

Piotr KUSIAK
Wydział Nauk Ekonomicznych
Prof. dr hab. Krystyna GUTKOWSKA
Wydział Nauk o Żywieniu Człowieka i Konsumpcji
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

AUTOSTOP – ODRADZAJĄCA SIĘ W POLSCE FORMA PODRÓŻOWANIA, STANOWIĄCA WYZWANIE DLA PRODUCENTÓW ŻYWNOSCI®

Hitchhiking – a way of traveling in Poland, becoming increasingly popular again, has been a challenge for food producers®

Słowa kluczowe: autostop, wyścigi autostopowe, preferencje, wyzwania dla producentów żywności.

We współczesnym świecie coraz częściej poszukujemy nowych doznań, emocji i chęci przeżycia czegoś niesamowitego. Chcemy spróbować czegoś nowego, uciekając przy tym od rutyny dnia codziennego[5]. Taką możliwość dają nam podróże. Niektórzy wybierają krótsze- kilkudniowe, niektórzy dłuższe- trwające nawet kilka miesięcy, ale zawsze oczekujemy od każdej podróży jednego – zmiany i chęci poznania. W Internecie, katalogach, telewizji możemy znaleźć wiele ofert biur podróży, zawierających pakiety z zaplanowaną szczegółowo imprezą turystyczną. Wybierając tą formę wyjazdu, raczej oczekujemy, że ktoś za nas wszystko załatwi, a my nie musimy się o nic martwić. To dobra propozycja dla osób, które cenią sobie stabilność i bezpieczeństwo i nie lubią ryzyka. Niektórym osobom to jednak nie wystarcza. Rutyna i brak nieprzewidzianych sytuacji ich nudzi, a znacznie ciekawsze dla nich są wyjazdy bez biura podróży, nie do końca zaplanowane, gdzie niepewność jest jednym z głównych elementów[6]. Takie osoby często decydują się na podróż autostopem. Podróż, podczas której nawiązuje się wiele nowych znajomości, śpi się w wielu dziwnych miejscach, a cel i trasa wyprawy potrafi się zmieniać kilka razy. W ostatnich latach nastąpił znaczący wzrost liczby osób podróżujących autostopem, a to za sprawą wyścigów autostopowych organizowanych głównie przez organizacje studenckie. W niniejszym artykule przedstawiono wyniki badań przeprowadzonych zarówno wśród uczestników wyścigów autostopowych, jak również ich organizatorów, diagnozujących przyczyny uczestniczenia w tej formie spędzania wolnego czasu jak i mocne i słabe strony tego przedsięwzięcia z perspektywy tych dwóch grup.

Key words: hitchhiking, hitchhiking races, preferences, challenges for food producers.

In today's world, we are increasingly looking for new experiences, emotions and the desire to experience something amazing. We want to try something new, running away from the routine of everyday life. Such an opportunity give us travel. Some choose shorter days, some longer ones lasting even a few months, but we always expect one - change and desire to know. On the Internet, directories, and television we can find many travel agency deals that offer us ready-made packages with scheduled, with the smallest details of the tour. By choosing this form of departure, we rather expect someone to do everything for us, and we do not have to worry about anything. This is a good proposition for people who value stability and security to be sure of future soy. Some people are not enough. Routine and the lack of unpredictability of their boredom, much curious for them are trips without a travel agency, not fully planned, where uncertainty is one of the main elements. Such people often choose to travel by hitchhiking. A journey with lots of new acquaintances is aslep in many strange places, and the destination and route of the expedition can change several times. In recent years there has been a significant increase in the number of people hitchhiking, thanks to hitchhiking races organized mainly by student organizations. This article presents the results of research conducted both among hippopotamus participants as well as their organizers, diagnosing the reasons for participating in this form of leisure and the strengths and weaknesses of this project from the perspective of these two groups.

WPROWADZENIE

Autostop to forma podróżowania polegająca na przemieszczaniu się za pomocą przypadkowo zatrzymanych pojazdów. Współcześnie popularną odmianą autostopu jest carpooling, polegający na kojarzeniu ze sobą kierowców za po-

mocą portali internetowych. Tradycyjny autostop od carpoolingu odróżnia to, że w przypadku autostopu zapłata za przejazd nie jest wymagana, jest dobrowolną sprawą autostopowicza (może być również w formie bezgotówkowej, np. drobny poczęstunek, jakiś mały prezent czy po prostu wspólnie

Adres do korespondencji – Corresponding author: prof. dr hab. Krystyna Gutkowska, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Wydział Nauk o Żywieniu Człowieka i Konsumpcji, Katedra Organizacji i Ekonomiki Konsumpcji, Zakład Badań Konsumpcji, ul. Nowoursynowska 159c, 02-776 Warszawa, e-mail: krystyna_gutkowska@sggw.pl

spędzony czas w podróży)[2]. Natomiast w przypadku carpoolingu, często z góry określona jest zapłata tak jak na portalu blablacar.pl lub grupach na facebook.pl. W ostatnich latach coraz bardziej popularne, szczególnie wśród młodych ludzi, głównie studentów, stają się wyścigi autostopowe. Zawierają one w sobie tę pierwotną funkcję jaką niósł za sobą autostop, ale zostały do niego dodane elementy rywalizacji pomiędzy uczestnikami. W artykule pokazano jaka jest geneza autostopu w Polsce i na czym polegają wyścigi autostopowe oraz jaki mają wpływ na popularyzację tej formy podróżowania.

CEL, ZAKRES, METODYKA

Celem artykułu jest przedstawienie wyników przeprowadzonych badań ankietowych i próba znalezienia odpowiedzi na pytanie o znaczenie wyścigów autostopowych w rozwoju autostopu w Polsce. W pracy głównie wykorzystano ankietę internetową przeprowadzoną wśród uczestników wyścigów oraz wywiad pogłębiony z organizatorami tychże wyścigów. Czytelnik w artykule znajdzie odpowiedzi na takie pytania jak: Czy dzięki organizacji tego typu wyścigów autostopowych zwiększy się liczba autostopowiczów? Czy dla uczestników tego typu przedsięwzięć to tylko jednorazowa zabawa w czasie majówki czy dłuższa przygoda? Jakie są powody uczestniczenia w wyścigach autostopowych? W poniższym artykule autorzy postarają się odpowiedzieć na te pytania na podstawie dostępnych publikacji oraz przeprowadzonych badań ankietowych i wywiadów pogłębionych.

