencjał konkurencyjny, gdy tworzy warunki dla realizowania pomysłów z obszaru gospodarki współdzielenia.

Rozdział 4. Wpływ pandemii na zmiany zachowań i percepcji gospodarki współdzielenia mieszkańców miast

Przedstawione rozważania teoretyczne dopełniają wyniki badań prowadzonych przez autorów książki w ramach projektu badawczego Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach pt: *Gospodarka współdzielenia w dyskursie logistycznym*. Badania były realizowane w dniach od 24 kwietnia do 15 maja 2020 roku na łącznej grupie 187 badanych (z czego 60,4% to kobiety, natomiast 39,6% to mężczyźni), którzy stanowili mieszkańcy województwa śląskiego. Jednym z celów badań było pozyskanie wieloaspektowej informacji na temat czynników warunkujących gospodarkę współdzielenia w czasie pandemii i po jej zakończeniu. W badaniu wykorzystano kwestionariusz ankiety online.

Obiektem zainteresowań badaczy stał się problem gospodarki współdzielenia w czasie pandemii oraz po jej zakończeniu. Skomplikowana nie tylko w warstwie pojęciowej natura tak nakreślonego problemu wydaje się interesująca w warstwie aplikacyjnej, a potencjał gospodarki współdzielenia jest widoczny w różnych aspektach życia człowieka, co zostało omówione i zaprezentowane w części książki, będącej przeglądem istniejącej literatury w badanym zakresie. Nadanie gospodarce wymiaru przestrzennego i osadzenie go w mieście jest wynikiem poszukiwań badawczych autorów i pozwala na głębszą analizę badanej problematyki. Autorzy założyli, że prowadzone badania przyniosą odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jakie są związki konsumpcjonizmu z gospodarką współdzielenia?
2. Jakie czynniki decydują o ponownym wykorzystaniu rzeczy?
3. Co świadczy o atrakcyjności gospodarki współdzielenia?
4. W jaki sposób może zmienić się gospodarka współdzielenia w czasie po pandemii?
5. Co wpływa na ocenę wiarygodności platform gospodarki współdzielenia?

Uchwyceniu zależności statystycznych posłużyły różne cechy socjodemograficzne respondentów.

Badani byli w wieku od 15 lat, natomiast najbardziej liczną grupą stanowiły osoby w wieku 20-24 lata (78,1%). Osoby w wieku poniżej 20 lat stanowiły 2,1% badanej próby, natomiast w wieku powyżej 55 lat – 4,3%. Ankietowani zamieszkiwali zarówno wieś, jak i miasta. Rozkład respondentów ze względu na miejsce zamieszkania okazał się być równomierny, ale najliczniej była reprezentowana wieś (19,8% badanych) oraz miejscowości od 101 do 150 tys. mieszkańców (19,8% badanych). Osoby objęte badaniem miały zazwyczaj wykształcenie licencjackie/inżynierskie (58,8%) lub średnie/ponadgimnazjalne (31,0%). Wykształcenie magisterskie miało tylko 5,3% ankietowanych. W badanej grupie 43,9% osób to osoby w związkach, natomiast 56,1% to osoby samotne. Respondenci w zdecydowanym odsetku to osoby bezdzietne (85,0%). 47,6% badanych to niepracujący studenci, nieposiadający głównego źródła utrzymania, natomiast 46,0% badanych wykonuje pracę zarobkową lub prowadzi działalność gospodarczą. Zdecydowana większość ankietowanych – 67,4% wskazała, że w czasie pandemii koronawirusa była w dobrowolnej izolacji społecznej. 4,8% badanych było w izolacji obowiązkowej, natomiast 27,8% nie było w izolacji ze względu na wykonywanie pracy poza domem lub nieakceptacji zakazu wychodzenia z domu.

W kwestionariuszu ankietowym zamieszczono 8 pytań, w zakresie których respondenci mieli określić swoje stanowisko do zadanych stwierdzeń. Przyjęto hipotezę, że opinia respondenta na zadane pytanie jest uzależniona od wybranych cech socjodemograficznych. Do oceny istotności różnic w ocenach ze względu na wybrane cechy socjodemograficzne wykorzystano dwa testy nieparametryczne:

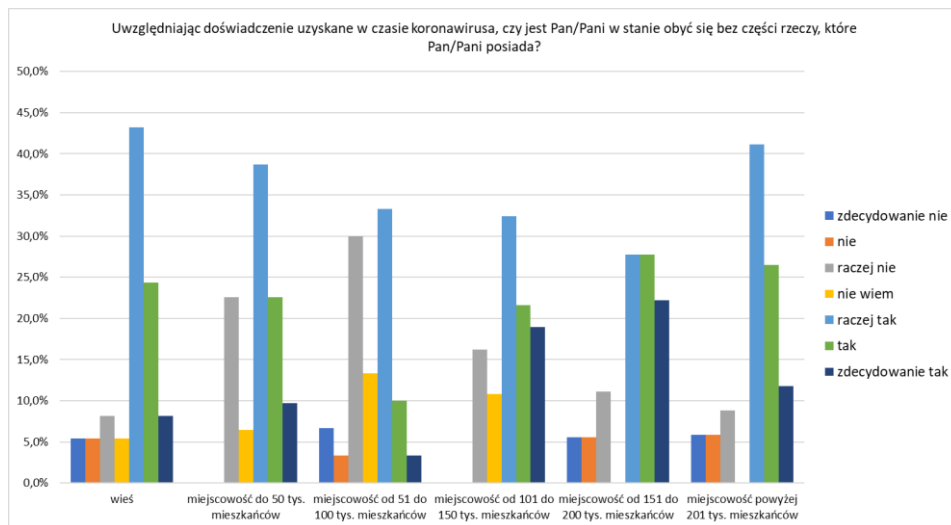
- dla dwóch prób niezależnych – test U Manna-Whitneya,
- dla więcej niż dwóch prób niezależnych – test H Kruskala-Wallisa.

W badaniu istotności różnic pomiędzy grupami przyjęto poziom istotności 0,05.

4.1. Posiadanie rzeczy i konsumpcjonizm

Pierwszym aspektem, który został poddany analizie, był konsumpcjonizm oraz wpływ na to zjawisko doświadczeń związanych z pandemią koronawirusa. Respondenci wyrażali swoją opinię na temat tego, czy są w stanie obyć się bez rzeczy, które posiadają. Analizując poszczególne pytania kwestionariusza, wykazano, że cechy socjodemograficzne istotnie różnicują stanowisko respondentów do zadanych stwierdzeń. Ankietowani wskazywali, że w różnym stopniu są w stanie obyć się bez części rzeczy, które posiadają. Wykazano, że stanowisko respondentów różnicowane jest miejscem zamieszkania (H Kruskala-Wallisa:

11,6; p-wartość: 0,04). Respondenci zazwyczaj wskazywali, że raczej potrafią obyc się bez części rzeczy, które posiadają, jednak największe zróżnicowanie stopnia zgodności z zadaniem pytaniem zaobserwowano wśród osób zamieszkujących miejscowości od 51 do 100 tys. mieszkańców (rysunek 13).



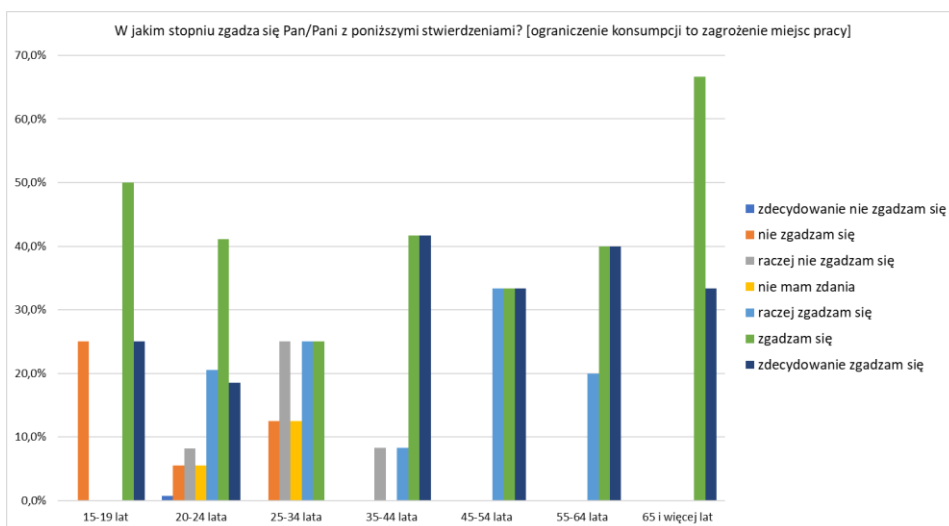
Rysunek 13. Obycie się bez części rzeczy będących w posiadaniu

Źródło: Opracowanie własne.

Pytanie bardziej szczegółowo badające kwestię konsumpcjonizmu dotyczyło opinii respondentów w zakresie:

- ograniczenia konsumpcji jako zagrożenia miejsc pracy,
- kupowania produktów jako aktu wspierania krajowej gospodarki,
- rozumienia zdrowej gospodarki w kontekście wysokiego poziomu wydatków na konsumpcję,
- chęci współużytkowania rzeczy na rzecz ich posiadania.

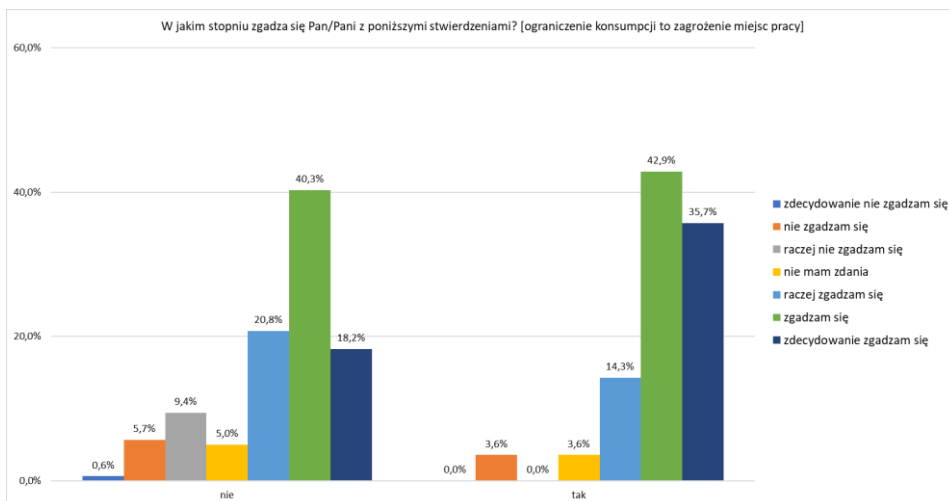
Wyniki eksploracji badawczej w tym zakresie wykazały, że ograniczenie konsumpcji to zagrożenie miejsc pracy. Wykazano, że występują różnice w stopniu zgodności z tym stwierdzeniem ze względu na wiek (H Kruskala-Wallis: 13,49; p-wartość: 0,04) i posiadanie dzieci (U Manna-Whitneya: 1598,5; Z: -2,48; p-wartość: 0,01). Największe zróżnicowanie w stopniu zgodności zaobserwowano w grupie wiekowej 20-24 lata, gdzie respondenci najczęściej wskazywali odpowiedź „zgadzam się” oraz w grupie wiekowej 25-34 lata, gdzie respondenci najczęściej wybierali odpowiedź „raczej nie zgadzam się”, „raczej zgadzam się” oraz „zgadzam się” (rysunek 14).



Rysunek 14. Ograniczenie konsumpcji jako zagrożenie miejsc pracy a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

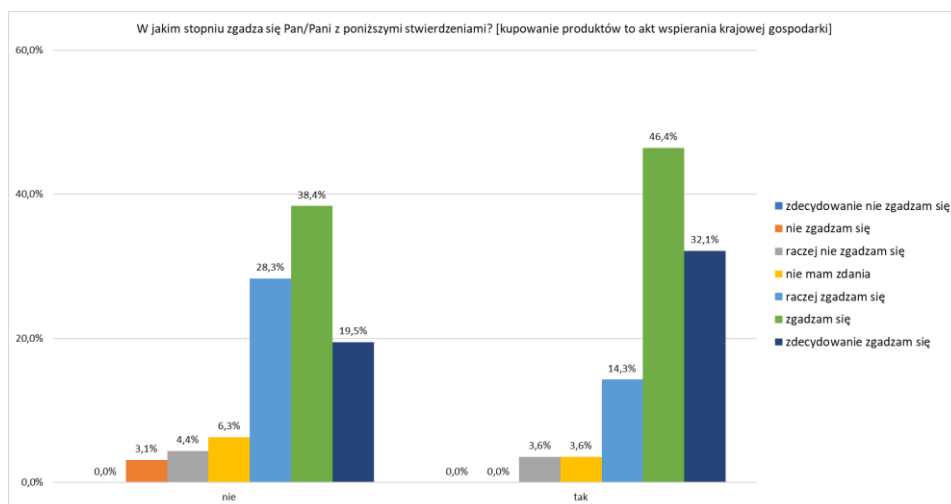
Biorąc pod uwagę posiadanie dzieci zaobserwowano, że osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku wskazują odpowiedź „nie” w odniesieniu do wskazanego stwierdzenia w porównaniu do osób posiadających dzieci. Osoby posiadające dzieci w większym odsetku wybierają odpowiedź „tak” w odniesieniu do wskazanego stwierdzenia w porównaniu do nieposiadających dzieci. W obu grupach najczęściej udzielano odpowiedzi „zgadzam się” (rysunek 15).



Rysunek 15. Ograniczenie konsumpcji jako zagrożenie miejsc pracy a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

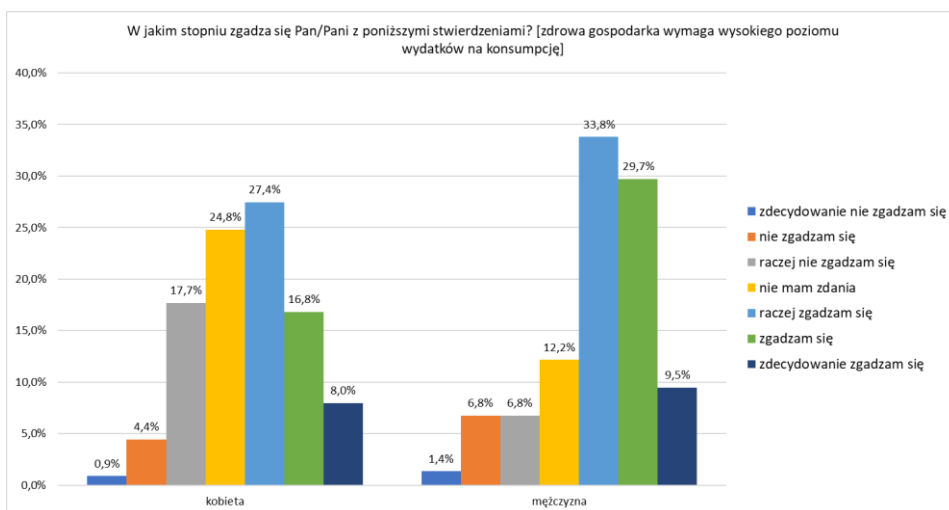
Odnosząc się do kupowania produktów jako aktu wspierania krajowej gospodarki, wykazano, że opinia respondentów różnicuje się zależnie od posiadania dzieci (U Manna-Whitneya: 1689,5; Z: -2,13; p-wartość: 0,03). Osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku nie zgadzają się z tym stwierdzeniem w porównaniu do osób posiadających dzieci. Z kolei osoby posiadające dzieci w większym odsetku zgadzają się z tym stwierdzeniem w porównaniu do nieposiadających dzieci. W obu grupach ankietowani najczęściej udzielali odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 16).



Rysunek 16. Kupowanie produktów jako akt wspierania krajowej gospodarki a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

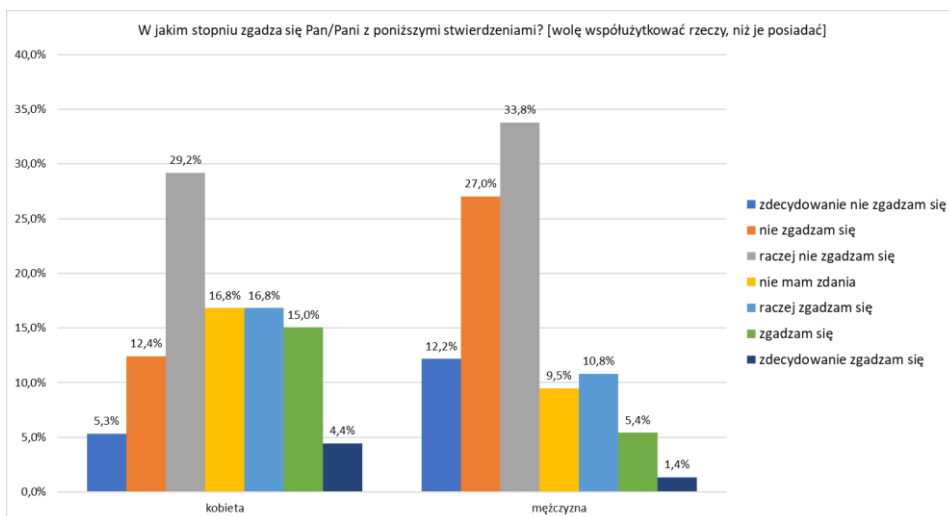
Respondenci mają także różną opinię na temat tego, czy zdrowa gospodarka wymaga wysokiego poziomu wydatków na konsumpcję, zwłaszcza ze względu na płeć (U Manna-Whitneya: 3328,00; Z: -2,42; p-wartość: 0,02). Mężczyźni w większym odsetku wykazują zgodność z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. Natomiast kobiety w większym odsetku wykazują niezgodność z podanym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn. W obu grupach najliczniej wskazywana jest odpowiedź „raczej zgadzam się” (rysunek 17).



Rysunek 17. Zdrowa gospodarka a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

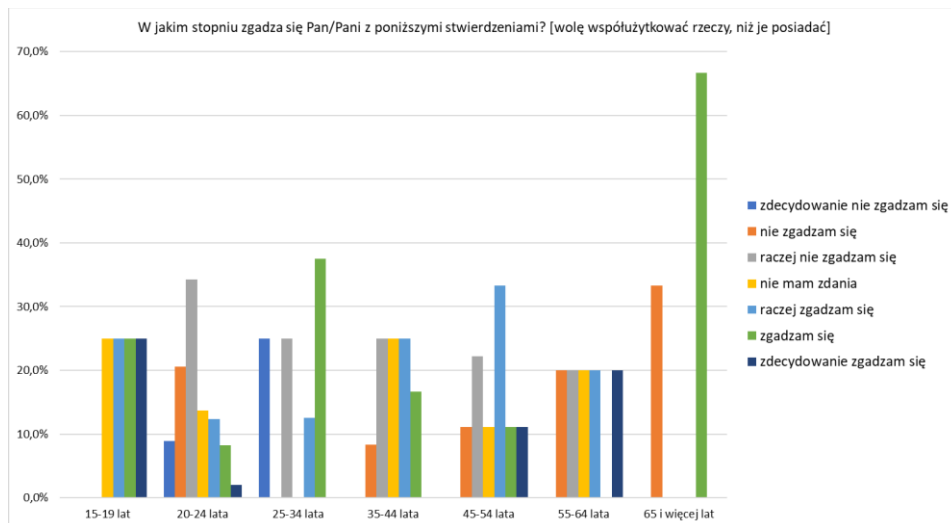
Cechy socjodemograficzne najbardziej różnicują zgodność respondentów ze stwierdzeniem, czy wolą oni współużytkować rzeczy, czy je posiadać. Uwzględniając płeć (U Manna-Whitneya: 2797,5; Z: -3,91; p-wartość: < 0,001), zaobserwowano (rysunek 18), że mężczyźni w większym odsetku wykazują niezgodność z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. Natomiast kobiety w większym odsetku wykazują zgodność z podanym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn. W obu grupach najliczniej wskazywana jest odpowiedź „raczej nie zgadzam się”.



Rysunek 18. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

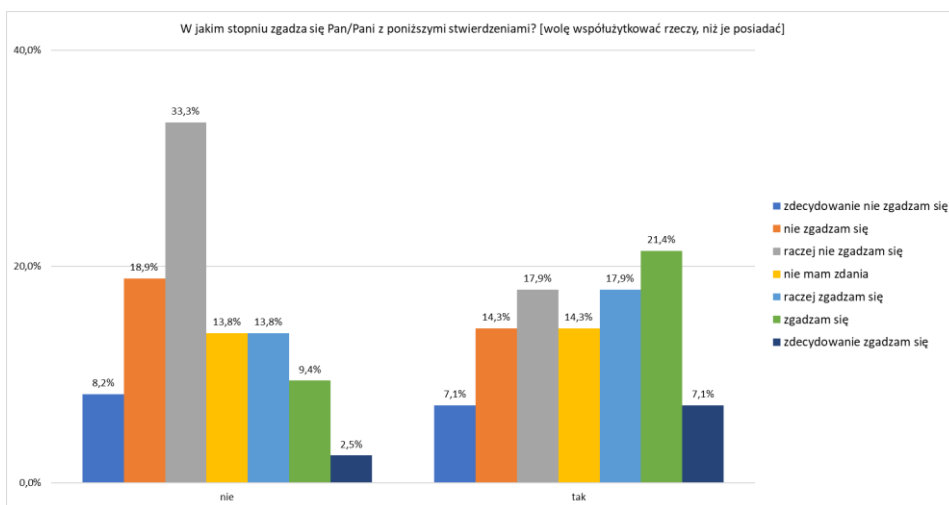
Biorąc pod uwagę wiek ankietowanych (H Kruskala-Wallisa: 15,21; p-wartość: 0,02), pokazano, że najmniejsze zróżnicowanie w opinii respondentów obserwuje się w grupie wiekowej 25-34 lata oraz w grupie wiekowej 65 i więcej lat (rysunek 19).



Rysunek 19. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

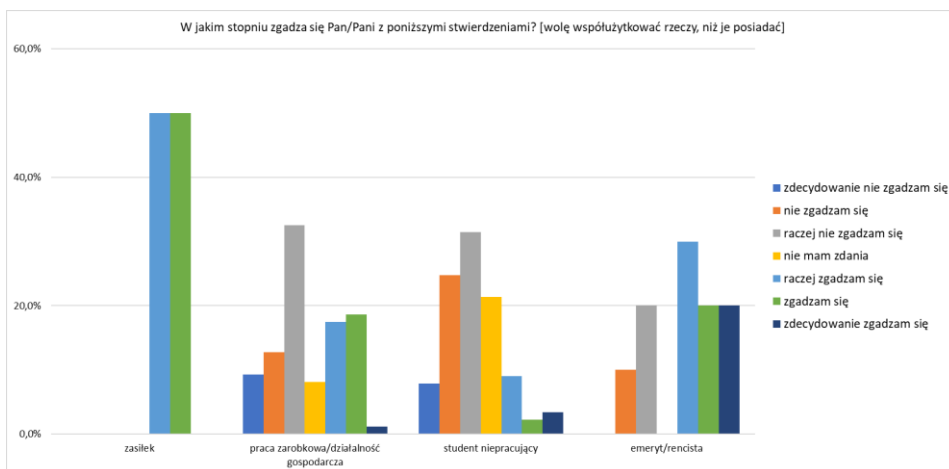
Kolejnymi cechami różnicującymi zgodność respondentów z podanym stwierdzeniem są posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania. Osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku nie zgadzają się z zadaniem stwierdzeniem w porównaniu do osób posiadających dzieci. Natomiast osoby posiadające dzieci w większym odsetku zgadzają się z podanym stwierdzeniem w porównaniu do nieposiadających dzieci (U Manna-Whitneya: 1707,50; Z: -2,01; p-wartość: < 0,05). Wśród osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „raczej nie zgadzam się”, natomiast wśród osób posiadających dzieci odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 20).



Rysunek 20. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

Uwzględniając natomiast główne źródło utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 14,13; p-wartość: $< 0,01$), wykazano, że największe zróżnicowanie w stopniu zgodności zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/działalność gospodarczą oraz wśród studentów niepracujących. Natomiast najmniejsze zróżnicowanie w ocenie podanego stwierdzenia wskazano w grupie osób będących na zasiłku, którzy wykazują dużą zgodność z tym stwierdzeniem (rysunek 21).



Rysunek 21. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

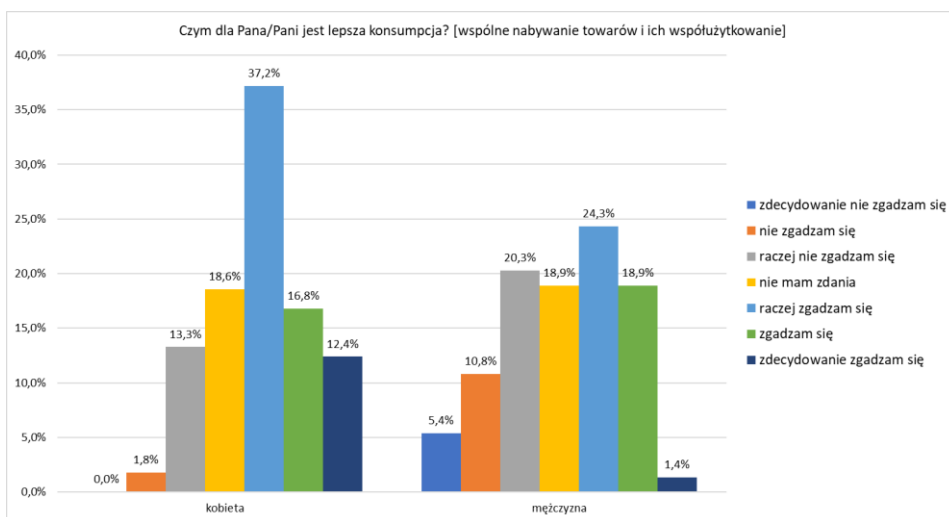
Kolejnym zagadnieniem, które dyskutowano z respondentami była opinia na temat tego, czym jest lepsza konsumpcja. Zadaniem respondentów było ustosunkowanie się do poniższych stwierdzeń, że lepsza konsumpcja to:

- nabywanie produktów wyższej jakości o większej trwałości,
- wspólne nabywanie towarów i ich współużytkowanie,
- możliwość recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów,
- możliwość długiego okresu użytkowania produktu,
- produkowanie mniejszej ilości odpadów,
- bardziej zrównoważony sposób życia,
- możliwość korzystania z produktów o lepszej reputacji.

Uwzględniając powyższe stwierdzenia, zaobserwowano, iż zróżnicowanie stopnia zgodności także zależy od różnych cech socjodemograficznych. Są nimi przede wszystkim płeć oraz wiek respondentów. Biorąc pod uwagę płeć, zaobserwowano, że istotnie różnicuje ona zgodność respondentów z następującymi stwierdzeniami:

- wspólne nabywanie towarów i ich współużytkowanie (U Manna-Whitneya: 2956,50; Z: -2,79; p-wartość: $< 0,01$),
- możliwość recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów (U Manna-Whitneya: 3211,00; Z: -3,47; p-wartość: $< 0,01$),
- produkowanie mniejszej ilości odpadów (U Manna-Whitneya: 3158,00; Z: -2,98; p-wartość: $< 0,01$),
- bardziej zrównoważony sposób życia (U Manna-Whitneya: 3230,50; Z: -2,76; p-wartość: $< 0,01$).

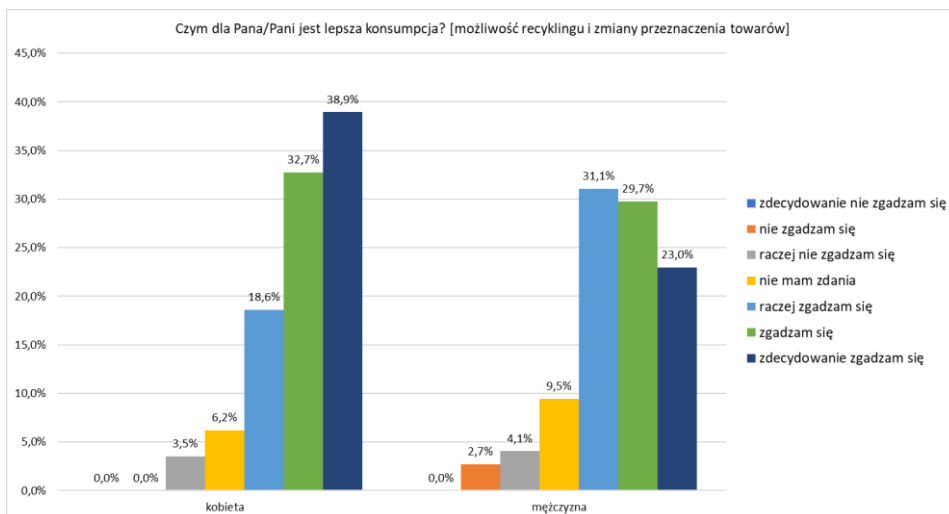
Na podstawie przeprowadzonych analiz zaobserwowano, że mężczyźni w większym odsetku wykazują niezgodność ze stwierdzeniem, że lepsza konsumpcja to wspólne nabywanie towarów i ich współużytkowanie w porównaniu do kobiet. Natomiast kobiety w większym odsetku wykazują zgodność z tym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn. W obu grupach najliczniej wskazywana jest odpowiedź „raczej zgadzam się” (rysunek 22).



