

Kultura mobilności – polemika¹

JACEK SZOŁTYSEK

prof. dr hab. inż., Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katedra Logistyki Społecznej, 40-287 Katowice, ul. 1 Maja 50, e-mail: szoltysek@ue.katowice.pl

Streszczenie. Artykuł jest polemiką wobec stanowiska A. Ciastoń-Ciulkin w zakresie zdefiniowania pojęcia „kultura mobilności”, zaprezentowanego w artykule *Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne*, opublikowanym w „Transportie Miejskim i Regionalnym”, 2016, nr 1, ss. 3–9. Artykuł nawiązuje również do definicji tego pojęcia, zaproponowanej przez R. Janeckiego *Nowa kultura mobilności jako kierunek rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim*, opublikowanego w Studiach Ekonomicznych 143 (2013) Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.

Słowa kluczowe: kultura mobilności, zrównoważona mobilność

Wprowadzenie

Kwestie mobilności mieszkańców miast zajmują współcześnie sporo uwagi naukowców oraz praktyków związanych z funkcjonowaniem miast, w tym socjologów, psychologów, transportowców czy logistyków². Mobilność ma istotne znaczenie dla jakości życia każdej osoby, jak również dla wyceny jakości życia w miastach. Prowadzony w tym obszarze (mobilności i jakości życia) dyskurs naukowy wskazuje na konieczność interdyscyplinarnego podejścia do konstruowania modeli badawczych oraz tworzenia nowych koncepcji teoretycznych. Stąd z zainteresowaniem śledzę doniesienia publikacyjne związane z tą tematyką. Ostatnio pojawiły się dwie publikacje wprowadzająca pojęcie „kultury mobilności” autorstwa R. Janeckiego (zwanego dalej: Autorem), który napisał artykuł „Nowa kultura mobilności jako kierunek rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim”, (Studia Ekonomiczne 143 (2013))³ oraz A. Ciastoń-Ciulkin (zwanego dalej: Autorką) – „Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne”⁴. Te prace zainspirowały mnie do napisania kilku akapitów tekstu polemicznego. Chciałbym też podkreślić, że w tym artykule odnoszę się do wygłoszonych przez wspomnianych Autorów poglądów i sposobów naukowego dochodzenia do nich (warsztatu badacza), nie zaś do samych Autorów jako osób.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2016.

² Przykładem zainteresowań może być artykuł A. Ciastoń-Ciulkin (*Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2016, nr 1, s. 3–9); książki mojego autorstwa (np. J. Szoltysek, *Kształtowanie mobilności mieszkańców miast*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011); wydanie: *Opracowanie i wdrażanie planu zrównoważonej mobilności. Wytyczne*, Unia Europejska 2013; artykuły: K. Nosal, W. Starowicz, *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, www.ekoszkoła.pl; Z.K. Zuziak, *Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność*, Czasopismo techniczne. Architektura, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej z.3, 1-A/2010.

³ R. Janecki, *Nowa kultura mobilności jako kierunek rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim*, „Studia Ekonomiczne” 143 (2013).

⁴ A. Ciastoń-Ciulkin *Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2016, nr 1, s. 3–10.

Sposób podejścia do problemu i usytuowanie w dyscyplinie

Autorzy w swoich rozważaniach definiują wzmiankowane zjawisko (jest nim „kultura mobilności” i/lub „nowa kultura mobilności”), posługując się podobną metodą, z tym że A. Ciastoń-Ciulkin z procesu definiowania czyni zasadniczy cel swojej publikacji, gdy R. Janecki definiuje „kulturę mobilności” niejako przy okazji. Oboje odczuwają jednak potrzebę definiowania prawdopodobnie po to, by uczynić definiowane zjawisko jednoznacznie interpretowalnym, zatem – by odróżnić go od innych – podobnych zjawisk. Autorzy przyjmują znane i popularne podejście do wyprowadzenia pojęć (tu: „kultura mobilności”) od zdefiniowania pojęć pierwotnych (tu: „kultura” oraz „mobilność”). Takie podejście zastosowali również autorzy książki *Megacity Mobility Culture. How Cities Move on in a Diverse World* – T. Kuhnimhof i G. Wulfhorst (o tej książce nieco więcej w dalszej części), jednak z innym skutkiem.

