

Marta Smagacz-Poziemska

Instytut Socjologii, Uniwersytet Jagielloński

Andrzej Bukowski

Instytut Socjologii, Uniwersytet Jagielloński

Karol Kurnicki

Instytut Socjologii, Uniwersytet Jagielloński

## **„WSPÓLNOTA PARKINGOWANIA”. PRAKTYKI PARKOWANIA NA OSIEDLACH WIELKOMIEJSKICH I ICH STRUKTURALNE KONSEKWENCJE**

Celem artykułu jest analiza konsekwencji, jakie dla szerszego porządku społecznego niosą praktyki związane z parkowaniem w przestrzeni wielkomiejskich osiedli. Procesy społeczno-przestrzenne na osiedlach mieszkaniowych są analizowane z perspektywy teorii praktyk społecznych oraz relacyjnej koncepcji granic i różnic społecznych Fredrika Bartha. Badania terenowe prowadzone na czterech osiedlach mieszkaniowych w dwóch polskich miastach metodą studium przypadku doprowadziły do odkrycia, że praktyka społeczna nazwana przez nas parkingowaniem jest jednym z głównych obszarów życia sąsiedzkiego. Składające się nań wiązki działań i wypowiedzi układają się w trwałe wzory relacji o charakterze organizacyjnym, normatywnym i klasowo-warstwowym, które prowadzą do kształtowania wspólnot parkowania w ramach osiedli.

Główne pojęcia: osiedle mieszkaniowe; praktyka społeczna; graniczenie; parkowanie; miasto.

### **Wprowadzenie**

Tekst podejmuje zagadnienie związków pomiędzy organizowaniem się zbiorowości terytorialnych na poziomie osiedli oraz parkowaniem samochodów. Oba zagadnienia wyznaczają podstawowe pytania o mechanizmy społeczno-przestrzennego strukturyzowania się współczesnych miast. Pierwsze – to pytania o to, czy w warunkach dużej ruchliwości społecznej i indywidualizacji orientacji życiowych można w ogóle mówić o miejskich społecznościach lokalnych czy tradycyjnie rozumianych sąsiedztwach. Drugie – to pytanie o społeczne, a nie

tylko środowiskowe i przestrzenne, konsekwencje rozwoju transportu samochodowego w miastach i związanej z tym potrzeby zaparkowania samochodu. W niniejszym studium, odwołującym się do badań terenowych prowadzonych w 2016 i 2017 roku w dwóch miastach polskich w ramach projektu badawczego pt. „Różnice i granice w procesie tworzenia wielkomiejskich społeczności sąsiedzkich. Studium społeczno-przestrzenne”<sup>1</sup>, pokazujemy wielostronne relacje i wzajemne oddziaływania obu zjawisk.

Jednym z głównych celów całego projektu była odpowiedź na pytanie o czynniki organizujące zbiorowości żyjące na wspólnym terytorium (*locus*), Podejmując badania nad osiedlami zrezygnowaliśmy jednak z ujmowania ich jako społeczności lokalnej czy sąsiedztwa, tak jak jest to definiowane w klasycznych koncepcjach, w których są one traktowane jako typ zbiorowości powiązanych miejscem zamieszkania, i u których – poprzez fakt fizycznych styczności, codziennych interakcji i wspólnych interesów związanych z danym obszarem – wytwarza się poczucie przynależności i zbiorowej tożsamości (Gans 1962; Misiak 1993; Turowski 1979). Z naszych wcześniejszych badań<sup>2</sup> wynikało, że w warunkach dużej mobilności przestrzennej mieszkańców miast i indywidualizacji orientacji życiowych – w powiązaniu z procesami suburbanizacji, presjami przestrzennymi, rosnącą prywatyzacją rynku mieszkaniowego (a co przekłada się między innymi na postawy społeczne wobec „własności mieszkania” i na urynkowanie najmu mieszkań) – wykorzystanie klasycznych definicji sąsiedztwa nie prowadzi do nowych odkryć, poza stwierdzeniem, że tego typu zbiorowości miejskie są w kryzysie. Słowem, kategoria stabilnej wielkomiejskiej wspólnoty terytorialnej, nie przystając do dynamiki współczesnych miast, ma małą moc wyjaśniania mechanizmów strukturyzowania się zbiorowości w skali obszarów mieszkaniowych (por. Blokland 2017; Savage i in. 2004).

Punktem wyjścia było dla nas założenie teoretyczne, że owe zbiorowości, mimo złożoności i dużej dynamiki zmian (związanej np. z rotacyjnością mieszkańców), wypracowują wzory różnicowania i wytwarzania granic

---

<sup>1</sup> Projekt realizowany ze środków Narodowego Centrum Nauki, nr umowy UMO-2014/15/B/HS6/01949. Zespół badawczy w składzie: Marta Smagacz-Poziemska (kierownik projektu), Andrzej Bukowski, Marcjanna Nóżka, Karol Kurnicki. W trakcie trwania projektu zespół został poszerzony o Krzysztofa Bierwiaczonka oraz Natalię Martini.

<sup>2</sup> Badania prowadzono w ramach współpracy Instytutu Socjologii UJ z Urzędem Miasta Krakowa podczas Pilotażowego Programu Rehabilitacji Osiedli Blokowych (2014), zob. „Diagnoza kapitału społecznego, jakości życia i funkcjonalności osiedli Ugorek i Olsza II. Raport z badań wykonanych w ramach Programu Rehabilitacji Osiedli Blokowych. Kraków: Instytut Socjologii Uniwersytetu Jagiellońskiego – raport przygotowany przez M. Smagacz-Poziemską, M. Kicińską, K. Kurnickiego, A. Bednarczyk, I. Hajdarowicz, w badaniach udział wzięli studentki i studenci IS UJ (Archiwum własne).

przestrzennych, i że możliwe jest zrekonstruowanie tych prawidłowości. Inspiracją do badań prowadzonych z perspektywy relacyjnych teorii antropologicznych była koncepcja form etnicznych Fredrika Bartha (1998), w której „różnica etniczna” jest definiowana jako społecznie wytwarzana, relacyjna i kontekstowa, nie odnosi się zaś do immanentnych cech jednostek i grup. W badaniach nad społecznościami wieloetnicznymi z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku Barth odtwarza wzory, wedle których członkowie społeczności sytuacyjnie i poprzez interakcje określają cechy różnicujące oraz definiujące, gdzie kontakt mimo różnic jest możliwy, a gdzie konieczne jest unikanie interakcji, na przykład po to, aby uniknąć międzygrupowych konfliktów. Nasze badania miały sprawdzić, czy taka choreografia różnicowania – bazująca na codziennych praktykach społecznych – podobnie strukturyzuje współczesne osiedla mieszkaniowe. Choreografia, pojęcie nawiązujące do tańca, po które czasami sięga się w socjologii czy antropologii (Elias 1980; Barnes 2001; Barth 1987; Lubaś 2011), zwraca uwagę na to, że w sensie logicznym całościowe układy i figury taneczne poprzedzają ruchy tancerzy, a w szerszym sensie – wyznaczają pozycje i relacje pomiędzy uczestnikami życia społecznego.

W teorii praktyk społecznych, drugiej teoretycznej inspiracji projektu, jest podobnie: praktyki warunkują pojedyncze czynności, a sens pojedynczych działań ujawnia się jedynie w kontekście praktyki jako całości. Jednym z centralnych założeń teorii praktyk społecznych jest zasada konsekwencjonalizmu, zgodnie z którą „codzienne działania skutkują wytwarzaniem strukturalnych ram życia społecznego” (Feldman i Orlikowski 2011: 1241). Przyjmujemy, że pomiędzy praktykami podejmowanymi przez jednostki na poziomie życia codziennego a szerszymi porządkami strukturalnymi zachodzi proces nieustannego oddziaływania i współkształtowania.

Badania terenowe prowadzone metodą studium przypadku na osiedlach mieszkaniowych w dwóch miastach doprowadziły do wstępnej i wymagającej potwierdzenia w szerszych badaniach obserwacji, że praktyka społeczna nazwana przez nas *parkingowaniem* jest jednym z istotnych czynników strukturyzowania zbiorowości terytorialnych. Wprowadzamy ten zapożyczony z języka angielskiego neologizm celowo. Określamy nim złożone układy czynności, zachowań, taktyk i strategii bezpośrednio i pośrednio powiązanych z parkowaniem, w odróżnieniu od wyizolowanego, pojedynczego aktu fizycznego ulokowania samochodu w określonym miejscu osiedlowej przestrzeni, który określa się parkowaniem.

W tekście analizujemy powiązania między praktyką zamieszkiwania na osiedlu oraz praktyką parkingowania. Odwołujemy się do tej części badań, która wskazuje na nowe mechanizmy strukturyzowania się zbiorowości terytorialnych w warunkach kultury intensywnej mobilności przestrzennej, której elementem jest zarówno przemieszczanie się samochodem, jak i zakotwiczenie go (*mooring*)

w przestrzeni miasta – parkowanie (Hannam i in. 2006). Zagadnienie analizujemy przez pryzmat teorii praktyk społecznych, wskazując jego złożoność i kontekstowość oraz strukturyzujące dla osiedla konsekwencje. Praktykę społeczną parkowania określamy parkingowaniem, a jej strukturalne efekty – wspólnotą parkingowania (*parkinghood*). Uściślijmy, że nie chodzi nam o zaproponowane przez Étienne Wengera (1998) rozumienie *wspólnoty praktyk* (*community of practice*) jako poczucia więzi wynikającego z niezależnego od siebie realizowania pewnych praktyk (np. majsterkowania, żeglarstwa, gotowania, uprawiania sportów ekstremalnych). Chodzi zaś o *wspólnotę praktykowania*, czyli poczucie więzi wynikające z podzielenia jakiegoś zestawu wspólnych działań. Uczestnik tej wspólnoty to ktoś, kto realizuje, odnosi i rozumie swoje działania wobec innych uczestników jako część podzielanej z nimi praktyki (Klückmann 2016).

