

Stygmatyzacja niezmotoryzowanych uczestników ruchu w mediach internetowych

Dr Piotr Kuropatwiński
Poprzednio: Uniwersytet Gdański
Polska Unia Mobilności Aktywnej
Europejska Federacja Cyklistów

**Kongres Mobilności Aktywnej
Gdańsk, 27 września 2018**



Agenda

1. Błędne koło uzależnienia od samochodu
2. Podstawa opracowania i metoda badań
3. Formy stygmatyzacji niezmotoryzowanych stosowane w dyskusjach internautów
4. Wpływ stygmatyzacji na politykę miejską
5. Podsumowanie i wnioski

Błędne koło uzależnienia od samochodu

Wzrost liczby posiadanych samochodów w użytkowaniu

Zorientowane na ruch kołowy planowanie transportu

Redukcja atrakcyjności alternatywnych wobec przejazdów
samochodem opcji transportowych

Stygmatyzowanie osób korzystających z alternatywnych opcji

Suburbanizacja i degradacja jakości życia w centrach miast

Planowanie przestrzenne zorientowane na korzystających z
samochodu

Szczodrość w zapewnianiu podaży miejsc do parkowania

Rozproszone formy zabudowy miejskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Todd Litman, Evaluating Transportation Land Use Impacts Considering the Impacts, Benefits and Costs of Different Land Use Development Patterns

17 April 2015 <http://www.vtpi.org/landuse.pdf>

Podstawa opracowania i metoda badań

- Studiowanie wpisów internautów pod tekstami dotyczącymi kwestii mobilności w 3mieście na portalu trójmiasto.pl
- Analiza ilościowa: liczenie lajków i dislajków pod wyrażanymi opiniami
- Analiza jakościowa: ustalanie stygmatyzowanych podmiotów i przesłanek stygmatyzowania
- Znajdowanie prawidłowości: grupowanie przejawów i skutków stygmatyzacji

Cztery rodzaje rowerzystów użytkowych

Gotowi do jazdy po jezdni lub zwykłych pasów dla rowerów wydzielonych z jezdni

Potrzebujący często wydzielonej infrastruktury rowerowej



Jak postrzegają jazdę rowerem i rowerzystów (rowerzystki)? Jak przekształcić ich w osoby wspierające politykę rowerową (politykę zrównoważonej mobilności)?

Źródło: opracowanie własne oparte o badania realizowane w Portland, Oregon, przez Roberta Gellera

Odczucia związane z poruszaniem się różnymi środkami transportu miejskiego

Której z niżej wymienionych reakcji doświadczasz regularnie jeśli podróżujesz samochodem/ autobusem/pociągiem/rowerem ?

| | Brak poczucia bezpieczeństwa | Stres | Agresja | Odprężenie | Zadowolenie | Żadne z wymienionych |
|---------------|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| ...samochodem | 8 % | 18 % | 16 % | 66 % | 34 % | 12 % |
| ... autobusem | 9 % | 22 % | 10 % | 64 % | 17 % | 12 % |
| ... pociągiem | 10 % | 9 % | 7 % | 75 % | 24 % | 8 % |
| ... rowerem | 15 % | 12 % | 11 % | 53 % | 58 % | 9 % |

Pytanie zostało zadane mieszkańcom Wielkiej Kopenhagi, którzy korzystają z danego środka transportu co najmniej raz w tygodniu. (podkreślenia na czerwono niektórych wskaźników wprowadzone przez autora niniejszego opracowania).

Źródło: Collection of Cycle Concepts. Opracowanie dyrekcji dróg krajowych Danii rok 2000.



50 osób jadących do pracy samochodem to:

10% transport,
90% wk**w drogowy

50 osób jadących do pracy rowerem to

40% transport
60 % ludzkie relacje

Formy stygmatyzacji niezmotoryzowanych stosowane w dyskusjach internautów

- Odwracanie odpowiedzialności za brak bezpieczeństwa na drogach
- Imputowanie złych/nierealizowalnych intencji
- Obciążanie odpowiedzialnością za swoje winy
- Wyzwiska i połajanki
- Oskarżanie otoczenia o faworyzowanie
- Kłamstwa i oszczerstwa
- Odmawianie prawa do poruszania się po jezdni

Wyniki sondażu nt. prawidłowości działań policji w liczbach

Czy policja powinna odwoływać się od uniewinnienia rowerzysty?

| | | |
|--|------------|-----|
| tak, skoro stróże prawa są pewni, że on też popełnił wykroczenie | 39% | 645 |
| Tak, ale tylko jeśli mają mocniejsze dowody jego winy | 8% | 133 |
| nie, nawet jeśli popełnił wykroczenie, to przekazał policji dowód innego | 11% | 183 |
| nie, bo rowerzysta nie zrobił nic złego | 42% | 693 |