Definiowanie pojęć pierwotnych

W tekście R. Janeckiego znajdujemy tylko definicje „mobilności”. Autor pisze: „*dla zdefiniowania pojęcia «nowej kultury mobilności» w pierwszej kolejności należy w ogólny sposób odnieść się do kategorii «mobilność»*” [9, s.135] (podkr. JS), następnie zapomina o domyślnym elemencie „w drugiej kolejności”, którym być może powinna być „kultura”, a następnie definiuje „nową kulturę mobilności”. Definicja, by być precyzyjną, musi bazować również na precyzyjnie zdefiniowanych pojęciach kluczowych – tu Autor odnosi się jednak do bardzo szerokiego zakresu pojęcia „mobilność” (np. społeczna, kapitału, wirtualna, zawodowa, geograficzna, terytorialna) i w rezultacie pozostawia Czytelnika pełnego domysłów, która z propozycji tego pojęcia legnie u podstaw zaproponowanej przez Niego definicji. Podobnie w tekście A. Ciastoń-Ciulkin znajdujemy wiele definicji pojęcia „kultura” i „mobilność”, odnoszących się do różnych dyscyplin naukowych. Najbliższe Autorce tego tekstu jest rozumienie w pryzmacie ekonomicznym, który z sednem kultury ma niewiele wspólnego. Autorka pisze: „*Analiza znaczenia pojęcia «kultura» uzasadnia założenie, że funkcjonowanie gospodarki zależne jest od tego, jakie wartości, normy moralne, postawy przedsiębiorczości będą reprezentowane przez uczestników procesu gospodarowania. To one będą miały wpływ na efekt końcowy decyzji podejmowanych na obszarze życia gospodarki⁵, a więc także na rozwój gospodarczy*”. (s. 4). Myślę, że ten pogląd, nieco zbyt pobeżny, bierze się z takiego uproszczenia, charakterystycznego dla niekiedy formułowanych spostrzeżeń o tym, że np.

⁵ Nie rozumiem o co Autorce chodzi, ale domyślam się, że reprezentuje spojrzenie makroekonomiczne

istnieją silne kulturowe (religijne) uwarunkowania sprzedaży – np. wieprzowiny w krajach arabskich, co ma przełożenie na asortyment podlegający sprzedaży, bądź – również popularne poglądy o różnicy w zakresie solidności wykonywania obowiązków, jaka dzieli Słowian od Germanów, katolików od protestantów itd. Ale to nie jest zależność generalnie opisywana w postaci: „kultura ma wpływ na funkcjonowanie gospodarki”, czy też „kultura ma wpływ na efekt końcowy decyzji podejmowanych w życiu gospodarczym” (nb. ciekawe, co jest tym efektem?), a również i na „rozwój gospodarczy”⁶. Nie zgadzam się z takimi poglądami i uważam, że funkcjonowanie gospodarki (szczególnie w skali makro) ma niewiele wspólnego z kulturą, nawet w rozumieniu zadeklarowanym w artykule przez Autorkę. Gdyby tak było, to dla obiektywizmu wnioskowania (np. dla porównań dynamiki PKB) musielibyśmy przeliczać (uwzględniając jakieś wskaźniki kultury) nasze wyniki w porównaniu do krajów arabskich, Europy Zachodniej, USA, Azji itd., gdyż te regiony znacznie różnią się od naszej polskiej kultury. Czy miłość do muzyki Chopina⁷, czytelnictwo książek, chodzenie do kina⁸, teatru⁹, galerii i muzeów¹⁰, na koncerty¹¹ to nie są przejawy kultury? Takie postrzeganie przejawów kultury jest w polskim piśmiennictwie powszechne¹². Bo gdyby spojrzeć na kulturę szeroko (antropologicznie), to kultura jest (za S. Czarnkowskim) „*całokształtem zobiektywizowanych elementów dorobku społecznego, wspólnych szeregowi grup i z racji swej obiektywności ustalonych i zdolnych rozszerzać się przestrzennie*” lub jest to „*względnie zintegrowana całość obejmująca zachowania ludzi przebiegające według wspólnych dla zbiorowości społecznej wzorców wykształconych i przyswojonych w toku interakcji oraz zawierająca wytwory takich zachowań*”, a G. Klemm jeszcze w XIX wieku wymieniał w ramach tego pojęcia „*obyczaje, rzemiosła i umiejętności, życie domowe i publiczne {...}, religię, naukę i sztukę*” [1]. Kultura jest rzeczywistością myślową, a jej zrozumienie jest możliwe jedynie na podstawie analizy jej zewnętrznych interpretacji i mentalnej organizacji zjawisk (reprezentacji umysłowej). Jest to więc koncepcja przesuwająca akcent z płaszczyzny behawioralno-materialnej na symboliczną [2]. W tym miejscu zakończę mój wywód na temat istoty kultury i dodam, że ta dyskusja – zarówno w wykonaniu Autorki, jak i moim (w ramach zaprezentowania mojego poglądu na kwestie rozumienia „kultury”) nie ma większego znaczenia, gdy spojrzymy na podmiot, w stosunku do którego odnosimy nasze rozważania. Definiując „(nową) kulturę mobilności” w kontekście takim, w jakim to pojęcie pojawia się w różnych dokumentach (nb. nigdzie w tych dokumentach nie