TŁO HISTORYCZNE AUTOSTOPU W POLSCE

Przez wiele dziesięcioleci po zakończeniu II wojny światowej, podróże autostopem były bardzo popularne. Wszystko zaczęło się od wydania w 1957 roku książki Jacka Keouraca „W drodze”. Zainspirowani opowieściami z tej książki Tadeusz Sowa i Bogusław Laitl (mając pozwolenie ówczesnej milicji) wyruszyli w pierwszą podróż autostopem po Polsce[7]. Tym samym oficjalnie stali się pionierami polskiego autostopu. Ich wyprawa nie odbyła się bez echa. Czasopisma w całym kraju rozpisywały się na ten temat, a do komend milicji wpływało coraz więcej wniosków o zezwolenie na podróż autostopem. Kulminacyjnym punktem w rozwoju autostopu w Polsce była data 29 czerwca 1958 roku, kiedy to czasopismo „Dokoła Świata” postanowiło zorganizować pierwszy oficjalny konkurs autostopowy[1,s.19]. Ideą współczesnego autostopu była możliwość podróżowania, przemieszczania się, poznawania nowych ludzi no i oczywiście walory krajoznawcze. W pierwszej edycji imprezy postanowiło wziąć udział 30 tysięcy osób. Uczestnikami byli głównie studenci Uniwersytetu Warszawskiego i Politechniki Warszawskiej. Rok od tego wydarzenia wydano pierwszą książeczkę autostopową i w tym samym roku zostaje założony Społeczny Komitet Autostopu i tak Polska stała się pierwszym krajem, gdzie autostop zalegalizowano i zinstytucjonalizowano[8].

Książeczka autostopowa

Nieodłącznym atrybutem każdego autostopowicza była książeczka. Z wyglądu niczym się nie wyróżniająca, poza dużym czerwonym kółkiem przypominającym „policyjny lizak”. Książeczkę można było nabyć praktycznie w każdym

kiosku ruchu, jednak żeby ją zarejestrować trzeba było iść na pocztę i przedstawić książeczkę oszczędnościową na której minimum trzeba było mieć 200zł, na poczet przyszłych wydatków. Każda książeczka była przypisana do konkretnej osoby, aby w razie nieodpowiedniego zachowania łatwo było zidentyfikować sprawcę, a i kierowcy przez to chętniej zabierali podróżujących. Posiadanie książeczki wiązało się z posiadaniem ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, co dodatkowo uzasadniało jej funkcjonalność i sens posiadania[15].

Najważniejszą jednak częścią były strony z kuponami dla kierowców. Po przejechaniu odpowiedniej odległości autostopowicz wręczał kierowcy kupon z ilością kilometrów, a ten mógł wziąć udział w losowaniu nagród[3,s.10]. Nagrody zazwyczaj były małej wartości, chociaż zdarzały się na przykład samochody marki Syrena czy telewizory, ale raczej były one wystawione tylko na pokaz. W późniejszym czasie do książeczki dołączono również kartoniki w ramach akcji „Uprzejmy gospodarz”, w ramach której autostopowicz wręczał najbardziej uprzejmemu gospodarzowi kartonik wymienny na nagrodę np. koce, komplety sztućców. Rokrocznie na ten cel przeznaczano około 500 nagród.

Książeczka zawierała również bardzo praktyczne wskazówki dla podróżujących jak np. niebezpieczne miejsca jak również rekomendowane miejsca postoju i oczekiwania na „okazję” czy spis schronisk PTTK i PTSM. Wewnątrz znajdowała się mapa i propozycje tras krajoznawczych takich jak np.: „wielkie budowle socjalizmu”.

Rozwój autostopu w Polsce

W roku 1959 liczba autostopowiczów wynosiła już 67 tys. wśród których co dziesiątą osobą była kobieta. Studenci nadal stanowili najliczniejszą grupę ok. 70%, a pozostałą część stanowili uczniowie, młodzież pracująca i inni. Największy boom liczby uczestników następuje w roku 1960 i sięga ok 85 tysięcy uczestników. Rok ten nazwany jest jednak czarnym rokiem autostopu, gdyż wraz z autostopowym bractwem szła w Polskę fama o hordach homo autostopu, wałęsających się brudnych wyrostków i „niebieskich ptaków”, którzy korzystając z tej formy podróżowania i jej renomy dopuszczali się kradzieży i wybrzków chuligańskich.

Liczbę uczestników podróży autostopowych w latach 1958-1966 przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Dynamika rozwoju autostopu w liczbach osób uczestniczących w tego typu podróżach

Table 1. Growth dynamics of hitchhiking in the number of persons participating in this type of trip

Rok	Liczba uczestników
1958	30 000
1959	67 000
1960	85 000
1961	38 000
1962	36 000
1963	39 000
1964	38 00
1965	33 500
1966	30 000[1, s.164,168]

Źródło: Opracowanie własne
Source: Own study

Znaczący spadek autostopowiczów możemy zaobserwować w roku 1961 i latach późniejszych, a to za sprawą wprowadzonych zmian w regulaminie, które miały wyeliminować wybryki chuligańskie i inne akty wandalizmu wśród uczestników. Zmiany przyniosły zakładane efekty, jednak przelożyło się to na zmniejszenie zainteresowania autostopem.