Artykuł, poza wprowadzeniem, składa się z sześciu zasadniczych części. Pierwsza poświęcona jest omówieniu głównych założeń teorii praktyk społecznych oraz przykładów jej zastosowania w badaniach nad różnymi wymiarami życia codziennego; na bazie tych założeń tworzymy teoretyczny model parkingowania jako praktyki społecznej. Część druga przedstawia kulturowo-cywilizacyjny, polityczny i ekonomiczny kontekst przemian w Polsce po 1989 niezbędny do zrozumienia procesów społeczno-przestrzennych w polskich miastach, będących jednocześnie kontekstem praktyk parkingowania. W kolejnych trzech częściach omawiamy metodologię oraz rezultaty badań empirycznych nad praktyką parkingowania jako elementem procesu różnicowania i strukturyzowania się wielkomiejskich zbiorowości terytorialnych, przeprowadzanych w ramach projektu „Różnice i granice w procesie tworzenia wielkomiejskich społeczności sąsiedzkich. Studium społeczno-przestrzenne”. Artykuł kończy się konkluzjami wskazującymi empiryczne i teoretyczne osiągnięcia projektu.

## Parkingowanie jako praktyka społeczna

Przyjęte w projekcie badawczym podejście, stosowane także w niniejszej analizie, odchodzi od kulturalistyczno-fenomenologicznych koncepcji miejskiego sąsiedztwa, łączy zaś relacyjną koncepcję różnic i granic społecznych Bartha (1987, 1998) z teorią praktyk społecznych (Reckwitz 2002; Rouse 2006; Schatzki 2002, 2001; Warde 2005; 2014; Feldman i Orlikowski 2011). Oba ujęcia akcentują znaczenie codziennych, zrutynizowanych czynności, poprzez które odtworzane (w sposób ucieleśniony, praktyczny), utrwalane lub modyfikowane są wzory, według których działają aktorzy społeczni, reprodukując społeczny porządek.

Koncepcja Bartha do tej pory była wykorzystywana w Polsce głównie na obszarze antropologii kulturowej w badaniach społeczności etnicznych (Lubaś

2011; Kubica, Rusek 2013). Badania w tym zakresie potwierdzały tezy Bartha, że, po pierwsze, granice (materialne i niematerialne) nie wyrażają substancjalnie rozumianych różnic społecznych, bo są sytuacyjnie i relacyjnie wytwarzane, oraz że, po drugie, granice nie służą wyłącznie izolacji i tworzeniu sztywnych podziałów międzygrupowych, lecz także organizowaniu się społeczności. Aplikując to ujęcie na grunt badań miejskich i wiążąc je z teorią praktyk społecznych zakładamy, że „bycie mieszkańcem danego osiedla” czy „bycie sąsiadem” nie jest immanentną i trwałą cechą danej osoby, pozwalającą na włączanie jej do kategorii innych „sąsiadów” oraz na odróżnienie od „niesąsiadów”. Zakładamy, że „bycie mieszkańcem osiedla” jest cechą zmienną i sytuacyjną, związaną z bardzo konkretnymi czynnościami i działaniami, które są częścią większej całości. Takim całościowym układem jest właśnie praktyka społeczna rozumiana przez nas w perspektywie teorii praktyki społecznej, głównie w wersji zaproponowanej przez Theodore’a Schatzkiego (2002).

Zgodnie z teorią praktyk społecznych rzeczywistość społeczna jest, po pierwsze, wytwarzana i odtwarzana poprzez to, co ludzie mówią i robią w codziennych sytuacjach. Praktyka społeczna (np. zamieszkiwania, konsumpcji, mobilności) jest więc główną jednostką analizy. Po drugie, to, co ludzie robią, jest zawsze kontekstowe i relacyjne – skala kontekstu społeczno-przestrzennego jest z punktu widzenia teorii nieograniczona i może być zdefiniowana tylko dla celów analitycznych. Po trzecie, praktyka społeczna ma wymiar przestrzenny i temporalny – przestrzeń i czas są nie tylko kontekstem danej praktyki, ale jej istotnym komponentem, wpływającym na jej przebieg i trwanie. Po czwarte, każda praktyka rekonstruuje cechy szerszych porządków i struktur społecznych, które z kolei – warunkując przebieg praktyk – aktualizują się i podlegają zmianie poprzez te codzienne współdziałania (Schatzki 2002).

Koncepcje i podejścia określane wspólnym terminem teorii praktyk społecznych zaliczane są do teorii kulturalistycznych, których celem jest wyjaśnienie źródeł i przejawów społecznego działania oraz porządku społecznego w opozycji do modelu ekonomizującego ludzkie działanie, jako nakierowanego na racjonalnie ujęty cel, i socjologizującego, ujmującego to działanie jako zorientowane normatywnie (Reckwitz 2002: 245). W książce proklamującej „zwrot ku praktykom” (*practical turn*) Schatzki (2001: 2) określił praktyki rdzeniem naukowej analizy porządku społecznego i jednostkowych zachowań, a „pole praktyk” (*field of practices*) – istotą świata społecznego i społeczeństwa jako takiego.

Twórca znanego ujęcia praktyk społecznych Andreas Reckwitz definiuje je jako „zrutynizowany rodzaj zachowania, składający się z paru wzajemnie powiązanych elementów: form aktywności cielesnej, form aktywności umysłowej, „rzeczy” i sposobów ich używania, wiedzy domyślnej (*background knowledge*) w formie rozumienia, know-how, stanów emocjonalnych i motywacji” (Reckwitz 2002: 249). Z kolei dla Schatzkiego praktyki to „ucieleśnione, materialnie

zapośredniczone wiązki (*arrays*) ludzkiej aktywności zorganizowane wokół podzielanych, praktycznych rozumień” (Schatzki 2001: 11). Te wiązki aktywności są elementem sieci składającej się z wiązek działań innych „uczestników” praktyk, z którymi niekoniecznie są powiązani interakcyjnie (np. kiedy parkując samochód bez konieczności kontaktu z innymi mieszkańcami bloku, z którymi dzielę wspólny parking). Praktyki „dzieją się w czasie”, zmieniając się i osiągając różny poziom stabilności. Są przestrzenne, ale teoretycznie i analitycznie można wąsko i szeroko rozumieć ich „umiejscowienie” – odnosząc je zarówno do konkretnego, fizycznie rozumianego miejsca (*locum*), jak i do miejsca w toku życia jednostki czy miejsca w kontekście społecznym (np. do innych praktyk, zjawisk czy procesów).

Obaj autorzy podkreślają, że praktyki stanowią całość, której nie da się zredukować do wymienionych w przytoczonych definicjach elementów, bowiem podstawowe znaczenie ma właśnie to, w jaki sposób elementy te składają się na tę całość. Praktykę należy rozumieć jako pewien układ wypełniany wieloma pojedynczymi aktywnościami, które go reprodukują. Społeczny sens praktyk ujawnia się w „zrutynizowanych sposobach, za pomocą których: ciała są wprawiane w ruch, przedmioty używane (*handled*), podmioty traktowane, rzeczy opisywane, a świat rozumiany” (Reckwitz 2002: 250). Na gruncie teorii praktyk społecznych istnieje zasadnicza zgoda, jeśli chodzi o wagę, jaką dla treści i dynamiki praktyk odgrywa rzeczywistość materialna, w tym przestrzeń fizyczna. Ta ostatnia jest nie tylko kontekstem działań aktorów, ale także istotnym elementem ich praktyk. Bywa, że je ukierunkowuje, ale i ogranicza, często wyznaczając kluczowe parametry dla przebiegu konkretnych działań.

Teoretyczny „zwrot ku praktykom” oznacza, że wszelkie zjawiska społeczno-przestrzenne – w tym „sąsiedztwa”, które do tej pory były badane przez pryzmat interakcji, ról, struktury (np. więzi, władzy, komunikacji) czy języka – mogą być rozpatrywane jedynie w kontekście określonego pola praktyk społecznych. Działania są osadzone w praktykach, język jest typem aktywności dyskursywnej i może być ujęty poprzez praktykę (praktyki językowe), z kolei szersze układy czy porządki są tych praktyk jednocześnie przyczyną i skutkiem, a mówiąc po prostu: dynamicznym kontekstem.

Teoria praktyk społecznych jest dziś obecna w wielu dyscyplinach i obszarach badań, przyczyniając się nie tylko do nowego ujęcia zjawisk i problemów, ale także dając silny impuls do rewizji obowiązujących w tych dziedzinach ujęć i paradygmatów teoretycznych. Wśród pól badawczych, gdzie teoria praktyk społecznych zyskuje coraz bardziej ugruntowaną pozycję, można wymienić: studia nad organizacją i zarządzaniem (Jarzabkowski 2004; Whittington 2006; Feldman i Orlikowski 2011; Erden i in. 2014), geografii gospodarczą (Jones i Murphy 2010; Etzold i in. 2012), badania nad konsumpcją (Warde 2005, 2014; Korkman 2006; McMeekin i Southerton 2012), badania nad zrównoważoną

gospodarką, innowacjami oraz przemianami technologicznymi (Røpke 2009; Hinton 2010; Pantzar i Shove 2010; Shove i Walker 2010; Strengers 2010; Hargreaves i in. 2013) czy też badania z zakresu filozofii oraz socjologii wiedzy i nauki (Pickering 1995; Knorr-Cetina 2002; Rouse 2001; Wehling 2006). Podejście to staje się coraz silniejsze także na gruncie studiów miejskich (Hagman 2006; Everts 2010; Hui 2013; Aldred i Jungnickel 2013; Petersen 2013; van Kempen i Wissink 2014; Klückmann 2016; Sundaram 2016; Blokland 2017).

W świetle przedstawionych wyżej założeń teorii praktyk społecznych tym, co ukierunkowało badania nad różnicowaniem i wytwarzaniem granic społeczno-przestrzennych, było pytanie o to, co ludzie robią na osiedlach oraz jak to robią, a dopiero w dalszej kolejności: kim są, jakie mają cechy społeczno-demograficzne, jak postrzegają osiedle i zamieszkujących je ludzi. Chcielibyśmy także sprawdzić, jak rozmaite elementy i cechy osiedlowej przestrzeni pośredniczą i współoddziałują w badanych procesach różnicowania i wytwarzania granic.

