

Autoreferat

1. Imię i nazwisko Michał Jaśkiewicz

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej

2009 Doktor nauk humanistycznych w zakresie psychologii, Instytut Psychologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego. Tytuł rozprawy doktorskiej: „Dążenie do utrzymania stabilnej reprezentacji siebie i świata wobec zagrożenia granic JA”. Promotor: dr hab. Krystyna Drat-Ruszczak, prof. SWPS. Recenzenci: prof. Andrzej Szmajke, prof. Hanna Brycz.

2002 Magister psychologii, Instytut Psychologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk. Tytuł pracy magisterskiej: „Wpływ aktywizacji lęku przed śmiercią na zachowania altruistyczne”. Promotor: dr hab. Krystyna Drat-Ruszczak, prof. SWPS. Recenzent: dr Wiesław Baryła.

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/artystycznych

2009-2019 Adiunkt, Zakład Psychologii Osobowości i Psychologii Sądowej, Instytut Psychologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego.

2002–2009 Asystent, Instytut Psychologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego.

4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz.U. nr 65, poz. 595 ze zm.)

Głównym przedmiotem prowadzonych przeze mnie badań jest analiza roli czynników środowiskowych oraz więzi z miejscem dla poczucia jakości życia w mieście. W swojej pracy badawczej uwagę poświęciłem aspektom środowiska zbudowanego przez człowieka, takim jak

przyjazność przestrzeni pieszym, spostrzegane naruszenia ładu i norm w sąsiedztwie, oraz estetyka przestrzeni publicznej. W odniesieniu do relacji człowiek-miejsce analizowałem rolę przywiązania, identyfikacji i poczucia wspólnoty (*sense of community*). **Przedstawienie wzajemnych związków pomiędzy spostrzeganiem miejskiej przestrzeni, relacjami jakie człowiek wytwarza z miejscem, a jakością życia, uznaję za swoje podstawowe osiągnięcie naukowe.** Badanie te rozwijają i integrują koncepcje jakości życia w mieście, a w odniesieniu do fizycznych cech miejsca stanowią pionierskie badania w Polsce, czyniąc z tematów obecnych od pewnego czasu w społecznej debacie (ograniczenie roli ruchu samochodowego, suburbanizacja, ład przestrzenny) przedmiot dociekań empirycznych psychologii społecznej i środowiskowej.

A) Tytuł osiągnięcia naukowego

„Środowiskowe i psychologiczne wyznaczniki jakości życia w mieście.”

B) Wykaz publikacji wchodzących w skład osiągnięcia

1. Jaśkiewicz, M., Wiwatowska, E. (2018). Perceived neighborhood disorder and quality of life: The role of the human-place bond, social interactions, and out-group blaming. *Journal of Environmental Psychology, 58*, 31–41. DOI: 10.1016/j.jenvp.2018.07.008
| IF = 4.88, pkt. MNiSW = 40 |
2. Jaśkiewicz, M, Besta, T. (2017). “Out of place” in the city: development of sociospatial disorder sensitivity scale in urban settings. *Journal of Community Psychology, 45* (2), 250-266. DOI: 10.1002/jcop.21846
| IF = 0.86, pkt. MNiSW = 30 |
3. Jaśkiewicz, M, Besta, T. (2016). Polish Version of the Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS-Poland). *International Journal of Environmental Research and Public Health, 13*, 1090, DOI: 10.3390/ijerph13111090
| IF = 2.10, pkt. MNiSW = 30 |
4. Jaśkiewicz, M. (2015). Place attachment, place identity and aesthetic appraisal of urban landscape. *Polish Psychological Bulletin, 46*(4) 573–578. DOI: 10.1515/ppb-2015-0063
| pkt. MNiSW = 15 |
5. Jaśkiewicz, M., Besta, T. (2014a). Is easy access related to better life? Walkability and overlapping of personal and communal identity as predictors of quality of life. *Applied Research in Quality of Life, 9*, 505-516.
| IF = 0.81, pkt. MNiSW = 20 |

6. Jaśkiewicz, M., Besta, T. (2014b). Heart and mind in public transport: Analysis of motives, satisfaction and psychological correlates of public transportation usage in the Gdańsk–Sopot–Gdynia Tricity Agglomeration in Poland. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 92–101. doi:10.1016/j.trf.2014.06.012

|IF = 1.47, pkt. MNiSW= 30|

C) Omówienie celu naukowego ww. prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania.

Przenoszenie się ludności do miast stało się zjawiskiem, które gwałtownie przyspieszyło w ostatnich dekadach. Szacuje się, że w roku 2030 około 2/3 populacji na świecie będzie żyło w miastach. Stąd też, analiza warunków jakości życia w mieście, wskazanie czynników o tym decydujących, stało się przedmiotem zainteresowania zarówno naukowców, władz samorządowych i centralnych, jak i trzeciego sektora. Trend migracyjny w kierunku miasta wskazuje, że z przestrzenią miejską ludzie łączą nadzieję na odmianę własnego losu, albo przynajmniej na polepszenie warunków życia. Z drugiej strony, życie w mieście oznacza także konieczność skonfrontowania się z niedoświadczanymi wcześniej uciążliwościami i wyzwaniem, które gwałtownie przeorganizują potrzeby, aspiracje, jak i życie społeczne mieszkańców.