(Ogólna liczba opinii: 1655)

Źródło: <http://rowery.trojmiasto.pl/Policja-nie-odpuszcza-rowerzyscie-ktory-nagral-pirata-n87863.html#tri>

Przejawy postaw stygmatyzujących osoby korzystające z prawa do jazdy rowerem po jezdni

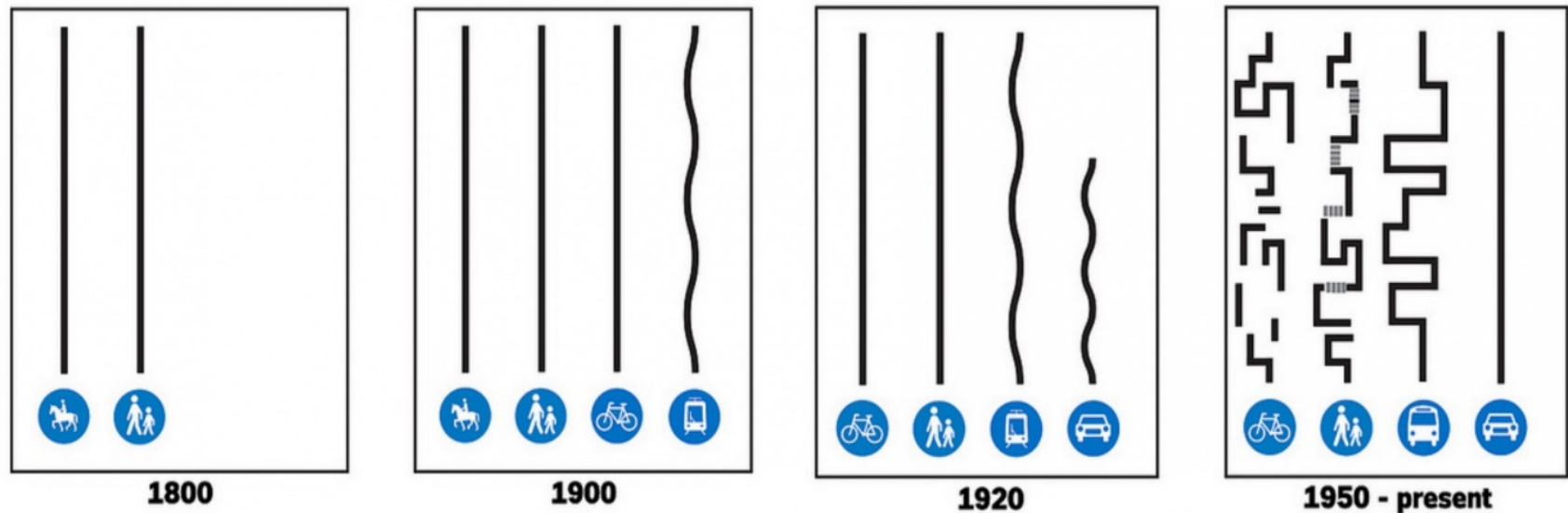
| | | |
|--|-----|--------------------------------|
| I bardzo dobrze (17) Rowerzyści to zakąty drogowi. Nie znają przepisów, nie płacą OC, jeżdżą jak chcą bo nie boją się mandatów i utrudniają ruch. Rower to super sprawa, ale poza miastem albo w lesie. Xxx | 19% | 327 lajków 138 dislajków |
| | 8% | |
| No i bardzo dobrze! Rowerzyści to zaraza i zakąta miast. (28) Jeżdżą jak święte krowy, jak im się podoba - raz po ulicy, a gdy zapala się czerwone światło to szybko wjeżdżają na chodnik i jadą po przejściu dla pieszych a potem znowu po ulicy. Tu trochę pod prąd, tam w poprzek - ot cali rowerzyści. Grzesiek | 18% | 301 lajków 100 dislajków |
| | 6% | |

(ogólna liczba opinii : 1655)

Źródło: <http://rowery.trojmiasto.pl/Policja-nie-odpuszcza-rowerzyscie-ktory-nagral-pirata-n87863.html#tri>

Wpływ stygmatyzacji niezmotoryzowanych na politykę miejską

Krótką historia inżynierii ruchu drogowego w Europie



Źródło: Michael Colville Andersen, prezentacja z VII edycji Kongresu Mobilności Aktywnej

Warszawa: Wykonanie budżetu w poszczególnych latach i obszarach względem projektów budżetu