definiowaną, ale o tym nieco później), powinienem ją odnieść do kontekstu funkcjonowania miasta. W aspekcie miast natomiast mówimy o kulturze miejskiej (*urban culture*), o której ciekawie pisze np. Anna Franta¹³ z Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej, o czym w szerokim spektrum poglądów dyskutowali uczestnicy Kongresu Obywatelskiego w Gdańsku w 2012 roku¹⁴. Każde miasto ma swoją miejską, odrębną kulturę, która (czym większe i bardziej heterogeniczne społecznościowo miasto) składa się z szeregu subkultur. Ta specyficzna mieszanka jest żyznym podłożem, na którym powstają zachowania mobilnościowe, opisywane często jako „kultura mobilności”. Druga myśl Autorki, z którą nie zgadzam się, to przypisanie elementu zrównoważonego rozwoju kwestiom kultury, a raczej utożsamianie kultury i solidarności międzypokoleniowej. Autorka deklaruje: „*Wpływ kultury na rozwój gospodarczy {...} zaczęto badać i analizować chociażby ze względu na wprowadzenie do kanonu myśli ekonomicznej zasady zrównoważonego rozwoju. Przyjęta zasada oparta jest na ekonomii, jak i na kulturze, która opisuje po prostu pewne postawy i zachowania, dotyczące chociażby zachowania solidarności międzypokoleniowej*” (s. 4). Nie jest to prawdziwe stwierdzenie, szczególnie w świetle badań, w których, na przykład, z jednej strony Polacy deklarują, że robiąc zakupy (święteczne), sprawdzają kwestie przestrzegania przez producentów zasad zrównoważonego rozwoju i sprawiedliwego handlu (62%), lecz tym wynikiem nie można ufać – w badaniu kontrolnym – w którym respondenci dzielili się opiniami w zakresie tego, w jakie obszary powinni zainwestować sprzedawcy, by poprawić warunki zakupów, kwestie zrównoważonego rozwoju znalazły się w grupie pięciu najrzadziej wybieranych odpowiedzi. Poza tym 45% przyznało, że nie kupuje prezentów wyprodukowanych zgodnie z jego zasadami, bo są zbyt drogie [3]. Stąd moje przekonanie, że wnioski sformułowane przez Autorkę są niepoprawne, chyba że posługuje się ona pojęciami bazowymi, które ja rozumiem inaczej. Na obronę Autorki można by przytoczyć pogląd Austina¹⁵ (autora brzytwy Austina), zgodnie z którym słowo nie ma znaczenia. Znaczenia mają dopiero całe zdania, ewentualnie słowa, ale w obrębie znaczących zdań. Ale nawet w takim przypadku decyzja Autorki o przyjęciu takiego, a nie innego rozumienia pojęcia „kultura” nie jest do zaakceptowania w przypadku zastosowania go do rozważań o miastach.

Antropologizacja kultury

Poszukiwanie przez Autorkę definicji „kultury mobilności”, niestety prowadzone nie w nawiązaniu do solidnych badań etnologii¹⁶, ale w dążeniu do stworzenia lub propagowania

⁶ Z punktu widzenia ekonomii obejmuje on zmiany jakościowe i strukturalne w gospodarce, będące następstwem wzrostu gospodarczego.

⁷ Portal pytamy.pl zapytał o to, ile utworów Chopina jest w stanie wskazać przeciętny Polak. Wynik dla nas był zaiste oplakany – niekiedy Polacy są w stanie rozpoznać utwór, lecz zazwyczaj nie znają jego nazwy.

⁸ 45% Polaków było w kinie chociaż raz w 2014 roku [25]

⁹ 19% Polaków było w teatrze chociaż raz w 2014 roku [25]

¹⁰ 27% Polaków było w galerii, muzeum chociaż raz w 2014 roku [25]

¹¹ 37% Polaków w 2014 roku było przynajmniej raz na koncercie [25]

¹² por. Gałuszka J., *Kultura i przestrzeń. Na drodze do odrodzenia miast*, „Kultura Miasta” 2/3 (5) 2009

¹³ Franta A., *Kultura miasta*, Czasopismo techniczne, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, z. 2-A/2008.