Rysunek 22. Wspólne nabywanie towarów i ich współużytkowanie a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

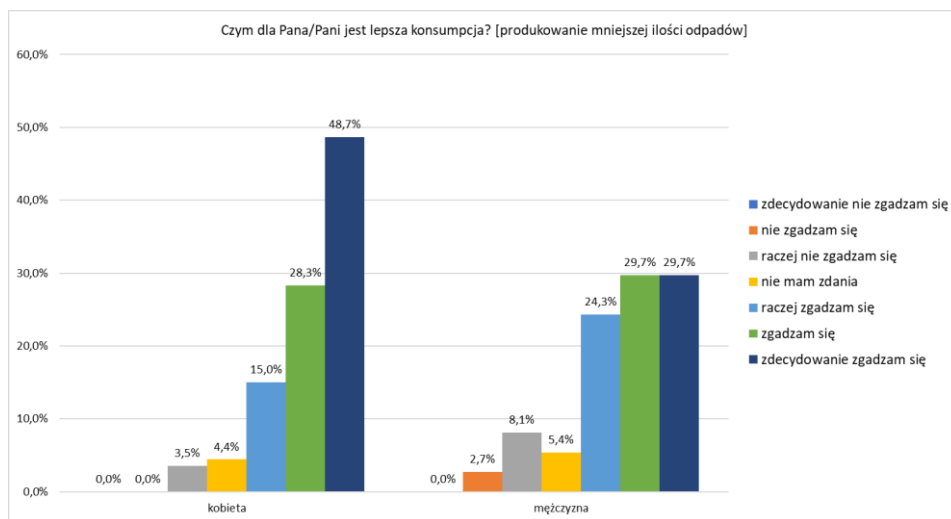
Dla stwierdzenia, że lepsza konsumpcja to możliwość recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów wskazano, że mężczyźni w większym odsetku wykazują mniejszy stopień zgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „zdecydowanie zgadzam się”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „raczej zgadzam się” (rysunek 23).



Rysunek 23. Możliwość recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

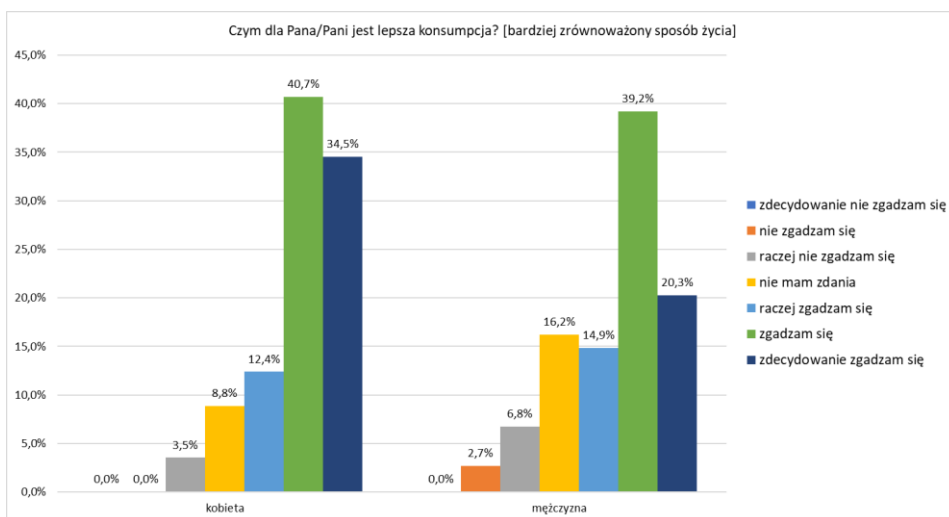
Ankietowani wskazywali także różną zgodność ze stwierdzeniem, że lepsza konsumpcja to produkowanie mniejszej ilości odpadów. Mężczyźni w większym odsetku wykazali mniejszy stopień zgodności z tym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „zdecydowanie zgadzam się”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „zgadzam się” oraz „zdecydowanie zgadzam się” (rysunek 24).



Rysunek 24. Produkowanie mniejszej ilości odpadów a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

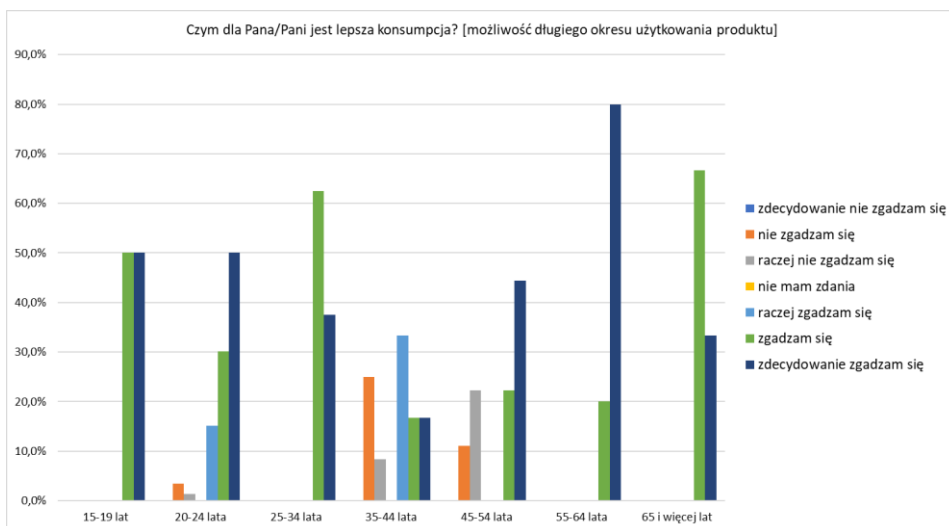
Ostatnie stwierdzenie istotnie różnicowane ze względu na płeć to stwierdzenie, że lepsza konsumpcja to bardziej zrównoważony sposób życia. Mężczyźni w większym odsetku wykazują mniejszy stopień zgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 25).



Rysunek 25. Bardziej zrównoważony sposób życia a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Drugą cechą socjodemograficzną istotnie różnicującą stwierdzenia dotyczące lepszej konsumpcji jest wiek respondenta (rysunek 26).



Rysunek 26. Możliwość długiego okresu użytkowania produktu a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

Dotyczy on stwierdzenia, że lepsza konsumpcja to możliwość długiego okresu użytkowania produktu (H Kruskala-Wallisa: 14,20; p-wartość: 0,03). Największe zróżnicowanie w stopniu zgodności zaobserwowano w grupach wiekowych 20-24 lata, 35-44 lata oraz 45-54 lata, najmniejsze natomiast w grupach 15-19 lat, 55-64 lata oraz 65 i więcej lat.

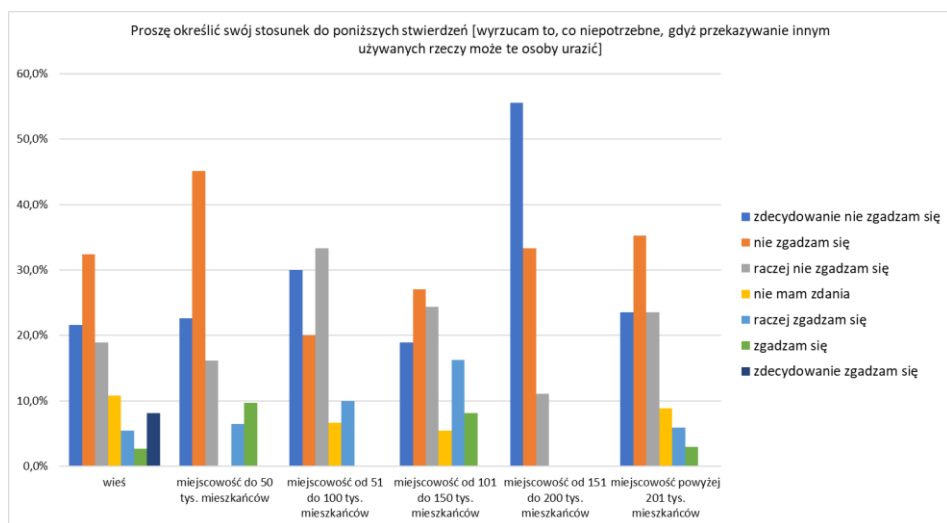
4.2. Wykorzystywanie używanych rzeczy

Ważnym zagadnieniem związanym z gospodarką współdzielenia jest wykorzystywanie używanych rzeczy. W tym zakresie respondenci oceniali swój stosunek do następujących stwierdzeń:

- wyrzucam to, co niepotrzebne, gdyż przekazywanie innym używanych rzeczy może te osoby urazić,
- oddaję innym niepotrzebne, a wciąż użyteczne rzeczy, gdyż jest to dobre dla innych i środowiska,
- nie mam obowiązku dzielenia się rzeczami z innymi ze względu na to, że ciężko na te rzeczy pracuję,
- powinienem dzielić się z innymi tym, co mam, gdyż nie wszystkim ludziom jednakowo się wiedzie,
- nie odsprzedaję używanych rzeczy, gdyż jest to kłopotliwe,
- sprzedaję używane rzeczy, gdyż jest to dobry sposób na pozbycie się ich nadmiaru i odzyskanie pieniędzy,
- nie kupuję używanych rzeczy, gdyż inni sprzedają je w złym stanie,
- kupuję używane rzeczy, gdyż można wśród nich znaleźć oryginalne i wyjątkowe przedmioty,
- nie pożyczam rzeczy od znajomych, gdyż prowadzi to do różnych problemów,
- dzięki wzajemnemu pożyczaniu sobie rzeczy można ograniczyć wydatki.

Badanie wykazało, że stopień zgodności z przedstawionymi stwierdzeniami jest zależny od takich cech socjodemograficznych, jak płeć, miejsce zamieszkania oraz wykształcenie.

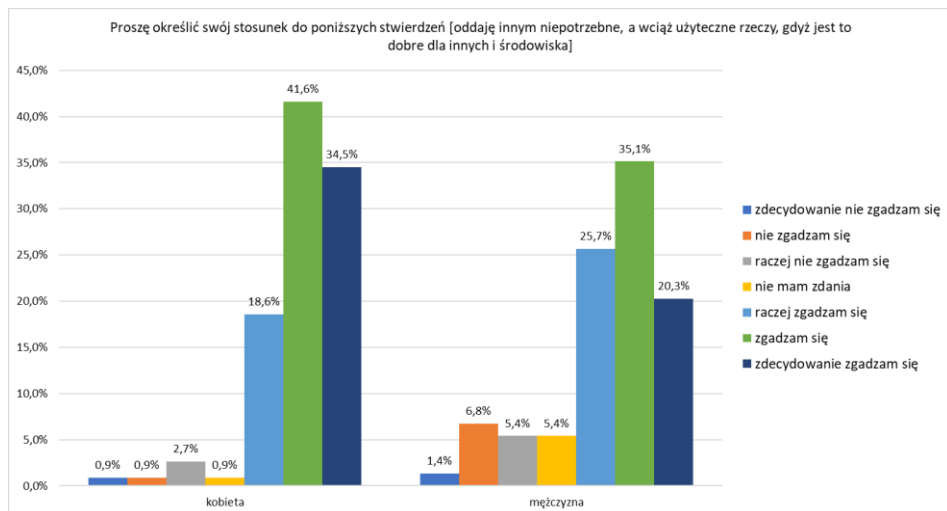
Stosunek respondentów do stwierdzenia „wyrzucam to, co niepotrzebne, gdyż przekazywanie innym używanych rzeczy może te osoby urazić” istotnie różnicuje miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 13,73; p-wartość: 0,02). Największe zróżnicowanie w ocenie obserwuje się w grupie osób zamieszkujących wieś, najmniejsze natomiast wśród osób zamieszkujących miejscowość od 151 do 200 tys. mieszkańców (rysunek 27).



Rysunek 27. Wyrzucanie niepotrzebnych rzeczy a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

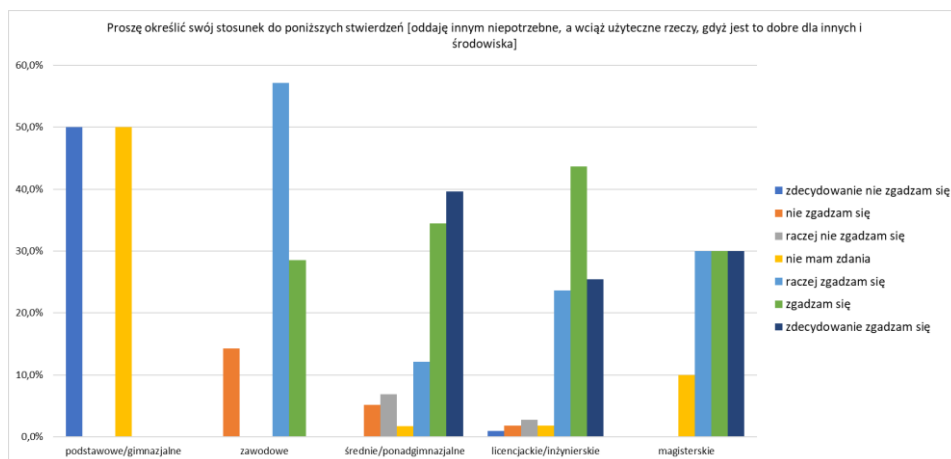
Opinia na temat oddawania innym niepotrzebnych, a wciąż użytecznych rzeczy, gdyż jest to dobre dla innych i środowiska uzależniona jest od płci (U Manna-Whitneya: 3073,00; Z: -3,22; p-wartość: < 0,01) i wykształcenia (H Kruskala-Wallisa: 12,04; p-wartość: 0,02) respondenta. Mężczyźni w większym odsetku wykazują większy stopień niezgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. Kobiety w większym odsetku wykazują większy stopień zgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 28).



Rysunek 28. Oddawanie innym rzeczy a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Natomiast największe zróżnicowanie stopnia zgodności z podanym stwierdzeniem zaobserwowano wśród respondentów z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym oraz licencjackim/inżynierskim, najmniejsze natomiast wśród osób z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym oraz zawodowym (rysunek 29).



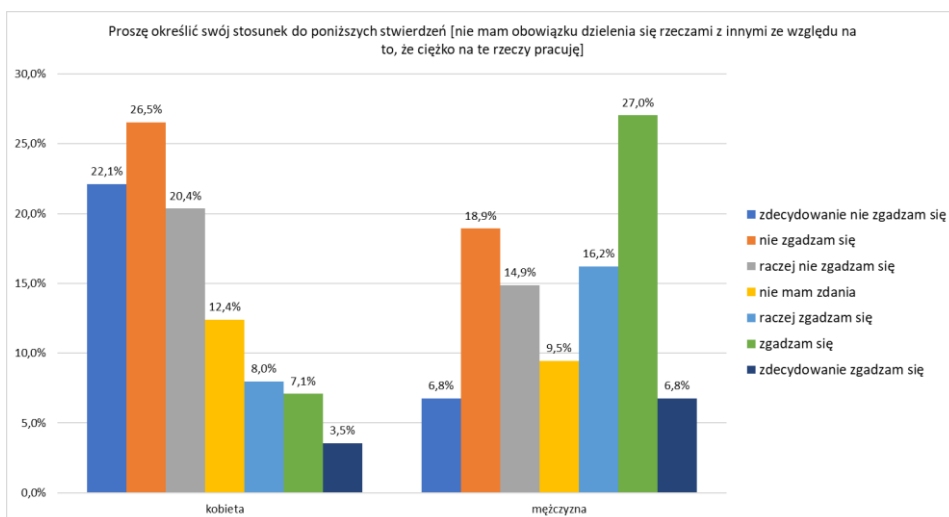
Rysunek 29. Oddawanie innym rzeczy a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

Płeć różnicuje także zgodność respondentów co do stwierdzeń:

- nie mam obowiązku dzielenia się rzeczami z innymi ze względu na to, że ciężko na te rzeczy pracuję (U Manna-Whitneya: 2600,00; Z: -4,43; p-wartość: < 0,001),
- powinienem dzielić się z innymi tym, co mam, gdyż nie wszystkim ludziom jednakowo się wiedzie (U Manna-Whitneya: 3147,00; Z: -2,91; p-wartość: < 0,01).

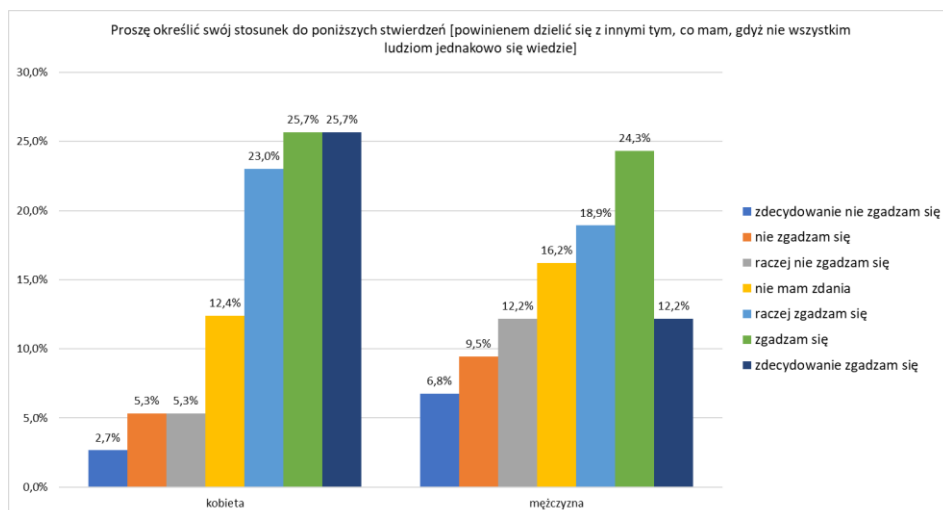
Kobiety w większym odsetku wykazują większy stopień niezgodności ze stwierdzeniem dotyczącym braku obowiązku dzielenia się rzeczami z innymi w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku wykazują większy stopień zgodności z tym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „nie zgadzam się”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 30).



Rysunek 30. Niedzielenie się rzeczami a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

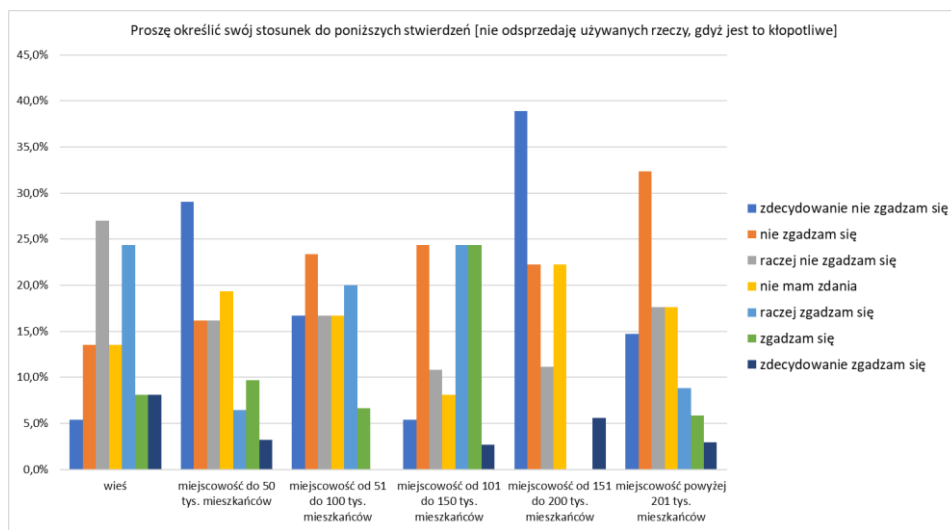
Z kolei w przypadku stwierdzenia „powinienem dzielić się z innymi tym, co mam, gdyż nie wszystkim ludziom jednakowo się wiedzie” kobiety w większym odsetku wykazują większy stopień zgodności w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku wykazują większy stopień niezgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „zgadzam się” oraz „zdecydowanie zgadzam się”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 31).



Rysunek 31. Dzielenie się rzeczami a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

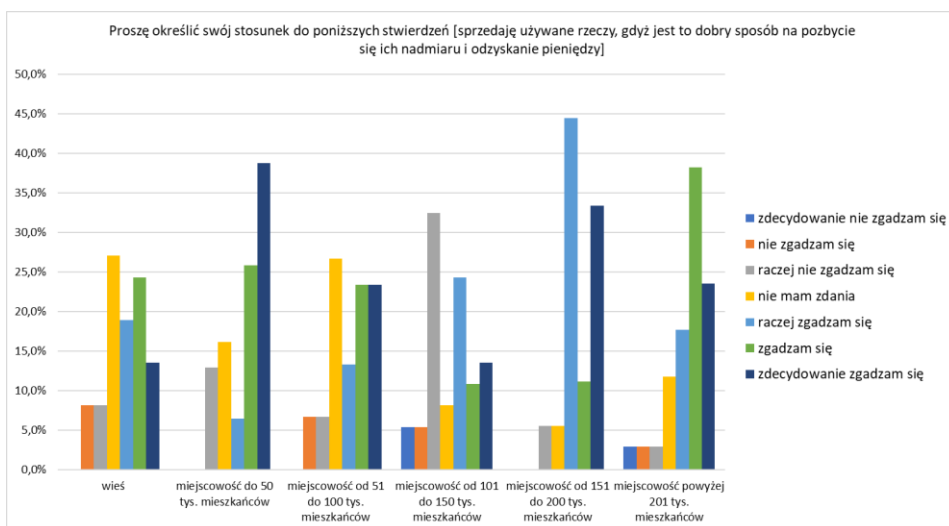
Respondenci, którzy twierdzą, że nie odsprzedają używanych rzeczy, gdyż jest to kłopotliwe, istotnie różnicują opinię na temat tego stwierdzenia ze względu na miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 18,72; p-wartość: < 0,01). Najmniejsze zróżnicowanie obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości od 151 do 200 tys. mieszkańców (rysunek 32).



Rysunek 32. Nieodsprzedawanie rzeczy a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

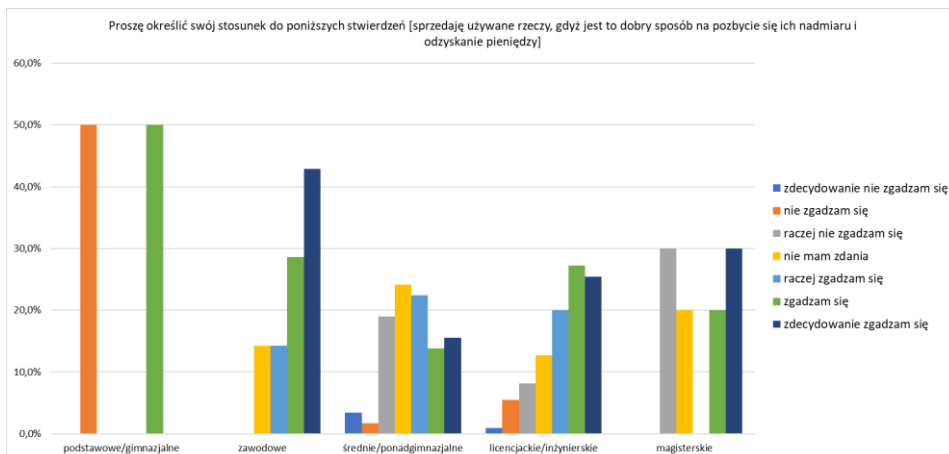
Opinia na temat sprzedawania używanych rzeczy jako dobry sposób na pozbycie się ich nadmiaru i odzyskanie pieniędzy różnicuje respondentów ze względu na miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 17,76; p-wartość: < 0,01) oraz wykształcenie (H Kruskala-Wallisa: 10,29; p-wartość: 0,04). Największe zróżnicowanie w opinii obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości od 101 do 150 tys. mieszkańców, natomiast najmniejsze wśród osób z miejscowości do 50 tys. mieszkańców oraz od 151 do 200 tys. mieszkańców (rysunek 33).



Rysunek 33. Sprzedaż używanych rzeczy a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

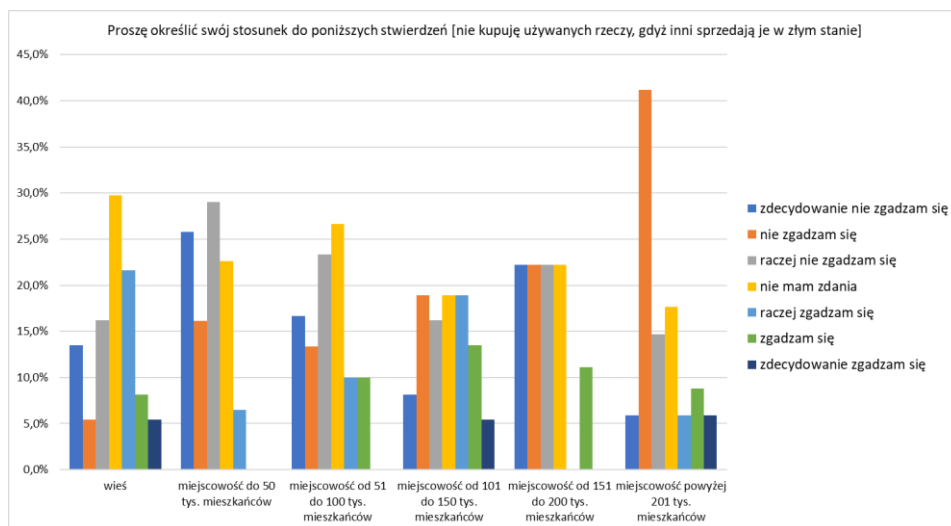
Z kolei w przypadku wykształcenia stwierdzono, że największe zróżnicowanie stopnia zgodności z podanym stwierdzeniem zaobserwowano wśród respondentów z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym oraz licencjackim/inżynierskim, natomiast najmniejsze – w grupie osób z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym (rysunek 34).



Rysunek 34. Sprzedawanie używanych rzeczy a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

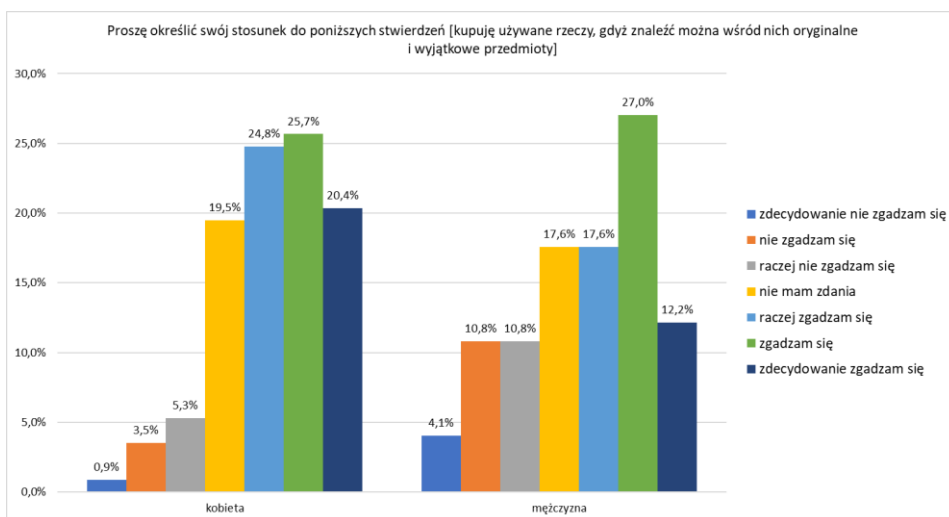
Biorąc pod uwagę kwestię niekupowania używanych rzeczy ze względu na to, że inni sprzedają je w złym stanie, zaobserwowano, że opinia respondentów w tym przypadku różnicuje się zależnie od miejsca zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 13,99; p-wartość: 0,02). W przypadku tego stwierdzenia, najbardziej zróżnicowaną zgodność odpowiedzi zaobserwowano w grupie osób zamieszkujących wieś oraz miejscowości od 101 do 150 tys. mieszkańców. Najmniej natomiast wśród osób zamieszkujących miejscowości do 50 tys. mieszkańców, którzy w większości negują zgodność z tym stwierdzeniem (rysunek 35).