Parkingowanie może być analizowane jako element szerszej klasy praktyk mobilności, jednak z punktu widzenia celów badań – odkrycia jej funkcji w organizowaniu zbiorowości terytorialnych – traktujemy ją, za Schatzkim (2002: 77–88) jako wewnątrznie zróżnicowany, pozornie amorficzny układ czy też kompozycję czynności, która jest odtwarzana i przetwarzana w czasie i przestrzeni, a swoją ciągłość zachowuje dzięki swoim czterem cechom.

Pierwszą cechą jest praktyczne rozumienie tego co, po co i jak należy coś zrobić lub powiedzieć – w ujęciu Schatzkiego (tamże, s. 77) jest to zdolność cielesna, niewerbalizowana, a która może przejawiać się np. zdobywaną podczas praktykowania milczącą wiedzą, że o określonej porze samochod można przeparkować w stosowniejsze miejsce. Po drugie, są to jawne zasady determinujące „właściwy” sposób realizowania praktyki (tamże, s. 79), np. parkowania w wyznaczonych miejscach, parkowania tylko przodem do budynku oraz, na wyższym poziomie, organizujących strukturę władzy – włączając w to władzę formalną (np. straży miejskiej) i nieformalną – na przykład przejawiającą się w hierarchii mieszkańców z „większym” i „mniejszym” prawem do parkowania w danej przestrzeni. Trzecim czynnikiem organizującym praktykę jest jej „struktura celowo-afektywna”, odzwierciedlająca aksjonormatywny kontekst działań, określająca ich motywację oraz wymagająca ogólnej zgody osób praktykujących (tamże, s. 80). Może być, ale nie musi, kompatybilna z zasadami jawnymi – na przykład kiedy formalne prawo do parkowania osób wynajmujących czasowo mieszkania na danym osiedlu jest przez właścicieli uznawane za niesłuszne, niesprawiedliwe, niewłaściwe. Jako czwarty element organizujący praktyki – będący zarazem pojęciem z wyższego poziomu analizy – Schatzki podaje ogólne rozumienie (*general understandings*), odnoszone do ogółu postaw i przekonań danej zbiorowości, i zwrotnie organizujący ich pojedyncze działania (tamże, s. 86). W badanym przez nas przypadku parkingowania będą

to na przykład przeświadczenia mieszkańców na temat tych wszystkich, których łączy „wspólna sprawa parkingowa”, a wyrażające się tym, *co* w sprawie parkowania robią oraz *w jaki sposób* to robią.

## Uwarunkowania praktyk parkingowania

Praktyki parkingowania realizowane są w specyficznym kontekście przestrzenno-społecznym, określonym przez trajektorie zmian politycznych, społecznych, administracyjnych czy przestrzennych. Kontekst ten w istotny sposób wpływa na performatywną część praktyk (działania), organizację praktyk parkingowania w polskich miastach, jak i wytwarzanie relacji konstytuujących wspólnoty parkingowania.

Można wymienić kilka procesów i zjawisk, z którymi związana jest specyficzna sytuacja Polski i które wpływają na stosunek do samochodów i ich społeczne użycia (Krajewski 2013: 237–250), osobistą i rodzinną mobilność, czy to jak i gdzie auta się parkuje. Wszystkie one wskazują na to, iż podobnie jak inne kraje postsocjalistyczne (Burell i Hörschelmann 2014), obecnie Polska jest krajem samochodowym, a auta są dominującym środkiem transportu, choć istnieją lokalne zróżnicowania.

Po pierwsze, zmiany polityczno-administracyjne dokonywane w konsekwencji transformacji ustrojowej po 1989 roku kładły szczególny nacisk na rozwój transportu indywidualnego. Zmiany te mają aspekt kulturowy, związany z cedowaniem odpowiedzialności za wiele aspektów życia dotychczas organizowanych przez państwo na obywateli, jak również aspekt polityczno-finansowy, związany z przemianami w sferze administracyjnej, czyli wzrost roli i odpowiedzialności samorządów przy jednoczesnym ograniczeniu środków na wykonywanie zadań transportowych. Niezamierzoną konsekwencją opisanych tu zjawisk i procesów stała się prywatyzacja odpowiedzialności za mobilność. Polacy i Polki, zachęceni do mobilności, a często do niej zmuszeni przez sytuację ekonomiczną, muszą radzić sobie samodzielnie.

Nie do pominięcia są także, po drugie, kwestie kulturowe, związane z przeszłością Polski jako kraju opartego na kulturze szlacheckiej i chłopskiej, powiązanych folwarcznym typem życia i gospodarowania (por. Kubicki 2016; Leder 2014), gdzie bardzo istotne, nawet w codziennych sytuacjach, są kwestie wzajemnych relacji w przestrzeni publicznej. Zwłaszcza elementy związane ze stanem posiadania są atrybutami używanymi do tego, aby potwierdzić swoją pozycję społeczną, samoocenę i wartość w oczach innych. Samochód jest nie tylko elementem praktyk mobilności, ale także częścią praktyk związanych z uzyskiwaniem statusu, demonstracji przewagi czy konstruowania społecznej wartości jednostek. Dodatkowo kwestie kulturowe mogą być istotne jako podstawy

wiedzy praktycznej, w polskich miastach skutkując przyzwoleniem na zajmowanie przestrzeni wspólnych przez pojazdy (np. wjeżdżanie na chodniki) czy nadawaniem priorytetu potrzebom jednostek kosztem potrzeb szerszej wspólnoty (np. przeznaczanie terenów zielonych czy placów na miejsca parkingowe).

Po trzecie, na uzyskanie przez samochód dominującej roli w sferze mobilności mieszkańców i mieszkańek Polski wpływ miał rozwój przestrzenny polskich miast i miasteczek, uwarunkowany z kolei brakiem realizacji całościowej polityki zagospodarowania przestrzennego czy skoordynowanych polityk w zakresie transportu publicznego<sup>3</sup>. Dodajmy, że na sposób przemieszczania się w miastach i obszarach podmiejskich silnie wpływa zjawisko suburbanizacji, samo w sobie związane z kryzysem miejskich przestrzeni publicznych i komfortu życia (Kajdanek 2012). Za ilustrację skoncentrowanej na indywidualnej, samochodowej mobilności posłużyć może Kraków, który konsekwentnie nie realizuje zatwierdzonej już na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku polityki transportowej, co skutkuje dominującą rolą aut w mieście.

Czynniki te powodują, że w 2014 roku na 1000 mieszkańców kraju przypadało 519,9 samochodu osobowego. Jest to wyraźny wzrost w stosunku do roku 2004, gdy było to nieco ponad 313 aut. Polska wyprzedza pod tym względem większość krajów zachodniej Europy. Przykładowo, w Krakowie w 2015 roku na 1000 mieszkańców przypadało 557 samochodów osobowych, a ich liczba systematycznie rośnie – w tym samym roku w mieście zarejestrowanych ich było ponad 424 tysiące (Kraków w liczbach 2015). Zauważyć trzeba również, że wiele podróży w mieście odbywa się samochodami zarejestrowanymi poza nim, zwłaszcza że w Krakowie funkcjonuje wiele ogólnopolskich przedsiębiorstw, codziennie przyjeżdżają do miasta osoby z regionu, a przez większość część roku mieszkają w nim studenci z miejscowości w całej Polsce, pośród których wielu ma samochody. Przeprowadzone w 2013 roku na terenie obszaru metropolitalnego badania ruchu (Szarata i in. 2014) pokazały, że choć komunikacja zbiorowa ma największy udział w liczbie podróży pieszych wśród mieszkańców Krakowa, to jest to przewaga niewielka (50,7% komunikacją zbiorową do 47,0% samochodem osobowym), a ponadto w całym obszarze metropolitalnym wygrywa samochód (49,7% samochodem do 45,9% komunikacją zbiorową). Istnieją rzecz jasna różnicowania związane z początkiem, przebiegiem czy celami podróży, ale widoczna jest bardzo duża rola samochodu osobowego w codziennej mobilności osób przebywających w mieście. Ma to również oczywiste znaczenie dla kwestii parkowania oraz wygody przemieszczania się, nie tylko dla kierowców i ich pasażerów. Popularne cele podróży, takie jak szkoły i przedszkola, urzędy i placówki zdrowia, ważniejsze przystanki tramwajowe

<sup>3</sup> Jest to kwestia na tyle skomplikowana, że w tym miejscu tylko ją sygnalizujemy. Syntetycznie różne aspekty omawia np. raport „Przestrzeń życia Polaków” (Sepioł i in. 2014).

i autobusowe czy inne miejsca przyciągające podróżujących, stają się przy takiej liczbie aut i podróży samochodowych miejscami ujawniającymi konflikty związane z użytkowaniem przestrzeni. Presja związana z ruchem samochodowym powoduje także wzrost wartości użytkowej i ceny wszelkiego rodzaju przestrzeni nadających się do parkowania.

### **Metodologia badań nad procesami strukturyzowania się zbiorowości osiedlowych**

Przedmiotem badań w projekcie<sup>4</sup> były praktyki różnicowania i graniczenia, które realizowane są na poziomie osiedla, pozostając w relacji do procesów społecznych w innych skalach. Relacja ta ma charakter dialektyczny. Z jednej strony, praktyki występujące na osiedlach pozostają pod wpływem czynników z wyższego poziomu (np. przepisów prawnych gminy czy państwa, polityki społecznej i przestrzennej, sytuacji na rynku pracy i na rynku mieszkaniowym – tu i teraz, ale również w ujęciu historycznym). Z drugiej strony, różne wyodrębnione na poziomie osiedlowym praktyki oddziałują na praktyki ponadlokalne, niekiedy instytucjonalizując się (np. w formie przepisów czy ustaw określających możliwości grodzenia działek czy osiedli). Konsekwencją takich teoretycznych założeń była jakościowa metodyka badań, z uzupełniającą rolą technik i danych o charakterze ilościowym. Badania były prowadzone zgodnie z ogólną metodologią *case study*, z intencją dalszych studiów porównawczych między przypadkami, zarówno na poziomie osiedli w ramach tego samego miasta, jak i porównań między miastami.

