

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Socjologii

Michał Falkowski

nr albumu: 335153

**Życie codzienne w samochodzie. Schematy interakcji i wzajemnego
postrzegania się kierowców z perspektywy socjologii życia codziennego**

**Every day life in a car. Patterns of interaction and mutual perception
of drivers from the perspective of every day life sociology.**

Praca magisterska
napisana pod kierunkiem naukowym
prof. dr hab. Rafała Drozdowskiego

Poznań 2009

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
ROZDZIAŁ I	
OD KONCEPCJI KOMUNIKACJI DO SOCJOLOGII CODZIENNOŚCI Z PERSPEKTYWY KIEROWCY	4
1. Znak i komunikacja	4
2. Interakcjonizm symboliczny	13
3. Socjologia codzienności	21
4. Samochód i kierowcy	27
ROZDZIAŁ II	
NOTA METODOLOGICZNA	40
ROZDZIAŁ III	
PREZENTACJA I ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ	52
1. Schematy interakcji zachodzących między kierowcami samochodów	52
1.1. Kody komunikacyjne między kierowcami i ich interpretacje	52
1.2. Doznakowanie samochodu i interpretacje oznaczeń umieszczanych na pojazdach	64
1.3. Styl jazdy jako komunikat	68
1.4. Współpraca między kierowcami, wzajemne postawy oraz zachowania	72
1.5. Identyfikacje kierowców	78
1.6. Klasyfikacje i typizacje	84
1.7. Stereotypy	87
2. Reguły normatywne, praktyki jeżdżenia i zwyczaje drogowe	89
2.1. Reguły normatywne (kodeksowe) i postawy wobec prawa drogowego	90
2.2. Praktyki jeżdżenia	95
2.3. Zwyczaje drogowe	99
ZAKOŃCZENIE	102
BIBLIOGRAFIA	107
ZAŁĄCZNIKI	112

WSTĘP

Świat człowieka to świat społeczny istniejący i odtwarzany cały czas w ramach kultury, w ramach cywilizacji. Ludzie tworzą kulturę i egzystują w niej, a żeby było to możliwe muszą się między sobą komunikować, porozumiewać, przekazywać informacje i wiedzę. I czynią to nieustannie. Każdy aspekt życia społecznego, każda interakcja społeczna związane są z komunikowaniem, które to komunikowanie tworzy sieć związków społecznych.

Owo komunikowanie to innymi słowy nadawanie i odbieranie znaków, czyli umownych bytów będących swoistymi, symbolicznymi odniesieniami innych bytów, które mają swych nadawców i odbiorców. Istnieją one w międzyludzkiej przestrzeni wzajemnego oddziaływania ludzi na siebie, ich wzajemnego życia w społeczeństwie. A to oddziaływanie czyli wzajemny wpływ przebiega w ramach procesu komunikacji właśnie.

Informacje między ludźmi, czyli ich wzajemna komunikacja, przekazywane są zarówno w postaci znaków jak i w postaci zachowań jednostek, które to zachowania mogą być swoistym symptomem tego, co dana jednostka myśli czy jakie zamierza podjąć działania. Sama sprawność czy efektywność komunikowania ma ogromną doniosłość dla funkcjonowania społeczeństwa.

Jednocześnie owo społeczeństwo funkcjonuje w ramach jakiegoś porządku, który tworzony jest w codziennych, zwyczajnych działaniach ludzi. Dzięki tym działaniom czy praktykom ludzie ustalają sens rzeczywistości społecznej, sens życia społecznego.

Jedną z przestrzeni, tworzonego codziennie i bezustannie w praktykach ludzkich porządku społecznego, jest ruch samochodowy oraz interakcje i komunikacja wzajemna wśród kierowców samochodów. Jest to pewien wycinek czy element codziennej rzeczywistości wielu ludzi, dla niektórych, na przykład zawodowych kierowców, jest być może jednym z ważniejszych aspektów społecznego porządku. I w tej przestrzeni ludzie spędzają coraz więcej czasu odtwarzając i tworząc nowe schematy interakcji i typowe dla tej rzeczywistości kody komunikacyjne.

Owe interakcje, to, co dzieje się nieustannie w społecznych sytuacjach ruchu drogowego, w codziennych, zwyczajnych i rutynowych działaniach i praktykach kierowców, w ich komunikacji i wzajemnym wpływie i oddziaływaniu, w wyrażanych przekonaniach postawach i stereotypach będą przedmiotem niniejszej pracy.

ROZDZIAŁ I

Od koncepcji komunikacji do socjologii codzienności z perspektywy kierowcy

1. Znak i komunikacja

Rozważania niniejszej pracy należałoby rozpocząć od krótkiej charakterystyki czy też przybliżenia ogólnego pojęcia *znaku*. Czym jest? Poszukiwaniem odpowiedzi na to pytanie zajmuje się nauka zwana semiotyką czasem także semiologią, która przedmiotem swoich badań uczyniła właśnie analizę pojęć *znaku* i *znaczenia*.

Pojęciem znaku ludzkość interesuje się od czasów starożytnych. Już greccy filozofowie próbując dociec do natury bytu czy istoty rzeczy zgłębiali dostępne postrzeganiu zmysłowemu jej zewnętrzne przejawy. Znaki mogą mieć tedy charakter abstrakcyjny, czyli być bytami umysłowymi, mogą też być konkretnymi rzeczami o charakterze fizycznym. Jedno jest pewne – znak musi być czymś postrzegalnym dla naszych zmysłów.

Zdaniem Jerzego Pelca „znakiem można uczynić każdy przedmiot, zdarzenie czy zjawisko, faktyczne czy urojone, bez względu na to, jakie są ich cechy, budowa, wielkość czy waga”¹. Ważne wydaje się być w tej definicji sformułowanie *uczynić*. Wskazuje ono na fakt, iż byty znakami bywają czy też, że zmiennym jest ich znaczenie. Postrzegając wszelkie byty z punktu widzenia ich funkcji ludzie nadają im jakieś znaczenie. To od ludzi zależy, czy potraktują dany byt jako znak innego bytu. Dany byt może być znakiem potencjalnym, natomiast faktycznym staje się pod warunkiem potraktowania go przez ludzi jako znak właśnie. Pelc twierdzi: „zaktualizowanie potencjalnej własności bycia znakiem, przysługującej każdej rzeczy, osobie, zdarzeniu czy zjawisku A, wymaga od nas abyśmy posłużyli się owym A jako znakiem jakiegoś B, różnego od A, to jest abyśmy przyjęli, że A wystąpiło oraz że między A i B zachodzi pewien związek, taki, iż – wedle naszego mniemania – z obecności A możemy się domyślić, że i B ma miejsce. Skrótowo można to ująć tak: nie ma znaków poza ich użyciem i nie ma użycia znaku poza świadomością”². Musi zatem istnieć nadawca, odbiorca znaku oraz intencja przekazania jakiejś informacji, aby dany byt stał się znakiem. Nadawca świadomie i celowo dąży do wpłynięcia w pewien sposób na odbiorcę za pomocą znaków, które odbiorca – trafnie bądź nie – interpretuje.

¹ J. Pelc *Wstęp do semiotyki* Wiedza Powszechna, Warszawa 1984 s.61

² Ibidem s.63

Ludzie znaków używają w procesie poznawczego opanowywania środowiska, a ich używanie związane jest z procesem wnioskowania, czyli uznawania z większym niż dotychczas stopniem pewności jakiegoś zdania na podstawie innego zdania zwanego przesłanką³. Znaki są zatem podstawą, mniej lub bardziej złożonych, wnioskowań. Jesteśmy nieustannie otoczeni znakami, głoszącymi intencje innych ludzi i nieustannie zmuszeni jesteśmy do interpretacji tych intencji. Znaki są nie tylko znakami czegoś, ale i dla kogoś – musi być ktoś kto interpretuje znaczenie znaku, aby był można było za znak uznać⁴. Według koncepcji Meada, omówionej przez Marka Ziółkowskiego⁵, znaczenie rodzi się w trakcie przystosowawczych zachowań organizmów już na poziomie zwierzęcym – organizmy działające w środowisku muszą umieć rozpoznawać te jego cechy, które są im niezbędne do egzystencji. Z owych procesów przystosowawczych wyłaniają się symbole znaczące, czyli gesty, świadomie i celowo emitowane przez nadawcę. Zjawiska świadomościowe, ujęte jako procesy nadawania rzeczywistości znaczenia zapośredniczają stosunek człowieka do otaczającego go świata – człowiek nadaje znaczenie wszystkim otaczającym go obiektom rzeczywistości. Natomiast przejmowanie i uzgadnianie sposobów nadawania znaczeń bytom odbywa się głównie poprzez akty komunikacji symbolicznej, przede wszystkim językowej.

Najważniejszym, zatem systemem znaków jest oczywiście język, czyli system znaków głosowych. Jego rozumienie ma zasadnicze znaczenie dla rozumienia rzeczywistości życia codziennego⁶. Służy do przedstawiania przedmiotów, zjawisk, czy pojęć abstrakcyjnych za pomocą znaków – słów. Co więcej – wypowiedzi językowe można utrwalić za pomocą *podsystemu* znaków zwanego pismem. Język posiada zdolność do komunikowania znaczeń niebędących bezpośrednimi wyrażeniami subiektywności *tu i teraz* to znaczy, że można mówić o sprawach czy rzeczach w ogóle niewystępujących w kontaktach bezpośrednich, czy wręcz o takich, których mówiący nigdy nie doświadczył i nie doświadczy. Za pośrednictwem języka w każdej chwili przywołać można cały świat, pozwala on całkowicie wykraczać poza rzeczywistość życia codziennego, a z drugiej strony ta rzeczywistość jest życiem z językiem

³ M. Ziółkowski *Wiedza Jednostka Społeczeństwo. Zarys koncepcji socjologii wiedzy*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1989 s.77

⁴ op.cit. J. Pelc *Wstęp do...*, s.64

⁵ M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja Rozumienie. Studium z symbolicznego interakcjonizmu i socjologii fenomenologicznej jako wersji socjologii humanistycznej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1981 s.220-222

⁶ P. L. Berger, T. Luckmann *Społeczne tworzenie rzeczywistości* Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1983 s.70-77

i przy jego pomocy. Słowa – mówione i pisane – pozwalają oznaczać wszelkie ludzkie doświadczenia i wszelkie cechy otaczającego świata⁷. Język tworzą złożony zbiór słów oraz schematy ich wiązania w większe całości. Powstaje w zbiorowościach w skali makro, jak naród czy grupy etniczne, ale też i w mniejszych czy większych, zbiorowościach innego rodzaju, jak np. języki środowisk zawodowych, język młodzieżowy czy więzienny.

Język, wśród funkcjonujących w społeczeństwie systemów znaczeń, zajmuje pozycję wyjątkową⁸. Pozycja ta uzależniona jest od następujących czynników:

- nośnik materialny znaku może mieć charakter pozajęzykowy, samo znaczenie natomiast może być określone jedynie poprzez słowa języka,
- język stanowi zasadniczą postać świadomości ludzkiej – to, że człowiek działa w sposób świadomy i celowy i że może nadawać znaczenia obiektom rzeczywistości zawdzięcza w dużej mierze umiejętności posługiwania się językiem,
- język pełni podstawową rolę w procesie socjalizacji,
- język najłatwiej, spośród wszystkich systemów znaków, może oderwać się od bezpośrednio dostępnej tu i teraz sytuacji stając się narzędziem uogólnienia i abstrakcji,
- jest jedną z podstawowych przesłanek zabiegu rozumienia.

Kompetencja językowa umożliwia zatem sprawną komunikację między ludźmi – niektórzy autorzy uważają, że zdolność do tworzenia i używania języka wyróżnia wręcz gatunek ludzki na tle innych. Język – jako system znaków – zakorzeniony jest w rzeczywistości życia codziennego, a dzięki zdolności przekraczania *tu i teraz* pozwala łączyć różne sfery tej rzeczywistości i integruje je w znaczącą całość⁹. W wyniku tych przekroczeń język potrafi uobecnić rozmaite byty, które *tu i teraz* są nieobecne. Z drugiej strony pozwala tworzyć struktury symbolicznych reprezentacji oderwane od codziennej rzeczywistości, jak religia, filozofia czy nauka. Zdaniem Georga Meada „to dzięki językowi stajemy się istotami samoświadomymi, a więc mamy poczucie własnej indywidualności i możemy spojrzeć na siebie z zewnątrz, tak jak widzą nas inni”¹⁰. Język pełni w społeczeństwie kilka funkcji. Umożliwia zapis wiedzy i doświadczeń i przekazanie ich następnym pokoleniom, jest podstawowym medium kontaktów i interakcji, a więc komunikacji, jest istotnym czynnikiem tworzącym

⁷ P. Sztompka *Socjologia. Analiza społeczeństwa.*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2004 s.290

⁸ op.cit.M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja ...* s.223-225

⁹ op.cit. P. L. Berger, T. Luckmann *Społeczne tworzenie...*s.70-77

¹⁰ A. Giddens *Socjologia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s.42

wewnętrzną solidarność zbiorowości i zarazem jej separację od zbiorowości zewnętrznych, umożliwia wreszcie różne formy realizacji typowych dla człowieka dążeń prospołecznych¹¹.

Jakkolwiek język jawi się jako najważniejszy system znaków i znaczeń, nie jest oczywiście jedynym. Wiele przedmiotów materialnych nacechowanych jest szczególnym znaczeniem nadającym im sens symboliczny. Wiele zachowań ludzkich przesiąkniętych jest, stosownie interpretowanym przez innych znaczeniem – powszechnie mówi się o języku gestów czy mowie ciała gdzie w roli znaków wystąpić mogą skinienie głową, machnięcie ręką, spojrzenie, wygląd czy przybrana poza, bądź mina. Mówić też można o języku obrazkowym, w którym piktogramy, czyli uproszczone obrazki pełnią rolę symboli wskazujących ludziom, jak się zachować. Te właśnie systemy komunikacji niewerbalnej będą przedmiotem głębszych analiz w dalszej części pracy.

Główną rolę w komunikacji w życiu społecznym pełni zatem komunikacja werbalna, a więc prowadzona przy pomocy języka. Jednak chyba nie do przecenienia są paralingwistyczne czy też pozalingwistyczne formy komunikacji jak wyraz twarzy, ton głosu, gesty, pozycje, ruchy ciała, czy sposób spoglądania. Przesłanki niewerbalne pełnią wiele funkcji w procesie komunikowania, a mianowicie służą wyrażaniu emocji, przenoszeniu postawy, informowaniu o cechach osobowości, czy wreszcie ułatwianiu komunikacji werbalnej¹². Bywa, że przesłanki niewerbalne zastępują komunikat językowy.

Samą komunikację najprościej chyba definiować należałoby jako nadanie pewnego komunikatu przez nadawcę i odebranie tego komunikatu przez odbiorcę¹³. Według Charlesa Cooleya jest to swego rodzaju mechanizm, dzięki któremu stosunki międzyludzkie istnieją i rozwijają się, a wytworzone przez umysł ludzki symbole są przekazywane w przestrzeni i zachowywane w czasie¹⁴. Z innej strony jest narzędziem pozwalającym społeczeństwom egzystować czy wręcz, według Johna Dewey'a, istnienie społeczeństwa – w ogóle – polega na procesach przekazu i komunikowania¹⁵. Jawi się zatem komunikacja jako fundament istnienia

¹¹ op.cit P. Sztompka *Socjologia. Analiza...*s.291-292

¹² E. Aronson T.D. Wilson R.M. Akert *Psychologia Społeczna. Serce i umysł*. Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 1997 s.173-174

¹³ op.cit. M. Ziółkowski *Wiedza Jednostka...* s.99

¹⁴ B. Dobek – Ostrowska *Podstawy komunikowania społecznego*, Wydawnictwo ASTRUM, Wrocław 1999, s.12

¹⁵ Ibidem, s.12

społeczeństwa, jako warunek jego funkcjonowania, wreszcie jako proces, dzięki któremu jedni ludzie rozumieją innych ludzi.

Proces komunikowania występuje w różnych strukturach społeczeństwa – na poziomie jednostek, grup czy instytucji; może mieć charakter interpersonalny, ale może też przybierać poziom publiczny. Jej skuteczność nie zależy tylko od treści komunikatu, ale i od sposobu, w jaki zostaje on wyartykułowany¹⁶. Jest to zatem interakcja, wzajemna wymiana informacji – proces, w którym uczestniczą obie strony oparte na dążeniach nadawcy i odbiorcy. Jest procesem złożonym, na który wpływa wiele elementów. Wiadomości, zarówno werbalne jak i niewerbalne, nie mają znaczenia same w sobie – znaczenie nadają im ludzie, którzy je wyrażają i interpretują. Możliwość rozmaitych interpretacji oznacza, że dla efektywnej komunikacji często niezbędne jest uzgodnienie wspólnego znaczenia¹⁷. Olbrzymią rolę pełnią tu osobiste doświadczenie, czy też swoisty bagaż kulturowy uczestników komunikacji, a także warunki, w jakich komunikacja się odbywa – jej kontekst. Przestrzeń wspólnych doświadczeń, wspólnej wiedzy, czy zgodności kulturowych, jest przestrzenią skutecznej komunikacji. Podstawą jest oczywiście komunikacja werbalna – komunikowanie gotowych znaczeń, czyli przekaz informacji¹⁸. Ale ludzie nadają sygnały całym swym zachowaniem – komunikat językowy uzupełniany jest, a często wręcz zastępowany całym arsenalem znaków i symboli złożonego systemu komunikacji niewerbalnej.

Głębsza analiza międzyludzkiej komunikacji pozwala wyodrębnić podstawowe czynniki współtworzące akt komunikacji:

- nadawca,
- odniesienie – temat przekazu,
- forma przekazu,
- kanał przekazu,
- kod,
- kontekst społeczny – punkty przestrzeni społecznej,
- odbiorca¹⁹.

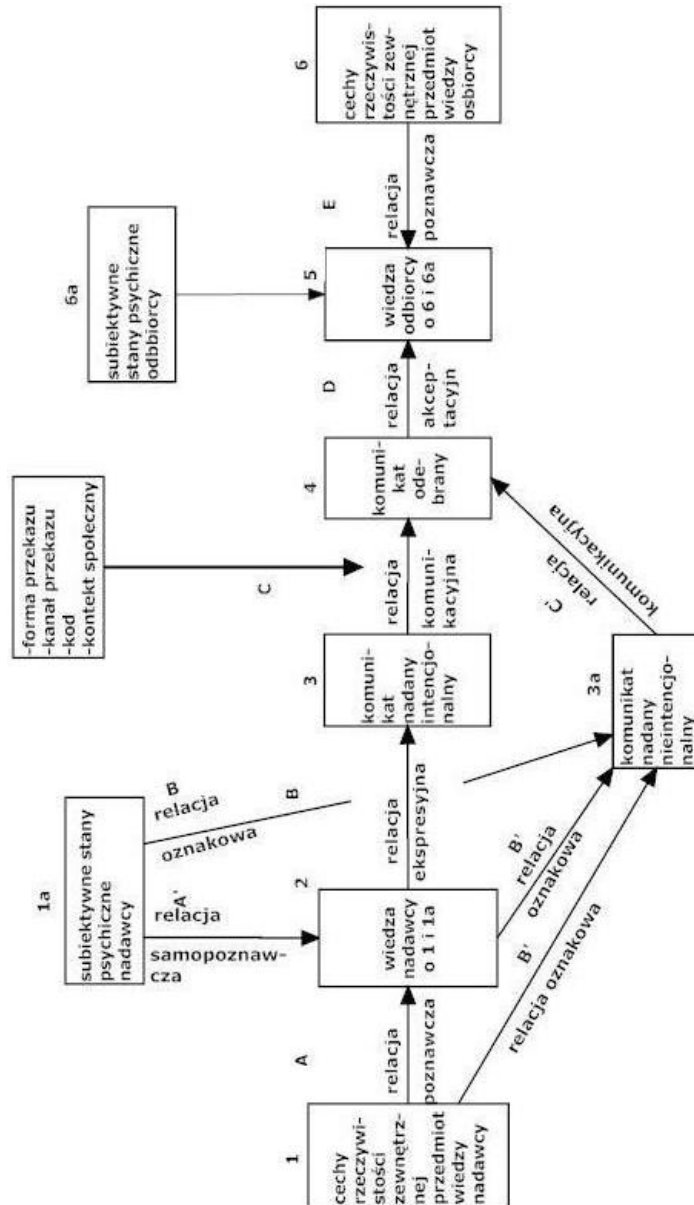
¹⁶ E. Szymanowska M. Sękowska *Analiza transakcyjna w zarządzaniu*, Wydawnictwo Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków 2000 s. 45

¹⁷ Rolad B. Adler Lawrence B. Rosenfeld Russell F. Proctor II *Relacje interpersonalne. Proces porozumiewania się*, Dom Wydawniczy REBIS, Poznań 2006, s.10-15

¹⁸ I. Krzemiński *Co się dzieje między ludźmi*, Wydawnictwo Naukowe i Literackie OPEN, s.29

¹⁹ op.cit. M. Ziółkowski *Wiedza Jednostka...*s.84

A zatem, rozwijając treść tych czynników, istotą komunikacji jest wiedza – informacja, którą odbiorca uzyskuje od nadawcy, w określonym kontekście społecznym, za pośrednictwem określonego medium – kanału przekazu i w określony sposób.



Rys. nr 1 Schemat przekazywania wiedzy w akcie komunikacji²⁰

²⁰ op.cit. M. Ziółkowski *Wiedza Jednostka...* s.85, 1 – przekonania o pewnych cechach rzeczywistości, 2 - przekonania nadawcy, 3 - świadomie nadany komunikat, 4 - treść komunikatu odebranego, 5 - wiedza odbiorcy, A – zgodność relacji poznawczej, B – zgodność relacji ekspresyjnej, C – zgodność relacji komunikacyjnej, D – zgodność relacji akceptacyjnej

Istotą rozważań pozostają odpowiedzi na pytania czy dzięki aktowi komunikacji wzbogaciła się wiedza odbiorcy, czy doszło do jej akceptacji, czy wiedza jest prawdziwa oraz czy nie doszło do jej zniekształceń²¹.

Za podstawowy łańcuch efektywnej transmisji wiedzy – aktu komunikacji można uznać taki, który spełnia następujące warunki:

- przekonania nadawcy muszą być zgodne z rzeczywistością będącą przedmiotem udzielanych przez niego informacji,
- świadomie nadany komunikat musi odpowiadać przekonaniom nadawcy,
- treść komunikatu odebranego musi odpowiadać treści komunikatu nadanego,
- odbiorca musi zaakceptować treść komunikatu odebranego i wzbogacić tym samym swoją wiedzę²².

Najbardziej newralgiczną kwestią jest pojawienie się zakłóceń czy szumów komunikacyjnych. Mogą one być spowodowane brakiem kompetencji czy predyspozycji psychicznych uczestników procesu, brakiem ich zaangażowania, czy też uwarunkowaniami sytuacyjnymi czy otoczeniem zewnętrznym. Jakakolwiek byłaby jednak ich przyczyna, często prowadzą do błędnej interpretacji przekazu, a w konsekwencji do zafałszowania obrazu rzeczywistości.

W przypadku, kiedy komunikat skoncentrowany jest na obiektywnym, neutralnym i jednoznacznym opisie rzeczywistości, efektywność komunikacji zdaje się być największa. Problem zaczyna się, kiedy nadawca i odbiorca egzystują w różnych przestrzeniach społecznych czy kulturowych, bądź też nie są wystarczająco zaangażowani w proces komunikowania. Następują wtedy zniekształcenia w relacji komunikacyjnej prowadzące do całkowitej bądź częściowej deformacji nadanej informacji. Chodzi tu o pewnego rodzaju błędy percepcji, ale przede wszystkim o różnicę kodów interpretacyjnych, którymi posługują się nadawca i odbiorca²³. Ich wiedza wyjściowa, będąca fundamentem kompetencji interpretacyjnej, będzie dla nich przestrzenią do wzajemnego zrozumienia. Każda jednostka posiada inny zasób wiedzy czy bagaż doświadczeń, stąd też każdy komunikat nabiera swego indywidualnego charakteru i jednostkowej interpretacji. Znaczna rozbieżność w interpretowaniu komunikatu może uniemożliwić uzgodnienie wspólnego znaczenia,

²¹ Ibidem s.86

²² Ibidem s.86-87

²³ op.cit. M. Ziółkowski *Wiedza Jednostka...* s.103

a co za tym idzie spowodować brak zrozumienia między nadawcą a odbiorcą – proces komunikacji będzie nieskuteczny i niepoprawny.

Jednocześnie zdarzają się też akty komunikacyjne niemające na celu przekazania wiedzy, a jedynie nawiązanie jakiegoś kontaktu społecznego. W pewnych sytuacjach życia codziennego ludzie czują, że po prostu wypada odezwać się, przy czym treść wypowiedzi nie ma charakteru przekazu informacji – jest zdawkową wypowiedzią bez znaczenia informacyjnego.

Zaangażowanie w proces komunikacji, czy też zainteresowanie tematem porozumienia, w niemniejszym stopniu niż stopień kompetencji wpływa na efektywność czy skuteczność procesu komunikacji. Niebagatelne znaczenie ma tu też postawa, wzajemna sympatia bądź niechęć czy wreszcie wzajemne zaufanie zarówno nadawcy jak i odbiorcy. Sympatia nadawcy do odbiorcy może na przykład zwiększać prawdopodobieństwo, że jego wiadomości będą pomocne i życzliwe, a sam nadawca przypisując odbiorcy pozytywne nastawienie do siebie, będzie przekazywał wiadomości, zakładając życzliwy odbiór. Z drugiej strony postawa odbiorcy może wpływać na interpretację komunikatu w taki sposób, że będzie on wybierał ten element komunikatu, który najsilniej redukuje jego własną niepewność, nie dostrzegając tym samym pozostałych elementów. Ponadto może on dążyć do zachowania dotychczasowej struktury postaw, odrzucając lub nieufnie traktując informacje, które miałyby zmusić go do zmiany dotychczasowych postaw. Wreszcie na jego odbiór informacji wpływać mogą jego uprzednie postawy jak przesady, uprzedzenia czy stereotypy²⁴. Jest zatem silna zależność między percepcją nadanej informacji, a emocjonalną postawą odbiorcy wobec nadawcy.

Nie do przecenienia rolę, dla efektywności procesu komunikowania, odgrywają też środowiskowe uwarunkowania, w jakich proces ten się odbywa. Całościowo rozpatrywane otoczenie komunikowania, czyli ogólnie ujmując jego kontekst, to zarówno środowisko zewnętrzne, jak miejsce, czas, godzina, sytuacja *dookoła* ale też i stopień wzajemnej znajomości lub jej braku uczestników procesu, ich wzajemne postrzeganie siebie, czy też ich wzajemna wiedza o sobie. Trudno wyobrazić sobie dwoje, nieznających się ludzi skutecznie komunikujących się wśród opadów deszczu jesienną nocą w nieoświetlonym zaułku miasta. Sytuacja braku komunikacji mogłaby ulec zasadniczej zmianie przy wprowadzeniu

²⁴ op.cit. I. Krzemiński *Co się dzieje...*s.32

jednej tylko korekty – mianowicie usadowieniu tych ludzi w samochodach. Jak więc można zauważyć rola kontekstu jest równie istotna jak pozostałe.

Analizując temat uwarunkowań komunikacji wskazać należałoby na fakt, iż może ona przybrać wymiar bezpośredni jak i pośredni. W sytuacji, kiedy człowiek wprost przekazuje innym ludziom komunikaty mówić można o komunikacji bezpośredniej. Taki stan rzeczy ułatwia niejednokrotnie możliwości transmisji informacji, ponieważ bieżąco diagnozuje i wyklucza wiele zakłóceń czy też niespójności interpretacyjnych. Komunikowanie bezpośrednie sprzyja osiągnięciu jednoznaczności nadawanych komunikatów i ułatwia odbiorcy trafną ich interpretację oraz zrozumienie intencji nadawcy. Sytuacja kontaktu *face to face* pozwala jej uczestnikom na wzajemną obserwację, która daje możliwość odbioru nie tylko sygnałów werbalnych, ale i całego mnóstwa znaków niewerbalnych, które to sygnały mogą dopełniać komunikat, ale i mogą też mu zaprzeczać. Zatem możliwość bieżącej analizy ekspresji interlokutora czy też wzajemnych reakcji sprzyja trafnej interpretacji intencji uczestników i zwiększa szanse na powodzenie procesu komunikacji.

Pośredni wymiar komunikacji jest bardziej złożony. Z jednej strony chodzi tu o sytuacje, kiedy nadawca wyraża swoje myśli nie wprost – w zamaskowanej niejako formie, która może powodować, iż komunikat będzie nieprecyzyjny. Z drugiej zaś o sytuacje, kiedy nadawca i odbiorca w ogóle nie wchodzi z sobą bezpośrednio w interakcje. W takich sytuacjach trudno nie ustrzec się błędów interpretacyjnych. Z jednej strony odbiorca doszukiwać się musi niejako drugiego dna w odebranych komunikacie i rozszyfrowywać jego prawdziwą treść bądź prawdziwą intencję nadawcy – na przykład reklamodawcy, z drugiej natomiast musi wykazać się kompetencją w rozkodowywaniu znaków i symboli jak choćby pisma, czy systemu oznakowań drogowych.

Jak zatem wynika z powyższych rozważań, komunikacja jest wzajemnym oddziaływaniem jednostek, a więc przypadkiem interakcji mimo niezależności definicyjnych obu tych zjawisk. Po omówieniu uwarunkowań komunikacji, a także przybliżeniu pojęcia znaku przejdę do analizy perspektywy socjologicznej, u źródeł, której leży zainteresowanie językiem i znaczeniem, mianowicie interakcjonizmu symbolicznego, który koncentruje się na opisie przebiegu i społecznych uwarunkowań

procesów komunikacji wskazując ich rolę w interakcjach życia codziennego i traktując je jako niezbędny element funkcjonowania porządku społecznego²⁵.

2. Interakcjonizm symboliczny

Zgodnie z myślą Georga Meada „ludzie w swoich interakcjach posługują się wspólnymi symbolami i znaczeniami, a ponieważ żyją w świecie przesyconym symbolami, praktycznie każda interakcja zachodząca między jednostkami ludzkimi polega na wymianie symboli”²⁶. Ludzie, wg tej perspektywy teoretycznej, posiadają tedy zdolność do tworzenia symboli i posługiwania się nimi, a istota człowieka i tworzonego przezeń świata wywodzi się z jego zdolności do symbolicznego przedstawiania siebie i innych ludzi, obiektów i idei czy każdego innego składnika swojego doświadczenia²⁷. Interakcjonizm symboliczny analizuje procesy wzajemnych oddziaływań za pomocą symboli, które to oddziaływania zachodzą między świadomymi, nieustannie definiującymi sytuację partnerami, a także konsekwencje tych procesów zarówno na poziomie ukształtowania osobowości uczestników jak i w przestrzeni funkcjonowania grup społecznych²⁸. Wpisuje się więc w nurt socjologii interpretatywnej, gdzie zakłada się, że życie społeczne jest ciągle tworzone dzięki wzajemnie na siebie skierowanym działaniom aktywnych, świadomych podmiotów, a fundamentem życia społecznego jest interakcja symboliczna, której uczestnicy nieustannie interpretują działania innych dając jednocześnie wskazówki, co do intencji działań własnych²⁹.

Interakcjonizm symboliczny opiera się, w gruncie rzeczy, na trzech przesłankach, z których pierwsza mówi, że istoty ludzkie działają wobec przedmiotów na podstawie znaczeń, jakie te przedmioty dla nich mają, (przy czym przedmioty rozumiane są tu jako wszystko, co człowiek może spostrzec w swym świecie – inni ludzie, obiekty fizyczne, instytucje, idee, działania czy sytuacje). Druga wskazuje, iż znaczenia tych przedmiotów wywodzą się z interakcji społecznych, jakie łączą jednostkę z jej otoczeniem, trzecia natomiast zakłada, że ludzie posługują się tymi

²⁵ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.222

²⁶ op.cit. A. Giddens *Socjologia...* s.42

²⁷ J.H. Tuner *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s.419

²⁸ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.26

²⁹ M. Ziółkowski *Interakcjonizm symboliczny i teorie interakcji* (w:) *Współczesne teorie socjologiczne*, A. Jasińska – Kania L.M. Nijakowski J. Szacki M. Ziółkowski (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006, s.259

znaczeniami i modyfikują je w procesach interpretacji, jakim poddają napotykanne przedmioty³⁰.

Symboliczny interakcjonizm narodził się a Stanach Zjednoczonych, gdzie na przełomie wieków XIX i XX rozwijająca się psychologia społeczna stosować zaczęła koncepcje pragmatyczne w badaniu świata społecznego. Prekursorzy nurtu uznają za konieczne odwoływanie się do świadomości działających podmiotów przy analizie ludzkiego świata, a także koncentrację na badaniu wzajemnie warunkujących się i wpływających na siebie zachowań jednostek w mikrosytuacjach społecznych³¹. Twórcą koncepcji był George Herbert Mead – filozof, psycholog i wreszcie socjolog, nazwę ukuł natomiast Herbert Blumer. Mead, jako najważniejsza postać wczesnego interakcjonizmu symbolicznego, określił schematy myślowe i główne idee tej perspektywy socjologicznej. Był twórcą pojęcia *jaźni*, której istotą jest założenie, że istota ludzka jest przedmiotem sama dla siebie – to znaczy, że może siebie postrzegać, mieć pojęcie samej siebie, komunikować się ze sobą oraz oddziaływać na siebie, czyli być przedmiotem swych własnych działań³². Po śmierci Meada wyodrębniły się dwa nurty odmiennie interpretujące jego poglądy – skupiona wokół Blumera tzw. szkoła chicagowska pozostająca blisko perspektywy Meada oraz tzw. szkoła Iowa z Manfredem Kuhnem na czele, która uznawała teorie Meada za niestosowalne empirycznie oraz kompilowała interakcjonizm symboliczny z psychologią społeczną i wprowadzała doń uznane standardy metodologiczne. Blumer głosił postulat metodologiczny, iż studia nad działaniem ludzi należy prowadzić ze stanowiska działających, a jako najistotniejszy element w działaniu człowieka i w życiu grup ludzkich uznawał proces interpretacji³³. Jako metody badawcze postulował wywiad, obserwację uczestniczącą czy analizę przypadków indywidualnych. Kuhn natomiast był zwolennikiem większego rygoru metodologicznego - analizy usystematyzowanych, uzyskanych za pomocą ściśle określonego narzędzia, danych według schematu analizy zmiennych³⁴. Blumer akcentuje nieprzewidywalność działania ludzkiego, Kuhn odrzuca natomiast wyjaśnienia, które oparte są na podkreślaniu kreatywnych elementów działania ludzkiego. Różnica między tymi podejściami

³⁰ H. Blumer *Interakcjonizm symboliczny*, Zakład Wydawniczy NOMOS, Kraków 2007, s.5-6

³¹ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.28

³² H. Blumer *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.263

³³ I. Krzemiński *Symboliczny interakcjonizm i socjologia*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1986, s.90

³⁴ Ibidem s.93

uwidacznia się też w akcentowaniu różnych aspektów teorii Meada – Blumer jaźń oraz społeczeństwo ujmował w kategoriach dynamicznego procesu, Kuhn natomiast widział jaźń jako strukturę powstającą w wyniku internalizacji norm, czy statusu roli³⁵.

Dalsza ewolucja orientacji interakcjonistycznej skierowała się w stronę analizy komunikacji, społecznych procesów nadawania i interpretowania znaczeń (lingwistycznych i pozalingwistycznych) w interakcjach, także roli symbolizmu w funkcjonowaniu porządku społecznego³⁶. Najbardziej wyrazistymi perspektywami pozostały dramaturgiczna koncepcja społeczeństwa Ervinga Goffmana oraz koncepcje etnometodologiczne.

W centrum uwagi etnometodologii znajdują się zwykłe, codzienne czynności, za pośrednictwem, których jednostki wytwarzają i kontrolują konteksty swoich codziennych zachowań, a które są jednocześnie procedurami, dzięki którym te konteksty są *wytłumaczalne*³⁷. Owa *wytłumaczalność* oznacza możliwość zaobserwowania codziennych praktyk w kontekście społecznym i ich zrelacjonowania przez uczestników życia społecznego. Węzeł – racjonalna wytłumaczalność praktycznych czynności jako ciągle praktyczne dokonanie – jest głównym przedmiotem badań etnometodologii³⁸, która odnosi się właśnie do badania racjonalnych właściwości czynności praktycznych oraz wyrażen wskazujących jako nieustannego, realizowanego za pośrednictwem zorganizowanych praktyk życia codziennego, dokonania³⁹. Jak twierdzi Garfinkiel „widziany ale niedostrzegany”, oczywisty kontekst codziennych sytuacji, często pozostaje poza przestrzenią refleksji – jednostka wykorzystuje właściwości tego kontekstu jako schemat interpretacji, odczytuje ze zrozumieniem codzienne wydarzenia ale jednocześnie nie uświadamia sobie czego konkretnie się spodziewa – oczywistość, postrzegana z perspektywy uczestników życia społecznego, znajduje się poza ich wątpliwościami⁴⁰. By zacząć zastanawiać się nad oczywistością trzeba przyjąć postawę obcego niezaznajomionego z daną codziennością (czy wręcz być nim) bądź też zostać z owej codzienności wyobcowanym. Wspomagając w ten sposób wyobraźnię odtworzyć można rutynowy porządek codziennych aktywności. Jednocześnie, dla zrozumienia powszechnych sposobów

³⁵ Ibidem s.95

³⁶ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.31

³⁷ H. Garfinkiel *Studia z etnometodologii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s.9

³⁸ Ibidem, s.12

³⁹ Ibidem, s.22

⁴⁰ Ibidem, s.52-53

działania jednostek należy pochylić się nad racjonalnymi właściwościami tych działań oraz warunkami, w jakich do nich dochodzi.