Dyskusja na temat kierunku rozwoju miast, która zaczęła się w latach 60-tych XX wieku, wraz z pionierskimi pracami Jane Jacobs (1961) i Jana Gehla (1971) przeniosła się do Polski mniej więcej pół wieku później. W znacznej mierze wiąże się to z sytuacją ustrojową – przed 1989 rokiem debata na temat polskich miast w zasadzie nie była możliwa, natomiast późniejsze przemiany polityczne i ekonomiczne spowodowały, że transformacja miast post-socjalistycznych początkowo przebiegała głównie według neoliberalnego schematu (Czepczyński, 2008), który przede wszystkim opierał się na przyciąganiu inwestycji, ignorując ich często mało miastotwórczy charakter. Dodatkowo uwolnienie rynku mieszkaniowego, rozmontowanie systemu planowania przestrzennego (Kajdanek, 2012), wraz z kilkakrotnym wzrostem ilości samochodów na polskich drogach spowodowało, że wraz z procesami suburbanizacji pojawiła się presja na samorządach dotycząca realizacji nowych inwestycji drogowych. Z drugiej strony lata zaniedbań oraz wysokie koszty jakie musiałyby ponieść samorządy na renowację, doprowadziły do pogarszającego się stanu fizycznego niektórych dzielnic w polskich miastach. Jeszcze w 2000 roku odwiedzający Gdańsk Gunter Grass

powiedział, że zamiast pomnika dla siebie wolałby, żeby w jego dawnym miejscu zamieszkania, w Dolnym Wrzeszczu wybudowano mieszkańcom toalety (Lamek, 2015).

Dopiero ostatnie dziesięciolecie przyniosło dostrzeżenie problemów, jakie niosą ze sobą dla miast ruch samochodowy, brak ładu przestrzennego oraz degradacja niektórych obszarów miasta. W 2014 roku powstał w Łodzi pierwszy w Polsce Woonerf - rodzaj ulicy o uspokojonym ruchu, z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, które w Holandii powstawały od lat 70-tych XX wieku. Debacie nad przyszłością miast inicjowanej często przez społeczników i aktywistów zaczęły towarzyszyć programy rewitalizacyjne, oraz pojawienie się trendów takich jak powrót mieszkańców do centrów miast. Dla opisu tego zjawiska Katarzyna Kajdanek (2012) posługuje się terminem „powrotnicy”, opisując wady, jakie zaczęli dostrzegać mieszkańcy przedmieść, związane głównie z brakiem możliwości zaspokojenia swoich codziennych potrzeb bez użycia samochodu. We wspomnianych przeze mnie dyskusjach niedoreprezentowany był udział psychologów środowiskowych wynikający z tego, że poza pracami prof. Marii Lewickiej dotyczącymi psychologii miejsca, brak było w zasadzie empirycznych studiów nad przestrzenią miejską prowadzonych przy użyciu metodologii badań ilościowych. **Stąd też, wprowadzenie do prowadzonych w Polsce badań nad miastem, analiz dotyczących przyjazności przestrzeni pieszym (*walkability*) oraz naruszeń ładu w sąsiedztwie (*neighborhood disorder*) uważam za swój istotny wkład w rozwój dyscypliny.**

Dla analizy jakości życia wydaje się niezbędne wzięcie pod uwagę przestrzeni zamieszkiwanej przez człowieka, w jej różnej skali: od domu poprzez budynek, dzielnicę sąsiedztwo do miasta. W ujęciu Amerigo, Aragones i Perez-Lopez (2017), na satysfakcję z warunków zamieszkania składają się obiektywne właściwości środowiska, które wchodząc w interakcję z charakterystykami osoby tworzą spostrzegane subiektywne środowisko w wymiarze fizycznym, jak i społecznym. Wymiar fizyczny obejmuje spostrzegany wygląd, utrzymanie, natężenie ruchu ulicznego, czy percepcję hałasu; podczas gdy społeczny obejmuje charakter relacji sąsiedzkich, identyfikację z miejscem czy spostrzeganą homogeniczność sąsiedztwa. Autorzy tej konceptualizacji nie przesądzają kierunku związku pomiędzy fizycznymi i społecznymi atrybutami zamieszkiwanej przestrzeni, niemniej jednak liczne badania wskazują, że taki związek istnieje (np. Kuo, 2003; Kruger, Reischl i Gee, 2007). W swoich badaniach zakładałem, że spostrzegane fizyczne cechy miejsca pozwalają przewidzieć to, jak będą spostrzegane społeczne charakterystyki miejsca, a to z kolei pozwoli przewidzieć spostrzeganą

jakość życia w miejscu. Badania te odpowiadają także na postulat Lewickiej (2011) zwracającej uwagę, że brakuje teorii łączącej przywiązanie do miejsca z jego fizyczną stroną.

W nauce jest dość powszechnie akceptowany konsensus, że jakość życia jest konstruktem wielowymiarowym (przegląd Fleury-Bahl, Pol, Navarro, 2017, Marans i Stimson, 2011). W badaniach z zakresu psychologii środowiskowej, wskaźnikami jakości życia są obiektywne wskaźniki życia w danym miejscu jak np. jakość powietrza, poziom hałasu, dostęp do opieki medycznej i/lub subiektywna ocenę szczęścia, dobrostanu, czy satysfakcji (Marans i Stimson, 2011). W badaniach własnych posłużyłem się subiektywną oceną jakości życia w miejscu, którą definiuję jako poczucie szczęścia i dobrostanu zawdzięczane miejscu.