Rysunek 35. Niekupowanie używanych rzeczy a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

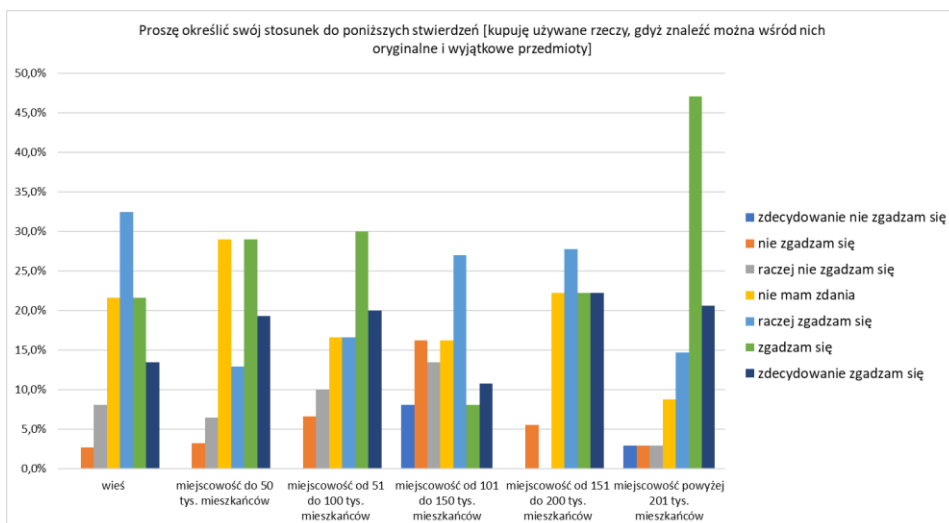
Podjmując decyzję o zakupie używanych rzeczy, niejednokrotnie można kierować się opinią, że są wśród nich wyjątkowe i oryginalne przedmioty. Okazuje się, że zgodność z tym stwierdzeniem zależy od płci (U Manna-Whitneya: 3418,00; Z: -2,14; p-wartość: 0,03) oraz miejsca zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 17,11; p-wartość: < 0,01). Kobiety w większym odsetku wykazują większy stopień zgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni w większym odsetku wykazują większy stopień niezgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „zgadzam się” (rysunek 36).



Rysunek 36. Kupowanie używanych rzeczy a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

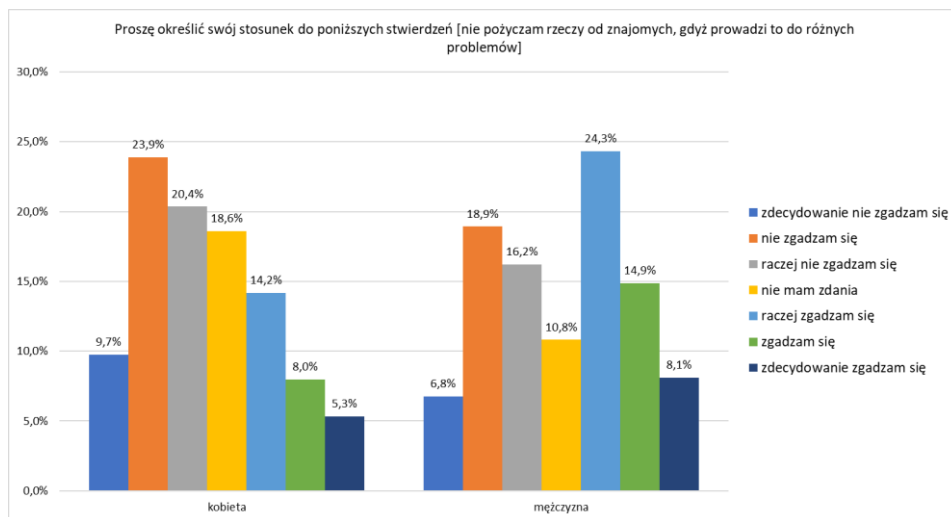
Uwzględniając miejsce zamieszkania, zaobserwowano, że najbardziej zróżnicowany stopień zgodności z tym stwierdzeniem obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości od 101 do 150 tys. mieszkańców (rysunek 37).



Rysunek 37. Kupowanie używanych rzeczy a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

Współdzielenie rzeczy powiązane jest bezpośrednio z ich pożyczaniem, najczęściej od znajomych. Jednak niekiedy unika się takiego rozwiązania, gdyż może to prowadzić do różnych problemów. W badaniu wykazano, że stopień zgodności z tą opinią zależy od płci respondenta (U Manna-Whitneya: 3418,00; Z: -2,14; p-wartość: 0,03). Kobiety w większym odsetku wykazują większy stopień niezgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do mężczyzn.



Rysunek 38. Niepożyczanie używanych rzeczy a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Mężczyźni w większym odsetku wykazują większy stopień zgodności z podanym stwierdzeniem w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „nie zgadzam się”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „raczej zgadzam się” (rysunek 38).

4.3. Atrakcyjność różnych aspektów gospodarki współdzielenia

W badaniu podjęto próbę oceny atrakcyjności różnych aspektów gospodarki opartej na współdzieleniu, biorąc pod uwagę doświadczenie respondenta w okresie pandemii koronawirusa. Wśród aspektów wymieniono:

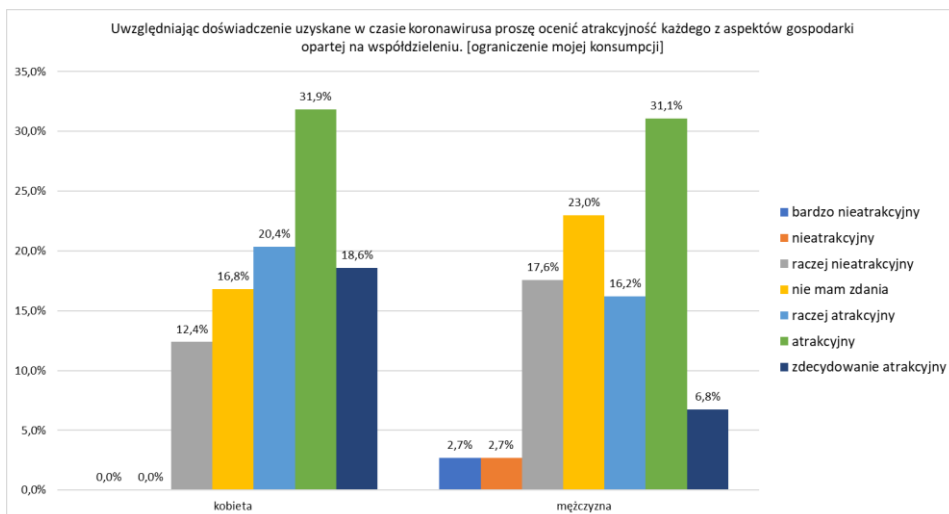
- doświadczenie czegoś interesującego/zrobienie czegoś, czego większość ludzi jeszcze nie spróbowała,
- możliwość poznania nowych ludzi,
- ograniczenie mojej konsumpcji,
- ograniczenie emisji CO₂,

- oszczędność pieniędzy,
- poczucie, że jestem aktywny i użyteczny,
- udział w szerszym ruchu sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji,
- wspieranie osób i/lub małych firm.

Wykazano, że atrakcyjność niektórych z nich uzależniona jest od płci respondenta. Statystycznie istotną zależność wskazano dla następujących z nich:

- ograniczenie mojej konsumpcji (U Manna-Whitneya: 3239,00; Z: -2,67; p-wartość: < 0,01),
- ograniczenie emisji CO₂ (U Manna-Whitneya: 2675,50; Z: -4,36; p-wartość: < 0,01),
- oszczędność pieniędzy (U Manna-Whitneya: 3347,00; Z: -2,49; p-wartość: 0,01),
- poczucie, że jestem aktywny i użyteczny (U Manna-Whitneya: 3200,50; Z: -2,79; p-wartość: < 0,01),
- udział w szerszym ruchu sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji (U Manna-Whitneya: 2771,00; Z: -3,99; p-wartość: < 0,01),
- wspieranie osób i/lub małych firm (U Manna-Whitneya: 3402,50; Z: -2,25; p-wartość: 0,02).

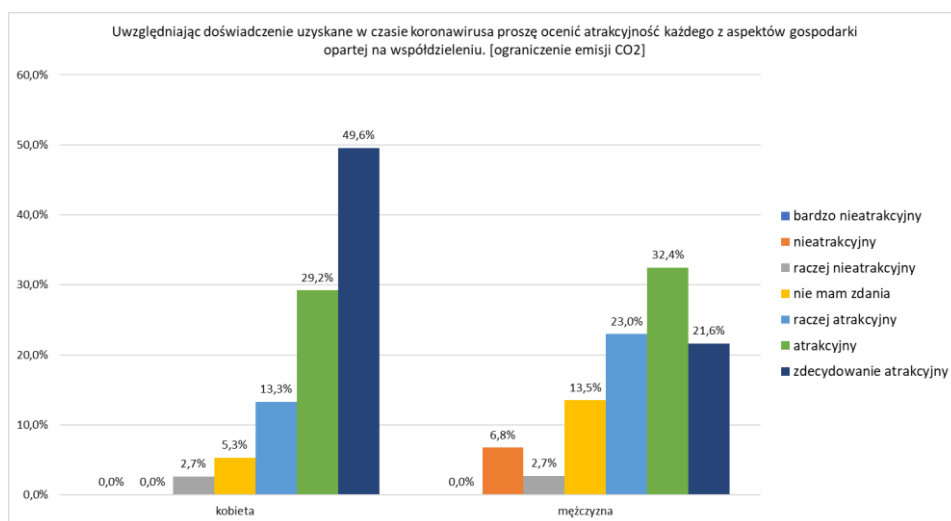
Rozważając ograniczenie konsumpcji respondenta, kobiety w większym odsetku wskazują większy stopień atrakcyjności wybranego aspektu w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni w większym odsetku wskazują większy stopień nieatrakcyjności wybranego aspektu w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „atrakcyjny” (rysunek 39).



Rysunek 39. Ograniczenie konsumpcji a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

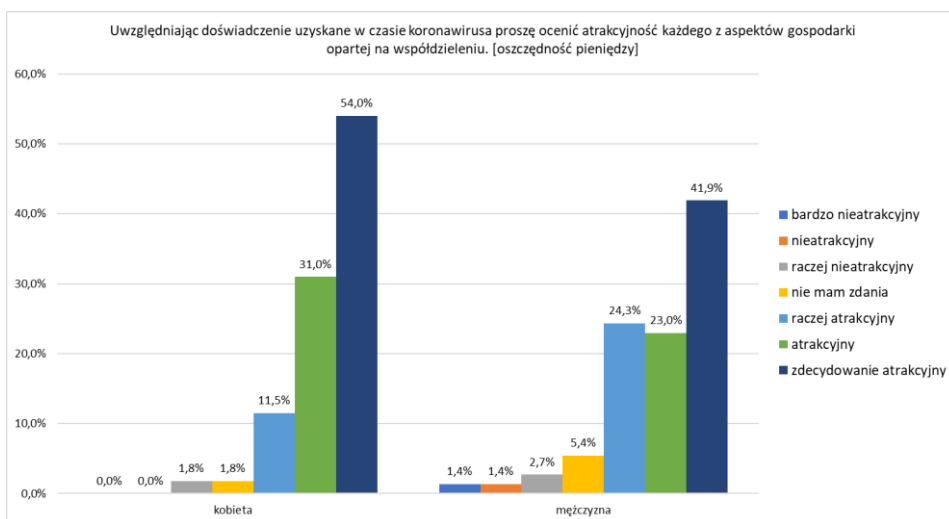
Z kolei w przypadku ograniczenia emisji CO₂ kobiety w większym odsetku wskazują większy stopień atrakcyjności tego aspektu w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku wskazują większy stopień nieatrakcyjności tego aspektu w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „zdecydowanie atrakcyjny”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „atrakcyjny” (rysunek 40).



Rysunek 40. Ograniczenie emisji CO₂ a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

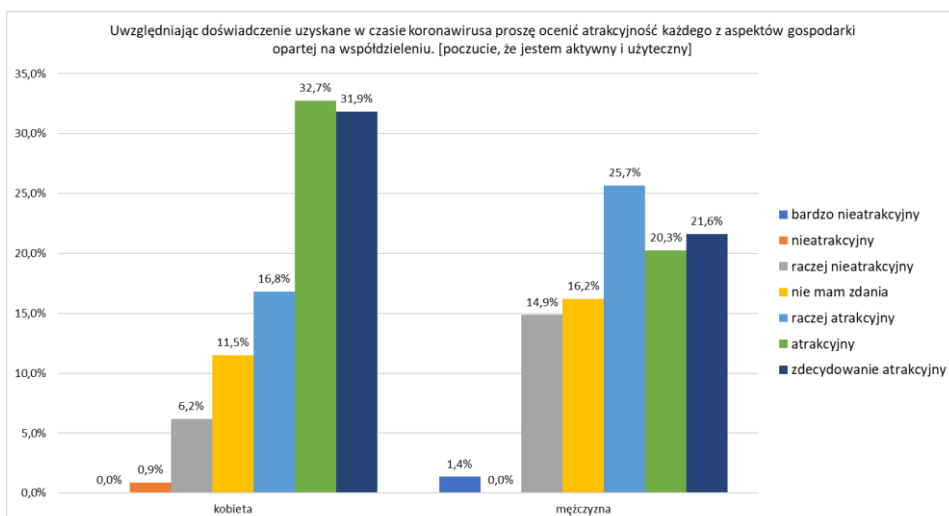
Rozważając oszczędność pieniędzy jako aspekt gospodarki opartej na współdzieleniu, zauważono, że mężczyźni w większym odsetku wskazują większy stopień nieatrakcyjności tego aspektu w porównaniu do kobiet. Kobiety natomiast w większym odsetku wskazują większy stopień atrakcyjności wskazanego aspektu w porównaniu do mężczyzn. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „zdecydowanie atrakcyjny” (rysunek 41).



Rysunek 41. Oszczędność pieniędzy a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

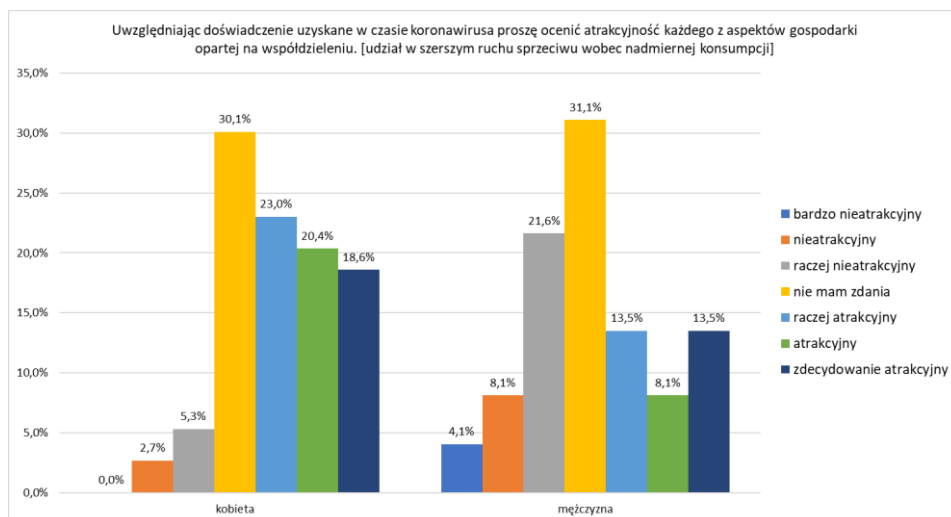
Kwestia poczucia większej atrakcyjności i użyteczności jest w większym odsetku bardziej atrakcyjna dla kobiet niż dla mężczyzn. Mężczyźni z kolei w większym odsetku wskazują większy stopień nieatrakcyjności tego aspektu gospodarki opartej na współdzieleniu w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „atrakcyjny”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „raczej atrakcyjny” (rysunek 42).



Rysunek 42. Poczucie aktywności i użyteczności a płeć

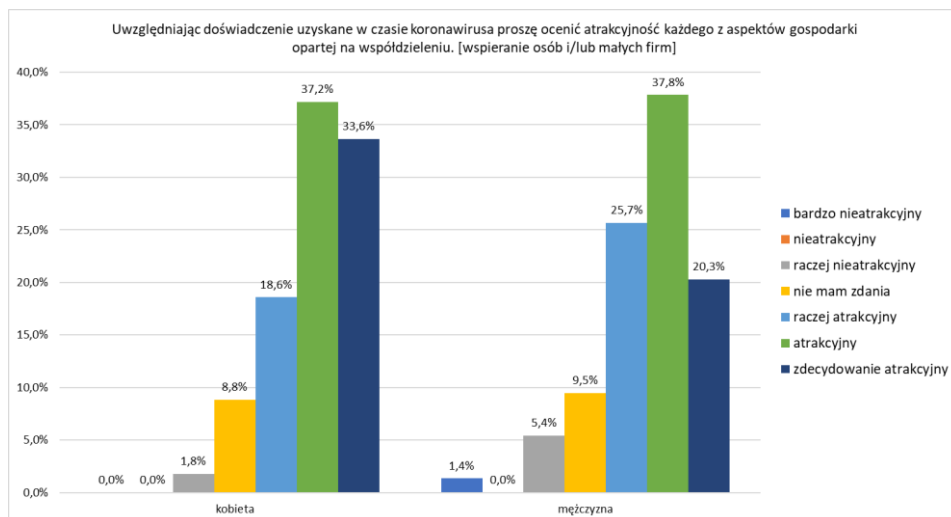
Źródło: Opracowanie własne.

Udział w szerszym ruchu sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji jest w większym odsetku atrakcyjny dla kobiet w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku uznają ten aspekt za nieatrakcyjny w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „nie mam zdania” (rysunek 43).



Rysunek 43. Udział w ruchu sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji a płeć

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 44. Wspieranie osób/ małych firm a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Innym aspektem gospodarki opartej na współdzieleniu jest wspieranie osób lub/i małych firm. Na podstawie przeprowadzonych badań wykazano, że kobiety w większym odsetku wskazują większy stopień atrakcyjności tego aspektu w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku wskazują większy stopień nieatrakcyjności tego aspektu w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „atrakcyjny” (rysunek 44).

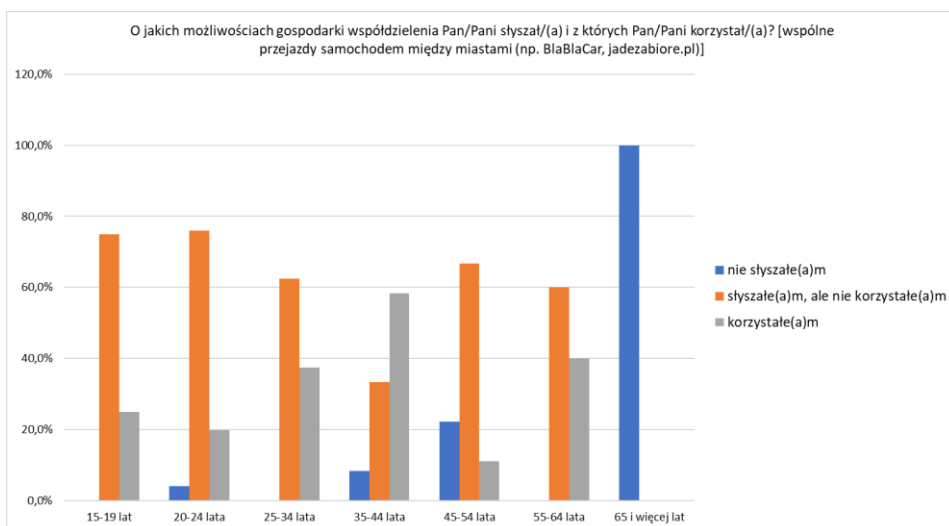
4.4. Świadomość zastosowań gospodarki współdzielenia

Z punktu widzenia istoty gospodarki opartej na współdzieleniu ważna jest świadomość możliwości, jakie ona daje. Wśród nich wymienia się między innymi:

- wspólne przejazdy samochodem między miastami (np. BlaBlaCar, jalezabio-re.pl),
- współużytkowanie rowerów miejskich (np. NextBike, Veturilo),
- kursy online (np. Skillshare, Coursera),
- sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników (np. ranozebrano.pl, lokalnyrolnik.pl),
- świadczenie usług przez osoby prywatne (np. TakeTask, Freelancer),
- współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych (np. Kickstarter, polakpotrafi.pl),
- udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem (np. Airbnb, Couchsurfing),
- współużytkowanie samochodów w miastach (np. Uber, Car2go),
- biura wspólnej pracy – coworkingowe (np. MyMeetingRoom, Businesslink).

W badaniu wykazano, że stopień ich znajomości zależy od różnych cech socjodemograficznych, takich jak: płeć, wiek, miejsce zamieszkania, wykształcenie, posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania.

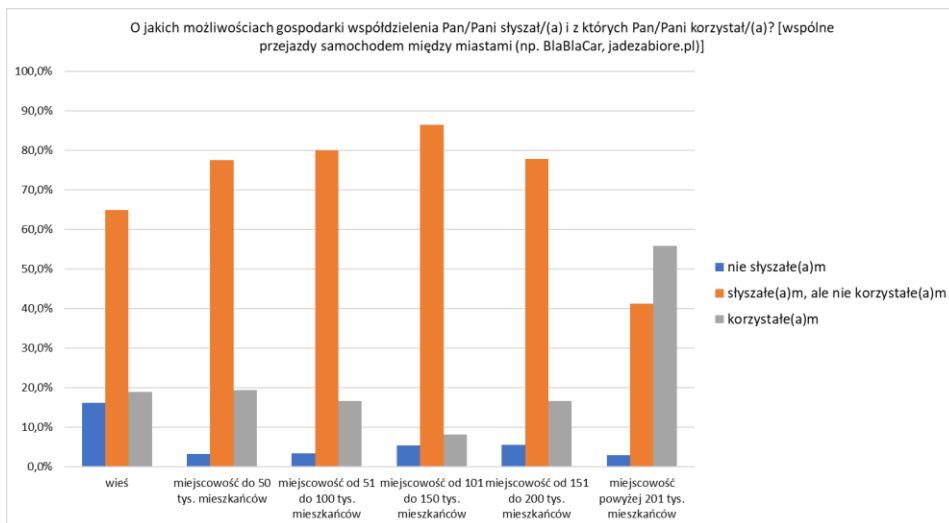
Stopień znajomości tego, że gospodarka oparta na współdzieleniu umożliwia wspólne przejazdy samochodem między miastami (np. BlaBlaCar, jalezabio-re.pl) różni się w zależności od wieku (H Kruskala-Wallisa: 22,73; p-wartość: $< 0,01$), miejsca zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 23,53; p-wartość: $< 0,01$), wykształcenia (H Kruskala-Wallisa: 11,64; p-wartość: 0,02) oraz głównego źródła utrzymania respondenta (H Kruskala-Wallisa: 22,73; p-wartość: $< 0,01$). Największe zróżnicowanie znajomości tej możliwości obserwuje się w grupie wiekowej 20-24 lata, 35-44 lata oraz 45-54 lata, najmniejsze natomiast w grupie wiekowej 65 i więcej lat (rysunek 45).



Rysunek 45. Wspólne przejazdy samochodem a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

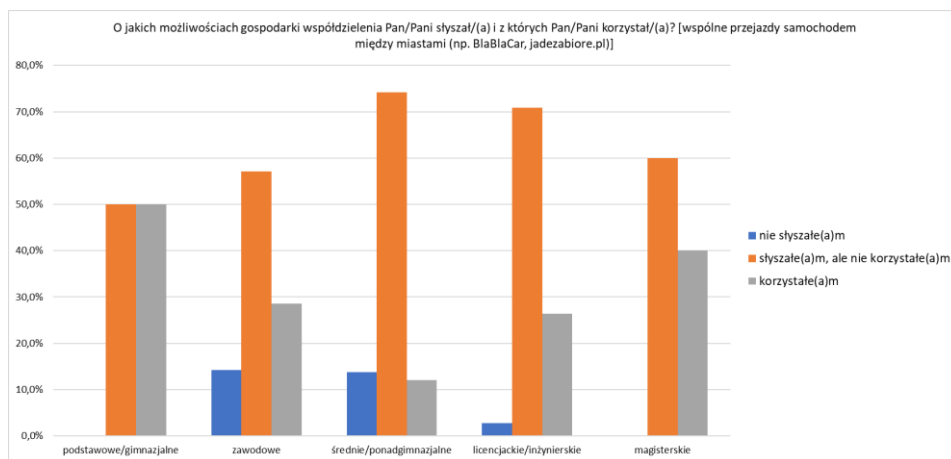
Biorąc pod uwagę miejsce zamieszkania, to największe zróżnicowanie stopnia znajomości tej możliwości gospodarki współdzielenia obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości powyżej 201 tys. mieszkańców. W tej grupie osób również największy odsetek respondentów korzystał z tej możliwości (rysunek 46).



Rysunek 46. Wspólne przejazdy samochodem a miejsce zamieszkania

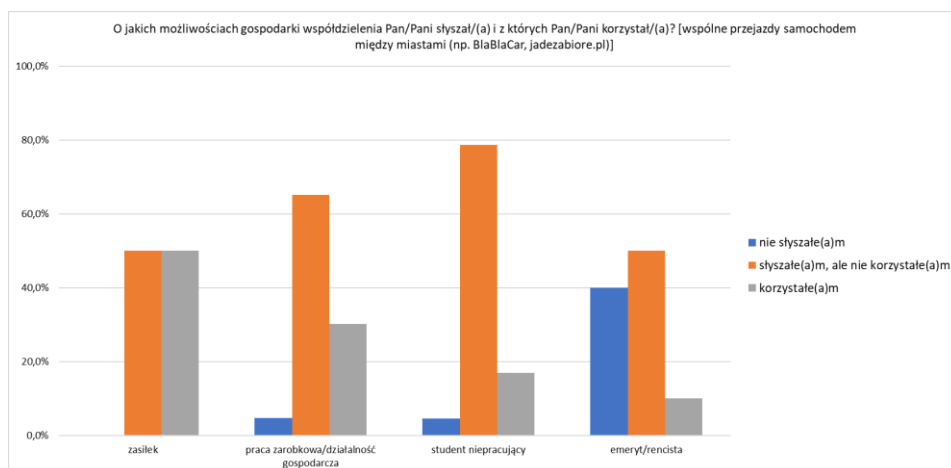
Źródło: Opracowanie własne.

Poziom wykształcenia najbardziej różnicuje znajomość tego aspektu gospodarki opartej na współdzieleniu wśród respondentów z wykształceniem zawodowym, średnim/ponadgimnazjalnym oraz licencjackim/inżynierskim. Najmniej natomiast wśród respondentów z wykształceniem magisterskim (rysunek 47). Natomiast uwzględniając główne źródło utrzymania, największe zróżnicowanie w stopniu znajomości wskazanej możliwości zaobserwowano wśród emerytów/rencistów, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku (rysunek 48).



Rysunek 47. Wspólne przejazdy samochodem a poziom wykształcenia

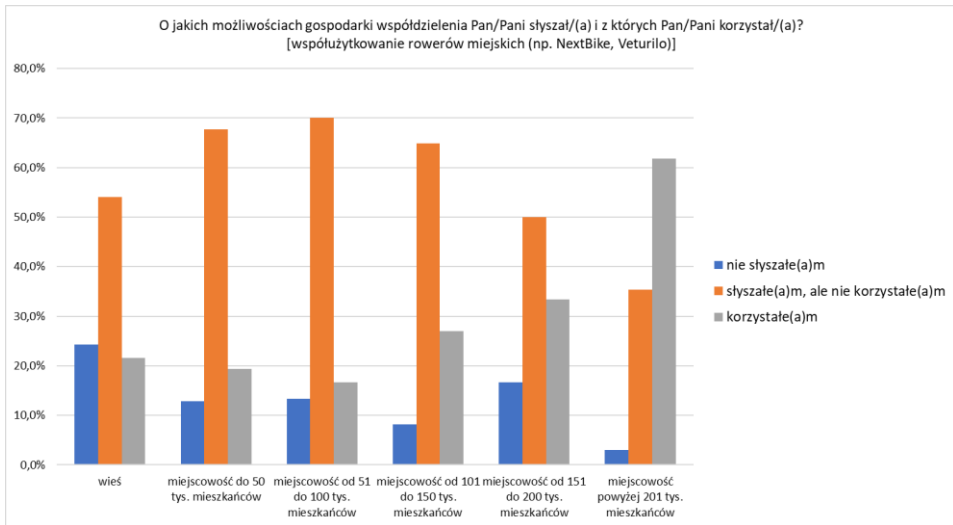
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 48. Wspólne przejazdy samochodem a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

Świadomość możliwości współużytkowania rowerów miejskich (np. NextBike, Veturilo) jest zależna od miejsca zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 21,51; p-wartość: < 0,01) oraz posiadania dzieci (U Manna-Whitneya: 1645,50; Z: -2,48; p-wartość: 0,01). Namniejsze zróżnicowanie znajomości wskazanej możliwości gospodarki współdzielenia obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości od 101 do 150 tys. mieszkańców, od 151 do 200 tys. mieszkańców oraz powyżej 201 tys. mieszkańców (rysunek 49).