¹⁴ „Kultura-Polityka-Rozwój. O kulturze jako „dźwigni” rozwoju społecznego polskich metropolii i regionów”, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2012.

¹⁵ Austin J.L., *Mówienie i poznawanie*, tłum. B. Chwedeńczuk, Warszawa 1993.

¹⁶ Dyscypliny naukowej, której przedmiotem badań jest człowiek jako społeczny twórca kultury. Bywa ona nazywana również „etnografią”, „antropologią społeczną” lub „antropologią kulturową”. Nawiasem mówiąc, w etnologii za kulturę uznaje się autonomiczną sferę ludzkiej egzystencji, decydującą o specyfice i odrębności grup etnicznych.

„nowych” trendów, ma w sobie wiele cech świadczących o tym, że w tym przypadku mamy do czynienia z nadużywaną często antropologizacją wiedzy. Analiza tekstu Autorki sugeruje, że odchodząc od ustalonej przez dyscyplinę macierzystą definicji (jednej, lub nawet zbioru definicji), nieuzasadnioną była decyzja wyboru określenia kultury wyłącznie w sensie atrybutywnym, co w aspekcie kultury miejskiej okazało się krokiem nietrafionym.

Mój pogląd na kontekst miasta w aspekcie definiowania „kultury mobilności”

Kilka uwag odnoszących się do kontekstu miasta. Kultura miasta, wbrew obiegowym poglądom, nie jest homogeniczna, a nawet – nie jest wskazane, by taka była. Na kulturę miasta składa się wiele subkultur i nawet, jeśli stwierdzimy, że jest jakaś kultura wiodąca (dominująca), to często skłaniamy się ku pogładowi, że należy tę kulturę w niektórych wypadkach „rozcieńczać”. W tym miejscu kilka słów o szansach rozwojowych współczesnych miast. Zgodnie z nowym paradygmatem rozwoju regionalnego w rozwoju miast kluczową rolę zaczyna odgrywać gospodarka oparta na wiedzy. Jest to gospodarka, w której wiedza jest tworzona, przyswajana, przekazywana i wykorzystywana bardziej efektywnie przez przedsiębiorstwa, organizacje, osoby fizyczne i społeczeństwa, sprzyjając szybkiemu rozwojowi gospodarki i społeczeństwa [4]. Nieco inaczej przedstawia się kwestia gospodarki opartej na wiedzy, gdy idzie o skalę mikro lub mezo (gdymam na myśli miasto). Gdy rozpatrujemy wiedzę z punktu widzenia człowieka w ujęciu indywidualnym i zbiorowym, pojawia się pojęcie społeczeństwa wiedzy charakteryzującego się dominującą rolą sektora wiedzy oraz kapitału ludzkiego [5]. O rozwoju gospodarki opartej na wiedzy w znaczącym stopniu stanowi skłonność firm, oraz poszczególnych jednostek, do wprowadzania innowacji i pozyskiwania dla swoich celów wiedzy ze źródeł zewnętrznych [6]. Jedną z nowatorskich koncepcji jest model rozwoju regionalnego nazwany „3T” (talent, technologia, tolerancja) sformułowany przez amerykańskiego badacza R. Floridę [7]. Florida dowodzi, że splot czynników z obszarów: tolerancyjność społeczności, twórczych zawodów oraz wysoki poziom rozwoju technologicznego dynamizuje rozwój regionalny. Metropolie o wysokich wskaźnikach tolerancji, talentu oraz technologii przyciągają wysoko wykwalifikowaną kadrę, ludzi ze świata kultury i sztuki oraz inwestorów, stając się dzięki takiemu potencjałowi najlepiej rozwijającymi się miastami. Osoby zaliczane przez R. Floridę do klasy kreatywnej wykonują pracę, w której ich podstawowym zadaniem jest samodzielne myślenie, stosowanie niestandardowych podejść do różnorodnych zadań, samodzielna ocena sytuacji i wprowadzanie w życie nowych idei. Jednostki kreatywne skłaniają się ku zamieszkiwaniu pewnych określonych miejsc, które tenże autor określa mianem *Creative Centers* — miast zwycięskich nie tylko pod względem gospodarczym. Wysoki wynik ekonomiczny tych miejsc wspiera duża liczba innowacji oraz przedsiębiorstw z gałęzi najnowszej technologii. Miejsca

