

WPROWADZENIE

Życie w mieście jest dla wielu z nas coraz bardziej uciążliwe. Stale powiększająca się liczba mieszkańców, trudności z przemieszczaniem się, zanieczyszczenie środowiska czy też zagrożenia dla osobistego bezpieczeństwa – to niektóre ze źródeł naszego dyskomfortu. Codzienne obcowanie z miejskim środowiskiem staje się na tyle zniechęcające, że można by myśleć o przeprowadzce na wieś – ale ona wcale nie rozwiązuje problemów. Miasto jest nam niezbędne, ponieważ tu zazwyczaj zaspokajamy większość swoich potrzeb życiowych – mamy możliwość pracy, zaopatrzenia się w niezbędne produkty, aktywnego uczestnictwa w życiu kulturalnym itp. Zatem jeśli musimy decydować, gdzie zamieszkać, to nasz wybór sprowadza się raczej do tego, czy w mieście A, czy w mieście B, a nie: w mieście czy na wsi. Ośrodki miejskie zresztą konkurują o nowych użytkowników. Miasto zwycięzca ma szanse rozwoju – zarówno w skali przestrzennej, jak i demograficznej. Musi jednak stwarzać przesłanki lepszego życia.

Wraz z rozwojem miasta pojawiają się przeszkody do pokonania. Jedną z nich, znaną od dawna, jest zatłoczenie komunikacyjne, zwane również kongestią. Już starożytny Rzym borykał się z tak wielkim zatłoczeniem, że na jego drogach dochodziło do paraliżu ruchu. Skali kongestii dowodzi rozporządzenie Cezara zabraniające ruchu pojazdów przewożących ładunki w ciągu dnia. Zakaz ten spowodował, że dostawy i przewozy tranzytowe odbywały się w godzinach nocnych, co wzbudzało sprzeciw mieszkańców z powodu hałasu zakłócającego sen. W konsekwencji zakaz ten został zniesiony i dostawy znów odbywały się za dnia¹.

Problematyka kongestii jest tematem licznych opracowań – badań, prac promocyjnych czy publikacji zwartych, zauważana jest również w ostatnich latach w środkach masowego przekazu². Świadczy to o sile, z jaką zatłoczenie

¹ M. Wachs, *Fighting Traffic Congestion with Information Technology*, Issues in Science and Technology, <http://www.issues.org/19.1/wachs.htm> (10.05.2011).

² Przykładami mogą być akcja szacowania korków przeprowadzona przez Gazetę Wyborczą (*Cała Polska stoi w korkach*, Gazeta Wyborcza, 5 września 2008) czy też telewizyjne programy informacyjne „Traffic” lub informacje o zatłoczeniu komunikacyjnym dostępne na stronach internetowych.

komunikacyjne absorbuje naszą uwagę. Kongestia przynosi skutki nie tylko w wymiarze organizacyjnym, lecz także finansowym. Jak wynika z badań prowadzonych przez Deloitte³ w 2010 r. w Polsce: „pracujący w 7 miastach tracili w korkach w 2010 r. 16 mln PLN dziennie, 351 mln miesięcznie i ponad 4,2 mld PLN rocznie. Jak znacząca jest to kwota, unaocznia kilka porównań. W roku 2010 kwota 4,2 mld PLN stanowiła równowartość wydatków budżetu państwa na naukę (tzw. dział 730) lub połowę wydatków na wynagrodzenia w całej administracji publicznej (tzw. dział 750). Zniżając się na poziom mikroekonomiczny, koszt korków dla statystycznego mieszkańca-kierowcy wynosił prawie 3 tys. PLN rocznie”.