Na uwagę zasługuje rok 1964 kiedy to pierwszy raz oficjalnie udostępniono autostop także cudzoziemcom. W tym samym roku z tego przywileju skorzystało ok 650 obywateli z takich krajów, jak: ZSRR, NRD, CSRS, Węgry, USA, Wenezuela, Ghana, Irak, Belgia, Wielka Brytania, Francja i z innych państw [4, s.12]. Później pomysł autostopu przeniesiono do innych krajów socjalistycznych, niestety po kilku latach zamierało zainteresowanie uczestniczeniem w tego typu przedsięwzięciu. Do lat 70. XX wieku liczba autostopowiczów pozostawała właściwie na tym samym poziomie, jednak w latach późniejszych widoczny jest jej systematyczny spadek. Powodów tego zjawiska jest kilka, a między innymi: wzrost turystyki krajowej i zagranicznej organizowanej przez: ZHP, ZMS, ZMW czy ZSP. Duże znaczenie miał też w latach 80 rozwój motoryzacji oraz zaostrzenie przepisów o ruchu drogowym. I tak w latach 90. poprzedniego wieku autostop praktycznie zanikł. Ostatnią książeczkę autostopowicza sprzedano w 1994 roku. Chociaż Jerzy Bozyk, prezes koła grodzkiego PTTK w Krakowie: powiedział „*Jestem pewien, że sprzedałem ostatnią książeczkę autostopową w historii polskiego autostopu, było to w roku 1997, a ja nie miałem świadomości, że akcja została zamknięta trzy lata wcześniej...*”.

Wyścigi autostopowe

W ostatnich latach coraz większą popularnością cieszą się wyścigi autostopowe. Organizowane są one głównie przez organizacje studenckie ale nie tylko, przeważnie w długi majowy weekend [17]. To nie tylko jak najszybsze pokonanie trasy z jednego miejsca na drugie. To przede wszystkim poświęcenie czasu, poznanie ludzi z otwartym umysłem i odkrywanie nowych kultur [9]. Poniżej pokrótce opisano kilka takich wyścigów organizowanych w Polsce.

MMA-Międzynarodowe Mistrzostwa Autostopowe są to najstarsze organizowane zawody w Polsce, które stały się dla innych inspiracją do tworzenia tego typu wydarzeń w kraju i zagranicą. Pierwsza edycja odbyła się w 1998 roku za sprawą studentów geografii Uniwersytetu Warszawskiego i nosiła nazwę Mistrzostwa Geografów w Podróżowaniu. Zawody jeszcze kilkakrotnie zmieniały nazwę i organizatorów, aż ostatecznie w 2003 roku przyjęły obecną nazwę i są organizowane przez Polski Klub Przygody. Na przestrzeni lat odbyło się już aż 19 edycji tego wyścigu. Start odbywa się zazwyczaj z sopockiego mołu lub z Gdańska, poza pierwszą edycją, która ruszyła z Janek pod Warszawą. Uczestnicy musieli wykazać się nie lada odwagą i determinacją by dotrzeć do miejscowości oddalonych setki a nawet tysiące kilometrów. Miejscowościami na mecie były min.: Praga, Amsterdam, Lwów, Monachium, Dubrownik, czy w ostatnim roku Barcelona. Regulamin i zasady we wszystkich wyścigach są praktycznie takie same, a mianowicie: uczestnik musi mieć 18 lat, posiadać ważne ubezpieczenie i można brać udział tylko w zespołach dwuosobowych. Należy również uiścić opłatę startową, która w tym przypadku wynosi 50 zł od pary. Opłata pokrywa koszty pakietu startowego (koszulka, suchy

prowiant, gadzety od sponsorów). Wygrywają trzy pary, które jako pierwsze przekroczą linię mety. Zanim otrzymają nagrodę muszą jednak udowodnić na podstawie zdjęć, filmów, że zrobili to uczciwie i że nikt znajomy im nie pomógł [10].

Autostop Challenge – inicjatorem stworzenia projektu był Paweł Porębski, który w 2013 roku po wzięciu udziału w konkursie polegającym na poznawaniu tajemnic polskich miast postanowił stworzyć samodzielny konkurs. I tak w 2014 roku za sprawą Zrzeszenia Studentów Polskich działającym na SGH w Warszawie, wystartowała pierwsza edycja wyścigu, która odbywała się tylko na terenie Polski. Trasa biegła od Warszawy przez Kraków – Wrocław – Bydgoszcz – Gdańsk i powrót do Warszawy. Kolejne edycje prowadziły już za granicę, a w sumie było ich 4. Autostop Challenge odróżnia od innych wyścigów to, że w trasie trzeba wykonywać różnego rodzaju zadania np. robić zdjęcia czy odwiedzać checkpointy. Za każde prawidłowo wykonane zadanie otrzymuje się punkty. Dodatkowe punkty można zdobyć za kreatywność czyli oryginalny strój, niezwykły pojazd czy też zostawienie swojej wlepy w trudno dostępnym miejscu. Na koniec zlicza się punkty i drużyny z największą ich ilością wygrywają. Limit uczestników wynosi 400, co nadaje kameralny charakter tej imprezie [11].

Auto Stop Race – powstał w 2009 roku za sprawą trzech osób: Grzegorza Burdynowskiego, Łukasza Folmera, Adama Najbara. Organizacją pierwszego wyścigu zajął się reaktywowany na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu – Klub Podróżników BIT, a sama idea została zaczerpnięta z MMA z Gdańska. Pierwsza edycja odbyła się do Chorzowskiej Puli i zgromadziła jedynie 172 uczestników. Mimo niskiej wtedy frekwencji, na przestrzeni lat wyścig urósł do takich rozmiarów, że teraz bierze w nim udział ponad 1000 osób i określa się go mianem największego wyścigu autostopowego w Europie [18]. Tutaj również obowiązuje regulamin, który przewiduje zespoły 2 osobowe, wniesienie opłaty wstępnej i ukończenie 18 lat życia, ale organizatorzy nie przewidują jako uczestników osób powyżej 30 roku życia, co tworzy typowo studencki klimat wyścigu [12].