Na etapie operacjonalizacji badań powstała lista siedemnastu hipotetycznych praktyk społeczno-przestrzennych zawierająca między innymi praktyki związane z relacjami sąsiedzkimi w klatce (pozdrawianie się, drobne przysługi), dziećmi (np. wychodzenie z dziećmi z domu), ze zwierzętami, używaniem przestrzeni bloku, osiedla i otoczenia, z działaniami obywatelskimi czy religijnymi, konsumpcją (np. zakupami) oraz mobilnością. Głównymi technikami badawczymi były wywiad pogłębiony, obserwacja nieuczestnicząca oraz spaceru badawcze. Krótkiego komentarza wymaga technika wywiadu, której adekwatność stosowania w badaniu praktyk była poddana wnikliwej, krytycznej dyskusji oraz analizie transkrypcji pilotażowych wywiadów. Po ewaluacji uzyskanego materiału i skonfrontowaniu go z koncepcją Schatzkiego wypracowano zestaw procedur, których przestrzeganie warunkowało możliwość kwalifikowania materiału empirycznego do dalszej analizy praktyk. Po pierwsze, wywiad i zawarte

<sup>4</sup> W artykule wykorzystano materiał z wywiadów prowadzonych przez autorów i autorkę artykułu oraz Marcjanę Nóżkę (badania w Krakowie i w Tychach) i przez Krzysztofa Bierwiazczonka (badania w Tychach).

w nim pytania skoncentrowane były na tym, co robią mieszkańcy danego osiedla (i jak nazywają to, co robią) na obszarze danego osiedla, w związku z danym osiedlem i w stosunku do jego mieszkańców i niemieszkańców. Po drugie, pytania dotyczyły sposobu realizowania powyższych czynności oraz intencji z tym związanych. Po trzecie, nie zadawano wprost pytań o emocje, oceny i opinie towarzyszące temu, co ludzie robią, czy o znaczenia przypisywane czynnościom i społeczno-przestrzennym kontekstom – ale do analizy włączono te spontaniczne, niewywoływane wprost pytaniem wypowiedzi, które odnosiły się do emocji i waloryzacji. Krótko mówiąc, rdzeń wywiadów stanowiły pytania o to, *co* ludzie robią, *jak* to robią i *dłaczego* to robią.

Osiedla zostały wybrane celowo zgodnie z techniką selekcji zróżnicowanych przypadków (*diverse cases*), co oznacza „wybór przypadków – minimum dwóch – które mają reprezentować duży zakres wartości charakteryzujących zmienną X, Y albo pewną szczególną relację X/Y” (Seawright i Gerring 2008: 300). Zróżnicowanie wartości odnosiło się do kontekstu przestrzennego osiedli, historii, dynamiki i specyfiki wewnętrznych procesów społeczno-przestrzennych. Analiza zróżnicowanych przypadków ma zastosowanie w badaniach eksploracyjnych lub takich, których celem jest sprawdzenie (potwierdzenie lub odrzucenie) określonej teorii, co jest możliwe z uwagi na dość wysoki poziom reprezentatywności przypadków – choć oczywiście nie można mówić o reprezentatywności rozkładu wszystkich cech w populacji (Gerring 2007: 86 i n.; Seawright i Gerring 2008: 297 i n.).

W Krakowie do badań pilotażowych wybrano dwa osiedla: modernistyczne z lat siedemdziesiątych XX wieku oraz osiedle grodzone, w artykule oznaczone odpowiednio jako KS (Kraków-Stare) i KN (Kraków-Nowe), gdzie przez około 10 miesięcy testowano techniki badawcze. Następnie kontynuowano badania z udoskonalonymi narzędziami. Łącznie w Krakowie przeprowadziliśmy 43 wywiady pogłębione z ekspertami społecznymi oraz mieszkańcami i mieszkankami osiedli (31 KS, 12 KN). W lutym 2017 roku, czyli po około roku badań terenowych i dokonywanej w tym czasie ewaluacji i korekcie metodyki badań, rozpoczęto badania na dwóch osiedlach w Tychach, mieście będącym częścią konurbacji śląskiej, w teście oznaczanych jako TS (Tychy-Stare) i TN (Tychy-Nowe), gdzie przeprowadzono łącznie 59 wywiadów pogłębionych. We wszystkich przypadkach osiedli staraliśmy się zróżnicować dobór respondentów ze względu na płeć, wiek, status społeczno-ekonomiczny (związany z wykształceniem i sytuacją zawodową), status: właściciel mieszkania – osoba wynajmująca, oraz – w przypadku osiedli starszych – długość zamieszkiwania na osiedlu. Wszystkie wywiady zostały w pełni zapisane, a następnie zakodowane<sup>5</sup>. Na tym

<sup>5</sup> Na omawianym etapie badań każdy wywiad był kodowany indukcyjnie w programie QDA Miner z wykorzystaniem książki kodowej opracowanej na podstawie teorii praktyk i teoretycz-

etapie lista hipotetycznych praktyk zbudowana w fazie operacjonalizacji została poddana empirycznemu testowi, pozwalając na stwierdzenie, które czynności oraz towarzyszące im reguły, wiedza, przekonania wyróżniają się intensywnością występowania, a które są specyficzne lub marginalne z punktu widzenia organizacji życia codziennego całego osiedla. Na tym tle parkowanie okazało się nie tylko powszechną, częstą i angażującą czynnością osiedlową, ale też mocno powiązaną z innymi praktykami osiedlowymi oraz z wielorakimi skutkami strukturalnymi.

### **Parkowanie w przestrzeni wielkomiejskiego osiedla**

Odtworzenie parkingowania jako praktyki społecznej wymaga zrekonstruowania lokalnego kontekstu, który sprawia, że parkowanie staje się „sprawą wspólną” wszystkich zaangażowanych osób, nie tylko tych, które mają samochody. Kontekstem uruchamiającym złożoną konfigurację działań związanych z zaparkowaniem samochodu jest deficyt przestrzeni do parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania. Deficyt przestrzeni parkingowej ma różnorakie przyczyny. Poza wskazanymi we wcześniejszej części tekstu ogólniejszymi kontekstami, związanymi z sytuacją rozwojową i kulturową polskich miast, może być związany z zaludnianiem przedmieść i używaniem przez ich mieszkańców osiedla miejskiego jako swego rodzaju parkingu przesiadkowego typu Park & Ride (przykład KS), korzystaniem przez osoby z zewnątrz z instytucji usytuowanych na terenie osiedla (KS, TN), upowszechnianiem się wynajmu mieszkania przez kilka osób, z których wiele posiada własny samochód (KS i KN), omijaniem przez deweloperów przepisów regulujących współczynnik liczby mieszkań w stosunku do liczby miejsc parkingowych w przypadku nowego budownictwa mieszkaniowego (KN), z zagęszczaniem zabudowy i zwiększeniem populacji konkretnego obszaru (KN i TN) lub z gentryfikacją osiedla, co w kontekście polskim wiąże się ze zwiększaniem liczby mieszkańców posiadających samochody (TS).

nego modelu praktyki społecznej Schatzkiego. Badacze kodowali wypowiedzi (minimalną jednostką było zdanie) przypisując je do kodów: czynności (dodając etykietę, co to za czynność, na czym polega – np. chodzenie na spacer, robienie zakupów), lokalizacji czynności, reguł i norm działań, intencji (oczekiwań, pragnień dotyczących zamieszkania i używania osiedla) oraz przekonań (przeświadczeń, opinii, sądów). Matrycę kodów uzupełniono o elementy nieobecne w modelu Schatzkiego: działający (określenia wskazujące na kategorie mieszkańców i niemieszkańców wykonujących określone działania na osiedlu i poza nim), wiedza dyskursywna, kategoryzowanie ludzi (na osiedlu), granice osiedla (informacje o sposobie określania granic osiedla). Następnie zakodowane czynności poddano analizie dedukcyjnej i rekodowaniu, łącząc je na podstawie arbitralnie ustalonego podobieństwa w szersze kategorie (np. „zaparkowanie”, „szukanie miejsca do parkowania”, „wynajmowanie miejsca parkingowego” włączono do kategorii „parkowanie”).

Przestrzeń staje się więc dobrem rzadkim, co generuje nadwyżkę popytu nad podażą. Im ten popyt większy, tym parkowanie staje się ważniejsze dla całego osiedla, a nie tylko dla osób bezpośrednio zainteresowanych miejscem do zaparkowania. Na przykład rośnie presja na anektowanie przestrzeni wspólnych, takich jak chodniki, skwery, parki czy place zabaw, nieobjętych dotychczas parkingami, co prowokuje kontrakcje ze strony ich użytkowników. Zdarza się, że parkujące gdzie się da samochody niszczą trawniki, co z kolei wywołuje irytację osiedlowych miłośników zieleni. Jak wskazuje zebrany przez nas materiał, bywa, że posiadacze samochodów wywierają nieformalne naciski na osoby nieposiadające aut w celu przyłączenia ich do poparcia ustawienia szlabanów na przydomowych parkingach. Czasami jest też tak, że wytwarza się wręcz osiedlowa solidarność przeciwko parkującym „intruzom z zewnątrz”: osobom prywatnym lub wzmagającym ruch firmom i instytucjom. Parkowanie staje się sprawą całej osiedlowej społeczności.

Zebrany materiał można analizować niejako w trzech odsłonach, odnoszących się na różne sposoby do struktury praktyk opisanej przez Schatzkiego (2002).

W pierwszej odsłonie widać elementy performatywne praktyk, złożoną „choreografię parkowania na osiedlu”. Choreografia ta pokazuje, jak ludzie organizują parkowanie w przestrzeni osiedla poprzez układy wzajemnie dostosowanych czynności. Performatywność parkingowania odnosi się do tego, jak ludzie rozmieszczają samochody w przestrzeni osiedla, jak ustawiają samochody względem samochodów sąsiadów na parkingach przed domami czy też na wydzielonych obszarach, położonych dalej od domu, jak wybierają miejsca do parkowania, w jaki sposób poszukują wolnych miejsc w innych częściach osiedla, gdy zabraknie miejsca pod własnym blokiem i gdzie ostatecznie decydują się parkować, jak koordynują swoje sposoby parkowania z zewnętrznymi potokami komunikacyjnymi wkraczającymi w przestrzeń osiedla bądź je przecinającymi, ale też jak osoby z zewnątrz dostosowują się do osiedlowych praktyk parkowania. Wszystkie te czynności tworzą dynamiczne, zmienne układy powiązań, relacji i pozycji.