Chciałbym jednak pozostać (przynajmniej na razie) w przestrzeni interakcyjnej gdzie podstawową kategorią analizy społeczeństwa są wzajemnie na siebie skierowane działania ludzkie, czyli interakcje właśnie. Specyficzny charakter ludzkich zachowań polega na tym, że człowiek posiada świadomość, w związku, z czym otaczające go środowisko jest dla niego zbiorem bytów posiadających znaczenie – zbiorem znaków czy symboli. Te symbole wykorzystywane są do wzajemnego komunikowania się, a efektywność procesu komunikacji uzależniona jest od możliwości ludzi do uzgodnienia sensu komunikatów werbalnych i niewerbalnych. W procesie komunikacji jednostka musi zidentyfikować swe własne pragnienia oraz działania innych, a wszystko to w odniesieniu do kontekstu sytuacyjnego – musi, więc zdefiniować sytuację. Mead twierdził, że interakcja symboliczna składa się z interpretacji czyli stwierdzenia znaczenia działań innej osoby oraz definicji czyli przekazania wskazówek innej jednostce jak zamierza się działać samemu. W tym procesie uczestnicy dostosowują własne czynności do czynności podejmowanych jako odwzajemnienie oraz ukierunkowują w tym innych⁴¹. Zatem ludzie komunikują się i wchodzą w interakcje poprzez definiowanie i interpretowanie symboli emitowanych przez innych. Posiadają tedy zdolność do wzajemnego odczytywania się, przewidywania wzajemnych reakcji oraz do wzajemnego przystosowania się. Tę zdolność Mead nazywał przyjmowaniem roli innego⁴². Bez tej zdolności nie mogłoby dojść do interakcji, a w konsekwencji do komunikacji. W definiowaniu sytuacji główną rolę pełni, wspomniana wyżej, jaźń, która jest głównym czynnikiem kształtującym ten proces. Wpływa ona na to, co jednostki postrzegają, odczuwają i czynią. Zdolność ludzi do definiowania sytuacji oraz do postrzegania samych siebie jako przedmiotów są, według interakcjonistów, warunkiem zaistnienia społeczeństwa⁴³.

Kolejną fundamentalną kategorią interakcjonizmu symbolicznego są przedmioty rozumiane jako wszystko, na co ludzie wskazują lub do czego się odwołują. W myśl interakcjonistycznej analizy przedmiotów wpisuje się kilka kluczowych kwestii. Po pierwsze fakt, iż istotę przedmiotu tworzy znaczenie, jakie ma on dla osób,

⁴¹ op.cit. H. Blumer *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.265

⁴² op.cit. J.H. Turner *Struktura teorii...*, s.419

⁴³ Ibidem, s.421

dla których jest owym przedmiotem. Po drugie znaczenie to nie jest immanentną cechą przedmiotu, lecz konsekwencją działań jakie jednostka jest gotowa wobec niego podjąć. Wrócić tu można do definicji znaku Pelca, która mówi o jego uczynieniu to znaczy, że te same przedmioty mogą mieć dla różnych osób różne znaczenie, w zależności od szeroko rozumianego kontekstu ich postrzegania. Po trzecie przedmioty są wytworami społecznymi, ponieważ są kształtowane i przekształcane w procesie definiowania odbywającym się w interakcji społecznej. Po czwarte gotowość ludzi do podejmowania działań wobec przedmiotów odwołuje się do znaczenia, jakie dla nich mają. I po piąte wreszcie, z uwagi na to, że przedmiot jest czymś, co jest oznaczone, swoje działania wobec niego można organizować, a nie bezpośrednio nań reagować⁴⁴. A zatem natura przedmiotu składa się ze znaczenia, jakie ma on dla jednostki, dla której jest przedmiotem, które to znaczenie zawiera sposób postrzegania przedmiotu, sposób, w jaki jednostka jest gotowa podjąć wobec niego działanie oraz sposób, w jaki może o nim mówić⁴⁵.

W symbolicznym interakcjonizmie wyraźnie zaznacza się też teza, że porządek społeczny to świadome, celowe, dostosowujące się do siebie i wzajemnie na siebie skierowane działania ludzkie⁴⁶. Zdaniem Blumera, jednostka zmuszona jest stawiać czoło najróżniejszym sytuacjom podejmując działania, interpretując działania innych i w świetle tych interpretacji planować dalsze działania⁴⁷. Dopasowywanie do siebie linii zachowań poszczególnych jednostek nazywa Blumer działaniami połączonymi⁴⁸, które to działania tworzą organizację społeczną. Jednostki dopasowują swe działania poprzez określanie czynności społecznej, w jaką mają zamiar się zaangażować oraz poprzez wzajemne definiowanie i interpretowanie swych czynności⁴⁹. Zdecydowana większość działań społecznych występuje w postaci powtarzających się wzorów działania połączonego – ludzie podejmując działania wobec siebie wzajemnie, często z góry wiedzą jak mają działać i jak będą działać inni. Oczywiście stale powstają nowe sytuacje, co, do których istniejące reguły nie mogą mieć zastosowania i należy bieżąco wypracowywać nowe. Z drugiej strony, mimo powtarzalności działania połączonego, każdy przypadek kształtuje się od nowa –

⁴⁴ H. Blumer *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.266

⁴⁵ op.cit. H. Blumer *Interakcjonizm symboliczny...* s.12

⁴⁶ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.102

⁴⁷ op.cit. H. Blumer *Interakcjonizm symboliczny...*, s.15

⁴⁸ op.cit. H. Blumer *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.267

⁴⁹ Ibidem, s.267

wzajemne interpretacje i dopasowywanie do siebie działań, trwać muszą nieustająco. Ponadto każdy przypadek działania połączonego, niezależnie czy właśnie powstałego czy już istniejącego i powtarzanego, wyrasta na podłożu wcześniejszych działań jednostek, które zawsze wnoszą ze sobą świat przedmiotów, systemy znaczeń czy wzory interpretacyjne, jakie posiadli dotychczas⁵⁰. A zatem, by zrozumieć społeczeństwo, należy je postrzegać w aspekcie działania, które o nim stanowi, jako sumę działań połączonych, powiązanych bądź nie, ukształtowanych historycznie bądź nowych, ale zawsze podejmowanych po to, by służyły celom uczestników⁵¹.

Reasumując – społeczeństwo „jest złożone z jednostek mających jaźń (to znaczy udzielających samym sobie wskazań); działanie jednostki nie jest wyzwaniem reakcji, ale konstrukcją powstającą dzięki temu, że jednostka postrzega i interpretuje cechy sytuacji, w której działa; działanie grupowe powstaje dzięki uzgodnieniu działań indywidualnych, do czego dochodzi w rezultacie interpretowania i brania pod uwagę przez jednostki działań innych osób”⁵². Stanowisko interakcjonizmu symbolicznego wymaga uchwycenia procesu interpretacji, dzięki któremu jednostki budują swe działania.

A zatem symboliczny interakcjonizm zakłada, że ludzie działają wobec obiektów na podstawie znaczeń, jakie te obiekty dla nich mają. Znaczenia te są wynikiem procesów interpretacji i definiowania. W społeczeństwie najważniejsze znaczenia dla jednostki posiadają zachowania innych ludzi, których należy nieustannie identyfikować, a ich zachowania interpretować. Wobec takiego stanu rzeczy zdać sobie należy sprawę, iż zachowanie człowieka, w sferze publicznej, jest stale obserwowane i interpretowane⁵³. Międzyludzkie interakcje opierają się więc na procesach nadawania i odbierania znaczeń warunkujących działania. Procesy te można podzielić na poznawcze, czyli związane z percepcją zachowań innych i dostosowaniu do nich możliwości działań własnych oraz ekspresyjne, czyli podjęciu faktycznego działania, które z jednej strony polega na przedstawieniu siebie w odpowiednim świetle, z drugiej zaś narzuceniu w ten sposób odpowiedniej roli pozostałym uczestnikom⁵⁴. Taki porządek legł u podstaw dramaturgicznej koncepcji życia społecznego Ervinga Goffmana.

⁵⁰ op.cit. H. Blumer *Interakcjonizm symboliczny...*, s.19

⁵¹ H. Blumer *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.270

⁵² op.cit. H. Blumer *Interakcjonizm symboliczny...*, s.64

⁵³ op.cit. M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja ...* s.106-107

⁵⁴ Ibidem, s.107

Goffman koncentrował się na analizie prawidłowości potocznych interakcji zachodzących między członkami społeczeństwa o wykształconych już osobowościach. (nie brał pod uwagę procesu kształtowania osobowości). Jego analiza zasadza się w przestrzeni interakcyjnej, zawężając ją przy tym do interakcji bezpośrednich, do współobecności uczestników. Zakładał on, że życie codzienne ludzi toczony jest w bezpośredniej obecności innych, czego konsekwencją jest to, iż większość działań jednostek, nawet przebiegających w przestrzeni prywatnej jest społecznie usytuowanych⁵⁵.

Goffman poszukiwał odpowiedzi na pytanie, co się dzieje, kiedy jednostki współprzebywają ze sobą fizycznie. Podstawową kategorią jego analizy życia społecznego jawi się być „przedstawienie”. Postulował tezę, że w wielu sytuacjach kontaktów społecznych proces interakcji sprowadza się do gry, w której uczestnicy z jednej strony podkreślają informacje dla siebie korzystne pomijając, bądź próbując ukryć te mniej korzystne, z drugiej zaś starają się dotrzeć do wszelkich informacji o innych uczestnikach dla korzystnego pokierowania dalszym przebiegiem interakcji⁵⁶. Próba sterowania przebiegiem interakcji i transmisją informacji nie ogranicza się oczywiście do poziomu werbalnego – Goffman analizuje całą plejadę symboli niewerbalnych, czasem nie w pełni intencjonalnych, czy świadomych. W swej analizie posługiwał się analogią do sceny i teatru, gdzie jednostki są aktorami „wystawiającymi” wzajemnie przed sobą różne przedstawienia, manipulując jednocześnie wszelkimi aspektami „inscenizacji”. Jednocześnie twierdził, że jaźń jest bytem sytuacyjnym determinowanym w większym stopniu przez plan interakcji oraz „publiczność”, niż trwałe postawy i uczucia jednostki wobec samej siebie⁵⁷. Jedną z jego głównych idei było twierdzenie, że jednostki zarówno celowo, jak i mimowolnie emitują znaki dostarczające innym informacji jak na nie odpowiedzieć. Wpływają tym samym na czyjeś zachowanie za pomocą przekazów symbolicznych. Analiza Goffmana ogranicza się do badania interakcji bezpośrednich, a w szczególności do ujawniania uwarunkowań przelotnych kontaktów w miejscach publicznych – wpisuje się zatem przedmiot mojej pracy.

Dla doprecyzowania wywodu uściśla Goffman pewne pojęcia, którymi posługuje się analizując interakcje w miejscach publicznych. A mianowicie można

⁵⁵ E. Goffman *Porządek interakcyjny* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.293

⁵⁶ op.cit.M. Ziółkowski *Znaczenie Interakcja...* s.110

⁵⁷ op.cit. J.H. Tuner *Struktura teorii...*, s.459

w nich mieć do czynienia z pojedynczymi jednostkami – *singlami* oraz grupami, które to byty tworzą ludzkie układy ruchome. Między nimi wystąpić może kontakt definiowany tu jako „każda okazja wkraczania przez jednostkę w gotową do reakcji na obecność innego” – może nim być nawet przelotne spojrzenie. Następnie wyróżnia całą klasę układów, w których jednostki łączą się w swego rodzaju niewielki fizyczny krąg w ramach świadomego, wspólnego przedsięwzięcia, którym może być na przykład rozmowa. Definiuje też format estrady jako scenę gdzie dokonuje się aktywność, podczas gdy dookoła zbiera się audytorium. Wspomina wreszcie o uroczystej okazji społecznej, czyli zbioru jednostek o pewnej, kontrolowanej, postawie wokół wspólnie uznawanych okoliczności⁵⁸. Wyróżnia także dwa typy interakcji – niezogniskowaną to jest taką, kiedy człowiek gromadzi informacje o współobecnej osobie jedynie na podstawie przelotnych spojrzeń i modyfikuje swoje zachowanie w oparciu o świadomość, iż też jest obserwowany oraz zogniskowaną, która charakteryzuje się współpracą uczestników nad podtrzymywaniem przez jakiś czas wspólnej aktywności⁵⁹. Ponadto Goffman zwraca uwagę na fakt, iż możliwość komunikacji, podobnie jak obecność fizyczna, w każdym społeczeństwie podlega ścisłym regulacjom normatywnym tworzącym swego rodzaju kodeks komunikacyjny, a reguły tego kodeksu nazywa konwenansami sytuacyjnymi. Wskazuje również na niebagatelną rolę zarządzania osobistym wyglądem, który nazywa fasadą, na którą składa się makijaż, ubranie i inne zewnętrzne wyróżniki jednostki.⁶⁰

Podstawowym materiałem badawczym są zatem dla Goffmana spojrzenia, gesty, ułożenie ciała, sposób zachowania, wygląd, czy wreszcie wypowiedzi jako zewnętrzne oznaki orientacji i zaangażowania w kontakt i interakcje. Jako cel postawił sobie wyodrębnienie i opis *jednostek interakcyjnych* od najmniejszych, jak przelotne spojrzenie, gest czy zmiana wyrazu twarzy po wieloaspektowe sytuacje społeczne. Starał się także ustalić zasady czy też ład normatywny, który rządziłby owymi jednostkami interakcyjnymi oraz relacjami między nimi, a więc usystematyzowaniem porządku zachowań, który miałby być właściwy wszelkim rodzajom kontaktów i interakcji społecznych. Zakładał, że właściwym przedmiotem badań nad interakcjami nie są jednostki ale uporządkowane związki między działaniami tych jednostek –

⁵⁸ E. Goffman *Porządek interakcyjny* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.299-300

⁵⁹ op.cit. J.H. Turner *Struktura teorii...*, s.462

⁶⁰ E. Goffman *Zachowanie miejscach publicznych. O społecznej organizacji zgromadzeń*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s.30

nie to co jednostki wewnętrznie przeżywają ale to w czym uczestniczą⁶¹. Jak zauważa Jerzy Szacki, Goffman nadawał większego znaczenia zjawiskom, których istnienia ich uczestnicy nie są w pełni lub w ogóle świadomi, niż tym powszechnie postrzeganym – wolał badać wrażenia wywoływane niż przekazywane⁶². A zatem, jego rozważania, drenały, można by rzec, zjawiska najprostsze, oczywiste, które umykają refleksji ich uczestników, a których to nieuświadomiana, bezrefleksyjna znajomość zapewnia jednostce wrażenie normalności.

3. Socjologia codzienności

Powtarzalność pewnych zdarzeń czy przejawów życia codziennego prowadzi do zachowań rutynowych, które z kolei szybko przekształcają się w bezrefleksyjne realizowanie zakodowanego scenariusza. Oczywistość życia codziennego, nawykowe doświadczanie rutynowych sytuacji prowadzi z jednej strony do zatracenia krytycyzmu, ale z drugiej daje poczucie normalności związanej z potocznością zdarzeń. Socjologia codzienności stara się przekroczyć poziom oczywistości życia codziennego i wniknąć w głąb potocznie doświadczanych zdarzeń, dotrzeć do źródeł rzeczy pozornie oczywistych czy banalnych i znaleźć jakieś prawidłowości⁶³.

Większość rzeczywistości życia codziennego jednostek, nie licząc uwarunkowań naturalno – biologicznych, ukształtowana jest kulturowo, zatem ludzie korzystać mogą (i korzystają) z gotowych schematów kulturowych, które zostają im przekazane procesie wychowania i socjalizacji. Są to swoiste poradniki postępowania w rutynowych, oczywistych i potocznych sytuacjach, które stosowane są bezrefleksyjnie, niejako automatycznie – jednostki dokonują typologizacji zjawisk, a następnie, po zidentyfikowaniu określonego typu zjawiska, korzystają z zakodowanego schematu postępowania⁶⁴. Spojrzenie z *bliska* na potoczne, z pozoru nic lub mało znaczące zachowania ludzi w określonych sytuacjach *zwykłego* codziennego życia wpisuje się we wspomniane wyżej perspektywy interakcjonizmu symbolicznego.

⁶¹ E. Goffman *Rytuał interakcyjny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s.2-3

⁶² zob. J. Szacki *Słowo wstępne* (w:) *Człowiek w teatrze życia codziennego* E. Goffman, Wydawnictwo KR, Warszawa 2000

⁶³ zob. P. Sztompka *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii* (w:) *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008, s.24-30

⁶⁴ *Ibidem*, s.36

Jednym z głównych założeń Garfinkla, twórcy etnometodologii, jest wskazanie, iż porządek społeczny jest tworzony w codziennych, potocznych działaniach, poprzez które ludzie wzajemnie uzgadniają sens rzeczywistości społecznej, a nauka zajmuje się badaniem tych praktycznych metod *zwyczajnych* ludzi⁶⁵. Akcentuje on właśnie praktyki tworzenia porządku i sensu we wszystkich sytuacjach społecznych, a świat życia codziennego, *żywy szczegół* jest przedmiotem etnometodologii. Te praktyki, czyli inaczej mówiąc procedury wytwarzania porządku i sensu są z reguły bezrefleksyjne, przyjmowane spontanicznie, a budowany przez uczestników życia społecznego porządek, staje się oczywistością. Dopiero sytuacja zakłócenia owych procedur uświadamia jednostkom ich istnienie oraz bezrefleksyjne stosowanie, co wykorzystuje etnometodologia jako metodę badawczą – eksperymentalnie wywołane zaburzenia porządku są źródłem ustalania praktyk (procedur) tworzących ten porządek⁶⁶. Jednostki są jednocześnie uczestnikami i świadkami procedur porządkujących i nadających sens sytuacjom społecznym, które to sytuacje, by być zrozumiałymi, muszą być obserwowalne dla każdego. Badacz, by je zrozumieć, często również musi stać się nie tylko ich świadkiem, ale i współuczestnikiem – musi analizować je *od wewnątrz*.

Goffman z kolei, posiadał zdolność spostrzegania i nazywania najsubtelniejszych, ale i najzwyczajniejszych elementów codziennego życia, z reguły w ogóle nieuświadamianych przez jednostki, które to elementy już po ich określeniu, opisanu i nazwaniu, stają się zupełnie oczywiste⁶⁷. Oglądał on naturę interakcji społecznych niejako *pod lupą* dostrzegając niezauważane, bądź nieuświadamiane przez innych niuanse owych interakcji. Założył, iż zdecydowana większość zachowań ludzi jest społecznie usytuowanych to znaczy, że odbywa się we współobecności innych, a zrozumienia społeczeństwa szukał w najzwyczajniejszych, najprostszych sytuacjach. Ludzie obcują ze sobą, w mniejszych bądź większych grupach, postrzegają się wzajemnie i wiedzą, że są postrzegani, a to, co dzieje się między nimi, w toku interakcji, przyrównał do teatru (stąd nazwa jego teorii – dramaturgiczna), to znaczy uznał, że uczestnicy spotkań czy zgromadzeń zachowują się podobnie do aktorów na scenie – grają spektakl. Wykorzystują jednocześnie, zarówno zakodowane schematy postępowania, które nie wymagają refleksji, jak i skomplikowane, wielopoziomowe

⁶⁵ Ibidem, s.37

⁶⁶ Ibidem, 39

⁶⁷ Ibidem, s.41

strategie wykorzystujące techniki manipulacji w celu odpowiedniego, korzystnego dla siebie, wpłynięcia na partnera interakcji⁶⁸. W rezultacie jednostka (aktor) idealizuje obraz samego siebie odkrywając czy wręcz uwypuklając fakty potwierdzające jej wizerunek. Spektakl odbywa się na różnych scenach, a aktor ma do wykorzystania całą paletę teatralnego *zaplecza* jak fasada (można by rzec – scenografia, kostiumy i atrybuty wyglądu aktora) czy kulisy (czyli charakteryzatornia i prywatne apartamenty). Ciekawą (z punktu widzenia dalszych rozważań tej pracy) kategorią, wprowadzoną przez Goffmana są „własne terytoria”, czyli usytuowane w przestrzeni publicznej obszary, stałe bądź ruchome, będące niejako w wyłącznym, stałym lub czasowym władaniu jednostki, które to terytoria, lub ich granice, można odpowiednio oznakować w celu podkreślenia swych praw do nich. Zjawiskiem również interesującym są „demonstracje intencji”, czyli okazanie, przez wchodzącą w określoną sytuację społeczną jednostkę, zamiaru, jaki będzie jej sposób uczestniczenia w tej sytuacji, co będzie robiła i jaki ma stosunek do pozostałych uczestników. Jednostka określa, zatem pozycję, jaką gotowa jest przyjąć w określonej sytuacji społecznej, biegu wydarzeń⁶⁹.

Tak więc, w oparciu o te teoretyczne ujęcia potocznych, zwyczajnych praktyk życia codziennego, socjologia codzienności dokonuje próby odkrycia, zrozumienia i interpretacji tego co dzieje się w życiu ludzi, a z czego często nie zdają sobie sprawy gdyż ich działania są bezrefleksyjne, nawykowe. Należałoby tu wspomnieć o tym, iż wszelkie działanie ludzkie ma skłonność do przechodzenia w nawyk – jeżeli jakaś aktywność powtarza się z w miarę dużą częstotliwością to owo działanie zostaje ujęte we wzór, który zostaje zakodowany, a następnie może być odtwarzany nie powodując dodatkowego wysiłku myślowego. Takie schematy postępowania zostają włączone do ogólnych zasobów wiedzy jednostki i przynoszą jej istotny zysk, mianowicie ograniczają wybór, a dzięki nawykom właśnie, ludzie nie muszą każdej sytuacji i każdego działania definiować na nowo, uwolnieni są od mnóstwa mikrodecyzji, które niesłychanie utrudniałyby codzienną egzystencję⁷⁰.

Świat życia codziennego często przyjmowany jest bez zastrzeżeń i wątpliwości, trwa w ludziach w oparciu o ich wiedzę potoczną, którą dzielą się między sobą w normalnej, trywialnej rutynie codziennego zmagania się z nim. To bezrefleksyjne

⁶⁸ Ibidem, s.42-43

⁶⁹ Ibidem, s.41-47

⁷⁰ op.cit. P. L. Berger, T. Luckmann *Spoleczne...* s.95-96

trwanie w potoczności i oczywistości przerwane zostać może jedynie przez pojawienie się jakiegoś zaburzenia, ale i tu często gotowe są instrukcje postępowania i po odpowiednim przedefiniowaniu sytuacji, wprowadzane są w życie *schematy awaryjne*. Socjologia codzienności stara się również ustalać wzory postępowania, które oparte są na wiedzy potocznej, życiowym doświadczeniu i zachowaniu zdroworozsądkowym czy mądrości ludowej.

Wreszcie rzeczywistość życia codziennego zasadza się na stałych kontaktach z innymi ludźmi. Owe kontakty mogą być bezpośrednie, osobiste, *face to face* oraz bardziej pośrednie, efemeryczne, przelotne. W definiowaniu sytuacji, postrzeganiu innych i w interakcjach z nimi, jednostki posługują się swymi zasobami schematów typizujących, które pozwalają uświadamiać sobie, jak postrzegać sytuację w jakiej się znalazły i jak w niej działać. Jednostki typizują i postrzegają jako typ zarówno innych ludzi, jak i interakcje, w które z nimi wchodzi⁷¹. Stopień bezpośredniości kontaktu z innymi wpływa na zwiększanie lub zmniejszanie anonimowości typizacji, to znaczy, że stają się one tym bardziej anonimowe, im bardziej pośrednim kontaktom towarzyszą. W osobistych kontaktach z innymi można ich odpowiednio *zaklasyfikować* na podstawie obserwacji ich działań jako charakterystyczne indywidua, zwiększanie pośredniości kontaktu powoduje zwiększanie stopnia anonimowości typu i przejście na wyższy poziom ogólności⁷². Sama typizacja, ludzi i sytuacji, pozwala na przewidywanie działań innych oraz rozwoju wydarzeń i dostosowywanie do tych przewidywań działań własnych jednostki. Powoduje, jako kolejny zresztą element mozaiki codzienności, możliwość działania bez wielkiego wysiłku myślowego, co oznacza, że jest kolejnym przyczynkiem do działania bezrefleksyjnego, ale zapewnia stabilizację aktywności jednostek. Oczywiście przy założeniu, iż typizacje działających jednostek zazębiają się, czyli mają wspólną oś zakodowanych schematów, którymi się posługują⁷³.

Następstwem kształtowania typów, a jednocześnie bytem obecnym poza świadomością uczestników życia codziennego, jest banał⁷⁴. Sam proces banalizacji powiązany jest silnie ze społeczną konstrukcją normalności. Struktura normalności opiera się o system ukrytych reguł, czy zasad postępowania, do których jednostki

⁷¹ Ibidem, s.62-65

⁷² Ibidem s.65-66

⁷³ Ibidem, s.100-101

⁷⁴ J-C Kaufmann *Ego. Socjologia jednostki. Inna wizja człowieka i konstrukcji podmiotu*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2004, s.121

starają się dostosowywać. Reguły te nie są w żaden sposób usystematyzowane, stanowią raczej zasób wiedzy potocznej czy ludowej mądrości, a ludzie poznają je w procesie wychowania i socjalizacji. Reguły te połączone są ściśle z definicjami normalności obowiązującymi w określonej grupie, które to definicje, po ich uwewnętrznieniu, stają się banałem właśnie⁷⁵. To brak refleksji, który powoduje automatyzm w definiowaniu sytuacji i określaniu reguł postępowania, skutkuje szczególnym uporządkowaniem struktury rzeczywistości oraz daje pewien komfort psychologiczny, uwalniając od konieczności ciągłego rekonstruowania tej rzeczywistości. Pewne sposoby postrzegania, zachowania, czy postępowania jednostki, stają się jej przyzwyczajeniem.

Czym owo przyzwyczajenie jest? Jest mianowicie zinterioryzowanym schematem regulującym działanie jednostki⁷⁶. Człowiek, w toku życia, *doposażany* jest niejako w kolejne schematy, które stają się jego przyzwyczajeniami i wyzwają odpowiednie, adekwatne działanie. Ponadto przyzwyczajenia mają swą dynamikę – nie sprowadzają się jedynie do powtarzalności, ale dostosowują się do zmiennych sytuacji stanowiąc narzędzie tworzenia działań. Osadzone są jednak w pamięci historycznej tkwiącej w najgłębszych sferach jednostki⁷⁷. Owe przyzwyczajenia wraz z całym bagażem historycznym człowieka, jego doświadczeniem, nabytymi umiejętnościami, systemem wartości, regułami i zasadami postępowania tworzą system schematów, który jest zdolny do kierowania zachowaniem jednostki, a który to system Pierre Bourdieu nazywa *habitusem*⁷⁸. Habitus jest zatem zarazem schematem postrzegania i uporządkowania świata, jak i kształtowania praktycznych działań jednostki.

Wszystkie opisane wyżej pojęcia oraz ich analiza, pozwalają dotrzeć do tajemnicy ludzkiej natury i uchylić rąbka tajemnicy źródeł, u których swe fundamenty biorą ludzkie zachowania. Są one związane z codziennymi praktykami, zachowaniami czy w ogóle wszelkimi formami aktywności ludzi, ale codzienność, z racji swojej oczywistości, nie poddaje się zbyt łatwo analizie. Trzeba odrzucić założenie, że coś, co jest banalne to jest oczywiste, że monotony czy wręcz nudny bieg codzienności pozbawia ją doniosłości, a drobne zmiany w wykonywaniu codziennych czynności pozbawione są wartości poznawczych. Codzienność określić można

⁷⁵ Ibidem, s.123

⁷⁶ Ibidem, s.151

⁷⁷ Ibidem, s.153-159

⁷⁸ Ibidem, s.132

by, więc jako z jednej strony nawykowy, bezrefleksyjny i niekwestionowany sposób istnienia w świecie⁷⁹ z drugiej zaś życie z innymi i w obecności innych z wszelkimi tego następstwami i konsekwencjami. Jest to „najbardziej oczywista, obecna w bezpośrednim doświadczeniu, najbardziej realna, przemożnie narzucająca się naszej percepcji forma bytu”⁸⁰. Zatem socjologia codzienności analizuje i pozwala lepiej rozumieć takie fundamentalne kwestie jak po pierwsze społeczną naturę człowieka, a więc jego egzystencję w relacjach z innymi ludźmi. To właśnie drobne, potoczne i zwyczajne zdarzenia i sytuacje życia codziennego są przyczynkiem dla funkcjonalnego lub dysfunkcjonalnego istnienia społeczeństwa. Po drugie otwiera nowe perspektywy na twórczą naturę człowieka i jego dążenie do innowacji. Po trzecie wskazuje na spontaniczność i nieprzewidywalność natury ludzkiej, kiedy to ludzie zachowują się wbrew zewnętrznym determinantom. Po czwarte odkrywa w epizodach codziennego życia dążenie człowieka do ustalania sensu aktywności zarówno własnej jak i innych⁸¹.

Jak ujęli to Berger i Luckmann „świat życia codziennego jest nie tylko przyjmowany bez zastrzeżeń przez zwykłych członków społeczeństwa w ich życiowym subiektywnie znaczącym postępowaniu; jest to świat, który powstaje w ich myślach i działaniach oraz dzięki tym myślom i działaniom trwa jako świat rzeczywisty”⁸². Codzienne funkcjonowanie w tym świecie umożliwia człowiekowi wiedza podstawowa, która jest rezultatem swoistego uporządkowania informacji, a które to uporządkowanie wynika ze społecznego bytowania człowieka⁸³. Ową wiedzę (zwaną powszechnie potoczną), a przynajmniej jej część, jednostka dzieli z innymi i wszyscy mają tego świadomość. Społeczny zasób wiedzy zapewnia złożoną i szczegółową informację dotyczącą, można by rzec, *codziennej codzienności* natomiast sfery nieco odleglejsze potraktowane są bardziej ogólnie. Dopóty dopóki nie pojawi się jakieś zaburzenie, zasoby wiedzy, zarówno jednostki jak i pozostałych uczestników nie są kwestionowane i poddawane wątpliwościom. Wiedza życia codziennego pozwala na sprawne funkcjonowanie w rzeczywistości tego życia – jest narzędziem jego postrzegania i rozumienia. Wiedza ta nie jest oczywiście wartością *constans* – jak wskazuje

⁷⁹ T. Edensor *Tożsamość narodowa, kultura popularna i życie codzienne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2004, s.121

⁸⁰ op.cit. P. Sztompka *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii* (w:) *Socjologia codzienności...*s.25

⁸¹ Ibidem, s.49-50

⁸² op.cit. P. L. Berger, T. Luckmann *Społeczne...*s.50

⁸³ Ibidem, s.9

Zygmunt Bauman „życie nowoczesnego człowieka nie jest mu dane ale zadane”⁸⁴. Oznacza to, że człowiek nie wie o życiu sielskiego, spokojnego, ale jest zmuszony do stałej weryfikacji swej wiedzy, jej korygowania i uzupełniania, co oczywiście nigdy nie doprowadzi do ogarnięcia jej całości, ale pozwala efektywnie funkcjonować w rzeczywistości codziennego życia. Wokół człowieka wszystko permanentnie ulega zmianom, zdarzenia przechodzą jedne w drugie, ich efemeryczność nie pozwala przyjrzeć się im dokładniej, a dokonywanie wyborów z coraz to większej, a zarazem płynnej palety możliwości, staje się coraz bardziej przypadkowe. Socjologia życia codziennego analizuje rzeczywistość mając na względzie tę dynamikę zmian i procesów adaptacyjnych, a poprzez analizę pewnych wyselekcjonowanych aspektów czy fragmentów codziennego społecznego życia, próbuje opisywać i interpretować rzeczywistość.

4. Samochód i kierowcy

Pewnym aspektem czy fragmentem życia codziennego, którego analiza jest przedmiotem tej pracy, są sposoby wzajemnego komunikowania się osób kierujących samochodami, a także swego rodzaju *mainstream* uliczny, czyli znajomość praktyk i zwyczajów drogowych wszechobecnych w codziennej rzeczywistości kierowców.

Samochód, silnie nacechowany symbolicznie wynalazek z przełomu XIX i XX wieku, zajmuje w życiu ludzi poczesne miejsce. Jest (i trudno dziś uznać czy można tu użyć sformułowania przede wszystkim), czy też miał być w założeniach jego konstruktorów, środkiem służącym do łatwego przemieszczania się, ale nie tylko. Cieszy się również statusem symbolu czy ikony, z przemysłu motoryzacyjnego wywodzi się forma organizacji pracy zwana fordyzmem (wprowadzona po raz pierwszy przez Henry’ego Forda w jego fabryce samochodów), polegająca na produkcji wieloseryjnej, jest jednym z czołowych, zaraz po mieszkaniu czy domu, produktów konsumpcji nadającym jego właścicielowi status przez swą wartość symboliczną, jest wreszcie częścią olbrzymiej gałęzi przemysłu i infrastruktury. Ponadto samochód zdominował inne rodzaje mobilności, zreorganizował myślenie o możliwościach i ograniczeniach związane z odległościami między różnymi miejscami, ma też olbrzymi

⁸⁴ zob. M. Bogunia - Borowska *Codziennosc życia społecznego – wyzwania dla socjologii XXI wieku* (w:) op.cit. *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008, s.61

wpływ na degradację środowiska naturalnego⁸⁵. Dodatkowo różnorodne cechy kojarzone z markami czy modelami samochodów oraz szeroka paleta niezliczonych sytuacji czy praktyk związanych z samochodami przenikają kulturę popularną – pojawiają się one w filmach, programach telewizyjnych i radiowych, książkach, gazetach, czasopismach, reklamach, kalendarzach, plakatach, teledyskach itp. Samochody stały się też dla wielu ludzi elementami *drugiej natury* – przedłużeniem ich samych, są do nich tak przyzwyczajeni, iż użytkować je mogą bezrefleksyjnie, a co za tym idzie kierowanie pojazdem i ruch uliczny stały się ich integralną częścią⁸⁶. Sama mobilność, czy wręcz automobilność, jest konstytutywnym elementem nowoczesności oraz integralną częścią sposobu opanowania przez ludzi świata⁸⁷. Kierowcę natomiast postrzegać można jako hybrydowe zestawienie człowieka z maszyną oraz drogą, infrastrukturą i całą kulturą mobilności⁸⁸.

Samochód, jak zresztą całe mnóstwo innych wytworzonych przez człowieka przedmiotów, jest tedy nie tylko narzędziem do przemieszczania się – jest funkcjoznakiem, czyli nośnikiem wielu znaczeń, swego rodzaju reprezentacją jego właściciela a zarazem społeczeństwa, którego jest on członkiem. Jest materializacją i obiektywizacją funkcjonujących w danym społeczeństwie systemów wartości, a jego używanie tworzy społeczną i kulturową rzeczywistość. Pozwala czy też ułatwia jednostkom wyrażać siebie w sposób (w założeniu) zrozumiały dla innych, może też wyrażać przynależność do określonej grupy czy subkultury⁸⁹, a jego marka czy model mogą wskazywać na styl życia czy cechy osobowości właściciela. Pamiętać jednak należy, że częstokroć symbol (jakim niewątpliwie jest samochód) wiąże się ze znaczeniami złożonymi i nieoczywistymi, a to co symboliczne przeciwstawiane jest temu co rzeczywiste z tej prostej przyczyny, że symbol może zastępować coś co w ogóle nie istnieje albo wskazywać na jakiś głębszy poziom rzeczywistości⁹⁰.

Pozostawiając (na razie) funkcję mobilną samochodu, chciałbym zastanowić się teraz nad jego pozostałymi atrybutami. Jak już wspomniałem samochód może być symbolicznym atrybutem pozycji społecznej jego właściciela. Jako przedmiot widzialny

⁸⁵ zob. J. Urry *Życie za kółkiem* (w:) op.cit. *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008, s.412

⁸⁶ op.cit. T. Edensor *Tożsamość narodowa...* s.155

⁸⁷ Ibidem, s. 156

⁸⁸ op.cit. zob. J. Urry *Życie za kółkiem* (w:) *Socjologia codzienności...* s.413

⁸⁹ M. Krajewski *Wstęp* (w:) *W stronę socjologii przedmiotów* M. Krajewski M. Brzozowska (red.), Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2005, s.8

⁹⁰ E. Hałas *Symbole i społeczeństwo. Szkice z socjologii interpretacyjnej* Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007, s.18

dla innych, umiejscawia ludzi w przestrzeni społecznej. Jednocześnie pozwala właścicielowi być kimś podobnym do pozostałych (przecież wszyscy mają samochód), z drugiej strony daje możliwość odróżnienia się od otoczenia społecznego (ale nie taki jak ja)⁹¹. Urok, czy pożądanie samochodu jako symbolu statusu, zwiększa jego unikatowość związana przeważnie z marką, modelem czy ceną – „przyjęło się, że Porsche to nie tylko prędkość; to także pieniądze i prestiż – słowem powodzenie; a dla wielu klientów to wystarczająca rekomendacja”⁹² „[...] poza tym obydwie pojazdy nadają się świetnie do lansowania; siedząc za kierownicą tych aut, bardzo szybko stajesz się znaną osobą”⁹³. Zatem założyć chyba można, iż samochód jako symbol statusu, może pełnić dość istotną rolę w konstruowaniu tożsamości jego właściciela – „[...] to, co kupujemy (zatem posiadamy – przyp. autora) także wpływa na to, kim się stajemy. [...] im więcej mamy, tym bardziej czujemy się silni, pewni siebie i istotni społecznie”⁹⁴.