Pozycje składające się na autorską skalę, którą stosowałem (Jaśkiewicz i Besta, 2014a, 2014b, Jaśkiewicz i Wiwatowska, 2018) to np. „Moje poczucie szczęścia zawdzięczam miastu”, „W moim mieście zdarza mi się więcej rzeczy pozytywnych niż negatywnych”. Zakładam, że tego rodzaju ujęcie pozwala ustalić związki pomiędzy spostrzeganymi fizycznymi atrybutami miejsca, a jakością życia wynikającą z różnych codziennych aktywności, w których jednostka wchodzi w interakcję z własnym miejscem. Mimo tego, że jakość życia definiowana poprzez szczęście i dobrostan zwykle traktowana jako część perspektywy hedonistycznej, to należy zwrócić uwagę, że analiza tego, czy fizyczne właściwości miejsca pozwalają na codzienne aktywności wiążące się z wytworzeniem znaczącej (*meaningful*) relacji człowiek- miejsce (identyfikację, tożsamość miejsca czy przywiązanie do miejsca) wpisuje się w rzeczywistości w perspektywę eudajmonistyczną (Bonaiuto i in., 2016). Ujmując w ten sposób przyjazność przestrzeni pieszym i naruszenia norm i ładu w sąsiedztwie, zakładam, że stanowią one środowiskowy kontekst, dla wytworzenia się istotnych relacji z miejscem, i dzięki temu wiążący się z subiektywnym poczuciem dobrostanu we własnym miejscu. Jak wskazują Bonaiuto i in. (2016) doświadczenia „*flow*” wynikać mogą z istotnych dla Ja aktywności osadzonych w danym miejscu. Wspomniani autorzy rozwijając ujęcie Proshanskyego (1978), wskazują, że aktywności takie jak próba chóru w kościele za rogiem, czy rodzinny obiad w nadmorskiej restauracji, pomagają zdefiniować indywidualną tożsamość w odniesieniu do środowiska fizycznego, poprzez świadome i nieświadome uczucia, postawy, przekonania i idee powiązane z miejscem. Z tej perspektywy wydaje się zatem jasne, że to na ile środowisko fizyczne oferuje dostęp do różnych udogodnień, zachęca do aktywności fizycznej, czy obfituje w sygnały naruszeń ładu społecznego

i przestrzennego, wiązać się powinno ze znaczącymi relacjami, jakie potencjalnie mogą się wytworzyć pomiędzy człowiekiem, a miejscem.

C1. Przyjazność przestrzeni pieszym (*walkability*) i transport publiczny.

W latach 60-tych XX wieku w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych zaczęto dostrzegać problemy wynikające z zależności od samochodów i modernistycznej wizji urbanistyki zakładającej funkcjonalny podział miasta. Jane Jacobs (1961), amerykańska aktywistka miejska i dziennikarka, w pracy „Śmierć i życie wielkich miast Ameryki” zaprezentowała koncepcję „oczu patrzących na ulicę”, zgodnie z którą decydującą dla bezpieczeństwa rolę pełni nieformalna kontrola społeczna, która wymaga obecności ludzi w przestrzeni publicznej. Jej zdaniem dobrze pomyślane ulice służą trzem funkcjom: bezpieczeństwu, kontaktom międzyludzkim i przystosowywaniu dzieci. Wspieranie przez projektantów żywych ulic oznacza tworzenie przestrzeni, gdzie ludzie poruszają się głównie na piechotę, a nie samochodami, oraz zapewnienie wystarczająco dużej ilości osób, które będą z ulicy korzystały i będą to robiły w sposób w miarę ciągły. Temu ostatniemu czynnikowi sprzyja przemieszanie funkcji mieszkaniowych, handlowych czy nawet rozrywkowych. Splatanie różnorodnych funkcji, sąsiedowanie ze sobą różnych budynków, oferujących mieszkania o zróżnicowanych cenach, a także duża ilość przecznicy zapewniających różne możliwości dotarcia z miejsca na miejsce, zapewnić miały odpowiednią różnorodność ulic i dzielnic. Ten ostatni aspekt dający duży wybór tras, ma jednocześnie umożliwiać większe szanse na spotkanie z innymi. We współczesnej operacjonalizacji stopnia przyjazności przestrzeni pieszym za pomocą skali NEWS, której polskiej adaptacji dokonaliśmy wraz z Tomaszem Bestą (Jaśkiewicz i Besta, 2016), jedna z podskal dotyczy tego właśnie postulowanego przez Jacobs wymiaru.

W podobnym tonie, pisał duński architekt i urbanista Jan Gehl (2010). Za wyzwanie uznał stworzenie miast pełnych życia, zrównoważonych, bezpiecznych i zdrowych. Jego zdaniem cele te można osiągnąć poprzez zachęcanie mieszkańców do chodzenia, jeżdżenia na rowerze, jak i używania transportu publicznego. Wysoką jakość przestrzeni publicznej oraz transportu publicznego uznawał za dwie strony tej samej monety. W centrum zainteresowania Gehla jest doświadczenie człowieka, który przede wszystkim jest istotą społeczną, w związku z czym rozmaite rozwiązania w mieście powinny dawać możliwość spotkania z innymi, powinny stymulować interakcje społeczne, i zachęcać mieszkańców do pozostania w przestrzeni publicznej. Za punkt wyjścia ludzkiego wymiaru projektowania uznał zapewnienie przez miasto

realizacji podstawowych aktywności człowieka: spacerowania, stania, siedzenia, patrzenia, słuchania i rozmawiania.