Na drugim poziomie analizy pojawia się porządek normatywny, ściśle powiązany z performatywnym. Tu z kolei chodzi o negocjowanie i ustalanie wspólnych norm regulujących typowe sytuacje: gdzie, kiedy i jak wolno parkować, jakie są miejsca zastrzeżone, czy to jeśli chodzi o przestrzenie wydzielone czy o zieleńce albo trawniki, czy też place zabaw względnie „koperty”, czy wolno czy nie wolno zastawiać innych, jak powinno się ustawiać samochody względem siebie i budynku, kto może, a kto nie może parkować na osiedlu czy pod blokiem, jakie prawa mają goście mieszkańców przyjeżdżający na osiedle, gdzie i na jak długo mają prawo parkować. Porządek normatywny ujawnia się namacalnie i fizycznie w rozmaitych działaniach dyscyplinujących, tworzących

i/lub odtwarzających układ jawnych reguł oraz norm będących tym elementem praktyki, którą Schatzki określa strukturą celowo-afektywną, a która jest rodzajem „przepisu” na dopuszczalne i skuteczne działania w obszarze danej praktyki (2002: 79–80). Realizacja norm jest zatem powiązana z działaniami nieformalnymi w postaci, przykładowo, ustnej reprimendy, karteczki włożonej za wycieraczkę samochodu, zaś reguł – poprzez skargę do spółdzielni czy zarządu wspólnoty albo interwencyjne wezwanie straży miejskiej.

Poziom trzeci, związany z dwoma poprzednimi, Schatzki określa jako *arrangements*, czyli układy lub ułożenia, a które odnoszą się do wymiaru grupowo-relacyjnego. Układy odnoszą się do wzajemnych pozycji i relacji już nie tylko pomiędzy indywidualnymi aktorami, lecz również aktorami zbiorowymi, a poprzez te układy odsyłają do zbiorowych tożsamości i identyfikacji zaangażowanych w praktyki grup. Te grupowe praktyki to różnorodne strategie i taktyki zbiorowe realizowane poprzez wspólne akcje, inicjatywy, działania znajdujące materialny wyraz w reglamentowaniu i blokowaniu przestrzeni parkingowej poprzez wydzielanie miejsc zastrzeżonych, ich grodzenie i odgradzanie się od innych, stawianie słupków, płotków, ogrodzeń, siatek, blokad, szlabanów. Układy istnieją tylko o tyle, o ile są podtrzymywane przez praktyki, którym jednocześnie zapewniają kontekst odtwarzania. Układ praktykujących aktorów i przedmiotów wspólnoty parkowania tworzy się zatem w działaniach związanych z parkowaniem samochodów i umożliwiającą je organizacją przestrzeni. Całość praktyk parkowania składa się na tworzenie układu, który nazywamy wspólnotą parkowania.

## Praktyki parkowania i ich strukturalne konsekwencje

### A. Działania dysjunktywne i ład zbiorowy

Organizacja parkowania dotyczy fizycznych aspektów rozmieszczania samochodów w ograniczonej przestrzeni parkingowej osiedla. Działania dysjunktywne to takie czynności odbywające się w przestrzeni wspólnej, które umożliwiają jej bezkonfliktowe współużytkowanie bez potrzeby wchodzenia w osobiste relacje. Na tym poziomie analizy warto zwrócić uwagę na trzy elementy: formy, domyślność oraz konwencjonalność praktyk.

Formy odnoszą się do sposobów, poprzez które następuje wzajemne zestrąbianie zachowań i czynności w sytuacji deficytu przestrzeni. Dotyczy to takich sytuacji jak: nieformalnie uzgodnione parkowanie „na styk”, żeby nie marnować przestrzeni parkingowej zbyt dużymi odstępami, ustawianie samochodów na ukos, a nie równoległe z jezdnią, żeby się ich więcej zmieściło, parkowanie według nieformalnie uzgodnionego „przydziału” miejsc postojowych, ustawianie samochodów z wzajemnym uwzględnieniem pory wyjazdu czy przyjazdu na

osiedle, czy też sposób wprowadzania i wyprowadzania gości na „własne” miejsce. Poniższe dwa cytaty dobrze ilustrują to zjawisko:

*Respondent: Nic mnie tu nie denerwuje [na tym osiedlu]. Jedyne... ale to też pytanie do męża... To tutaj już mogli zrobić ten parking... To jedynie tak jest... gryzie człowieka... Tutaj robili tę drogę, troszeczkę by zajechali. Nie. Nic nie robią, dla tych młodych, żeby mieli kawałek parkingu. Nic. Wszystko zrobili tam na uboczach. Na tamte bloki, o tutaj tam. Koło przychodni tam porobili. Ale tutaj wewnątrz osiedla... Od arkady tutaj w tę stronę to mało co.*

*Badaczka: A czemu tak pani powiedziała, że nie robią nic dla młodych?... Bo tego nie rozumiem...*

*R: Nie robią dla młodych takiej przyjemności, że on nie musi po osie w błocie stać. Tylko mógłby wjechać spokojnie na kafle.*

*B: Czyli tu jest taka zasada, że ci mieszkańcy wcześniejsi mają miejsca konkretne?*

*R: Nie ma tak!*

*RI [mąż respondentki]: Teraz nie ma w ogóle...*

*R: Nie ma tak! kto przyjedzie, ten parkuje. Nie ma tak, że mają, że jakieś jest...*

*RI: Zresztą nigdzie nie ma w Polsce...*

*R: Tylko że jest... że są miejsca, które by można było jeszcze, zaparkingować [sic!], tak? A tego nie robią... No jak pani spojrzy...*

*B: Myślałam, że... Bo pani powiedziała, że nie ma pani problemu, bo pani ma jakieś stałe miejsce... [podchodzą wszyscy do drzwi od balkonu, żeby wyjrzeć na zewnątrz]*

*RI: No ja zawsze mam stałe miejsce, ale to nie jest, że to jest moje, tylko stoję tam, a jak mi ktoś stanie, to co?... [...] ja jestem w domu i jak przyjadę, nie mam miejsca, to gdzie stanę, byle gdzie... Odjedzie ten ktoś... to idę i przestawiam, no jak inaczej? [małżeństwo, 60l., długoletni mieszkańcy osiedla; TS\_3]<sup>6</sup>*

*Badaczka: A państwo macie też samochód?*

*Respondent: Tak...*

*B: I parkujecie pod blokiem?*

*R: Tak, tak...*

*B: A jest to jakoś zorganizowane? Jak to wygląda?*

*R: No jest chaos. Ale sąsiedzi się znają, więc jeden drugiemu nie robi na złość. Ale jak przyjedzie obcy samochód, to różnie to bywa.*

*B: A co to znaczy, że „nie robi na złość”?*

*R: Że nie zastawiają, nie? Albo tak stawiają, że wiadomo, który wcześniej wyjeżdża, a który tego... To jest świetnie zorganizowane! Natomiast najgorzej jest jak przyjeżdża do tego alkoholowego albo [piekarni] Awiteksu... [...] Natomiast mówię, sąsiedzi raczej nie robią... tak że wiadomo kto za kim. Nawet jak nasza córka przyjeżdża swoim samochodem, to jak mąż stoi [samochód męża], to ona staje za mężem, żeby czyjś miejsca nie zajmować. Bo ktoś przyjedzie i chce zostać do rana na tym miejscu. Pod tym względem sąsiedzi, jeśli chodzi o samochody, są zgodni. Natomiast gorzej jak przyjadą obcy, no bo wtenczas*

<sup>6</sup> W tym i w kolejnych cytatach podkreślenia autorów.

*nie znają zwyczajów i czasami tak stają, że na jednym miejscu stoi, a mogłyby w tym miejscu trzy samochody stanąć.* [emerytka, długoletnia mieszkanka osiedla; KS\_04]

Ostatnie zdanie wypowiedzi wskazuje na drugi z aspektów choreograficznego wymiaru parkingowania: domyślność. Domyślność jest cechą wiedzy praktycznej, która nie musi być uświadamiana, żeby mogła być stosowana. Wiedza praktyczna jest ściśle powiązana z wzajemnym dostosowaniem czynności i w ten sposób staje się własnością podzielaną tylko przez uczestników danej praktyki. Ludzie z zewnątrz nie mają do niej dostępu. Obcy nie znają zwyczajów, dlatego nie potrafią „odpowiednio” parkować. Podzielanie wiedzy domyślnej staje się podstawą więzi sąsiedzkiej, a tym samym kryterium rozróżnienia „swoich” i obcych”. Naruszenie domyślnych reguł praktyki parkingowania uruchamia dyscyplinujące sankcje normatywne, o czym będzie mowa dalej.

Trzecim aspektem „choreografii parkowania” jest konwencjonalność, obecna już w dwóch poprzednich wymiarach. Konwencjonalność odnosi się do tego, co uznaje się jako podlegające nieformalnym regulacjom, a co takim regułom nie podlega, przy tym to, czego nie uznaje się jako podlegające domyślnej konwencji, może oznaczać rzeczy nieistotne (parkowanie w przestrzeni „nieistotnej” z punktu widzenia praktykujących parkowanie) albo wyłączone poprzez inne regulacje, np. formalne – administracyjnie wprowadzony zakaz postoju czy parkowania.

Konsekwencją praktyk dysjunktywnych jest organizacja przestrzeni parkowania bez bezpośrednich kontaktów, odbywająca się jedynie poprzez wzajemne dostosowywanie czynności oraz wiedzę domyślną, posiadaną dzięki uczestnictwu w praktykach. Domyślna konwencjonalność praktyk dysjunktywnych odsyła do normatywnych aspektów parkingowania jako praktyki.