Poszukiwaniem skutecznych rozwiązań przeciwdziałających zatłoczeniu komunikacyjnemu w miastach zajmują się od lat przedstawiciele wielu dyscyplin naukowych bądź dziedzin wiedzy – przede wszystkim specjaliści transportowcy, którzy podejmują próby zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego. Poszukują oni remedium na spadek popularności tego środka przemieszczeń m.in. w integracji rozkładów jazdy czy też przemyślanej strategii cenowej. Organizatorzy ruchu w miastach podejmują próby racjonalizowania przemieszczeń przez tworzenie zakazów lub ograniczeń dla tych osób, które ignorują środki transportu publicznego. Mamy tu do czynienia ze strefowaniem przestrzeni miasta, specyficzną polityką dostępności wydzielonych części miasta dla pojazdów indywidualnych, dyskryminującą użytkowników prywatnych pojazdów przez politykę parkingową czy też za pomocą restrykcyjnych cen za prawo do skorzystania z infrastruktury transportu w mieście. Tego typu działania nie zawsze są oceniane pozytywnie, zaś oferta transportu zbiorowego ciągle jeszcze nie spełnia wymagań użytkowników miast. Tę myśl można odczytać jako krytykę tego typu działań, niemniej jednak są one uzasadnione z punktu widzenia ograniczania kongestii w miastach, stosując „stechnicyzowane” podejście. Nie ulega bowiem wątpliwości, że zebranie podróżujących w jednym autobusie czy tramwaju spowoduje, że na ulice wyjedzie znacznie mniej samochodów osobowych. Z drugiej zaś strony niezadowolenie pasażerów z takiego ograniczania swobody w zakresie realizacji mobilności przyczynia się do obniżenia poczucia jakości życia w mieście, zatem może okazać się z punktu widzenia strategii rozwoju miasta wielce niekorzystne.

³ *Raport o korkach w 7 największych miastach Polski: Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Gdańsk*, <http://www.scribd.com/doc/47074575/Deloitte-Raport-Korki-2011> (12.03.2011).

Do walki z kongestią stanęli automatycy i informatycy, proponując technologicznie zaawansowane, drogie urządzenia telematyki. W rezultacie udało się osiągnąć to samo, co regulując ruchem za pomocą znaków.

Zagadnieniem ograniczenia kongestii w miastach zajęli się również logistycy, którzy zaproponowali, by znaleźć kompromis pomiędzy przemieszczaniem się środkami transportu zbiorowego a przemieszczaniem się środkami transportu indywidualnego. Poszli zatem o krok dalej od specjalistów transportowców, co nie poprawiło jednak skuteczności walki z kongestią.

Zaprezentowany wywód ma na celu wskazanie, że problematyka ograniczania kongestii w miastach należy do istotnych, ciągle jeszcze nierozwiązanych kwestii, mających duże znaczenie zarówno gospodarcze, jak i społeczne. Stąd wziął się pomysł napisania tej książki, której celem jest wskazanie obszarów kształtowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast. Ponadto postanowiłem zaprezentować swój pogląd na kwestie mobilności, jej kreowania, zależności między mobilnością a modalnością i jej kształtowaniem. Wychodzę bowiem z założenia, że wszelkie działania zmierzające do zmniejszania kongestii winny bazować na kompromisie społecznym zawierającym pomiędzy miastem a jego użytkownikami⁴. Ten kompromis to nie rodzaj umowy, ale raczej przekonania, że podróżowanie w mieście może wiązać się z mniejszymi utrudnieniami, pod warunkiem że każdy ograniczy swoją wygodę na rzecz dobra wspólnego, a przy tym w pełni zaspokoi potrzeby w zakresie przemieszczania się.

Temu zamysłowi podporządkowałem strukturę pracy. Składa się ona z czterech rozdziałów. Rozdział 1. poświęciłem rozważaniom dotyczącym istoty mobilności. Moim zdaniem mobilność jako pojęcie wykracza znacznie poza jej wymiar fizyczny. Może się wydawać, że psychiczny wymiar nie ma dla miasta większego znaczenia, zatem nie ma powodu, by go tu rozpatrywać. To, co rodzi się w psychice, często przetwarzane jest na realne działania. Znaczna część naszych przemieszczeń, w tym również tych