Jednocześnie zauważyć można dążenie do uczynienia swego samochodu niepowtarzalnym, charakterystycznym, jedynym w swoim rodzaju – pragnienie wyrażania siebie poprzez samochód uobecnia się zarówno w drobnych naklejkach czy innego rodzaju dodatkach, jak i w kompleksowych przeróbkach i modyfikacjach zarówno wyglądu pojazdu, jak i jego mechanizmów wewnętrznych, które to modyfikacje związane są z całą subkulturą tuningową. Tak zwany tuning optyczny ma na celu zmianę wyglądu pojazdu, podkreślenie jego wyższych parametrów, a także zaznaczenie indywidualności właściciela. Generalnie tuning optyczny jest przeciwieństwem mechanicznego, gdyż albo nie prowadzi do polepszenia osiągnięć pojazdu, albo wręcz osiągnięć pogarsza⁹⁵. Przyozdabianie, doposażenie czy modyfikacja jest zatem działaniem skierowanym na zewnątrz - ekspresywnym wykorzystaniem pojazdów przez ich właścicieli dla swego wyindywidualizowania się, podkreślenia pewnych swoich cech, zakomunikowania czegoś pozostałym.

Samochód, jako symbol, pełni zresztą istotną formę komunikacji z otoczeniem. Z jednej strony jego marka czy model komunikować może pozostałym status materialny jego właściciela, a tym samym lokować go w oczach innych na odpowiednim szczeblu

⁹¹ K. Pietrowicz *Nasze gadzety codzienne albo o płynności symboli statusu* (w:) *Na pokaz. O konsumeryzmie w kapitalizmie bez kapitału* T. Szlendak K. Pietrowicz (red.) Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004, s.69-70

⁹² Gazeta Wyborcza dodatek Wysokie obroty, 07.08.2008

⁹³ Gazeta Wyborcza dodatek Wysokie obroty, 04.09.2008

⁹⁴ J. B. Schor cyt. za K. Pietrowicz *Nasze gadzety codzienne albo o płynności symboli statusu* (w:) op.cit. *Na pokaz. O...*s.70

⁹⁵ Wikipedia, http://pl.wikipedia.org/wiki/Tuning_samochod%C3%B3w, 25.03.2009

hierarchii społecznej i w myśl rosyjskiego powiedzonka „nizie mercedesa, niet intieresa”⁹⁶ wywoływać stosowne reakcje, z drugiej zaś jego charakterystyczne doposażenie stanowić może sposób radzenia sobie z pragnieniem wyrażania i uzewnętrzniania siebie. Samochód komunikować może, kim dana osoba jest, jak się zachowa, czego po niej się spodziewać i gdzie umieszczać ją na drabinie statusów⁹⁷. Kwestią do rozważenia pozostaje to, na ile komunikat w ten sposób nadawany, odbierany i rozumiany jest przez pozostałych i czy nie jest to szyfr rozumiany jedynie przez nielicznych.

Poza wyżej opisaną komunikacją, którą można by nazwać *komunikacją samochodem*, istnieje cały system komunikacji, którą nazwałbym *z samochodu*. Mówić tu możemy o całej plejadzie znaków i komunikatów, które nadają do siebie kierujący pojazdami. Począwszy od zwerbalizowanych okrzyków, czy w inny sposób wypowiedzianych słów, poprzez niewerbalne już miny, spojrzenia, gesty, kiwnięcia, czy też trąbienie klaksonem i mrugnięcia światłami. W ostatnim czasie pojawił się w sprzedaży komunikator samochodowy LED, za pomocą którego kierujący mogą dawać znaki pozostałym uczestnikom ruchu drogowego, dotyczące obecnego nastroju czy humoru, prawie wprost. Jest to niewielki ekranik przyczepiany np. do tylnej szyby, na którym, za pomocą pilota, kierujący może wyświetlić jedną z pięciu dostępnych informacji, które pojawiają się w postaci emotikonu, a które mają oznajmić pozostałym czy kierujący jest zadowolony, czy też nie, można też przeprosić lub puścić oczko⁹⁸.

Bardzo płynną, nieostrą i trudną do analizowania formą komunikacji, którą pozwolę sobie nazwać komunikacją *samochodem z samochodu*, może być styl jazdy. Można go traktować z jednej strony jako uzewnętrznienie pewnych cech oraz umiejętności kierującego z drugiej zaś jako demonstrację sposobu postrzegania siebie i innych uczestników ruchu drogowego. Przeniesienie swoich emocji na drogę oraz charakter jazdy mogą komunikować pozostałym czy kierujący jest agresywny, czy spokojny, czy jest dobrym kierowcą, czy nie bardzo, czy spieszy się dokądś czy też dysponuje nadwyżką czasu, wreszcie, czy kieruje nim zdrowy rozsądek czy też traktuje ulice jako pole bitwy, a wszystkich pozostałych uczestników ruchu jak przeciwników, czy wręcz wrogów. W oparciu o postrzegane charakterystyczne elementy stylu jazdy, tygodnik *Auto Świat* pokusił się na wyodrębnienie pięciu profili

⁹⁶ A. Zybortowicz cyt. za K. Pietrowicz *Nasze gadzety codzienne albo o płynności symboli statusu* (w:) op.cit. *Na pokaz. O...*s.70

⁹⁷ Ibidem, s.71

⁹⁸ Gazeta Wyborcza dodatek *Dilerzy Samochodowi*, 16.03.2009

psychologicznych kierowców. I tak kierujący, którzy jadąc starają się narzucać swoją wolę innym, są agresywni i egoistyczni, nazwani zostali *mad maxami*. Tacy, którzy nie tolerują najmniejszych błędów u innych i przesadnie na nie reagują, próbując jednocześnie „uczyć” innych, jak należy jeździć, to *wychowawcy*. Niektórzy kierujący, udają, że nie potrafią kierować lub nie znają okolicy, by zatuszować swe prawdziwe zamiary omięcia wszelkich przeszkód, które stanęły na ich drodze. Nazwać ich można *śladkami idiotkami*. Są też tacy, którzy traktują swój samochód jak twierdzę izolującą ich od nieprzyjemnego świata zewnętrznego, są w tym nieprzewidywalni i mogą być zarówno defensywni, jak i agresywni a określenie do nich pasujące, to *odreagowujący lęki*. I wreszcie ostatnia grupa z typizacji Auto Świata, to zdroworozsądkowcy unikający konfliktów i starający się przede wszystkim bezpiecznie dotrzeć do celu. To *asertywni*⁹⁹. Jak sugeruje tytuł artykułu w Wysokich Obrotach¹⁰⁰, opublikowanego na stronie internetowej Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce, „wsiądź do auta, a powiem ci kim jesteś”. Zatem styl jazdy może być bardzo ważnym i bogatym w treści komunikatem. Jednak odbiór i właściwa interpretacja tej wiadomości jest z reguły zadaniem trudnym i wymaga sporych kompetencji odbiorcy.

W tym miejscu warto byłoby przywołać tezę stawianą przez Elżbietę Hałas, która głosi, iż komunikacja oznacza, między innymi, podzielane znaczenia, które wyrastają z działania grupy, a członkowie grupy są zdolni do uczestnictwa w różnych skoordynowanych działaniach, ponieważ dzielą wspólną terminologię¹⁰¹. Oznacza to, iż aby nadawca i odbiorca rozumieli się, by nadany komunikat był właściwie zinterpretowany, muszą oni współdzystować w przestrzeni tych samych symboli i w ten sam sposób je rozkodowywać.

Wracając do mobilnej, czy też automobilnej, funkcji samochodu, zauważyć wypada, iż ten wynalazek dokonał szczególnych przemian w różnych aspektach życia codziennego. Wzrost liczby pojazdów sprawił, iż nastąpiła pilna potrzeba regulacji ruchu drogowego. Już w 1901 roku we Francji wprowadzono pierwszą ustawę samochodową, która stanowi zręby późniejszych kodeksów drogowych. Zresztą, obowiązujące dziś kodeksy drogowe, regulujące dopuszczalne możliwości zachowania się kierujących na drodze, stanowią cały system znaków i symboli i są formą komunikacji między kierującymi, a organizatorem ruchu czyli państwem

⁹⁹ Auto Świat, 12.01.2009

¹⁰⁰ <http://www.sci.edu.pl/neo/spt/wywiad.pdf>, 16.01.2009

¹⁰¹ op.cit. E. Hałas *Symbole i...* s.39-40

lub samorządem. Znajomość tego niezwykle skomplikowanego systemu symboli namalowanych na drodze, stojących w formie tablic obok i nad drogą oraz w formie sygnalizacji świetlnych, jest warunkiem bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Wszystkie te symbole są odpowiednikami stosownych przepisów wyrażonych w aktach prawnych, a do których przestrzegania uczestnik ruchu drogowego jest skądinąd zobowiązany.

Szybki rozwój motoryzacji spowodował też rozwój odpowiedniej infrastruktury, czyli rozbudowę dróg, parkingów, serwisów czy przydrożnych barów. Jednocześnie przyczynił się do rozszerzenia strefy miejskiej, przyczyniając się do powstania i szybkiego rozkwitu aglomeracji miejskich oraz metropolii. To właśnie w metropoliach instaluje się najnowocześniejsze systemy transportowe, buduje tunele, czy obwodnice, czy inwestuje w inne obszary infrastruktury drogowej¹⁰².

Samochód stał się też źródłem swego rodzaju wolności – przestrzennej i czasowej. Umożliwia on przemieszczanie się z dość dużą prędkością (z wyłączeniem korków, ale o tym mowa będzie w dalszej części) w dowolnym czasie i kierunku, w ramach gęstej sieci dróg¹⁰³. Dzięki temu znacząco powiększyła się paleta możliwości wyboru miejsc, do których bez większych przygotowań i specjalnego zaangażowania człowiek może dotrzeć w stosunkowo krótkim czasie. Jednocześnie wzrosła liczba aktywności, które jednostka posiadająca samochód może podejmować. Samochód jest niezwykle dogodnieniem dla współczesnego społeczeństwa, czyniąc czas i przestrzeń niezwykle elastycznymi¹⁰⁴. Z drugiej strony mobilność stała się jednym z głównych elementów nowoczesności oraz nierozdzielną częścią sposobu, w jaki ludzie zamieszkują świat¹⁰⁵. Samochód może być wykorzystywany zarówno w utylitarnych codziennych celach jako narzędzie codziennego transportu do miejsca pracy, czy też w ogóle jako narzędzie pracy, ale też i jako sposób spędzania wolnego czasu, kiedy to jest środkiem transportu do miejsca wypoczynku. Można też czerpać przyjemność z samej jazdy bez konkretnego celu. Zaobserwować tu można ciekawą implikację – otóż pojawienie się samochodu pozbawiło integralności terytorialnej miejsce zamieszkania, miejsce pracy oraz miejsce spędzania czasu wolnego. Historycznie miejsca te ulokowane były w nieodległej przestrzeni, co spowodowane

¹⁰² zob. B. Jałowiecki M.S. Szczepański *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006, s.212

¹⁰³ op.cit. J. Urry *Życie za kółkiem (w:) op.cit. Socjologia codzienności...*s.414

¹⁰⁴ Ibidem, s.414

¹⁰⁵ op.cit. T. Edensor *Tożsamość narodowa...* s.156

było koniecznością codziennego, czy też częstego do nich docierania. Pojawienie się samochodów umożliwiło rozlokowanie celów codziennych podróży w większych od siebie odległościach. W konsekwencji nastąpiła reorganizacja codziennego życia ludzi, którzy obecnie zmuszeni są do pokonywania dużych odległości między domem, a miejscem pracy, czy też między domem, a miejscami wypoczynku.

A zatem z jednej strony mobilność daje ludziom wolność, ale z drugiej zmusza ich do elastyczności w przestrzennie rozwleczonym życiu codziennym. W konsekwencji jednostki w samochodzie spędzają coraz więcej czasu, podróżując stale do oddalonych od miejsca zamieszkania codziennych celów. Dodatkowy wpływ na wydłużające się podróże mają wszechobecne korki. Stały się one codziennym krajobrazem miejskich oraz podmiejskich ulic i dróg. Spowodowane są zwiększającą się liczbą pojazdów i coraz większym nasileniem ich użytkowania, przy ograniczonej, w końcu, przepustowości ulic. Zjawisko to wydaje się być nieodwracalne – próby nadszycia za systematycznym wzrostem potrzeb związanych z rozbudową dróg w stosunku do ilości samochodów, są z góry skazane na niepowodzenie. Społeczeństwo miejskie i metropolitalne osiągnęło poziom, w którym popyt przewyższył podaż, co oznacza, że po ulicach samochodami chce jeździć więcej ludzi, niż są one w stanie pomieścić¹⁰⁶. Jednocześnie odkryto zaskakującą prawidłowość – zjawisko nazwane *drzemiącym popytem*. Polega on w uproszczeniu na tym, że jeżeli do jakiejś zatłoczonej ulicy zostanie dodany nowy pas ruchu nie oznacza to, że samochody będą się na niej przemieszczać szybciej – korek będzie identyczny, tyle, że będzie w nim stało więcej pojazdów. Zatem zwiększenie podaży (dodanie pasa ruchu) wyzwala *drzemiący popyt* (rozbudowaną ulicą decydują się jechać ci, którzy wcześniej ją omijali). Następuje zamknięcie koła¹⁰⁷. Przebywanie w korku jest niewątpliwie źródłem niespotykanego dotąd stresu i zdenerwowania. Napięcie wynikające z poczucia straconego czasu, wyzwalać może takie emocje, które w innych warunkach byłyby społecznie nie do przyjęcia¹⁰⁸. Specjaliści z amerykańskiej organizacji zajmującej się bezpieczeństwem zmotoryzowanych – National Highway Traffic Safety Administration – ukuli wręcz nazwę nowego zjawiska, czy uczucia – *road rage* (wściekłość drogową)¹⁰⁹, które definiują następująco:” kiedy ktoś zajeżdża nam drogę, ostro naciskamy hamulec; kiedy rusza się noga nasz mózg przygotowuje się na najgorsze;

¹⁰⁶ Newsweek Polska, 30.11.2008

¹⁰⁷ Ibidem

¹⁰⁸ op.cit. J. Urry *Życie za kółkiem* (w:) op. cit. *Socjologia codzienności...*s.420

¹⁰⁹ Newsweek Polska, 30.11.2008

przez chwilę w organizmie zachodzą niesamowicie silne reakcje; jeśli nadamy zdarzeniu wymiar symboliczny, nasza duma zostaje zraniona, wtedy obrażeniu i spostonowani wkraczamy na ścieżkę walki; odpowiedzialna za emocje najstarsza, gadzia część mózgu, przejmuje nad nami kontrolę i zaczyna domagać się zemsty; to prosta droga do road rage”. W ramach oswojenia korka i wykorzystania czasu w nim spędzanego, część ludzi częściowo adaptuje swą aktywność do korkowej rzeczywistości – pracuje na laptopach, prowadzi rozmowy telefoniczne, słucha audiobooków, czy po prostu audycji radiowych lub muzyki. Władze poszczególnych miast starają się zmniejszyć tę uciążliwość podejmując działania zmierzające z jednej strony do zmniejszenia ruchu samochodowego przez ograniczanie dostępu do centrów oraz zakaz tranzytu przez teren miasta, z drugiej zaś przez rozwój i promocję komunikacji publicznej jednak w sposób zasadniczy nie poprawia to sytuacji¹¹⁰.

Samochód wpływa też niewątpliwie na sposób aktywności w przestrzeni publicznej kierujących. Są oni w pewien sposób odizolowani od zwyczajnych ceremonialnych zachowań i bezpośrednich interakcji z innymi. Tworzą swój odrębny świat charakterystycznych symboli, znaczeń, praktyk, zwyczajów i interakcji. Zamknięci, w częściowo tylko przejrzystych, stalowo – szklanych „puszkach”, znajdują się, można by rzec, w rozkroku między przestrzenią prywatną, a publiczną. Z jednej strony mogą być obserwowani przez innych i sami mogą obserwować, z drugiej zaś zamknięci są w przedmiocie, który umożliwia obserwację tylko części ich ciała to jest głowy, części tułowia i rąk oraz wyłącza ich, czy wręcz izoluje z otaczającego środowiska zewnętrznego. Jest to więc przestrzeń *półprywatna* (czy też *półpubliczna*) przemieszczająca się w przestrzeni publicznej. Owa mieszanka, w połączeniu z hybrydą, jaką jest zestawienie człowieka, maszyny, drogi i infrastruktury, tworzy przestrzeń do powstawania zupełnie niespotykanych w innych kontekstach relacji i interakcji między ludźmi – hybrydami. Już choćby tak akcentowany przez Georga Simmla wzrok, który pozwala poprzez patrzenie na siebie tworzyć naturalne związki i bezpośrednie, najczystsze formy interakcji¹¹¹, musi zostać odpowiednio zmodyfikowany, gdyż kierujący nie postrzegają tylko ludzi ale hybrydy właśnie. Patrząc no to, co dzieje się dookoła kierujący nie widzi ludzi i ich twarzy, widzi albo same samochody i tylko w sferze jego świadomości, czy wręcz podświadomości, tworzy się wizja, że sterowane są one przez człowieka, albo samochody i fragmenty

¹¹⁰ op.cit B. Jałowiecki M.S. Szczepański *Miasto i przestrzeń...*s.259

¹¹¹ za J. Urry *Życie za kółkiem* (w:) op. cit. *Socjologia codzienności...*s.416-417

ich kierowców – czasem tył głowy, czasem profil, nieczęsto zaś mimikę twarzy, czy spojrzenie. Trudno tu zatem o wzajemność, o zaangażowanie, trudno uzyskać tu tak charakterystyczne dla interakcji twarzą w twarz, bogactwo strumienia informacji i łatwość uzyskania informacji zwrotnych¹¹². Jest to więc bardzo specyficzny rodzaj *współobecności* – człowiek ma poczucie, że znajduje się wystarczająco blisko, by inni mogli obserwować jego aktywność, on także może obserwować innych, zarazem bliskość ta pozwala dostrzec innym, iż jest świadom ich obserwacji¹¹³, z drugiej zaś strony obserwacja ta jest częściowa, niepełna, fragmentaryczna. Obserwować można bardziej efekt działania jednostki, to jest sposób poruszania się kierowanego przez nią samochodu, niż samą jednostkę. Są tylko krótkie chwile, kiedy to pojazdy jadąc wolno wymijają się lub stają obok siebie, w których można wymienić się spojrzeniami czy dostrzec wyraz twarzy. Mało tu miejsca nawet na Goffmanowską *uprzejmą nieuwagę* gdyż, aby spuścić wzrok czy odwrócić spojrzenie trzeba najpierw to spojrzenie z kimś wymienić.

Zachwianiu, czy reorganizacji ulega również cała pozostała część sfery komunikacji niewerbalnej. Takie sygnały jak wygląd, postawa, ruchy czy przyjmowane pozycje, a także gesty i mimika twarzy mimo bezpośredniej bliskości jednostek, są w znacznym stopniu ograniczone. Samochód staje się przenośną czy też mobilną osłoną, która z jednej strony zakrywa siedzącą w nim jednostkę, ale z drugiej nie pozwala jej na lustrację znajdujących się dookoła innych. Jak dowodzi Robert E. Park „w ludzkim społeczeństwie każde działanie każdego człowieka staje się gestem, ponieważ to, co robimy jest zawsze oznaką tego, co chcieliśmy zrobić. W rezultacie, człowiek w społeczeństwie prowadzi mniej lub bardziej publiczną egzystencję, ponieważ wszystkie jego działania są oczekiwane, kontrolowane, ograniczane lub modyfikowane przez gesty i intencje bliźnich. Właśnie w ramach tego konfliktu, w którym każdy człowiek żyje w mniejszym lub większym stopniu, w umyśle wszystkich pozostałych, ludzka natura i sam człowiek nabierają swoich najbardziej charakterystycznych i najbardziej ludzkich cech”¹¹⁴. Działania jednostki, w warunkach kierowania samochodem, są czy też mogą być, kontrolowane i modyfikowane przez pozostałych w sposób bardzo ograniczony. Prawie w ogóle nie ma możliwości przekazania komunikatu słownego, językowego – okrzyki wznoszone przez kierujących

¹¹² zob. op.cit. E. Goffman *Zachowanie miejscach...*s.18-20

¹¹³ Ibidem, s.21

¹¹⁴ cyt. za, Ibidem, s.20 przyp. 5

rzadko docierają do ich adresatów. Pozostaje więc przestrzeń niewerbalna, której elementy z samej swej natury są mniej czytelne, słabiej rozumiane i często błędnie interpretowane. Biorąc pod uwagę krótki przedział czasu, w jakim mogą być zaobserwowane oraz ograniczone możliwości obserwacji w ogóle, a także to, że kierowca siedzi otoczony różnymi przyrządami, których stale musi używać i często obserwować, właściwe odczytanie gestów i intencji innych pozostaje niezwykle utrudnione. Ponadto samochód jest na tyle małą przestrzenią, że kierowca niemal się nie porusza – fotel otulający szczelnie uda, tułów i ramiona, a także konieczność przypięcia się do niego pasami bezpieczeństwa ograniczają ruchy kierowcy do niezbędnego minimum. Dodatkowo sam ruch drogowy, ciągła i bardzo szybka zmiana sytuacji, konieczność stałego definiowania i interpretowania szybko następujących po sobie nowych zdarzeń oraz konieczność natychmiastowego dostosowania się do nowych warunków pozostawiają kierującym niewiele czasu i możliwości dla dokonywania obserwacji innych ludzi, a tym bardziej detali ich aktywności jak mimika twarzy czy drobny gest ręki. Świat widziany z samochodu to przede wszystkim, poza infrastrukturą drogową i światem w ogóle, świat innych samochodów. Krótkie efemeryczne wymiany spojrzeń czy niezauważalne prawie gesty nikną w natłoku innych bodźców, którym poddawany jest kierujący. Jakkolwiek samochód traktować można jak rozszerzenie zmysłów i kierowca może czuć jego kształt, obrys i związek z tym, co dzieje się poza jego metaliczną powłoką¹¹⁵, to dotyczy to raczej uczuć skierowanych w stosunku do innych samochodów, ewentualnie hybryd.

A jednak kierowanie samochodem i uczestnictwo w ruchu drogowym wymaga dużych umiejętności, nie tylko technicznych, ale i interakcyjnych. Człowiek z jednej strony brata się z maszyną i zakorzenia się w niej, ale z drugiej to w końcu on nią steruje (przynajmniej narazie, choć coraz więcej dodatkowych urządzeń pomaga mu w tym). Zatem mijające się w ruchu ulicznym samochody są tylko „obudowami”, w środku których umieszczony jest człowiek. I ten człowiek ma w zdecydowanej większości przypadków wpływ na to jak owa „obudowa”, rzecz by można, „zachowuje się”. Tym samym zastosowanie mają wszelkie, ustalone przez psychologię, psychologię społeczną i wreszcie socjologię, prawidłowości, reguły i uwarunkowania zachowań i działań ludzkich. Pewnie nieco zmodyfikowane i dostosowane do hybrydycznego stosunku człowieka z maszyną, ale jak najbardziej na miejscu. W końcu to od działań

¹¹⁵ op.cit. J. Urry *Życie za kółkiem* (w:) op. cit. *Socjologia codzienności...*s.420

własnych jednostki oraz działań pozostałych zależy to, czy przemieszczanie się samochodem przebiegnie sprawnie i bezpiecznie. Kierowca nie może polegać tylko na sobie, ale musi współdziałać z pozostałymi, starać się przewidywać ich działania, a ponieważ nigdy nie da się antycypować działań innych ludzi precyzyjnie i całkowicie właściwie – obdarzać ich pewną dozą zaufania. Przecież świat społeczny to ludzie i ich działania, co razem wzięte tworzy środowisko życia każdego człowieka¹¹⁶. To od człowieka, a nie samochodu zależy czy właściwie zostanie oceniona, zdefiniowana i zinterpretowana sytuacja i to człowiek podejmie decyzję, jak należy na nią zareagować. Gra toczy się tu zarówno wokół umiejętności kierowania, ale i wokół umiejętności kontrolowania emocji i radzenia sobie w sytuacjach stresowych, umiejętności szybkiego reagowania i podejmowania decyzji, wreszcie wokół umiejętności odczytywania intencji i interpretacji zachowania innych kierowców. Zatem uczestnicy ruchu drogowego, poza nielicznymi momentami nocnej jazdy boczną drogą, pozostają w ciągłej i permanentnej interakcji z innymi. Owe interakcje często zbliżone są do zdefiniowanej przez Ervinga Goffmana interakcji niezogniskowanej, czyli komunikacji, która zachodzi gdy człowiek zbiera informacje o współobecnej osobie, zerkając na nią przelotnie oraz modyfikuje swoje zachowanie z powodu znajdowania się pod obserwacją¹¹⁷. A więc ludzie dokonują pod wpływem innych korekt własnego zachowania. Działania kierowcy i wszystkich innych dookoła są społecznie usytuowane, ponieważ dzieją się w bezpośredniej obecności innych¹¹⁸. Być może sama obecność innych jest nieco bardziej złożona niż w warunkach naturalnych ale niewątpliwie jest faktem. Ludzie - kierowcy, na podstawie innych niż w warunkach poza samochodem przesłanek, identyfikują i kategoryzują się wzajemnie, a także typizują sytuacje, w których się znaleźli. Ponieważ przeważnie nie widzą się wzajemnie a jedynie samochody i efekty działań innych uczestników ruchu, czyli to jak te samochody się poruszają, to na obserwacjach tych właśnie zjawisk zasadzać muszą swoje interpretacje. Jednocześnie, ponieważ wiele z podobnych do aktualnie obserwowanych sytuacji i zjawisk już przeżyli, uruchamiają, osadzone w podświadomości, odpowiednie schematy postępowania czyli reagują i działają poprzez nawyki.

¹¹⁶ zob. P. Sztompka *Zaufanie. Fundament społeczeństwa*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2007, s.62-63

¹¹⁷ op.cit. E. Goffman *Zachowanie miejscach...* s.29

¹¹⁸ op.cit. E. Goffman *Porządek interakcyjny* (w:) op.cit. *Współczesne teorie socjologiczne...* s.293

Świat samochodów i ruchu drogowego jest dla kierowców ich światem codziennym. Realizują tu typowe praktyki działań w typowych sytuacjach społecznych. To tu odbywa się ich rzeczywiste ludzkie doświadczenie, tu doświadczają rutynowych, oczywistych i przyziemnych aspektów życia, często przyjmując je bezrefleksyjnie¹¹⁹. Egzystują z innymi wchodząc z nimi w rozmaite interpersonalne relacje, a całe spektrum działań i zdarzeń ma charakter powtarzalny. Jazda i kierowanie samochodem wywołuje całą szeroką gamę uczuć i emocji, a drugiej strony często przebiega według znanego kierowcy scenariusza, który nie wzbudza wątpliwości i prowadzi do bezrefleksyjności. Jadący w strumieniu innych kierowców i pojazdów przestają zastanawiać się nad sytuacją, w której się znajdują – jest ona dla nich oczywistością, którą przyjmują bez zastrzeżeń. Owa oczywistość oraz potoczność tej sytuacji dają kierującym poczucie normalności. Identyfikują i klasyfikują ludzi i zdarzenia, a następnie uruchamiają odpowiednie schematy działania. Stosują się bądź nie do reguł normatywnych i nieformalnych i są świadomi skutków i konsekwencji. Wreszcie komunikują się między sobą w charakterystyczny dla swego świata sposób. Stworzona przez nich rzeczywistość jest pełnoprawnym elementem rzeczywistości społecznej. W przestrzeniach kabin bywają często i długo, więc ta rzeczywistość jest ich codziennością. Postrzegają świat przez szyby samochodu i nie wzbudza to w nich wątpliwości czy krytycyzmu – to jest świat ich życia codziennego.

Owa „samochodowa rzeczywistość”, w kontekście założeń semiologii i socjologii życia codziennego, analizowana może być z różnych perspektyw. Po pierwsze sam samochód potraktować można jako znak czy funkcjoznak. Jak wszystkie inne przedmioty wykracza on poza ludzkie działanie i służy do przekazywania znaczeń między ludźmi, jest wytworem kultury, która jednocześnie określa sposoby jego wykorzystania, wśród których zawiera się między innymi owa „funkcjonoznaczność”¹²⁰. Marka, rodzaj, typ, kolor, specyficzne oznakowanie czy doznakowanie mogą być nośnikami wielu znaczeń i równie wielu interpretacji. A jednocześnie jest przecież środkiem transportu ułatwiającym (czy rzeczywiście?) przemieszczanie się. Po wtóre postrzeganie owej nośności znaczeń samochodu i jego symbolicznej wymowy, pogłębić można z perspektywy socjologii przedmiotów. Założyć wtedy trzeba, iż doświadczanie rzeczywistości społecznej przebiega

¹¹⁹ zob. op.cit. P. Sztompka *Zaufanie. Fundament...*, s.31-32

¹²⁰ T. Dant *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej* Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2007 s.25

za pośrednictwem dóbr materialnych lub ich reprezentacji, a przedmioty są potrzebne do poznania, zrozumienia oraz funkcjonowania w owej rzeczywistości¹²¹. Między ludźmi, a przedmiotami zachodzą interakcje o charakterze społecznym, ponieważ przedmioty są nie tylko fizycznymi wytworami kultury, ale również wytworami społecznymi, jako elementy określonego porządku, codziennych zwyczajów czy sposobów życia¹²². Samochód w tej perspektywie jest zatem artefaktem pełniącym zarówno konkretną funkcję użytkową, jak i obiektem wielu interpretacji wyrażającym własności otaczającej rzeczywistości, równoprawnym jej podmiotem, będącym częścią kontekstu życia społecznego¹²³. Ma z jednej strony wymowę symboliczną, przynosi określone znaczenia społeczne, a drugiej powoduje czy też prowokuje do jakichś zachowań, a jego posiadacz może tym odpowiednio zarządzać.

Po trzecie analizie poddać można systemy i schematy komunikowania się między kierowcami, charakterystyczne dla tej rzeczywistości kody komunikacyjne czy sposoby porozumiewania się i wzajemnego przekazywania informacji. Badać tu można to, czy kierowcy rzeczywiście wpołgzystują w przestrzeni tych samych symboli i znaczeń, czy wzajemnie się rozumieją i czy w ogóle chcą się rozumieć, a także to, jakimi sposobami próbują wchodzić (wjeżdżać?) we wzajemne, niesłuchanie krótkie i przelotne ale jakże czasem istotne, interakcje.

Po czwarte wreszcie można dokonywać próby rekonstrukcji sposobów zachowania się na drodze, swoistych „praktyk jeżdżenia”, zwyczajów drogowych czy stylów jazdy. A także ich znajomości przez kierujących oraz ich stosunku do zarówno samych praktyk jak i prezentujących je kierowców. Pokusić się też można o zobrazowanie charakteru polskich ulic i dróg poprzez próbę wskazania najczęstszych czy też najczęściej obserwowalnych zwyczajów drogowych.

Celem niniejszej pracy jest przede wszystkim próba rekonstrukcji schematów komunikacji oraz obrazu praktyk i zwyczajów drogowych. Jednocześnie postrzeganie pojazdu jako funkcjoznaku czy też artefaktu użytkowo – symbolicznego jest elementem dodatkowo wyjaśniającym i wątek ten pojawiać się będzie podczas analizy i interpretacji wyników badania.

¹²¹ M. Krajewski *Motywy przewodnie i przedmioty* (w): *Wyobrażenia społeczna. Horyzonty, źródła, dynamika* R. Drozdowski M. Krajewski (red.) Wydawnictwo Naukowe UAM Poznań 2008, str. 521

¹²² op. cit. T. Dant *Kultura materialna...*s. 25-26

¹²³ Ibidem, s.26

ROZDZIAŁ II

Nota metodologiczna

Socjologia życia codziennego, jako cel poznawczy stawia sobie wskazanie orientacji, rozumienia, interpretacji oraz ujawnienia tego, co dzieje się w życiu ludzi, a jednocześnie jest głęboko ukryte dlatego, że dzieje się nawykowo – bezrefleksyjnie. Ponadto próbuje odkryć zasady postępowania przejawiane w codziennej ludzkiej aktywności, które ujawniają się w zasadach wiedzy potocznej czy mądrości ludowej. Dąży jednocześnie typologicznych uogólnień¹²⁴. Postawienie takich celów badawczych wymaga zastosowania odpowiednich metod i technik socjologicznych badań empirycznych.

Z jednej strony podstawą strategii badawczej może być odrzucenie stanowiska, że „wydajność, skuteczność, adekwatność, przejrzystość, spójność, metodyczność, standardowość i jednolitość, czyli racjonalne właściwości czynności praktycznych, można oceniać, interpretować, porządkować i opisywać przez odniesienie do reguł lub standardów nienależących do praktycznego kontekstu, w którym te właściwości są rozpoznawane, wykorzystywane, wytwarzane i omawiane przez jego uczestników”¹²⁵. Oznacza to, iż wszelkie działania ludzkie lokować należy w odpowiednich kontekstach społecznych by były właściwie i sensownie wytlumaczalne. Owe konteksty często bywają niedostrzegane z uwagi na swą oczywistość, a ich ujawnienie i wskazanie pozwala dotrzeć do struktury porządku społecznego codziennych czynności. By je dostrzec, etnometodologia proponuje operację polegającą na spowodowaniu dezorganizacji, wytworzeniu sytuacji niecodziennej, niestandardowej, która prowokuje refleksje pozwalające zauważyć i opisać oczywistość¹²⁶.

Z drugiej zaś podstawą badań mogą być wszelkie rodzaje obserwacji, analiza treści tekstów, wywiady pogłębione wraz z grupowymi wywiadami zogniskowanymi (focus), a także metoda dokumentów osobistych¹²⁷.

A zatem badania, jakie związane są z różnymi aspektami socjologii codzienności, mają charakter jakościowy.

¹²⁴ op.cit P. Sztompka *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii* (w:) *Socjologia codzienności...*s.48

¹²⁵ op.cit. H. Garfinkel *Studia z...* s. 48

¹²⁶ Ibidem, s.52-54

¹²⁷ op.cit P. Sztompka *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii* (w:) *Socjologia codzienności...*s.49

Badania jakościowe są szczególnie odpowiednie do poznawania uwarunkowań w postawach i zachowaniach ludzi, pozwalają ujawnić i zinterpretować różne rodzaje zachowań i zdarzeń społecznych, dają możliwość badania życia społecznego w jego naturalnym środowisku¹²⁸. Badacz, pozostając w bezpośrednim kontakcie z osobami uczestniczącymi w badaniu, które są jednocześnie aktywnymi uczestnikami zjawisk, jakie podlegają badaniom, stara się zrozumieć ich zachowania i nadać im sens poznając wartości, rytuały, symbole, wierzenia czy emocje¹²⁹.

Dodać tu należy, iż empiryczne badania socjologiczne w ogóle charakteryzować się muszą przede wszystkim:

- działaniami, które są wykonane zgodnie z wymaganiami obranej metody, a nie dowolnie,
- gromadzeniem danych empirycznych, a więc zdobytych poprzez bezpośredni kontakt z badaną rzeczywistością,
- poszukiwaniem społecznych i psychologicznych czynników, które warunkują ludzkie zachowania¹³⁰.

Techniką badania zastosowaną przeze mnie w niniejszej pracy jest technika wywiadu jakościowego. Jest to technika pozwalająca na bardziej aktywne i głębsze dociekanie do badanych zjawisk niż obserwacja, której rezultatem był wybór problemów badawczych. Bezpośrednia obserwacja uczestnicząca skłoniła mnie do refleksji dotyczących uwarunkowań komunikacji zachodzącej między kierowcami oraz zachodzących między nimi interakcji. Jednocześnie jako aktywny kierowca nie uchroniłbym się przed subiektywizmem opierając swe badania na obserwacji – stąd wybór metody pozwalającej na zachowanie obiektywizmu. Ale też pamiętać należy, iż wywiad jakościowy jest interakcją między prowadzącym wywiad a respondentem – jest w zasadzie rozmową, a prowadzący odpowiednio ją ukierunkowuje kładąc szczególny nacisk na interesujące go zagadnienia¹³¹. Natomiast znajomość przedmiotu badań, a tym samym rozmowy, ułatwia ją i umożliwia jej naturalny przebieg, co pomaga w gromadzeniu niezbędnych informacji i uzyskaniu możliwie wiernego obrazu poznawanej rzeczywistości.