## **B. Działania dyscyplinujące i normatywne aspekty praktyk parkingowania**

Działania dyscyplinujące dotyczą tych czynności i zachowań, które niosą istotne konsekwencje dla uczestników praktyk: ich rzeczywistych lub domniemyanych praw, uprawnień, przywilejów czy roszczeń. Mieszkańcy, władze spółdzielni lub wspólnot i władze gminy reglamentują przestrzeń, parcelują ją, ograniczają, wytyczają, a następnie monitorują, kontrolują i dyscyplinują zachowania, wykorzystując normy nieformalne i reguły formalne oraz powiązane z nimi sankcje. Można zatem za Michelelem Foucault (1993) powiedzieć, że władza dyscyplinarna realizuje się przede wszystkim na odległych krańcach systemu, w codziennych sytuacjach, zdarzeniach, interakcjach. Podobnie jest w przypadku badanych osiedli.

Analizę działań dyscyplinujących zacząć trzeba od tego, co widać. Obserwatorowi ujawniają się bowiem wprost w różnorodnych formach przestrzenno-materialnych odsyłających do strategii organizowania przestrzeni parkowania na osiedlu, poczynając od reglamentowania dostępu do miejsc postojowych przez

wspólnoty, spółdzielnie i inne instytucje z obszaru osiedla, oznaczanie tegoż (znaki, tabliczki) oraz filtrowanie dostępu do miejsc poprzez tworzenie bram, bramek, szlabanów (otwieranych za pomocą kodu lub pilota), przez ustawianie przedmiotów uniemożliwiających zaparkowanie (np. donice, słupki), po kartki z ostrzeżeniami i upomnieniami zostawiane za wycieraczkami, czy blokady kół samochodowych zakładanych przez straż miejską wezwaną przez mieszkańców.

Ta bogata kolekcja działań, taktyk i strategii nie oznacza, że spotykają się one z jednoznaczną aprobatą i są przez wszystkich respektowane. Zebrany materiał dostarcza także dowodów na czynny lub bierny opór oraz postawy kontestujące powszechnie przyjęte regulacje, zarówno te nieformalne, jak i formalne:

*R1: Nie parkujemy tu w ogóle zgodnie ze znakami. W ogóle. Jakby ktoś zaparkował zgodnie ze znakami to na pewno dostałby informację, że tego sobie sąsiedzi nie życzą.*

*R2: Bo znaki są, że trzeba parkować w zatoczkach wzdłuż drogi, wzdłuż krawężnika.*

*R1: A my wszyscy parkujemy po skosie, żeby się więcej samochodów zmieściło. Niepisana reguła jest ważniejsza od przepisów ruchu drogowego. [małżeństwo, mieszkańcy bloku TBS; TN\_04]*

Pokazuje to, że wspólnota parkingowania jest sama w sobie praktycznie kontestowana i znajduje się w procesie negocjowanego działaniami tworzenia:

*Kwestie parkingów... blokowanie miejsc, gdzie spokojnie można byłoby zaparkować, nie wiem, komu to przeszkadza, żeby stawiać słupki kolejne i linki takie, które przeszkadzają w parkowaniu, nawet w przejściu, przechodzeniu osób przez ten chodnik [to przeszkadza], bo muszą iść do końca chodnika, żeby przejść na drugą stronę [...] ten chodnik można byłoby wykorzystać i dla samochodów, żeby parkować, i dla ludzi, którzy chodzą po chodnikach, tylko wystarczyłoby to jakoś oznaczyć w sensowny sposób, że parkowanie tylko w taki a nie inny sposób. [...] coraz więcej jest ulic osiedlowych zablokowanych szlabanami, to jest dla mnie chore. Przedtem dało się przejechać przez osiedle, przyjść do sąsiada [...], a teraz są szlabany postawione i nie ma dojazdów. [długoletni mieszkaniec osiedla; KS\_08]*

*[...] to jest bardzo uciążliwe, że nie ma takiej możliwości gościa przyjąć, żeby mógł zaparkować, nawet jak rodzice przywożą kolegę naszego 7-letniego syna, no to nie puszczają tego kolegi spod szlabanu, idź, może trafisz, tylko muszą go przyprowadzić, więc muszą gdzieś w tym zatłoczonym, w tych zatłoczonych ulicach znaleźć miejsce i go tutaj przyprowadzić, to naprawdę jest bardzo uciążliwe. [młoda mieszkanka nowej części osiedla; KN\_05]*

*Prezes zrobił regulamin, proszę panią, regulamin parkingowy. Ale od razu w pierwszej linijce jest napisane, że nie zapewnia się nikomu miejsca postojowego. No to proszę panią po co nam regulaminy, jakieś nalepki na samochodzie, coś tego, a to nie daje ani jednego miejsca parkingowego. Tu się rozchodzi, żebyśmy znaleźli jakieś rozwiązanie. [emeryt, długoletni mieszkaniec osiedla; KS\_10]*

Kontestacja przyjętych zasad parkowania wynika z ich niespójności, niezamierzonych konsekwencji wprowadzonych regulacji oraz przenikania się z innymi praktykami i powiązanych z nimi celami, interesami, regulacjami. Niemniej jednak regulacje są podstawą lokatorskiej kontroli, konformizowania i dyscyplinowania użytkowników przestrzeni parkingowej. Przybiera to różnorodne formy: od miękkich, takich jak zwracanie uwagi czy napominanie, po twarde i formalne w postaci skarg i zażaleń wysyłanych do władz spółdzielni i wspólnot lub interwencji zgłaszanych straży miejskiej:

*Notorycznie tam parkuje [mowa o osobie prowadzącej osiedlowy sklep spożywczy], przesuвам te jego skrzynki, już nic nie mówi. [...] zrobił prywatne miejsce parkingowe. Zastawia [je] skrzynkami... Kiedyś się z nim spiąłem, powiedziałem, że, że to nie jest jego prywatne miejsce. [młody mieszkaniec, wychował się na osiedlu; KS\_12]*

*Czasami ktoś nie stanął na swoim miejscu, bo przyjechał jakiś gość, a wydawało się, że jest pusty, to ja postawię swój samochód. No i pojawiały się wręcz karteczki, proszę parkować... Niekiedy z wulgaryzmami, proszę parkować na swoim miejscu, a nie mi tutaj itd. [młody mieszkaniec nowej części osiedla; KN\_05]*

*Mieliśmy taki incydent, odnośnie miejsc parkingowych [...]. Taki pan, z naszej klatki, przez to, że mój partner ma inną rejestrację, więc zaparkował pod tym... [blokiem]. I on kazał, że tutaj nie można parkować, bo pan ma inną rejestrację i tutaj nie można parkować, i proszę stąd usunąć ten samochód, bo pod tym blokiem jest parking tylko dla osób, które tutaj mieszkają. A tak nie jest, bo to jest własność gminna i wszyscy mogą parkować. Pamiętam, że pan był bardzo oburzony i kazał ten samochód usunąć. [młoda mieszkanka, wychowała się na osiedlu; KS\_12]*

Niekiedy, zwłaszcza na osiedlach zamkniętych, dyscyplinowanie przyjmuje drastyczny obrót, wprowadzając napięcia i nieufność pomiędzy mieszkańcami sąsiedztwa:

*[...] tam jest taka sytuacja, że sąsiad wzywa na sąsiada, w tym zamkniętym osiedlu, straż miejską, ponieważ ci, co nie mają wykupionych miejsc parkingowych, mogą wjechać na to osiedle tylko na 10 minut samochodem. Jeżeli nie wyjadą, to zaraz co rusz się znajdzie ktoś, kto zadzwoni na straż miejską albo tak są tutaj portierzy że tak powiem zdopinowani - bo też są na etacie – że oni mają zadbać o to, że jak samochód tu wjedzie, to za 10 minut ma wyjechać, a jak nie, to ma wzywać holownik, straż miejską i coś takiego. [radny dzielnicy, nie mieszka na osiedlu; KN\_2]*

Pomimo przypadków kontestacji porządek normotwórczy staje się elementem głęboko wnikającym w praktyki życia społecznego. Za teoretykami praktyk można nawet powiedzieć, że zostaje ucieleśniony w tychże praktykach. Poniżej przykład ekstremalnej sytuacji życiowej – porodu domowego w mieszkaniu na zamkniętym osiedlu – w której ujawnia się siła porządku normatywnego, związanego z organizacją parkowania:

*Do położnej zadzwoniłam, położna zjechała i dzwoniłam na ochronę, że „wie pan co...” I mąż się nagle obudził, wybudził się w moment, bo powiedziałam do ochroniarza, że... tak między jednym skurczem a drugim dzwoniłam... „Wie pan co, to jest takie auto multipla, już nie pamiętam, czy coś... stoi przed blokiem XX, przed klatką B, ale bardzo bym chciała zwrócić uwagę, że jak będzie straż miejska, to żeby jednak nie wystawiali mandatu, bo to jest położna, bo ja w tym momencie rodzę”. I gdzie! Pan od razu zareagował, „aha, bo ja rodzę i położna musiała zaparkować gdzieś. I jak mąż się obudzi, to coś zorganizuje” [jakieś „legalne” miejsce do zaparkowania]. [młoda mieszkanka nowej części osiedla; KN\_04]*

### **C. Działania dystynktywne i porządek strukturalny**

Działania dystynktywne włączają w swój zakres całe grupy, wyznaczając rozmaite linie podziałów zbiorowych. Ograniczona przestrzeń bardzo często staje się zarzewiem rozmaitych konfliktów, wokół których organizują się różne grupy, koalicje, zbiorowości. Z naszych obserwacji wynika, że często te konflikty, spory czy sprzeczki są katalizatorem głębszych uwarunkowań, związanych np. z liczbą posiadanych samochodów, okresem zamieszkania na osiedlu czy typem osiedla, na którym się mieszka (grodzone, niegrodzone). Bywa też, że w trakcie konfliktu te szersze konteksty zostają ujawnione i wykorzystane w doraźnych celach jako cecha służąca różnicowaniu i budowaniu tożsamości własnej grupy.

Przykładem takiego konfliktu, który z paru drobnych, oderwanych incydentów rozrósł się do intensywnego sporu angażującego duże grupy mieszkańców, był konflikt o furtkę w ogrodzeniu jednego z nowych deweloperskich osiedli w Krakowie. Nie był on bezpośrednio związany z parkowaniem, ale postrzegany był i jest jako niesprawiedliwa społecznie reglamentacja praw do przestrzeni parkingowych na większym obszarze oraz odegrał istotną rolę w kształtowaniu praktyk i wspólnot parkingowania.