⁴ Miasto w podanym tu znaczeniu jest synonimem jego władz, które są powołane do tego, by nim zarządzać, jak również wszelkich grup (formalnych i nieformalnych) mających wpływ na kształtowanie decyzji zarządczych. W pracy celowo używam pojęcia „użytkownicy miasta”, mając na uwadze wszelkich jego interesariuszy. Najważniejszą grupą użytkowników miasta są jego mieszkańcy. Stanowią oni jego władzę i jednocześnie są miastem – nośnikiem miejskości konkretnego obszaru i jego specyficznych cech. Oni też są najważniejszą grupą nabywców produktów miasta, których znaczna część powstaje w rezultacie zgłaszanego przez nich zapotrzebowania. Poza mieszkańcami istotna grupa użytkowników to ludność spoza miasta oraz instytucje i jednostki gospodarcze zlokalizowane w całości bądź mające swoje oddziały na terenie miasta.

o charakterze obligatoryjnym, ma swoje źródło w naszej psychice. Oczywiście świadomie kształtujemy tę część mobilności, która przekłada się na faktyczne pokonywanie przestrzeni. Rozdział 2. porusza kwestię szeroko rozumianych zależności pomiędzy kongestią, mobilnością a logistycznym podejściem do znajdowania kompromisów w przemieszczeniach. Jest to okazja, by zastanowić się nad zależnościami przyczynowo-skutkowymi w tym obszarze. Jako że potrzeba mobilności przekształca się w pewnym zakresie w przemieszczenia, rozdział 3. traktuje o podróży miejskiej. Jego głównym celem jest przeprowadzenie rozważań na temat kształtowania zjawiska podróżowania, szczególnie w aspekcie multimodalności podróży. Starałem się przedstawić jak najszersze spektrum problemów, z jakimi zjawisko podróżowania, szczególnie multimodalnego w mieście, może się spotkać, i jakie wyzwania niesie ono dla różnych organizatorów przemieszczeń. W tych rozważaniach prezentuję rozmaite badania nad stanem przemieszczeń w miastach na świecie, pomijam jednak problematykę organizowania transportu zbiorowego, gdyż jest ona doskonale w Polsce opracowana, zaś publikacje wielu naszych znakomitych specjalistów są powszechnie znane i dostępne. Zastanawiając się nad wynikami tych badań, wskazuję na obszary potencjalnej racjonalizacji procesów przemieszczeń osób w miastach. Natomiast rozdział 4. poświęcony został kształtowaniu zachowań komunikacyjnych. Poza omówieniem problematyki teoretycznej związanej z zachowaniami, w tym komunikacyjnymi, oraz ich kształtowaniem, zaprezentowałem kilka zagadnień praktycznych. Przede wszystkim pokazałem na przykładzie badań opinii młodych użytkowników Wałbrzycha (studentów studiów dziennych jednej ze szkół wyższych) o różnych sposobach przemieszczania się, w jaki sposób można dokonać obróbki dużej ilości informacji, by wyciągać wnioski z przedstawionych opinii, które można przełożyć na praktykę. Należy tu szczególnie podkreślić, że poglądy respondentów są skutkiem uwarunkowań środowiskowych i ich znajomość, moim zdaniem, powinna być przedmiotem szczególnej uwagi przy budowaniu programów zmieniających zachowania komunikacyjne. Nie sądzę, byśmy byli w stanie te poglądy uznać za reprezentatywne dla każdego miasta w Polsce, nawet patrząc z punktu widzenia liczebności mieszkańców czy też ich zamożności. Dlatego ważne jest każdorazowe wyjawienie tych elementów. Poza tym omówiłem wybrane elementy zarządzania kongestią jako wpływu na ludzi. Mowa tu o rozmaitych wariantach takiego zarządzania, spośród których, moim zdaniem, najciekawsze jest zarządzanie mitami miejskimi.