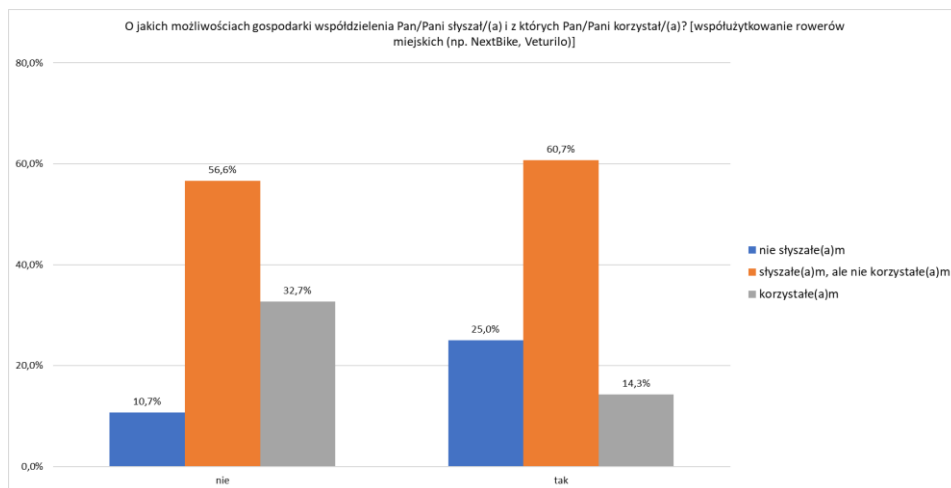
Rysunek 49. Współużytkowanie rowerów miejskich a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

Z kolei osoby nieposiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „nie słyszałem(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób posiadających dzieci. Osoby posiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „korzystałem(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do nieposiadających dzieci. Wśród obu grup najczęściej udzielano odpowiedzi „słyszałem(a)m, ale nie korzystałem(a)m” (rysunek 50).

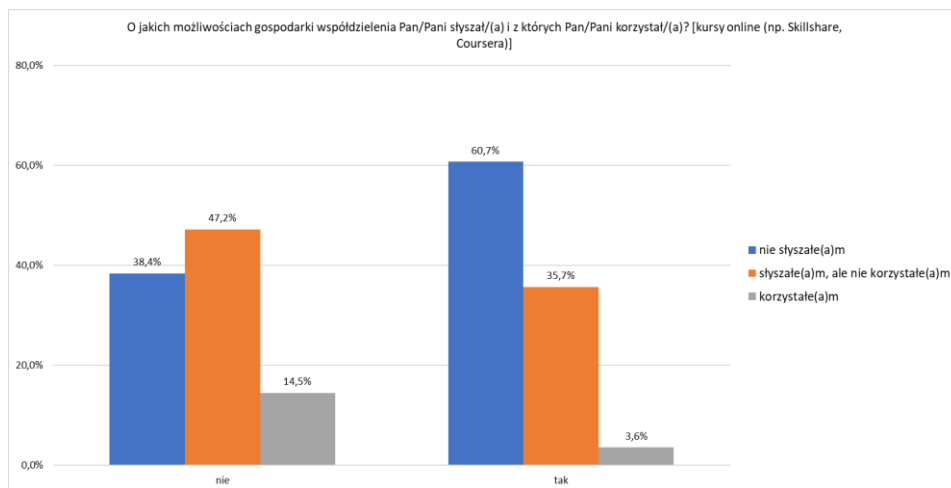
Posiadanie dzieci różnicuje także znajomość możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu, jaką są kursy online (np. Skillshare, Coursera) (U Manna-Whitneya: 1651,00; Z: -2,39; p-wartość: 0,02). Zaobserwowano, że osoby nieposiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „nie słyszałem(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób posiadających dzieci. Osoby posiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „korzystałem(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci.

W grupie osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „słysza-
 łem(a)m, ale nie korzystałem(a)m”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci od-
 powiedzi „nie słyszałem(a)m” (rysunek 51).



Rysunek 50. Współużytkowanie rowerów miejskich a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

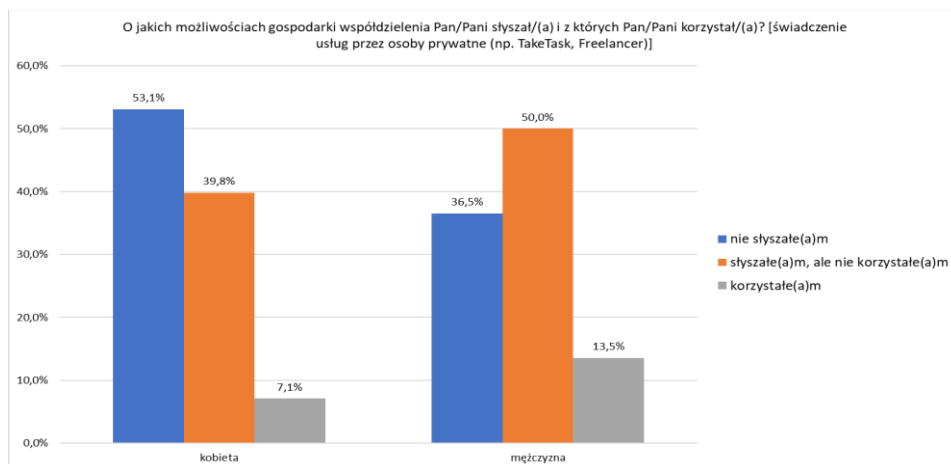


Rysunek 51. Kursy online a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

Znajomość możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu, jaką jest świad-
 czenie usług przez osoby prywatne (np. TakeTask, Freelancer) różnicowane jest ze
 względu na płeć (U Manna-Whitneya: 3409,50; Z: -2,36; p-wartość: 0,02) oraz
 główne źródło utrzymania respondenta (H Kruskala-Wallisa: 11,21; p-wartość:

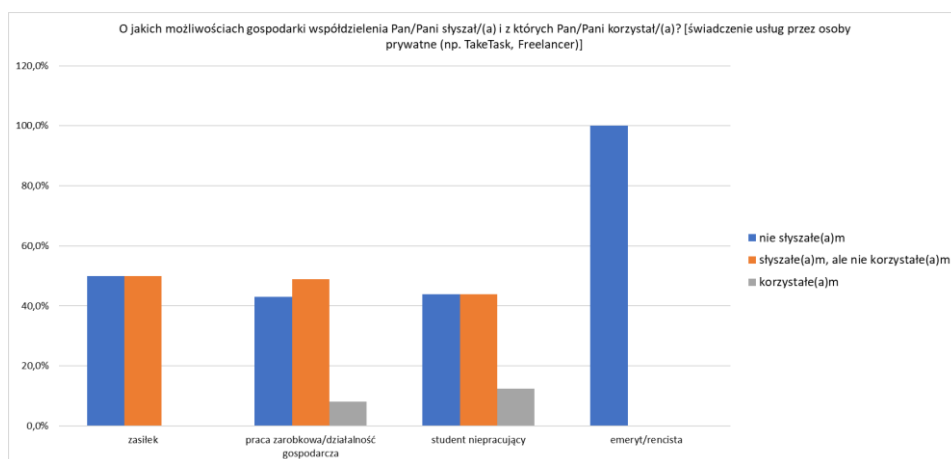
0,01). Zauważono, że kobiety w większym odsetku wskazują, że nie słyszały o wskazanej możliwości w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni w większym odsetku wskazują, że korzystali ze wskazanej możliwości w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „nie słyszałam”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „słyszałem, ale nie korzystałem” (rysunek 52).



Rysunek 52. Świadczenie usług przez osoby prywatne a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

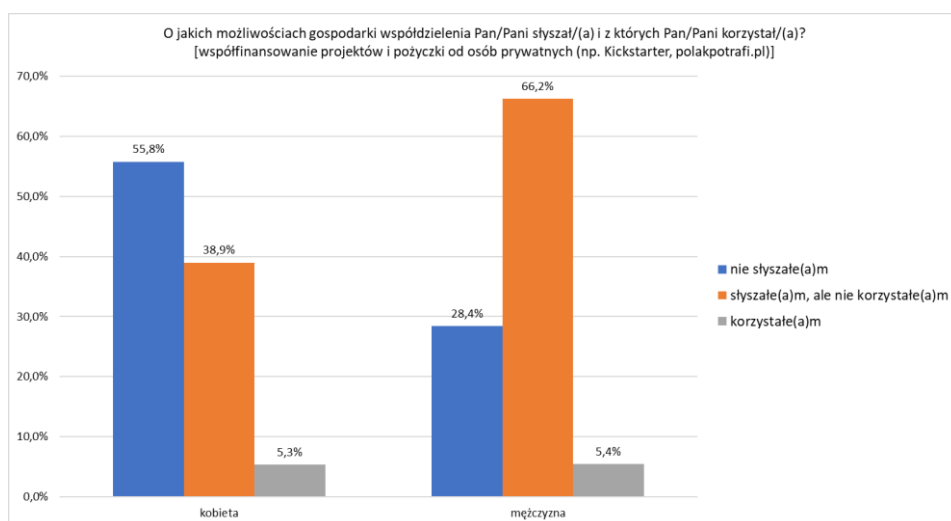
Z kolei biorąc pod uwagę główne źródło utrzymania, to największe zróżnicowanie w stopniu znajomości wskazanej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą oraz wśród studentów niepracujących, najmniejsze natomiast wśród emerytów/rencistów (rysunek 53).



Rysunek 53. Świadczenie usług przez osoby prywatne a źródło utrzymania

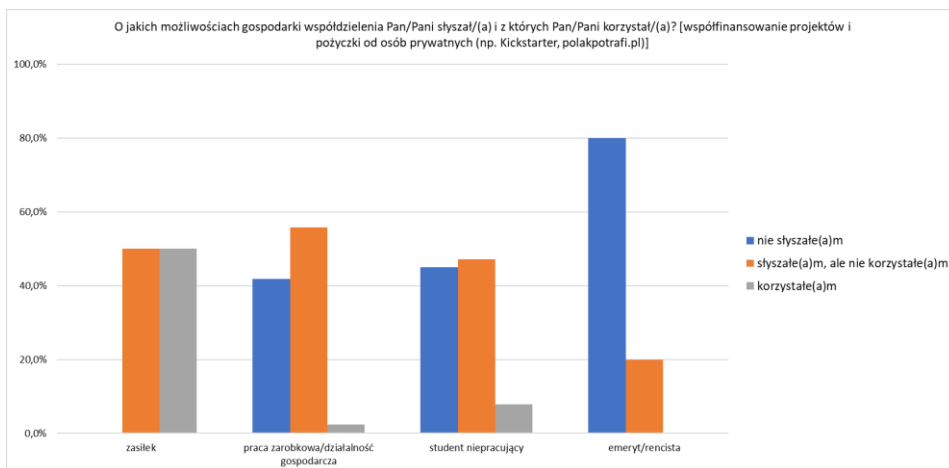
Źródło: Opracowanie własne.

Podobne cechy socjodemograficzne różnicują znajomość możliwości gospodarki współdzielenia, jaką jest współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych (np. Kickstarter, polakpotrafi.pl). Uwzględniając płeć (U Manna-Whitneya: 3095,50; Z : -3,38; p -wartość: $< 0,01$), zauważono, że kobiety w większym odsetku wskazują, że nie słyszały o wskazanej możliwości w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni w większym odsetku wskazują, że słyszeli, ale nie korzystali oraz że korzystali ze wskazanej możliwości w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „nie słyszałam”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „słyszałem, ale nie korzystałem” (rysunek 54). Z kolei w przypadku źródła utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 8,49; p -wartość: 0,04) wykazano, że największe zróżnicowanie w stopniu znajomości wskazanej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą oraz wśród studentów niepracujących, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku oraz emerytów/rencistów (rysunek 55).



Rysunek 54. Współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych a płeć

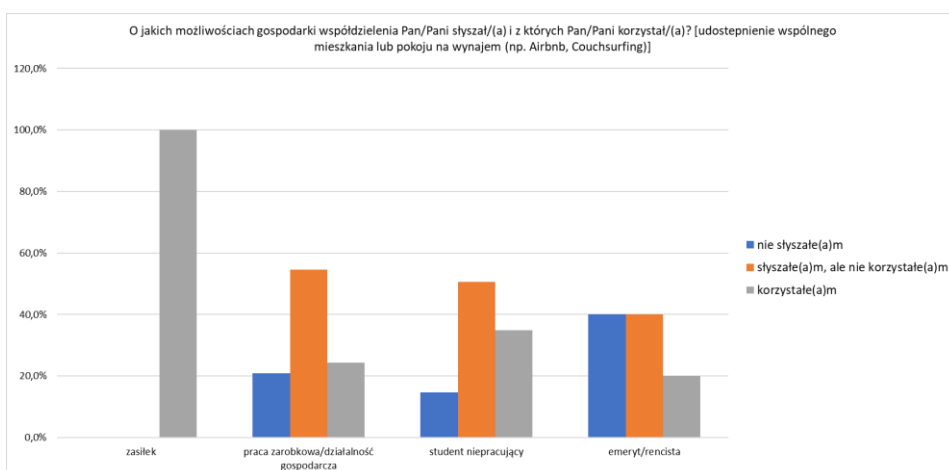
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 55. Współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

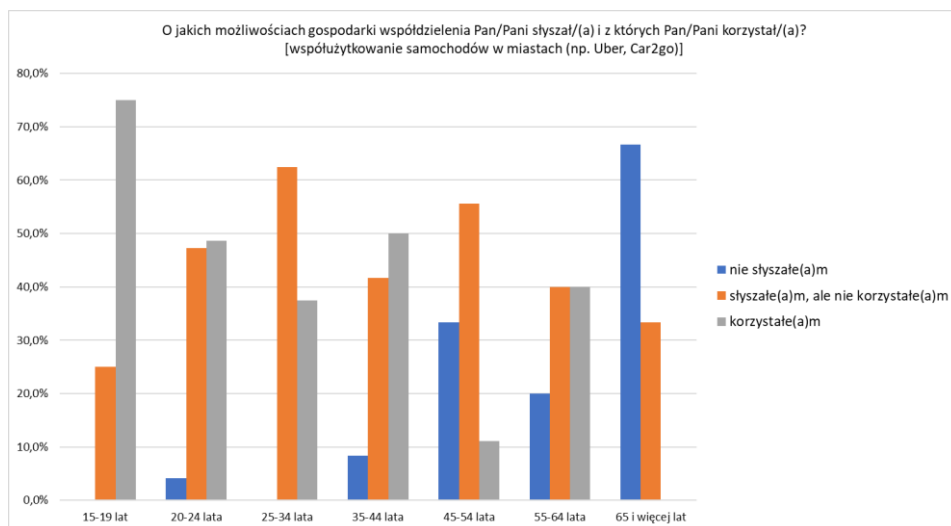
Kolejną opcją, jaką daje gospodarka oparta na współdzieleniu, jest udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem (np. Airbnb, Couchsurfing). Okazuje się, że znajomość tej możliwości różnicowana jest ze względu na główne źródło utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 8,05; p-wartość: < 0,05). Największe zróżnicowanie w stopniu znajomości tej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą wśród studentów niepracujących oraz wśród emerytów/rencistów, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku (rysunek 56).



Rysunek 56. Udostępnienie mieszkania lub pokoju na wynajem a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

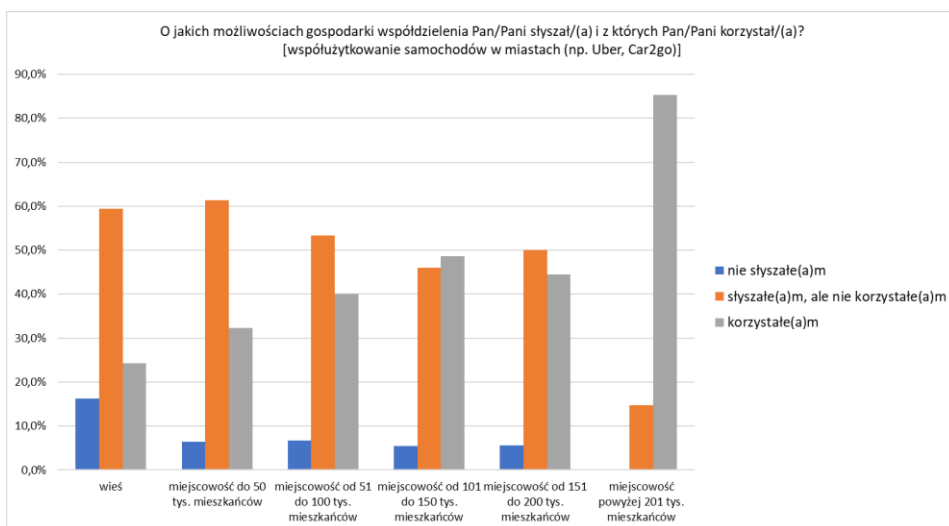
Ostatnią z wymienionych możliwości gospodarki współdzielenia, której znajomość istotnie determinowana jest cechami socjodemograficznymi, jest współużytkowanie samochodów w miastach (np. Uber, Car2go). Cechy, które różnicują stopień jej znajomości, to wiek, miejsce zamieszkania, wykształcenie, posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania. Uwzględniając wiek (H Kruskala-Wallisa: 16,33; p-wartość: 0,01), wykazano, że najmniejsze zróżnicowanie stopnia znajomości tej możliwości obserwuje się w grupie wiekowej 15-19 lat, 25-34 lata oraz w grupie wiekowej 65 i więcej lat, największe natomiast w grupie wiekowej 55-64 lata (rysunek 57).



Rysunek 57. Współużytkowanie samochodów a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

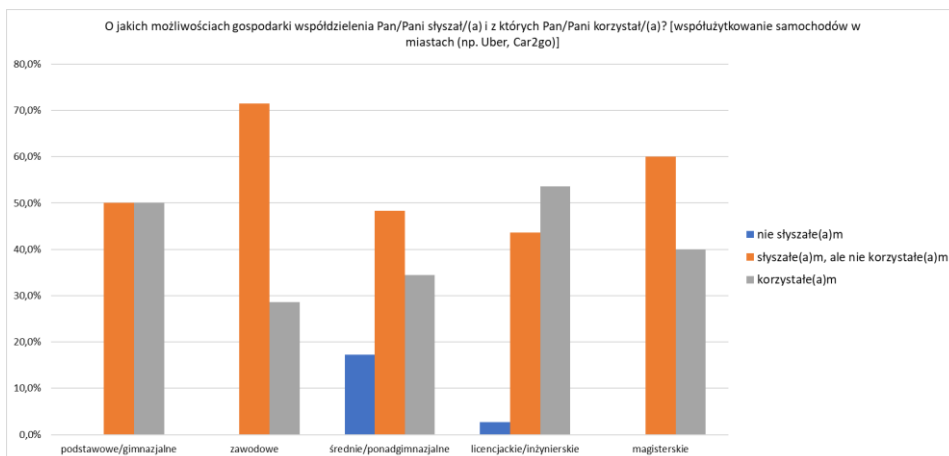
W przypadku miejsca zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 31,73; p-wartość: $< 0,01$) okazało się, że największe zróżnicowanie w znajomości tej możliwości gospodarki współdzielenia występuje w grupie osób zamieszkujących wieś, natomiast najmniejsze wśród osób zamieszkujących miejscowości powyżej 201 tys. mieszkańców (rysunek 58).



Rysunek 58. Współużytkowanie samochodów a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

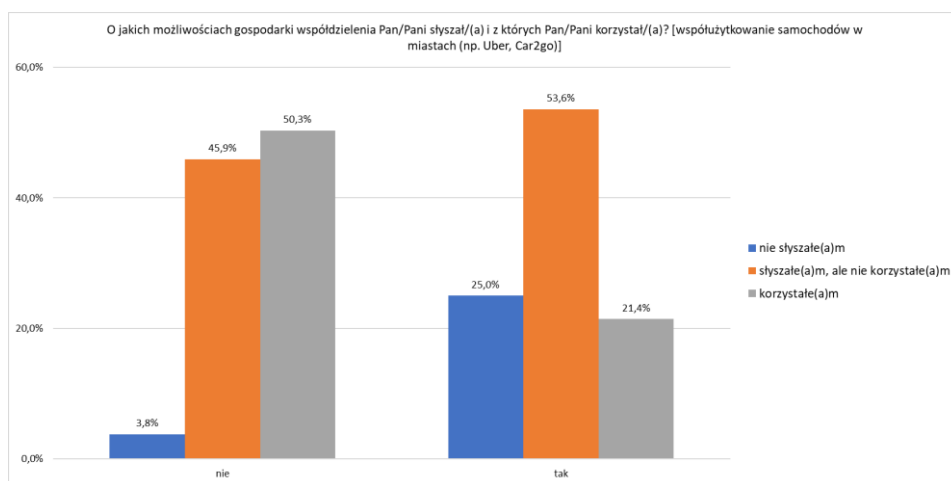
Kolejną cechą jest wykształcenie (H Kruskala-Wallisa: 9,83; p-wartość: 0,04). W badaniu wykazano, że najbardziej zróżnicowany stopień znajomości tej możliwości występuje wśród respondentów z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym oraz licencjackim/inżynierskim (rysunek 59).



Rysunek 59. Współużytkowanie samochodów a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

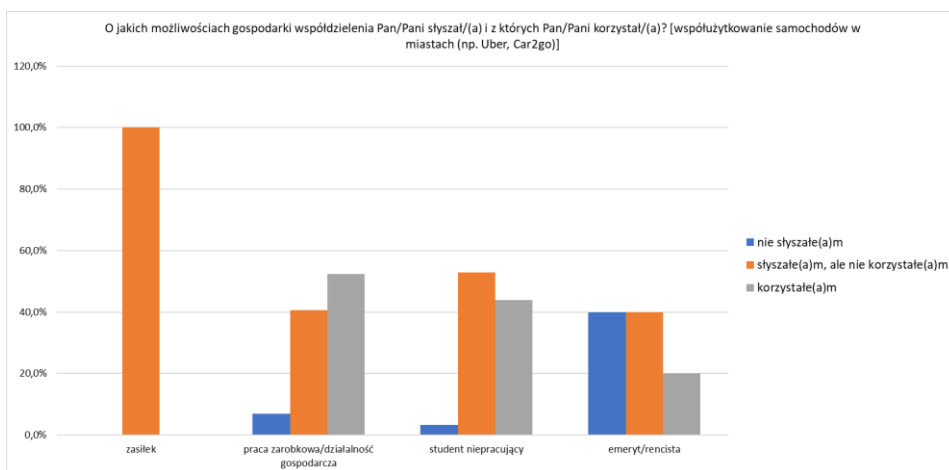
Także posiadanie dzieci statystycznie istotnie wpływa na znajomość tej możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu (U Manna-Whitneya: 1372,50; Z: -3,62; p-wartość: < 0,01). Osoby nieposiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „nie słyshał(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób posiadających dzieci. Osoby posiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedź „korzystał(a)m” w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci. W grupie osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „korzystał(a)m”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci odpowiedzi „słyshał(a)m, ale nie korzystał(a)m” (rysunek 60).



Rysunek 60. Współużytkowanie samochodów a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnią cechą socjodemograficzną istotnie różnicującą stopień znajomości możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu, jaką jest współużytkowanie samochodów w miastach (np. Uber, Car2go), jest główne źródło utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 8,86; p-wartość: 0,03 – rysunek 61).



Rysunek 61. Współużytkowanie samochodów a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

Największe zróżnicowanie w stopniu znajomości tej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą wśród studentów niepracujących oraz wśród emerytów/rencistów, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku, gdzie wszyscy respondenci wskazali, że słyszeli, ale nie korzystali z tej możliwości.

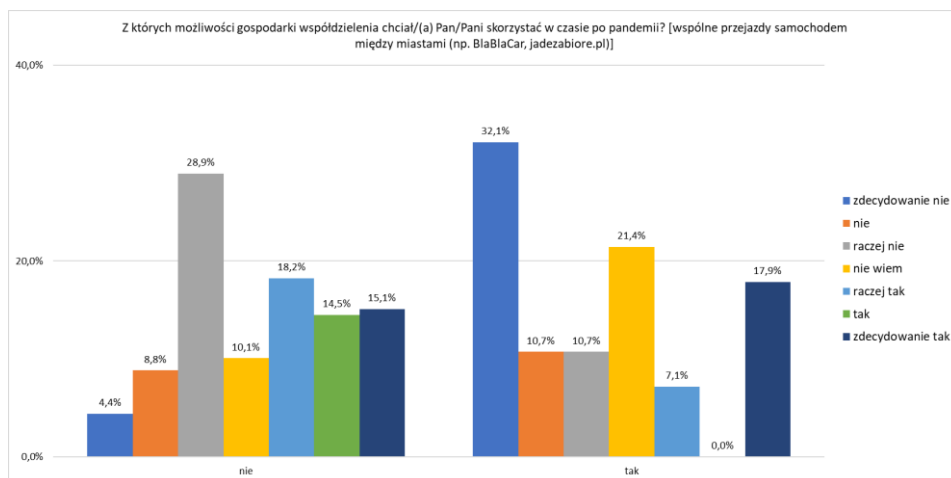
4.5. Korzystanie z różnych zastosowań gospodarki współdzielenia po pandemii

Oprócz wskazania znajomości możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu, respondenci wskazali, z której z nich chcieliby skorzystać w okresie po pandemii. Również w tym przypadku część z nich zależna jest od czynników socjodemograficznych. Tymi możliwościami są:

- wspólne przejazdy samochodem między miastami (np. BlaBlaCar, jendezabiorre.pl),
- współużytkowanie rowerów miejskich (np. NextBike, Veturilo),
- kursy online (np. Skillshare, Coursera),
- sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników (np. ranozebrano.pl, lokalnyrolnik.pl),
- udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem (np. Airbnb, Couchsurfing),
- współużytkowanie samochodów w miastach (np. Uber, Car2go),
- biura wspólnej pracy – coworkingowe (np. MyMeetingRoom, Businesslink).

Stopień chęci skorzystania z wyżej wymienionych możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu różnicowany jest ze względu na płeć, wiek, miejsce zamieszkania, wykształcenie, stan cywilny, posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania.

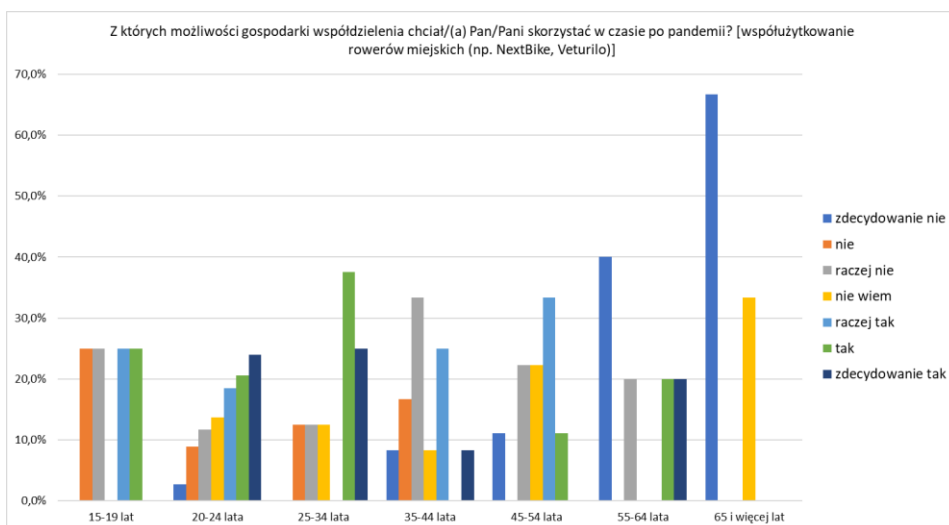
Chęć skorzystania ze wspólnych przejazdów samochodem między miastami (np. BlaBlaCar, jadedzabior.pl) zależy od posiadania dzieci (U Manna-Whitneya: 1585,50; Z: -2,46; p-wartość: 0,01). Z analizy wynika, że osoby nieposiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedzi negatywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób posiadających dzieci. Z kolei osoby posiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedzi pozytywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci. Wśród grupy osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „raczej nie”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci odpowiedź brzmiała „zdecydowanie nie” (rysunek 62).