¹²⁸ E. Babbie *Badania społeczne w praktyce* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s.309-312

¹²⁹ C.F. Nachmias D. Nachmias *Metody badawcze w naukach społecznych* Wydawnictwo Zysk i S-ka Poznań 2001, s.299

¹³⁰ L. Sołoma *Metody i techniki badań socjologicznych* Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego Olsztyn 2002, s.29

¹³¹ op.cit. E. Babbie *Badania społeczne...*s.327

Wywiad jest zatem jedną z technik opartych na wzajemnej komunikacji między respondentem a badaczem (lub odpowiednio przygotowanym do przeprowadzenia wywiadu ankieterem). Ponieważ jest to rodzaj komunikacji bezpośredniej badacz (ankieter) może dodatkowo dokonywać obserwacji zachowań i reakcji respondenta. Ale jednocześnie respondent obserwuje badacza, a co za tym idzie treść przekazu niewerbalnego może być bardzo bogata. Z drugiej strony istnieje niebezpieczeństwo oddziaływania na respondenta przez badacza – mimika twarzy, gest, zainteresowanie bądź jego brak, które to czynniki mogą wpłynąć na uzyskany materiał empiryczny. Stąd konieczność dużego skupienia i opanowania badacza, powściągliwości w okazywaniu reakcji na usłyszane wypowiedzi, ale przy jednoczesnym okazaniu dużego zainteresowania zarówno treścią rozmowy jak i samym respondentem. Celem wywiadu jest poznanie motywów działania, poglądów czy opinii, które zwykle nie są przez respondenta uświadamiane – należy zatem tak kierować pytaniami rozmową, aby respondent przekazał jak najwięcej informacji związanych z problematyką badania ale jednocześnie nie sugerując mu odpowiedzi.

Wywiady, które przeprowadziłem, były kompilacją wywiadu niestandardyzowanego i pogłębionego. Z jednej strony przygotowany miałem ogólny plan rozmowy – otwarte pytania czy może spis zagadnień dotyczących problematyki badań (plan przedstawiam w załączniku nr 1), a o które zamierzałem zapytać respondentów. Z drugiej jednak cały czas czuwałem by rozmowa nie wykraczała poza temat badania, a chcąc uzyskać jak najwięcej informacji często dopytywałem respondentów poszukując niejako fundamentów, na których konstruowali swe odpowiedzi. Respondentom nie proponowałem żadnych wzorów odpowiedzi, nie przekazałem im jakiegokolwiek kafeterii. Prowadząc wywiady pilotażowe zauważyłem jednak, iż pytania dotyczyły kwestii dla respondentów tak oczywistych, a zatem tkwiących w ich podświadomości i dziejących się tak bezrefleksyjnie, iż mieli oni trudności z udzieleniem odpowiedzi. Zastosowałem więc rodzaj listu zapowiedniego (załącznik nr 2), który różnymi sposobami (poczta elektroniczną, faxem, osobiście czy wreszcie za pośrednictwem innych osób) przekazywałem respondentom co najmniej jeden dzień, jednak nie więcej niż dwa, przed planowanym wywiadem. W owym liście przekazałem podstawowe informacje o celu i charakterze badań oraz przybliżyłem ogólnie temat i założenia dotyczące informacji, jakie chciałbym uzyskać od respondenta w ramach zapowiadanego wywiadu. Jednak zabieg ten pomógł niewiele – respondenci odpowiadali, co prawda ochoczo i entuzjastycznie, ale często

zaczinali się po kilku słowach nie mogąc znaleźć kolejnych przykładów, typów czy interpretacji związanych z przedmiotem wywiadu, co powodowało czasem niezręczną ciszę. Staralem się zatem stworzyć przyjazną atmosferę, starając się jednocześnie kontrolować przebieg rozmów i delikatnie korygując badanych w przypadkach, kiedy odbiegali od tematu, bądź też pomagając im chwilową zmianą tematu, kiedy zapadli w owo zacięcie. Jednak zmiana ta nie odbiegała od ogólnego tematu rozmowy – często zadawałem po prostu inne pytanie wracając jednak po chwili do poprzedniego. Unikałem jednak sugerowania odpowiedzi, ich parafrazowania czy też jakiegokolwiek ich modyfikowania. Z drugiej strony, ponieważ rozmowy trwały od 20 do 40 minut, a respondenci nie zawsze dysponowali odpowiednią ilością czasu, pogłębianie sondowania nie zawsze przynosiło zamierzony efekt i po wielokroć zadowolić się musiałem, wydawać by się mogło, powierzchownymi odpowiedziami. Jednak w przypadku nieograniczonego niczym czasu respondenta, nie zauważyłem znaczącego zwielokrotnienia materiału empirycznego. Respondenci częstokroć po prostu nie mieli dogłębnych przemyśleń, a ich prowokowanie znacząco wydłużałoby czas wywiadów, co mogłoby kończyć się ich przerywaniem¹³².

Przedmiot badania, a zarazem mojej pracy, to analiza i interpretacja charakterystycznych kodów komunikacyjnych, czy też sposobów porozumiewania się osób kierujących samochodami i ich wzajemna identyfikacja, a zatem swoiste schematy interakcji zachodzące między nimi. Ponadto staram się odtworzyć czy też zrekonstruować obraz praktyk i zwyczajów drogowych, a także nawyków i przyzwyczajzeń kierowców samochodów. Zaznaczyć tu muszę wyraźnie, iż moje badanie ogranicza się do, można by rzec, drogowego *mainstreamu*, co oznacza, iż nie biorę pod uwagę swoistych reguł rządzących komunikacją pomiędzy taksówkarzami, kierowcami TIR-ów, przedstawicielami handlowymi czy motocyklistami, nie zapominając jednak, że takowe istnieją i mają wpływ na pozostałych kierujących. Są to niejako subkultury, co, do których należy pamiętać, że istnieją zarówno w rzeczywistości drogowej, jak i w podświadomości innych użytkowników drogi jednak niniejsza praca skupia się na głównym nurcie interakcyjnym na polskich drogach.

A zatem celem prowadzonych przeze mnie badań było poszukiwanie odpowiedzi na pytania czy kierujący pojazdami komunikują się ze sobą, w jaki sposób

¹³² zob. też op.cit. L. Sołoma *Metody i techniki...* s.123-150

i czy wzajemnie się rozumieją. Ponadto chciałem ustalić czy można dokonać jakichś charakterystyk najczęściej obserwowalnych na polskich ulicach praktyk czy zwyczajów drogowych, a także to czy respondenci dokonują na własny użytek jakichś klasyfikacji czy typizacji pozostałych uczestników ruchu. Wreszcie, jako wątek niejako dodatkowy starałem się ustalić, czym w ogóle dla respondentów jest samochód i jak go traktują.

Przystępując do badań postawiłem następujące hipotezy:

- kierujący pojazdami generalnie komunikują się ze sobą w bardzo ograniczony sposób za pomocą kilku jedynie „komunikatorów” jak mrugnięcie długimi światłami, włączenie świateł awaryjnych, gest ręką; raczej nie zwracają szczególnej uwagi na specyficzne doznakowania pojazdów chyba, że są one bardzo wyraziste,
- w sytuacjach typowych, schematycznych, powtarzających się z reguły rozumieją te podstawowe komunikaty natomiast w sytuacjach bardziej złożonych, bądź odbiegających od normalności toną w nieporozumieniach i niezrozumieniach,
- wyraźnie obserwowalne, choć pewnie niedominujące, na polskich drogach są dwa rodzaje praktyk czy zwyczajów, a mianowicie z jednej strony agresywna, dynamiczna, wręcz brawurowa a zarazem egoistyczna jazda z jednoczesnym oczekiwaniem uprzejmości od innych z drugiej zaś flegmatyczna, spowalniająca ruch, ale równie egoistyczna i roszczeniowa; na pozostałe zwyczaje i praktyki nie zwraca się uwagi,
- kierujący dokonują bardzo ograniczonej typizacji pozostałych uczestników zamykając się w dwóch, może trzech określeniach takich jak niedzielny kierowca czyli jadący wolno, niepewnie i spowalniający ruch oraz świr czy oszołom – to o kierującym agresywnie i brawurowo mad maxie,
- pewne praktyki czy zwyczaje drogowe odzwierciedlają pewne ogólne reguły porządku społecznego,
- samochód traktowany jest zarówno jako środek transportu, jak i jako symbol statusu czy stylu życia.

Powyższe założenia weryfikowane były podczas serii 40 wywiadów przeprowadzonych w okresie od lutego do kwietnia 2009 roku. Respondentami byli aktywni kierowcy to znaczy tacy, którzy kierują samochodami przynajmniej dwa – trzy razy w tygodniu, ale z drugiej strony nie są zawodowymi kierowcami. W dobranej przeze mnie badanej grupie było po równo kobiet i mężczyzn, a dodatkowo podzieliłem ich na podgrupy wiekowe za próg przyjmując wiek trzydziestu lat. Kierowałem się tu analizą artykułów prasowych oraz programów telewizyjnych związanych

z motoryzacją, a także taryf składek ubezpieczeniowych – w ramach obu tych perspektyw wyłania się obraz niedojrzałego kierowcy do lat trzydziestu i doświadczonego „weterana szos” powyżej tego progu wiekowego. Podział ten miał na celu osiągnięcie jak największej ilości danych empirycznych, a to poprzez zróżnicowanie skali doświadczeń czy punktów widzenia badanych osób. Moje badania miały charakter jakościowy, nie były przeprowadzane na próbie reprezentatywnej, wobec czego zastosowanie takiej właśnie konfiguracji respondentów wydało mi się najbardziej efektywne w poszukiwaniu odpowiedzi na nurtujące mnie pytania oraz testowanie postawionych przeze mnie hipotez.

Wywiady nagrywane były za pomocą dyktafonu, o czym respondenci byli przeze mnie informowani przed rozpoczęciem rozmowy (płyta CD z zapisem wszystkich wywiadów stanowi załącznik nr 3). Jednocześnie podczas przeprowadzania wywiadów prowadziłem obserwacje respondentów, ich zachowania w czasie rozmowy, ale przede wszystkim pokazywanych przykładów gestów – komunikatów kierowców. Wyniki i wnioski z tych obserwacji przedstawię wraz z wynikami badań w następnym rozdziale.

Jak wspomniałem wyżej wywiad miał pewien określony scenariusz, którego w miarę możliwości starałem się dochować. W planie rozmowy najważniejszą kwestią było poruszyć wszystkie założone kwestie, lecz czasem respondent sam, bez zadanego wcześniej pytania, omówił szeroko problem, który miał być poruszony w dalszej części rozmowy – w takich sytuacjach zmieniałem scenariusz i dostosowywałem się do respondenta.

W ramach pierwszego pytania, niejako porządkowego, ustalałem i upewniałem się czy respondent jest aktywnym kierowcą. Miało to na celu wyeliminowanie sytuacji, kiedy to w trakcie rozmowy okazać by się miało, że badany siada za kierownicą jedynie okazjonalnie i z rzadka. Założeniem było, by badać osoby często kierujące samochodem będące czynnymi uczestnikami drogowego *mainstreamu*. Po uzyskaniu odpowiedzi twierdzącej, przechodziłem do właściwego wywiadu. Plan wywiadu zakładał zadanie pytań, które w tym miejscu szczegółowo omówię.

Pytanie, które padało zawsze jako drugie, niejako dla wprowadzenia respondenta w klimat rozmowy, to pytanie o to czy odnosi on, podczas kierowania samochodem, wrażenie prowadzenia swoistej rozmowy czy dialogu z innymi kierowcami. Jego postawienie miało na celu wysondowanie postawy respondenta, czyli jego uwewnętrznionej skłonności, do aktywnego i świadomego uczestniczenia w gąszczu

interakcji zachodzących w ruchu drogowym między kierowcami. Jednocześnie odpowiedź wskazywać też mogła na intensywność tych interakcji, a także ich kierunkowość, czyli czy respondent jest ich nadawcą, odbiorcą czy też oboma równocześnie.

Następnie padała prośba o wymienienie wszystkich znanych badanemu sposobów komunikowania się kierowców, a dla lepszego zrozumienia, uzupełniana pytaniem – co robią kierujący żeby przekazać sobie jakąś informację. Zagadnienie to, jako jeden z motywów przewodnich tej pracy, wydaje się być kluczowe. Pytanie miało skłonić respondenta do wskazania wszystkich znanych mu metod przekazywania informacji między kierującymi zarówno werbalnych jak i, a może przede wszystkim, niewerbalnych. Wątek ten jest tak istotny, iż poruszany był ponownie w dalszej części wywiadu.

Kolejnym pytaniem była prośba do badanego o ocenę współpracy między uczestnikami ruchu drogowego oraz o ocenę siebie w tym kontekście. Moim założeniem było, aby zdobyć tu informacje dotyczące postrzegania innych kierowców przez respondenta, jego stosunku do nich i oceny ich zachowań oraz ulokowanie samego respondenta wśród tych kierujących i jego samoocena. Jednocześnie z wypowiedzi na ten temat wyprowadzać też można wnioski dotyczące oceny stopnia wzajemnej komunikacji między kierowcami. Jeżeli ocena współpracy byłaby wysoka, można by na podstawie tego wnioskować, że i stopień komunikacji między kierującymi będzie wysoki i odwrotnie. Uzupełnieniem tego pytania była prośba do respondenta by ocenił siebie w jego kontekście. Miało to na celu porównanie oceny pozostałych kierujących w stosunku do samooceny badanego i mogło skłonić respondenta to głębszej refleksji nad toczącą się rozmową, a także wskazać na postawę respondenta w stosunku do samego siebie, która to postawa wpływać może też na ocenę innych.

Jako kolejny, poruszany był temat znanych i obserwowanych u innych kierujących oraz ewentualnie stosowanych przez respondenta nawyków czy zwyczajów drogowych. Doprecyzowaniem było pytanie o zachowania czy zespoły zachowań kierowców, jakie najczęściej można zaobserwować. Pytanie to ma dość rozległy potencjał do uzyskania cennego materiału empirycznego. Z jednej strony wskazywać może na kolejne, a niewymienione wcześniej przez badanego, kody komunikacyjne, (bo uznać należy, że na przykład ostrzeżenie o stojącym patrolu policji jest zarówno zwyczajem drogowym jak i sposobem komunikowania za pomocą charakterystycznego

komunikatora, jakim są światła samochodu), z drugiej ujawniać może jakieś stereotypy czy sposób myślenia respondenta (czyli na przykład ocenę i stosowną klasyfikację danego kierującego w oparciu o zaobserwowane u niego bądź to styl jazdy bądź też poszczególne elementy zachowania). Wreszcie zagadnienie to powiązane jest z poprzednim, dotyczącym stopnia współpracy kierujących gdyż jej poszczególne elementy są niewątpliwie częścią niepisanego i nieformalnego kodeksu kierujących, który w znacznej mierze składa się właśnie ze zwyczajów, obyczajów czy nawyków.

W następnym etapie prowadzonego wywiadu pytałem o najczęściej łamane przez respondenta przepisy normatywne kodeksu drogowego wraz z prośbą o wskazanie, jakie przepisy są przez niego przekraczane i okoliczności, w jakich do tego dochodzi, a także o to, jakie przekroczenia zauważa najczęściej u innych kierujących. Wiedza, jaką zakładałem, że zdobędę zadając to pytanie, to informacje o praktykach i zwyczajach drogowych (jeżeli jakiś przepis kodeksowy łamany byłby nagminnie i przez wielu to wskazywałby to na jakąś ogólną praktykę drogową czy może nawet obyczaj). Ponadto odpowiedź respondenta mogłaby być z jednej strony wyrazem jego postawy wobec usankcjonowanych aktów normatywnych stanowionych przez państwo i jego instytucje, z drugiej zaś oceną tych reguł. Dodatkowo uzyskać tu również chciałem kolejne elementy informacji dotyczących oceny innych kierowców i ich wzajemnej współpracy.

Kolejnym poruszonym wątkiem była prośba o wskazanie czynników wpływających na ocenę przez respondenta innych kierowców. To w tej przestrzeni zawierają się zarówno elementy wzajemnych identyfikacji, kody na podstawie, których owe identyfikacje następują, jak i cały system, nieuświadamianej często, komunikacji – czy jedni kierowcy komunikują innym kim są i jak chcą być postrzegani, w jaki sposób to robią oraz czy inni rozumieją te komunikaty, i co równie istotne, czy ta wzajemna interakcja przebiega przy czynnym udziale świadomości uczestników czy też bezrefleksyjnie. A może, zdaniem respondentów, kierowcy wcale nie chcą komunikować innym, co mają o nich myśleć ale przecież i tak są w jakiś sposób „odebrani” przez tych innych, ocenieni i odpowiednio zaszeregowani, a cały ten proces odbywa się w oparciu o coś. Pytanie to było próbą znalezienia odpowiedzi na te wątpliwości.

Jako kontynuację czy rozwinięcie wszystkich dotychczasowych wątków traktować można następne, rozważane w ramach wywiadu, zagadnienie, a mianowicie pytanie, co badanego dziwi a co irytuje w zachowaniu innych kierowców. Tu właśnie

dopełnić się miała informacja dotycząca zarówno wzajemnej współpracy kierujących, ich nawyków i praktyk oraz przyczynków do wzajemnych ocen. Jednocześnie odpowiedź badanego poszerzyć mogła informację o łamaniu norm tak prawnych jak i zwyczajowych. Pytanie to zatem zamykało pewien blok rozmowy, było niejako podsumowaniem pierwszej części wywiadu, swoistą ramą łączącą poruszane do tej pory tematy i zagadnienia mającą skłaniać respondenta do ponownej refleksji i ewentualnych uzupełnień wcześniejszych wypowiedzi.

Scenariusz wywiadu zakładał, by w następnym kroku wrócić do komunikatów sensu stricte, a mianowicie poprosić badanego o określenie wszystkich znanych mu komunikatów przekazywanych między kierowcami samochodów, zarówno tych, które nadaje jak i tych, które odbiera, ich opisanie oraz określenie, co poszczególne komunikaty miałyby oznaczać. Z jednej strony pytanie to jest powrotem do poruszanej już kwestii sposobów komunikowania ale z drugiej skłonić miało respondenta do wyzwolenia się z bezrefleksyjnej oczywistości i wskazania jak największej liczby przykładów stosowanych przez niego bądź obserwowanych u innych komunikatów i sposobów komunikowania. Informacje te służyć miały zrekonstruowaniu czy zobrazowaniu „ulicznej rozmowy” kierowców, określeniu jakie informacje i w jaki sposób sobie wzajemnie przekazują. Poniekąd także doszukiwać się tu można informacji dotyczącej intensywności owej rozmowy – czy kierujący pozostają ze sobą w stałym kontakcie, czy też próbują się komunikować tylko w sytuacjach nietypowych, awaryjnych. W ramach pogłębienia tego wątku plan rozmowy przewidywał dopytanie o to czy wymienione już przez badanego komunikaty zawsze oznaczają tą samą informację, a jeśli nie to, od czego, zdaniem respondenta, zależy treść przekazywanych w ten sam sposób różnych informacji oraz ich właściwa interpretacja. To dopytanie osadzić miało opisywane przez badanego komunikaty w kontekstach sytuacji drogowych, wskazać miało schematy interpretacji komunikatów i stopnia znajomości „ulicznego języka” oraz wzajemnego rozumienia się kierowców.

Pytaniem podsumowującym ten etap wywiadu było poruszenie kwestii stylu jazdy – czy według respondenta istnieje taki byt, a jeśli tak to, co oznacza i po czym go poznać. Zdaniem piszącego te słowa styl jazdy, jako taki, rzeczywiście istnieje, a w dodatku jest to ogromny zbiór informacji dotyczących prezentującego go kierowcy, jest bogatym w treści komunikatem, tyle, że przekazany w bardziej zawoalowany sposób. Badani mieli tu zatem za zadanie określić, czy w ogóle coś takiego jak styl jazdy zauważają, a jeśli tak, to co w największym stopniu jest jego cechą

charakterystyczną i najbardziej zauważalną. Dla pogłębienia wiedzy na ten temat, a także dla ułatwienia respondentowi refleksji i poszerzenia horyzontów myślenia paść miała też prośba o wskazanie typów stylów jazdy oraz stylach najczęściej występujących na polskich drogach. Owo dopytanie miało być pominięte, kiedy respondent na poprzednie odpowiedział, że nie zauważa czegoś takiego jak styl jazdy.

Dalsza część wywiadu rozpoczynać się miała od pytania czy respondent doznakowuje w jakiś szczególny sposób swój samochód, a jeśli tak to w jakim celu, co ma owo oznakowanie komunikować innym. Ponadto badany, i to zarówno ten, który doznakowuje samochód jak i ten, który tego nie robi, miał zastanowić się, co poprzez doznakowywanie samochodów zakomunikować chcą innym doznakowujący. Założyłem, iż będę tu musiał doprecyzować, co mam na myśli pytając o owo doznakowanie i wskazać, że chodzi o wszelkie widoczne dodatki, które zastosował właściciel samochodu, a które nie są wyposażeniem fabrycznym pojazdu. Mówiąc inaczej, że są to naklejki, przeróbki, charakterystyczne kolory lakierów oraz inne zewnętrzne dodatkowe atrybuty pojazdu. Pytanie to, w swoim założeniu wychodzi od tezy, iż samochód jest funkcjoznakiem i że za pomocą tego przedmiotu jego posiadacz przekazuje określone informacje innym. Mogą to być informacje zarówno o samym właścicielu, jego postawach, stylu życia czy światopoglądzie jak i informacje praktyczne związane z przeznaczeniem pojazdu i charakterem jego użytkowania. Rozważania badanego ujawnić miały czy tego rodzaju komunikacja jest po pierwsze w ogóle dostrzegana i czy nie są to komunikaty „w jedną stronę” – bez odbioru, a po drugie, w jaki sposób jest rozszyfrowywana i interpretowana przez jej odbiorców oraz czy ich zdaniem owa interpretacja jest zgodna z intencjami nadawcy. Uogólniając – czy nadawca i odbiorca rozumieją się. Konsekwencją tego pytania jest następne, a mianowicie czy jakiegokolwiek doznakowania samochodów wpływają na zachowanie respondenta wobec nich a jeśli tak to w jaki sposób koryguje swoje zachowanie. Następuje tu zatem pogłębienie refleksji, co miało przyczynić się do pełniejszego uświadomienia sobie przez respondenta czy i jakie doznakowania w ogóle zauważa oraz co mają według niego, w założeniu ich autora, oznaczać.

Ostatnim już etapem wywiadu, było sprowokowanie respondenta do rozważań dotyczących wzajemnej identyfikacji kierowców oraz stosowanych przez badanego klasyfikacji, współuczestniczących w ruchu ulicznym, kierujących samochodami. Była to zatem próba podsumowania zagadnień związanych z pojazdem jako funkcjoznakiem oraz ze stylem jazdy jako symbolem. Z jednej strony rozważania

uwzględniać miały sam pojazd (markę, gabaryty) i jego charakterystyczny wygląd (doznakowanie takie jak tuning czy też specyficzne oklejenie) jako element identyfikacji jego kierowcy przez innych, z drugiej zaś sposób jego prowadzenia jako wskaźnik owej identyfikacji i postrzegania. Pytanie miało wyjaśnić czy te komunikaty są odczytywane oraz jakie są schematy ich interpretacji. Wreszcie poruszenie zagadnienia klasyfikacji kierowców miało dać ewentualne potwierdzenie tego, na co respondent zwraca uwagę identyfikując innego kierowcę. Czy będzie to samochód jako przedmiot (funkcjoznak) wtedy klasyfikacje powinny nawiązywać do samego samochodu właśnie, czy też będzie to styl jazdy, co powinno odzwierciedlać się w bardziej personalnych klasyfikacjach.

Z badawczej ciekawości, ale i dla pewnego podsumowania całej rozmowy oraz przetestowania informacji przekazanych przez respondenta pod kątem ich spójności, na sam koniec rozmowy paść miało pytanie jak traktuje swój samochód, czym dla niego jest oraz czym według niego jest czy bywa dla innych. Jest to zagadnienie silnie wkraczające w przestrzeń socjologii przedmiotów sonduje bowiem postawy wobec jednego z nich jakim jest samochód. Zagadnienie to jednak wydało mi się na tyle ciekawe, iż postanowiłem poruszyć je w rozmowach z badanymi. Ponadto odpowiedzi dodatkowo potwierdzać mogły, na co respondenci zwracają uwagę podejmując rozważania na temat samochodu. Czy traktują go jedynie jako środek transportu, czy też jest dla nich istotnym funkcyjznakiem, a więc elementem międzyludzkiej komunikacji, a także co sądzą w tym zakresie innych posiadaczach samochodów i czy ci inni „przemawiają” jakoś do nich swoimi samochodami.

Zrealizowane przeze mnie badania miały zasięg lokalny zamykając się w kręgu mieszkańców Poznania i powiatu poznańskiego. Mogą być, zatem obciążone błędem owej lokalności gdyż badani są reprezentantami tego samego, lokalnego właśnie, kręgu kulturowego i mogą stosować działania czy elementy działań charakterystycznych tylko dla tego obszaru. Zakładam jednak, iż owe działania są na tyle marginalne, że generalnie uczestnicy polskiego *mainstreamu* drogowego nie różnią się w tym zakresie znacząco.

Wywiady prowadzone były w różnych miejscach jak miejsce pracy respondenta, jego mieszkanie, czy dom wreszcie część wywiadów przeprowadziłem u siebie w mieszkaniu. Jednak zawsze odbywały się w zamkniętym pomieszczeniu, w którym znajdował się jedynie respondent i badacz, gdzie można było wygodnie usiąść

i bez specjalnych zakłóceń czy szumów komunikacyjnych (z małymi wyjątkami) przeprowadzić rozmowę.

W dalszej części pracy dokonam prezentacji i próby interpretacji wyników badań. W pierwszej kolejności przedstawione zostaną schematy interakcji zachodzące między kierowcami. W podrozdziale tym przedstawię i przeanalizuję wskazane przez respondentów kody komunikacyjne, a w szczególności sposoby porozumiewania się między kierowcami, w jakich sytuacjach najczęściej się porozumiewają oraz jakie komunikaty wzajemnie sobie przekazują. W tej części również omówione i przeanalizowane zostaną próby przekazywania informacji innym kierującym przez właścicieli samochodów poprzez ich charakterystyczne doznakowywanie oraz interpretacje tych znaków zaprezentowane przez respondentów, wreszcie zajmę się stylem jazdy jako znakiem charakteryzującym kierującego. Następnie spróbuję spojrzeć na komunikację między kierującymi samochodami z perspektywy ich wzajemnej współpracy i w ogóle wzajemnych postaw i zachowań wobec siebie. Na zakończenie tej części zajmę się przesłankami wzajemnych identyfikacji kierujących, stosowanymi przez badanych klasyfikacjami, czy typizacjami oraz zaprezentowanymi przez nich poglądami i stereotypami dotyczącymi innych kierujących. W drugim podrozdziale postaram się zrekonstruować praktyki i zwyczaje drogowe. Z jednej strony dokonam analizy tych praktyk z perspektywy przekraczania kodeksowych reguł sankcjonujących ogólnie poruszanie się po drogach publicznych. Z drugiej zaś przyjrę się temu zjawisku z perspektywy reguł oddolnych, spontanicznych, nienormatywnych, które wyrażają się w praktykach jeżdżenia, nawykach czy zwyczajach drogowych.

ROZDZIAŁ III

Prezentacja i analiza wyników badania

1. Schematy interakcji zachodzących między kierowcami samochodów

1.1 Kody komunikacyjne między kierowcami i ich interpretacje

W ramach pytania wprowadzającego czy też rozpoczynającego właściwy wywiad pytałem respondentów czy w trakcie jazdy samochodem odnoszą wrażenie prowadzenia swoistego dialogu z innymi kierowcami. Zdecydowana większość respondentów udzieliła odpowiedzi twierdzącej, ale z zastrzeżeniem, iż nie jest to proces stały tylko chwilowy, zdarzający się a nie trwający, uzależniony od sytuacji na drodze, natężenia ruchu czy też miejsca, w którym ruch się odbywa.

Czasem tak, czasem nie. To zależy, że tak powiem, od tego, w jakim miejscu się znajduję i od natężenia ruchu czasem też w pewnym sensie (...) im większe natężenie tym większe mi się wydaje, że można zauważyć relacje między tymi kierowcami ponieważ gdy jest to większe natężenie ruchu, w szczególności tam powiedzmy w centrach miast czy w centrum miasta no można zauważyć, że są tam powiedzmy jakieś znaki kierowcy sobie dają (M-30 PW).

Zależy od sytuacji ale czasem się zdarza, że w jakiś sposób trzeba się skontaktować z innymi kierowcami, głównie przez jakieś sygnały ale to się zdarza jak najbardziej (...) raczej sporadycznie, jeżeli sytuacja tego wymaga to jak najbardziej, ale nie tak, że wszystko co robię... Wiadomo, że można powiedzieć, że migacze włączają i też jest to komunikacja jakaś (...) ale w taki sposób jakby zamierzony nie wymagany przepisami, o tak bym powiedział, to sporadycznie (M-30 MC).

Kilku badanych jednak, nie odnosiło w ogóle takiego wrażenia, twierdząc, że żadna rozmowa się nie toczy.

Nigdy się nie zastanawiałam nad tym...nie nazwałabym tego po prostu dialogiem (K-30 AM)

Nie, zdecydowanie nie (...) zauważam próby komunikacji (M+30 TM).

Jednak wszyscy respondenci podczas dalszej części wywiadu, wskazywali na wiele możliwości przekazania wiadomości innym kierującym, których zarówno

są nadawcami jak i odbiorcami, potwierdzając niejako tym samym, iż wymiana informacji jednak ma miejsce.

Analizując wypowiedzi respondentów wskazać można na cztery najczęściej pojawiające się sposoby przekazywania informacji. Są to – najbardziej wieloznaczne – gesty rękoma, sygnały o nieco bardziej zawężonej palecie możliwych interpretacji, czyli krótkie mrugnięcia światłami drogowymi, jeszcze bardziej jednoznaczne chwilowe włączanie świateł awaryjnych oraz budzące najmniej wątpliwości interpretacyjnych sygnały dźwiękowe dawane klaksonem.

Różne gesty wykonywane rękoma wyzwały najwięcej możliwych znaczeń wśród badanych. Mogą one być zarówno pozdrowieniem, przeproszeniem, podziękowaniem czy wskazaniem udzielenia pierwszeństwa, ogólnym ostrzeżeniem o zagrożeniu na drodze, poinformowaniem o braku świateł czy operującym niedaleko patrolu policji drogowej, aż po wyraz dezaprobaty dla zachowania innego uczestnika ruchu, groźbę czy okazanie agresji. Żadne z przedstawionych znaczeń nie jest dominującym – pojawiają się wśród badanych we wszystkich czterech grupach i we wszystkich wymienionych znaczeniach, przy czym tylko kilka z nich badani byli w stanie opisać czy pokazać. Najchętniej respondenci określali uniesioną do góry otwartą dłoń jako wyraz podziękowania, przeproszenia oraz pozdrowienia, wysuniętą przed siebie otwartą dłoń jako wyraz udzielenia pierwszeństwa przejazdu, pukanie palcem wskazującym w czoło, które wyrażać ma dezaprobatę dla zachowania innego kierowcy oraz wymachiwanie dłonią zaciśniętą w pięść symbolizujące groźbę i agresję. Jednocześnie badani mieli duże trudności we wskazaniu schematu interpretacji poszczególnych gestów – jako kod rozszyfrowujący służy tu przede wszystkim kontekst sytuacji, w jakiej dany gest się pojawia. Kontekst ten jest zresztą najczęściej wskazywanym kluczem interpretacji wszelkich sygnałów.

Interpretuję w zależności od tego, co nastąpiło wcześniej, po jakiej sytuacji nastąpił dany sygnał albo przed jaką sytuacją, czyli wiem, że jeżeli na przykład ja kogoś wpuściłem i on mi daje awaryjnymi sygnał (...) albo jak podniesie rękę to też znaczy, że mi podziękuje, a nie, że chce się przywitać. I to też zależy od kontekstu, to byłoby na przykład coś co by mnie mogło zdziwić jak bym na przykład jechał sobie w jedną stronę, kierowca jedzie z przeciwka i by nagle podniósł rękę a ja go nie znam to by mnie zdziwiło bo bym zgłupiał bo nie wiem co to znaczy, w takim kontekście zupełnie się nie zdarza. To jest to, że musi być kontekst (...) odnoszę do kontekstu automatycznie, odruchowo, właściwie człowiek się nad tym nie zastanawia (M-30 MC).

Zatem gesty rękoma wydają się być z jednej strony najczęściej wykorzystywaną formą komunikacji między kierowcami, z drugiej zaś niosącą duże możliwości w zakresie ilości przekazywanych informacji, a co za tym idzie także wielość możliwości ich interpretacji. Są wyrazem emocji, swoistym emblematem postawy oraz przekąźnikiem informacji praktycznych. W sytuacjach kontaktów bezpośrednich są uzupełnieniem kontaktu językowego, tu natomiast z reguły występują samoistnie zastępując swoje słowne odpowiedniki. Jednocześnie owa wielość możliwości ich interpretacji powodować może częste niezrozumienia czy błędne rozszyfrowania.

Bardziej ograniczoną w wieloznaczność formą przekazania informacji jest krótkie włączenie, czyli mrugnięcie, światłami drogowymi tzw. długimi. Jest to sygnał wymieniony przez wszystkich respondentów oznaczający najczęściej ostrzeżenie przed kontrolą policyjną, w kierunku której jedzie odbiorca, będący też często wskazaniem na brak świateł dziennych u odbiorcy. Niewielka część badanych wskazuje również na zasygnalizowanie w ten sposób jakiegoś problemu oraz udzielenie pierwszeństwa przejazdu. Dwóch respondentów dopuszcza też możliwość interpretowania tego sygnału jako pozdrowienia. Schemat interpretacji owego znaku w bardzo wielu przypadkach był zbieżny z poniżej zacytowanymi.

Skoro ktoś mi miga światłami to albo policja albo mam coś nie tak z furą czyli światła nie włączone (...) albo policja albo sprawdzam czy mam światła włączone czy gdzieś tam coś mi nie wystaje gdzieś się nie otworzył bagażnik – coś takiego (K-30 MA).

Jak mi ktoś na przykład mrugnie długimi światłami to albo stoi policja, sprawdzam ruchem ręki czy mam włączone światła. Jeśli mam włączone światła a mi mrugnął (...) to najprawdopodobniej gdzieś tam z przodu stoją. To jest taka dwuznaczność tego komunikatu i muszę go zinterpretować albo tak albo tak. No, a wtedy jest ruch ręką, żeby sprawdzić światła no i ewentualnie zwalniam, bo może coś tam się dzieje z przodu (M-30 BK).

Jeżeli są to długie światła na przykład to wpierw sprawdzam czy mam światła włączone, jeżeli widzę, że mam no to przypuszczam, że zaraz spotkam jakiś patrol policji (M-30 SP).

Pewnym podsumowaniem i zebraniem w jedną ramę rozszyfrowywania schematu interpretacji sygnału wyrażonego w mrugnięciu długimi światłami jest poniższa wypowiedź.

To zależy od sytuacji, bo jak na przykład ktoś mi mrugnie długimi to najpierw patrzę czy ma włączone światła, jeśli mam włączone światła to mogę się spodziewać, że może albo się coś innego stać na przykład cokolwiek – no koło mi się rusza czy tam dymię spod maski, a jeśli nie, ogólny rzut oka, no to w takim razie gdzieś stoją jakieś miśki¹³³ gdzieś się tam czają w krzakach (K-30 MN).

Jak zatem wynika z przytoczonych wypowiedzi, oddających sposób myślenia w tym zakresie, wszystkich prawie respondentów, sygnał ów wywołuje cały szereg działań, które wykonuje odbiorca, zaczynając od upewnienia się co do jazdy zgodnej z przepisami kodeksu drogowego, czyli z włączonymi światłami dziennymi poprzez dokonanie obserwacji stanu samochodu, a na wzmożeniu czujności i spowolnieniu jazdy kończąc. Jest to, zatem znak ostrzegawczy uruchamiający z jednej strony pewnego rodzaju działania przygotowawcze czy obronne związane ze zbliżającym się możliwym niebezpieczeństwem z drugiej zaś prowokującym czy determinującym przegląd stanu faktycznego i usunięcie ewentualnych nieprawidłowości czy korekty działania.

Kolejnym, często spotykanym i wskazywanym przez respondentów komunikatem, mającym jednocześnie mniejszą, niż wcześniejsze, paletę możliwych interpretacji, jest chwilowe włączenie świateł awaryjnych. Sygnał ten wymienia większość respondentów określając dwa jego podstawowe znaczenia, a mianowicie podziękowanie oraz ostrzeżenie przed jakąś niebezpieczną sytuacją drogową, którą nadający już był w stanie zauważyć natomiast odbiorca, z racji tego, że porusza się za nadawcą, najprawdopodobniej jeszcze nie. Pojedynczy badani wskazują dodatkowo na możliwość przeproszenia za pomocą tego sygnału oraz, co ciekawe, że tylko jeden badany wprost to zauważa, możliwość wykorzystania owego sygnału zgodnie z jego zakładanym przeznaczeniem tj. ostrzeżeniem przed unieruchomieniem pojazdu w wyniku awarii.

Światła awaryjne są takim znakiem, jeśli kierowca jadący za mną nie wiedzą, co się dzieje przede mną, a ja już o tym wiem to włączam światła awaryjne, co jest informacją dla jadących za mną, że coś jest przede mną nie tak i do końca nie wiadomo czy to jest wypadek czy mi się coś popsuło ale jest to jakiś tam znak określający – należy jakąś szczególną ostrożność zachować bo coś się dzieje przede mną (M+30 AW).

¹³³ Miśki – określenie policji stosowane wśród użytkowników CB radia (przy. autor)

Na przykład takie podziękowanie kierowcy drugiemu, jeżeli na przykład przepuszcza kogoś w korku – włącznie awaryjek (...) na trasach na przykład szybkiego ruchu jak pojawia jakieś tam na przykład korek się robi to kierowcy często ten ostatni, który dojeżdża włącza awaryjki i ostrzega tych za sobą, że mają hamować (K-30 MA).