W zakończeniu słowa wstępnego pragnę zaznaczyć kilka kwestii. Po pierwsze – starałem się skutecznie unikać problematyki środowiskowej i zrównoważonego rozwoju. Jest ona powszechnie znana i w moim przekonaniu w rozważanym zakresie wnosi niewiele nowego. Po drugie – książka jest rezultatem mojej kilkuletniej pracy, której efekty w znacznej części publikowałem czy prezentowałem na konferencjach w kraju i za granicą. Dzięki temu mogłem szybko uzyskać opinie na temat moich pomysłów – wszak nie ma lepszej metody na doskonalenie niż uważne wsłuchiwanie się w konstruktywną krytykę. Po trzecie – książka ma charakter opracowania naukowego, mającego służyć inspiracją tym wszystkim, którzy zajmują się profesjonalnie problematyką przemieszczeń w miastach. Stąd postanowiłem pominąć prezentowanie tych podstawowych definicji, co do których istnieje powszechna zgoda, natomiast w przypadku gdy w literaturze przedmiotu znajdujemy większą (i niekiedy sprzeczną) różnorodność określeń, dla jasności wyводу musiałem dokonać wyboru, by doprecyzować, jakie rozumienie leży u podstaw moich konstrukcji myślowych.

Oddając książkę w ręce Czytelników, liczę na wyrozumiałość i życzliwe jej przyjęcie.

Autor

ZACHOWANIA MOBILNOŚCIOWE W MIEŚCIE

1.1. Istota mobilności

„Po co podróżujemy? [...] Czy podróżowanie jest to zachowanie instynktem wiedzione i co to miałyby być za instynkt? Czy doznajemy satysfakcji stąd, że doświadczamy czegoś, co jest po prostu *nowe*, że nowość jako taka nas przyciąga? A jeśli tak, czy nie jest to dziwne zadowolenie?”¹. Takie oto pytania rozpoczynają rozważania L. Kołakowskiego o podróżach. Autor *Mini-wykładów*, mówiąc o podróżach, ma na myśli nie wszelkie przemieszczenia, ale jedynie te, gdzie podróż sama w sobie jest celem. Jego zdaniem to ciekawość wywołuje u ludzi chęć podróżowania: „Jesteśmy ciekawi nie dlatego, by nieznanym rzeczy obiecywały nam jakieś zaspokojenia albo czymś groziły, czemu trzeba zapobiec, jesteśmy ciekawi po prostu”². Ta właśnie ciekawość jest jednym z powodów przemieszczania się. Jednym, ale nie jedynym.

Niniejsza praca traktuje zarówno o przemieszczaniu się ludzi w obrębie miasta, jak i o wpływie środowiska miasta na kształtowanie decyzji o przemieszczaniu – zatem w zakresie nieco bardziej powszednim od tego, które tak interesująco opisuje cytowany filozof. Moim celem jest zbadanie, dlaczego ludzie się przemieszczają, w jaki sposób zaspokajają swoje potrzeby w zakresie mobilności, oraz poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, czy suma indywidualnych przemieszczeń, skutkująca chaosem i problemami związanymi z mobilnością na terenie miasta, da się zmniejszyć przez uporządkowanie, skoordynowanie i – wreszcie – czy można niekiedy irracjonalne przesłanki podróżowania racjonalnie kształtować. Racjonalnie to znaczy w przemysłany sposób, tak aby przeciwdziałać temu, czego wszyscy w miastach nie

¹ L. Kołakowski, *Mini-wykłady o maxi-sprawach*, Kraków 2004, s. 43.

² Tamże, s. 45.

chcemy – korkom, czyli zatłoczeniu komunikacyjnemu, stojącemu na przeszkodzie swobodnemu przemieszczaniu się. Racjonalnie – czyli w taki sposób, który powinien być jasny i zrozumiały dla wszystkich, a jednocześnie zapewniać każdemu swobodną mobilność.