te rozwijają się nie z powodu ułatwień takich, jak zasoby naturalne czy ulgi podatkowe, ustanowione przez władze lokalne, aby skusić przedsiębiorców. Miasta odnoszą sukcesy przede wszystkim dlatego, że ludzie utalentowani chcą w nich mieszkać, a przedsiębiorstwa idą za takimi ludźmi, albo są przez nich zakładane. Czy w takiej sytuacji miasto, którego kultura jest wysoce homogeniczna, ma większe szanse na rozwój? Czy władze miast powinny dążyć do zwiększania homogeniczności kultury miasta, czy też w kierunku jej osłabiania? Czy wymienione aspekty dotyczą wyłącznie elementów związanych z wymiarem gospodarczym? Kreatywne, wykształcone osoby wolą miejsca przyjazne, innowacyjne, tolerancyjne i różnorodne. Wybierając miejsce zamieszkania, nie zwracają szczególnej uwagi na powody uznane za tradycyjne — centra handlowe, obiekty sportowe, atrakcje turystyczne — to wszystko jest nieistotne, niewystarczające i nieatrakcyjne dla wielu przedstawicieli klasy kreatywnej. Tym osobom zależy na pozytywnych przeżyciach, otwartości na różnorodność i przede wszystkim — na możliwości spełnienia się w kreatywnych zawodach [8]. Tu kultura miasta, nie tylko przez takie osoby współtworzona, jest jednym z istotniejszych czynników, które mogą przesądzać o sukcesie miasta, poprzez zdeterminowanie decyzji o wyborze miasta jako miejsca zamieszkania.

Sporna definicja „(nowej) kultury mobilności”

W tej części artykułu odnoszę się do zaproponowanych definicji, które wywołały moje wątpliwości. Na początek definicja zaproponowana przez R. Janeckiego. Przygotowując Czytelników do zrozumienia swojej definicji, Autor pisze: „Wyzwania generowane przez działalność transportową w miastach i aglomeracjach spowodowały zmianę podejścia do mobilności na ich obszarze” (jaki wyzwanie¹⁷ są generowane przez działalność transportową?? w stosunku do kogo?). „Zmianę tę nazwano nową kulturą mobilności”. Czyli: „nowa kultura mobilności = zmiana podejścia do mobilności na obszarze miasta”. Jaka to zmiana? „*Ten termin należy interpretować jako wyższy poziom dobra – wartości będącej efektem realizacji procesów transportowych w systemach transportowych miast i aglomeracji, które jest dostępne dla ich mieszkańców, pracujących z zewnątrz i odwiedzających gości, a także właścicieli przemieszczanych towarów – osiąganego przy większym udziale wymienionych beneficjentów i w warunkach równoważenia celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych*” [9]. Kilka komentarzy – po pierwsze co to takiego wyższy poziom dobra¹⁸? Jeśli dobro to pożytek, to wyższy (większy) pożytek, jaki jest wynikiem (efektem) realizacji procesów transportowych może być: 1. wyższy zysk dla przedsiębiorstwa transportowego, 2. Zadowolenie pracowników podmiotu transportowego; 3. Zadowolenie

¹⁷ Słownik Języka Polskiego wyzwanie definiuje jako „trudne zadanie, nową sytuację itp. wymagającą od kogoś wysiłku, poświęcenia itp., będące sprawdzianem czyjejś wiedzy, odporności itp.”.

¹⁸ Słownik Języka Polskiego określa dobro jako „to, co oceniane jest jako pożyteczne, wartościowe, zgodne z nakazami etyki” lub „czyjaś dobroć”, lub „pomysłność, pożytek”.