Źródłem konfliktu było pojawienie się w latach 2008–2012 niewielkiego grodzonego osiedla pośród starszych, niegrodzonych bloków. Jedno z osiedli grodzonych jeszcze w trakcie budowy wykorzystywało przestrzeń parkingową sąsiedniego otwartego osiedla. Na tym tle dochodziło do pierwszych incydentów: ekipy budowlane nie dość, że parkowały na osiedlu otwartym, to jeszcze korzystały z jego śmietników. Kiedy już ukończono budowę osiedla grodzonego, zrobiono w jego ogrodzeniu furtkę, aby umożliwić mieszkańcom szybsze dotarcie do pętli tramwajowej. Dojście do pętli przez furtkę trwa około 5 minut (300 metrów), zaś dookoła, przez główne wejście – ponad 20 minut (1200 metrów). Kluczowa w całym sporze furtka zrobiona została w prześwicie pomiędzy dwoma ciągami garaży osiedla niegrodzonego, sąsiadującego z osiedlem grodzonym, i początkowo otwierała się tylko w jedną stronę: od grodzonego ku niegrodzonemu. Mieszkańcy osiedla niegrodzonego sprzeciwili się takiemu

rozwiązaniu, na różne sposoby blokując przejście przez furtkę od swojej strony. Mieszkańcy osiedla grodzonego, aby przejść, musieli wspinać się po ogrodzeniu i częściowo garażach. W reakcji, od strony starego osiedla pojawiło się ponaddwuipółmetrowe ogrodzenie, na co z kolei mieszkańcy osiedla grodzonego zareagowali pisząc skargę do Powiatowego Nadzoru Budowlanego, że ogrodzenie przewyższa dopuszczalną wysokość, regulowaną miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W odpowiedzi „niegrodzeni” obniżyli ogrodzenie, ale wysmarowali je smołą, aby utrudnić przechodzenie przez płot. Natężenie konfliktu przebrało takie rozmiary, że miejscowy proboszcz poczuł się zobowiązany do publicznego zabrania głosu w tej sprawie. Na kazaniu podsumowującym kolędę, relacjonując konflikt w parafii oświadczył z sarkazmem, że ma jeszcze sporo siatki ogrodzeniowej na składzie i może jej użyzyć wszystkim tym, którzy chcieliby się jeszcze grodzić. Kolejne odsłony tego, prowadzonego głównie przy użyciu przedmiotów materialnych, konfliktu pokazują działania, składające się na wzmocnienie odróżnienia pomiędzy różnymi grupami mieszkańców. Mające źródło w praktykach parkingowania i przywiązaniu do ustalonych relacji wspólnoty parkingowania zaangażowanie mieszkańców dwóch stron ogrodzenia przeniosło się na inne działania, ułatwiające ustanowienie granicy pomiędzy wspólnotami.

Ten i inne przykłady wskazują, że w tle i niejako przy okazji sporów i konfliktów o przestrzeń i prawo do parkowania ujawniają się też dystanse i różnice statusowe:

*... Np. ci mieszkańcy, osoby prywatne [z nowego osiedla] w stosunku do tych [ze starego osiedla] pisały na Facebooku: „Jak sobie ćwoku kupiłeś tanie mieszkanie bez miejsca parkingowego, to teraz sobie tam żyj, a my cię nie puścimy przez nasze osiedle”. To takie bardziej łagodniejsze. Bo nawet szły wulgaryzmy. [radny dzielnicy, nie mieszka na osiedlu; KN\_02]*

*A ja jeżdżę starym, malutkim samochodem, po którym widać, że jest stary i widać, że jest mały, a oni tymi SUV-ami i tak patrzą na mnie z góry, że ja tu w ogóle zajmuję im miejsce [lekki śmiech]. [mieszkanca bloku TBS; TN\_04]*

*Ja myślałem, że niektórzy, wie pani, porezygnują z tych swoich gratów. Bo niektórzy to trzymają po to, żeby w niedzielę podjechać do kościoła. A później cały tydzień ten samochód stoi, wie pani. I zajmuję miejsce. A to miejsce jest ograniczone. [emeryt, długoletni mieszkaniec osiedla; KS\_10]*

Relacje tworzące się na bazie praktyk parkingowania stają się więc pretekstem, elementem i kontekstem negocjowania i reprodukcji dystansów klasowo-warstwowych. Do samochodu, jako tradycyjnego wyznacznika statusu dołączają inne wyznaczniki, między innymi charakter przestrzeni parkingowej (publiczna/prywatna) oraz standard zamieszkiwanej przestrzeni (nowe/stare

budownictwo). Mogą one stać się zasobem do tworzenia hierarchizacji szerszego rodzaju.

## Podsumowanie

W realizowanym przez nas projekcie<sup>7</sup> na temat mechanizmów wytwarzania różnic i granic społecznych na osiedlach mieszkaniowych przyjęliśmy podejście odmienne od dominujących w badaniach sąsiedztw i społeczności lokalnych. Na etapie konceptualizacji uznaliśmy praktyki społeczne za podstawową kategorię analityczną, rezygnując z definiowania sąsiedztwa jako społeczno-przestrzennej całości złożonej z trwałych ról, pozycji oraz relacji społecznych i stosunków na rzecz podejścia eksplorującego takie czynności, sytuacje i konteksty, które w różnych konfiguracjach tworzą mechanizmy strukturyzujące zbiorowość zamieszkującą dany obszar.

Podczas badań parkingowanie okazało się praktyką, której wymiary: performatywny, celowo-afektywny i relacyjno-grupowy mają istotne, a na nowych osiedlach być może najistotniejsze konsekwencje strukturyzujące<sup>8</sup>. Opisane w artykule mechanizmy dysjunktywne organizują trwałe reguły czasowo-przestrzennej alokacji samochodów, ujawniając różnice dysjunktywne, czyli różnice wynikające z faktu, że współczesne osiedla zamieszkują ludzie kontaktujący się ze sobą bardzo często w sposób pośredni, nie zaś bezpośredni – i bardzo często takim ogniwem pośredniczącym jest samochód i zajmowana przez samochód przestrzeń. Mechanizmy dyscyplinarne to takie, w ramach których działania polegające na monitorowaniu, reglamentowaniu oraz sankcjonowaniu rozmaitych sposobów parkowania organizują układy norm związanych z parkowaniem. Różnice w tym zakresie powstają na bazie konformizmu wobec norm i reguł, względnie kontestacji porządku normatywnego. Z kolei mechanizmy dystynktywne polegają na tym, że spory i konflikty wywołane ograniczonym dostępem do przestrzeni parkowania organizują trwałe linie podziałów (dystynkcji) grupowych na osiedlu. Różnice powstają tu na bazie interesów zbiorowych, związanych z dostępem lub brakiem dostępu do przestrzeni parkowania.

Badanie praktyk społecznych na współczesnych osiedlach mieszkaniowych pokazuje, że wyłaniające się z nich mechanizmy są podobne do tych, jakie opisywał Barth w przypadku grup etnicznych. Ludzie używający przestrzeni,

<sup>7</sup> Zakończenie projektu planowane jest na 2018 rok, po realizacji badań terenowych w trzecim mieście i analizie porównawczej wszystkich przypadków.

<sup>8</sup> Dla ścisłości dodajmy, że oprócz analizy praktyki parkowania, w zespole badawczym trwają prace nad mechanizmami różnicowania i wytwarzania granic społeczno-przestrzennych związanymi z innymi praktykami korzystania z przestrzeni osiedlowej oraz ich powiązaniem z praktykami ekonomicznymi, religijnymi, politycznymi czy rekreacyjnymi.

wpracowując układy norm i reguł oraz odtwarzając poprzez codzienne działania praktyki parkowania, na bieżąco uczestniczą w procesie wytwarzania różnic oraz niematerialnych i materialnych granic społeczno-przestrzennych – nie są to jednak granice stałe i wynikające z jasnych kategoryzacji (tych, co należą i tych, co nie należą do danej „wspólnoty parkingowania”), lecz podlegają kontestacji, negocjowaniu i renormatywizowaniu, na przykład wskutek pojawiania się nowych mieszkańców czy nowych możliwości aranżowania przestrzeni.

Badania przez nas prowadzone pozwalają potwierdzić i uszczegółowić ogólne założenia teorii praktyk społecznych, w tym założenie o wzajemnej kontekstualności i relacyjności praktyk społecznych obecnych na różnych poziomach życia społecznego. Przykładowo, specyficzne interpretowanie dokumentów strategicznych i prawa miejscowego przez władze miasta i decydentów administracyjnych, powiązane z praktykami deweloperów (np. wykorzystywanie luk prawnych, presje na podwyższanie wysokości budynków kosztem przestrzeni parkingowych) owocują eskalacją konfliktów wokół przestrzeni na poziomie osiedla. Wstępna analiza danych sugeruje także występowanie zależności, którą na gruncie teorii praktyk określa się zasadą konsekwencjonalizmu: w codziennych działaniach, zachowaniach, praktykach ujawniają się kontury porządku społecznego – z praktyk parkowania w przestrzeni osiedlowej wyłaniają się strukturalne cechy życia społecznego: organizacyjne, normatywne, klasowo-warstwowe. Inaczej mówiąc, na poziomie praktyk osiedlowych można obserwować jak np., w domyślnej choreografii parkingowania ujawniają się układy relacji i zachowań właściwe szerszym całościom społecznym, jak w tle osiedlowych regulacji dotyczących parkowania wyłaniają się bardziej generalne normy współżycia oraz w jaki sposób główne osie podziałów i napięć na osiedlach odzwierciedlają szersze różnice i antagonizmy związane chociażby z „prawem do przestrzeni”.