Mobilność ludzi to, zgodnie z popularnymi definicjami, skłonność do zmiany miejsca zamieszkania czy pracy. Wiąże się ona z przemieszczaniem się, czyli pokonywaniem przestrzeni. „Mobilność, rozumiana w sensie potencjalnego «przewycięzania przestrzeni» realizuje się w formie komunikacji (transportu) na drogach, na kolei, w powietrzu itp., przy wykorzystaniu różnorodnych środków komunikacji, w odpowiedzi na powstające i zmieniające się potrzeby w tym zakresie”³. W tej pracy przyjęto, że mobilność to wszelkie przemieszczenia – te codzienne, rutynowe i te o większym znaczeniu dla reorganizacji życia osobistego, jak zmiana miejsca zamieszkania, oraz te, o których pisał L. Kołakowski. Tak rozumiana mobilność jest elementem funkcjonowania ludzkości od zarania dziejów i była siłą sprawczą przetrwania i rozwoju gatunku ludzkiego. W zasadzie każda działalność człowieka związana jest z koniecznością przemieszczania, dlatego ograniczanie jej możliwości jest tak szkodliwe⁴. Swoboda przemieszczania jest nieodłącznym atrybutem wolności każdej osoby. Według personalisty E. Moniera: „wolności nie da się zamknąć w gładkich definicjach i opisach, trzeba jej doświadczyć jako zdolności *poczynania samych siebie*, wybierania drogi i sposobu bycia sobą”⁵. Wolność występuje tylko w ludzkim działaniu i bezpośrednio doświadczać jej można w przeżywaniu. Wolność jest nie tylko naturą człowieka, ale także jego powołaniem – mówi filozof. „Tylko dlatego, że człowiek jest wolny może urzeczywistniać sam z siebie nowy stan rzeczy, a tym samym może przełamywać istniejący porządek natury”⁶. Wolność wewnętrzna osoby jest tą cechą, dzięki której człowiek zdolny jest do bogatych duchowych przeżyć warunkujących panowanie nad sobą i przyrodą.

³ *Die Szenariotechnik am Beispiel des Projektes „Zukunft der Mobilität”. Ein Beitrag der Geschka & Partner Unternehmensberatung von H. Geschka Und M. Schwarz-Geschka*, za: P. Blaik, *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania*, Warszawa 2010, s. 87.

⁴ Jedną z dokuczliwszych kar jest pozbawienie człowieka wolności – oznacza ona również uniemożliwienie przemieszczania się zgodnie z wolą osadzonego. Kara pozbawienia wolności jest od dawna stosowana w systemach prawnych. W historii prawa wykonywano ją m.in. przez wtrącenie do lochu lub zamknięcie w wieży. Obecnie wykonuje się ją w wyspecjalizowanych strzeżonych kompleksach – zakładach karnych.

⁵ W. Słomski, *Personalistyczna wizja wolności*, Warszawa 2000, s. 121.

⁶ Tamże, s. 125.

Mobilność opisywana jest za pomocą wielu metafor, z których najbardziej rozpowszechniona jest metafora nomady. John Urry w książce *Socjologia mobilności* przytacza kilka przykładów współczesnego rozumienia metafory nomady. Píše np., że: „Nomadyczna deterytorializacja była interpretowana jako sposób kwestionowania granic dyscyplin i hegemonicznych praktyk kulturowych w celu «marginalizacji centrum», a zwłaszcza maskulinistycznych, imperialnych, białych i akademickich kultur «zachodnich» [...]. Nomadyzm wiąże się z poglądem, że pisarstwo akademickie i polityczne samo może być pojmowane jako podróż. Żeby uprawiać teorię, trzeba opuścić dom i wyruszyć w drogę. Tymczasem według Van den Abbeelego [...] nie istnieje żaden «dom» czy stały punkt, z którego teoretyk wyrusza i do którego później powraca”⁷. Dalej Urry stwierdza, że nie można wyobrazić sobie nomadyzmu bez mobilności wirtualnej i mobilności przedmiotów. „Tsugio Makimoto i David Manners [...] twierdzą, że wkroczyliśmy w nową epokę koczowniczą. W ciągu następnego dziesięciolecia, przy postępującej digitalizacji, większość urządzeń domowych i biurowych będzie można nosić przy sobie, lub przynajmniej w małej torbie, co tych, których stać będzie na takie przedmioty, uczyni „geograficznie niezależnymi. Tacy ludzie będą mogli «swobodnie żyć tam, gdzie chcą, i podróżować, ile zechcą» – i będą zmuszeni zastanowić się, czy są osadnikami, czy w istocie «globalnymi nomadami»”⁸. W kulturę mobilności wpisana jest kultura samochodowa. To samochód *de facto* poszerzył granice mobilności, umożliwiając dotarcie do tych miejsc, które dotychczas z różnych powodów były nieosiągalne. J. Urry twierdzi, że nie można analizować współczesnego życia społecznego bez zbadania znaczenia automobilizmu, który jest „kompleksem powiązanych ze sobą maszyn, praktyk społecznych i sposobów zamieszkiwania, nie w nieruchomym domu, lecz w mobilnej, półprywatnej kapsule. [...] Wiele podróży obejmuje wielorakie funkcje, przemieszane ze sobą i wymagające kontroli. Czas momentalny i nowe rodzaje przestrzeni, które wprowadza automobilizm, stają się centralne dla konfiguracji życia społecznego. Ludzie zamieszkują i współdziałają za pośrednictwem swoich samochodów poruszających się tu i tam. Samochód nie jest więc prostą dobudówką jednostki, a automobilizm nie jest po prostu aktem konsumpcji, ponieważ w pewien sposób rekonfiguruje same formy uspołecznienia. Życie społeczne zawsze wiązało się z różnymi