dostawców dóbr z dostarczenia dóbr bez uszkodzeń; 4. Zadowolenie odbiorców dóbr z otrzymania dóbr na czas, bez uszkodzeń itd.; 5. Zadowolenie odbiorców z możliwości prowadzenia działalności z zachowaniem ciągłości dostaw; 6. Zmniejszenie kosztów działalności poprzez zmniejszenie stanu zapasów niezbędnego do realizowania biznesu; 7. Zadowolenie klientów odbiorcy z niezawodności, szerokości asortymentu, ceny itd.; 8. Potencjalne zmniejszenie kongestii może być powodem do zadowolenia wielu grup użytkowników miasta; 9. Zwiększenie bezpieczeństwa dostaw może być powodem do zmniejszania kosztów zewnętrznych transportu (zresztą nie tylko to) itd. w zakresie przewozu ładunków, a tu jeszcze można wymienić co najmniej tyle pożytków dla różnych grup beneficjentów w zakresie przewozu osób. Te wątpliwości nie powinny pojawiać się w rezultacie czytania definicji. Ponadto – dobra powinny być dostępne¹⁹ dla mieszkańców (i innych) – czy chodzi o dobra materialne? Więc o co chodzi w tej definicji? Ponadto Autor wymienia różne grupy beneficjentów – niestety to nie kompletny ich zestaw²⁰ – czyżby nie wszyscy beneficjenci korzystali z dobrodziejstw „nowej kultury mobilności”? Druga definicja, o której chcę porozmawiać, jest zaproponowana przez Autorkę (A. Ciastoń-Ciulkin): „*Uwzględniając powyższe, że kultura oznacza całościowy sposób życia charakterystyczny dla danej zbiorowości, a mobilność oznacza możliwość swobodnego przemieszczania się, to kulturę mobilności w miastach zdefiniować można w najprostszym ujęciu jako sposób przemieszczania się ludności miejskiej umożliwiający swobodne pokonywanie przestrzeni, czyli w żaden sposób nieograniczone, wynikające z wyboru najkorzystniejszych z punktu widzenia podróznego środków transportu, czasu podróży czy też trasy*” (s. 5). Ta definicja ma pozytywny element – odnosi się do „sposobu przemieszczania” i zapewne w tym zakresie jest bliska zamysłowi (tak sądzę z kontekstu tekstów, w których to określenie jest używane) osób, które „kulturę mobilności” wymyśliły (jako byt). Już mam problem z tym, czy przemieszczanie się dotyczy tylko „ludności miejskiej”, czy też dotyczy zachowań komunikacyjnych ogólnie na terenie miasta. Co z „ludnością pozamiejską”, która jeździ po mieście? (lub z ludnością miejską z innych miast?). Ów sposób ma „umożliwiać” coś, co nie jest zgodne z interesem miasta, jak również interesem ogółu beneficjentów. Gdyby uznać, że definicja opisuje stan docelowy (czyli idealny w myśl definicji), to oznaczałoby, że owa „kultura” jest promocją zachowań egoistycznych. Jeżeli założymy, że mobilność = wolność, to uzyskamy tu wolność absolutną. Zatem owa „kultura mobilności” jest sprzeczna ze „zdrowym rozsądkiem miejskim” (jeśli o takim można mówić), założeniami programów podejmowanych na świecie działań w zakresie racjonalizacji przemieszczeń, promuje egoizm i zachęca do

zachowań antyspołecznych. Chyba że na zasadzie przewrotności napiszemy w kolejnym zdaniu: „taka kultura jest objawem braku kultury”. Nawiasem mówiąc, tworzenie definicji o negatywnej konotacji jest bardziej przydatne do nauk politycznych, gdzie ideologii można za pomocą takich pojęć przypisać określoną pozycję. Jak (i czy w ogóle) miasto może: 1) umożliwić przemieszczanie się w żaden sposób nieograniczone (a co ze znakami zakazu, ograniczeniami ruchu, strefami komunikacyjnymi miasta, okienkami czasowymi dla dostaw (dostawcy to też uczestnicy ruchu?)); 2) wyrazić zgodę na nieograniczone przemieszczanie się najkorzystniejszymi z punktu widzenia podróznego środkami transportu (czyli prawie dla każdego – zależnie od dochodów i sytuacji społecznej – środkami komunikacji indywidualnej, może nawet ponad miarę głośnymi i szkodzącymi środowisku); 3) podróży o najkorzystniejszym czasie lub trasie. Co prawda Autorka wspomina o tendencji do kształtowania zachowań komunikacyjnych i ten skutek planowanej zmiany nazywa „nową kulturą mobilności” zrównaną koncepcyjnie ze „zrównoważoną mobilnością w miastach”. Nowa kultura, logicznie rzecz ujmując, to „nowa moda na brak kultury”, skoro „kultura mobilności” według propozycji Autorki ma znaczenie wysoce pejoratywne (o czym wspominałem). Pojawia się pytanie – po co wprowadzać określenie „nowa kultura mobilności” skoro istnieje już ugruntowane w publikacjach i dosyć dobrze zdefiniowane pojęcie „zrównoważonej mobilności”, podzielane w artykule przez Autorkę?