Opierając się na zarysowanych wcześniej koncepcjach, a także na współczesnych badaniach (m.in. Forsyth, 2015; Leyden, 2003; Lo, 2009) zaproponowaliśmy (Jaśkiewicz i Besta, 2016) definicję spacerowalności/przyjazności przestrzeni pieszym jako takich cech środowiska zbudowanego, które zachęcają do chodzenia. Cechy te czynią lokalne środowisko mieszkańców przyjaznym do życia, oferując wysoki poziom estetyki czy bezpieczeństwa od ruchu samochodowego, oraz umożliwiają zaspokojenie potrzeb jednostki (w tym społecznych) bez użycia samochodu. Głównymi sposobami operacjonalizacji spacerowalności/przyjazności przestrzeni pieszym są skale mierzące spostrzegany czas dostania się na piechotę do różnych lokalizacji w mieście, oraz w bardziej rozbudowanej postaci – adoptowana i wykorzystywana w wielu krajach skala NEWS (Neighborhood Environment Walkability Scale – Cerin, Saelens, Sallis, i Frank, 2006). Narzędzie to w polskiej adaptacji, którą opisaliśmy w *International Journal of Environmental Research and Public Health* składa się łącznie z 54 pozycji, które można pogrupować w podskale takie jak: gęstość zabudowy, dostęp do obiektów i usług, zróżnicowane użycie przestrzeni, połączenia między ulicami, miejsca i infrastruktura do chodzenia i jeżdżenia na rowerze, estetyka, bezpieczeństwo od ruchu ulicznego, oraz bezpieczeństwo od przestępczości. W polskiej adaptacji skali, udało się zreplikować oryginalną strukturę czynnikową. Wyniki potwierdziły dobre dopasowanie zakładanego modelu do danych, potwierdzone zadowalającymi wynikami analizy konfirmacyjnej ($CFI = 0.906$, $RMSEA = 0.056$, $95\% CI = 0.051$ to 0.060 , $SRMR = 0.04$, $\chi^2 = 706.60$, $df = 205$, $p < 0.001$). Dla oszacowania trafności teoretycznej narzędzia dokonane zostało porównanie pomiędzy dzielnicami tzw. górnego i dolnego tarasu w Gdańsku. Granicą pomiędzy dolnym i górnym tarasem są wzgórza morenowe – początkowo miasto rozwijało się wzdłuż morza, gdzie w PRL ulokowano duże zespoły mieszkaniowe jak Przymorze czy Zaspą, które według modernistycznych idei miały stanowić samowystarczalne jednostki, w obrębie których znajdowały się szkoły, przedszkola, sklepy czy usługi. Górny taras to z kolei obszary podlegające bardziej intensywnej zabudowie po roku 1989, objęte także procesami suburbanizacyjnymi, wraz z jego dolegliwościami – wydłużonym czasem dojazdów, oraz mniejszym dostępem do handlu i usług. Zakładałem, że mieszkańcy dzielnic górnego (Kokoszki, Matarnia) i dolnego (Przymorze, Zaspą) tarasu Gdańska różnić będą się pod względem spostrzeganej przyjazności przestrzeni pieszym we własnym miejscu zamieszkania. Analiza kontrastów (porównania planowane) wykazała istotne różnice w

zakresie dostępu do obiektów i usług ($t = 8.00, p < 0.001$), zróżnicowanego użycia przestrzeni ($t = 3.33, p = 0.001$), połączeń między ulicami ($t = 4.34, p < 0.001$) miejsc i infrastruktury do chodzenia i jeżdżenia na rowerze ($t = 4.96, p < 0.001$) oraz estetyki ($t = 3.41, p = 0.001$). Dodatkowo, prawie wszystkie podskale (poza gęstością zabudowy i dostępem do obiektów i usług) w zakładanym kierunku wiązały się z jakością życia (współczynniki r Pearsona pomiędzy 0.15, a 0.28). Z pozytywnym afektem doświadczanym we własnym sąsiedztwie wiązały się wymiary estetyki, bezpieczeństwa od ruchu ulicznego i bezpieczeństwa od przestępczości (odpowiednio $r = 0.31, r = 0.20$ i $r = 0.35$).

Współczesne badania nad przyjaznością przestrzeni pieszym można zaklasyfikować do dwóch głównych linii badawczych, pierwsza z nich dotyczy aktywności fizycznej i zdrowia, druga odnosi się do relacji społecznych, uczestnictwa w życiu społecznym, oraz relacji człowiek-miejsce. W tym pierwszym aspekcie badania dowodzą m.in. związku zamieszkiwania w przestrzeniach przyjaznych pieszym z wyższą aktywnością fizyczną, niższym indeksem masy ciała, oraz ochroną przed depresją, cukrzycą i otyłością (Creatore i in., 2016; Frank i in., 2006; Sallis, Floyd, Rodriguez, i Saelens, 2012). Drugi nurt badań, do którego nawiązuję w badaniach własnych, koncentruje się na życiu społecznym i wskazuje, że obecność przestrzeni przyjaznych pieszym wiąże się z silniejszą spójnością społeczną, ze stymulowaniem interakcji społecznych, a poziom kapitału społecznego, który pozwala na kolektywne działania jest wyższy w bardziej przyjaznych pieszym obszarach (Leyden, 2003; Rogers, Halstead, Gardner i Carlson, 2011). Dodatkowo, jako aspekt przyjazności przestrzeni pieszym traktowany jest czas dojazdu badania wskazują na wyższe wskaźniki partycypacji politycznej mieszkańców dzielnic bardziej przyjaznych pieszym, rowerzystom, i z lepszym transportem publicznym (Hopkins i Williamson, 2014). Badania przeprowadzone w Wiedniu (Delmelle, Haslauer i Prinz, 2013), jak i w południowej Szwecji (Mattisson, Håkansson i Jakobsson, 2015) wskazują z kolei na związek czasu dojazdu z uczestnictwem w życiu społecznym, i stopniem zadowolenia z niego. Wyniki te pośrednio potwierdzają tezy zawarte w głośnej pracy Roberta Putnama (1995) „Samotna gra w kręgle” gdzie erozja kapitału społecznego w USA powiązana została z rozlewaniem się miast na przedmieścia, co oznacza nie tylko dłuższe czasu dojazdów, ale także zwiększoną segregację społeczną.