Wyścig Autostopowy Krakostop – jak już sama nazwa wskazuje, wyścig rusza z Krakowa. Jego organizacją zajmuje się Stowarzyszenie Krakowskich Studentów – Krakostop. Sam pomysł narodził się w głowach czwórki członków Koła Naukowego Geoturystki w 2013 r. Postanowili oni wtedy stworzyć stronę i fanpage na facebook.pl, nie do końca wierząc w swój pomysł. Kiedy jednak zobaczyli rosnące zainteresowanie i kolejne „łapki w górę” zmobilizowało ich to do większej pracy, aż w końcu wystartował pierwszy wyścig do Weroni. Na stronie internetowej funkcjonuje „parozłączka”, która ma za zadanie łączyć w pary osoby, które nie mają towarzysza/ki podróży. To co najbardziej wyróżnia Krakostop to bardzo jasne, kolorowe koszulki, w rokrocznie zmieniającym się kolorze [13].

Wyścig autostopem – już od 4 lat wyrusza z Poznania. Pomysłodawcami byli członkowie grupy addicted2fun, która do tej pory zajmuje się jego organizacją. Start zawsze jest na placu Wolności w Poznaniu, a metą do tej pory było 5 miast: Wenecja, Budapeszt, Amsterdam, Makarska i Comacchio [16]. Zasady są podobne jak we wszystkich wyścigach czyli kto pierwszy ten wygrywa. Ułatwieniem dla uczestników jest możliwość poruszania się komunikacją miejską

w Poznaniu oraz miejscowościach powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Wyścig należy do największych, ponieważ w ostatniej edycji do Włoch wzięło udział prawie 1000 osób, czyli tyle co w konkurencyjnym wyścigu z Wrocławia [14].

Mimo że każdy wyścig jest trochę inny, wszystkie mają jednak wspólne cechy i elementy stałe. Poniżej postaramy się opisać ich istotę i główne założenia. Na początku przedstawiony zostanie przebieg samego wyścigu, a następnie jego strona techniczna i organizacyjna.

W wyścigu biorą udział drużyny dwuosobowe i muszą być to osoby pełnoletnie. Liczba uczestników wynosi od 200 do 500 par. Każda drużyna przy zapisach uiszcza opłatę startową, której wysokość waha się od 45-140 zł za parę. W tej cenie jest koszulka, worek, elementy odblaskowe, suchy prowiant, gadżety i inne rzeczy od sponsorów – wszystko zależy od konkretnego wyścigu. Każdy z uczestników posiada również ubezpieczenie, które jest obowiązkowe (jest możliwość wykupienia dodatkowego pakietu ubezpieczenia). Następnie w dniu wyścigu wszyscy spotykają się w wyznaczonym miejscu, kilka godzin przed startem aby odebrać swoje zestawy startowe, wpisać się na listę i aby organizatorzy mogli przekazać najważniejsze informacje. Kiedy wybija godzina startu, wszyscy w pędzie biegają by jak najszybciej wydostać się z miasta i zająć najlepsze miejsce do łapania okazji czyli „stopa”. Na starcie jest najtrudniej, ponieważ złapanie „stopa” przy tylu osobach jadących w tym samym kierunku graniczy z cudem. Kiedy w końcu uczestnicy wydostaną się z miasta czeka ich niełatwa wyprawa. Spanie przy drodze, na stacjach benzynowych, stanie z wyciągniętą ręką w deszczu lub w słońcu przy kilkudziesięciostopniowym upale. Oczywiście to nie ma znaczenia w porównaniu do tego jak fascynująca jest taka podróż. Ilu fantastycznych ludzi można poznać, nawiązać znajomości na wiele lat, przekonać się o życzliwości ludzkiej oraz przywieść do domu cały pakiet niesamowitych historii. W czasie wyścigu można liczyć na pomoc innych uczestników i organizatorów, którzy wskażą drogę, podzielą się ekwipunkiem lub jedzeniem czy w wyjątkowych przypadkach zorganizują transport do domu lub na camping. W momencie kiedy uczestnicy dotrą na metę czeka ich kilka dni nieustającej zabawy. Organizatorzy przygotowują w ciągu dnia różnego rodzaju konkursy, zabawy integrujące, a wieczorem dyskoteki, koncerty i kolacje. Na całym campingu panuje bardzo pozytywna atmosfera, która sprzyja zapoznawaniu nowych osób. Jeżeli chodzi o powrót do domu to część osób wraca również stopem, natomiast Ci którzy są zmęczeni kilkudniowym szaleństwem mogą wrócić zamówionym autokarem.¹

Ze strony organizatorów cały wyścig to nie tylko praca na miejscu, ale kilka miesięcy przygotowań i ciężkiej pracy. W zależności kto organizuje wyścig – czy samorząd studencki czy inna organizacja, proces przygotowań może się różnić. W tym artykule uwaga skupiona będzie na przygotowaniach przez organizację studencką.

Pierwszy etap przygotowań łączy się z wyłonieniem koordynatora projektu, który będzie czuwał nad całością i sprawdził poprawność wykonania zadań przez pozostałe osoby. Koordynator na początku kompletuje swój zespół, składający się z osób biorących już wcześniej udział przy organizacji takiego wydarzenia oraz nowych członków. Pozwala to

wymienić zespół, wdrożyć nowe pomysły i pozwolić nowym osobom nabrać doświadczenia organizacyjnego, przy równoczesnym wsparciu doświadczonych kolegów. Projekt nie mógłby się odbyć bez odpowiednich funduszy, które pozyskiwane są z różnych źródeł. Podstawowym z nich są wpłaty od uczestników i w zależności od konkretnego wyścigu wynoszą od 25-80zł za osobę. Kolejnym sposobem finansowania są pieniądze pozyskane z uczelni na działalność studencką, ale stanowią one niewielką część całego kosztu. Trzecim źródłem są sponsorzy, głównie duże firmy, które w zamian za reklamę, czy szerzej promocję na stronie internetowej są skłonne w zamian coś zaoferować. Rzadziej są to pieniądze w postaci gotówkowej, a częściej firmy decydują się przekazać produkty, które sami wytwarzają. Następnym krokiem jest wybór miejsca docelowego czyli mety, który jest uwarunkowany wieloma czynnikami, a najważniejsze z nich to:

- atrakcyjność miejsca docelowego, co oznacza, że organizatorzy starają się aby wyścig odbywał się w różne miejsca docelowe;
- odpowiednia infrastruktura campingu, a więc dostosowanie pod względem powierzchni wyposażenia do przyjęcia dużej liczby osób;
- brak konkurencji w czasie i przestrzeni z innymi trasami wyścigu organizowanymi w tym samym czasie, co m.in. związane jest z uniknięciem „tłoku autostopowiczów” na danej trasie;
- prawna legitymizacja organizacji wyścigu z uwzględnieniem wszystkich krajów przez które jego trasa przebiega;
- osiągalność mety wyścigu, co oznacza, że zakończenie wyścigu nie może być zbyt daleko położone, bowiem trzeba zagwarantować, żeby zdecydowana większość autostopowiczów mogła spokojnie dotrzeć do mety w ciągu kilku dni.

W momencie zaakceptowania celu przez organizatorów i chęci współpracy ze strony właścicieli campingu, część organizatorów jedzie na miejsce aby omówić szczegóły, podpisać umowę i osobiście sprawdzić pole namiotowe. Po dopięciu tych rzeczy na ostatni guzik można przystępować do podania oficjalnej informacji o rozpoczęciu zapisów. W tym czasie również organizatorzy odpowiadają na pytania zainteresowanych i organizują spotkania informacyjne w celu promocji wyścigu i spotkania face to face z uczestnikami. Przed samym startem każdy podpisuje listę obecności i pobiera wydany mu starter. Organizatorzy również przypominają zasady bezpieczeństwa, regulamin wyścigu i życzą dobrej zabawy. Na mecie natomiast ich rola jest nie mniej ważna. Na organizatorach ciąży niejako odpowiedzialność za uczestników, za ich bezpieczeństwo i komfort pobytu, co nie znaczy, że w pełni za nich odpowiadają. Ich rolą jest pomoc w kontakcie z właścicielami campingu, a w razie poważniejszych zdarzeń również z miejscową policją. Zajmują się organizacją czasu wolnego na camping, a więc różnego rodzaju zawodów, konkursów, dyskotek czy koncertów. Po zakończonej imprezie są zobowiązani przez władze uczelni do przedstawienia sprawozdania i rozliczenia się ze wszystkich kosztów. Ponieważ jest to organizacja non-profit to nie czerpie z tego żadnych korzyści.²

1 Badania własne.

2 Wywiady z organizatorami.

CEL BADAŃ, METODY BADAWCZE I WYNIKI

Badania, które wykorzystano w pracy miały na celu rozpoznanie niszowego w polskiej literaturze zagadnienia jakim są wyścigi autostopowe, jako forma organizacji czasu wolnego młodych ludzi. Wykorzystano metodę badań ankietowych, które zostały przeprowadzone w okresie od maja do lipca br. na 120 osobach za pomocą umieszczenia formularza w internecie. Badanie miało na celu m.in. określenie motywów udziału w wyścigu, a tym samym określenie różnego rodzaju efektów jakie ten udział przyniósł wybranej grupie autostopowiczów.

Jak można było się spodziewać, przeważającą część, bo aż 75% ogółu, stanowiły osoby młode tj. w wieku 21-25 lat. Zdecydowaną większość respondentów stanowiły kobiety (68,3%), a co trzeci uczestnik badania to mężczyzna. Biorąc pod uwagę poziom wykształcenia i wspomniany wcześniej wiek, można śmiało stwierdzić, że większość osób biorących udział w takich imprezach to studenci, którzy stanowili ponad połowę badanych (58,3%), a osoby które już skończyły studia bądź kontynuują kolejny kierunek to niespełna 8,3% ogółu badanych. Pozostałe osoby badane legitymowały się wykształceniem średnim (31,7%), a osoby z wykształceniem podstawowym stanowiły jedynie 1,7%.

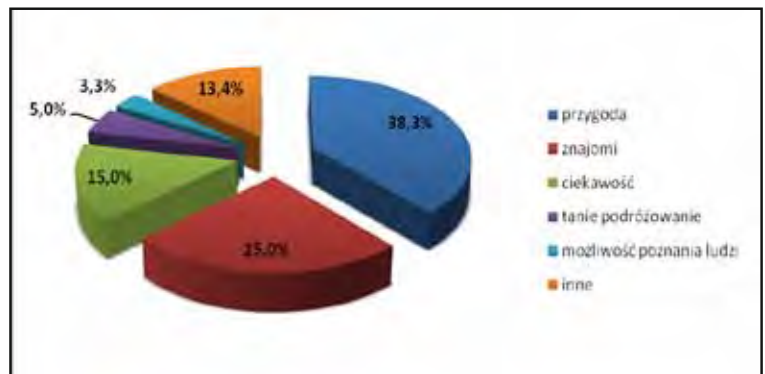
Podróż autostopem, chociaż jest formą niskobudżetową to jednak nie darmową. Dlatego osoby podróżujące w ten sposób powinny być w dobrej sytuacji finansowej i odsetek takich osób wyniósł 48,3% ogółu badanych. Trochę mniej bo 35% respondentów stwierdziło, że ich sytuacja nie jest ani dobra, ani zła. Wśród ankietowanych ponad 11% uważało, że ich sytuacja jest bardzo dobra, a tylko 5% że zła.

Ze względu na to, że wyścigi autostopowe są stosunkowo od niedawna organizowane, to większość osób w swoją pierwszą podróż autostopem wybrała się w roku, w którym przeprowadzono badanie (46%). Co czwarty badany uczestniczył w wyścigu po raz drugi (28%), a 10% stanowiły osoby, które brały udział w wyścigu już w roku 2014 i 2015, a pojedyncze osoby nawet w roku 2012 i 2013 (1,7%).