Brzytwa Ockhama

Zapytałem: „po co wprowadzać nową definicję, skoro istnieje inna, zaakceptowana”. To pytanie nawiązuje do brzytwy Ockhama, która jest uosobieniem dążenia do upraszczania a nie namnażania bytów – „*bez konieczności nie należy zakładać wielości. Na darmo dzieje się za pośrednictwem wielości to, co może dokonać się przez mniejszą ilość*” [10]. W centrum tych rozważań stawiam pojęcie „(nowa) kultura mobilności”. Czytelnik tego artykułu może odnieść początkowo wrażenie, że mam pretensje do wymienionych Autorów, że wymyśliли i zdefiniowali to pojęcie. Otóż – znam to pojęcie z wielu dokumentów – znajdujemy je np. w dokumencie ONZ „*Mobilność miejska i transport publiczny: trudności i perspektywy*” z 2015 roku, czy w Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „*Plan na rzecz mobilności w miastach*” (z 2009 roku), jak również w Zielonej Księdze „*W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*” (2007 rok). Od 2007 roku posługujemy się nim i nigdy w tych dokumentach (a to już co najmniej 8 lat) i nikt „nowej kultury mobilności” nie definiował. Wydaje się nawet, że brak definicji nie przeszkadzał dotychczas w zrozumieniu zalecenia tworzenia nowych wymiarów mobilności w miastach. Dlaczego zatem w ogóle definiować tę kulturę? A jeżeli już definiować – czy może nie należałoby zerknąć, czy ktoś już to przed nami uczynił? W przypadku Autorki – powinna była znaleźć definicję R. Janeckiego (udostępnioną w Internecie), a i Autor i Autorka – definicję

¹⁹ Słownik Języka Polskiego dostępne określa jako: „takie, do których można dojść bez przeszkód, na który można wejść stosunkowo łatwo” lub „nietrudne do zdobycia”, lub „łatwe do przyswojenia”, lub „takie, z którym łatwo nawiązać kontakt, do którego jest łatwy dostęp”.

²⁰ Wykaz beneficjentów miasta można znaleźć np. w książce: M. Kiba-Janiak, J. Witkowski, *Modelowanie logistyki miejskiej*, PWE Warszawa 2014.

z 2013 roku z książki *Megacity Mobility Culture. How Cities Move on in a Diverse World* (dostęp darmowy w Internecie). Znacząc różnorodność definicyjną i nie zgadzając się z poglądami poprzedników, zawsze można zaproponować coś takiego, co rozstrzygnie wątpliwości i udoskonali pojmowanie istoty zjawiska. Można też – na zasadzie brzytwy Ockhama – zrezygnować z definiowania, uznając, że 1 – zaproponowane definicje są właściwe; 2 – wybrać którąś z definicji, uznając ją za właściwą – a inne po prostu odrzucić; 3 – zdecydować na nie korzystanie z definicji jako z bytów niepotrzebnych (nie wnoszących wartości do rozważań).

Kultura mobilności – alternatywna definicja

Gdyby uznać, że koniecznym jest zdefiniowanie pojęcia „kultura mobilności”, ponieważ w niektórych publikacjach zachodnich (głównie jednak mających charakter popularyzujący kwestie (konieczności) zmiany zachowań komunikacyjnych) takie określenie jest stosowane, to zapewne nie należy go wiązać z definicjami „kultury” w sensie naukowym, lecz sięgnąć po znaczenie popularne tego pojęcia. Tak to zrobili autorzy rozdziału 3 książki *Megacity Mobility Culture. How Cities Move on in a Diverse World*: „Kultura mobilności w rozumieniu niniejszej książki to ramy wdrażania właściwych skutecznych strategii rozwoju mobilności miejskiej. Takie strategie powinny być wbudowane w system współzależnych aspektów społecznych, przestrzennych, kulturowych, politycznych i ekonomicznych, tj. w lokalną «kulturę mobilności»” [11] (podkreślenia JS). Jest to chyba jedyna publikacja naukowa, która podejmuje kwestie „kultury mobilności” w ustalonym zakresie, właściwie zrównującym to znaczenie z zachowaniami mobilnościowymi i ich kształtowaniem. Autorzy tej publikacji dokonywali próby wyprowadzenia kultury mobilności z kultury osobistej poszczególnych ludzi, utożsamianej wynikowo z przejawami zachowań komunikacyjnych tych osób. Spoglądano na nie w aspekcie uwarunkowań behawioralnych (wartości, percepcja, styl życia, percepcja i preferencje organizatorów przewozu) reprezentantów konkretnych grup społecznych, uwarunkowań zewnętrznych (socjologicznych, organizacyjnych, prawnych), nie wprowadzając jednak jako warunku sine qua non zrównoważoności zachowań. W centrum koncepcji miejskiej kultury mobilności znajdują się (co jest skutkiem wymienionych aspektów) zachowania mobilnościowe, które są kształtowane w układzie percepcji otoczenia i stylu życia (preferencje mobilnościowe), struktury przestrzennej miasta i podaży usług transportowych, sposobu i zakresu zarządzania miastem (governance) i tworzonych polityk szczegółowych (związanych z procesem komunikowania i planowania miejskiego, czyli uzyskujących poparcie społeczne). W takim rozumieniu owa „kultura mobilności” może być uosobieniem specyfiki zachowań komunikacyjnych mieszkańców poszczególnych ośrodków zurbanizowanych. Taka mogłaby być przesłanka definiowania pojęcia „kultura mobilności”, gdyby bardzo się upierać przy takiej konieczności.