W badaniach własnych (Jaśkiewicz i Besta, 2016) testowaliśmy związek pomiędzy przyjaznością przestrzeni pieszym, a tożsamością lokalną. Wykazaliśmy istotny choć słaby

(współczynniki r Pearsona pomiędzy 0.15, a 0.26) związek podskal NEWS: estetyki, dostępu do obiektów i usług, połączeń między ulicami i bezpieczeństwa, z tożsamością lokalną definiowaną za Lewicką (2012) stopniem w jakim miasto czy sąsiedztwo są istotne z punktu widzenia tego kim się jest. Przeprowadzone zostały także przeze mnie analizy mediacji. Założenie, że relacje pomiędzy spostrzeganymi cechami środowiska, a jakością życia mogą być pośrednie i zależeć od indywidualnych charakterystyk mieszkańca testowane było we wcześniejszych badaniach obejmując zmienne środowiskowe takie jak wrażliwość chemiczna (Nordin, Millqvist, Löwhagen i Bende, 2003), hałas (Jonah, Bradley, Dawson, 1981) czy prywatność oferowana przez architekturę (Laurence, Fried, Slowik, 2013). Analizy mediacji w psychologii społecznej i środowiskowej wykorzystywane były także w analizach zachowań pro-środowiskowych, wykazano m. in., że postawy środowiskowe zapośredniczały związek pomiędzy restoratywnym środowiskiem, a zachowaniami pro-ekologicznymi (Byrka, Hartig, Kaiser, 2010)

W artykule opublikowanym w *Applied Research in Quality of Life* (Jaśkiewicz i Besta, 2014a) analizę mediacji zastosowaliśmy dla relacji pomiędzy spostrzeganą przyjaznością przestrzeni pieszym, relacją człowiek – miejsce, i jakością życia. Posłużyliśmy się skróconą skalą przyjazności przestrzeni pieszym, w której badani oszacowywali, jak łatwo dostać im się do wybranych obiektów (np. kościół, warzywniak, kino, apteka) w mieście na piechotę (Leyden, 2003). Analizowanym przez nas mediatorem był związek z miejscem zamieszkania. Jego siłę mierzyliśmy zarówno wykorzystując skalę identyfikacji z miastem (Mael i Ashforth, 1992) jak i skalę fuzji tożsamości indywidualnej i grupowej (Gomez i in., 2011). Przykładowe pozycje dla skali identyfikacji to „Kiedy ktoś krytykuje miasto czuje się tym osobiście dotknięty”, „Kiedy mówię o moim mieście częściej używam słowa <my>, niż <oni>”. Skala fuzji z kolei składała się z pozycji takich jak: „Ja i moje miasto to jedno”, „Zrobił(a)bym dla mojego miasta więcej niż inni”. Analizy regresji wykazały, że po wprowadzeniu do modelu regresji identyfikacji i fuzji z miastem, przyjazność przestrzeni pieszym przestawała być istotnym predyktorem jakości życia, podczas gdy pozostawała nim fuzja. Zmienna ta okazała się także istotnym mediatorem relacji przyjazność przestrzeni pieszym – jakość życia. W kolejnym badaniu, posłużyliśmy się pełną wersją skali NEWS i większą próbą badanych dla możliwie szerszej generalizacji wyników. Tym razem po wprowadzeniu do równania regresji krokowej identyfikacji i fuzji z miastem obydwie zmienne stawały się istotnym predyktorem jakości życia, podczas gdy przyjazność przestrzeni pieszym przestawała nim być. Zarówno identyfikacja z miastem jak i fuzja okazały się istotnymi mediatorami relacji przyjazność przestrzeni pieszym - jakość życia. Tak więc osoby, które

spozstrzegają swoje sąsiedztwo jako przyjazne pieszym, wykazują silniejszą z nim identyfikację, a to może przekładać się na spozstrzeganą jakość życia w mieście.

Przedstawione wyniki uznają za istotny argument na rzecz tezy, że sposób projektowania miast umożliwiające zaspokojenie potrzeb mieszkańców bez użycia samochodu, może być istotnie powiązany z tym, na ile mieszkańcy identyfikują się ze swoim miejscem, i na ile mają poczucie, że indywidualna tożsamość przenika się z tożsamością miejską (fuzja). Z kolei, zarówno identyfikacja, jak i fuzja są istotne dla tego, w jaki sposób mieszkańcy spozstrzegają swoją jakość życia w mieście. Przedstawione badanie ma charakter korelacyjny i nie może stanowić podstawy do wnioskowania o relacji przyczynowo-skutkowej, natomiast omówienie tego badania w szerszym kontekście innych prac pozwala przypuszczać, że to cechy miejsca poprzez stymulowanie interakcji społecznych mogą przyczyniać się do silniejszych relacji pomiędzy człowiekiem, a miejscem. Jako że, w psychologii środowiskowej ustalenie zależności przyczynowej poprzez manipulację eksperymentalną zwykle nie jest łatwe, rozwiązaniem są badania longitudinalne, albo paradygmat retrospekcyjny, w którym badani oszacowują zmiany, jakie miały miejsce po przeprowadzeniu się. W ten sposób Zhu, Yu., Lell, Lu i Mann (2014) wykazali, że mieszkańcy po przeprowadzce do bardziej przyjaznych pieszym dzielnic deklarowali polepszenie interakcji społecznych i aktywności fizycznej.