Każdy z uczestników kierował się innymi czynnikami, które zmotywowały go do jego pierwszej podróży autostopem. Dla co trzeciego badanego (38%) najważniejszym czynnikiem była chęć przeżycia przygody, a co piątego namówili do tego znajomi. Ciekawość zdecydowała o udziale w wyścigu 15% respondentów, a tanie podróżowanie stanowiło główny motyw w przypadku jedynie 5% badanych (Rys.1).

Osoby uczestniczące w badaniu w zdecydowanej większości odpowiedzieli, że preferują podróżowanie autostopem z dziewczyną lub chłopakiem (80%), a niespełna co piąty respondent odpowiedział, że woli podróżować z grupą znajomych (Rys.2).

Autostop jest specyficzną formą podróżowania, odróżniającą się wieloma cechami od innych rodzajów podróży. Uczestnicy badań mieli za zadanie wskazać 5 najbardziej charakterystycznych cech, które są dla nich najważniejsze

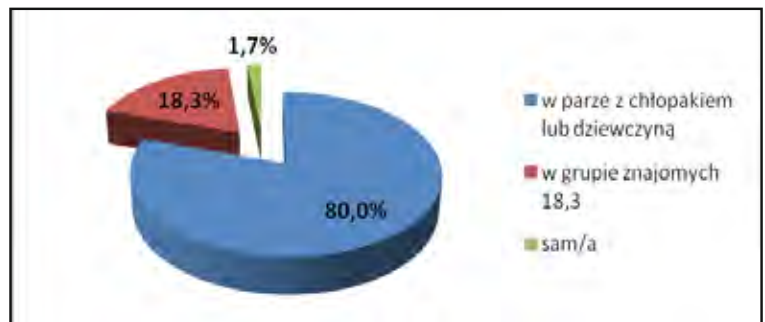


Rys. 1. Struktura odpowiedzi badanych na temat powodów podróży autostopem.

Fig. 1. Structure of respondents' answers about reasons for hitchhiking.

Źródło: Badanie własne

Source: The own study



Rys. 2. Struktura badanych ze względu na preferencje związane z osobami towarzyszącymi w wyścigu.

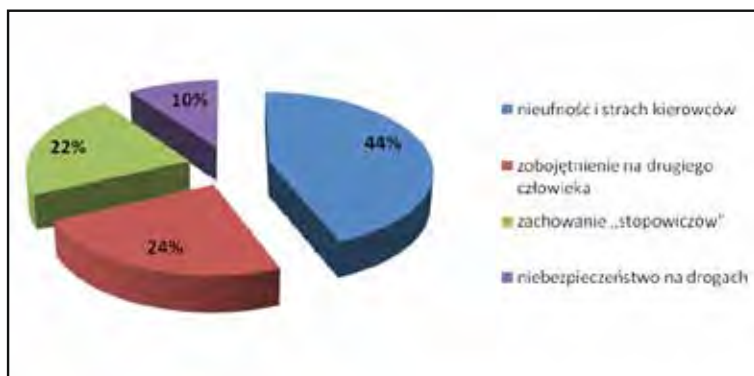
Fig. 2. Structure of the respondents due to preferences associated with accompanying persons in the race.

Źródło: Badanie własne

Source: The own study

w przypadku wyboru autostopu. Spośród uzyskanych odpowiedzi najczęściej udzielaną była „przygoda”, a następnie kolejno: wyzwanie, wolność i brak ograniczeń, autentyczność przeżyć i doświadczeń oraz oszczędność. Pomimo tych wszystkich pozytywnych cech autostopowicze mają również świadomość negatywnych aspektów, co ogranicza popularność autostopu i stwarza często niesłuszne stereotypy na ten temat. W ankiecie zadano pytanie: Jakim zdaniem ankietowanych są powody, które działają na niekorzyść autostopu? Prawie połowa badanych (44%) odpowiedziała, że nieufność i strach kierowców. Na kolejnym miejscu znalazło się zobowiązanie na drugiego człowieka z wynikiem 24%. Zachowania „stopowców” znalazły się na miejscu trzecim i osiągnęły wynik 22%. Czwartym wskazywanym negatywnym aspektem autostopu były niebezpieczeństwa na drogach (10%) (Rys.3).

Druga część badań dotyczyła ściśle wyścigów autostopowych, a mianowicie jak są odbierane przez uczestników i dlaczego zdecydowali się wziąć w nich udział? Osoby wypełniające ankietę starali się też odpowiedzieć na najważniejsze pytanie w pracy: czy i jak wyścigi autostopowe wpływają na powracającą modę na podróżowanie autostopem? W drugiej części brało udział 120 osób, ponieważ część podróżowała autostopem (czego dotyczyła pierwsza część), ale nigdy nie brała udziału w wyścigu. Wśród odpowiedzi

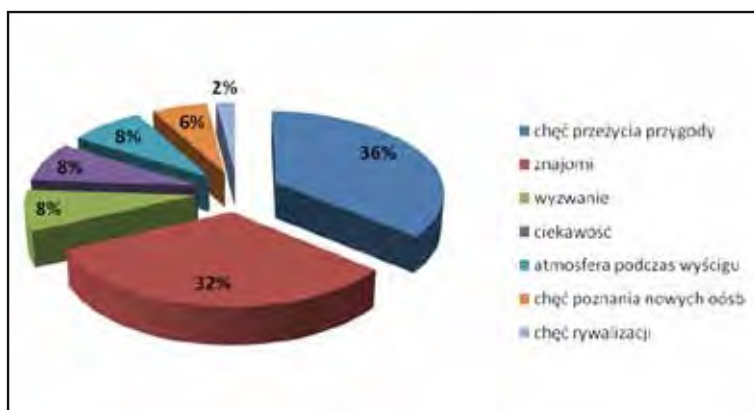


Rys. 3. Struktura badanych ze względu na wskazywane negatywne aspekty autostopu.

Fig. 3. The structure of the respondents because of the negative aspects of the hitch.