Zakończenie

Analizując treść obu artykułów, należy stwierdzić, że zaproponowane w nich definicje nie spełniają wymogu definicji – na przykład nie spełniają recepty T. Kotarbińskiego. T. Kotarbiński w dziele *Elementy teorii poznania logiki formalnej i metodologii nauk* twierdzi: „*otóż w skład poprawnej definicji danego terminu, wedle recepty klasycznej, nie mogą wchodzić ani przypadłości, inaczej: cechy przypadkowe, czyli przysługujące nie każdemu z desygnatów tego terminu, ani nawet osobliwości, inaczej: właściwości, jeszcze inaczej: właściwości swoiste lub cechy swoiste, czyli takie, które przysługują wprawdzie każdemu z tych desygnatów, i to w odróżnieniu od innych przedmiotów, lecz nie są różnicami gatunkotwórczymi. Natomiast poprawna definicja, w rozumieniu klasycznym, musi się składać z rodzaju i różnicy gatunkowej (definitio fit per genus et differentiam specificam)*” [12]. Wydaje się, że sięganie po nowe pomysły w zakresie tworzenia nowych pojęć i definiowania ich powinno rozpoczynać się od zbadania potrzeby tworzenia oraz stopnia wyjaśnienia nowych, nieznanych (lub nierozpoznanych w pełni) zagadnień, istotnych z punktu widzenia nauki lub praktyki. Ponadto warto zwrócić uwagę na rzetelną kwerendę publikacji w omawianym zakresie (w tym – co ważne – również pracowników macierzystych uczelni). Porównanie dorobku wcześniejszego pozwoli na oszacowanie konieczności nowych wysiłków, odkryje luki istniejące w tym zakresie i podpowie, czy zaproponowana koncepcja ma sens w świetle logiki, przystawania do kanonów dyscypliny, wreszcie – w wyjaśnieniu nieznanych faktów lub zapełnieniu ustalonej luki badawczej.

Literatura

1. Golka M., *Elementy wiedzy o kulturze*, w: Iwaszkiewicz M. [red.], *Menedżer kultury*, Warszawa 1995.
2. Mamzer H., *Tożsamość w podróży: wielokulturowość a kształtowanie tożsamości jednostki*, Poznań 2002.
3. Delloitte, *Zakupy świąteczne 2015*, listopad 2015.
4. OECD, *Korea and the Knowledge Based Economy. Making the Transition*, za: A. Kukliński, *Gospodarka oparta na wiedzy (G.O.W.) jako nowy paradygmat trwałego rozwoju*, World Bank Institute, Paris 2000.
5. Woźnicki J., *Innowacyjność w sektorze wiedzy*, w: Krajowa Izba Gospodarcza, *Określenie istoty pojęć innowacji i innowacyjności ze wskazaniem aktualnych uwarunkowań i odniesień do polityki proinnowacyjnej*, Warszawa 2006.
6. Chojnacki Z., Czyż T., *Aspekty regionalne gospodarki opartej na wiedzy w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2006.
7. Florida R., *Cities and the creative class*, Routledge, Nowy Jork–Londyn 2005.
8. Kopel A., *Klasa kreatywna jako czynnik rozwoju miast*, Zeszyty Naukowe Wyższej szkoły Humanitas w Sosnowcu, 2007, Zeszyt 1.
9. Janecki R., *Nowa kultura mobilności jako kierunek rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim*, *Studia Ekonomiczne* 143 (2013).
10. Tatarkiewicz W., *Historia filozofii* tom I (ss. 338, 341). Wydawnictwo PWN, Warszawa 2009.
11. *Megacity Mobility Culture. How Cities Move on in a Diverse World*, Institute for Mobility Research (ifmo), Springer, 2013.
12. Kotarbiński T., *Elementy teorii poznania logiki formalnej i metodologii nauk*, PWN Warszawa 1986.