⁷ J. Urry, *Socjologia mobilności*, Warszawa 2009, s. 47.

⁸ Tamże, s. 48.

mobilnościami, lecz samochód przekształca je w charakterystycznym połączeniu elastyczności i przymusu”⁹.

W tym miejscu warto się zastanowić, jaka jest zależność między mobilnością a ruchliwością mieszkańców. Ruchliwość jest, moim zdaniem, pewną formą mobilności przejawiającą się w realizacji przewozów (podróży), warunkowaną potrzebami społecznymi – w zakresie pracy, zaspokajania potrzeb bytowych, kulturalnych, wypoczynku – i uzależniona jest od środowiska, w którym człowiek bytuje. Na jej wielkość wpływają także znaczenie miasta, po którym człowiek podróżuje, i dostępny system transportu, który ową ruchliwość może stymulować pozytywnie bądź nie. Tymczasem mobilność to znacznie więcej niż sama ruchliwość. Już zakres metafor, za pomocą których się ją opisuje, wskazuje na o wiele szersze pojmowanie tego pojęcia. Mobilność to, moim zdaniem, również stan umysłu, którego potencjał sprawia, że możemy podróżować w czasie i przestrzeni, również do bytów nierealnych. Mobilność przez wyobraźnię, czyli abstrakcyjnie, a nie sensualnie, pozwala budować nowe scenerie i tworzyć scenariusze, odtwarzać raz zobaczone obrazy. „Aby podróżować, wystarczy istnieć. Jadę od dnia do dnia w pociągu mojego ciała lub mojego przeznaczenia, przyglądając się ulicom i placom, gestom i twarzom, zawsze takim samym i zawsze różnym, czyli takim, jakie w istocie są pejzaże. Kiedy sobie wyobrażam, widzę. Cóż więcej robię, podróżując? Tylko skrajna słabość wyobraźni mogłaby usprawiedliwić potrzebę zmiany miejsca po to, aby odczuwać”¹⁰.

Niewątpliwie bodźcem do rozwoju mobilności było odkrycie kina ruchomego i telewizji, a obecnie – również Internetu. Szczególnie ten ostatni wynalazek spowodował zwiększenie oczekiwań w zakresie mobilności. Znoszenie bądź łagodzenie barier środowiskowych, kulturowych, geopolitycznych zwiększa mobilność ludzi. Ciekawość świata i upatrywanie nowych możliwości w pozyskaniu wiedzy i umiejętności poza swoim miejscem zamieszkania to coś, co powoduje chęć przemieszczania się szczególnie współczesnej młodzieży. Mobilność to także gotowość człowieka do szukania pracy w nowych, nieznanych miejscach, jak również do przemieszczania się w ramach organizacji (często transnarodowych) w poszukiwaniu ścieżek awansu zawodowego. A wobec miast to zjawisko stworzyło nowe oczekiwanie – zapewnienia fizycznego wymiaru mobilności.