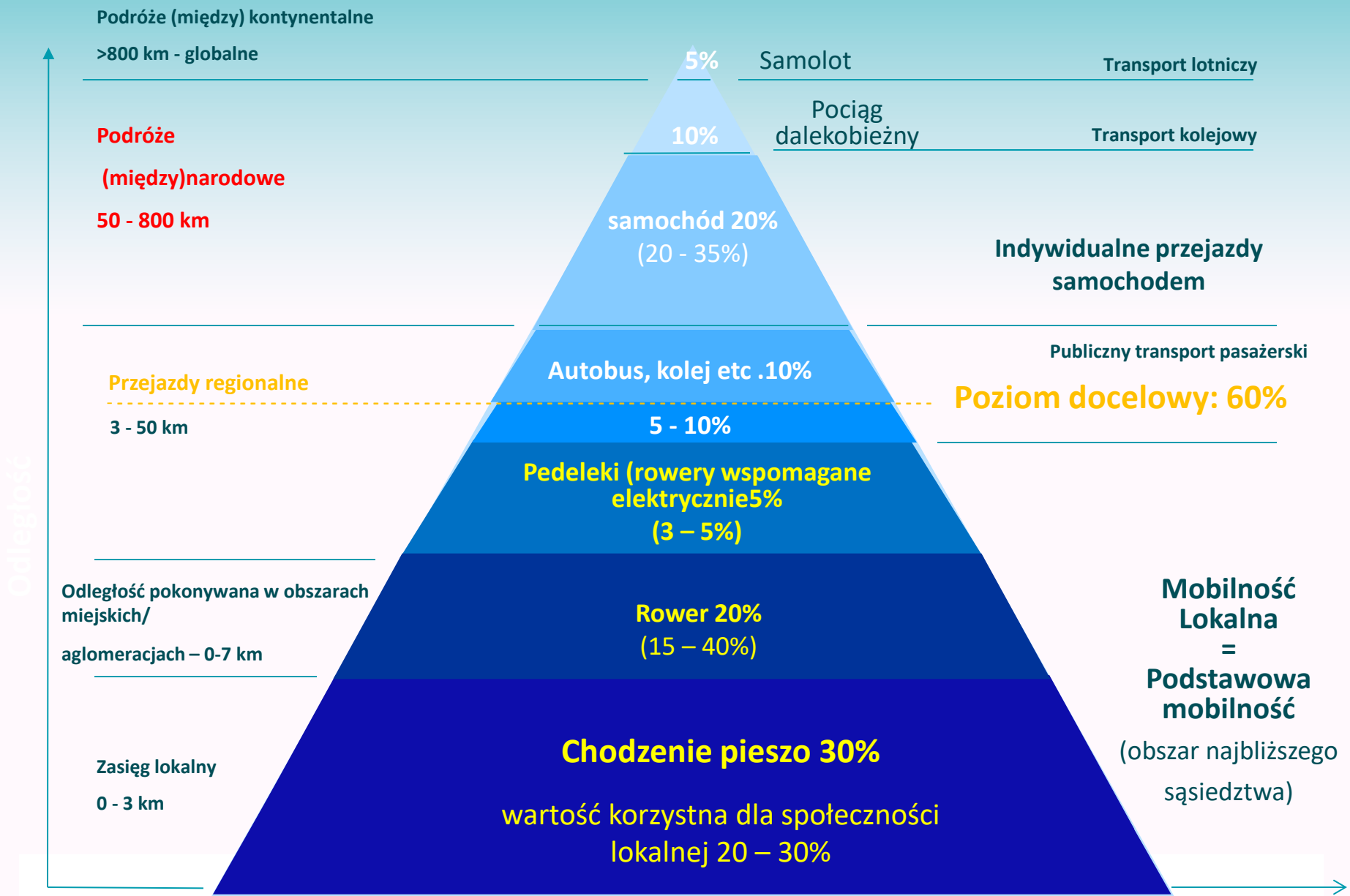
Źródło: Walkuski R., Sulmicki M., Społeczny audyt polityki rowerowej m.st. Warszawy, Zielone Mazowsze Warszawa 2015

Wpływ stygmatyzacji niezmotoryzowanych na politykę miejską

- Brak wykorzystywania procesu wzrostu znaczenia ruchu rowerowego do promocji polityki zrównoważonej mobilności
- Niedocenianie roli działań miękkich i informacji
- Błędna alokacja priorytetów polityki miejskiej
- Unikanie obciążania zmotoryzowanych kosztami zewnętrznymi ich zachowań