Przedstawione badania własne mają istotne implikacje dla polityki przestrzennej miast i wpisują się w dyskusję na temat tego, w jaki sposób kształtować przestrzeń miejską dla polepszenia relacji człowieka z miejscem, a tym samym dla polepszenia jakości życia. Zaadoptowane zostało także narzędzie do pomiaru stopnia przyjazności przestrzeni pieszym, które może być z powodzeniem stosowane. Nazwy wymiarów skali NEWS w pewien sposób opisują to, jaki powinien być przepis na „szczęśliwe miasto” – określenie zaczerpnięte z tytułu książki kanadyjskiego dziennikarza Charlesa Montgomery’ego (2015). Odpowiednia gęstość zabudowy, która nie oznacza przeludnienia, dostęp do różnych obiektów i usług bez konieczności używania samochodu, sieciowa struktura ulic, odpowiedni poziom estetyki i infrastruktury, wreszcie bezpieczeństwo od ruchu ulicznego i przestępczości stanowią pewien powrót do dawnej koncepcji miasta, kiedy nie było jeszcze ono podporządkowane indywidualnemu transportowi samochodowemu. Te idee zawarte są także we wspomnianych klasycznych pracach Jacobs (1961) i Gehla (1971/2010), a także w bardziej współczesnych wytycznych takich jak np. nowy urbanizm. **Empiryczne wsparcie tych propozycji teoretycznych**

danymi zebranymi od mieszkańców uważam za swój istotny wkład do psychologii środowiskowej oraz do dyskusji na temat kierunku rozwoju miast w Polsce.

Kierunek rozwoju miast jako bardziej ekologicznych i wolnych od ruchu samochodowego oznacza także uwzględnienie roli transportu zbiorowego, z czego uczyniłem także jeden z aspektów badań własnych (Jaśkiewicz i Besta, 2014b). Analizując związek satysfakcji z poruszania się różnymi środkami transportu, relacji człowiek – miejsce, oraz jakości życia, wykazaliśmy, że to satysfakcja z transportu publicznego, a nie z przemieszczania się samochodem łączy się ze spostrzeganą jakością życia w mieście. Dodatkowo związek ten jest zapośredniczony przez jeden z rodzajów przywiązania do miejsca – miejsce odkryte (Lewicka 2012, 2013). Innymi słowy, osoby bardziej zadowolone z korzystania z transportu publicznego, deklarują częściej bardziej aktywną formę przywiązania do miejsca, które jest z kolei związane z wyższą jakością życia w mieście.

Przywiązanie do miejsca w psychologii środowiskowej opisywane jest zwykle jako emocjonalna więź z miejscem. W swoich badaniach posługiwałem się głównie ujęciem Lewickiej (2012), która stworzyła skalę przywiązania do miejsca w oparciu o konceptualizację Hummona (1980). W konceptualizacji Lewickiej miejsce zastane odpowiada wymiarowi codziennego zakorzenienia i oznacza często przekazywaną międzypokoleniowo więź z miejscem, które w zasadzie nie jest przedmiotem refleksji, jest raczej czymś, w co jednostka wrasta, nie zastanawiając się czy mogą być inne lepsze miejsca do życia. Miejsce odkryte odpowiada zakorzenieniu ideologicznemu, jest bardziej aktywną formą więzi z miejscem, oznacza zainteresowanie jego historią i działaniem na jego rzecz. Co istotne, warunkiem wytworzenia tego rodzaju relacji nie musi być urodzenie się w danym miejscu, można tego rodzaju więź wytworzyć, odnajdując gdzieś swoje miejsce do życia. Wreszcie brak przywiązania w ujęciu Lewickiej obejmuje założenie, że o tym co jest miejscem decydują inne czynniki, że równie dobrze i komfortowo w zasadzie można żyć w wielu różnych miejscach. Właśnie owa wielowymiarowość tak zdefiniowanego przywiązania, wskazanie na jego różne aspekty czy wyodrębnienie mniej i bardziej aktywnej formy, stanowi uzasadnienie wyboru tego ujęcia. Ze wspomnianych trzech wymiarów przywiązania tylko miejsce odkryte, które Lewicka zresztą łączy z wymiarem sprawczości okazało się korelować z satysfakcją z transportu publicznego. Innymi słowy osoby zadowolone z podróży komunikacją zbiorową, częściej lubią odkrywać

swoje miejsce – włączyć się po nim, fotografować czy oprowadzać innych (wymienione aktywności stanowią treść pozycji skali).