Wiadomo, że awaryjne, co do zasady służą, czemu innemu natomiast mi się wydaje, że tak, że zawsze oznaczają podziękowanie (K+30 WX).

Zatem respondenci dość zgodnie wskazują na dwie możliwości wykorzystania tego znaku, przy czym jego zinterpretowanie zasadza się na przekonaniu, że jeżeli nadawca nie dziękuje, bo nie zaistniała sytuacja w związku, z którą miałby to czynić, to ostrzega przed zidentyfikowanym już przez siebie niebezpieczeństwem, którego jadący za nim mogą jeszcze nie dostrzegać.

Dodatkowo mogę tu nadmienić, że kilku producentów samochodów w niektórych swoich modelach, np. Renault w modelu Laguna, zaczęło instalować system identyfikujący gwałtowne hamowanie i automatycznie uruchamiający w takich sytuacjach właśnie światła awaryjne.

Ostatnim, z najczęściej wymienianych przez respondentów, sposobem przekazania informacji jest użycie sygnału dźwiękowego tzw. klaksonu. Sygnał ten stanowi przede wszystkim ostrzeżenie, formę krzyku ostrzegawczego bądź ponaglenie, a w sporadycznych przypadkach badani wskazali, iż może stanowić pozdrowienie. Jego zdefiniowanie jest uzależnione od aktualnej sytuacji, w jakiej znajdują się nadawca i odbiorca, przy czym problemem może być to, iż sygnał ten równo dostępny jest wszystkim uczestnikom ruchu znajdującym się w pobliżu.

No i jeszcze klakson. I wiadomym jest, że jak stoję i się zagapię na przykład na zielone światło i taki lekki klakson to taki przypominać dla mnie, no ale jak mi ktoś da po całości, po uszach i w ogóle po wszystkich możliwych zmysłach to już wtedy wiem, że ktoś się ewidentnie na mnie wkurzył albo ja na kogoś (K+30 WX).

Klakson jest przez kierowców używany w celach ostrzegawczych – to wiem i słyszę. Na przykład miała miejsce taka sytuacja drogowa, że stałam na równoległym pasie z innym kierowcą, na światłach, i zrobiło się zielone a to był taki wysoki jakiś minivan i ten kierowca zaczął trąbić nagle i nie ruszył tylko zaczął trąbić. Więc zaniepokoiłam się i również nie ruszyłam, stałam i patrzyłam co się dzieje, i się okazało, że on mnie ostrzegał żeby nie jechała bo z lewej strony nadciągał autobus, który musiał przejechać na czerwonym świetle skoro my już mieliśmy zielone. I po prostu gdybym ruszyła to by mnie rozjechał. I to, że on trąbił, a ja nie widziałam

tego kierowcy bo był dużo wyżej niż ja, ale trąbił i nie jechał, uratował mnie tak naprawdę przed poważną kraksą (K-30 MC).

Powyższe cytaty obrazują jakże łatwo dojść może do niezrozumienia między kierowcami i błędnej interpretacji sygnału gdyż z jednej strony podczas zmiany światła na zielone klakson ponaglić ma ospałego kierowcę, by rozpoczął jazdę, z drugiej zaś może być sygnałem ostrzegawczym wzywającym do zachowania zupełnie odwrotnego, a więc by stał w miejscu. Schemat interpretacji stoję – ponaglenie, jadę – ostrzeżenie, może zatem być zawodnym, a respondentkę uratowała pewnie niejednoznaczność sytuacji polegająca na tym, iż zidentyfikowała jako nadawcę kierowcę pojazdu, który po pierwsze znajdował się obok, a nie za nią, a po drugie nie ruszał mimo zielonego światła. Zatem uproszczenia myślowe, pomagające zrozumieć tak wieloznaczną rzeczywistość społeczną i tworzące schematy interpretacji otrzymywanych informacji zderzają się czasem z uczuciem absolutnej niejednoznaczności. Wtedy działanie jednostki stać się musi bardziej refleksyjne i świadome, gdyż jest inne niż podpowiada samonarzucający się schemat interpretacyjny¹³⁴.

Dość często, choć dużo rzadziej niż wyżej omówione, pojawiał się też w rozmowach z respondentami, wulgarny gest *fuck off*, polegający na pokazaniu środkowego palca w uniesionej dłoni, a będący brutalnym określeniem nakazującym delikatnie mówiąc odczepienie się od nadawcy. Co znamienne – żaden z badanych nie określił siebie jako nadawcy tego gestu, nieczęsto również wskazywali na siebie jako odbiorców – stwierdzali po prostu, że znają i zauważają ten symbol, nie stosując go jednak. ani nie będąc jego adresatem, a i to mówili z pewnym zażenowaniem i zawstyżeniem.

I wszelakie gesty rękami – podziękowanie czy prawda inny gest... (tu respondent pokazał środkowy palec dłoni – przyp. autor). Ja czegoś takiego nie używam generalnie ale zdarza się (M-30 KSt).

Takie agresywne, niegrzeczne zachowania jak ktoś ten palec podnosi do góry i na zasadzie jak jeździsz albo wpycha się komuś – człowiek chce zwrócić uwagę przez tą szybkość jakimś gestem takim pokojowym powiedzmy, no a druga strona, mimo, że wepchnęła się tobie przed nos, złamała te przepisy, że narażała ciebie i stwarzała

¹³⁴ zob. op. cit. E. Aronson T.D. Wilson R.M. Akert *Psychologia Społeczna...*s.128-130

jakieś zagrożenie w ruchu drogowym no to jeszcze obraźliwe gesty jakieś pokazuje (M+30 ZW).

No i gesty kierowców w stosunku do kierowców; i te takie pozytywne na zasadzie dziękuję jak cię ktoś przepuści albo też takie...hmm...no właśnie – pokazanie środkowego palca (K+30 MD).

Jest to, więc gest interpretowany jednoznacznie, ale uznawany za tak obraźliwy, brutalny i wulgarny, że samo mówienie o nim sprawiało respondentom trudność. Można, zatem przypuszczać, iż wielu z nich w ogóle go nie wskazało chcąc uniknąć kłopotliwej sytuacji, a tym samym, iż jest on używany częściej niż wynikałoby to z analizy badań.

Wszelkie pozostałe możliwości wzajemnego przekazania informacji przez kierujących, wskazywane były sporadycznie, bądź jednostkowo. Stawce przewodzi tu krzyk, który przeważnie słyszany jest jedynie przez nadawcę gdyż odbywa się w zamkniętym samochodzie i jest wyrazem zdenerwowania czy oburzenia związanego z zachowaniem innego kierującego. Jego swoistym uzupełnieniem, ale i znakiem występującym samoistnie jest, nieco tylko rzadziej wskazywana, mimika twarzy, którą wyrazić można, wg respondentów, gniew czy zdziwienie.

W korkach krzyczenie. Do lusterka. Do jadącego za mną (M+30 KJ).

Kiedy widzę, że druga osoba patrzy na mnie, a wiem, że zrobiła coś źle i patrzy albo w lusterko wsteczne albo nie wiem stoi gdzieś przede mną i mamy kontakt wzrokowy krzyczę coś do niej w taki sposób żeby zrozumiała, że mówię do niej albo mówię coś złego o niej i z reguły to skutkuje czyli wyrazem twarzy i ruchem warg To się też tyczy drugiej strony, też są inni kierowcy którzy na jakieś moje błędy, które mi się tam czasami zdarzają też potrafią coś takiego, w ten sposób zareagować (M-30 BK).

No werbalne, no to nie wiem – co robisz ty taki i owaki? gdzie idziesz? gdzie się pchasz? czemu mi zajeżdżasz drogę? To są najczęściej takie rzeczy, które my z siebie wyrzucamy czy wykrzykujemy w samochodzie, a prawdopodobieństwo, że ten kierowca je usłyszy jest zerowe natomiast na pewno zobaczy gdzieś tam wyraz naszej twarzy jak to krzyczymy i to mam też na myśli mówiąc o nie do końca werbalnych komunikatach. No bo jak krzyczymy – gdzie się wpychasz dziadu! no to mamy określony wyraz twarzy i mimo, że on nie słyszy naszego komunikatu no to widzi naszą twarz (K-30 NS).

Respondent: Ja na przykład krzyczę

Prowadzący: *Ale krzyczysz przez otwarte okno tak żeby cię usłyszano?*

Respondent: *Przez otwarte okno, to może mnie słyszeć, ale zimą też krzyczę – nie zważam na pogodę i czy mam zamknięte okno, ale jeśli komuś siedzę na tyłku i on mnie widzi w lusterku, to raczej widzi, że nie pozdrawiam go przyjaźnie (K-30MN).*

Zdarza się, że po prostu sobie krzyczą. Nawet, jeżeli ktoś ma zamknięte okna, to widać, że ktoś się wydziera tam do siebie (M-30 MC).

Wyzywają. Tak, że ty nie słyszysz, ale widać, że wyzywają (K+30 MM).

Natomiast jako przykłady wykorzystywania samej mimiki twarzy w komunikacji między kierowcami niech posłużą poniższe cytaty.

Ale to mniej więcej widać, czy jest ten wyraz twarzy też, jeżeli mam taki kontakt wzrokowy z kierowcą, czy ten wyraz twarzy to jest taki naprawdę człowieka, który ma problemy czy po prostu – ja wam tu pokażę (K+30 WX).

Mrugają światłami, ładnie się uśmiechają, kiwają (...) uśmiechy, mimika (K-30 AD).

A zatem jeden z podstawowych kanałów komunikacji niewerbalnej w trakcie jazdy samochodem używany jest w dość ograniczonym zakresie. Wynika to pewnie z tego, iż w trakcie mikrosekundowych wzajemnych obserwacji nie ma zbyt wielu możliwości dostrzeżenia wyrazu twarzy.

Kolejnymi metodami komunikacji, wskazanymi przez mniej więcej, co czwartego respondenta, są bezpośrednia rozmowa oraz styl jazdy, który omówię w dalszej części, gdyż stanowi odrębne nieco zagadnienie. W tym miejscu podkreślenia warte jest to, że część respondentów świadomie postrzega styl jako komunikat.

Rozmowa, czyli podstawowy werbalny sposób komunikacji międzyludzkiej, jest w czasie jazdy samochodem bardzo utrudniona. Same samochody jako takie izolują ludzi od siebie, a patrząc dodatkowo przez pryzmat ich stałego przemieszania się oraz ulicznego hałasu, trudno o warunki do przeprowadzenia swobodnej rozmowy. Jednak zdarza się, że w korku kierujący opuszczają szyby i przekazują sobie wzajemnie informacje w ten sposób.

Czasami zdarza się, że można zamienić słowo, czyli na przykład krzyknąć, – jeśli okna są otwarte w autach, to na przykład można, nie wiem, w czasie na przykład jakiegoś wielkiego korka, który jest w mieście to na przykład kierowcy, mogą do siebie słownie zakomunikować tak. Ale to są wyjątkowe sytuacje uważam i generalnie chyba jednak rzadko (K-30 AS).

Najprościej odkręcić szybę i coś mu powiedzieć stojąc na światłach, no bo w trakcie jazdy to wiadomo, że to niewykonalne (K+30 MK).

Pomijam jakieś tam utarczki słowne bo to akurat nie miałem okazji ale widziałem, że są (M+30 BT).

Jak coś, jakaś jest sytuacja dziwna na drodze, ktoś wymusi pierwszeństwo, powiedzmy zmieniając pas, czy coś w tym stylu, a ci kierowcy dojeżdżają potem do jakichś świateł, to się zdarza, że otworzy okno i po prostu normalnie temu, specjalnie podjedzie żeby mu tam napyskować (...) są tacy kierowcy, co potrafią właśnie nawet pojechać parę skrzyżowań za kimś, bo byłem świadkiem takich sytuacji, przez miasto, aż w końcu, że tak powiem dopadnie i mu powie co o nim myśli. I to też jest taka forma komunikacji (M-30 MC).

Zatem owe rozmowy jawią się raczej jako jednostronne przekazywanie uwag na temat zachowania w czasie jazdy drugiego uczestnika, ale też przyznać należy, że w ruchu drogowym nie ma czasu i możliwości na wielowątkowe dysputy chyba, że kierujący zjadą na parking, ale tym samym „wyjeżdżają” również poza zakres tematyki niniejszej pracy.

Niewielu respondentów wspomniało o gestach wykonywanych głową, spojrzeniach, CB radiu oraz wykorzystywaniu kierunkowskazów zgodnie z ich faktycznym przeznaczeniem. Niemniej jednak odpowiedzi takie pojawiały się i należy o nich choćby w kilku słowach napisać gdyż są nieodłącznym elementem ulicznej rozmowy.

Kiwnięcie ręką, czy tam machnięcie ręką. No głową też bo można komuś pokazać, że tam dalej dalej – nie? To to też (K+30 MM).

Jest to, więc gest niejako dodatkowy do gestu ręką czy innego znaku – jest pewnym jego uzupełnieniem.

Albo jest druga metoda patrzeć na niego i nawet nie mrugnąć – po prostu patrzeć jak na powietrze to widzę, że zaczynam tych ludzi irytować (M+30 ZW).

Spojrzenie wykorzystywane jest, więc jako oręż w potyczce z innym uczestnikiem ruchu drogowego.

No i CB radio, to jest dla w ogóle dla taka odrębna, jakby sposób komunikowania się kierowców i oni tworzą taką swoją kulturę, swój język no i to są ludzie, którzy na drodze sobie pomagają (K-30 MA).

Respondentka wyraziła jednoznaczne przekonanie, iż kierowcy używający CB radia tworzą odrębną subkulturę, intuicyjnie przewidując, iż prowadzony z nią wywiad

dotyczy mimo wszystko głównego nurtu komunikacji między kierowcami, a wspomniani „radiowcy” tworzą jednak pewną komunikację niszową niezrozumiałą, a przede wszystkim nie dostępną dla ogółu.

Fakt, iż tak niewielu respondentów (dwóch) wskazało na kierunkowskazy jako komunikaty oznajmiające zamiar skrętu, czy zmiany pasa ruchu, wiązać pewnie można z banalnością, powszechnością i normalnością tego zjawiska – ludzie włączają je bezrefleksyjnie, a co za tym idzie w trakcie wywiadu nie brali tego pod uwagę, w związku z samonarzucającą się oczywistością tego działania.

Niezmiernie ważną i ciekawą zarazem kwestią, jaką należy w tym miejscu poruszyć są ogólne schematy interpretacji znaków i symboli, jakie wskazali respondenci. To od tego przecież zależy efektywność i skuteczność komunikacji w ogóle, a tym samym komunikacji między kierowcami. *A ponieważ nie ma kodeksu sygnałów i znaków, to tak naprawdę każdy odbiera po swojemu (K+ 30 MD)*. Ta sama respondentka w innym miejscu wskazuje, iż *interpretacja zależy pewnie od tego, w jaki sposób ja nadaję te same sygnały, dla mnie znak światłami to jest puszczam cię stary jedź sobie do przodu, a dla faceta, który rąbnął w moją ciotkę to było uwaga jadę (...), a więc ja będę rozumiała znaki tak, jak ja je daję*. Inny respondent również sygnalizuje, iż *ludzie często popełniają błędy, (...), co wprowadza troszeczkę zamieszania (M-30 SP)*. A zatem jak przebiegają owe schematy i od czego zależy właściwe rozkodowanie informacji, jaką kierujący otrzymują od siebie wzajemnie?

Mało wyczerpujące wydaje się tu stwierdzenie, (...) *ale co ma na to wpływ to nie wiem, no tak już jest po prostu (K+30 MM)*. Bardziej rozwija temat interpretacji ta sama respondentka stwierdzając (...) *jakby ja się uczę od innych, ja sama sobie nic nie wymyśliłam – jasne, że się uczę od tych, którzy tam już są na drodze*. Temat uczenia się za pomocą obserwacji podejmują zresztą kolejni respondenci – *długi okres czasu jeździłem na trasie Poznań – Świecko (...) i to pozwoliło mi po prostu wyrobić sobie znajomość tych sygnałów i znaków (M-30 SP)*. Jednak zdanie większości podsumowuje jeden z respondentów stwierdzając, iż *generalnie to są tylko i wyłącznie znaki no i mi się wydaje, że to się tak utarło, że tak to już jest po prostu, że taki i taki, a nie inny znak w taki sposób ja odbieram, no i uważam, że inni też tak odbierają – nigdy z nikim na ten temat nie dyskutowałem (M-30 PW)*.

Zatem z jednej strony mamy tu pewnie do czynienia ze wspomnianą już kilkakrotnie banalnością i powszechnością zagadnienia, która powodując jego normalność utrudnia, czy wręcz czasem uniemożliwia respondentom logiczne

uzasadnienie. Z drugiej zaś wydaje się, iż działają tu reguły teorii społecznego uczenia się. Jednym z mechanizmów tej teorii jest obserwacja innych i pośrednia nauka tych rzeczy, które przyniosły pożądane konsekwencje oraz unikanie tych, które przyniosły kłopoty. A więc ludzie obserwują, co robią inni oraz konsekwencje tych działań, a potem starają się owe zachowania naśladować¹³⁵. Kiedy konsekwencje są dobre i pożądane, działania te są powtarzane, a w końcu stają się wyuczonym nawykiem¹³⁶. Ów informacyjny wpływ społeczny, wzmocniony dodatkowo poczuciem poprawności, jest również elementem zaspokojenia potrzeby oceny własnych postaw i potwierdzenia, że są prawidłowe – ludzie często odczuwają potrzebę poprawności, a w jej zaspokojeniu sugerują się zachowaniami innych¹³⁷. Jednocześnie, kierując się logiką reguły wzajemności, nakazującej pomóc tym, którzy nam pomogli¹³⁸, zmodyfikowanej pewnie w ten sposób, że ponieważ na drodze rzadko istnieje możliwość odwdzięczenia się konkretnej osobie, ową wzajemność kieruje się wobec kogoś innego oczekując od innych tego samego, kierowcy liczą na pozytywne konsekwencje wzajemnego komunikowania się.

Nie do przecenienia jest tu zapewne również proces wtórnej socjalizacji, wprowadzając jednostkę w nowy sektor obiektywnego świata społecznego – świata kierowców oraz jej identyfikacja z rolą społeczną, w tym przypadku z rolą kierowcy. Rola dostarcza wzorca, zgodnie, z którym jednostka ma postępować w rozmaitych sytuacjach, a ponadto determinuje pewne postawy odnoszące się do tych działań, a jednocześnie proces ten rzadko jest świadomy czy oparty na refleksji – dyscyplina roli kształtuje zarówno działania jak i działającego, a jednostka staje się tym, kogo odgrywa¹³⁹.

Jednocześnie respondenci, określając warunki właściwej interpretacji, często wskazywali na konieczność odniesienia danego sygnału czy znaku do sytuacji, w której wystąpił.

Staram się ocenić sytuację i w związku z tym dopasowuję to, co się stało do sygnału, który został oddany, czyli jeżeli ktoś próbuje wjechać na mój pas i nie może tego manewru wykonać, a ja go wpuszczę w tym założym korku i on wjedzie i podziękuje

¹³⁵ zob. P.G. Zimbardo M. Leippe *Psychologia zmiany postaw i wpływu społecznego*, Zysk i S-ka, Poznań 2004 s.68

¹³⁶ Ibidem s.67

¹³⁷ Ibidem s.80

¹³⁸ Ibidem s.103

¹³⁹ P. L. Berger *Spoleczeństwo w człowieku* (w:) *Socjologia wychowania* H. Mielnicka (red.) Wydawnictwo Stachurski, Kielce 2000 s.119-120

światłami awaryjnymi, no to wiem, że to jest podziękowanie. Jeżeli stanie przed przejazdem kolejowym i jest jako ostatni i zaczyna mrugać światłami awaryjnymi no to wiadomym jest, że odczytuję to jako sygnalizację, że dalej kontynuować jazdy nie będziemy bo coś tam się stało na drodze (K+30 AF).

No od sytuacji, w której ten komunikat się stosuje nie (...) komunikat jest połączony z konkretną sytuacją (...) staram się dobierać sam prawidłowo te komunikaty i jednocześnie staram się odczytywać. A jeżeli nie jestem pewien, co miał na myśli autor, no to staram się wtedy nie sugerować tym komunikatem, który mi przekazuje bo mogę zrobić tylko sobie gorzej (M+30 AS).

Zależnie od sytuacji. Sytuacja determinuje też rodzaj tego sygnału, czy też sposób przekazania komunikatu, no bo to zależy po prostu od warunków (M+30 BT).

Jest to coś, co się nieodłącznie łączy i jest związane z tym, nie mam podstaw żeby to inaczej interpretować. No jak ktoś mi puka w czoło, bo mu zajechałem drogę, no to na pewno mnie nie pozdrawia (...) jeżeli czegoś nie zrozumieć – nie wyjdę żeby spytać (M-30 JD).

Jak zatem widać, schematy interpretacji komunikatów krążących wśród kierowców samochodów są dość rozbudowane i niejednoznaczne, a biorąc po uwagę ułamki sekund, jakie kierowcy mają na ich rozszyfrowanie, a także brak możliwości dopytania, czy doprecyzowania wiadomości, zrozumiałym wydaje się być, iż w stałym i częstym użytku jest tylko kilka z nich, których interpretacje samonarzucają się uczestnikom ruchu i nie wymagają świadomego namysłu. A i tu nietrudno o pomyłkę. Być może podsumowaniem mogłaby być następująca wypowiedź respondenta:

Przede wszystkim to, że ja lub ktoś inny mi nie wiem – świeci długimi czy coś takiego to jest to dla mnie sygnał o tym, że muszę zwrócić baczniejszą uwagę na wszystko, co się dzieje na drodze. To jest dla mnie takie dosyć szerokie pojęcie – sygnał światłami nie świadczy tylko, że stoi policja na przykład tylko o tym, że trzeba po prostu baczniej zwrócić uwagę na wszystko, co się dzieje na jakimś tam odcinku drogi. Bo to wcale nie musi być policja ale mogą być roboty drogowe, może być jakiś wypadek i jest zator na drodze – to po prostu światła mówią o tym, że coś się dzieje innego niż do tej pory (...) I wtedy baczniej obserwuję drogę, to znaczy, że też właśnie zwracam uwagę bardziej na znaki, na to co się dzieje dookoła – dokładniej to oglądam z dalszej odległości (...) jestem po prostu bardziej uważny (M+30 KJ).

Doznakowanie samochodu i interpretacje oznaczeń umieszczanych na pojazdach

Specyficznym sposobem komunikacji, wymienionym wprost przez kilku jedynie respondentów, jest (czy też może być) charakterystyczne doznakowanie samochodu. Zawierać tu się mogą informacje tak o właścicielu, jak i jego postawach, stylu życia czy światopoglądzie. Wyrazić w ten sposób można również informacje praktyczne związane z przeznaczeniem pojazdu bądź charakterem jego użytkowania. Prowadzone badania wyjaśnić miały czy ten sposób wykorzystywany jest przez kierowców oraz jakie są tu schematy interpretacji.

Respondenci w zdecydowanej większości mieli problem z tym zagadnieniem. O ile prawie wszyscy zaprzeczyli jakoby jakiegokolwiek doznakowania sami stosowali, to już na pytanie czy takowe zauważają odpowiadali mało zdecydowanie i niepewnie. Trudno tym samym stwierdzić, na co najczęściej zwracają uwagę, ale postaram się opisać kilka symboli pojawiających się najczęściej.

Stawkę otwiera tu tuning, a więc optyczne przeróbki samochodu dokonywane przez właściciela bądź wyspecjalizowane warsztaty. Jest to najczęściej zauważany znak, choć wspomniała o nim mniej niż połowa respondentów. Jednocześnie często łączony jest z mającym pejoratywny wydźwięk określeniem – wiejski tuning.

Jak ktoś robi wiejski tuning tak zwany to chyba ma jakieś kompleksy i chce się pokazać (M-30 KSt).

Jeśli mówimy o doznakowaniu to widać wiejski tuning pod nazwą mega spoiler do samochodu, który nie przekracza stu na godzinę (M-30 MCz).

Z takich rzeczy no to właściwie to takim sygnałem powiedzmy zwracającym na siebie uwagę no to jakieś tam auto typu ospoilerowane, które jest tam na jakichś alufelgach super i błyszczące, świecące z przyciemnianymi szybami (M+30 AW).

Czasem się zdarzają tuningowane auta (...) (K-30 MA).

Jeżeli jest samochód fajnie zrobiony, fajnie stuningowany no to zwrócę uwagę, ale nie przyglądam się temu jakoś specjalnie, nie próbuję dostrzec – jeżeli pojawia się akurat gdzieś w okolicy mojego pola widzenia to zwrócę uwagę (K+30 AF).

Jako swoiste uzupełnienie potraktować można tu ciemne czy przyciemniane szyby w samochodach, które kilka razy pojawiły się w wypowiedziach badanych osób.

Jakieś tam nie wiem – przyciemniane szyby, no już jest maniactwo niektórych – taki bajerek szpanerski, no i tam w ogóle tuningowanie tych aut – co niektórzy mają hopla po prostu na tym punkcie (K+30 WX).

W tym miejscu warto chyba przedstawić interpretacje zjawiska tuningu wskazywane przez respondentów, które są dość jednoznaczne i kategoryczne. Przeważnie badani wskazywali na w miarę neutralną, a jednak z nutą krytyki czy zabarwieniem nieco pejoratywnym, chęć wyróżnienia się wśród tłumu i pewnego dowartościowania kierowcy. Natomiast jako drugą interpretację wskazywali, wyraźnie już negatywnie rozumiany, szpan czy lans.

Przeróbki polegają na tym żeby podnieść jakby rangę swego pojazdu a zatem myślę, że rangę również swojej osoby (...) myślę, że kierowcy chcą właśnie podbudować swoje ego przez to, że samochody, które najczęściej w ten sposób są tuningowane są po prostu słabe – chcą podnieść ich moc wizualnie (M+30 BT).

Jak dla mnie to jest tylko i wyłącznie wyróżnianie się spośród tego, że potrafi pokazać jaki jest, co potrafi z tym samochodem zrobić i wyróżnić się spośród innych (M-30 SP).

Dla podbudowania własnego ego. Tak mi się wydaje (...) niektórzy mają auto po to żeby wsiąść w punkcie A, w najlepszym, we własnym tego słowa znaczeniu, stylu dojechali do punktu B ale tak dojechali że wszyscy to widzieli, no są takie tendencje. I robią to bądź przez upiększanie w cudzysłowie swoich aut, chociaż czasami niektóre zdarzają się nawet nawet bądź też na przykład przez otwieranie wszystkich możliwych otworów i puszczanie muzyki tak, że właściwie nie ma możliwości żeby ktoś tego nie usłyszał (K+30 WX).

Mam taką wypasioną furę nie? No wiadomo – chcą się wyróżniać z tłumu prawda, zaimponować chłopakom w swoim wieku albo nie wiem – wyrwać laskę (K+30 MK).

Nie wiem czy dużo jest takich ulepszeń wpływających na bezpieczeństwo. Myślę, że bardziej to jest jakiś bajer, czyli coś, co ma spowodować, że samochód jest „super fajny” niż to, że ma spowodować, że jest bezpieczniejszy (K+30 MM).

No spoilery w sytuacji tych pseudo sportowych kierowców w pseudo sportowych samochodach (...) to są dla mnie jakieś pseudo stadne, grupowe zachowania chęć przynależności czy bycia postrzeganym inaczej chociaż nie wiem jaki to ma cel tak naprawdę (M+30 BS).

Respondentka: „Uwielbiam” takie stare samochody – tona szpachlu i co to ja mam za samochód

Prowadzący: Po co ludzie to robią jak myślisz?

Respondentka: Dla szpanu. Szczególnie ci najmłodszy. Co dopiero zdali prawo jazdy i za kilkaset złotych kupili samochód, który ważne, że jeździ i próbują coś z nim zrobić bo to jest „fajne” i „modne”, bo to im się podoba. Tak mi się wydaje, że to jest żeby pokazać innym, czego ja nie mam (K-30 AD).

Jednocześnie respondenci dość zgodnie twierdzili, iż albo nie ma to dla nich żadnego znaczenia i nie wpływa w żaden sposób na ich zachowanie albo ewentualnie powoduje zwiększenie ich czujności i ostrożności wobec kierującego tuningowany pojazdem.

Myślę, że gdyby był przerysowany aż wręcz to bym była ostrożniejsza, bo znaczy, że ktoś, kto (...) ktoś, kto tam siedzi to nie do końca jest z nim wszystko w porządku – no może bym była troszeczkę ostrożniejsza (K+30 WX).

Raczej uważam na takie samochody i na klientów w tych samochodach (M-30 KSt).

Zatem mamy tu raczej do czynienia z interpretacją komunikatu odwrotną od zamierzonej – tak myślę. Przerabianie samochodów, często wiążące się z niemałymi kosztami, jak sądzę wywołać chyba miało (w założeniach właścicieli takich aut) wśród odbiorców postawy bardziej pozytywne, a tymczasem przekaz ten wywołuje wśród respondentów postawy raczej negatywne. Istotne pewnie tu jest by przekaz, wyrażony w przeróbce samochodu, nie był obojętny estetycznie odbiorcy, a także to, że owe przeróbki wpisują się chyba w pewien stereotyp (o których mowa będzie w dalszej części pracy) funkcjonujący na gruncie postrzegania przez przeciętnego kierowcę – pojazdu niszowego. Każdej bowiem interpretacji towarzyszy jakiś kontekst, a odbiorca odbiera i interpretuje przekaz z własnymi skojarzeniami, doświadczeniami czy stereotypami¹⁴⁰. Być może jednak właściciele tuningowanych pojazdów kierują się chęcią pewnej identyfikacji, utożsamienia się z grupą, dla niektórych pewnie grupą odniesienia, i zmanifestowania swojej przynależności do pewnej subkultury kierowców, na co zresztą wskazują niektórzy respondenci, niekoniecznie jednak uzasadniając tym samym tuning ale częściej doznakowania pojazdów w postaci różnorodnych naklejek.

¹⁴⁰ M. Golka *Bariery w komunikowaniu i społeczeństwo (dez)informacyjne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008 s.53-56

Owe naklejki zajmują zresztą drugą pozycję w rankingu zauważanych przez badanych sposobów doznakowania pojazdu, będąc jednocześnie ostatnią grupą znaków, o których wspomniało więcej niż dwoje – troje respondentów. Co do treści przekazywanych w owych naklejkach, zgodności wśród badanych nie było. Jedyne w stosunku do jednej – ostrzegającej czy oznajmiającej, że w samochodzie jedzie dziecko – byli w miarę zgodni, natomiast o pozostałych znakach wypowiadają się pojedynczy badani. Wskazują tu na naklejki klubów sportowych, naklejki będące wizualizacjami dyscypliny sportowej czy symbolizujące motocykl bądź też będące manifestacją jakiejś ideologii. Dodatkowo kilku badanych wspomniało o reklamowym oklejeniu samochodu, czy też oznakowaniu samochodu służbowego. Jednocześnie jako interpretacje wskazują chęć wzajemnej identyfikacji na drodze kierowców, których coś może łączyć – są kibicami jednego klubu sportowego, uprawiają ten sam sport, są motocyklistami czy wreszcie sprzyjają podobnym ideologiom. Przy czym, być może dlatego, że wśród moich rozmówców znalazły się tylko dwie osoby doznakowujące w ten sposób pojazd, respondenci nie przyznawali się do tego by jakiegokolwiek naklejki miały na nich szczególny wpływ. Jedyne dwoje, po zastanowieniu, przypuszczało, iż być może symbol dziecka w samochodzie spowodowałby u nich zwiększenie ostrożności, a jeden mógłby się stać bardziej przyjazny po zidentyfikowaniu motocyklisty.

Zwracam uwagę na ideologiczne naklejki, one pokazują, że kierowca czy właściciel tego samochodu wywodzi się z jakiegoś tam określonego środowiska, takie, które może być wspólne z moim. Czy to są naklejki jakichś zespołów (muzycznych – przyp. autor), czy typu Wolny Tybet no to wiem, że to jest człowiek z tego samego środowiska co ja (...) mojego stosunku do niego to nie zmienia aczkolwiek jestem ciekawy kto to jest bo być może jest to osoba którą znam na przykład. Ale nie zmieniam mojego podejścia do samego kierowcy (M+30 KS).

Respondent: Widziałem takie naklejki z wędkarzem, który ma zarzucona wędkę i nad się właśnie zastanawiałem (...) żeby kupić sobie i jeszcze dwóm znajomym, którzy akurat też są wędkarzami tak jak ja

Prowadzący: A dlaczego byś sobie to nalepił?

Respondent: Żeby się jakoś zidentyfikować z tą grupą i tymi osobami, myślę, że też mogłoby to wskazywać innym uczestnikom ruchu drogowego, jaką jestem osobą, bo z reguły wędkarz to jest taka osoba, która jest, tak mi się wydaje, dość opanowana

i zrównoważona, no i też ceni sobie jakiś tam też spokój (...) i potrafi sama zająć się swoim wolnym czasem (M+30 AS).

Respondent: Mam zamiłowanie do sportów motorowych – motocykl te sprawy... – i jak widzę gościa, który ma taka nalepkę (...) to podejrzewam, że gościu ma coś z tym wspólnego i tak w podświadomości się rodzi – o! swój koleś i powiedzmy że na przykład o – przepuszczę go, poinformuje go o czymś tego typu no. Bardziej przyjazny może się stać. Ale to tylko w takich przypadkach, natomiast nie rusza mnie totalnie oklejanie jakimiś nalepkami innymi samochodu czy tam, spoilerowanie – obojętne mi to jest

Prowadzący: I właśnie na to zwracasz szczególną uwagę tak? Na nalepki z motocyklami tak? A czy jeszcze na coś?

Respondent: Może nie szczególną, ale czasem zauważam (M-30 TS).

Zatem potencjał komunikacyjny tego typu doznakowania teoretycznie jest dość spory, w praktyce natomiast okazuje się, że ludzie raczej tego nie zauważają, nie zwracają uwagi, czy wreszcie nie poddają refleksji, która mogłaby rodzić jakieś szczególne schematy interpretacji.

Pozostałe elementy doznakowania zewnętrznego pojazdu pojawiały się w pojedynczych wypowiedziach. Były to między innymi oznakowania pojazdu do nauki jazdy „L”, symbol inwalidy umieszczony za szybą, szalik klubu piłkarskiego umieszczony za tylną szybą, czy oklejenie całego przodu pojazdu „w płomień”. Jednocześnie trudno tu zdefiniować jakieś charakterystyczne wskazówki interpretacyjne, ponieważ doznakowania te albo w ogóle nie są zauważane albo stanowią komunikat wprost, jak symbol nauki jazdy. Najczęściej jednak nie są w ogóle zauważalne dla potencjalnych odbiorców.

Styl jazdy jako komunikat

Zupełnie innego rodzaju komunikatem może być, czy też bywa, styl jazdy, który rozumiałbym jako indywidualny, charakterystyczny dla danego kierowcy sposób kierowania samochodem. Wprost jako komunikat wskazało go jedynie sześcioro respondentów, prawie wszyscy mieli problem z jego zdefiniowaniem, natomiast ożywiali się po usłyszeniu prośby o określenie stylów jazdy, jakie znają. Pojawia się tu wiele określeń i uzasadnień, wszystkie jednak nawiązują do dynamiki jazdy, jej płynności oraz stopnia uprzejmości wykazywanej w stosunku do innych kierowców. Z podanych poniżej przykładów wynika, iż kierowcy wiele o sobie

„opowiadają” swym sposobem jazdy i wiele z owych „opowieści” jest uważnie „słuchanych” przez innych uczestników ruchu.

Jest styl zupełnie spokojny, tak zwanych niedzielnych kierowców, taki chyba najbardziej irytujący z tych stylów, kiedy jedzie się 40 km/h bez względu na okoliczności. Drugi styl jest takim stylem zwykłym, normalnym, czyli, że ktoś jedzie swoim własnym tempem, ale przestrzega wszystkich przepisów, jest spokojny na jezdni. Potem jest taki styl, który ja osobiście nazwałbym elastyczny, czyli taki dostosowujący się do warunków, czyli na przykład, jeżeli jezdnia jest pusta, a nie ma jakichś przeciwwskazań, to przekracza się prędkość i jeździ się szybciej, reaguje się na przykład na wolne miejsce wjeżdżając na to wolne miejsce lub wjeżdżając między samochody, ale oczywiście z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa w ruchu. To jest taki właśnie ten styl, jest mi najbliższy – taki styl elastyczny – dostosowywanie się do warunków panujących na jezdni. No a potem można wymienić dwa style: jeden już brutalniejszy a drugi najbrutalniejszy, jeżeli by tak stopniować. Bo ci brutalniejsi kierowcy tacy brawurowi oni są brawurowi ale też do pewnego stopnia. To już widać, że to jest brawura, że to nie jest styl elastyczny, że po prostu oni tak robią. No a tą najgorszą grupę stanowią ci, którzy już się w ogóle niczym nie przejmują i jeżdżą szybko, wydaje im się, że jeżdżą bezpiecznie, a tak naprawdę jeżdżą niebezpiecznie (M+30 TM).