Rysunek 62. Wspólne przejazdy samochodem po pandemii a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

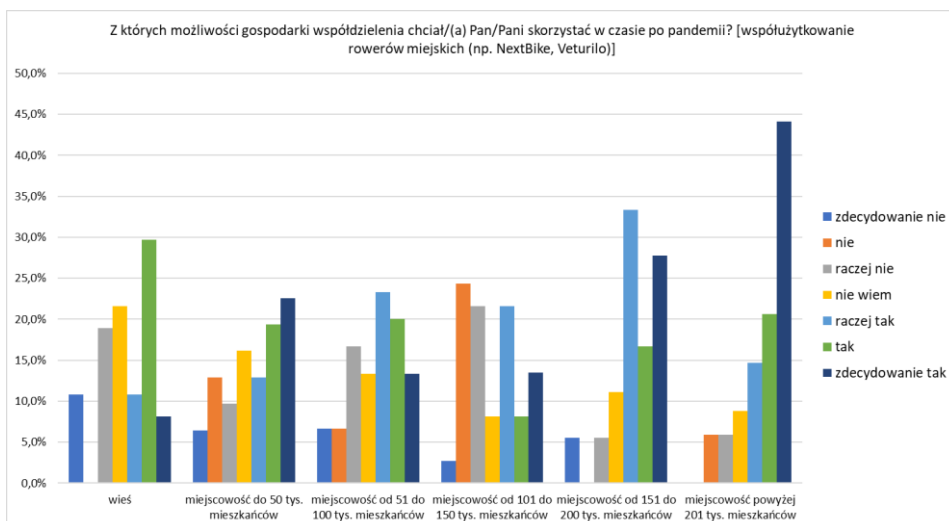
Chęć współużytkowania rowerów miejskich (np. NextBike, Veturilo) istotnie różnicuje wiek (H Kruskala-Wallisa: 15,63; p-wartość: 0,02), miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 19,87; p-wartość: < 0,01), wykształcenie (H Kruskala-Wallisa: 13,38; p-wartość: 0,01) oraz posiadanie dzieci (U Manna-Whitneya: 1214,50; Z: -3,89; p-wartość: < 0,01). Okazuje się, że największe zróżnicowanie w stopniu chęci skorzystania ze wskazanej możliwości gospodarki współdzielenia obserwuje się w grupie wiekowej 20-24 lata, 25-34 lata, 35-44 lata oraz w grupie wiekowej 45-54 lata. Najmniejsze natomiast wśród osób w wieku powyżej 65 lat (rysunek 63).



Rysunek 63. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

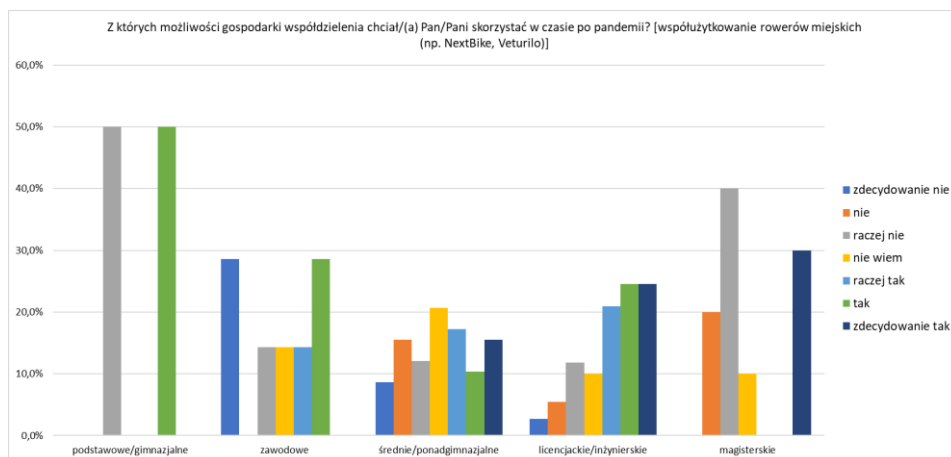
W przypadku wykształcenia największe zróżnicowanie w stopniu chęci skorzystania z tej możliwości obserwuje się w grupie osób zamieszkujących wieś, miejscowości do 50 tys. mieszkańców, od 51 do 100 tys. mieszkańców oraz od 101 do 151 tys. mieszkańców (rysunek 64).



Rysunek 64. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

Chęć współużytkowania rowerów miejskich zależy także od wykształcenia oraz posiadania dzieci. Największe zróżnicowanie w stopniu chęci skorzystania z tej możliwości zaobserwowano wśród respondentów z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym oraz licencyjnym/inżynierskim, najmniejsze natomiast wśród osób z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym (rysunek 65).

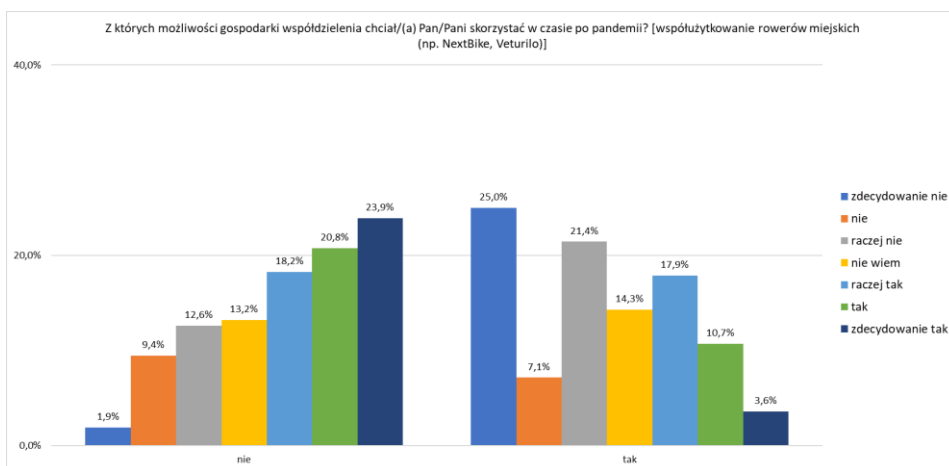


Rysunek 65. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

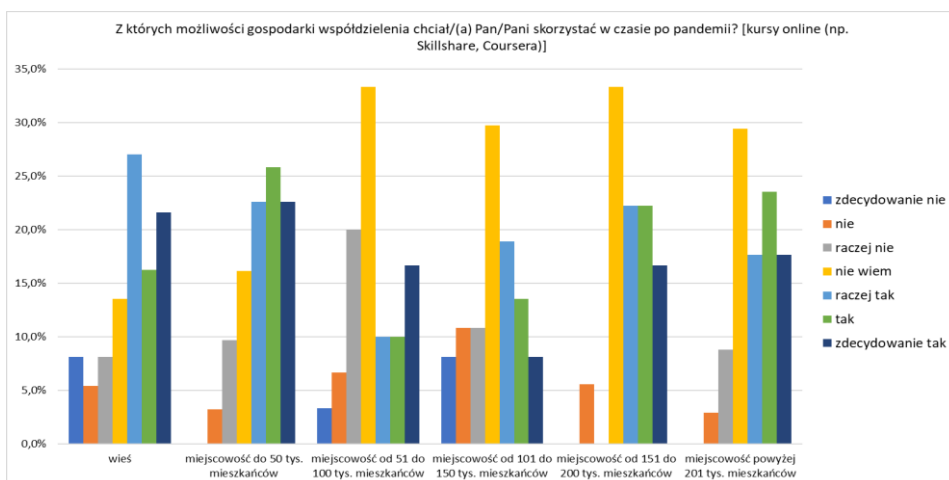
Osoby posiadające dzieci w większym odsetku wskazują odpowiedzi negatywne w odniesieniu do chęci skorzystania ze wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci. Natomiast osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku wskazują odpowiedzi pozytywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do posiadających dzieci. W grupie osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „zdecydowanie tak”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci odpowiedzi „zdecydowanie nie” (rysunek 66).

Kolejną z możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu są kursy online (np. Skillshare, Coursera). W badaniu wykazano, że stopień chęci skorzystania z takich kursów w okresie po pandemii istotnie różnicuje miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 11,58; p-wartość: 0,04). W przypadku tej możliwości największe zróżnicowanie w stopniu chęci obserwuje się w grupie osób zamieszkujących miejscowości od 51 do 100 tys. mieszkańców oraz od 101 do 151 tys. mieszkańców (rysunek 67).



Rysunek 66. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a posiadanie dzieci

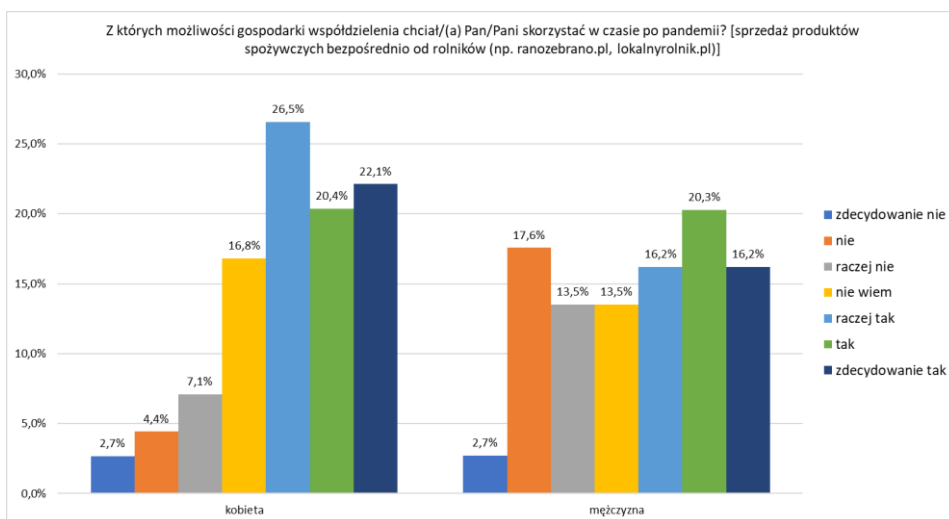
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 67. Korzystanie z kursów online po pandemii a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

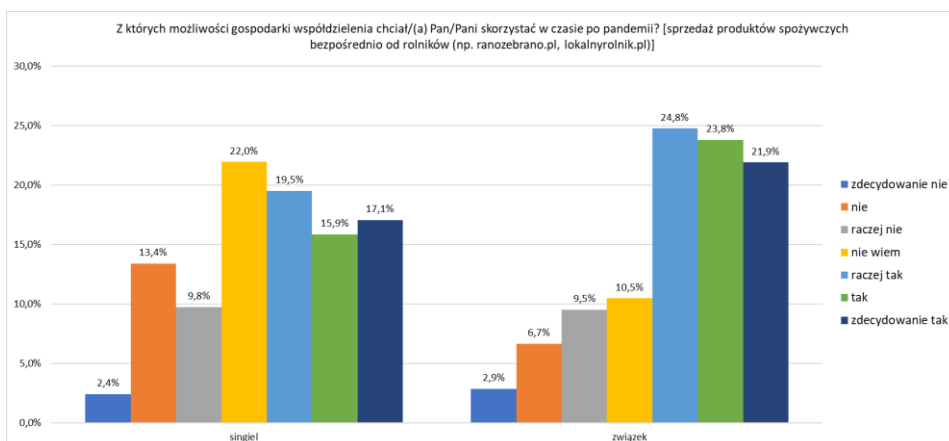
Chęć skorzystania z możliwości sprzedaży produktów spożywczych bezpośrednio od rolników (np. ranozebrano.pl, lokalnyrolnik.pl) w okresie po pandemii różnicuje się istotnie ze względu na płeć (U Manna-Whitneya: 3403,00; Z: -2,19; p-wartość: 0,03) i stan cywilny (U Manna-Whitneya: 3570,00; Z: -2,04; p-wartość: 0,04). Kobiety w większym odsetku wskazują, że chciałyby skorzystać ze wskazanej możliwości w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni z kolei w większym odsetku wskazują, że nie chcieliby skorzystać ze wskazanej możliwości w porównaniu do kobiet. W grupie kobiet najczęściej wskazywano odpowiedź „raczej tak”, natomiast w grupie mężczyzn odpowiedź „tak” (rysunek 68).



Rysunek 68. Sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników po pandemii a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

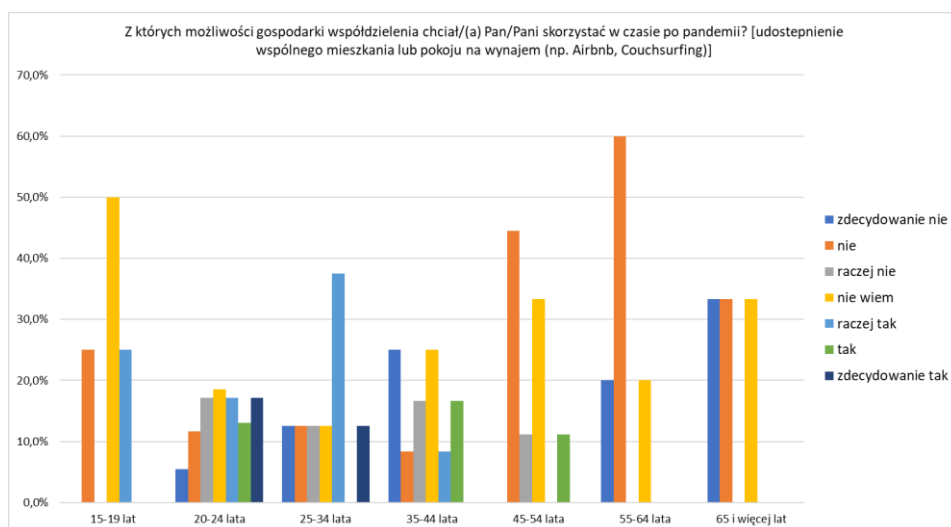
Uwzględniając stan cywilny, wykazano, że osoby samotne w większym odsetku wskazują na brak chęci do skorzystania z zaproponowanej możliwości w porównaniu do osób w związkach. Osoby w związkach w większym odsetku wskazują na chęć skorzystania z zaoferowanej możliwości w porównaniu do osób samotnych. W grupie osób samotnych najczęściej udzielano odpowiedzi „nie wiem”, natomiast w grupie osób w związkach odpowiedzi „raczej tak” (rysunek 69).



Rysunek 69. Sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników po pandemii a stan cywilny

Źródło: Opracowanie własne.

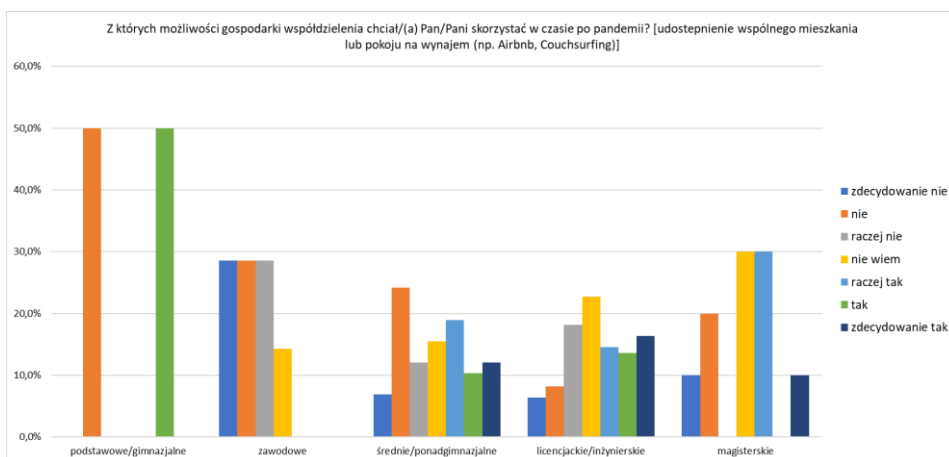
Następną z możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu jest udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem (np. Airbnb, Couchsurfing). Na podstawie wyników przeprowadzonych badań zaobserwowano, że stopień chęci skorzystania z tej możliwości istotnie różnicują takie cechy socjodemograficzne, jak wiek (H Kruskala-Wallisa: 15,78; p-wartość: 0,02), wykształcenie (H Kruskala-Wallisa: 9,85; p-wartość: 0,04), posiadanie dzieci (U Manna-Whitneya: 1037,00; Z: -4,56; p-wartość: < 0,01) oraz główne źródło utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 14,58; p-wartość: < 0,01). Uwzględniając wiek, największe zróżnicowanie w stopniu chęci skorzystania z tej możliwości gospodarki współdzielenia w okresie po pandemii obserwuje się w grupie wiekowej 20-24 lata, 25-34 lata oraz 35-44 lata. Najmniejsze natomiast u osób w wieku 15-19 lat oraz powyżej 55 lat (rysunek 70).



Rysunek 70. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

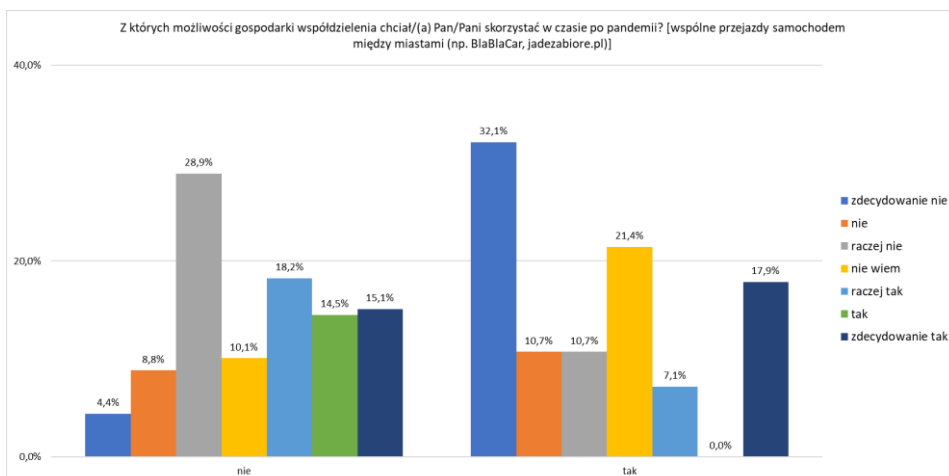
W przypadku wykształcenia największe zróżnicowanie stopnia chęci skorzystania w przyszłości z udostępniania wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem zaobserwowano w grupie osób z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym, licencjackim/inżynierskim oraz magisterskim. Najmniejsze z kolei w grupie osób z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym (rysunek 71).



Rysunek 71. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

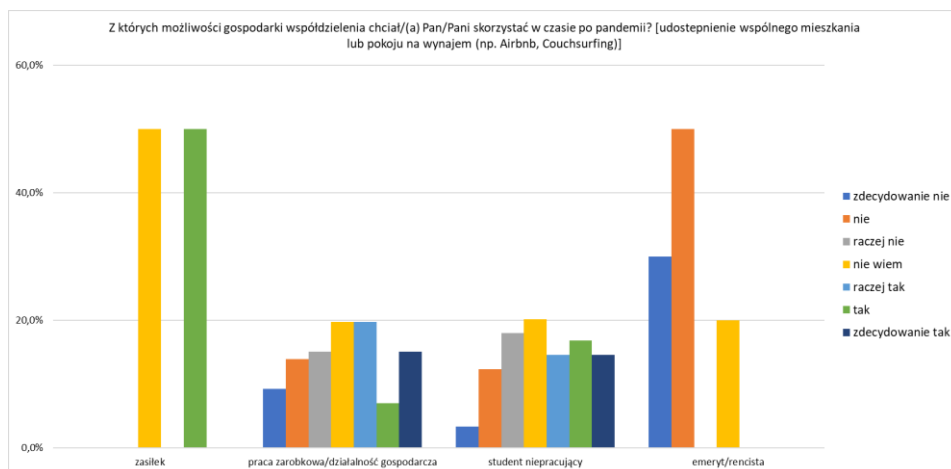
Biorąc pod uwagę posiadanie dzieci, zauważono, że osoby nieposiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedzi negatywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób posiadających dzieci. Osoby posiadające dzieci w mniejszym odsetku wybierają odpowiedzi pozytywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do nieposiadających dzieci. Wśród grupy osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „raczej nie”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci odpowiedzi „zdecydowanie nie” (rysunek 72).



Rysunek 72. Wspólne przejazdy samochodem pomiędzy miastami po pandemii a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

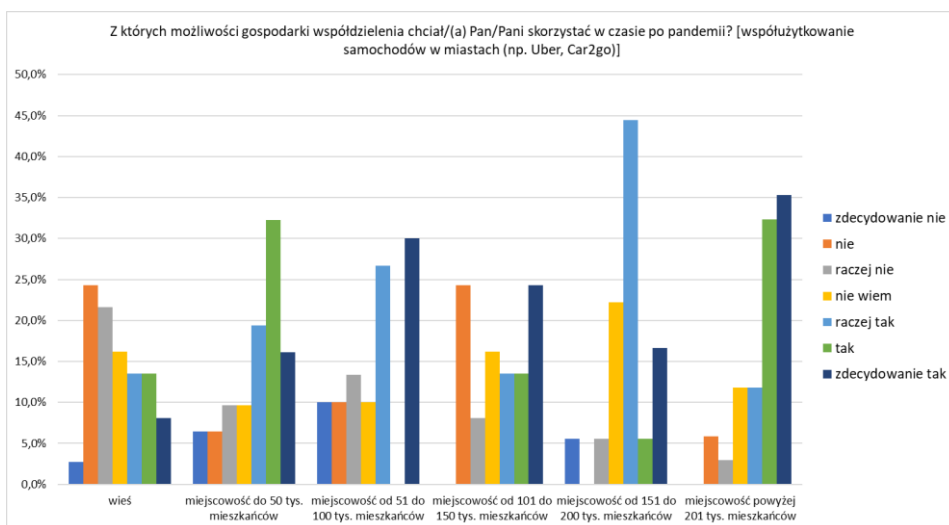
Z kolei w przypadku głównego źródła utrzymania największe zróżnicowanie w chęci skorzystania ze wskazanej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą oraz wśród studentów niepracujących, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku oraz wśród emerytów/rencistów (rysunek 73).



Rysunek 73. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a źródło utrzymania

Źródło: Opracowanie własne.

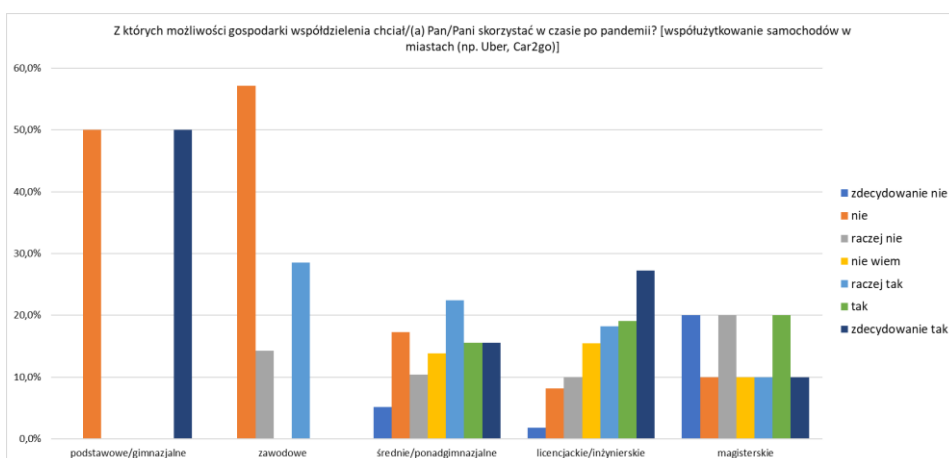
Chęć współużytkowania samochodów w miastach (np. Uber, Car2go) w okresie po pandemii istotnie różnicuje się ze względu na miejsce zamieszkania (H Kruskala-Wallisa: 18,62; p-wartość: < 0,01), wykształcenie (H Kruskala-Wallisa: 13,50; p-wartość: 0,01), posiadanie dzieci (U Manna-Whitneya: 1104,50; Z: -4,56; p-wartość: < 0,01) oraz główne źródło utrzymania (H Kruskala-Wallisa: 18,05; p-wartość: < 0,01). W przypadku miejsca zamieszkania największe zróżnicowanie w stopniu chęci skorzystania z tej możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu obserwuje się w grupie osób zamieszkujących wieś, miejscowości od 51 do 100 tys. mieszkańców oraz od 101 do 151 tys. mieszkańców (rysunek 74).



Rysunek 74. Współużytkowanie samochodów po pandemii a miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.

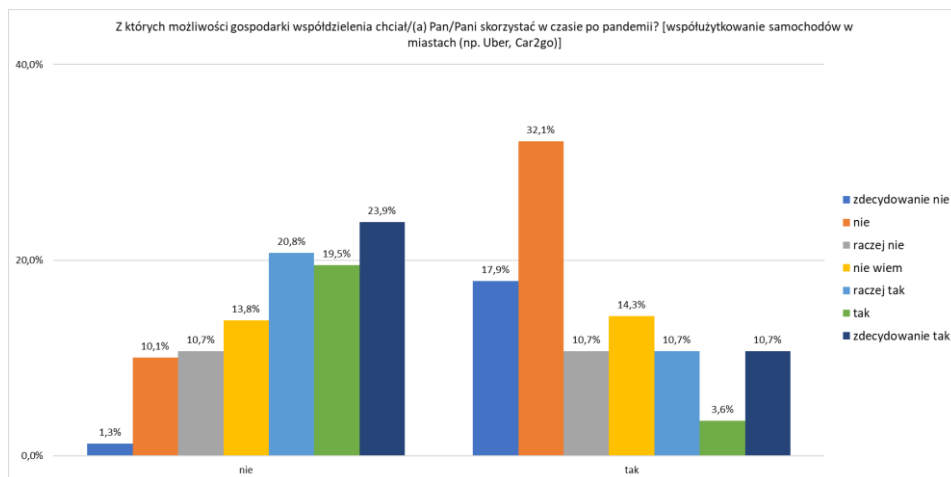
Największe zróżnicowanie stopnia chęci skorzystania ze wskazanej możliwości gospodarki współdzielenia ze względu na wykształcenie zaobserwowano wśród osób z wykształceniem średnim/ponadgimnazjalnym, licencjackim/inżynierskim oraz magisterskim. Najmniejsze natomiast wśród osób z wykształceniem zawodowym oraz podstawowym/gimnazjalnym (rysunek 75).



Rysunek 75. Współużytkowanie samochodów po pandemii a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

Uwzględniając posiadanie dzieci, zaobserwowano, że osoby posiadające dzieci w większym odsetku wybierają odpowiedzi negatywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci. Z kolei osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku wybierają odpowiedzi pozytywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do posiadających dzieci. W grupie osób nieposiadających dzieci najczęściej udzielano odpowiedzi „zdecydowanie tak”, natomiast w grupie osób posiadających dzieci odpowiedzi „nie” (rysunek 76).