W artykule w piśmie *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour* (Jaśkiewicz i Besta, 2014b) analizując motywy korzystania z transportu publicznego, wyodrębniliśmy motywację, którą określiliśmy jako symboliczno-afektywną. Jako że dotychczasowe badania koncentrowały się głównie na motywach pragmatycznych i instrumentalnych (np. cena, wygoda, komfort), wydawało się zasadne wyróżnić taki rodzaj motywacji, który uwzględniałby postawy pro-środowiskowe czy preferowaną przez siebie wizję miasta. Oparliśmy się na typologii wywiedzionej z jakościowych badań Jensena (1999), który wyróżnił użytkowników „wygody” (*convenience*), „serca” i „konieczności”. Wyszliśmy z założenia, że pewna kategoria ludzi (wg. Jensena „użytkowników serca”) może wybierać transport publiczny, nawet mimo jego słabości, ponieważ zgodne jest to z tym, jakiego miasta oczekują, albo dlatego, że daje im to szansę na interakcje z innymi ludźmi. Wyniki analizy czynnikowej wskazały, że trzy czynniki, które nazwaliśmy pragmatycznym, afektywno-symbolicznym i konieczności, wyjaśniają łącznie ponad 60% wariancji. W skład podskali afektywno-symbolicznej weszły pozycje takie jak: element niespodzianki w podróży, zgodność z idealną wizją miasta, możliwość obserwowania miasta, duma z korzystania z transportu publicznego, możliwość spotkania innych ludzi, oraz troska o środowisko naturalne. Zgodnie z oczekiwaniami motyw ten istotnie korelował ze wszystkimi wymiarami przywiązania do miejsca wyodrębnionymi przez Lewicką (2012, 2013) – miejscem zastanym, miejscem odkrytym i brakiem przywiązania, ponadto wiązał się z tożsamością lokalną, europejską, uniwersalizmem i poczuciem bycia częścią natury (Jaśkiewicz i Besta 2014b). Przedstawione wyniki badań są zgodne z wcześniejszymi analizami wskazującymi np. że dla osób starszych jedną z zalet komunikacji publicznej jest możliwość interakcji z innymi (Stanley i Stanley, 2004). Warto zauważyć, że promowanie komunikacji publicznej jako przestrzeni spotkania z innymi, zawierającej element niespodzianki czy przygody i wiążącej się z troską o środowisko mógłby wzmacniać użytkowników „serca” w dokonanych wyborach transportowych. Z przedstawionych badań wynika także, że to raczej inwestowanie w dobrej jakości transport publiczny może być czynnikiem który wpłynie na jakość życia mieszkańców. **Wyodrębnienie motywu symboliczno-afektywnego, pokazanie jego psychologicznych korelatów, a także przedstawienie relacji pomiędzy zadowoleniem z transportu publicznego, przywiązaniem do miejsca i jakością życia uważam za swój wkład do badań w zakresie psychologii środowiskowej.**

C2. Estetyka przestrzeni publicznej

Estetyka przestrzeni publicznej stanowi jeden z elementów przyjazności przestrzeni pieszym, jako że interesujące bodźce wizualne są jednym z czynników zachęcających mieszkańców do chodzenia. Warto jednak przyjrzeć się tej problematyce oddzielnie, jako że znów udział psychologów w dyskusji nad tym aspektem życia w mieście wydaje się niedoreprezentowany. Tymczasem znów po transformacji ekonomicznej w 1989 roku mieliśmy dosłowny zalew reklamy zewnętrznej, która nie podlegała specjalnym regulacjom. W 2014 roku szacowano, że w samej Warszawie liczba reklam zewnętrznych wynosi 21 tysięcy. Z drugiej zaś strony wraz z pracą Filipa Springera (2013) „Wanna z kolumnadą”, rozpoczęła się dyskusja nad tym, dlaczego niektóre miejsca w Polsce oceniane są jako brzydkie. Filip Springer odpowiedzialnością za taki stan rzeczy obarczał m.in. słabe wykształcenie artystyczne Polaków, którzy mają zbyt mało lekcji plastyki. W swoim badaniu, którego wyniki opublikowałem w *Polish Psychological Bulletin* (Jaśkiewicz, 2015) chciałem dokonać operacjonalizacji pojęcia zanieczyszczenia wizualnego i skonstruowałem skalę, w skład której weszły czynniki takie jak: altanki śmietnikowe, billboardy, wielokolorowe fasady budynków, stacje transformatorowe, banery PCV, kontenery na śmieci, garaże. Badani posługiwali się formatem odpowiedzi, w którym deklarowali stopień w jakim elementy te przeszkadzają im, w ich najbliższym otoczeniu. Wyniki pokazały, że istotnymi predyktorami wrażliwości na zanieczyszczenie wizualne okazały się być przywiązanie miejsce odkryte oraz tożsamość europejska. Oznacza to, że znów osoby bardziej aktywnie przywiązane do miejsca i częściej uznające Europę za istotny element tego kim są, stanowią bardziej wrażliwą grupę, zwracającą większą uwagę na problem estetyki przestrzeni publicznej. W badaniu analizowany był także stopień zadowolenia z jakości przestrzeni publicznej. Dotychczasowe badania wskazywały na to, że dostęp do wysokiej jakości przestrzeni publicznej może poprawiać zdrowie fizyczne jak i psychiczne mieszkańców (Francis, Wood, Knuijan i Giles-Corti, 2012; Sugiyama i in., 2014). W swoich badaniach postanowiłem zanalizować jakie czynniki pozwolą przewidzieć satysfakcję ze stanu przestrzeni publicznej. Wyniki pokazały, że istotnymi predyktorami okazały się wymiary przywiązania jakimi są miejsce odkryte i miejsce zastane, tożsamość narodowo-konserwatywna, oraz mieszkanie na strzeżonym osiedlu. Rezultaty badań wytłumaczyć można tym, że prawdopodobnie osoby o przywiązaniu „miejsce zastane” oraz o tożsamości narodowo-konserwatywnej przejawiały zniekształconą (*biased*), mniej krytyczną postawę wobec przestrzeni, wynikającą z tego, że zgodnie z teoriami autowaloryzacji i tożsamości społecznej,