Fizyczny wymiar mobilności może zostać nawet znacznie ograniczony wskutek zarówno traumy emocjonalnej (czy umysłowej), jak i fizycznej.

⁹ Tamże, s. 260.

¹⁰ A. Melberg, *Resa och skriva. En guide till den moderna reselitteraturen*, Göteborg 2006.

Osoby mające problemy z poruszaniem się w polskich warunkach stają wobec narzuconej limitowanej mobilności. To limitowanie, będące w sprzeczności z obowiązującym prawem, ale i zdrowym rozsądkiem, wyrzuca na margines życia społecznego tysiące ludzi obdarzonych dużym potencjałem. Jakikolwiek ograniczanie wolności z powodów niezależnych od osoby bądź od jej możliwości świadczy o niskim poziomie kultury społeczeństwa¹¹.

Co może ograniczać mobilność? Istnieje wiele czynników. Do tych najczęstszych należą warunki zdrowotne (wiek, niepełnosprawność ruchowa i inne), warunki fizyczne (ukształtowanie terenu czy inne, wskazane dalej), warunki finansowe (umożliwiające bądź nie sfinansowanie kosztów przemieszczania – to możliwości zaspokojenia potrzeby przemieszczania poprzez zdolność jednostki do wydania określonej kwoty pieniędzy), otoczenie ekonomiczne (kondycja gospodarki – kursy wymiany walut, poziom inflacji, stopa spożycia, poziom bezrobocia i zadłużenie), warunki polityczne (np. ustroje ograniczające możliwości przemieszczenia z pobudek politycznych). Nasza wyobraźnia również może stanowić barierę mobilności, chociaż częściej jest mechanizmem inicjującym przemieszczanie – mam na myśli instynkt ciekawości, który zakłada, że „świat, w którym przebywamy, świat naszego doświadczenia, jest *czegoś wart*. Gdybyśmy wierzyli, jak prawdziwi buddyści, że świat niczego nie jest wart, że jest tylko masą cierpienia i bólu, że wszędzie i zawsze jest taki sam pod wszystkimi względami, co się liczą, a różnice są bez znaczenia, że nic nowego pod słońcem, że historia ludzka nie jest niczym innym, jak monotonnym powtarzaniem tego samego nieszczęścia – gdybyśmy w to wierzyli, nie doświadczalibyśmy żadnej potrzeby nowości, żadnej ciekawości, a więc żadnej ochoty do podróżowania”¹². Wyobraźnia to kluczowy architekt zamierzeń mobilnościowych. To ona podpowiada, czy warto jechać, dokąd i z kim, w jakim celu. Ona i konwenanse mówią, co wypada, a co nie. Wreszcie to ona sugeruje, co jest dla nas korzystne i dlaczego.

Patrząc na problematykę przemieszczeń, warto jeszcze raz wrócić do warunków fizycznych jako ewentualnej bariery mobilności – jest to z jed-

¹¹ Ważne jest przestrzeganie praw osób niepełnosprawnych ruchowo bądź niewidomych. W tym zakresie Polska ma dużo do zrobienia. Według Narodowego Spisu Powszechnego w roku 2002 liczba osób niepełnosprawnych w Polsce wyniosła 5456,7 tys., co stanowiło 14,3% ogółu ludności kraju. Oznacza to, że co siódmy mieszkaniec Polski jest osobą niepełnosprawną (w 1998 r. – co dziesiąty, w 1978 r. – co czternasty). Wśród osób niepełnosprawnych w 2002 r. najliczniejszą grupą były osoby mające orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności (28,8%) oraz osoby o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (26,1%). W ogólnej zbiorowości osób niepełnosprawnych 52,9% stanowiły kobiety (Główny Urząd Statystyczny, *Narodowy Spis Powszechny 2002 r., Osoby niepełnosprawne oraz ich gospodarstwa domowe, Część analityczna*, Warszawa 2003, s. 23–24).

¹² L. Kołakowski, *Mini-wykłady...*, s. 47.