Główne dylematy „zrównoważonej” polityki transportowej

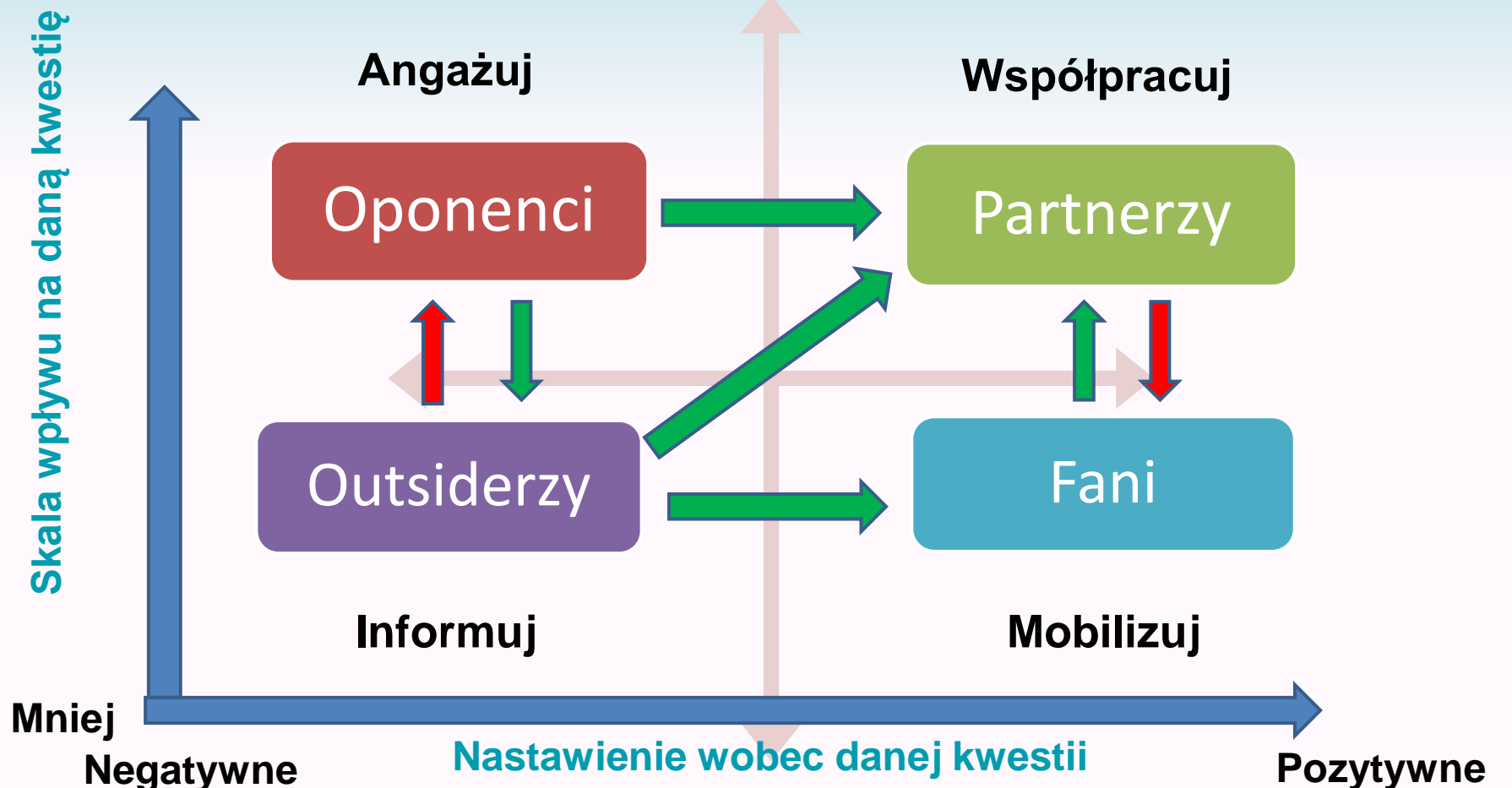
- **Rozbudowywać infrastrukturę** alternatywnych rodzajów transportu wraz z wdrażaniem działań internalizujących koszty zewnętrzne motoryzacji indywidualnej czy **bez nich**
- Tworzyć miasto zorientowane na **komunikację publiczną** czy na **aktywne formy mobilności**
- **Uspokajać i redukować ruch** samochodów czy nadal hołdować przekonaniu, że **segregacja** zapewni bezpieczeństwo ruchu drogowego NURD i kierowcom



Idealny podział modalny w Niemczech

Macierz – ekologia interesariuszy

Więcej



Źródło: Lake Sagaris, Cyclists' Grass Roots Democracy – The importance of strategic participation

Podsumowanie i wnioski

- Sukcesu w reorientowaniu miejskich polityk transportowych nie da się osiągnąć wyłącznie „inżynieryjnymi” sposobami poprawiania warunków mobilności – aspekty behawioralne są równie ważne
- Warto kłaść nacisk na poprawę warunków **poruszania się pieszych**, unikając pułapki rutyzmu (wiary że infrastruktura załatwi sprawę bezpieczeństwa ruchu)
- Prawo do bezpiecznego poruszania się rowerzystów po jezdni nie może być podważane argumentami o potrzebie poprawy „przepustowości” pojazdów

Dziękuję za uwagę 😊



pkuropatwinski@pswe.org