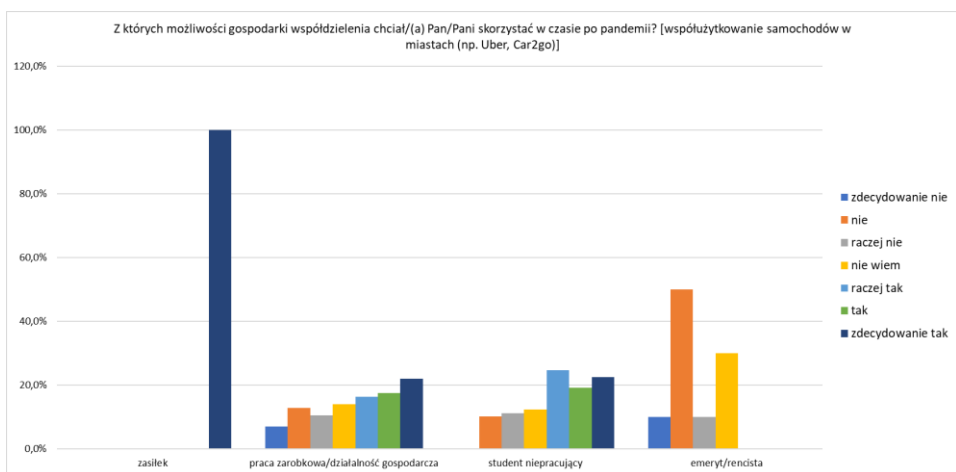


Rysunek 76. Współużytkowanie samochodów po pandemii a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

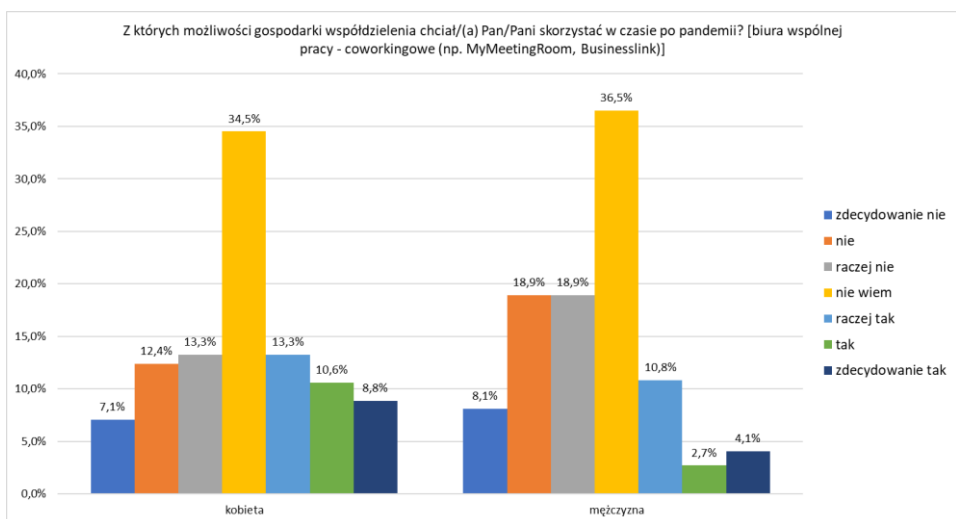
Główne źródło utrzymania również istotnie różnicuje stopień chęci skorzystania ze wskazanej możliwości gospodarki współdzielenia. Największe zróżnicowanie w chęci skorzystania ze wskazanej możliwości zaobserwowano wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą oraz wśród studentów niepracujących, najmniejsze natomiast wśród osób na zasiłku (rysunek 77).

Ostatnią z możliwości gospodarki opartej na współdzieleniu, z jakiej chcieliby skorzystać respondenci po okresie pandemii, są biura wspólnej pracy – co-workingowe (np. MyMeetingRoom, Businesslink). Chęci te różnicowane są ze względu na płeć (U Manna-Whitneya: 3358,50; Z: -2,34; p-wartość: 0,02), wiek (H Kruskala-Wallisa: 17,22; p-wartość: 0,01) oraz posiadanie dzieci (U Manna-Whitneya: 1717,00; Z: -1,98; p-wartość: < 0,05). Kobiety w większym odsetku chciałyby skorzystać ze wskazanej możliwości w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku nie chcieliby skorzystać z zaproponowanej możliwości w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wybierano odpowiedź „nie wiem” (rysunek 78).



Rysunek 77. Współużytkowanie samochodów po pandemii a źródło utrzymania

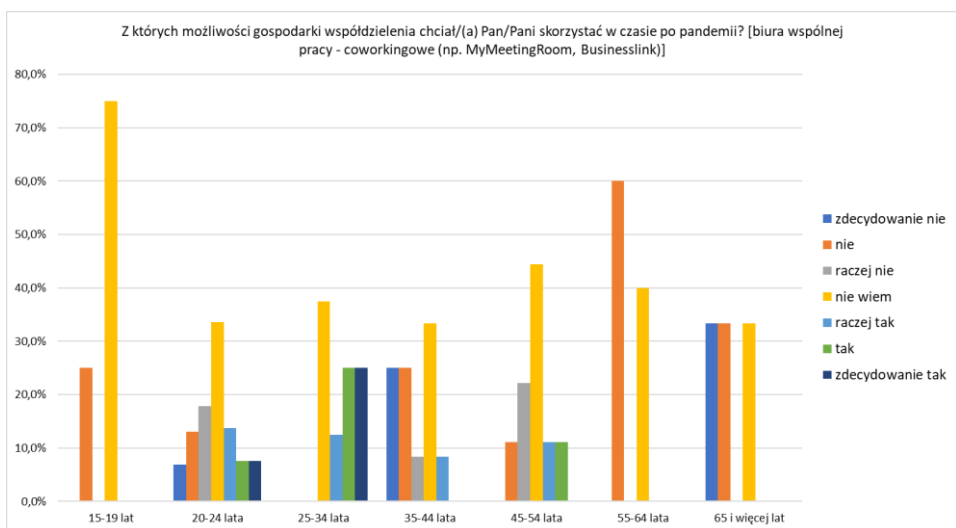
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 78. Biura wspólnej pracy po pandemii a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

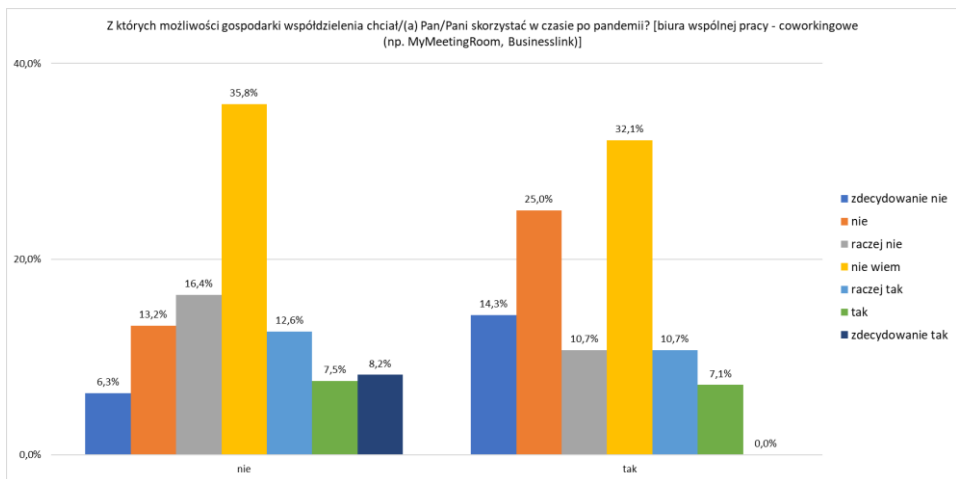
W przypadku wieku wykazano, że największe zróżnicowanie w chęci skorzystania ze wskazanej możliwości obserwuje się w grupie wiekowej 20-24 lata, 35-44 lata oraz 45-54 lata. Najmniejsze natomiast wśród osób w wieku 15-19 lat oraz 55-64 lata (rysunek 79).



Rysunek 79. Biura wspólnej pracy po pandemii a wiek

Źródło: Opracowanie własne.

Z kolei uwzględniając posiadanie dzieci, zaobserwowano, że osoby posiadające dzieci w większym odsetku wybierają odpowiedzi negatywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do osób nieposiadających dzieci.



Rysunek 80. Biura wspólnej pracy po pandemii a posiadanie dzieci

Źródło: Opracowanie własne.

Osoby nieposiadające dzieci w większym odsetku wybierają odpowiedzi pozytywne w odniesieniu do wskazanej możliwości w porównaniu do posiadających dzieci. W obu grupach najczęściej udzielano odpowiedzi „nie wiem” (rysunek 80).

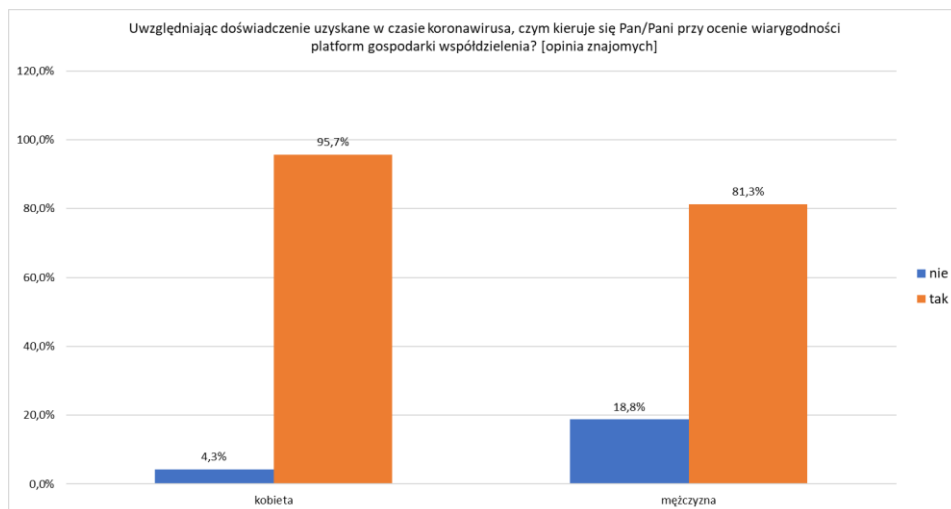
4.6. Ocena wiarygodności platform gospodarki współdzielenia

Przy ocenie wiarygodności platform gospodarki opartej na współdzieleniu respondenci wskazywali te, które z ich punktu widzenia są najbardziej istotne, tj.:

- opinia znajomych,
- opinia w mediach społecznościowych,
- znajomość marki,
- liczba gwiazdek.

To, czy respondent wybrał dane kryterium, istotnie determinowały płeć, wykształcenie, stan cywilny oraz to, czy w czasie pandemii koronawirusa była izolacja, czy nie.

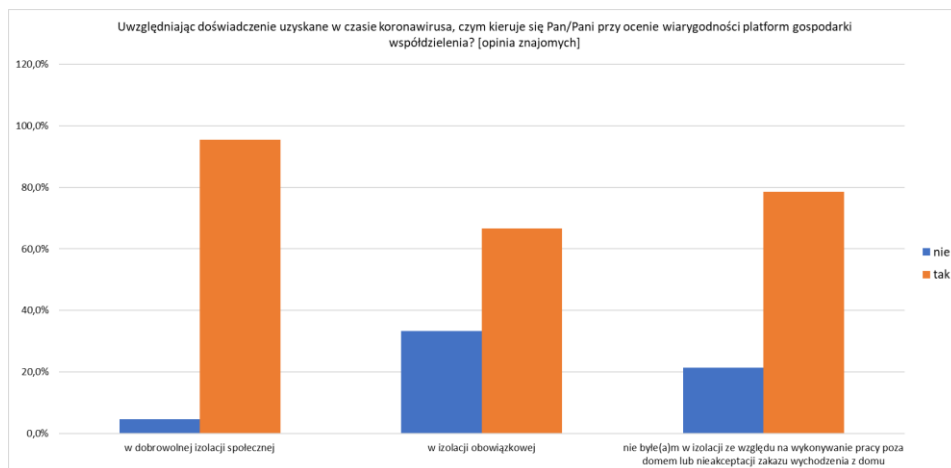
Opinia znajomych różnicowana jest ze względu na płeć (U Manna-Whitneya: 2546,00; Z: -2,93; p-wartość: < 0,01) oraz izolację w okresie pandemii koronawirusa (H Kruskala-Wallisa: 12,96; p-wartość: < 0,01). Kobiety w większym odsetku wskazują, że kierują się tym czynnikiem przy ocenie wiarygodności platform gospodarki współdzielenia w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni natomiast w większym odsetku wskazują, że nie kierują się nim w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „tak” (rysunek 81).



Rysunek 81. Opinia znajomych a płeć

Źródło: Opracowanie własne.

Z kolei w przypadku izolacji największe zróżnicowanie zaobserwowano wśród osób będących w obowiązkowej izolacji (rysunek 82). Niemniej jednak bez względu na izolację wymieniony czynnik jest w większości uwzględniany przez respondentów.

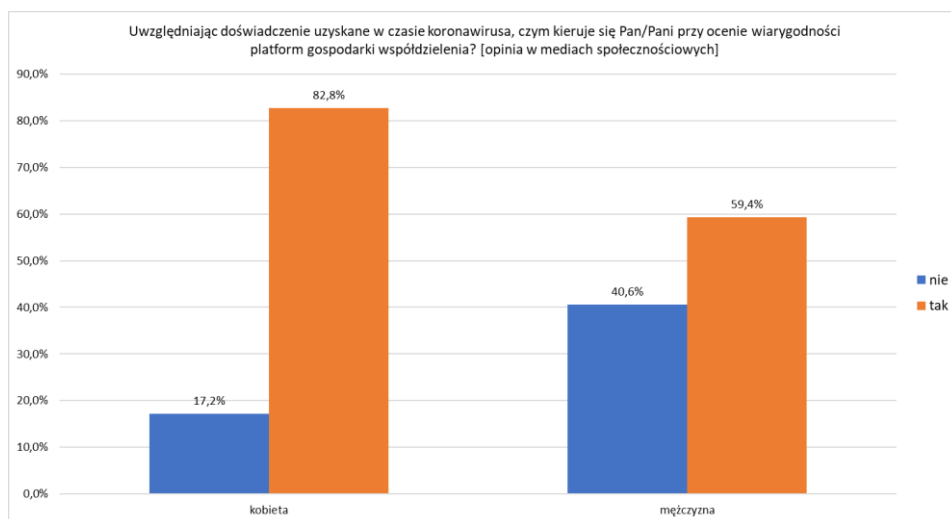


Rysunek 82. Opinia znajomych a izolacja społeczna

Źródło: Opracowanie własne.

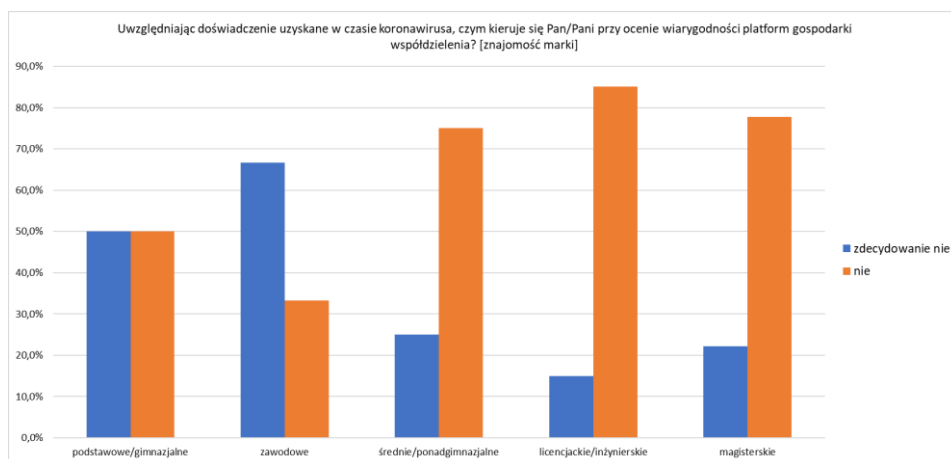
Opinia w mediach społecznościowych jako wyznacznik oceny wiarygodności platform gospodarki opartej na współdzieleniu różnicowana jest ze względu na płeć (U Manna-Whitneya: 2279,00; Z: -3,25; p-wartość: < 0,01). Kobiety w większym odsetku wskazują, że kierują się danym czynnikiem w porównaniu do mężczyzn. Mężczyźni z kolei w większym odsetku wskazują, że nie kierują się danym czynnikiem w porównaniu do kobiet. W obu grupach najczęściej wskazywano odpowiedź „tak” (rysunek 83).

Kolejny wyznacznik – znajomość marki – różnicowany jest poziomem wykształcenia respondenta (H Kruskala-Wallisa: 11,16; p-wartość: 0,03). Największe zróżnicowanie chęci uwzględnienia tego wyznacznika oceny platform gospodarki opartej na współdzieleniu zaobserwowano wśród respondentów z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym oraz zawodowym (rysunek 84).



Rysunek 83. Opinia w mediach społecznościowych a płeć

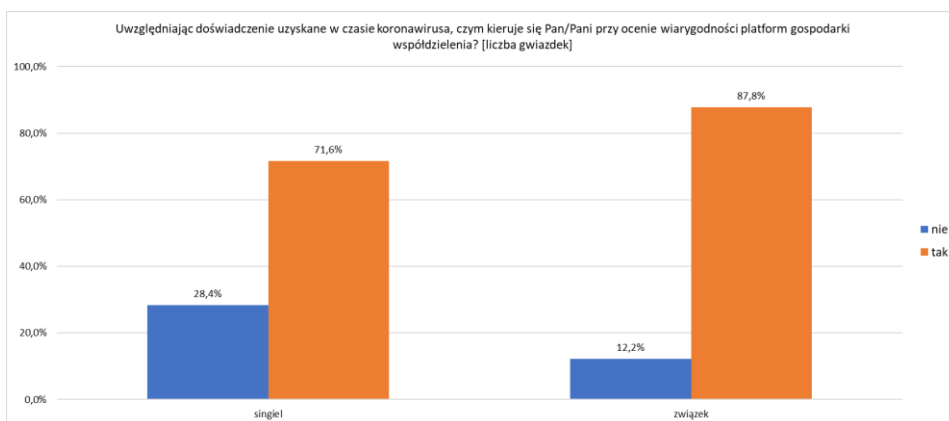
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 84. Znajomość marki a poziom wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnią z determinant oceny wiarygodności platform gospodarki współdzielenia jest liczba gwiazdek. W badaniu pokazano, że uwzględnianie tego wyznacznika zależne jest od stanu cywilnego respondenta (U Manna-Whitneya: 2528,50; Z: -2,54; p-wartość: 0,01). Osoby samotne w większym odsetku wybierają odpowiedź „nie” w odniesieniu do wskazanego czynnika w porównaniu do osób w związkach.



Rysunek 85. Liczba gwiazdek a stan cywilny

Źródło: Opracowanie własne.

Natomiast osoby w związkach w większym odsetku wybierają odpowiedź „tak” w odniesieniu do wskazanego czynnika w porównaniu do osób samotnych. W obu grupach najczęściej udzielano odpowiedzi „tak” (rysunek 85).

Zakończenie

Nawiązując do przedstawionego we wstępie do niniejszej książki sposobu postępowania badawczego (por. wstęp, rysunek 1) oraz zaprezentowanej tezy, w podsumowaniu zwracamy uwagę na podstawowe wnioski, wynikające z pracy w określonym obszarze:

1. Autorzy wykorzystali w znacznym stopniu heurystykę w swoim sposobie wnioskowania, rozumianą jako twórcze rozwiązywanie problemów. Takie podejście oznacza rezygnację z rutyny, krępującej twórczość, oraz przyjęcie postawy nastawionej na innowacyjność (oczekiwanie i przygotowywanie się na zmiany). Dzięki temu można odkrywać nieznane dotąd rzeczy, zjawiska oraz tworzyć nowe, np. poprzez wykrywanie cech łączących fakty, ich uogólnienie i rozwijanie. Można też korzystać z analogii i rozwiązań stworzonych przez innych oraz je udoskonalać. Najlepsze jednak efekty można osiągnąć przy wspomaganiu samodzielnego dochodzenia do odnalezienia rozwiązania, co nie tylko daje satysfakcję, ale również pomaga – poprzez zdobyte doświadczenie – w rozwiązywaniu kolejnych problemów (Piech 2003, s. 83-98). J. Hartman dowodzi, że oblicza heurystyki są jak odbicia w wodzie, które rozplývają się przy każdym jej ruchu (Hartman 2011, s. 278). Stąd można odnieść wrażenie, że w naszym postępowaniu badawczym występują elementy chaosu. Tymczasem przekonał się, że w zakresie znacznej części procesu badawczego, znajdującej się w obszarze tworzenia i utrzymywania miejsc spotkań (prostokąt lewy dolny rysunku 1), heurystyka przeszukiwania zasobów Internetu okazała się być wysoce skuteczną (Firlej-Buzon 2003, s. 32-37). Proces wnioskowania natomiast w dużym stopniu oparliśmy na dorobku logistyki społecznej, logistyki miasta, zarządzania, ekonomii, socjologii i architektury, jak również z uogólnionej wiedzy heurystycznej zawartej w ekonomii (Madej 2016). Wielość, niejednołitość i zmienność są zdaniem Madeja pewnym rysem heurystyki. Taką dyscypliną wiedzy z trudem mieściłaby się, jeśli w ogóle, w popperowskich kanonach nauki, które zakładają, że pretendenci do tego miana muszą przejść zwycięsko przez ostre próby falsyfikacji, zanim dostaną się na szczyty wytworów intelektu ludzkiego. Mimo spotykanych w gronie ekonomistów zastrzeżeń co do przydatności heurystyki w badaniach ekonomicznych¹⁶, zdecydowali-

¹⁶ Często taką obojętność tłumaczy przekonanie, że heurystyka jest wyłącznie domeną filozofii i epistemologii. Nie można jednak zamykać oczu na to, że współcześni badacze wzbogacają ogólnoteoretyczny nurt heurystyczny oraz tworzą i stosują tzw. heurystyki branżowe.

śmy się podjąć ryzyko wykorzystania tego sposobu badania rzeczywistości i wnioskowania.

2. Sformułowana na początku pracy teza wskazywała na to, że gospodarka współdzielenia w miastach jest pożądanym zjawiskiem, które poprawia jakość społeczności miejskiej, gdyż zwiększa poczucie grupowości, sprawczości, świadomości pomocniczości oraz samoświadomości, zatem buduje kapitał społeczny, będący pomostem do poprawy jakości życia. Jak wskazaliśmy we wstępie, uznaliśmy tą tezę za wystarczająco uzasadnioną, gdyż wynikającą z doświadczenia badaczy, zatem sięgającą do samowiedzy heurystycznej. Ta teza jest również główną przesłanką do rozmowy o ustalaniu warunków dla inicjowania i wspierania współdzielenia, które nie jest możliwe do realizacji w sytuacji, gdy nie istnieją przestrzenie (realne lub wirtualne), w których działania wymiany mogłyby być inicjowane i realizowane. W rozdziale pierwszym przedstawiono te kwestie opierając się na przeglądzie literatury oraz wykorzystując podejście heurystyczne, a także wskazując na okoliczności, które warunkują realizację współdzielenia rozumianą zarówno w kontekście przestrzeni wirtualnej, niezależnie od geograficznej bliskości osób współdziałających w ramach gospodarki współdzielenia, jak również w warunkach bliskości realnej (przestrzennej) charakterystycznej dla funkcjonowania miast.
3. Przestrzeń miasta stwarza warunki dla spotkań, wymiany idei, koncepcji, pomysłów, a zatem można ją traktować jako element inkubowania współdzielenia bądź jego realizacji. Uwzględniając sformułowaną tezę, należy mieć na uwadze, że tworzenie okoliczności, w których w mieście może dochodzić do aktów współdzielenia, jest korzystne dla miasta w kontekście budowania kapitału społecznego, a poprzez takie działania poprawiania jakości życia, warunkującej sukces miasta. Takimi miejscami w przestrzeni miasta mogą być kluby, zamknięte miejsca spotkań, dedykowane konkretnym grupom mieszkańców, ale – jak wynika z naszych obserwacji oraz wielu przeprowadzonych rozmów z różnymi grupami mieszkańców – ogólnodostępne przestrzenie publiczne wydają się być najlepszym środowiskiem inicjowania współdzielenia, gdyż łączącym potencjalnie wszystkie grupy mieszkańców. Rozdział drugi poświęcony jest analizie przestrzennej funkcjonowania miasta z punktu widzenia tworzenia środowiska współdzielenia. Na podstawie prac autorów będących przedstawicielami różnych dyscyplin naukowych oraz badań własnych i podejścia heurystycznego, zaproponowano pomysł samonapędzającego się cyklu rozwoju kapitału społecznego w mieście, wyrażającego się gotowością do współdziałania, w którym identyfikujemy dwa zjawiska – właściwy kapitał społeczny (element tworzony

- bądź wzmacniany i rozwijany) oraz estetykę przestrzeni miasta, w której ten kapitał społeczny ma być tworzony i urealniany. Mowa tu o przestrzeni publicznej, zatem jej piękno (estetyka) występuje tu jako zmienna niezależna w stosunku do efektu, jakim jest tworzenie przestrzeni publicznej i wzrost gotowości do współdzielenia. W tym zakresie sformułowaliśmy hipotezę, której co prawda nie testowaliśmy, ale próbowaliśmy ją uprawdopodobnić na podstawie wiedzy, doświadczeń oraz intuicji i zdroworozsądkowego myślenia. Niemniej purystom naukowym pozostawiamy otwarte pole badawcze w tym zakresie, a sami wierzymy, że poprawa estetyki przestrzeni publicznej, bądź szerzej przestrzeni miejskiej, przyczynia się do poprawy kapitału społecznego.
4. Jako logistycy wiemy, że właściwe wykorzystanie koncepcji logistycznych w mieście pozwala na wygospodarowanie przestrzeni, które można przekształcić w przestrzenie publiczne. Podrozdział 2.3 poświęciliśmy tworzeniu przestrzeni, prezentując uproszczoną wersję modelu tworzenia na rysunku 4. Dotyczy on wszystkich rodzajów przestrzeni publicznej w mieście – nowo projektowanej, odzyskanej w wyniku przekształcenia z przestrzeni niepublicznej oraz modyfikowanej. Zaproponowane kroki (etapy) wydają się kompleksowe i uwzględniają wszystkie niezbędne czynności, by działania z przestrzenią kończyły się sukcesem. Jednocześnie dla uzupełnienia wiedzy na temat pożądanych cech przyjaznej przestrzeni publicznej, a określenie „przyjazna” wydaje się jedynie formalnym dopełnieniem określenia przestrzeni publicznej, zaprezentowaliśmy wyniki badań przeprowadzonych przez nasz zespół. Warto zwrócić uwagę również na to, że znaczna część cech opisujących przyjazną przestrzeń publiczną ma charakter logistyczny bądź wskazuje na wiele działań kierunkowych, jakie powinny być zainicjowane przez mieszkańców bądź władze miasta w kierunku poprawy jakości przestrzeni publicznej. Z tych badań wynika również hierarchia cech przyjaznej przestrzeni publicznej, związana z tym, że rozmaitym charakterystykom przestrzeni przypisane są różne wagi (znaczenie).
 5. Poza charakterystyką przestrzenną miasta istotna jest przestrzeń kontaktów międzyludzkich. Mówimy przecież w tej książce o gospodarce współdzielenia, a zatem o działaniach, które wykonują ludzie dla ludzi. Stąd nasza troska o to, by ci ludzie mogli kontaktować się ze sobą w sposób sprzyjający współdzieleniu. Tej tematyce poświęciliśmy rozdział 3. Badając zachowanie ludzi w przestrzeni, zaproponowaliśmy możliwe warianty ich działania oraz wskazaliśmy na tę konfigurację działań, które w największym stopniu zwiększają jakość przestrzeni publicznej. Naszym zdaniem działanie grupowe niewynikające z przymusu w największym stopniu zwiększa jakość przestrzeni publicznej. Uzasadnienie dla takiego twierdzenia wynika z heurystycznego myślenia.

6. Skoro twierdzimy, że estetyka przestrzeni nie jest bez znaczenia dla tworzenia kapitału społecznego, postanowiliśmy zaprezentować estetykę jako doznanie ludzi w kontakcie z otoczeniem miasta – temu poświęciliśmy podrozdział 3.1. Poszukaliśmy również obszarów, które mogą kształtować estetykę przestrzeni miasta. Tu stwierdziliśmy, że poza wymiarem materialnym na doznania estetyczne mają w dużym stopniu wpływ elementy metafizyczne charakteryzujące wszystkie miasta. To przypuszczenie sprawdziliśmy, badając frekwencyjność określeń miasta (odnoszących się do tych wymiarów fizycznego i metafizycznego) zawartych w książce Italo Calvino *Niewidzialne miasta*. Kwestie oceny estetyki przez ludzi omówiliśmy stosunkowo kompleksowo, wskazując jednocześnie na jeden z możliwych wariantów oceny przestrzeni miasta z wykorzystaniem map emocjonalnych. Zaprezentowany na rysunku 9 schemat postępowania podczas tworzenia i wykorzystania mapy emocjonalnej na potrzeby zarządzania miastem został przez jednego z autorów wielokrotnie przetestowany i wykorzystany dla stworzenia konkretnych zaleceń w miastach w zakresie kierunków zmiany przestrzeni w taki sposób, by stawała się atrakcyjną dla mieszkańców. Pochyliliśmy się również nad kwestią obecności estetyki we współczesnym paradygmacie zrównoważonego rozwoju miast. Ciekawym wątkiem są także rozważania estetyczne w projektowaniu przestrzennym, których uwzględnienie sprzyja tworzeniu atrakcyjnych inkluzywnych przestrzeni publicznych.
7. W nurcie rozważań rozdziału 3 omówiliśmy również kwestie miasta jako środowiska sprzyjającego współdzieleniu. Analizując rozmaite prace autorów, reprezentujących różne dziedziny wiedzy i sztuki, wykazaliśmy zasadność twierdzenia, że miasto sprzyja współdzieleniu oraz postawiliśmy akcent na dialogu, który poza wymienionymi cechami, wpisuje się w dobrowolność tworzenia związków między ludźmi, a zatem sprzyja zwiększaniu jakości przestrzeni publicznej.
8. Ponadto wskazaliśmy na przykłady współdzielenia przestrzeni miasta wpisujące się w kontekst logistycznego zarządzania miastem, realizowanego w rozproszony sposób w dominującej liczbie miast.
9. Zaprezentowany we wstępie konstrukt myślowy w zakresie współdzielenia w mieście obejmuje również kwestie postaw, poglądów i przekonań, które są przejawami pracy zarówno rad gmin, dzielnic czy rad miasta, jak również obejmuje funkcjonowanie ruchów miejskich, liderów lokalnych i wyłaniających się z nich liderów. Są to źródła zarówno strategii miasta, jak również ideologii miast. To one mają bezpośrednie przełożenie na zbadane przez nas kwestie tworzenia przestrzeni publicznych, estetyzacji polskich miast oraz oceny przestrzeni miasta. Mimo że zaprezentowaliśmy kwestie postaw,

przekonań i poglądów oraz podmiotów, które je wytwarzają, nie poświęciliśmy im uwagi w naszej pracy, pozostawiając to na inną okazję bądź otwierając pola badawcze dla innych. Podobnie ma się kwestia ideologii miasta, które były przedmiotem badań jednego z autorów tej książki (Szołtysek 2017; Szołtysek 2019; Szołtysek i Papaj 2022).