Źródło: Badania własne

Source: The own study

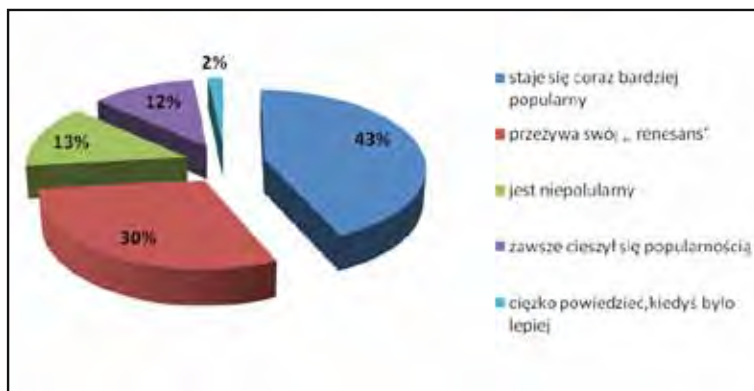


Rys. 4. Struktura badanych ze względu na przyczyny wzięcia udziału w wyścigu autostopowym.

Fig. 4. Structure of the respondents for reasons of participation in hitchhiking.

Źródło: Badania własne

Source: The own study



Rys. 5. Struktura odpowiedzi ze względu na opinie badanych co do stopnia popularności autostopu w Polsce.

Fig. 5. Structure of responses based on opinions of respondents on the degree of popularity of hitchhiking in Poland.

Źródło: Badania własne

Source: The own study

o powód wzięcia udziału w wyścigu co trzeci badany (36%) wskazywał, że chęć przeżycia przygody. Na drugim miejscu byli znajomi, którzy zachęcali do wzięcia udziału – 32%, a po 8% respondentów wskazało: chęć wyzwania, ciekawość i atmosfera podczas wyścigu. Jedyne 6% odpowiedziało, że uczestniczyło w wyścigu z powodu chęci poznania nowych znajomych, a 2% z powodu rywalizacji (Rys.4).

Wyścigi autostopowe poprzez swoją zorganizowaną formę posiadają zarówno wady jak i zalety w porównaniu z tradycyjną podróżą autostopem. Wśród najczęściej pojawiających się odpowiedzi jeżeli chodzi o wady były: duży tłok na trasie (trudność w złapaniu „stopa”) i pośpiech, a co za tym idzie, brak możliwości zwiedzania miast i ciekawych miejsc po drodze. Najczęstsze zalety wyścigów autostopowych dla uczestników to możliwość poznania wielu osób, wzajemnego wspierania się i słuchania ogromnej ilości niesamowitych historii z doświadczeń innych osób. Najważniejszym jednak powodem była wspólna zabawa na mecie i przyjacielska atmosfera.

Większość spośród badanych, bo aż 80%, po raz pierwszy jechała autostopem właśnie podczas wyścigu. Był to więc ich pierwszy kontakt z tą formą podróżowania. Pozostałe 20% miało już wcześniej okazję w ten sposób się przemieszczać. Spośród osób dla których był to pierwszy raz 67% zadeklarowało, że w przyszłości pojedzie jeszcze raz autostopem (niekoniecznie w wyścigu), 18% po zakończonym wyścigu korzystała z autostopu w drodze powrotnej, natomiast pozostałe 15% okazało niezdecydowaną postawę w tym zakresie. Fakt ten wskazuje, na to, że wyścig stał się dla nich motywacją a zarazem odkrył coś, czego wcześniej nie znali lub bali się z tego korzystać. Na pytanie: Co sądzisz o skali podróżowania autostopem w Polsce? blisko połowa (43%) odpowiedziała, że staje się coraz bardziej popularny, a 30% badanych stwierdziło wręcz, że przeżywa swój „renesans”. Odpowiedzi, że jest niepopularny udzieliło 13,3%, a 11,7% uważało, że zawsze cieszył się popularnością (Rys. 5).

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że autostop jako trochę zapomniana niegdyś forma podróżowania odradza się. W latach PRL-u była to dla młodych ludzi namiastka wolności, którą mogli się cieszyć. Mieli możliwość zwiedzania kraju bez żadnych problemów ze strony władzy. Można śmiało powiedzieć, że władza nawet pomagała autostopowiczom w podróżach, wydając książeczki i stwarzając specjalne instytucje, dzięki którym kierowcy chętniej i bez obaw się zatrzymywali. Niestety w późniejszych latach, kiedy każdego było stać na własny samochód i panował powszechny strach przed zabieraniem kogokolwiek do samochodu, idea ta umarła.

Od kilku lat możemy zaobserwować wzrost zainteresowania autostopem, co w pewien sposób można łączyć z coraz bardziej popularnymi formami od-

powiedzialnej konsumpcji, a zwłaszcza jednym z jej rodzajów tzw. car-pooling. Tę popularność w szczególności zauważyć można wśród osób młodych, zwłaszcza studentów, którzy są ciekawi świata i nie mają jeszcze poważnych zobowiązań. Wyjazdy te mają na początku raczej charakter poznawczy i organizowane są głównie w parach lub indywidualnie. Osoby podróżujące w ten sposób, najczęściej jako główne motywy podawały „chęć przeżycia przygody”. Często wyruszali też autostopem „z ciekawości i chęci poznania nowych ludzi” oraz „za namową swoich znajomych”. Autostopowicze często zrzeszają się na różnych forach dyskusyjnych, grupach podróżniczych np. „Autostopowicze czyli my” czy stronach internetowych: Hitchwiki, autostopem.net. tworząc w ten sposób społeczność czy wspólnotę, która się wspiera i udziela sobie wskazówek wzajemnie.

Zainspirowane powracającą modą na podróżowanie autostopem organizacje studenckie postanowiły to wykorzystać i stworzyć coś co nazywamy wyścigiem autostopowym. W ciągu kilku lat urosły one do ogromnych rozmiarów i stanowią dziś niewątpliwie ogromną część polskiego ruchu autostopowego. Młodzi ludzie w dzisiejszych czasach szukają czegoś nowego, innowacyjnych form rozrywki i przygód. Podróżowanie autostopem połączone z rywalizacją i dobrą zabawą na mecie przyniosło niekwestionowany sukces. Osoby podróżujące czują więź ze współuczestnikami, mogą liczyć na ich wsparcie i pomoc. Jest to również dla nich dobra okazja do poznania kogoś nowego, szczególnie we współczesnym świecie gdzie Internet sprawił, że wiele osób zamyka się w świecie wirtualnym.