Respondentka: Generalnie uważam, że jest styl jazdy. Albo są takie zamulacze totalne – znaczy ja uważam, że generalnie jest taki styl jazdy takich właśnie starych dziadków po prostu. Jest styl jazdy takich, co niektórych kobiet, przeważnie starszych, co się trzymają kierownicy i nie używają lusterek. Czy takich po prostu tak zwanych aktywnych, czyli prawy lewy pas, prawy lewy, środkiem, na trzeciego – także to tak zwani aktywni. No i są jacyś niedzienia i to ja jeżdżąc już tyle lat samochodem jestem w stanie ich rozpoznać bezbłędnie. I jest też taki styl jazdy tych przedstawicieli handlowych – to też jest swoisty styl

Prowadzący: Czyli styl jazdy odnosiłabyś do...

Respondentka: dynamiki jazdy i zachowania się w trakcie jazdy. Dokładnie dynamika, płynność, stosowanie się do przepisów, zwracanie też uwagi na innych uczestników ruchu (K-30 MN).

Respondentka: Styl jazdy określa prędkość, zdecydowanie i taka swoboda i w zależności od tego można właśnie określić czy ktoś jest tam niedzielnym kierowcą, czyli w sensie, czy jedzie wolno, następny jest niezdecydowany, później taki sportowy,

czyli jedzie szybko no i zupełnie pirat drogowy. To to są takie trzy rzeczy określające styl jazdy

Prowadzący: A czym się różni niezdecydowany od niezdzielnego?

Respondentka: Bo niezdzielny prawie nie wykazuje umiejętności jazdy, czyli w sensie, że prawie on nie umie jeździć albo jemu się zapomniało, bo on jeździł trzydzieści lat temu, ale teraz mu się przypomniało, że ma ten samochód i ten samochód trzeba wyciągnąć (...) a niezdecydowany niekoniecznie nie musi umieć jeździć tak, bo on może umieć jeździć, ale czasami ma jakąś taką zawieszkę, on się zawiesi po prostu, że (...) ale to też zależy od dnia, ja też mam taki dzień, że czasami zrobię już taką durną rzecz na ulicy, że sama się dziwię (...) ale zwykłego kierowcę to ja nie umiem scharakteryzować, zwykły kierowca może być zdecydowany i niezdecydowany i może być piratem drogowym (...) ja go w ogóle nie biorę pod uwagę bo ja go nie zauważam (K-30 JJ).

Respondentka: Styl to tak ogólnie szacunek albo jego brak do wszystkich innych użytkowników drogi (...) nie zastanawiałam się nad nazewnictwem, po prostu albo ktoś jeździ dobrze grzecznie i uprzejmie albo bezczelnie – jakieś takie dwa skrajne wydaje mi się

Prowadzący: I nic pośrodku?

Respondentka: Nie, no pewnie jest coś, pośrodku ale tych pośrodku, to się nie zauważa (...) to są tacy normalni użytkownicy, pewnie ja jestem taka pośrodku – no jeżdżę i staram się nikomu nie przeszkadzać swoją jazdą ani nikomu nie zagrażać, niczyjemu życiu (K+30 WX).

Co to jest styl jazdy? Styl jazdy chyba jest uzależniony od kierowcy (...) można powiedzieć, że jest styl agresywny (...) charakteryzuje go to, że dany pacjent jedzie jak głupek (...) to znaczy, że właśnie jeździ nieostrożnie, niebezpiecznie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, jedzie szybko, nie zwraca uwagi na znaki i na przepisy panujące – to jest styl agresywny (...) styl powolny – to jest osoba, która tamuje ruch zupełnie, jest zupełnym przeciwieństwem stylu agresywnego, ale w złym tego słowa też znaczeniu, ponieważ no tamuje ruch, na przykład w mieście jedzie cały czas lewym pasem na Niestachowskiej, jedzie 60 km/h i ciągnie lewym pasem na przykład gdzie jest tam ograniczenie do osiemdziesięciu – dziewięćdziesięciu (...) i normalny (...) normalna jazda to jest taka, która nie sprowadza zagrożenia w ruchu drogowym, ogólnie można by powiedzieć, że osoba kierująca pojazdem nie wiem – jednak przestrzega tych przepisów, może nie jakoś tam radykalnie że jak jest czterdzieści

to super jedzie czterdzieści i tak dale, j ale jedzie pewnie i zgodnie z przepisami ogólnie (...) jako wyznacznik stylu brałbym ostrożność lub nieostrożność, bo ten co jedzie bardzo powoli ten pewnie jest nadgorliwie ostrożny albo się nie zna na przepisach (M+30 KJ).

Swoistym podsumowaniem niech będzie poniższa wypowiedź.

Wydaje mi się, że styl jazdy wynika z charakteru osoby, no to tak jakby w sumie jasne chyba, z charakteru osoby, która siedzi za tym kółkiem. Są różne rodzaje w zależności od, tak jak mówię, od tego kto siedzi. Widać, że na przykład osoba, która niedawno zdała prawo jazdy inaczej się zachowuje niż osoba, która już tam jeździ jakiś czas, widać to (...) z samej sprawności jazdy czyli jak ta osoba się powiedzmy zachowuje za tym kółkiem. No to są jakieś tam powiedzmy styl dynamiczny jazdy (...) czyli bardzo szybko się ten samochód porusza, sprawnie – tak ja to odczuwam między, nie łamiąc przepisów, powiedzmy szuka optymalnej drogi żeby dotrzeć do celu, jednocześnie nie łamiąc przepisów. Są taki typ bym powiedział flegmatyczny, który jedzie bardzo powoli, często może jechać szybciej ale z tego wcale nie korzysta, znaczy nie łamiąc przepisów jedzie po prostu zawalno i tym powoduje chociażby korki na przykład – często zdarzają się co ostatnio obserwuję nagminnie już ludzie bardzo duże odstępki zachowują między pojazdami (...) i to też jakby pod ten flegmatyczny bym podrzucił. No i są tacy umiarkowani kierowcy, którzy ani się nie wyróżniają jakąś tam powiedzmy specjalną dynamiką ani też niczym specjalnym, po prostu jeżdżą przeciętnie ani tak ani tak. No ja bym się raczej do tych ostatnich zaliczył (M-30 PW).

Szczerze mówiąc jadąc samochodem naprawdę skupiam się na tym co się wokół mnie dzieje ale nie patrzę na kierowców jako na ludzi tylko na pojazdy, które krążą wokół mnie i staram się w tym tłumie nie uszkodzić nikogo i samemu nie zostać uszkodzonym (M+30 BS).

Styl jazdy jest więc nieuświadomionym często komunikatem nadawanym przez kierowcę, a odbieranym poprzez obserwację przez innych użytkowników drogi, w którym zawiera się spora dawka informacji o nadawcy. Już z samego nazewnictwa poszczególnych stylów jak flegmatyczny, niezdecydowany, elastyczny czy agresywny, wynika, iż przez sposób jazdy respondenci identyfikują kierowców i stosownie ich klasyfikują. A percepcja nie kończy się przecież oczywiście na samej obserwacji innych kierowców. Ludzie postrzegają świat przez pryzmat świadomości, a z wielu

bodźców tylko nieliczne pozostają zauważone¹⁴¹. Tym samym widząc, czy może świadomie widząc¹⁴², zachowanie innego kierowcy – jego sposób jazdy, badani budują sobie jego wyobrażenie oraz oceniają i interpretują go w odniesieniu do własnego systemu wartości¹⁴³. A ponieważ ludzie przeważnie zakładają, że inni zachowują się w dany sposób, gdyż tacy są, nie zważając często na kontekst sytuacyjny owego zachowania¹⁴⁴, nie trudno sobie wyobrazić, jak przedstawiają się owe obrazy kierowców budowane w oparciu o komunikaty płynące ze sposobu jazdy. Silna tendencja do postrzegania zachowania jako odzwierciedlenia dyspozycji czy przekonań¹⁴⁵ determinuje zapewne wyobrażenie o kierowcy zgodne z jego stylem jazdy – flegmatyczny, niezdecydowany, umiarkowany czy agresywny. Tym samym kierowcy nieświadomie przedstawiają się innym kierowcom jako tacy właśnie. Jednocześnie w związku z selektywnym odbiorem bodźców uwypuklają się cechy graniczne, te najbardziej wyraziste, najbardziej jaskrawe, by nie rzec skrajne, co może powodować trudności w zauważeniu i interpretacyjnym odebraniu kierowcy o stylu jazdy nie rzucającym się w oczy – (...) *ale zwykłego kierowcę, to ja nie umiem scharakteryzować (...), ja go w ogóle nie biorę pod uwagę, bo ja go nie zauważam* (K-30 JJ).

Styl jazdy jest zatem bardzo ważnym elementem komunikacji między kierowcami, dostarczającym wiedzy i informacji nie tyle o tym, co dzieje się na drodze ile o kierowcy, jego postawach i dyspozycjach. Jest to jednak wiedza, która pozostaje chyba poza świadomością odbiorców będąca elementem ich habitusu.

Współpraca między kierowcami, wzajemne postawy oraz zachowania

Kolejnym, istotnym bardzo elementem analizy interakcji zachodzących między kierowcami samochodów, jest ich wzajemna współpraca w ruchu drogowym oraz jej ocena dokonana przez respondentów, a także wzajemne postawy i zachowania wobec siebie.

¹⁴¹ op. cit. M. Golka *Bariery w...*s.52-53

¹⁴² Ibidem s.52

¹⁴³ Ibidem s.58

¹⁴⁴ op. cit. E. Aronson T.D. Wilson R.M. Akert *Psychologia Społeczna...*s.196

¹⁴⁵ Ibidem s.196

Samą współpracę zdecydowana większość respondentów oceniła używając bliskoznacznych określeń do wyrażenia – średnia. Tylko kilku uznało ją za dobrą bądź wskazało na całkowity jej brak.

Prowadzący: *Jak byś ocenił stopień współpracy między kierowcami?*

Respondent: *Średni ze wskazaniem na słabszy, komunikują się okazjonalnie i też niewielka grupa kierowców się komunikuje (...) większość tych komunikatów, to są komunikaty podstawowe, a mała grupa kierowców posługuje się komunikatami dodatkowymi – co do zamiarów, co do przeszkód na drodze, co do jakichś tam przeprosin lub coś takiego (M+30 TM).*

Zauważenia godny jest tu fakt, iż respondent utożsamia współpracę z komunikacją.

Prowadzący: *Jak byś ocenił stopień współpracy między kierowcami?*

Respondent: *Raczej niski, chociaż zauważam przez te lata, że jest stopniowo lepiej (M+30 BT).*

Prowadzący: *Jak byś oceniła stopień współpracy między kierowcami?*

Respondentka: *Powiem tak – różni są ludzie i różni są kierowcy, raz ta współpraca jest powiedzmy na poziomie a raz jej nie ma, na zasadzie, że jest kierowca, który kogoś przepuszcza a drugi za nim trąbi (K-30 AM).*

Prowadzący: *Jak byś oceniła stopień współpracy między kierowcami?*

Respondentka: *To zależy od charakteru kierowcy, czyli jeśli ktoś potrafi się wczuć w sytuację drugiego kierowcy, to wtedy nawiązuje dialog na przykład wpuści kogoś, kiedy jest korek albo różne tego typu sytuacje, zatrzyma się, kiedy ktoś potrzebuje pomocy na przykład koło zmienić albo zepsuje się samochód, a niektórzy tylko przejeżdżają i nie patrzą dookoła co się dzieje*

Prowadzący: *A jakbyś spróbowała uogólnić to ta współpraca jest...*

Respondentka: *...średnia, raczej średnia (K0-30 AD).*

Jako przykład całkowicie krytycznej oceny posłużyć może poniższy cytat.

Prowadzący: *Jak byś ocenił stopień współpracy między kierowcami?*

Respondent: *Jakaś skala jest czy mam to opisać?*

Prowadzący: *Bez skali – twoje odczucie*

Respondent: *To odczucie to dla mnie jest brak współpracy, żadnej, każdy sobie jedzie na zasadzie – ja jadę swoim samochodem, jestem najważniejszy, jestem królem na szosie i tyle, dla mnie to nie istnieje, chyba, że się jedzie grupą samochodów ze znajomymi (M-30 MCz).*

I dla kontrastu wypowiedź zupełnie inaczej oceniająca stopień współpracy

Prowadzący: *Jak byś oceniła stopień współpracy między kierowcami?*

Respondentka: *Dobrze, ja tak to odczuwam (K+30 MM).*

Wyłania się, zatem obraz dość niekorzystnych ocen i raczej negatywnym zabarwieniu gdzie uczestnicy ruchu drogowego raczej ze sobą nie współpracują, a co się z tym wiąże – raczej też niewielu z nich świadomie się z innymi porozumiewa przekazując bieżące informacje o sytuacji na drodze czy o możliwych utrudnieniach bądź zagrożeniach. Wzrost indywidualizmu czy zwykły pośpiech, rozluźnienie więzi społecznych, upadek wspólnoty i wzrost znaczenia rywalizacji, czy stałe napięcie związane z przemieszczaniem się w korku i poczuciem straconego czasu. Na te pytania respondenci odpowiedzi nie dają, ale też nie jest to przedmiotem niniejszej pracy. Zagadnienie to jest jedynie dodatkowym wskaźnikiem, który wykazuje, że badani dość nisko oceniają współpracę, choć, co znamienne, siebie w tym kontekście oceniają z reguły nieco lepiej niż innych, co rozjaśnia trochę obraz współpracy kierowców.

Prowadzący: *A jak byś siebie ocenił w tym kontekście?*

Respondent: *Średnio ze wskazaniem na lepiej, staram się, w przypadkach, kiedy jest to potrzebne komunikować moje zamiary w ruchu drogowym i nie mówię tu o rzeczach oczywistych jak miganie (M+30 TM).*

Prowadzący: *A jak byś siebie ocenił w tym kontekście?*

Respondent: *No nie wiem, staram się pomagać uczestnikom i komunikować im o na przykład zagrożeniach właśnie jakichś tam usterekach - także raczej dobrze (M+30 BT).*

Przyglądając się temu z nieco innej perspektywy dokonam analizy wzajemnych postaw i zachowań, jakie najczęściej wskazywali respondenci. Tu, wśród badanych, też dominuje raczej pesymizm i wypowiedzi są raczej krytyczne.

Prowadzący: *Mówiąc o współpracy, że jest raczej niska to, co masz na myśli?*

Respondent: *No to znaczy, że dominują uwagi krytyczne – raczej taka niecierpliwość pewnego rodzaju, brak wyrozumiałości dla czyichś błędów, cwaniactwo przy wykorzystywaniu jakiegoś tam błędu, czy mniejszej sprawności swoście pojmowanej, a nie ma takiej właśnie życzliwości i próby pomocy innym (M+30 BT).*

Ludzie jadą jakby mieli klapki na oczach jak konie, patrzą – nie liczą się z innymi uczestnikami na drodze – tylko on jedzie tutaj, on wie, że ma skręcić w następną ulicę to nie da już w miarę szybko znać żeby ktoś inny już mógł zrobić jakiś manewr tylko w ostatnim momencie pokazuje na przykład, że skręca. Myślą tylko

o sobie, nie patrzą w lusterka czy ktoś ich wyprzedza – on jest na drodze, on się liczy (...) no generalnie myślą tylko o sobie (K+30 MK).

Według mnie raczej sobie przeszkadzamy nawzajem jeżdżąc. Nie wiem, może, dlatego, że zwracam bardziej uwagę na takie, które mi przeszkadzają niż na takie gdzie jeden drugiemu ustępuje pierwszeństwa czy tam jakoś wpuszcza. No bardziej mnie denerwują te, jakby utrudniają jazdę (K-30 MM).

Dziwi mnie brak wyobraźni albo wyobraźnia skierowana w jakimś dziwnym kierunku, która nie zauważa reszty (M-30 JD).

Przypadki, które tutaj wymieniłem, te pozytywne, to zdarzają się stosunkowo rzadko (poprzednie pytanie dotyczyło znanych respondentowi sposobów komunikowania – przyp. autor) z kolei, że tak powiem, przejawy rywalizacji na drodze i powiedzmy no są (...) częstszymi przejawami niż tutaj właśnie takie powiedzmy uprzejmości (M-30 PW).

Irytuje mnie nonszalancja, agresywna jazda, brak koncentracji, brak uwagi, brak świadomości, że inni uczestnicy ruchu też są na drodze (M+30 KS).

A zatem czy rzeczywiście jest tak źle? Chyba jednak nie, ponieważ kiedy padało pytanie o zwyczaje czy nawyki drogowe (o których mowa będzie w dalszej części) respondenci wskazywali raczej na pozytywne zjawiska drogowego *mainstreamu*. Na tym etapie wnioskować można by, iż na polskich drogach dominuje egoizm, brak poszanowania drugiego człowieka czy wręcz jego nie zauważanie. Zresztą respondentom o wiele łatwiej niż uprzejmość, życzliwość, czy poszanowanie, przychodziły do głowy te właśnie zjawiska i to od rozpoczynali swe drogowe narracje. Być może ponownie wynika to z jaskrawości owych zachowań, która pozwala im być zauważonymi wśród zlewającej się w jedną, przezroczystą dla badanych, przestrzeń powszechności zachowań neutralnych.

Wśród respondentów byli i tacy, którzy chcieli naprawiać świat, którzy chcieli aktywnie wpływać na tych, których zachowania uznawali za niepożądane dokonując próby eliminacji tych zachowań.

Staram się nie informować o tym, że stoi policja, znaczy dla mnie jest to też korzystne, ale z drugiej strony widząc kogoś, który jedzie bardzo szybko no to czasem wolę, żeby jego zatrzymała policja, może go troszeczkę utemperuje, niż że ja mam go informować jeszcze, że stoi policja z radarem (M+30 KS).

I ten sam respondent w innym miejscu wywiadu.

Widząc, że ktoś z tyłu próbuje mnie wyprzedzić w miejscu gdzie nie powinien mnie wyprzedzać to jakby też nie robię mu miejsca przed sobą żeby się zmieścił (...) ogólnie staram się chociaż pokazać mu, że miejsca tam dla niego nie ma, że on nie powinien wyprzedzać.

Obserwuję jazdę i jak widzę, że jest cwaniak, który się wepchnął przed pięć kolejnych samochodów no to mogę powiedzieć, że zrobię dużo żeby przede mnie się nie wepchnął, jeżeli widzę, że ktoś tam skręca no to postaram się stanąć na światłach tak żeby nie mógł tego zrobić (K-30 NS).

Być może, za Auto Światem, można takich kierowców nazywać wychowawcami, ale bardziej jednak skłaniałbym się ku tezie, iż w trosce o własne bezpieczeństwo próbują oni wpłynąć na wzajemne wobec siebie zachowania kierowców.

Wśród postaw i zachowań wzajemnych pojawiła się też kilkakrotnie sugestia, że najbardziej irytujący są kierowcy jeżdżący mało dynamicznie i zbyt wolno oraz agresywnie i zbyt szybko.

No bardzo mnie irytują i denerwują niedzielni kierowcy właśnie i w mieście też często bardzo aktywni kierowcy, którzy wjeżdżają ci przed nos i śmigają między furami a jakby mogli to by między wagonami tramwajów przejeżdżali (K-30 MA).

Czasami mnie irytuje zbyt powolna jazda niektórych kierowców, bo to blokuje i hamuje płynność ruchu (...) a młodzi jeżdżą szybko, agresywnie i pewnie niestety (K-30 AS).

A więc respondenci oczekują normalności, oczekują, że wszyscy pozostali uczestnicy ruchu jeździć będą zgodnie z ich wyobrażeniem powszechności, że stanowić będą ową wspomnianą już, przezroczystą przestrzeń w ramach zachowań neutralnych nierzucających się w oczy. Zresztą owo pragnienie wyraża się również w korekcie zachowań respondentów wobec tak zidentyfikowanych kierowców.

To zależy, na jaką tą grupę trafię ale no robię się bardziej czujna, bardziej zwracam uwagę no a niejednokrotnie już się zaczynam denerwować (...) także wkurzają mnie tacy dziadkowie, którzy strasznie zamulają (K-30 MN).

A także wprost.

Jak uważam, że ja zachowuję się kulturalnie to tego oczekuję od innych kierowców. Niczego więcej nie wymagam (M+30 RC) A w innym miejscu, podczas pytania o styl jazdy ten sam respondent zdefiniował owe kulturalne zachowanie

No to taki uważam jak ja – normalny, czyli spokojne ruszanie spod świateł, zachowanie odpowiedniego dystansu pomiędzy samochodem jadącym z przodu, a najbardziej mnie denerwuje jak ja ten dystans zachowuję, a ktoś pomiędzy mnie a tego z przodu się włada – no to jestem wtedy no zdenerwowany krótko mówiąc.

Wśród wzajemnych postaw czy przekonań dotyczących innych kierowców zdarzają się też moralizatorsko – filozoficzno – wychowawcze.

Ja to nazywam po prostu młodzi chłopcy, którzy dostali drogie szybkie samochody od rodziców i nie mieli czasu na uczenie się właściwej jazdy w mieście, w ogóle poruszania się samochodami, po prostu depną, szybko mają tam te stopięćdziesiąt czy dwieście nawet co powoduje, że skala wypadków jest tak duża, tego doświadczenia nie nabierają. Za moich czasów każdy miał malucha i nim się tłukł, prędkości rozwinąć zbyt dużej nie mógł no i musiał się uczyć siłą rzeczy tej cierpliwości i szkolić swój kunszt jazdy. Uważam, że etap przesiadania się z mniejszego na coraz coraz lepsze niż dać w prezencie dziecku na osiemnaste urodziny jakiś drogi szybki samochód. To może naprawdę skończyć się tragedią (M+30 AW).

A także zupełnie neutralne.

Respondent: *Za Passatem CC obecnie w tej chwili szaleję, więc bardzo chętnie bym sobie pojechał za nim wiadomo, że dużo chętniej niż za jakimś tam Matizem. Po prostu są rzeczy, które przykuwają uwagę, którym fajnie byłoby się przyjrzeć z bliska. To nie to, że nagle zaczynam łamać przepisy, ale fajnie jest być obok kogoś, kto w danej chwili ma coś co ci się podoba*

Prowadzący: *A dlaczego?*

Respondent: *Bo przez chwilę możesz sobie pomyśleć, że jednak takie coś będziesz miał kiedyś (...) w danej chwili czujesz się fajnie bo widzisz coś czego inni nie widzą, czym się możesz pochwalić potem, że widziałeś. Takie wiesz – bardzo przyjemne, być może proste i tandetne no, ale jednak (M-30 JD).*

Jak wykazałem wzajemna współpraca oraz postawy i zachowania wobec siebie stanowią bogaty element przestrzeni interakcyjnej wśród kierowców. O ile ocena stopnia współpracy jest dość niska, to ocena własna respondentów w tym zakresie pozwala przypuszczać, że jednak współpraca między kierowcami istnieje i jak twierdzi część respondentów – jest coraz lepiej. Niemniej jednak analizując postawy respondentów wobec kierowców czy ich opisy dotyczące zachowań kierowców, a pamiętać należy, że respondenci sami są kierowcami, można nabrać przekonania, że oczekiwania w tym zakresie są bardzo wysokie.

Identyfikacje kierowców

Przystępując do badań zakładałem, iż w ramach schematów interakcyjnych na drodze, kierujący samochodami wzajemnie się postrzegają, oceniają, identyfikują i klasyfikują. W tym miejscu chciałbym zająć się w szczególności dwoma ostatnimi zagadnieniami.

Mniej więcej taka sama ilość respondentów wskazywała, że identyfikacji kierowcy dokonuje w oparciu o sposób jazdy, rozumiany tu inaczej nieco, niż styl oraz w oparciu o szeroko rozumiany samochód – marka, gabaryty, elementy doznakowania. Często zresztą oba te wskaźniki występują równolegle. Trzecim kryterium jest osoba kierowcy, przy czym sama uogólniona osoba jako taka występuje rzadko natomiast myślę, że wypowiedzi dotyczące płci oraz wieku są elementem tego wskaźnika, a po podsumowaniu wskazań w tych trzech kategoriach identyfikacja kierującego po osobie kierowcy zajmuje mocne trzecie miejsce.

Gwoli ścisłości należałoby dookreślić, iż sama identyfikacja rozumiana jest tu jako poznanie społeczne, czyli to, w jaki sposób ludzie myślą o sobie samych i o świecie społecznym, to jest jak selekcionują, interpretują, zapamiętują i wykorzystują informację społeczną w wydawaniu sądów i w podejmowaniu decyzji¹⁴⁶. A zatem jak przebiegają schematy ich wzajemnego rozpoznania się na drodze i jakie wskaźniki brane są pod uwagę dla identyfikacji innych kierowców.

Jak już zaznaczyłem dominuje tu byt, który w uogólnieniu pozwolę sobie nazwać – sposób jazdy. O ile styl jazdy rozumiany jest przez mnie jako indywidualny, charakterystyczny dla danego kierowcy sposób kierowania samochodem, ale charakterystyczny dla więcej niż jednej chwili, to sposób jazdy rozumiałbym jako zespół cech charakterystycznych czy procedura kierowania postrzegana przez innych tu i teraz. Napięcie między tymi dwoma pojęciami zasada się kryterium trwałości i czasu – styl jest czymś trwałym, charakterystycznym dla danego kierowcy w różnych sytuacjach drogowych, natomiast sposób jest całkowicie ulotny, efemeryczny, charakterystyczny jedynie dla danej chwili i silnie uzależniony od aktualnych okoliczności na drodze.

¹⁴⁶ op. cit. E. Aronson T.D. Wilson R.M. Akert *Psychologia Społeczna...*s.25

Respondent: *Mam takie wrażenie, że jadąc samochodem i obserwując kogoś po paru sekundach jestem w stanie powiedzieć, mniej więcej przynajmniej, generalizując, co to jest za kierowca*

Prowadzący: *A po czym...?*

Respondent: *no po tym jak się zachowuje na drodze na przykład (M+30 BS).*

Jeżeli ktoś jedzie nawet szybciej niż inni na przykład albo wykonuje jakieś tam ruchy czy czynności, które są niezgodne z przepisami, ale widać, że wykonuje je w sposób pewny i zdecydowany i nie zagrażają one innym uczestnikom to specjalnie nie narzekam na takich kierowców. Nieraz sobie pomyślę nawet – a faktycznie pewnie na jego miejscu też bym tak zrobił (M+30 AS).

Prowadzący: *Na podstawie, czego nabierasz wiedzy na temat tego kierowcy*

Respondent: *Jasności przekazu. Czasami zachowanie jest, jednoznaczne i wtedy mam pewność, że to, co mi przekazuje ten kierowca jest dokładnie tą wiadomością no i też jego sposób jazdy – jeżeli on jedzie w sposób jakiś tam zrównoważony, nazwijmy to stateczny no to wiem, że mogę się po nim spodziewać tego czy tamtego. Natomiast, jeżeli ktoś jeździ...z drugiej jednak strony też jak ktoś jedzie ryzykancko, szybko, wymusza pierwszeństwo no to też się od razu mogę tego po nim spodziewać, czyli jakby to działa w dwie strony. Ale styl jakby jazdy determinuje moje mniejsze zachowanie bądź większe (M+30 BT).*

Kierowca, który nie wiem – na prostym odcinku drogi, na pustej drodze dość często przyświeca mi światłami stopu i gdzieś tam hamuje no to już jest jakiś sygnał dla mnie, że z kierowcom tym, coś jest, może nie tyle nie tak co może, no nie wiem boi się, wyczuwa, że jedzie za szybko, niektórzy kierowca chaotycznie próbuje zmieniać pasy ruchu, nie zawsze ten kierunkowskaz włączy, jadąc z reguły patrzy się na auta jadące przed sobą (...) generalnie staram się obserwować wszystkich uczestników ruchu i daję się to zauważyć kiedy ktoś tak niepewnie jedzie, nie do końca który pas ruchu wybrać, i na rondzie trochę jedzie prawym pasem ruchu, trochę środkiem, sam nie wie jak z tego ronda wybrnąć, czy włączyć kierunkowskaz, czy nie włączyć – staram się bardzo oceniać i wtedy szczególną uwagę przykładam aby po prostu samem bezpiecznie wyjechać z tego ronda tak naprawdę (M+30 AW).

Patrzę czy kierowca bezpiecznie się porusza na tej drodze, bo jeżeli wykonuje gwałtowne, niepewne ruchy to tym samym swoją niepewność przelewa na mnie i staram się zmienić pas żeby nie jechać za takim kierowcą (...) kieruję się tylko i wyłącznie tym czy faktycznie jeździ płynnie i w miarę bezpiecznie nie stwarzając zagrożenia

czy są to ruchy bardziej niepewne i sam nie wie co chce zrobić no to nie ukrywam że to wzbudza moje jakby lekkie rozdrażnienie i niepewność co za chwilę się może stać (K+30 AF).

Czy kierowcy współpracują z resztą, która jedzie gdzieś czy uważają, że ja jadę i wszyscy inni usuńcie mi się z drogi – na takiej zasadzie (...) to jak się zachowuje – sposób jazdy (K+30 MM).

Jedziesz z kimś to widzisz czy kierowca jedzie pewnie czy na przykład nie wiem przyspiesza, wyprzedza kogoś czy co chwilę zmienia pas i na swój z powrotem i na przykład zwalnia. To są dla mnie tacy kierowcy tacy trochę niepewni i nie za bardzo wiedzący jak chcą jechać – no generalnie styl jazdy. Po prostu (K-30 MA).

Sposób jazdy więc jest ważnym elementem identyfikacji wzajemnej kierowców. Respondenci dokonują identyfikacji oraz oceny innego kierowcy na podstawie obserwacji tego jak jedzie, jak prowadzi samochód, jego sposobu jazdy. Działanie to implikuje stosowne interpretacje i często wpływa na postawę obserwatora wobec obserwowanego kierowcy, a nawet wywołuje działania.

Jak widzę, że jest jakiś agresywny kierowca, na przykład widzę w lusterku, że ktoś tam gdzieś śmiga, to zwolnię i przepuszczę go żeby sobie pojechał i niech sobie jedzie dalej nie. To to są takie reakcje (M-30 MC).

Prowadzący: Czy zidentyfikowanie wpływa jakoś na ciebie?

Respondentka: Za każdym razem, wszystko wpływa na czujność moją dodatkową (K-30 MC).

Wyłania się więc kolejny schemat wzajemnego postrzegania się kierowców gdzie wskaźnikiem i komunikatem determinującym identyfikację jest sposób jazdy, a możliwą reakcją na ów komunikat zmiana neutralnej postawy odbiorcy wobec nadawcy, a także korekta jego działania.

Jednak nie tylko w oparciu o sposób jazdy kierowcy identyfikują się wzajemnie. Równie istotną rolę odgrywa tu samochód jako przedmiot oraz jako funkcjoznak. Jak postrzegają i interpretują go respondenci – poniższe przykłady są przeglądem wypowiedzi na ten temat.

Prowadzący: Co jest dla Ciebie podstawą tej identyfikacji?

Respondentka: No myślałam, że tylko sposób jazdy, ale teraz tak myśląc to może na pewno też marka czy rodzaj samochodu, ale to jest tam nie wiem powiedzmy w dwudziestu procentach bo przecież nie jest powiedziane, że jak ktoś ma Skode Felicję

to będzie źle jeździł – tak z góry tego może nie zakładam no ale często tak niestety bywa (...) no ale dobry samochód czy z dobrym silnikiem to raczej pojedzie szybciej, raczej pojedzie no...no na pierwszy samochód nie kupuje się Audi A6 czy tam jakiś BMW 5 tylko raczej się zaczyna od jakichś gorszych samochodów no i mogę przypuszczać, że jak ktoś ma już taki samochód to raczej wie co się z nim robi, że raczej potrafi jeździć (K-30 MN).

Pierwsze pod uwagę, co biorę to, czym jedzie, to od razu wiem mniej więcej czy to będzie osoba młoda czy starsza może nie zawsze się to potwierdza, ale generalnie model samochodu. Sposób jazdy określa też kto może kierować tym samochodem (M-30 PW).

Jeśli chodzi o auta typu ospoilerowane no to siłą rzeczy rzucają się w oczy i nie wiadomo tak naprawdę, kto tam siedzi za kierownicą czy to jakaś łobuzerka czy po prostu pasjonat, ale z założenia lepiej ostrożniej podejść do tego (M+30 AW).

Kwintesencją wypowiedzi badanych w tym zakresie niech będzie poniższy cytat.

Respondent: Przyznam, że na markę ostatnio patrzę. Jeżeli jest taka sama jak moja no to przyznam, że jest jakaś satysfakcja – akurat kilka fajnych takich sympatycznych sytuacji mi się zdarzyło z tą samą marką, więc stąd takie uczucia. No a później, jeżeli jest oklejenie takie jak ja mam to oczywiście, że od razu jest też pozytywne wrażenie (respondent przyznał w innym miejscu, iż ma nalepkę identyfikującą go z jego grupą hobbystyczną – przyp. autor) no i przeróbki, jeżeli są fajne to mam jakby odczucia pozytywne

Prowadzący: A co jest podstawą identyfikacji innych kierowców?

Respondent: Na pewno pierwsze wrażenie to jest oczywiście wzrokowe – widzę pojazd i oceniam ten pojazd

Prowadzący: A jakbyś to rozwinął

Respondent: Widzę pojazd i teraz tak – typowy fabryczny pojazd nie budzi we mnie żadnych odczuć, nie ma wtedy zdania o kierującym bo, no nie wiem – jedzie, natomiast jeżeli widzę, że jest to pojazd na przykład służbowy czy dostawczy – pracujący nazwijmy to no to wtedy też od razu mi się pewien stereotyp załączy i widzę to tak a nie inaczej. Jeżeli widzę pojazd poprzerabiany w jakiś tam sposób no to też myślę, że ten kierowca będzie się zachowywał tak a nie inaczej. Wszystko zależy jakby od rodzaju pojazdu i od jego przeróbek. Prosty przykład – widzę samochód dostawczy, jakiegoś busika, no to wiem jak będzie jechał, że gdzieś

tam się zatrzyma żeby dostarczyć towar i że będzie też próbował się wcisnąć bo jest duży, bo mu łatwiej – w ten sposób. Widzę samochód, który powiedzmy jest robiony na sportowy no to oczekuję, przewidyuję, że koleś będzie się też wciskał, będzie jechał agresywnie, będzie szalał. To na tej zasadzie. oczywiście to jest pierwszy rzut oka.

Prowadzący: *A drugi?*

Respondent: *To właśnie styl jazdy i zachowanie się w jakichś tam sytuacjach (M+30 BT).*

Samochód jawi się, więc jako swoisty wskaźnik identyfikujący kierowcę z jednej strony i pozwalający przewidywać innym jego działania z drugiej. W tych mikroobserwacjach respondenci skupiają się na pewnych cechach charakterystycznych danego pojazdu oraz dokonują na ich podstawie interpretacji na potrzeby danej chwili – zakładają, kto może być kierowcą obserwowanego samochodu oraz czego mogą się po nim spodziewać, a wszystko stosownie do zakodowanego schematu interpretacyjnego bądź ewentualnie w oparciu o stereotyp.

Jednocześnie ważnym kryterium oceny, dokonywanej w ramach wzajemnych identyfikacji kierowców, jest osoba siedząca za kierownicą – jej płeć, wiek, elementy ubioru czy też aparycja. Przy czym pamiętać należy, iż zarówno sposób jazdy jak i samochód tworzą z osobą kierowcy pewną swoistą hybrydę interpretacyjną.

Respondent: *Negatywnie oceniam przede wszystkim młodych kierowców w dobrych samochodach – mam uraz do takich kierowców bo wydaje mi się, że są kiepskimi kierowcami, a mają dobre szybkie samochody i nieraz zdarzało się – widziałem, że jeżdżą jak wariaci, dla nich to tam inny kierowca nie istnieje, po prostu droga jest ich, jadą i wyprzedzają wszędzie i zawsze byle szybciej, próbują się gdzieś tam wcisnąć. To są tacy kierowcy, a jeszcze do tego jak ostrzyżeni na tyso to już w ogóle (...) często tacy kierowcy są sprawcami wypadków co zresztą widać po ubezpieczeniach bo do dwudziestu pięciu lat mają zwyczajki – no to tacy kierowcy to budzą we mnie wstręt. Często też widząc kobietę za kierownicą to jakby...znaczy wydaje mi się, że w dużej mierze kobiety są gorszymi kierowcami chociaż jeżdżą może ostrożniej bo powodują mniej wypadków ale też często jest tak, że nie sposób przewidzieć ich sposobu myślenia i reakcji w danej sytuacji, także widząc kobietę za kółkiem staram się zachować ostrożność i mieć taki jakby ogólny ogląd tego co się dzieje bo wiem, że w każdej chwili ta kobieta może wykonać jakiś dziwny manewr. Jest jeszcze typ kierowcy tak zwanego niedzielnego czy w kapeluszu – to kierowca, który wyjeżdża raz na miesiąc swoim samochodem ale on generalnie tak jedzie sobie powolutku także to nikomu raczej*

nie zagraża chociaż też może nie być najlepszym kierowcą z racji tego, że zbyt często nie jeździ

Prowadzący: Ale po czy poznajesz go?

Respondent: Jeżdżą wolno, ostrożnie i często są w kapeluszu (...) to są raczej w starszym wieku ludzie – starsi mężczyźni (M+30 KS).