## Literatura

- Aldred, Rachel i Katrina Jungnickel. 2013. *Matter in or out of Place? Bicycle Parking Strategies and their Effects on People, Practices and Places*. „Social & Cultural Geography” 14(6): 604–624.
- Barnes, Barry. 2001. *Practice as Collective Action*. W: T. R. Schatzki, K. Knorr Cetina i E. von Savigny (red.). *The Practice Turn in Contemporary Theory*. London and New York: Routledge.
- Barth, Fredrik (red.). 1998. *Ethnic Groups and Boundaries. The Social Organization of Culture Difference*. Long Grove, Ill: Waveland Press.
- Barth, Fredrik. 1987. *Cosmologies in the Making*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Blokland, Talja. 2017. *Community as Urban Practice*. Cambridge, Malden, MA: Polity Press.
- Burrell, Kathy i Kathrin Hörschelmann (red.). 2014. *Mobilities in Socialist and Post-Socialist Cities*. Basingstoke, New York: Palgrave Macmillan.
- Elias, Norbert. 1980. *Przemiany obyczajów w cywilizacji Zachodu*. Tłum. T. Zabładowski. Warszawa: PIW.
- Erden, Zeynep, Andreas Schneider i Georg von Kroch. 2014. *The Multifaceted Nature of Social Practices: A Review of the Perspectives on Practice-based Theory Building about Organizations*. „European Management Journal” 32: 712–722.
- Etzold, Benjamin, Sebastian Jülich, Markus Keck, Patrick Sakdaporalak, Thomas Schmitt i Anna Zimmer. 2012. *Doing Institutions. A Dialectic Reading of Institutions and Social Practices and its Relevance for Development Geography*. „Erdkunde” 66(3): 185–195.
- Everts, Jonathan. 2010. *Consuming and Living the Corner Shop: Belonging, Remembering, Socialising*. „Social & Cultural Geography” 11(8): 847–863.
- Feldman, Martha S. i Wanda J. Orlikowski. 2011. *Theorizing Practice and Practicing Theory*. „Organization Science” 22(5): 1240–1253.
- Foucault, Michel. 1993. *Trzeba bronić społeczeństwa. Wykłady w College de France, 1976*. Tłum. M. Kowalska. Warszawa: Wydawnictwo KR.
- Gans, Herbert J. 1962. *The Urban Villagers*. New York: Free Press.
- Hagman, Olle. 2006. *Morning Queues and Parking Problems. On the Broken Promises of the Automobile*. „Mobilities” 1(1): 63–74.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller i John Urry. 2006. *Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings*. „Mobilities” 1(1): 1–22.
- Hargreaves, Tom, Noel Lonhurst i Gill Seyfang. 2013. *Up, Down, Round and Round: connecting regimes and practices in innovation for sustainability*. „Environment & Planning” 45: 402–420.
- Hinton, Emma. 2010. *Review of Literature Relating to Comfort Practices and Socio-Technical Systems*. Environment, Politics and Development Working Paper Series. Paper 35. London: Department of Geography, Kings’ College London.
- Hui, Allison. 2013. *Moving with Practices: The Discontinuous, Rhythmic and Material Mobilities of Leisure*. „Social & Cultural Geography” 14 (8): 888–908.
- Jarzabkowski, Paula. 2004. *Strategy as Practice: Recursiveness, Adaptation and Practices-in-use*. „Organization Studies” 4 (25): 529–560.
- Jones, Andrew i James T. Murphy. 2010. *Theorizing Practice in Economic Geography: Foundations, Challenges, and Possibilities*. „Progress in Human Geography” 35(3): 366–392.
- Kajdanek, Katarzyna. 2012. *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Nomos.
- Klückmann, Matthias. 2016. *Practicing Community: Outline of a Praxeological Approach to the Feeling of We-ness*. „Cultural Analysis” 15(1): 28–56.
- Knorr-Cetina, Karin. 2002. *Objectual Practice* W: T. Schatzki, K. Knorr Cetina i E. von Savigny E (red.). *The Practice Turn in Contemporary Theory*. London: Routledge, s. 184–197.

- Korkman, Oskar. 2006. Customer value formation in practice: a practice-theoretical approach. Svenska handelshögskolan. <https://helda.helsinki.fi/dhanken/bitstream/handle/10227/66/155-951-555-905-7.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [20.06.2017].
- Krajewski, Marek. 2013. *Są w życiu rzeczy... Szkice z socjologii przedmiotów*. Warszawa: Fundacja Bęc Zmiana.
- Kraków w liczbach. 2015. Kraków: Urząd Miasta Krakowa. <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/163656/karta> [11.05.2017].
- Kubica, Grażyna i Halina Rusek (red.). 2013. *Granice i pogranicza*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Kubicki, Paweł. 2016. *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania*. Kraków: Nomos.
- Leder, Andrzej. 2014. *Prześlona rewolucja. Ćwiczenia z logiki historycznej*. Warszawa: Wydawnictwo Krytyka Polityczna.
- Lubaś, Marcin. 2011. *Różnowiercy. Współistnienie międzyreligijne w zachodniomacedońskiej wsi. Studium z zakresu antropologii społeczno-kulturowej*. Kraków: Nomos.
- McMeekin, Andrew i Dale Southerton. 2012. *Sustainability Transitions and Final Consumption: Practices and Socio-technical Systems*. „Technology Analysis & Strategic Management” 24(4): 345–361.
- Merriman, Peter. 2016. *Mobility Infrastructures: Modern Visions, Affective Environments and the Problem of Car Parking*. „Social & Cultural Geography” 11(1): 83–98.
- Misiak, Władysław. 1993. *Jakość życia w osiedlach miejskich*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Pantzar, Mika i Elisabeth Shove. 2010. *Understanding Innovation in Practice: A Discussion of the Production and Re-production of Nordic Walking*. „Technology Analysis & Strategic Management” 22(4): 447–461.
- Petersen, Lars K. 2013. *The Materiality of Everyday Practices in Urban Greenspace*. „Journal of Environmental Policy & Planning” 15(3): 353–370.
- Pickering, Andrew. 1995. *The Mangle of Practice: Time, Agency, and Science*. Chicago: University of Chicago Press.
- Reckwitz, Andreas. 2002. *Toward a Theory of Social Practice. A Development of Culturalist Theorising*. „European Journal of Social Theory” 5(2): 243–263.
- Röpke, Inge. 2009. *Theories of Practice – New inspiration for ecological economic studies*. „Ecological Economics” 69: 2490–2497.
- Rouse, Joseph. 2001. *Two Concepts of Practices*. W: T. Schatzki, K. Knorr Cetina K. i E. von Savigny (red.). *The Practice Turn in Contemporary Theory*. London: Routledge.
- Rouse, Joseph. 2006. *Practice Theory*. W: Dov M. Gabbay, P. Thagard, J. Woods (red.). *Handbook of the Philosophy of Science. Volume 15: Philosophy of Anthropology and Sociology Volume*. Elsevier.
- Savage, Mike, Gaynor Bagnall i Brian J. Longhurst. 2004. *Globalization and Belonging*. Sage Publications.

- Schatzki, Theodore. 2001. *Introduction: Practice Theory*. W: T. Schatzki, K. Knorr Cetina i E. von Savigny (red.). *The Practice Turn in Contemporary Theory*. London: Routledge, s. 10–23.
- Schatzki, Theodore. 2002. *The Site of the Social*. The Pennsylvania State University.
- Seawright, Jason i John Gerring. 2008. *Case Selection Techniques in Case Study Research. A Menu of Qualitative and Quantitative Options*. „Political Research Quarterly” 61, 2: 294–308.
- Sepioł, Janusz. i in. 2014. *Przestrzeń życia Polaków*. SARP.
- Shove, Elisabeth i Mikka Pantzar. 2005. *Consumers, Producers and Practices: Understanding the Invention and Reinvention of Nordic Walking*. „Journal of Consumer Culture” 5 (1): 43–64.
- Shove, Elisabeth i Gordon Walker. 2010. *Governing Transitions in the Sustainability of Everyday Life*. „Research Policy” 39: 471–476.
- Strengers, Yolande. 2010. *Conceptualising Everyday Practices: Composition, Reproduction and Change*. Carbon Neutral Communities Centre for Design, RMIT University. Working papers No 6.
- Sundaram, Usha. 2016. *Theorising Place as Practiced Object of Consumption: A Street Ethnographic Story*. Doctoral Dissertation. Exeter: University of Exeter. March.
- Szarata, Andrzej i in. 2014. *Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*. Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą i szczegółowymi wnioskami. Udostępniony przez autora.
- Turowski, Jan. 1979. *Środowisko mieszkalne w świadomości ludności miejskiej*. Wrocław: Ossolineum.
- van Kempen, Ronald i Bart Wissink. 2014. *Between Places and Flows: Towards a New Agenda for Neighbourhood Research in an Age of Mobility*. „Geografiska Annaler: Series B Human Geography” 96(2): 95–108.
- Warde, Allan. 2005. *Consumption and Theories of Practice*. „Journal of Consumer Culture” 5(2): 131–153.
- Warde, Allan. 2014. *After Taste: Culture, consumption, and theories of practice*. „Journal of Consumer Culture” 14(3): 279–303.
- Wehling, Peter. 2006. *The Situated Materiality of Scientific Practices: Postconstructivism – a New Theoretical Perspective in Science Studies?* „Science, Technology and Innovation Studies” 1: 81–100.
- Wenger, Étienne. 1998. *Communities of Practice: Learning, Meaning and Identity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Whittington, Richard. 2006. *Completing the Practice Turn in Strategy Research*. „Organization Studies” 27: 613–634.

---

## **„The Parkinghood”. The Car Parking Practices in the Urban Housing Estates and Their Structural Consequences**

### Abstract

The main aim of the article is the analysis of the consequences of car parking practices in the urban housing estates for wider processes of social structuration. The authors examine socio-spatial processes from the perspective of the theory of social practices and Fredrick Barth's relational theory of social differences and boundaries. The analysis is based on the material gathered during fieldwork in four housing estates in two Polish cities. The conducted case studies have revealed that a social practice of parking is one of the major spheres of neighbourhoods' social life. The practice consists of arrays of doings and sayings which compose relatively stable patterns of relations. These, in turn, have organizational, normative and class consequences, which constitute “communities of parking” in the estates that can be called parkinghoods.

**Keywords:** Housing estate, social practice, boundary making, parking, city