Mimo pozytywnego charakteru tego zjawiska wiele kwestii jest postrzeganych negatywnie i w konsekwencji wpływa hamująco na jego rozwój. Do najczęściej wymienianych negatywnych aspektów zaliczyć należy strach i niepewność samych kierowców, którzy zwyczajnie boją się zabierać kogośkolwiek, co dodatkowo wzmacnia konflikt imigracyjny i agresywne zachowania w stosunku do kierowców TIR-ów. Uchodźcy, którzy przyjeżdżają do Europy z krajów Bliskiego i Środkowego Wschodu, Azji i Afryki coraz częściej zachowują się agresywnie i narzucają swoje religijne i ideologiczne zapatrywania społecznościom lokalnym[19], co nie polepsza wizerunku autostopu. Kolejnym ważnym powodem jest zubożenie na drugiego człowieka. Żyjemy coraz szybciej, coraz więcej informacji o ludzkiej tragedii nas zalewa i już nie robi to na nas wrażenia. Mamy coraz mniej kontaktu z „żywym człowiekiem”, a często porozumiewamy się tylko przez Internet czy telefon. Internet bardzo łatwo uzależnia przez co mamy coraz mniej czasu na bezpośredni kontakt międzyludzki[20]. Powoduje to atomizację i zubożenie w społeczeństwie i niechęć do obcych nam ludzi. Zachowania samych autostopowiczów również nie są obojętne dla tych zagadnień; przypisywane im nieodpowiednie zachowania jak np. śmiecenie, dewastacje czy brak higieny osobistej pogarszają wizerunek autostopu jako formy podróżowania i spędzania czy raczej organizacji wolnego czasu i podróżowania. To wszystko wpływa na ograniczenie rozwoju tego trendu.

Duży wpływ na renesans autostopu mają wyścigi autostopowe, które z roku na rok zachęcają coraz większą liczbę osób do udziału w tego typu rywalizacji. Jak pokazują wyniki badań własnych, większość osób zainicjowała swoją przygodę z autostopem, biorąc udział w wyścigu. Duża część z nich

również deklarowała, że będzie podróżowała autostopem po zakończeniu wyścigu. Warto odnotować, że 3/4 badanych wyraziło przekonanie, że autostop jest coraz bardziej popularny lub przeżywa swój „renesans”. Jest to przede wszystkim zasługa właśnie tych wyścigów. Można jednak wątpić by rozmiary popularności autostopu osiągnęły stan z roku 1960, chociaż obserwuje się coraz więcej zwolenników tej formy podróżowania. Dzieje się tak dlatego, że ludzie szukają czegoś nowego, odmiennego, autentycznego gdzie mogą osobiście coś odkryć. Nie chcą korzystać z tradycyjnych ofert biur podróży gdzie wszystko mają na tacy, a jedne wakacje niewiele różnią się od drugich. Dlatego decydują się na taki sposób podróżowania, co jest szczególnie charakterystyczne dla młodych ludzi.

Wzrost popularności autostopu stanowić też może szczególne wyzwanie w zakresie oferty posiłków i żywności dla tej specyficznej grupy podróżników. Te szczególne potrzeby mogą dotyczyć zarówno sposobu pakowania, terminu przydatności do spożycia, gramatury i formy. Kwestie te powinny uwzględniać szczególnie rodzaj sytuacji, w jakich produkty te mają być spożywane i przygotowane do spożycia. Wyzwania dla rynku żywności w związku z rozwojem autostopu jako formy podróżowania powinny być dogłębnie rozpoznane i mogą stanowić wyzwanie dla producentów żywności.

LITERATURA

- [1] **CZUPRYŃSKI J. 2015.** Autostop polski. PRL i współczesność. Kraków: Korporacja Ha!art.
- [2] **GIBSON S. 2008.** „Casual Carpooling: A Background Guide” The Environmental Law Centre Society.
- [3] **TAR. Auto-stop 1959.** „Turysta” nr 8 : 10.
- [4] **WASILEWICZ A. 1964.** „Autostop? – Cudowna rzecz!” Światowid, nr 11.
- [5] **ZIARKOWSKI D. 2012.** „Turystyka i sztuka – wzajemne relacje z perspektywy semiotycznej”. Turystyka Kulturowa, nr 5.

Źródła internetowe :

- [6] <http://www.socresonline.org.uk/6/3/chesters.html>
- [7] <http://plecakwspomnien.pl/2013/02/pierwsi-polscy-autostopowicze/>
- [8] https://repozytorium.amu.edu.pl/bitstream/10593/2046/1/11_14-15_08_Keck-Szajbel.pdf
- [9] <https://tramprennen.org/about-us/whats-that/>
- [10] <http://mistrzostwaautostopowe.pl/>
- [11] <http://autostopchallenge.zspsgh.pl/>
- [12] <http://autostoprace.pl/>
- [13] http://www.krakostop.eu/last_editions.php
- [14] <http://www.wyscigautostopem.pl/>
- [15] <http://plecakwspomnien.pl/2012/06/krotka-historia-autostopu/>
- [16] http://epoznan.pl/news-news-73399-Kolejny_&
- [17] <http://www.autostopem-przez-zycie.pl/wyscigi-autostopowe/>
- [18] <https://wiadomosci.wp.pl/wyscigi-autostopem-nowa-moda-na-spedzanie-wakacji-6031558584828545a>
- [19] <https://pl.sputniknews.com/opinie/201604192592959-imigranci-muzulmanie-Europa-zachowanie/>
- [20] <http://www.heuristic.pl/blog/internet/Wplyw-internetu-na-relacje-miedzyludzkie;213.html>