Samo auto jest dla mnie ważną identyfikacją (...) istotne jest dla mnie również to czy auto prowadzi kobieta czy mężczyzna, ponieważ w przypadku tych bardziej bojaźliwych kobiet też chcę by to auto jak najszybciej zniknęło z mojego pola widzenia (...) Zakładam, że młody kierowca jedzie szybko i odważnie, a kierowca w starszym wieku to już nie ma takiej werwy w sobie i wszystkich takich fizycznych predyspozycji do tego, żeby sprawnie kierować autem. Tak jeszcze myślę o osobach bardzo młodych, które ledwo co zaczęły jeździć, a na przykład otrzymują od rodziny świetny samochód – to jest taki lans, takie lansowanie się a dwa też chyba brawura czy takie zaimponowanie (K-30 AS).

To by wynikało z tego, że samochód o numerze rejestracyjnym dajmy na to POB kabriolet dwudziestoletni, w środku pan w tlenionych włosach z wielkimi mega kolczykami w uszach auto wygląda jakby przód od innego, tył od innego, pstrokate, zardzewiałe, ale w środku muzyka głośno gra, jest kabriolet (...) muszę szybko wyprzedzić i się od niego uwolnić, żeby na to nie patrzeć (M-30 BK).

Podsumowującą niech będzie poniższa wypowiedź.

Patrząc na samochód ważne jest żeby zobaczyć kto to prowadzi i to daje jakby pełniejszy obraz – wiesz jak zobaczysz starego dziadka w orurowanym BMW to jednak nie posądzisz go, że jest totalnym piratem, a możliwe, że jest takim maniakiem, który lubi sobie wystrajać samochód ale jak zobaczysz młodego byczka w takim no to już masz inne skojarzenie – na tym to polega (M+30 TM).

Dość istotnym wydaje się tu być kojarzenie pewnych rodzajów samochodów z pewnymi typami osób, czyli na przykład samochodu sportowego z osobą młodą, pewne napięcie czy dysonans interpretacyjny wywołać zaś może osoba starsza w takim samochodzie. Jednocześnie respondenci kojarzą młody wiek z szybką i agresywną jazdą, natomiast osoby starsze z jazdą raczej wolniejszą, by nie rzec flegmatyczną. Niebagatelną rolę odrywają tu pewnie stereotypy (których kilka przybliżyć w dalszej części), w związku z którymi następują uogólnienia cech wynikających ze stereotypu na całą kategorię osób. To takie swoistego rodzaju wnioski z prób

niereprezentatywnych, czyli ludzka skłonność do uogólniania swoich ograniczonych doświadczeń mimo świadomości tendencyjnego charakteru owych doświadczeń¹⁴⁷.

Pojedynczy respondenci zwracają też uwagę na takie pochodne osoby czy samochodu jak elementy ubioru, pozycja za kierownicą czy numer rejestracyjny.

Klasyfikacje i typizacje

W ramach kontynuowania wątku wzajemnych identyfikacji prosiłem respondentów o wskazanie czy stosują jakiegokolwiek klasyfikacje czy typizacje kierowców. Zamierzałem tu dodatkowo potwierdzić przewodnie motywy identyfikacji, czyli główne wskazówki, na które badani zwracają uwagę postrzegając innych kierowców – jeżeli byłby to samochód owe klasyfikacje powinny stosownie do niego nawiązywać, bardziej personalne zaś potwierdzałyby, iż to sposób, bądź styl jazdy oraz osoba kierowcy byłyby tu najważniejsze.

Większość badanych na pytanie czy stosują owe typizacje odpowiadała, że raczej nie, kilkoro tylko respondentów potwierdziło, wprost, iż grupuje kierowców w ramach pewnych typów. Owe typy w zdecydowanej większości odnoszą się do sposobu jazdy poszczególnych kierowców i stąd wynika pewne napięcie gdyż w ramach rozważań dotyczących stylów jazdy większość respondentów przedstawiła pewne ich klasyfikacje silnie przecież nawiązujące do kierowcy – spokojny, aktywny, niezdecydowany, czy pirat. Niemniej jednak analizując wypowiedzi związane zarówno ze stylem jazdy, jak i z typizacją kierowców wyraźnie rysuje się odniesienie do sposobu jazdy i osoby kierowcy, zaś raczej bez większego znaczenia pozostaje tu samochód.

Stosuję– niedzielny kierowca (...) i powolniak (...) do powolniaków zaliczam na przykład tych, którzy długo się zastanawiają gdzie stanąć, czy zająć miejsce parkingowe czy jechać dalej, po prostu stoją i myślą co mnie doprowadza do gorączki (K-30 MC).

Respondentka: Ja siebie generalnie nazywam niemieckim emerytem, co dla mnie oznacza, iż jeżdżę powoli jak niemiecki emeryt (...) to jest sposób, w jaki ja jeżdżę (...) potem są idioci no a potem jest reszta (...) idioci robią coś, co mi nie pasuje jak jeżdżę,

¹⁴⁷ op. cit. E. Aronson T.D. Wilson R.M. Akert *Psychologia Społeczna...*s.157

albo na przykład są nieuprzejmi albo jeżdżą za szybko lub za wolno, nieładnie albo wyprzedzają tam gdzie nie powinni (...) to grupa inaczej jeżdżących

Prowadzący: A kogo jest najwięcej?

Respondentka: Najwięcej jest tej reszty

Prowadzący: A reszta jak jeździ?

Respondentka: Zupełnie przyzwoicie i nie myślę o nich w ogóle

Prowadzący: A o idiotach i niemieckich emerytach myślisz?

Respondentka: No jak ich widzę to wiem, że to oni

Prowadzący: Skąd?

Respondentka: Ze sposobu w jaki jeżdżą (K-30 IK).

Używam debil (...) wariat (...) to są różni – debil jest zdecydowanie mocniejszym określeniem w tym przypadku, bo wariat naraża siebie, a debil jeszcze innych. A pozytywni są przegrani troszkę bo pozytywnych się nie nazywa – po prostu się cieszę, że oni jeżdżą ale się ich chyba nie nazywa – no dobra, powiedzmy, że czasami możesz określić mianem kulturalny na przykład, z kimś jedziesz w samochodzie, rozmawiasz i mówisz o innym – o kulturka – przepuścił, zwolnił albo coś (M-30 TS).

Jak ktoś jedzie wolno to pierwsze co się myśli to jedzie dziadek w berecie – sam często się spotkałem z tego typu określeniem i żeby było śmieszniej, w powiedzmy siedemdziesięciu procentach to się sprawdza – rzeczywiście przejeżdża i jedzie jakiś facet w kaszkiecie albo jakiejś czapce, zazwyczaj są to jacyś starsi panowie – nie zawsze ale taki jest stereotyp i takie może być określenie na nazwanie powolnego kierowcy (M-30 MC).

Ci na przykład i to się tak utarło ogólnie ta grupa (...) ci flegmatyczni to są powiedzmy tacy niedzielni kierowcy, kapelusznicy, którzy rzadko kiedy się poruszają po drogach, średni to są tacy – no to widać że jeździ może też nie za często ale powiedzmy jakoś tam w miarę sobie radzi. No i są ci kierowcy dynamiczni i tu są dwa rodzaje – takich bardziej pozytywnych, którzy rzeczywiście dobrze sobie radzą i fajnie jeżdżą, warto ich powiedzmy naśladować ale są tacy w których przypadku ten dynamizm przejawia się ostrą jazdą, zupełnie niepotrzebną z łamaniem przepisów i tak dalej no i brakiem kultury jazdy – takiej agresji. Tutaj mam takie poczucie jakby byli na wyścigach (...) można by jeszcze dodać kierowców tirów – to też jakaś osobna grupa (...) z dużą niechęcią traktują kierowców mniejszych pojazdów, których uważają za przeszkodę na drodze (M-30 PW).

Powiedzmy taki młody gniewny czy szplin, który właśnie jedzie bardzo szybko i jest to zazwyczaj młoda osoba. Taki dziadek, który jedzie bardzo wolno jakimś tam rzęchem i jakoś tak prawie, że się nie porusza. No takie typowe chamy, które po prostu za wszelką cenę oni ci nie ustąpią pierwszeństwa, że po prostu oni są władcami na drogach i tak mogą ich jakby sklasyfikować. No też, jeżeli jedzie kobieta to też zazwyczaj mówię, że a! baba jedzie bo powiedzmy jedzie jakoś tam nie wiem...myli kierunki jazdy, jakieś tam niezgodne z przepisami tak porostu nie umyślnie ale nie ma takiego wyczucia (M-30 MM).

W ostatnim cytacie pojawił się wątek samochodu – „rzech” oraz stereotyp kobiety – kierowcy – „baba”. Samochód pojawia się też i w poniższych wypowiedziach.

Respondent: *Mamy grupę zerową, nazwijmy to tak, to są na pewno przedstawiciele handlowi, na pewno osoby jeżdżące samochodami dostawczymi, dalej sportowcy, no i (...) debile – to jest też grupa, która od razu się rzuca w oczy i też jest gdzieś tam na skraju skali*

Prowadzący: *Rzuca się w oczy...?*

Respondent: *zachowaniem, najczęściej zachowaniem, chociaż eksponują również przeróbkami samochodów (M+30 BT).*

Respondentka: *Ja myślę, że jest taka grupa osób, która traktuje auto jak narzędzie do pracy. Wiadomo, że ponieważ nie łożą na ten samochód, zatem specjalnie nie muszą o niego dbać co też czasami wydaje mi się wpływa na taką niebezpieczną jazdę – ci kierowcy jeżdżą bardzo szybko, bardzo agresywnie bo nie muszą się martwić o koszty (...) dla nich też jest ważny bardzo czas (...) Dalej wiadomo – baba za kierownicą, jedzie baba*

Prowadzący: *A czy określenie „baba” może się odnosić do mężczyzny?*

Respondentka: *Jeździsz jak baba – tak. Można tak powiedzieć. Tak samo mówi się taryfciarze generalnie o całej grupie zawodowej. No wiadomo – emeryci, to jest też oczywiste (! – przyp. autor), że się jeździ jak emeryt bo jeździ się samochodem jak swoim kredensem – wolno i w ogóle bez żadnego pośpiechu i nie patrzy się na sprawna jazdę tylko patrzy się tak wszystko na spokojnie (K-30 AS).*

Powyższe klasyfikacje stosowane przez respondentów wskazują, jak ważnym dla oceny przez innych kierowców jest sposób bądź styl jazdy – to przede wszystkim w oparciu o ten wskaźnik badani dokonują swych typizacji innych kierujących. Ów wskaźnik łączony jest czasem z wiekiem natomiast rzadko z pojazdem.

Potwierdza to, zatem postawioną wcześniej tezę, iż styl czy sposób jazdy jest bardzo bogatym w treści komunikatem dotyczącym interpretacji tego, kto siedzi za kierownicą obserwowanego pojazdu.

Stereotypy

Na zakończenie tematu związanego ze schematami interakcji między kierowcami, chciałbym przedstawić kilka najczęściej pojawiających się w wypowiedziach respondentów stereotypów dotyczących kierowców. Nie pytałem o to, wprost ale podczas rozmów badani często posługiwali się nimi, wskazywali je niejako między słowami, zatem przyjąć należy, że są ważnym elementem wzajemnych interakcji oraz wzajemnego postrzegania się kierowców.

Do najczęściej wskazywanych przez badanych stereotypów należą stereotypy młodego kierowcy, starszego kierowcy oraz kobiety kierowcy. Dwa pierwsze padały mniej więcej równo w wypowiedziach wszystkich respondentów, ostatni zaś zdecydowanie częściej wskazywany był przez mężczyzn.

Młodych kierowców¹⁴⁸ respondenci stereotypowo uznają jako niebezpiecznych piratów drogowych, stwarzających swą szybką jazdą zagrożenie zarówno dla siebie jak i dla pozostałych kierujących. Pogląd ten często jest łączony z samochodem marki BMW albo z samochodem droгим będącym prezentem od rodziców.

Są takie samochody, które się rozumie jakby samo przez się na przykład ciemne BMW młodzi ludzie w środku no to wiadomo, że młody, agresywny kierowca, z reguły, ja nie mówię, że to jest norma jakaś, no ale są takie ogólne odbiory tego (...) to nawet nie jest moja obserwacja – to takie utarte spojrzenie (M+30 BS).

Negatywnie oceniam młodych kierowców w dobrych samochodach. Mam uraz do takich kierowców bo wydaje mi się, że są kiepskimi kierowcami, a mają dobre szybkie samochody (M+30 KS).

Im droższe samochody, im młodszy za kierownicą tym bardziej zwyczajnie nam marnieją (K+30 WX).

Starszych natomiast często wskazują jako tych, którzy tamują ruch, spowalniają go i czynią mniej płynnym.

¹⁴⁸ Młodych kierowców – w rozumieniu ich wieku, a nie stażu „za kółkiem”, często przebiega to równolegle natomiast zdarza się być młodym kierowcą w średnim wieku – przyp. autor

Jak widzę starszego kierowcę to spodziewam się (...), że może jechać wolno albo jak widzę, że w środku lata jedzie w berecie (K-30 MC).

Starszych ludzi, w starych samochodach kojarzę, że są to ludzie, którzy mogą jechać bardzo wolno albo bardzo ostrożnie – przesadnie ostrożnie (K+30 DK).

Kobiety natomiast mają, według respondentów, jeździć niepewnie i niezrozumiale.

Baba. Nie lubię kierowców kobiet, ponieważ bardzo często nie wiem – baby się ścigają nawet między sobą, nie wpuszczą cię, potrafią cię strąbić – baby są złośliwe (K+30 MK).

No i oczywiście ulegam delikatnie stereotypom a propos kobiet, są to stereotypy dosyć szeroko rozpowszechnione, któremu ulegam być może ze względów kulturowych, ale też czasami tak to jest, że jak kobieta coś zrobi niewłaściwego za kierownicą to klnie się – a cholerna baba za kołkiem. No jest to typowe uleganie stereotypowi jakiemuś, ale...czasami się to zdarza (M+30 TM).

Wydaje mi się, że w dużej mierze kobiety są gorszymi kierowcami, chociaż jeżdżą, powodują mniej wypadków, więc może ostrożniej, ale często jest tak, że nie sposób przewidzieć ich sposobu myślenia i reakcji w danej sytuacji (...) wiem, że w każdej chwili ta kobieta może wykonać jakiś dziwny manewr (K+30 KS).

Kilku respondentów twierdziło też, iż kierowcy drogowych samochodów są mało przyjaźni i nieuprzejmi.

Najwięcej cwaniaków to są ludzie w super furach (...) młodzi w sportowych samochodach też (M-30 KSt).

Zatem stereotypy są ważnym elementem wzajemnych identyfikacji czy postaw, które są jednocześnie dość negatywne. Upraszczają i ekonomizują procesy poznawcze – wystarczy spojrzenie by zidentyfikować obiekt; redukują nadmiar informacji – kiedy zidentyfikowany zostanie obiekt odpowiadający schematowi, pozostałe jego cechy przestają mieć znaczenie oraz ułatwiają, czy może mają ułatwiać przewidywalność zachowań innego kierowcy¹⁴⁹. Są dodatkowo wzmocnione warunkami presji czasowej, zmuszającej niejako do automatycznego przetwarzania informacji i percepcji nieznanymi sobie osób, co tym bardziej prowokuje odwołanie się do gotowych

¹⁴⁹ W. Łukaszewski B. Weigl *Stereotyp stereotypu czy prywatna koncepcja natury ludzkiej* (w:) *Stereotypy i uprzedzenia. Uwarunkowania psychologiczne i kulturowe* M. Kofta A. Jasińska – Kania (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2001, s.48-49

schematów¹⁵⁰. Nie bez znaczenia pozostaje tu też wyrazistość jednostek postrzeganych stereotypowo – dychotomia stary versus młody oraz kobieta – która to wyrazistość ułatwia wzbudzanie stereotypów¹⁵¹. To za ich pośrednictwem pewne kategorie kierowców są postrzegane i definiowane przez pozostałych. Są, więc ważnym elementem drogowego *mainstreamu*.

2. Reguły normatywne, praktyki jeżdżenia i zwyczaje drogowe

Jednym z ważnych elementów drogowej rzeczywistości kierowców, regulującym czy narzucającym niejako w pewnym zakresie ich wzajemną współpracę oraz determinującym pewne interakcje, jest zbiór przepisów normatywnych, stanowionych przez państwo, a zebranych w akcie prawnym zwanym Kodeksem Drogowym. Ustawa ta, stanowi pewien zestaw dyrektyw postępowania warunkujących bezpieczne funkcjonowanie jednostek w ramach ich ruchu po drogach publicznych. Każdy kierowca pojazdu jest zobowiązany, pod groźbą sankcji ze strony organów państwa, do ścisłego przestrzegania norm określonych w owym kodeksie. Normy te regulują zasady funkcjonowania ruchu drogowego jako systemu oraz indywidualnych użytkowników dróg publicznych jako elementów tego systemu.

Jednocześnie to właśnie w ramach przestrzeni działań nieuregulowanych normatywnie, a także będących odstępstwem od przepisów normatywnych tworzy się oddolnie system współpracy i komunikacji kierowców. Komunikowanie między kierowcami nie jest wszak, poza wyjątkami pojazdów uprzywilejowanych oraz wskazywania kierunkowskazami zmian kierunku ruchu, uregulowane normatywnie, a współpraca uregulowana jest w sposób bezwzględny, to znaczy przepisy stanowią, do czego w danej sytuacji uczestnicy ruchu drogowego są zobowiązani i jakimi sankcjami objęte jest przekroczenie normy, nie ma zaś uregulowań działań dobrowolnych, czyli na przykład ewentualnych rezygnacji ze swoich uprawnień na rzecz innego uczestnika, niebędących jednak przekroczeniem owych norm. Jednocześnie kierujący, mimo kodeksowej zasady ograniczonego zaufania, oczekiwać mogą od innych działania zgodnego z owymi normami oraz swoistego uzgadniania odstępstw od przepisów poprzez na przykład sygnalizowanie ustąpienia pierwszeństwa przejazdu, które to zachowania zyskiwać

¹⁵⁰ Ibidem s.50-51

¹⁵¹ Ibidem s.50

mogą aprobatę uczestników ruchu drogowego. Odstępstwa nieuzgodnione oraz ewidentne przekroczenia mogą zaś zostać potraktowane jako akty dewiacji drogowej czy też, mówiąc językiem kierowców, piractwa drogowego.

2.1 Reguły normatywne (kodeksowe) i postawy wobec prawa drogowego

W ramach niniejszej analizy przedstawię wskazywane przez respondentów najczęstsze odstępstwa czy dewiacje, a więc działania niezgodne z normami prawnymi, najczęściej pojawiające się usprawiedliwienia tych zachowań, a także dominujące postawy i oceny badanych wobec niektórych uregulowań normatywnych.

Przepisem wskazywanym jako najczęściej łamany, do przekraczania, którego przyznali się niemal wszyscy badani, określając jednocześnie, iż jest to również przepis łamany nagminnie przez pozostałych użytkowników dróg, jest jazda z prędkością większą od dozwolonej na danym odcinku drogi. Stanowisko respondentów w tym zakresie jest najbardziej spójne i jednoznaczne w ramach całego badania. Jednocześnie, jest to zachowanie najczęściej wyjaśniane w ramach usprawiedliwień, a to z tej przyczyny, iż do łamania innych zasad ruchu drogowego respondenci przyznawali się niezmiernie rzadko, a jeżeli już, to do nieco z nim powiązanego, wjeżdżania na skrzyżowanie na żółtym bądź czerwonym świetle, które to przekroczenie wskazywane jest jako drugie z najczęstszych.

Prowadzący: Jakie przepisy ruchu drogowego i jakich okolicznościach łamiesz najczęściej?

Respondent: Na pewno prędkość codziennie, ale nie na tyle żeby zadziałał ewentualnie fotoradar, czyli plus dwadzieścia w górę – jak jest pięćdziesiąt to góra siedemdziesiąt nie przekraczam w mieście, to jest przekroczenie przepisu na pewno, ale (...) staram się dostosować do prędkości innych użytkowników na drodze, bo wszyscy tak robią – to jest ogólne zachowanie – jest pięćdziesiąt a wszyscy i tak jadą sześćdziesiąt parę. Zdarza mi się też wjechać na żółtym, na czerwonym bardzo rzadko

Prowadzący: A to wynika z pośpiechu czy....?

Respondent: to wynika z niechęci, że prędkość, którą mam przed skrzyżowaniem....liczę na to, że przejadę jeszcze na zielonym świetle, dojeżdżam do skrzyżowania – robi się żółte, więc jeszcze przejeżdżam bo mam taką prędkość, że hamowanie albo stworzy zagrożenie dla mnie albo dla innych użytkowników albo wszystko w samochodzie mi się przewraca (...) co do innych to zdarzają

się przypadki brawurowej jazdy takiej naprawdę z dużą prędkością, która znacznie różni się od prędkości pozostałych pojazdów na drodze, no i czerwone światło to bardzo często (M-30 BK).

Prowadzący: W jakich okolicznościach i jakie przepisy ruchu drogowego najczęściej łamiesz?

Respondent: No podstawowe to przekraczam prędkość w mieście, która mówi mi o pięćdziesięciu kilometrach, a to raczej jeżdżę około sześćdziesiąt, siedemdziesiąt. Boję się nieraz i wjeżdżając na krzyżówkę na żółtym mam odruch powiedzmy spojrzenia czy ktoś...nie tyle wjeżdżając, co jak żółte się zapali to przed hamowaniem mam odruch tak zwane spojrzenie w lusterko czy nie dostanę w tyłek (...) kierowca z tyłu myśli, że ten z tyłu wjedzie na tą krzyżówkę i bum

Prowadzący: A łamanie tej prędkości to jest spowodowane nie wiem pośpiechem czy....?

Respondent: Nie, to jest tak zwane w moim odczuciu przystosowanie się do ruchu gdzie stosując prędkość pięćdziesiąt kilometrów to by były same korki inaczej same korki może nie, ale duże utrudnienia w ruchu drogowym (...) uważam, że pięćdziesiąt kilometrów to jest przegięcie całkowicie pały, że tam dla bezpieczeństwa coś, ale na osiemdziesiąt procent uważam, że nie stosuje, dziewięćdziesiąt procent nawet, się do pięćdziesięciu kilometrów

Prowadzący: A jakie zauważasz jeszcze przepisy łamane przez innych kierujących najczęściej?

Respondent: Wjeżdżają na żółtym to jest podstawowe, ale nieraz i na czerwonym (M+30 RC).

Prowadzący: Kiedy i w jakich okolicznościach łamiesz przepisy ruchu drogowego?

Respondent: Najczęstszym moim grzechem to jest przekraczanie prędkości, ale to jest przekraczanie powiedzmy do trzydziestu kilometrów na godzinę. Bo według mnie jazda na przykład czterdzieści czy pięćdziesiąt na godzinę po mieście czy w miejscu gdzie generalnie droga jest na tyle dobra, że można jechać normalnie powiedzmy te siedemdziesiąt osiemdziesiąt bez problemu no to w tym momencie tyle jadę. Druga rzecz, którą często mi się zdarza łamać to jest po prostu wjeżdżanie na krzyżówkę przy żółtym świetle, czyli w momencie, kiedy zapala się żółte światło ja nie hamuję tylko dodaję gazu i przejeżdżam choćby z racji takiej, że generalnie bywa tak, że jeżeli ja bym stanął po prostu zahamował ostro koniem no to ktoś, kto nie zwraca

uwagi po prostu może mi wjechać w tyłek, to lepiej uciec z tek krzyżówki niż prawda powodować takie zagrożenie z tyłu

Prowadzący: *A ta prędkość i to żółte światło, to łamiesz te przepisy tak świadomie czy w jakichś okolicznościach?*

Respondent: *To w zależności od tego jak blisko jestem światła (...)*

Prowadzący: *A prędkość (...)?*

Respondent: *Generalnie jadę z taką prędkością, z jaką wydaje mi się, że dana droga pozwala (...) jest jeszcze inna rzecz, że człowiek generalnie sugeruje się prędkością innych kierowców, bo na przykład moja żona jedzie zawsze skrupulatnie według przepisów no to ona jadąc pięćdziesiąt to po dwóch trzech minutach za nami jest sznur aut i nie mają możliwości wyprzedzenia, a można jechać szybciej nie (...) nie zawsze ten przepis jest, tak mi się wydaje, adekwatny do miejsca (M-30 KSt).*

Jeżeli ja mam prostą drogę, nic się nie dzieje i mam znak ograniczenie do czterdziestu, a ze spokojem można jechać osiemdziesiąt, bo nie ma nie wiem – drogi podporządkowanej to nie wiem, z jakiego powodu ktoś sobie ten znak postawił – no to, to jest głupota, to rozumiem, że jak ktoś pojedzie szybciej to Ok (K+30 MD).

Występuje tu więc przyznanie się do przekraczania dwóch przepisów kodeksowych, to jest ograniczenia prędkości i zakazu wjazdu na skrzyżowanie przy zapalonym żółtym i czerwonym świetle oraz z dwoma rodzajami tłumaczeń dotyczących nadmiernej prędkości i jednolitym stanowiskiem dotyczącym wyjaśnienia niestosowania się do zakazu symbolizowanego przez żółte i czerwone światło.

Usprawiedliwianie przekraczania dozwolonej prędkości tym, że wszyscy tak robią, że jest to przystosowanie się do ruchu nazwałbym, z jednej strony, konformizmem drogowym, czyli w tym przypadku zmianą zachowania jednostki spowodowaną rzeczywistym lub wyobrażonym naciskiem ze strony grupy, czyli innych kierujących, dla uniknięcia nieprzychylności ze strony tej grupy¹⁵². Z drugiej zaś wydaje się, iż można dostrzec tu działanie jednego z mechanizmów wpływu społecznego, czyli zasady społecznego dowodu słuszności, która pozwala jednostkom uważać działanie za poprawne w danej sytuacji o tyle, o ile owa jednostka zaobserwować może innych, którzy takie właśnie działania podejmują¹⁵³. Natomiast drugie usprawiedliwienie, poddające pod wątpliwość konieczność

¹⁵² E. Aronson *Człowiek istota społeczna* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s.27

¹⁵³ R. Cialdini *Wywieranie wpływu na ludzi* Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2000, s.113-114

ograniczenia prędkości, czy wręcz głoszące bezsensowność tego ograniczenia, stanowi wyraz postawy respondentów wobec konkretnej normy prawnej. Otóż badani czują się uprawnieni do krytycznej oceny owej normy, określonej przecież przez stosowne ciało ustawodawcze, a nawet do działania niezgodnego z tą normą. Wyjaśnienia tego stanu rzeczy upatrywałbym w posługiwaniu się przez badanych heurystykami oceniania, które są jednym ze sposobów nadawania sensu napływającym zewsząd informacjom i służą rozwiązywaniu pewnych problemów, a które stosowane są przez ludzi w warunkach ograniczonej ilości czasu, przeciążenia informacyjnego oraz braku wiedzy fachowej. Respondenci, w uproszczony sposób, szukają podobieństw między poszczególnymi odcinkami dróg wnioskując, iż skoro na jednym z nich nie ma tak dużego ograniczenia prędkości jak na innym, podobnym ich zdaniem, które to zdanie może być całkowicie sprzeczne z wiedzą ekspercką, której nie mają, to owo większe ograniczenie jest niepotrzebne. Jednocześnie ludzie skłonni są stosować heurystyki oparte na postawach jako pewien sposób podejmowania decyzji, a owe postawy mogą zostać użyte do zaliczenia obiektów, w tym przypadku ograniczenia prędkości, do kategorii pozytywnej, która dynamizuje aprobatę, lub negatywnej, wywołującej dezaprobatę, a w konsekwencji podjęcie decyzji o internalizacji bądź podważeniu słuszności normy¹⁵⁴.

Jeżeli chodzi zaś o wyjaśnienia przekraczania zakazu kontynuowania jazdy na żółtym świetle, badani jednogłośnie doszukają się tu usprawiedliwienia swego zachowania w chęci uniknięcia spowodowania zagrożenia drogowego, w postaci najechania na ich pojazd przez pojazd jadący za nimi, zapominając o stwarzaniu przez siebie innego zagrożenia, a mianowicie możliwości zderzenia się na skrzyżowaniu z pojazdem mającym prawo do jazdy lub, co gorsze, potrącenia pieszego. To znowu pewne heurystyki sądzenia, które upraszczają proces wydawania sądów, z reguły z pożytkiem, lecz czasami narażając na kosztowne pomyłki¹⁵⁵.

Wyżej przywołane usprawiedliwienia nie są wszakże jedynymi wskazywanymi przez respondentów.

Prowadzący: *Kiedy i w jakich okolicznościach łamiesz przepisy ruchu drogowego?*

Respondent: *Po pierwsze jak mi się bardzo spieszy (...) no i jak nie jedzie wszelkiego rodzaju straż municypalna tudzież policja (M-30 MCz).*

¹⁵⁴ op. cit. E. Aronson *Człowiek istota...*s.128-135

¹⁵⁵ op. ci. R. Cialdini *Wywieranie wpływu...*s.20

Jeżeli chodzi o zakazy prędkości na to się nie zwraca już uwagi chyba, że wiadomo, że się jedzie gdzieś gdzie są radary (...) dostosowuje się prędkość do warunków jazdy, a nie koniecznie do znaków (...) łamię, kiedy się bardzo bardzo spieszę (K-30 AM).

Często mi się zdarza nie dostosować prędkości do znaków (...) jak jest ograniczenie do czterdziestu to bardzo rzadko te czterdzieści jadę, z reguły trochę więcej, mam jakąś głupią pewnie świadomość, że jest jakaś tolerancja na radarach i tyle mogę sobie jechać i ja czuję się też bezpiecznie, że jak przekroczyć o dziesięć to mimo wszystko zwolniłem, a czuję się bezpieczniej za kierownicą, (...) chociaż wiem, że te znaki ograniczenia zazwyczaj ustawione są w takich miejscach gdzie takie niebezpieczeństwo istnieje (M+30 KS).

Prowadzący: W jakich okolicznościach łamiesz przepisy?

Respondentka: Gdy bardzo się spieszę (...) ograniczenie prędkości (K+30 AF).

Kiedy łamię, kiedy łamię? Kiedy widzę, że mogę je złamać (...) czyli kiedy jest to bezpieczne (...) bezpieczne dla mnie i innych uczestników i jednocześnie, że nie dostanę mandatu (M-30 SP).

Nieraz sobie nacisnę jak jest wolno, jak jest pusta droga (...) jest Grunwaldzka, jest pusta, prawy lewy pusty no to nie jadę tam pięćdziesiąt tylko z buta no szybko (...) wszystkim się bardzo spieszy i wszyscy jeżdżą bardzo szybko (K+30 MK).

Zatem z jednej strony pośpiech jest dla wielu badanych wystarczającym usprawiedliwieniem przekroczenia normy prawnej, usprawiedliwieniem wzmocnionym niejako odwołaniem do normy moralnej, iż owo przekroczenie odbywa się w warunkach zachowania bezpieczeństwa. Jednocześnie zauważyć można silną tendencję do dostosowywania zachowania do normy przy świadomości doznania natychmiastowej lub nieuniknionej sankcji, czyli kiedy na horyzoncie pojawia się policja lub fotoradar.

Do łamania innych przepisów respondenci raczej nie przyznawali się, pojedynczy wskazali na nieprawidłowe parkowanie, jazdę pod prąd na ulicy osiedlowej, nie zapinanie pasów bezpieczeństwa, czy nieprawidłowe wyprzedzanie. Jednocześnie jako najczęstsze, poza omówionymi wyżej, przekroczenia zaobserwowane u innych uczestników ruchu, część respondentów wskazała wymuszanie pierwszeństwa przejazdu oraz wyprzedzanie na ciągłej linii lub na przejściu dla pieszych. Pewne aspekty tych zachowań omówię w następnym podpunkcie, natomiast warty

pokreślenia jest brak usprawiedliwień, przeciwnie – spotykają się one z dezaprobatą i potępieniem ze strony badanych.

2.2 Praktyki jeżdżenia

O praktyki jeżdżenia nie pytałem wprost, respondenci dzielili się swoimi spostrzeżeniami na ten temat podczas całego wywiadu, nieco ich tylko do tego prowokowałem pytając o to, co ich dziwi lub irytuje w zachowaniu innych kierowców oraz o zwyczaje czy nawyki drogowe. Co znamienne – pytanie o zwyczaje czy nawyki sprawiało duży problem, początkowo interpretacyjny (o co w ogóle chodzi w tym pytaniu), a następnie, po dodatkowym wyjaśnieniu, epistemologiczny (wiedza na temat zwyczajów drogowych nie była dla badanych oczywista), odpowiedzi zaś ukierunkowane były na pewne aspekty współpracy czy komunikacji między kierowcami. Natomiast pytanie o zachowania czy postawy budzące irytację bądź zdziwienie wyraźnie ożywiało respondentów, jednak owo ożywienie nacechowane było spostrzeżeniami w większości o zabarwieniu negatywnym. Najczęściej wybrzmiewały tu określenia takie jak wymuszanie, brawura, brak wyobraźni, ponaglanie, bezmyślność, rywalizacja, cwaniactwo, brak życzliwości, brutalność, arogancja, czy trochę lżejsze gatunkowo: zagubienie, niezdecydowanie, zaskakiwanie, niecierpliwość, nieuwaga, lansing czy brak savoir vivre. Podobnie zresztą przedstawia się sprawa samych praktyk jeżdżenia oraz zwyczajów drogowych – jako zwyczaje respondenci przeważnie wskazywali bliskie im zachowania związane ze współpracą, czyli udzielaniem pierwszeństwa, ułatwianiem pewnych manewrów, dziękowaniem czy informowaniem o braku świateł czy o patrolu policji, natomiast mówiąc o pewnych praktykach jeżdżenia wskazywali raczej na odległe im, ale często obserwowane u innych wymuszanie, brutalne wyprzedzanie, slalom w korku, czy jazdę „na zderzaku” (czyli z zachowaniem minimalnego odstępu za pojazdem poprzedzającym).

Do najczęstszych praktyk jeżdżenia zaliczyłbym, omówione już przeze mnie, jazdę z nadmierną prędkością i wjeżdżanie na skrzyżowanie przy zapalonym żółtym lub czerwonym świetle – respondenci wskazywali te zachowania jako najczęściej łamany przepis normatywny, zaś ilość owych wskazań pozwala przypuszczać, iż jest to zachowanie powszechne, dotyczące wielu kierowców. Najczęściej natomiast przywoływanymi wprost przez respondentów praktykami jeżdżenia były zachowania

polegające na wyprzedzaniu innych pojazdów tuż przed skrzyżowaniem, a następnie gwałtowne hamowanie na czerwonym świetle, wyprzedzanie pojazdów stojących na czerwonym świetle pasem służącym do jazdy w innym kierunku, a następnie zmiana pasa i wjeżdżanie przed stojące pojazdy, slalom między samochodami jadącymi jeden za drugim w tym samym kierunku równoległymi pasami, jazda „na zderzaku” (zwana też czasem „siedzeniem na ogonie”), czy wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, które to zachowania odbywają się często, zdaniem respondentów, z pogwałceniem zasad bezpieczeństwa, przy braku wyobraźni oraz przy sporej dawce brawury.

Irytuje mnie też nadmierna brawura na jezdni takie zachowania na granicy, a właściwie już nie na granicy, takie zachowania, które są dość brutalnymi, jeśli chodzi o jeżdżenie – właśnie wciskanie się na siłę, gwałtowne manewry na drodze, czy też na przykład stanie na skrzyżowaniu i nie zauważanie, że zmieniły się światła (M+30 TM).

Irytuje mnie bezczelność i cwaniactwo, które się objawia wykorzystywaniem wszystkich sytuacji drogowych, totalnym nieliczeniem się z innymi uczestnikami, a dziwi mnie beztroska (M+30 BT).

Widzę, jak jadę do pracy te same samochody, już ich poznaje, bo to są codziennie ci sami użytkownicy tak jak ja, widzę, że dzień w dzień ci sami to samo robią – zawsze na ostatnią chwilę próbują się komuś wepchnąć i mało tego – robią to w ten sposób, że stwarzają zagrożenie w ruchu, bo on po prostu wjeżdża przed nos (...) on to robi codziennie, świadomie, celowo, wszyscy stoją, pas jest wyłączony z ruchu – zamalowany zebrami, on jedzie po tym byle być bliżej tam dalej (M+30 ZW).

Jest korek, wszyscy stoją, długa długa kolejka, inni jadą pasem, który jest wolny, wpychają się też, w pewnym momencie ktoś go wpuści, ale potrafią się wepchnąć tak, żeby tylko szybciej być o piętnaście sekund, są też tacy, co potrafią nawet po chodniku przejechać żeby tylko szybciej (...) ja pomimo tego, że mi się spieszy potrafię stać w korku, czekać, aż zmieni się światło, i nie wjeżdżam na bezczelnego żeby tylko być szybciej przed innymi innym pasem (M+30 KS).

Ja generalnie jadę sobie przepisowo lub tam troszeczkę ponad tą normę przepisową, a i tak spotykam się z tym człowiekiem na światłach, który mnie tam wyprzedzał mając sto kilometrów na godzinę i zatrzymuje się (...) i później są następne światła i znowu się spotykamy (...) także to jest taka przypadłość kierowców (M-30 PW).

Wciskanie się przy zmianie z dwóch pasów na jeden pas, (...) kiedy samochody stoją na czerwonym świetle i jest któryś z pasów bocznych albo do skrętu w prawo albo do skrętu w lewo wolny zdarza się, że kierowcy marek Mercedes, BMW potrafią wcisnąć się przed wszystkich, bo mają lepszy samochód, bo ich na to stać, bo może stać ich na mandaty (M-30 BK).

To jest akurat brak komunikacji kierowców, że często się zdarza, że zmieniają pasy bez kierunkowskazów, to dość często się spotyka szczególnie jak kierowcy jadą slalomem byle lecieć do przodu (M-30 MC).