10. Prowadząc rozważania dotyczące potencjału mieszkańców miast w zakresie wprowadzania realnych zmian do funkcjonowania miast, zwróciliśmy uwagę na to, że zarówno w literaturze krajowej, jak i zagranicznej pojawiają się sugestie bądź nawet dowody na to, że młode pokolenie jest powszechnie postrzegane jako najbardziej zaangażowane i najskuteczniejsze we wprowadzaniu zmian. Argumenty w tym zakresie przedstawiliśmy w pięciu punktach, konkludując, że w interesie miasta jest wspieranie zaangażowania młodych osób, by wykorzystać ich potencjalne możliwości oraz budować nową młodą klasę działaczy społecznych, którzy powinni doprowadzić miasto do poprawy jakości życia poprzez wzrost kapitału społecznego.
11. Pamiętając nasze założenie, że przejawem (bądź też dowodem na tworzenie) kapitału społecznego jest wdrażanie w życie w miastach współdzielenia, postanowiliśmy zbadać poglądy młodego pokolenia w tym zakresie, by odpowiedzieć decydentom w miastach oraz samej młodzieży kierunki doskonalenia samoświadomości oraz ukierunkować ich działania na sprzyjanie i tworzenie gospodarki współdzielenia w miastach.

Badania ankietowe miały na celu uzyskanie odpowiedzi na 5 pytań badawczych, zapowiadzianych ogólnie we wstępie do książki. I tak:

1. Pierwsze ze stawianych przez autorów pytań badawczych dotyczyło związków gospodarki współdzielenia z konsumpcjonizmem. Studia literaturowe w tym zakresie przyniosły odpowiedź na pytanie o to, czy *sharing economy*, rozumiana jako stawianie w centrum uwagi dostępu do danego dobra bez konieczności jego posiadania, może być we współczesnym świecie alternatywą dla konsumpcjonizmu. Fakt obycia się bez rzeczy, które były w posiadaniu respondentów, istotnie różnicuje stanowisko ankietowanych. Badanie nie przyniosło wniosków, które jednoznacznie dałyby odpowiedź na tak postawione pytanie dotyczące postawy respondentów, sprzyjającej poszukiwaniu przesłanek zamiany posiadania (własności) danego dobra na rzecz dostępu do niego. Ankietowani raczej potrafią obyć się tylko bez części rzeczy, które posiadają. Warto jednak zauważyć, na co zwraca się uwagę w literaturze przedmiotu, że takie postawy wpisują się w pozytywny trend u ludzi młodego pokolenia. W ten sposób uzyskane wyniki badań mogą wspierać tezę, że zrównoważona konsumpcja staje się częścią *sharing economy*. Interującym z punktu widzenia aplikacyjnego wnioskiem z tej części badań jest fakt, iż

największe zróżnicowanie uzyskano w miastach, w których zamieszkuje od 51 do 100 tys. mieszkańców – jest to dowód na wielki potencjał tych miejscowości w zakresie wdrażania różnych rozwiązań praktycznych; w takich miastach potencjał ten może być nieuświadomiony bądź może istnieć zbyt mała świadomość użytkowników dotycząca możliwości, jakie niesie idea *sharing economy*. Kluczowa idea gospodarki współdzielenia – zaufanie – nie dotyczy w opinii autorów zaufania do innych użytkowników rzeczy (sąsiada, kolegi, lokalnego przedsiębiorstwa itd.), lecz należy jej się dopatrywać w oddolnych inicjatywach, wyłaniających liderów lokalnych. Oddziaływanie tych ruchów będzie zapewne większe w przypadku aktywnych ośrodków miejskich (w przypadku analizowanych badań autorzy mają na myśli te ośrodki, w których mieszka od 100 do 150 tys. mieszkańców), które mogą stać się akceleratorami *sharing economy*. W tych ośrodkach tworzy się zapewne pewien sprzyjający klimat zaufania, który oprócz wymiaru ekonomicznego, posiada także istotny walor pragmatyczny. Te kwestie były konsekwentnie analizowane w kontekście opinii respondentów dotyczących:

- ograniczenia konsumpcji jako zagrożenia miejsc pracy,
- kupowania produktów jako aktu wspierania krajowej gospodarki,
- rozumienia zdrowej gospodarki w kontekście wysokiego poziomu wydatków na konsumpcję,
- chęci współużytkowania rzeczy na rzecz ich posiadania.

Respondenci są świadomi faktu, że ograniczenie konsumpcji to zagrożenie miejsc pracy (wyniki różnią się statystycznie ze względu na wiek oraz fakt posiadania dzieci), mają różną opinię na temat tego, czy zdrowa gospodarka wymaga wysokiego poziomu wydatków na konsumpcję (zwłaszcza ze względu na płeć) oraz w zależności od tego, czy posiadają dzieci czy nie, mają zróżnicowaną opinię dotyczącą tego, czy kupowanie produktów jest aktem wspierania krajowej gospodarki. Interpretując zebrane wyniki, należy zwrócić uwagę, że coraz bardziej na świecie obserwuje się trend do ekologicznego stylu życia (np. odchodzenie od tak zwanego impulsywnego kupowania odzieży, ograniczenie podróżowania samolotami itd.), wiele działów gospodarki staje się coraz bardziej wrażliwych na zmiany technologiczne, a czas pandemii, doprowadzając do przerwania globalnych łańcuchów dostaw, uświadomił na konieczność ich prze-modelowania w kierunku łańcuchów lokalnych, regionalnych bądź krajowych. Zaskakująca dla badaczy była dalsza eksploracja badawcza związana z odpowiedzią na pytanie o to, czy respondenci wolą współużytkować rzeczy czy je posiadać. Ta opinia stoi w opozycji do wcześniej opisanych aspektów dotyczących konsumpcjonizmu. Biorąc pod uwagę fakt, że opinie odnoszące się do tego, czy respondent woli współużytkować czy też posiadać rzecz, różnicują ba-

danych ze względu na płeć, można wnioskować, że kobiety częściej niż mężczyźni wykazują taką postawę. Jednak co warto odnotować, respondenci w większości przypadków raczej nie zgadzali się z tym stwierdzeniem. Co ciekawe, najmniejsze zróżnicowanie w badanych opiniach zanotowano w grupach wiekowych 25-34 lata oraz w grupie wiekowej 65 i więcej lat, co może świadczyć o utrwalonych w tych grupach badanych wzorcach konsumpcji, także tych opartych na współdzieleniu. Jest to również obszar poszukiwań naturalnych liderów lokalnych społeczności, którzy mogą w znacznym stopniu przyczynić się do zmiany postaw użytkowników miast. Duże zróżnicowanie badanych opinii w zakresie współdzielenia na rzecz posiadania rzeczy zauważono wśród osób wykonujących pracę zarobkową/ działalność gospodarczą oraz w grupie studentów niepracujących. Nie są to wyniki satysfakcjonujące. Dodatkowo w obu grupach przeważały osoby, które raczej nie zgadzały się z tą opinią. Wydaje się, że taka niejednorodność może wynikać co najmniej z dwóch powodów. Pierwszym z nich jest skupienie się wyłącznie na kategoriach ekonomicznych, związanych z prowadzoną działalnością zarobkową. Jest to niejako potwierdzenie tezy, że praca zarobkowa/ działalność gospodarcza wiąże się z posiadaniem większej ilości rzeczy. Drugi powód jest związany z tym, że oczekiwana przez badaczy zgodność młodych użytkowników miast (studentów niepracujących) w opiniach dotyczących współdzielenia na rzecz konsumpcji nie została osiągnięta, co może dowodzić niskiego poziomu świadomości odnoszącej się do form, możliwości oraz korzyści *sharing economy* lub preferowania przez tę grupę zasad związanych z konsumpcjonizmem.

Wsparciem dla powyższych analiz było ustosunkowanie się do stwierdzeń dotyczących lepszej konsumpcji. Zauważono, że płeć różnicuje zgodność respondentów jeśli chodzi o stwierdzenia odnoszące się do:

- wspólnego nabywania towarów i ich współużytkowania,
- możliwości recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów,
- produkcji mniejszej ilości odpadów,
- bardziej zrównoważonego sposobu życia.

We wszystkich przypadkach kobiety bardziej niż mężczyźni są zgodne z tymi stwierdzeniami, chociaż w obu grupach najliczniej wybierano „raczej” lub „zdecydowanie” się zgadzam. Można więc zauważyć, że kobiety będą w większym stopniu zgodne (lub zainteresowane) z postulowanym w literaturze przedmiotu trendem związanym z ekologicznym stylem życia oraz zrównoważonej konsumpcji. Badania pokazały, że wiek respondentów nie jest podstawą do wyciągania wniosków o istotnym statystycznie zróżnicowaniu w wyróżnionych aspektach.

2. Drugie pytanie badawcze, na które poszukiwano odpowiedzi, dotyczyło czynników wpływających na ponowne wykorzystanie rzeczy, zwane także nadawaniem rzeczy „drugiego życia” lub upcycklingiem. Ten istotny z punktu widzenia ograniczenia nadmiernego konsumpcjonizmu aspekt ma, oprócz korzyści ekonomicznych, ogromne znaczenie w kontekście ekologicznego stylu życia. Badacze przeanalizowali różne zachowania respondentów dotyczące sposobów ich ponownego wykorzystania lub niewykorzystania, podając także dodatkowo przyczyny określonych zachowań. Do tych zachowań zaliczono:

- wyrzucanie niepotrzebnych rzeczy,
- oddawanie rzeczy,
- dzielenie się rzeczami,
- sprzedaż używanych rzeczy,
- kupowanie używanych rzeczy,
- pożyczanie rzeczy.

Badając pierwsze zachowanie respondentów, wskazano jako główny powód wyrzucania fakt, że przekazywanie rzeczy mogłoby urazić inne osoby. Istotne zróżnicowanie w grupie respondentów dotyczyło miejsca zamieszkania. Można wyciągnąć wniosek, że mieszkańcy wsi, będąc bardziej narażeni na opinie mieszkańców, wolą podejmować decyzję o wyrzuceniu rzeczy. To powód związany z przesłanką społeczną takiego postępowania. Przeciwnego zdania są mieszkańcy największych miast, którzy mając przykładowo możliwość pozostawienia rzeczy przy osiedlowych śmietnikach, pozbywają się jej, nie decydując o tym, czy w ten sposób urazi się inne osoby. Inną zależność zaobserwowano w stosunku do drugiego zachowania, jakim jest oddawanie innym użytecznych, aczkolwiek niepotrzebnych rzeczy, motywując to zachowanie dobrem innych i poszanowaniem środowiska. Respondenci najliczniej zgadzali się z tak sformułowanym zachowaniem i jego motywacją, ale mężczyźni okazali się bardziej niezgodni w swoich opiniach niż kobiety. Prawdopodobnie wynika to z faktu większego stopnia ekologicznego stylu życia wśród kobiet, na który wskazano już we wcześniejszej analizie. Rozbieżne wyniki ze względu na płeć otrzymano także w przypadku dzielenia się rzeczami. Kobiety nie są zgodne w opiniach z mężczyznami, że nie mają obowiązku dzielenia się z innymi rzeczami, gdyż „ciężko na nie pracują”. Z kolei inna przesłanka, która powoduje powinność dzielenia się z innymi, jakim jest fakt, że nie wszystkim ludziom „jednakowo się wiedzie”, mimo zgody obu grup respondentów, wskazuje na statystycznie istotne zróżnicowanie w obu grupach. Dzielenie się rzeczami, jak pokazały badania, może mieć różne przesłanki. Dla kobiet dzielenie się rzeczami będzie miało podłoże bardziej altruistyczne, mężczyźni natomiast nie będą dzielić się rzeczami, gdyż wiąże się to dla nich z wysiłkiem, który wkładają w ich pozyskanie.

Sprzedaż oraz kupowanie używanych rzeczy to kolejne dwa zachowania, które zostały poddane badaniu. To zachowanie wiąże się z możliwościami platform współdzielenia, które wpisują się w trend *sharing economy*; ich zróżnicowanie zależne jest od wielkości miejscowości. Respondenci zostali zapytani o opinię, dlaczego nie odsprzedają używanych rzeczy. Jako powód wskazano kłopoty, jakie z tym aktem mogą być związane (ten powód był wymieniany jako najliczniejszy oraz najważniejszy w przypadku mieszkańców wsi, co może świadczyć o problemach związanych ze znajomością i wykorzystaniem platform gospodarki współdzielenia). Wielkość miejscowości różnicuje także respondentów w zakresie opinii dotyczących sprzedaży używanych rzeczy jako dobrego sposobu na pozbycie się ich nadmiaru i odzyskanie pieniędzy. Analizując z kolei kwestię niedokonywania zakupów używanych rzeczy, autorzy badań zdecydowali się na podanie respondentom powodu, jakim jest sprzedawanie ich w złym stanie (na ten problem zwrócili uwagę w najmniejszym stopniu mieszkańcy mniejszych miejscowości do 50 tys. mieszkańców).

Szczególnie kategorią sprzedaży rzeczy używanych są przedmioty wyjątkowe i oryginalne – ten fakt dostatecznie różnicuje respondentów ze względu na ich płeć oraz miejsce zamieszkania. Ostatnią kwestią w przypadku ponownego wykorzystania rzeczy jest pożyczanie rzeczy. Badacze zwrócili uwagę na pożyczanie jako potencjalne źródło problemów (w przypadku pożyczania od znajomych), ale również jako sposób ograniczania wydatków. W tym zakresie także zauważono różnice zależne od płci respondentów: kobiety rzadziej niż mężczyźni skłonne są uznać, że pożyczanie jest potencjalnym źródłem problemów. Respondenci nie byli natomiast dostatecznie zróżnicowani, aby potwierdzić istotność faktu pożyczania jako możliwości ograniczania wydatków. Podsumowując, powtórne używanie rzeczy może mieć różnorakie przyczyny i motywację. Zróżnicowanie tego aspektu *sharing economy* dotyczy przede wszystkim płci oraz wielkości zamieszkania. Jego istotność może zależeć także od ekologicznego stylu życia.

3. Gospodarka współdzielenia wiąże się dla użytkowników miast z wieloma korzyściami. Eksploracja badawcza korzyści płynących z gospodarki współdzielenia przyniosła odpowiedź na pytanie 3 o to, na co składa się atrakcyjność, biorąc pod uwagę doświadczenia respondentów w okresie pandemii koronawirusa. Badanie atrakcyjności wskazanych przez badaczy korzyści gospodarki współdzielenia pozwoliło także na poszerzenie wiedzy dotyczącej problematyki konsumpcjonizmu, poruszanej także przy omawianiu wcześniejszych wątków badawczych. Samo wskazanie na ograniczenie konsumpcji wydaje się atrakcyjne zarówno dla kobiet, jak i mężczyzn, przy czym kobiety bardziej licznie doceniają wagę tego aspektu. Warto jednak dodać, że

zarówno kobiety, jak i mężczyźni nie zwracają uwagi na fakt, że ograniczenie konsumpcji nie jest wystarczającą przesłanką do uznania, że jest to równoznaczne z udziałem w szerszym ruchu na rzecz sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji (zarówno kobiety, jak i mężczyźni nie uznają tego faktu jako atrakcyjnego). Badacze łączą ten fakt z wcześniej wskazywanym problemem, który może dowodzić niskiego poziomu świadomości związanej z formami, możliwościami oraz korzyściami *sharing economy* w kontekście zrównoważonej konsumpcji. Ten obraz badanych wzmacnia z kolei potrzebę łączenia różnych praktyk społecznych, które będą dążyć do promowania stylu życia kładącego większy nacisk na osiągnięcie spójności społecznej czy wartości niematerialne. Można to także uzyskać dzięki realizacji celów ekologicznych, na które wskazano w badaniu. Jednym z nich jest potencjalna korzyść, jaką jest ograniczenie emisji CO₂ – w tym zakresie także kobiety uznały, że jest to korzyść bardziej atrakcyjna niż w przypadku respondentów mężczyzn. Badania pokazały, że respondenci niezależnie od płci dostrzegają także możliwość realizacji osobistej poprzez poczucie większej atrakcyjności i użyteczności oraz możliwość oszczędzania pieniędzy, które były oceniane jako „zdecydowanie atrakcyjny”. Te spostrzeżenia prowadzą do wniosku, że zarówno korzyści osobiste, jak i wymierne, ekonomiczne przesłanki mogą być motorem sprawczym *sharing economy*.

4. Badacze uzyskali także materiał badawczy dotyczący oceny stopnia świadomości istnienia różnych zastosowań *sharing economy* oraz możliwości korzystania z nich w przyszłości (czyli po zakończeniu okresu pandemii). Zebrane dane pozwoliły na udzielenie odpowiedzi na pytanie 4 o to, w jaki sposób może zmienić się gospodarka współdzielenia w czasie po pandemii. Istotną grupą zastosowań ze względu na osiągnięcie celów monografii będzie przedstawienie wniosków dotyczących realizacji przemieszczeń w mieście i między miastami: wspólne przejazdy samochodem między miastami, współużytkowanie rowerów miejskich, współużytkowanie samochodów w miastach (w tej części pominięto uogólnione wnioski z analiz przedstawionych w odniesieniu do takich zastosowań, jak: kursy online, sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników, udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem, biura wspólnej pracy – coworkingowe, mających pośredni związek z badanym obiektem – miastem). Ta grupa zastosowań związana jest z omówionymi wcześniej najistotniejszymi cechami przyjaznej przestrzeni publicznej, którą powinny charakteryzować takie określenia, jak: „dostępna” czy „proaktywnościowa”. Na różne opinie o wspólnych przejazdach samochodem między miastami mają wpływ: wiek, miejsce zamieszkania oraz poziom wykształcenia respondentów. Warto podkreślić, że użytkownikiem tego typu usług jest najczęściej badany w wieku 20-44 lata,

lecz – co pokazały badania – wielu respondentów nie korzystało z nich, mimo że o nich słyszało (w szczególności badani w wieku od 44 do 54 lat). Najliczniej z takiej możliwości korzystają użytkownicy pracujący zarobkowo/prowadzący działalność gospodarczą, mieszkający w miastach powyżej 201 tys. mieszkańców. Najbardziej spójni w swoich wypowiedziach dotyczących współużytkowania w miastach były osoby posiadające wykształcenie magisterskie. W czasie po pandemii rozstrzygające może być przy wyborze takiej formy przemieszczeń w mieście fakt posiadania dzieci (obie grupy wskazywały najliczniej na odpowiedzi „raczej nie” bądź „zdecydowanie nie”), myśląc o czasie związanym z zakończeniem pandemii. Druga z badanych możliwości realizacji przemieszczeń w mieście – współużytkowanie rowerów miejskich – zależne było od wielkości miejscowości (wraz z wielkością miejscowości wzrasta procentowo liczba użytkowników tej formy przemieszczania się w mieście) oraz faktu posiadania dzieci. W tym ostatnim przypadku najczęściej w wymienionych grupach udzielano odpowiedzi „słyszałem(a)m, ale nie korzystałem(a)m”. Chęć współużytkowania rowerów miejskich w czasie po pandemii będą natomiast różnicować inny zestaw zmiennych: wiek, miejsce zamieszkania, wykształcenie oraz posiadanie dzieci. Większego zainteresowania można oczekiwać wśród respondentów w wieku 20-44 lat, zamieszkujących miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, posiadających wykształcenie co najmniej średnie/ponadgimnazjalne, nieposiadających dzieci. Największym zróżnicowaniem okazała się być w tej grupie zastosowań ostatnia z możliwości – współużytkowanie samochodów w miastach. Cechami, które różnicują stopień jej znajomości, były: wiek, miejsce zamieszkania, poziom wykształcenia, posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania. Warto podkreślić, że w grupie wiekowej 55-64 lata, wśród respondentów zamieszkujących wieś, posiadających wykształcenie średnie/ponadgimnazjalne i licencjackie/inżynierskie zanotowano największe zróżnicowanie w stopniu znajomości tej możliwości realizacji przemieszczeń w mieście. Badania pokazały także, że w przypadku współużytkowania samochodów w mieście w czasie po pandemii ta forma istotnie może być zróżnicowana ze względu na inny zestaw zmiennych niż ten, który respondenci wskazywali w czasie trwania pandemii. Ten zestaw zmiennych będą tworzyć: miejsce zamieszkania, poziom wykształcenia, posiadanie dzieci oraz główne źródło utrzymania.

Przedstawiona analiza dotycząca świadomości istnienia różnych zastosowań *sharing economy* w zakresie realizowania przemieszczeń w mieście prowadzi do wniosku, że w każdym przypadku badacz otrzymał wyniki, których interpretacja zależna jest od wielu zmiennych socjodemograficznych. Wspólną zmienną, która dotyczyła wszystkich opisywanych zastosowań, okazało się miejsce zamieszkania

respondentów. Badacze zauważyli, że poziom świadomości użytkowników miast dotyczący tych zastosowań jest wysoki, ale cechuje go także zmienność w czasie. Przyszłość gospodarki współdzielenia w mieście będzie więc zależna od zestawu różnych zmiennych, innych niż te, które obserwowano w czasie pandemii.

5. Badania literaturowe dowiodły, że duże znaczenie w rozwoju idei *sharing economy* posiadają platformy gospodarki współdzielenia. Autorzy postanowili poszukać odpowiedzi na pytanie 5 o to, co wpływa na wiarygodność platform gospodarki współdzielenia. Otrzymane wyniki badań potwierdziły, że w większości respondenci w ocenie platform gospodarki współdzielenia uwzględniają opinie znajomych oraz opinie w mediach społecznościowych. Zmienne te są bardziej brane pod uwagę przy ocenie wiarygodności przez kobiety niż mężczyzn. Poziom wykształcenia będzie decydującą zmienną w przypadku oceny platform gospodarki współdzielenia w przypadku, gdy badana jest znajomość marki. W przypadku liczby gwiazdek, jako miernika oceny wiarygodności platform gospodarki współdzielenia, istotną ze względu na zróżnicowanie badanej grupy zmienną okazał się stan cywilny respondenta, mimo że najczęściej obie grupy badanych wskazywały odpowiedź „tak” jako najczęstszą. Zebrane wyniki należy poddać analizie uwzględniając wymagania, którym powinny sprostać firmy działające w czasach gospodarki opartej na *sharing economy*. Pierwszym z nich jest budowanie społeczności użytkowników, a dzięki temu przywiązania ich do określonej marki. Sprzedaż produktów zgodnie z ideą *sharing economy* częściej stanie się transakcją związaną z transakcją doznań, które wynikają z użytkowania produktu. Ponadto użytkownik platformy będzie budował swoją opinię, będąc nie tylko w roli konsumenta, ale także zarządzającego marką.

Zaprezentowane wyniki badań wskazują na to, że w niektórych obszarach świadomość współdzielenia w zakresie istoty i uwarunkowań wymaga w przypadku osób młodych pewnego doskonalenia wiedzy. Wyciąganie szczegółowych wniosków z tych badań, opierając się na zaprezentowanych rozważaniach o przesłankach i korzyściach wynikających z budowania przestrzeni publicznej w miastach, oraz inicjowanie podtrzymywania rozbudzania kultury współdzielenia w miastach może być dokonane przez zainteresowanych poprzez analizę postaw i poglądów młodzieży zidentyfikowanych w określonych charakterystykach demograficznych, przynależnych do różnych wielkości miast. Tworząc programy edukacyjne, informacyjne, przygotowując warsztaty doskonalące kompetencje działaczy miejskich, organizatorzy opierając się na przedstawionym w niniejszej książce materiale, w szczególności na przeprowadzonych badaniach i wyciągniętych z nich wnioskach, będą w stanie zaproponować bardziej skuteczne treści i osiągnąć w rezultacie doskonalsze wyniki.

Bibliografia

- Abramek E. (2013), *Prosumpcja w rozwoju systemów informatycznych zarządzania* [w:] *Innowacje w zarządzaniu i inżynierii produkcji*, red. R. Knosala, Oficyna Wydawnicza Polskiego Towarzystwa Zarządzania Produkcją, Opole, s. 13-21.
- Agboola O.P., Rasidi M.H., Bin Said I., Zakka S.D., Shuaibu A.-W. (2018), *Residents' Social Interactions in Market Square and Its Impact on Community Well-Being*, „Journal of Contemporary Urban Affairs”, Vol. 2(2), s. 24-32, <https://doi.org/10.25034/ijcua.2018.3668>
- Allen D., Berg Ch. (2014), *The Sharing Economy. How Over-regulation Could Destroy an Economic Revolution*, Institute of Public Affairs.
- Appadurai A. (2005), *Nowoczesność bez granic. Kulturowe wymiary globalizacji*, Universitas, Kraków.
- Barber B.R. (2014), *Gdyby burmistrzowie rządili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza SA, Warszawa.
- Barczak Z. (2020), *Miasto i sens*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
- Bauman Z., Bauman I., Kociatkiewicz J., Kostera M. (2017), *Zarządzanie w płynnej nowoczesności*, Wydawnictwo Bęc Zmiana, Warszawa.
- Baym N.K. (1999), *Tune in, Log on: Soaps, Fandom, and Online Community* (Vol. 3), Sage Publications.
- Bell P.A., Greene T.C., Fisher J.D., Baum A. (2001), *Environmental Psychology*, Harcourt, New York.
- Bell P.A., Greene T.C., Fisher J.D., Baum A. (2004), *Psychologia środowiskowa*, GWP, Gdańsk.
- Bierwiałonek K. (2015), *Przestrzeń publiczna jako przedmiot badań studiów miejskich w kontekście współczesnego definiowania miasta* [w:] *Zmiany w przestrzeni współczesnych miast*, red. M. Malikowski, M. Palak, J. Halkik, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów, s. 11-23.
- Black I.R., Cherrier H. (2010), *Anti-consumption as Part of Living a Sustainability Lifestyle: Daily Practices, Contextual Motivation and Subjective Values*, „Journal of Consumer Behavior”, Vol. 9(6), s. 437-453, <https://doi.org/10.1002/cb.337>
- Botsman R., Rogers R. (2010), *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*, Harper Collins, New York.
- Bourdieu P. (2001), *Zaproszenie do socjologii refleksyjnej*, Oficyna Naukowa, Warszawa.
- Brodowicz D., Domaradzka A., Sadowy K. (2015), *Lokalność, przestrzeń publiczna, kapitał społeczny. Cele, osiągnięcia i wyzwania kształtowania przestrzeni publicznej Warszawy w odniesieniu do Społecznej Strategii Warszawy oraz propozycje metodologii monitorowania jej realizacji* (raport).