Nie wiem czy to jest sposób jazdy, ale nie lubię sytuacji, kiedy ktoś mnie popędza, czyli siedzi mi na ogonie, tak na maksa, że po prostu wie dobrze, że ja nie mogę nic zrobić w tym momencie, bo jestem przyblokowana – nawet gdybym chciała mu usunąć miejsca a on i tak to robi, a skrajnym moim przypadkiem było jak facet mi zajechał drogę i stanął w miejscu praktycznie – to jest takie po bandzie, ale tego nie lubię strasznie (K+30 MM).

Jest coraz więcej osób, które co chwilę zmieniają pasy i zajeżdżają każdemu drogę (...) zmienianie pasów i zajeżdżanie tym samym drogi nie patrząc na uczestników (...) zajeżdżanie drogi, podjeżdżanie bardzo blisko samochodu, na przykład z tyłu mojego samochodu to tego nie lubię (K+30 AF).

Niestety jest coś takiego jak kogoś denerwuje korek to porostu stosuje różne uniki, jakieś slalomy między samochodami, gdzieś się wpycha, przepycha żeby tylko być o te parę samochodów bliżej, to jest strasznie irytujące i bardzo często się z tym spotykam (...) i jak widzę takiego łebka to mówię nie wpuszczę cię – ciebie nie wpuszczę, albo bardzo irytujące są zachowania takie (...) samochód wyprzedza inny samochód i mój jest wolniejszy od tego, który za mną jedzie – ja tak po gazie nie daję ostro jak on, bo mój samochód nie ma takich możliwości, ale on oczywiście światła, klakson, wszystko jak ja bym miała nie wiem gdzie zjechać – do rowu, na tamtego się wepchać (K+30 WX).

Jak ktoś przyspiesza mając przed sobą inny pojazd to wiem, że najprawdopodobniej zaraz zjedzie na mój pas albo robi tak zwany slalom czyli, że niby chce być pierwszy na światłach (K-30 MC).

Brak savoir vivre, takiej gentelmeńskiej jazdy, eleganckiej jazdy w sensie wpuszczenie kogoś czy jazda na tak zwana kopertę czy na zakładkę bo się różnie nazywa natomiast nie mnie jest oceniać czy ktoś łamie przepisy czy nie (K-30 AS).

Powyższe wypowiedzi padały w różnych momentach wywiadów, często jako dygresje czy luźne uwagi. Jednak respondenci rozgadywali się na tematy związane z praktykami jeżdżenia często, niejednokrotnie jakby wyrzucając z siebie pewne refleksje – odnosiłem po wielokroć wrażenie, że cieszą się, że mogą z kimś o tym porozmawiać, „poużalać się”, podzielić swą bardzo krytyczną oceną wystawianą innym kierowcom. Wyłania się z tych wypowiedzi dość duże niezadowolenie z tego, jak przebiega współpraca między kierowcami, jak kształtują się ich wzajemne interakcje, jak wygląda codzienna rzeczywistość ich wzajemnych stosunków. Zakładając, że społeczeństwo, a więc i społeczność kierowców, składa się z jednostek, to na nich właśnie opierają się wszelkie formy kolektywnej egzystencji, a cechy osobowości poszczególnych ludzi mają zasadnicze znaczenie dla organizacji tej społeczności. Zatem, w oczach badanych, owa organizacja nie działa zadowolająco, kolektywna egzystencja jest wypierana przez indywidualizm, a odrzucanie wspólnie uzgodnionych norm przez tak wiele jednostek, wprowadza chaos i tym samym drogowy porządek społeczny, który jest w pewnym sensie wtórny do psychologicznych praw rządzących jednostkami, zostaje zakłócony¹⁵⁶. Ale społeczeństwo nie jest przecież tylko prostym zbiorem jednostek i zbiorem relacji między nimi – budowa świata jest interakcyjna, a działania jednostek często wynikają z ich przystosowania się do środowiska¹⁵⁷. Jak dowodził Mead – im lepsza jest komunikacja między jednostkami tym lepsze i efektywniejsze jest przystosowanie wzajemnych czynności do siebie,¹⁵⁸ jej brak powoduje zaś postrzeganie świata przez pryzmat celów indywidualnych. A zatem być może kierowcy, będący nazywani aroganckimi, brutalnymi czy nieżyczliwymi, w warunkach słabo rozwiniętej komunikacji i współdziałania, dostosowali po prostu swe działania do takiego środowiska.

¹⁵⁶ op.cit. I. Krzemiński *Co się dzieje...*s. 202-203

¹⁵⁷ Ibidem, s. 210

¹⁵⁸ Ibidem, s.186

2.3 Zwyczaje drogowe

Zwyczaje, to przyjęte w danej grupie, względnie trwałe sposoby zachowania się w określonych sytuacjach, spontanicznie wytwarzające się w zbiorowości, dotyczące codzienności życia społecznego, jednocześnie słabo sankcjonowane. Są częścią systemu wartości danej społeczności i jednocześnie elementem kontroli społecznej. Traktowane przez ludzi jako oczywistość, pełnią funkcję upraszczania życia i są na poziomie społecznym odpowiednikiem nawyków funkcjonujących w ramach psychologii indywidualnej¹⁵⁹. Nie mają, jak obyczaje, charakteru obowiązującego, a przestrzeń ich oddziaływania to bezrefleksyjny automatyzm¹⁶⁰.

Zwyczaje nie są usystematyzowane w ramach żadnego kodeksu, wiedzę o nich ludzie nabierają w wyniku obserwacji i społecznego uczenia się.

To jest dla mnie naśladownictwo. Pewne wzorce zostały kiedyś tam wypracowane i generalnie zdobywając doświadczenie na drodze, dużo jeżdżąc zaczynasz je mimowolnie też naśladować, bo są one ogólnie przyjęte i postrzegane jako dobre (M+30 BS).

Jednak ten etap wywiadu przysparzał respondentom największej trudności, część z nich stwierdziła wręcz, że nie zna żadnych zwyczajów drogowych.

Trudno jest mi teraz tak jakoś to wyciągnąć, wiesz – być może mam to w głowie, ale jakoś tak, no nie mam tej kierownicy w ręce więc trudno jest mi jakoś tak powrócić do tych sytuacji (M-30 JD).

Na pewno jest tego sporo, ale trudno mi coś takiego charakterystycznego podać bo pewnie jest to tak zwyczajne dla kierowców, również dla mnie, że nie patrzysz na to przez pryzmat, że to jest specyficzne dla tej grupy, także nie odnajduję w tej chwili niczego (M+30 BT).

Ale z pewną pomocą, po udzieleniu podpowiedzi by zastanowić się nad zachowaniami powtarzalnymi, respondenci jako najczęściej stosowane przez siebie i zauważane u innych kierowców zwyczaje, wskazali ostrzeżenie o patrolu policji, informowanie wzajemne o niewłączonych światłach do jazdy dziennej, różnego rodzaju ustępowanie pierwszeństwa przejazdu oraz wszelkie podziękowania.

¹⁵⁹ op. cit. P. Sztompka *Socjologia. Analiza...*s.269 i 287

¹⁶⁰ M. Ossowska *Podstawy nauki o moralności* Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1963, s.115

Przy poruszaniu się na trasach (...) no to zwyczajem jest (...) u kierowcy jadącego przede mną, że zjedzie troszeczkę na pobocze żeby mnie puścić – skoro mogę jechać szybciej, to mogę go wyprzedzić to można by uznać powiedzmy cos takiego. Zwyczajem można by też nazwać to informowanie kierowców jadących z przeciwka o stojącym ewentualnie patrolu policji, bądź zagrożeniu, bądź fotoradarze, ale nie jest to regułą – to co po niektóry kierowca może poinformować, zwyczajem mogą bardziej panować wśród na przykład kierowców ciężarówek (M+30 AW).

Na przykład mruganie światłami jak policja stoi, to na pewno by było (...) no na pewno jeszcze parę by się znalazło, ale to takie dość powszechne na zasadzie nie wiem no jeżeli ktoś cię wpuszcza to mrugasz światłami awaryjnymi na podziękowanie (...) A tak to kierowcy sobie pomagają, taksówkarze sobie pomagają ale to już chyba zależy od specyfiki, że to są ludzie z jednej grupy zawodowej (M+30 AS).

Chyba wpuszczania jest najwięcej, czy jak się jedzie przez miasto to najłatwiej to zauważyć (...) te znaki takie na zasadzie mrugnięcia światłami na przykład długimi, jeżeli ktoś ci na przykład tam pokazuje, że możesz wyjechać, bo cię przepuszcza, podziękowania, czyli to to są te mrugania awaryjnymi czy tam coś migaczem (K+30 MM).

Podsumowaniem niech będzie następująca wypowiedź.

Ta jazda taka, która polega na tym żeby ułatwić ludziom poruszanie, szczególnie w takich ekstremalnych sytuacjach gdzie miasto powiedzmy jest zakorkowane, bo wtedy to najczęściej moim zdaniem wychodzi ta powiedzmy komunikatywność między kierowcami, że po prostu spuścić trochę z tonu, przepuścić kogoś, podziękować. No takie coś – ja to stosuję i też obserwuje to czasem, że ludzie też to stosują, czuje się taką no może nie więź ale ma się takie odczucie, że no się nie jest samemu powiedzmy na tej drodze i że ci kierowcy są tam powiedzmy pozytywnie niektórzy ustosunkowani do tych sytuacji (...) To jest taka kultura jazdy, jeżeli by się tam twardo trzymali przepisów prawda no to wiadomo, że takie uprzejmości by nie chodziły (...) Patrząc po Poznaniu no to nie wygląda to najgorzej, są sytuacje, że jak się Solna zakorkuje i wszystkie ulice dojazdowe no to się robi ciężko ale można sobie jakoś z tym poradzić dzięki właśnie takiej współpracy (...) uważam, że jak na nasze polskie warunki kierowcy sobie nieźle radzą z tym, bo to trzeba liczyć to, że każdy chce do domu jak najszybciej dojechać i spieszą się, tu wszystko zakorkowane i tu jeszcze wysilić się na tyle, żeby po prostu przepuścić kogoś z drogi, na przykład gdzie nie ma pierwszeństwa, no to też jest jakiś tam powiedzmy...(M-30 PW).

A więc zwyczaje czy nawyki drogowe są niewątpliwie elementem komunikacji między kierowcami i swoistym fundamentem nieformalnej współpracy czy współdziałania. Nie są w żaden sposób kodyfikowane, kierowcy nabywają ich w drodze społecznego uczenia się czy wtórnej socjalizacji. Sankcje, w przypadku niestosowania zwyczaju również nie mają charakteru formalnego i są raczej łagodne o ile w ogóle mają szansę zaistnieć.

Podsumowanie – zakończenie

Wszyscy respondenci oświadczyli, iż traktują samochód przede wszystkim jako środek transportu, środek do przemieszczania się, narzędzie ułatwiające mobilność. Jednocześnie dla niektórych jest azylem, pozwala czuć się wolnym bądź niezależnym, jest spełnieniem marzeń i przedmiotem dającym przyjemność. Z drugiej strony, według badanych, bywa wyznacznikiem pozycji czy statusu społecznego, drugim domem, dorobkiem całego życia, lokatą kapitału, przedłużeniem męskości, hobby czy wręcz sposobem na życie, dzieckiem, członkiem rodziny, obiektem uczuć wreszcie sensem życia. Jest więc samochód przedmiotem niezwykle nośnym w znaczenia, w postawy wobec siebie czy sposoby postrzegania. I tym tygłem uczuć, przekonań czy namiętności ludzie przemieszczają się w ciągłym ruchu ulicznym, tworząc swoisty tłum, który współdziała w ramach pewnych zasad normatywnych oraz zwyczajowych, w ramach którego jednostki komunikują się ze sobą i wchodzi w różnego rodzaju interakcje, i który jest ważnym elementem świata ich codziennej rzeczywistości. Jest to fragment świata społecznego istniejący w obrębie kultury gdzie funkcjonują reguły tak porządku społecznego jak i komunikacji.

Owa komunikacja jest w oczywisty sposób ograniczona zarówno wszelkimi dodatkowymi bodźcami docierającymi do kierowcy z zewnątrz samochodu, jak i z jego wnętrza, sekundowymi możliwościami jej nawiązania, a także samą strukturą czy budową samochodu jako przedmiotu materialnego – jest przecież nieprzeźroczysty i w zasadzie dźwiękoszczelny. Ale kierowcy próbują. Wykorzystują możliwości zarówno samochodu jako takiego korzystając ze świateł czy klaksonu, język gestów czy mimikę twarzy, ale i mniej świadome komunikaty jak sposób czy styl jazdy. Jednak ruch drogowy, z uwagi na swoje tempo, przelotność czy efemeryczność spotkań i brak możliwości zadawania pytań nie pozwala wykorzystywać więcej niż kilku, być może kilkunastu sposobów przekazania informacji. I tych kilka podstawowych komunikatów jest powszechnie znanych, kilku trzeba się uczyć dłużej, pozostałe często bywają niezrozumiałe bądź niezauważone przez mniej doświadczonych czy mniej uważnych kierowców. Potwierdza to hipotezę, iż kierowcy komunikują się w sposób bardzo ograniczony, ale jednocześnie tematem owych rozmów często bywa ostrzeżenie czy uprzejmość, choć dużo tu też złośliwości i przytyków. Jednocześnie niektórzy kierowcy próbują przekazać jakieś informacje o sobie, swoim stylu życia czy światopoglądzie przyozdabiając, przerabiając

czy doznakowując swoje samochody jednak tu z reguły nie znajdują zrozumienia i są to komunikaty kierowane raczej do ludzi podobnych sobie niż do ogółu, co również zakładałem. Jednocześnie zrozumieniu sprzyja kontekst sytuacyjny, który im bardziej jest typowy i powszechny, tym łatwiejsze są interpretacje krążących wśród kierowców komunikatów. W sytuacjach mniej oczywistych niezrozumiałe bądź mniej zrozumiałe stają się również wiadomości, które kierowcy próbują sobie przekazać. Jednak w ramach pewnego kanonu istnieje zestaw kilku reguł, prawideł czy szablonów, które znają i rozumieją w zasadzie wszyscy kierowcy. Owa intersubiektywność wyraża się zarówno w powszechnym rozumieniu pewnych komunikatów, w podobnych schematach interpretacyjnych jak i w podobnym postrzeganiu pewnych praktyk i zwyczajów drogowych, sposobów jeżdżenia czy wspólnego łamania jednych norm i powszechnego potępienia dla łamania innych. Tak jak istnieje kilka podstawowych, powszechnie rozumianych, komunikatów, tak zarysowuje się niewielka również ilość zwyczajów drogowych, które znane są większości. Jednocześnie prawie wszyscy łamią pewne zasady normatywne podobnie się tłumacząc, a z drugiej strony ta sama większość zauważa i krytykuje pewne, charakterystyczne i rzucające się w oczy, praktyki jeżdżenia. Zresztą ta charakterystyczność właśnie, polegająca na bardzo agresywnej i szybkiej jeździe powoduje, że inni w ogóle zwracają na danego kierowcę uwagę – tu nie potwierdziła się hipoteza, iż w równym stopniu charakterystyczny jest kierowca bardzo wolny. Owszem niektórzy badani wskazywali, że zauważają go i nieco ich irytuje jednak zdecydowana większość zauważa i negatywnie ocenia *mad maxów*. Choć z drugiej strony, testując hipotezę o ograniczonych typizacjach kierowców, zauważyć należy, że dominują tu dwie postaci – ów *mad max*, ale i *niedzielny*, czyli raczej powolny i flegmatyczny kierowca. Są to więc dwa dominujące typy jak i dwie najbardziej rzucające się w oczy praktyki jeżdżenia.

Wracając do wspomnianej już intersubiektywności to rzeczywiście, w ramach drogowego *mainstreamu* kierowcy przyjmują pewne wspólne reguły postępowania, uznają, nie wszyscy i niewiele ale jednak, pewne ograniczenia, posługują się wreszcie, co prawda bardzo ograniczonym, ale w swej ograniczoności powszechnie rozumianym, swoistym językiem. A jak dowodził Emil Durkheim „reguła to nie tylko zwykły sposób działania, to przede wszystkim obowiązujący sposób działania”¹⁶¹. Idąc za tą myślą, kierowcy w pewien sposób, wzajemnie samonarzucają sobie pewne zachowania

¹⁶¹ podaję za A. Bremond J.C Couet Adamie. Davie *Kompendium wiedzy socjologii*, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa 2006, s.58

i uznają je za obowiązujące, natomiast zachowanie niezgodne z regułą spotyka się z dezaprobatą, a czasem upomnieniem czy naganą. Obowiązuje tu coś na kształt umowy społecznej pozwalającej współegzystować w drogowej rzeczywistości, z drugiej strony owe reguły wzmacniane i podtrzymywane są pewnymi formami kontroli społecznej, wyrażającej się przeważnie w negatywnych sankcjach zarówno normatywnych jak i tych nieformalnych.

Ruch drogowy jest więc siecią wielokierunkowych interakcji, których partnerzy nieustannie się zmieniają i modyfikują swe działania. W tej przestrzeni realizują się pewne stosunki społeczne z jednej strony regulowane normatywnie z drugiej zaś podlegające regułom porządku społecznego. Wszak komunikacja jako taka jest jednym z głównych elementów tworzących ów porządek, a dla sprawnego współegzystowania w ruchu drogowym należy w drodze wtórnej socjalizacji przyjąć społeczną rolę kierowcy, która wdrukowana zostanie z całym bagażem stereotypów czy przekonań. W wyniku procesu społecznego uczenia się kierowca poznaje pewne schematy kulturowe, pewne zachowania społecznie usytuowane, dowiaduje się też jak definiować należy drogowy konformizm. Słowem – przestrzeń interakcji zachodzących między kierowcami jest, nieco tylko zmodyfikowanym, odzwierciedleniem sieci interakcji zachodzących między ludźmi w ogóle. Nie tworzy się tu może żadna organizacja czy struktura nie mniej jednak coś na kształt środowiska społecznego czyli zbioru podobnych pozycji i ról – na pewno. Tworzą się natomiast, czy też są ustanawiane przez ludzi, pewne reguły gry – z jednej strony normatywne, z drugiej zaś obyczajowe czy moralne, które umożliwiają współdziałanie, a co za tym idzie zaistnienie owego porządku czy ładu społecznego.

Z innej perspektywy patrząc, owo środowisko społeczne jest bardzo ciekawym przykładem systemu równouprawnienia. Wszak tylko bardzo niewiele pojazdów i tylko w specjalnych okolicznościach, w dodatku okolicznościach związanych z reguły z niesieniem pomocy, jest uprzywilejowanych. Wszyscy pozostali egzystują w ramach tych samych uprawnień i tych samych obowiązków. I nie ma tu znaczenia, jaki kto ma samochód, staż za kierownicą, w jakim jest wieku, jakiej płci, wyznania, jaki ma światopogląd, czy wreszcie styl życia. Wchodząc do egalitarnego systemu ruchu drogowego, kierowcy godzą się, że wszystkich obowiązuje to samo prawo, wszyscy stają się równi. Owo równouprawnienie ma też inny wymiar – o ile można dokonywać subiektywnych podziałów na lepszych i gorszych kierowców, czy na lepsze i gorsze samochody, to w korku stoją wszyscy, bez znaczenia pozostają tu jakiegokolwiek

ewentualne podziały. Co prawda samochód jako taki może być i bywa dla niektórych wskaźnikiem materialnego statusu społecznego, czy ilustracją wytworzonej w społeczeństwie konsumpcyjnym presji posiadania, ale już prestiż, czy tym bardziej władza nie zależą od marki czy ceny posiadanego samochodu. Zatem, w przeciwieństwie do wielu innych wymiarów społeczeństwa, w przestrzeni, nazwijmy ją – samochodowej, nie ma specjalnych różnic w dostępie do dóbr, nie zarysowuje się jakaś stratyfikacja społeczna z ewentualnym może wyjątkiem wyższych pozycji statusowych posiadaczy drogich pojazdów, która to pozycja wpływać może jedynie na ich jaźń odzwierciedloną, bo na ich pozycjonowanie w ruchu drogowym raczej nie. Wszak nikt z badanych nie stwierdził, że widząc drogi samochód ustępuje mu pierwszeństwa mimo przysługującego sobie prawa, jedyną reakcją może być konstatacja, że właściciel owego pojazdu jest majątnym człowiekiem. A tym dobrem w ruchu ulicznym są właśnie uprawnienia do jazdy, do pierwszeństwa przejazdu, a czasem pusta droga. I do owych dóbr dostęp wszyscy mają jednakowy.

Spółeczność drogowa jest też swoistym przykładem, zdefiniowanego przez Ulricha Becka, społeczeństwa ryzyka. Zagrożeni wypadkiem, czy innym zdarzeniem drogowym są wszyscy kierowcy, często nie mając świadomości tego zagrożenia, czyli dokonując oceny sytuacji przez pryzmat samego siebie i swojego sposobu jazdy, a nie zmiennej i dynamicznej sytuacji na drodze. Ale pojedynczy kierowca nie może w pełni kontrolować wszystkiego, co dzieje się wokół niego (mimo, że wielu tak się właśnie wydaje) i jazda samochodem niesie ze sobą nieustanne ryzyko nagłego jej przerwania chociażby zderzeniem z innym pojazdem, a skutki można jedynie próbować minimalizować otaczając się samochodowymi systemami bezpieczeństwa. Z drugiej strony kierowcy próbują antycypować pozostałych uczestników ruchu drogowego, a kiedy zachowania innych mimo wszystko ich zaskakują wyłania się, tak silnie akcentowana przez Anthonego Giddensa, nieprzejrzyistość, niepewność czy wreszcie chaotyczność życia społecznego, a sama jazda samochodem mogłaby być przykładem nowego parametru ryzyka Giddensowskiego świata wysoko rozwiniętej nowoczesności. Siła poczucia wspólnej rzeczywistości bierze się z przewidywalności warunków codziennego obcowania z ludźmi, a kiedy owa przewidywalność zawodzi, pojawia się dezorientacja¹⁶², zachwianie poczucia wspólnoty, a co za tym idzie – właśnie owa niepewność.

¹⁶² zob. A. Giddens *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001, s. 50-55

Pozostaje pytanie, czy głoszony przez Francisa Fukuyamę *wielki wstrząs* wartości społecznych i osłabienie więzi podtrzymujących wspólnoty ludzkie wyraża się również za kierownicą. Przyjąć chyba należy, że tak – wszak nad poczuciem wspólnoty dominuje tu raczej partykularyzm jednostek, a dobro ogółu ma znaczenie trzeciorzędne. Z drugiej strony nie od dziś wiadomo, że człowiek jest istotą społeczną i racjonalną, co pozwala mu na konstatację, iż indywidualizm za kierownicą nie zawsze jest najlepszą, *nomen omen*, drogą do celu, i że czasem bardziej efektywną będzie spontaniczna współpraca wymagająca, przez wzgląd na nieprzejrzystość wielu obszarów współczesnego świata, zaufania, bez którego człowiek byłby w pewnych przestrzeniach społecznych niezdolny do działania czy wręcz sparaliżowany¹⁶³.

Wreszcie uczestnictwo w ruchu drogowym jest, przede wszystkim, obcowaniem wśród ludzi. Świat społeczny ulic i dróg to świat tworzony i opanowany przez ludzi, a nie maszyny. To ludzie tworzą kulturę drogową i ludzie w niej uczestniczą – samochody są tu jedynie pewnymi środkami pośredniczącymi z jednej strony, a wytworami tejże kultury z drugiej. A kultura, w pewnym wąskim jej rozumieniu, polega na komunikowaniu, na nawiązywaniu łączności między ludźmi, bez którego nie byłoby społeczeństwa¹⁶⁴. Komunikowanie natomiast, w swej istocie, jest obcowaniem z ludźmi i ze światem¹⁶⁵. Jednak kultura, życie społeczne i komunikowanie zależą od siebie wzajemnie, a jednym z motorów ich rozwoju są wartości czy wzory myślenia charakterystyczne dla danego czasu. I tu następuje zamknięcie koła przejawiające się w powrocie do społecznej ramy odniesienia dla aktywności jednostki, czyli reguł postępowania i uwarunkowań ich stosowania przez jednostkę. A współpraca, mimo wszechogarniającej niepewności, staje się koniecznością, na której ludzie coraz bardziej będą musieli polegać.

¹⁶³ zob. op. cit. Sztompka P. *Zaufanie. Fundament...* s.44-51

¹⁶⁴ op. cit. M. Golka *Bariery w komunikowaniu...* s. 3-4

¹⁶⁵ M. Golka *Socjologia kultury* Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2007 s.47

BIBLIOGRAFIA

- Aronson E., Wilson T.D., Alport R.M. *Psychologia Społeczna. Serce i umysł*. Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 1997
- Aronson E. *Człowiek istota społeczna* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005
- Babbie E. *Badania społeczne w praktyce* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003
- Berger P. L., Luckmann T. *Społeczne tworzenie rzeczywistości* Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1983
- Berger P. L. *Społeczeństwo w człowieku* (w:) *Socjologia wychowania* H. Mielnicka (red.) Wydawnictwo Stachurski, Kielce 2000
- Blumer H. *Interakcjonizm symboliczny*, Zakład Wydawniczy NOMOS, Kraków 2007
- Blumer H. *Implikacje socjologiczne myśli George'a Herberta Meada* (w:) *Współczesne teorie socjologiczne*, A. Jasińska – Kania L.M. Nijakowski J. Szacki M. Ziółkowski (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006
- Bogunia – Borowska M. *Codziennosc życia społecznego – wyzwania dla socjologii XXI wieku* (w:) *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008
- Bremond A. Couet J-C Davie A. *Kompendium wiedzy socjologii*, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa 2006
- Cialdini R. *Wywieranie wpływu na ludzi* Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2000
- Dant T. *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej* Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2007
- Dobek – Ostrowska B. *Podstawy komunikowania społecznego*, Wydawnictwo ASTRUM, Wrocław 1999
- Drozdowski R., Krajewski M. (red.) *Wyobrażenia społeczna. Horyzonty, źródła, dynamika* Wydawnictwo Naukowe UAM Poznań 2008
- Edensor T. *Tożsamość narodowa, kultura popularna i życie codzienne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2004
- Garfinkel H. *Studia z etnometodologii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007
- Giddens A. *Socjologia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004
- Giddens A. *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001

- Goffman E. *Zachowanie miejscach publicznych. O społecznej organizacji zgromadzeń*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008
- Goffman E. *Rytuał interakcyjny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006
- Goffman E. *Człowiek w teatrze życia codziennego*, Wydawnictwo KR, Warszawa 2000
- Goffman E. *Porządek interakcyjny* (w:) *Współczesne teorie socjologiczne*, A. Jasińska – Kania L.M. Nijakowski J. Szacki M. Ziółkowski (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006
- Golka M. *Bariery w komunikowaniu i społeczeństwo (dez)informacyjne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008
- Golka M. *Socjologia kultury* Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2007
- Hałas E. *Symbole i społeczeństwo. Szkice z socjologii interpretacyjnej* Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007
- Jałowiecki B., Szczepański M.S. *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006
- Jasińska – Kania A., Nijakowski L.M., Szacki J., Ziółkowski M. (red.) *Współczesne teorie socjologiczne*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006
- Kaufmann J-C. *Ego. Socjologia jednostki. Inna wizja człowieka i konstrukcji podmiotu*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2004
- Kofta M., Jasińska – Kania A. (red.) *Stereotypy i uprzedzenia. Uwarunkowania psychologiczne i kulturowe*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2001
- Krajewski M., Brzozowska M. (red.), *W stronę socjologii przedmiotów* Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2005
- Krajewski M. *Wstęp* (w:) Krajewski M., Brzozowska M. (red.), *W stronę socjologii przedmiotów* Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2005
- Krajewski M. *Motywy przewodnie i przedmioty* (w:) *Wyobrażenia społeczna. Horyzonty, źródła, dynamika* R. Drozdowski M. Krajewski (red.) Wydawnictwo Naukowe UAM Poznań 2008
- Krzemiński I. *Co się dzieje między ludźmi*, Wydawnictwo Naukowe i Literackie OPEN
- Krzemiński I. *Symboliczny interakcjonizm i socjologia*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1986
- Łukaszewski W. Weigl B. *Stereotyp stereotypu czy prywatna koncepcja natury ludzkiej* (w:) *Stereotypy i uprzedzenia. Uwarunkowania psychologiczne i kulturowe* M. Kofta A. Jasińska – Kania (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2001

- Mielnicka H. (red.) *Socjologia wychowania* Wydawnictwo Stachurski, Kielce 2000
- Nachmias C.F. , Nachmias D. *Metody badawcze w naukach społecznych* Wydawnictwo Zysk i S-ka Poznań 2001
- Ossowska M *Podstawy nauki o moralności Państwowe* Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1963
- Pelc J. *Wstęp do semiotyki* Wiedza Powszechna, Warszawa 1984
- Pietrowicz K. *Nasze gadzety codzienne albo o płynności symboli statusu* (w:) *Na pokaz. O konsumeryzmie w kapitalizmie bez kapitału* T. Szlendak K. Pietrowicz (red.) Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004
- Rolad B. Adler Lawrence B. Rosenfeld Russell F. Proctor II *Relacje interpersonalne. Proces porozumiewania się*, Dom Wydawniczy REBIS, Poznań 2006
- Sołoma L. *Metody i techniki badań socjologicznych* Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego Olsztyn 2002
- Szacki J. *Słowo wstępne* (w:) *Człowiek w teatrze życia codziennego* E. Goffman, Wydawnictwo KR, Warszawa 2000
- Szlendak T., Pietrowicz K. (red.) *Na pokaz. O konsumeryzmie w kapitalizmie bez kapitału* Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004,
- Sztompka P. *Socjologia. Analiza społeczeństwa.*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2004
- Sztompka P.i Bogunia – Borowska M. (red.) *Socjologia codzienności* Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008
- Sztompka P. *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii* (w:) *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008
- Sztompka P. *Zaufanie. Fundament społeczeństwa*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2007
- Szymanowska E., Sękowska M. *Analiza transakcyjna w zarządzaniu*, Wydawnictwo Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków 2000
- Tuner J.H. *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004
- Urry J. *Życie za kółkiem* (w:) *Socjologia codzienności* P. Sztompka i M. Bogunia – Borowska (red.) Wydawnictwo ZNAK, Kraków 2008
- Zimbardo P.G., Leippe M. *Psychologia zmiany postaw i wpływu społecznego*, Zysk i S-ka, Poznań 2004

Ziółkowski M. *Wiedza Jednostka Społeczeństwo. Zarys koncepcji socjologii wiedzy*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1989
Ziółkowski M. *Znaczenie Interakcja Rozumienie. Studium z symbolicznego interakcjonizmu i socjologii fenomenologicznej jako wersji socjologii humanistycznej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1981

Ziółkowski M. *Interakcjonizm symboliczny i teorie interakcji* (w:) *Współczesne teorie socjologiczne*, A. Jasińska – Kania L.M. Nijakowski J. Szacki M. Ziółkowski (red.) Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006

Wydawnictwa prasowe

Auto Świat, 12.01.2009

Gazeta Wyborcza dodatek Wysokie obroty, 07.08.2008

Gazeta Wyborcza dodatek Wysokie obroty, 04.09.2008

Gazeta Wyborcza dodatek Dilerzy Samochodowi, 16.03.2009

Newsweek Polska, 30.11.2008

Źródła internetowe

Stowarzyszenie Psychologów Transportu w Polsce,
<http://www.sci.edu.pl/neo/spt/wywiad.pdf>

Wikipedia, http://pl.wikipedia.org/wiki/Tuning_samochod%C3%B3w

Spis rysunków

Rysunek nr 1: Schemat przekazywania wiedzy w akcie komunikacji

Załącznik nr 1 – Plan wywiadu

1. Czy jesteś aktywnym kierowcą?
 2. Czy w czasie jazdy samochodem (kiedy kierujesz) odnosisz wrażenie prowadzenia swoistej rozmowy / dialogu z innymi uczestnikami ruchu drogowego?
 3. Wymień znane Tobie sposoby komunikowania się kierowców (co robią żeby przekazać sobie jakąś informację?).
 4. Jak oceniasz stopień współpracy między uczestnikami ruchu drogowego? (np. czy kierujący wpuszczają się, ustępują sobie miejsca czy raczej wymuszają zachowania innych?) Jak oceniasz siebie w kontekście tego pytania?
 5. Wymień znane Tobie i ewentualnie stosowane przez Ciebie i innych kierowców zwyczaje czy nawyki drogowe (jakie zachowania kierowców najczęściej można zaobserwować?).
 6. Kiedy, w jakich okolicznościach i jakie przepisy ruchu drogowego najczęściej łamiesz / naginasz? A kiedy, w jakich okolicznościach i jakie przepisy, Twoim zdaniem, najczęściej łamią inni uczestnicy ruchu drogowego?
 7. Co wpływa na Twoją ocenę innych kierowców? Na twoje zaufanie lub brak zaufania do innych użytkowników drogi?
 8. Co Cię dziwi a co irytuje w zachowaniu innych kierowców?
-
9. Jakie komunikaty przekazywane przez pozostałych uczestników ruchu drogowego odczytujesz – proszę je wymienić, opisać oraz określić co oznaczają.
 10. Czy komunikaty, które wymieniłeś/łaś wyżej zawsze oznaczają to samo?
 11. Jeśli nie to, od czego zależy treść komunikatu? Od czego zależy Twoja jego interpretacja?
 12. Jakie komunikaty nadajesz do innych uczestników ruchu drogowego – proszę je wymienić, opisać oraz określić co oznaczają.
 13. Czy komunikaty, które wymieniłeś/łaś wyżej zawsze oznaczają to samo?
 14. Jeśli nie to, od czego zależy treść komunikatu? Jakie są przesłanki Twojej wiary w to, iż komunikat przez Ciebie nadany zostanie właściwie przez adresata zinterpretowany?
 15. Czy wg Ciebie istnieje coś takiego jak styl jazdy? Jeśli tak – co to oznacza, po czym rozpoznać poszczególne style. Proszę o podanie typów tych stylów – najczęstszych, najbardziej charakterystycznych na polskich drogach wg Ciebie.

16. Czy doznakowujesz jakoś swój samochód? Jeśli tak to, po co? Co ma to oznakowanie komunikować innym? Czym wg Ciebie są i co mają komunikować naklejki, którymi wielu kierowców opatruje swoje pojazdy?
17. Czy na Twoje zachowanie w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego ma wpływ fakt pewnego rodzaju oznakowania pojazdu np. określona naklejka, pojazd tuningowany, pojazd nauki jazdy, pojazd z „obcą” rejestracją, pojazd oklejony jako służbowy itp.?
18. Jeśli tak to na co zwracasz uwagę i jak zmienia się Twoje zachowanie w stosunku do niego?
19. A inni?
20. Uczestnicząc w ruchu drogowym dokonujesz swoistego rodzaju identyfikacji pozostałych kierowców. Co jest podstawą tej identyfikacji – jej najważniejszym czynnikiem? (np.: samochód jako taki – marka; specyficzne oznakowanie samochodu – naklejki, ciemne szyby itp.; styl jazdy osoby kierującej – dynamiczny, agresywny, spokojny, flegmatyczny). Proszę wymienić.
21. Czy stosowne zidentyfikowanie danego kierującego wywołuje u Ciebie jakieś zakodowane reakcje, postawy, klasyfikacje, wnioski? Jakie?
22. Czy dokonujesz jakichkolwiek klasyfikacji kierowców?
23. Jeśli tak to jakich i w oparciu o jakie przesłanki? Proszę opisać („niedzielny”, dobry – zły, dynamiczny – spokojny itp.)

Załącznik nr 2 - List zapowiedni

W ramach pisanej, na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, pracy magisterskiej w zakresie socjologii, prowadzę badania dotyczące codziennej rzeczywistości kierowców (osób kierujących samochodami).

Przedmiotem mojej pracy jest analiza, charakterystycznych dla kierowców, sposobów komunikowania się oraz ich wzajemnej identyfikacji.

Obraną przeze mnie metodą badawczą jest technika wywiadów przeprowadzanych z osobami, które z ową rzeczywistością stykają się na co dzień kierując samochodami.

Zapraszając Cię do uczestnictwa w badaniu, zwracam się z gorącą prośbą o przemyślenie i usystematyzowanie kilku kwestii, o których w ramach wywiadu, chciałbym z Tobą porozmawiać. W szczególności chodziłoby mi o:

- określenie przez Ciebie wszystkich znanych Tobie sposobów komunikowania się kierowców, czyli co robią aby przekazać sobie jakąkolwiek, dowolną, informację,
- Twoje spostrzeżenia dotyczące zwyczajów, obyczajów czy praktyk drogowych stosowanych przez kierowców, a więc jakiego typu zachowania kierujących najczęściej można zaobserwować,
- stosowane przez Ciebie metody identyfikacji kierowców, czyli co wpływa na to, jak postrzegasz i co myślisz o innym kierującym,
- oraz czy stosujesz jakiegokolwiek klasyfikacje czy typologie kierowców (dokonujesz między nimi jakiegoś rozróżnienia i umieszczasz na „odpowiedniej półce”), a jeśli tak, to w oparciu o co i czy stosujesz jakieś z góry określone nazewnictwo w stosunku do poszczególnych kierujących.

Za poświęcenie chwili czasu, zaangażowanie i okazaną pomoc z góry serdecznie dziękuję.

Załącznik nr 3 – Płyta CD z nagranymi wywiadami