- Buber M. (1917), *Ereignisse und Begegnungen*, Leipzig, za: Z. Bauman, I. Bauman, J. Kociatkiewicz, M. Kostera, *Zarządzanie w płynnej nowoczesności*, Bęc Zmiana, Warszawa 2017.
- Budzyński M. (2010), *Utrzymanie życia jako podstawowa wartość przestrzeni miast* [w:] M. Mađurowicz (red.), *Wartościowanie współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW i Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Warszawa, s. 1-11.
- Bunnell T. (2019), *Inclusiveness in Urban Theory and Urban-Centred International Development Policy*, „Journal of Regional and City Planning”, Vol. 30(2), s. 89-101, <https://doi.org/10.5614/jpwk.2019.30.2.1>
- Bywalec C. (2010), *Konsumpcja a rozwój gospodarczy a społeczny*, C.H. Beck, Warszawa.
- Calvino I. (1975), *Niewidzialne miasta*, Czytelnik, Warszawa.
- Carr S., Francis M., Rivlin L.G., Stone A.M. (2009), *Public Space*, University Press, Cambridge.
- Cudny A. (2020), *Wpływ kapitału społecznego mieszkańców na kształtowanie przestrzeni wspólnych w środowisku mieszkaniowym*, „Środowisko Mieszkaniowe. Housing Environment”, nr 31, s. 42-54, <https://doi.org/10.4467/25438700SM.20.011.12687>
- Czernek K., Wójcik D. (2017), *Gospodarka współdzielenia z perspektywy przedsiębiorców sektora turystycznego*, „Handel Wewnętrzny”, nr 3(368), s. 66-76.
- Czernek K., Wójcik D., Marszałek P. (2018), *Zaufanie w gospodarce współdzielenia*, „Gospodarka Narodowa”, nr 3(295), s. 23-48.
- Czerwińska K. (2010), „*Ładne to miasto jest!*” *Prolegomena do badań nad estetyką miasta*, „Studia Etnologiczne i Antropologiczne”, t. 10, s. 363-373.
- Czyż P. (2014), *Stan estetyczny przestrzeni a kultura korzystania z miasta*, „Metropolitan”, nr 1(1), s. 14-27.
- Drozdowski R., Krajewski M., red. (2007), *Prywatnie o publicznym/publicznie o prywatnym*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- ESPAS (2017), *Światowe tendencje do 2030 r.: Czy UE jest w stanie sprostać przyszłym wyzwaniom?* Luksemburg.
- European Commission (2018), Flash Eurobarometer 467 (The Use of the Collaborative Economy). *GESIS Data Archive, Cologne. ZA6937 Data file Version 1.0.0*, Brussels. <https://doi.org/10.4232/1.13159> (dostęp: 1.12.2021).
- European Union (2011), *Cities of Tomorrow. Challenges, Visions, Ways Forward*.
- Felson M., Spaeth J. (1987), *Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach*, „The American Behavioral Scientist”, Vol. 21(4), s. 614-624.
- Firlej-Buzon A. (2003), *Heurystyka – geneza oraz współczesne zastosowania*, „Zagadnienia Informacji Naukowej”, nr 1, s. 23-37.
- Forester J. (1993), *Critical Theory, Public Policy and Planning. Toward a Critical Pragmatism*, SUNY Press, New York.

- Fukuyama F. (1997), *Zaufanie: kapitał społeczny a droga do dobrobytu*, PWN, Warszawa.
- Fulk J., Flanagan A.J., Kalman M.E., Monge P.R., Ryan T. (1996), *Connective and Communal Public Goods in Interactive Communication Systems*, „Communication Theory”, Vol. 6(1), s. 60-87.
- Gehl J. (2009), *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Gehl J. (2014), *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Giddens A. (2006), *Nowoczesność i tożsamość*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Górka A. (2013), *Małe miasta w dużych, duże miasta w małych – wspólnoty lokalne czy alienacja w przestrzeni publicznej*, „Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica”, nr 15, s. 293-304.
- Hartman J. (2011), *Heurystyka filozoficzna*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.
- Healey P. (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, McMillan, Basingstoke.
- Herbst J., Rudnicki R. (2013), *BOX – Badanie oddziaływania na kapitał społeczny. Podręcznik o tym, jak badać wpływ na społeczność i po co to robić*, Polsko-Amerykańska Fundacja Wolności, Pracownia badań i innowacji społecznych Stocznia, Warszawa.
- https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_pl (dostęp: 28.11.2021).
- Jałowiecki B. (1988), *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Jałowiecki B. (1997), *Sześć uwag socjologa o architekturze*, „Arche”, nr 15, s. 8-9.
- Jałowiecki B. (2012), *Czytanie przestrzeni*, Konsorcjum Akademickie, Kraków-Rzeszów-Zamość.
- Karwińska A. (2008), *Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe*, PWN, Warszawa [za:] A. Górka, *Małe miasta w dużych, duże miasta w małych – wspólnoty lokalne czy alienacja w przestrzeni publicznej*, „Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica” 2013, nr 15, s. 293-304.
- Khalee A. (1998), *The Communicative Turn in Planning and Evaluation* [w:] *Evaluation in Planning: Facing the Challenges in Complexity*, ed. N. Lichfield, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, s. 97-111.
- Komisja Europejska (2016), Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się, <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881/attachments/2/translations>.
- Koźlak A. (2017), *Sharing Economy jako nowy trend społeczno-gospodarczy*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Ekonomia”, nr 489, s. 171-182.
- Krajewski M. (2011), *Miasto. Na tropach tego, co niewidzialne*, „Przegląd Socjologiczny”, Vol. 60(2-3), s. 111-134.

- Królikowski J.T., Rylke J. (2010), *Spoleczno-kulturowe podstawy gospodarowania przestrzenią*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Kryk B. (2013), *Zrównoważona jakość życia a zrównoważona konsumpcja i zachowania ekologiczne polskich konsumentów*, „Handel Wewnętrzny”, nr 6(2), s. 5-19.
- Lampinen A., Huotari K., Cheshire C. (2015), *Challenges to Participate in the Sharing Economy: The Case of Local Online Peer-to-peer Exchange in a Single Parents' Network*, „Interaction Design and Architecture(s) Journal – IxD&A”, No. 24, s. 16-32.
- Lanier J. (2013), *Who Owns the Future?*, Simon & Schuster, New York.
- Luca M., Zervas G. (2016), *Fake It Till You Make It: Reputation, Competition and Yelp Review Fraud (2013)*, „Management Science”, Vol. 62(12), s. iv-vii, 3393-3672, <https://doi.org/10.1287/mnsc.2015.2304>
- Lynch K. (1984), *Good City Form*, MIT Press, Cambridge.
- Madej Z. (2016), *Samowiedza heurystyczna wśród ekonomistów*, „Ekonomista”, nr 6, s. 777-798.
- Madurowicz M. (2008), *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa,
- Malhorta A., van Alstyne M. (2014), *Economics and Business Dimensions. The Dark Side of the Sharing Economy... and How to Lighten It*, „Communication of the ACM”, Vol. 57(11), s. 24-27.
- Mantey D. (2019), *Wzorzec miejskiej przestrzeni publicznej w konfrontacji z podmiejską rzeczywistością*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Marabini C. (1976), *Le città dei poeti*, Torino, S.E.I.
- Montgomery Ch. (2015), *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, Wysoki Zamek, Kraków.
- Moughtin C. (2006), *Urban Design: Green Dimensions*, Routledge, The Architectural Press, London, New York.
- Nawratek K. (2012), *Dziury w całym. Wstęp do miejskich rewolucji*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
- Newman O. (1996), *Creating Defensible Space*, Institute for Community Design Analysis, Washington.
- Newman P., Jennings I. (2008), *Cities as Sustainable Ecosystems: Principles and Practices*, Island Press, Washington.
- Nia Y.A., Olugbenga F. (2020), *A Quest on the Role of Aesthetics in Enhancing Functionality of Urban Planning*, „Civil Engineering and Architecture”, Vol. 8(5), s. 873-879, <https://doi.org/10.13189/cea.2020.080514>
- Nold Ch., ed. (2011), *Emotional Cartography. Technologies of the Self*, Creative Commons.
- Norberg-Schulz Ch. (1979), *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*, New York.
- Norris P. (2002), *The Bridging and Bonding Role of Online Communities (Editorial)*, „Harvard International Journal of Press/Politics”, Vol. 7(3), s. 3-13, <https://doi.org/10.1177/108118002129172601>

- OECD (2019), *Engaging Young People in Open Government*.
- Orchowska A. (2014), *Człowiek jako użytkownik i obserwator przestrzeni miasta*, „Środowisko Mieszkaniowe”, nr 13, s. 180-185.
- Ostoj I. (2019), *Rozwój gig economy jako wyzwanie dla sfery regulacji rynku pracy*, „Studia Prawno-Ekonomiczne”, t. CX, s. 239-252, <https://doi.org/10.26485/SPE/2019/110/13>
- Pędziwiatr J. (2014), *Rozszerzona i wirtualna rzeczywistość oraz inne nowości dla skutecznego marketingu eventowego* [w:] *Innowacje w przemyśle spotkań*, red. A. Grzegoryczyk, J. Majewski, S. Wróblewski, Wyższa Szkoła Promocji, Warszawa, s. 230-243.
- Philipp R., Pond K., Rees G., Bartram J. (1998), *The Association of Personal Well-being with Aesthetic Quality and Environmental Values* [w:] *Mobility and Health: From Hominid Migration to Mass Tourism. Abstracts book. European Conference on Travel Medicine*, Venice, s. 195-199.
- Piasecki K.A., red. (2013), *Lider społeczny w XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie.
- Piech K. (2003), *Wprowadzenie do heurystyki*, „Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów”, z. 39, s. 83-98.
- Podgórski M. (2011), *Przestrzeń miejska – dzielenie postrzegalnego. Próba analizy procesów zawłaszczenia przestrzeni miejskiej z perspektywy filozofii Jacquesa Ranciere’a*, „Interlinie”, nr 1(2), s. 7-13.
- Poniatowska-Jaksch M., Sobiecki R. (2016), *Sharing economy (gospodarka współdzielenia)*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Portes A. (1988), *Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology*, „Annual Review of Sociology”, Vol. 24, s. 1-24, <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.24.1.1>
- Pożarowszczyk M. (2014), *Identyfikacja Genius Loci – krok w stronę piękna*, „Metropolitan”, nr 1(1), s. 28-39.
- Prothero A., Dobscha S., Freund J., Kilbourne W.E., Luchs M., Ozanne L.K., Thøgersen J. (2011), *Sustainable Consumption: Opportunities for Consumer Research and Public Policy*, „Journal of Public Policy & Marketing”, Vol. 30(1), s. 31-38, <https://doi.org/10.2307/23209250>
- PWC Polska (2016), *(Współ)dziel i rządź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje*, PwC Polska, Warszawa, <https://www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf> (dostęp: 1.12.2021).
- Rafaeli S., Raban D.R. (2005), *Information Sharing Online: A Research Challenge*, „International Journal of Knowledge and Learning”, Vol. 1(1), s. 62-79, <https://doi.org/10.1504/IJKL.2005.006251>
- Havas Worldwide (2014), *Nowy typ konsumentów i gospodarka oparta na współdzieleniu*, Warszawa.
- Rezafar A., Turk S.S. (2018), *Urban Design Factors Involved in the Aesthetic Assessment of Newly Built Environments and their Incorporation into Legislation: The Case of Istanbul*, „Urbani Izziv”, Vol. 29(2), s. 83-95.

- Rifkin J. (2014), *The Rise of the Sharing Economy*, „Los Angeles Times” (Apr. 6, 2014), <http://lat.ms/1AqMffY> (dostęp: 21.12.2021).
- Ruczyński R. (2010), *Tradycyjna urbanistyka a współczesne realizacje przestrzeni publicznych* [w:] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, s. 148-158.
- Rudawska I. (2016), *Ekonomia dzielenia się, czyli konsumpcja współdzielona i inne formy alternatywnego dostępu do dóbr*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach”, nr 254, s. 181-189.
- Sadowski A. (2005), *Kapitał społeczny i kulturowy heterogenicznej „metropolii” wschodniego pogranicza* [w:] *Przemiany miasta – wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, red. B. Jałowiecki, A. Majer, M.S. Szczepański, Scholar, Warszawa, s. 252-266.
- Schor J. (2014), *Debating the Sharing Economy*, <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy> (dostęp: 13.12.2021).
- Smółka-Dolecka A. (2016), *Chmura słów jako nowoczesna metoda prezentacji danych*, „Marketing i Rynek”, nr 1, s. 18-36.
- Sobiecki G. (2016), *Sharing economy-dylematy pojęciowe* [w:] *Sharing economy (gospodarka współdzielenia)*, red. M. Poniatowska-Jaksch, R. Sobiecki, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa, s. 27-38.
- Sowa J. (2014), *Synchronizacja. Projekty dla miast przyszłości. My i oni. Przestrzenie wspólne / projektowanie dla wspólnoty*, Bęc zmiana, Warszawa.
- Stankiewicz S. (2007), *Estetyka pragmatyczna. W kręgu refleksji metateoretycznej*, „Sztuka i Filozofia”, t. 30, s. 85-99.
- Stępnicka N. (2017), *Rozwój przedsiębiorstw w gospodarce P2P – scenariusz oparty na współpracy i kooperacji*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach”, nr 343, s. 111-119.
- Szczudlińska-Kanoś A. (2013), *Regionalne elity polityczne w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Szolginia W. (1981), *Estetyka miasta*, Arkady, Warszawa.
- Szołtysek J. (2014), *Przesłanki i założenia koncepcji logistyki społecznej*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 2, s. 2-7.
- Szołtysek J. (2015), *Uwarunkowania pomysłu smart city*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 2, s. 7-14.
- Szołtysek J. (2016a), *Ekonomia współdzielenia a logistyka miasta – rozważania o związkach*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 11, s. 2-9.
- Szołtysek J. (2016b), *Logistyka miasta*, PWE Warszawa.
- Szołtysek J. (2017), *Ideologia w logistyce*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 8, s. 2-6.
- Szołtysek J. (2019), *Miasto jako obiekt „ideologicznego” zarządzania*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 7, s. 2-7.
- Szołtysek J., red. (2018), *Jakość życia w mieście. Poglądy interdyscyplinarne*, CeDeWu, Warszawa.

- Szołtysek J., Brdulak H., Kauf S. (2016), *Miasto dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*, Texter, Warszawa.
- Szołtysek J., Otręba R. (2019a), *Gospodarka współdzielenia w dyskursie logistycznym*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka”, nr 1, s. 2-8, <http://dx.doi.org/10.33226/1231-2037.2019.1.1>
- Szołtysek J., Otręba R. (2019b), *Gospodarka współdzielenia, współtworzenie i logistyka – wzajemne uwarunkowania*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka”, nr 3, s. 2-6, <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2019.12.1>
- Szołtysek J., Papaj T. (2022), *Strategia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jako efekt synergii jej członków* [w druku].
- Szołtysek J., Twaróg S. (2013), *Bio-mapping For Purposes of City Management – Practical Reflections*, „Journal of Economics and Management”, Vol. 11, s. 113-123.
- Szołtysek J., Twaróg S. (2018), *Meeting Places in the Urban Strategy to Build a Happy City: A Mixed Research Approach*, Vol. 20(6), Part I, s. 40-44.
- Sztokfisz B. (2017), *Gospodarka współdzielenia – pojęcie, źródła, potencjał*, „Zeszyty Naukowe. Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie”, nr 6(966), s. 89-103.
- Taleb N.N. (2020), *Czarny łabędź. Jak nieprzewidywalne zdarzenia rządzą naszym życiem*, Wydawnictwo Zys i S-ka, Poznań.
- Toffler A. (1970), *Szok przeszłości*, PIW, Warszawa.
- Toffler A. (1974), *Szok przeszłości*, PIW, Warszawa.
- Tolley R. (2003), *Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments*, Woodhead, Cambridge.
- Trancik R. (1986), *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Tuan Y.F. (1987), *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Twaróg S., Majewska J. (2018), *W kierunku poprawy jakości życia w mieście. Czynniki konstytuujące jakość życia w świetle badań empirycznych [w:] Jakość życia w mieście. Poglądy interdyscyplinarne*, red. J. Szołtysek, CeDeWu, Warszawa, s. 181-202.
- United Cities and Local Governments (2012), *The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy*.
- Urbem Aesthetic Evaluation (2004), *Classification of the Aesthetic Value of the Selected Urban Rivers – Methodology*, Project Deliverable 4-2.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 Nr 80 poz. 717).
- Wallis A. (1977), *Miasto i przestrzeń*, PWN Warszawa.
- Walsh B. (2011), *Today's Smart Choice: Don't Own. Share*, „Time” March 17, s. 8-10.
- Wardak P., Zalega T. (2013), *Konsumpcja kolaboratywna jako nowy trend konsumencki*, „Studia i Materiały”, nr 2013(16), Wydział Zarządzania UW, s. 7-32, <https://doi.org/10.7172/1733-9758.2013.16.1>

- Wejchert K. (1984), *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Wilson R. (1992), *City and Labyrinth: Theme and Variation in Calvino and Duranti's Cityscapes*, „Literator”, Vol. 13(2), s. 85-96, <https://doi.org/10.4102/lit.v13i2.746>
- Wójcik D. (2017), *Gospodarka współdzielenia a gospodarka doznań w sektorze turystycznym* [w:] *Organizacja w sieci relacji*, red. S. Lachiewicz, A. Zakrzewska-Bielawska, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź, za: J. Szoltysek, S. Twaróg, *Bio Mapping as a Tool for Urban Logistics Projects* „Journal of Economics and Management” 2013, Vol. 11, s. 98-111.
- Zaleśkiewicz T. (2013), *Psychologia ekonomiczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Żmudzińska-Nowak M. (2007), *Czytelność i tożsamość przestrzeni miasta w czasach zaniku tradycyjnych wartości* [w:] *Socjologia miasta. Nowe dziedziny badań*, red. A. Majer, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 71-79.

Spis rysunków

1. Konstrukty myślowy w zakresie współdzielenia w mieście	7
2. Gospodarka współdzielenia na tle innych zjawisk	19
3. Cykl rozwoju kapitału społecznego i jego wpływu na potrzebę estetyki otoczenia.....	26
4. Model kreowania przestrzeni miasta	35
5. Cechy przyjaznej przestrzeni publicznej	37
6. Hierarchia cech przyjaznej przestrzeni publicznej.....	41
7. Możliwe warianty działań w przestrzeni publicznej.....	44
8. Chmury słów odnoszące się do dwóch typów narracji – opisu tradycyjnego miast (lewa) oraz metafizycznego (prawa)	50
9. Schemat postępowania podczas tworzenia i wykorzystania mapy emocjonalnej na potrzeby zarządzania miastem.....	55
10. Estetyka we współczesnym paradygmacie zrównoważonego rozwoju	58
11. Główne założenia rozważań estetycznych w projektowaniu przestrzennym.....	59
12. Obszary, które należy uwzględnić w procesie planowania zagospodarowania przestrzennego	60
13. Obycie się bez części rzeczy będących w posiadaniu.....	72
14. Ograniczenie konsumpcji jako zagrożenie miejsc pracy a wiek.....	73
15. Ograniczenie konsumpcji jako zagrożenie miejsc pracy a posiadanie dzieci	73
16. Kupowanie produktów jako akt wspierania krajowej gospodarki a posiadanie dzieci	74
17. Zdrowa gospodarka a pleć	75
18. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a pleć.....	75
19. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a wiek.....	76
20. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a posiadanie dzieci	77
21. Współużytkowanie i posiadanie rzeczy a źródło utrzymania	77
22. Wspólne nabywanie towarów i ich współużytkowanie a pleć.....	79
23. Możliwość recyklingu i zmiany przeznaczenia towarów a pleć	79
24. Produkowanie mniejszej ilości odpadów a pleć	80
25. Bardziej zrównoważony sposób życia a pleć.....	81
26. Możliwość długiego okresu użytkowania produktu a wiek	81

27. Wyrzucanie niepotrzebnych rzeczy a miejsce zamieszkania	83
28. Oddawanie innym rzeczy a płeć	83
29. Oddawanie innym rzeczy a poziom wykształcenia	84
30. Niedzielenie się rzeczami a płeć	85
31. Dzielenie się rzeczami a płeć	85
32. Nieodsprowadzanie rzeczy a miejsce zamieszkania	86
33. Sprzedaż używanych rzeczy a miejsce zamieszkania	87
34. Sprzedawanie używanych rzeczy a poziom wykształcenia	87
35. Niekupowanie używanych rzeczy a miejsce zamieszkania	88
36. Kupowanie używanych rzeczy a płeć	89
37. Kupowanie używanych rzeczy a miejsce zamieszkania	89
38. Niepożyczanie używanych rzeczy a płeć	90
39. Ograniczenie konsumpcji a płeć	91
40. Ograniczenie emisji CO ₂ a płeć	92
41. Oszczędność pieniędzy a płeć	93
42. Poczucie aktywności i użyteczności a płeć	93
43. Udział w ruchu sprzeciwu wobec nadmiernej konsumpcji a płeć	94
44. Wspieranie osób/ małych firm a płeć	94
45. Wspólne przejazdy samochodem a wiek	96
46. Wspólne przejazdy samochodem a miejsce zamieszkania	96
47. Wspólne przejazdy samochodem a poziom wykształcenia	97
48. Wspólne przejazdy samochodem a źródło utrzymania	97
49. Współużytkowanie rowerów miejskich a miejsce zamieszkania	98
50. Współużytkowanie rowerów miejskich a posiadanie dzieci	99
51. Kursy online a posiadanie dzieci	99
52. Świadczenie usług przez osoby prywatne a płeć	100
53. Świadczenie usług przez osoby prywatne a źródło utrzymania	100
54. Współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych a płeć	101
55. Współfinansowanie projektów i pożyczki od osób prywatnych a źródło utrzymania	102
56. Udostępnienie mieszkania lub pokoju na wynajem a źródło utrzymania	102
57. Współużytkowanie samochodów a wiek	103
58. Współużytkowanie samochodów a miejsce zamieszkania	104
59. Współużytkowanie samochodów a poziom wykształcenia	104

60. Współużytkowanie samochodów a posiadanie dzieci	105
61. Współużytkowanie samochodów a źródło utrzymania	106
62. Wspólne przejazdy samochodem po pandemii a posiadanie dzieci	107
63. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a wiek	108
64. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a miejsce zamieszkania	108
65. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a poziom wykształcenia ...	109
66. Współużytkowanie rowerów miejskich po pandemii a posiadanie dzieci	110
67. Korzystanie z kursów online po pandemii a miejsce zamieszkania	110
68. Sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników po pandemii a płeć	111
69. Sprzedaż produktów spożywczych bezpośrednio od rolników po pandemii a stan cywilny	111
70. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a wiek	112
71. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a miejsce zamieszkania	113
72. Wspólne przejazdy samochodem pomiędzy miastami po pandemii a posiadanie dzieci	113
73. Udostępnienie wspólnego mieszkania lub pokoju na wynajem po pandemii a źródło utrzymania	114
74. Współużytkowanie samochodów po pandemii a miejsce zamieszkania	115
75. Współużytkowanie samochodów po pandemii a poziom wykształcenia	115
76. Współużytkowanie samochodów po pandemii a posiadanie dzieci	116
77. Współużytkowanie samochodów po pandemii a źródło utrzymania	117
78. Biura wspólnej pracy po pandemii a płeć	117
79. Biura wspólnej pracy po pandemii a wiek	118
80. Biura wspólnej pracy po pandemii a posiadanie dzieci	118
81. Opinia znajomych a płeć	119
82. Opinia znajomych a izolacja społeczna	120
83. Opinia w mediach społecznościowych a płeć	121
84. Znajomość marki a poziom wykształcenia	121
85. Liczba gwiazdek a stan cywilny	122

Spis tabel

1. Współdzielenie <i>sensu largo</i> i <i>sensu stricto</i> – porównanie	21
2. Najistotniejsze cechy przyjaznej przestrzeni publicznej	37
3. Współdzielenie w mieście (programy, koncepcje, pomysły) a logistyka miasta	67

Informacja o autorach

Jacek Szoltysek jest profesorem nauk ekonomicznych, kierownikiem Katedry Logistyki Społecznej w Uniwersytecie Ekonomicznym w Katowicach. Swoje zainteresowania naukowe skupia od ponad 15 lat na potencjale logistyki w zarządzaniu miastem oraz na kwestiach społecznych i przestrzennych w funkcjonowaniu miast. Jest autorem ponad 9 podręczników akademickich i 6 monografii naukowych, ponad 60 rozdziałów w monografiach naukowych, ponad 180 artykułów naukowych, publikowanych w kraju i poza jego granicami. Jest redaktorem naukowym 17 prac naukowych. W zakresie związanym z funkcjonowaniem miast jest autorem monografii naukowych związanych z logistyką miasta, mobilnością mieszkańców, funkcjonowaniem miast przyjaznych seniorom, miast postpandemicznych, transportu zbiorowego w zaspokajaniu mobilności mieszkańców miast oraz jakości życia w mieście. Posiada duże doświadczenie menedżerskie – pełnił funkcje zarządcze najwyższych szczebli w instytucjach bankowych, usługowych oraz w spółkach produkcyjnych, w tym z kapitałem zagranicznym. Przebywał na szkoleniach i stażach zagranicznych w Holandii, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Jordanii, Stanach Zjednoczonych oraz na Ukrainie, w Rosji, Kazachstanie i Czechach. W 2018 roku został powołany w skład Zespołu ds. Nowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak również został radnym Rady Miasta Mysłowice. Profesor J. Szoltysek jest często zapraszany do radia i telewizji oraz na debaty publiczne jako ekspert w zakresie problematyki funkcjonowania miast i dostosowywania miast do potrzeb smart city. Nagrodzony nagrodami Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Rektora Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Rektora Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Rafał Otręba jest doktorem nauk ekonomii w zakresie nauk o zarządzaniu, adiunktem w Katedrze Logistyki Społecznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Jego zainteresowania naukowe i badawcze związane są z logistyką społeczną, w szczególności zastosowaniem jej koncepcji w obszarze funkcjonowania miast, zrównoważonego rozwoju, zarządzania publicznego oraz zarządzaniem w edukacji. Autor 1 monografii naukowej, współautor 2 monografii, autor 57 artykułów naukowych, publikowanych w językach polskim i angielskim. Od 2018 roku aktywnie uczestniczył w ponad 10 konferencjach naukowych, seminariach związanych z tematyką logistyki, w tym funkcjonowania miast. Ekspert w projektach z zakresu przywództwa edukacyjnego, ewaluacji w edukacji. Nagrodzony w 2018 roku Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

Dominik Krężolek jest doktorem habilitowanym w dyscyplinie ekonomia i finanse, adiunktem w Katedrze Demografii i Statystyki Ekonomicznej na Wydziale Informatyki i Komunikacji Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Jego zainteresowania naukowo-badawcze koncentrują się wokół metod statystyczno-ekonometrycznych wykorzystywanych do modelowania ryzyka związanego z inwestycjami na rynku metali oraz metodami statystycznej analizy wielowymiarowej stosowanymi w badaniach społeczno-ekonomicznych. Jest autorem kilkudziesięciu recenzowanych publikacji naukowych (artykułów, rozdziałów w monografiach, podręczników) zarówno w języku polskim, jak i angielskim. Od 2012 roku realizuje badania właśnie bezpośrednio powiązane ze swoimi zainteresowaniami naukowymi, których rezultaty prezentuje na krajowych (w tym o charakterze międzynarodowym) i zagranicznych konferencjach naukowych. Ponadto od 2020 roku współpracuje z Urzędem Statystycznym w Katowicach, pełniąc funkcję głównego specjalisty w Dziale Analiz Opracowań Statystycznych Śląskiego Ośrodka Badań Regionalnych.

Przesłanką badań prezentowanych w książce było zainteresowanie nasilającymi się modami na współdzielenie jako elementem życia miejskiego, które poza oczywistymi korzyściami dla współdzielących stron, wynikającymi z wymiany, tworzyły komfort emocjonalny, wpływający na poczucie akceptacji, bezpieczeństwa, przydatności, bycia pełnoprawnym członkiem społeczności, kształtującym jej funkcjonowanie. Gospodarka współdzielenia w miastach jest pożądanym zjawiskiem, poprawiającym jakość społeczności miejskiej – tak brzmi teza książki. Wynika ona z doświadczeń współdzielenia, które jest zjawiskiem wyrastającym w środowisku zaufania między ludźmi, zatem realizowanym w warunkach tworzącego się kapitału społecznego. Stąd działania w obszarze współdzielenia i tworzenia kapitału społecznego powinny być zarówno inicjowane, jak i wspierane przez miasto jako organizację. Oba te obszary mogą i powinny istnieć równolegle, gdyż trudno jest określić, jaka liczba przypadków współdzielenia jest pożądana czy z jakiegokolwiek punktu widzenia obiektywna. Wydaje się, że czym większa intensywność takich procesów wymian, tym mieszkańcy są bardziej zadowoleni, zatem ich jakość życia wzrasta. Te zadania należy wpisać do strategii rozwoju miasta. Niniejsza książka zawiera wiele odpowiedzi na pytania, jakie władze miast, ruchy miejskie czy mieszkańcy mogą zadawać, poszukując sposobów na tworzenie warunków do lepszego życia w miastach w środowiskach przyjaznych i inkluzywnych.

ISBN 978-83-7875-799-3



Uniwersytet
Ekonomiczny
w Katowicach