negatywna ocena miejsca w ich przypadku mogłaby rzucać negatywne światło na Ja. Podobny wynik uzyskała wcześniej Felonneau (2004) która wskazała, że osoby o silnej tożsamości miejsca (topologicznej) nie doszacowały stopnia zachowań łamiących normy w ich najbliższym sąsiedztwie. Mieszkanie na strzeżonym osiedlu oznacza z kolei większe prawdopodobieństwo mieszkania na terenach suburbanizacji i silniejszą zależność od samochodu. Efektem tego może być korzystanie z samochodu - przemieszczanie się między „wyspami” typu praca czy dom wybranymi szlakami drogowymi łączącymi „wyspy”. Taki wzorzec przemieszczania się może się wiązać z mniejszym uczestnictwem w życiu miejskim i słabszym dostrzeganiem problemów miejskiej estetyki. Dodatkową uwagę poświęcić należy wymiarowi przywiązania, jakim jest miejsce odkryte, które pozwalało także przewidzieć satysfakcję z estetyki przestrzeni publicznej. Oznacza to, że wymiar ten z jednej strony powiązany jest z silniejszą wrażliwością na zanieczyszczenie wizualne, a z drugiej łączy się z zadowoleniem z tego, jak przestrzeń wygląda. Innymi słowy, bardziej aktywne przywiązanie do miejsca, które oznacza przetwarzanie informacji na jego temat i zainteresowanie nim, wiąże się z jednej strony z byciem bardziej krytycznym wobec wizualnego chaosu, a z drugiej strony miasto jako źródło silnej identyfikacji powoduje, że patrzy się na przestrzeń publiczną w bardziej upożytywniony sposób. Ponieważ badania wskazują także na związek przywiązania - miejsca odkrytego i gotowości do działań zbiorowych (Jaśkiewicz i Besta, 2018) możliwe jest zatem, że dostrzeganie słabości własnego miejsca nie łączy się u osób aktywnie do niego przywiązanych (wymiar ten Lewicka włącza w wiązkę sprawczości) z osłabieniem identyfikacji, a raczej z działaniem na rzecz zmiany. Można zatem wnioskować, że aktywistów działających na rzecz przestrzeni miejskiej w sposób normatywny (poprzez wpływanie na wdrożenie tzw. uchwał krajobrazowych), jak i nienormatywny (samodzielne usuwanie z przestrzeni publicznej nielegalnych nośników reklamowych) powinna cechować silniejsza więź z miejscem, która wiąże się z tym, że miasto jest istotne dla Ja, i dostrzega się te jego słabości, które wymagają zmiany. Sądzę, że przedstawione przeze mnie badania zwracają uwagę na pomijaną dotąd problematykę estetyki przestrzeni publicznej i próbują wyjaśnić rolę relacji człowiek-miejsce dla kształtowania się oceny zamieszkiwanej przestrzeni.

C3. Naruszenia norm i ładu w sąsiedztwie (neighborhood disorder), oraz wrażliwość na naruszenie społeczno-przestrzennego porządku.

Kolejnym czynnikiem środowiskowymi, który analizowałem w odniesieniu do jakości życia, jak i relacji człowiek-miejsce to stopień naruszeń norm i ładu w sąsiedztwie. Liczne wcześniejsze badania wskazują, że naruszenia norm i ładu odnoszące się do fizycznych jak i społecznych cech sąsiedztwa mogą negatywnie wiązać się z jakością życia w miejscu, wiązać się z krótszymi telomerami (bio-marker procesów starzenia się), gorszym zdrowiem i niższym zaufaniem społecznym. (Park i in., 2015; Sampson i Raudenbush, 2004). Przekonanie, że inni ludzie nie są godni zaufania może prowadzić do wycofywania się z interakcji społecznych, badania przeprowadzone przez Ross i Mirowsky (2009) wskazywały, że brak zaufania pośredniczy w związku pomiędzy naruszeniami norm i ładu, a stresem. W swoich badaniach postanowiłem przeanalizować rolę lokalnej tożsamości, relacji sąsiedzkich i poczucia wspólnoty dla związku pomiędzy naruszeniami norm i ładu w sąsiedztwie, a jakością życia. Dodatkowo chciałem też sprawdzić z czym wiąże się wrażliwość na naruszenie społeczno-przestrzennego porządku. Badania te prowadziłem w Gdańsku oraz Łodzi, w ramach projektu „Psychologiczne i środowiskowe wyznaczniki jakości życia w mieście”, którym kierowałem, i który był finansowany przez Narodowe Centrum Nauki.

W badaniach tych, które opublikowane zostały w *Journal of Environmental Psychology* posłużyliśmy się operacjonalizacją spostrzeganych naruszeń ładu i norm w sąsiedztwie, które mierzone były skalą składającą się z 10 pozycji (Jaśkiewicz i Wiwatowska, 2018). W skład skali wchodziły pozycje opisujące zarówno sygnały fizyczne takie jak graffiti, śmieci, pustostany, wandalizm, jak i sygnały społeczne takie jak osoby spożywające na ulicy alkohol, awantury uliczne, czy wałęsające się grupy młodzieży. Pomiar relacji człowiek-miejsce dokonaliśmy za pomocą poczucia omawianej wcześniej tożsamości lokalnej oraz poczucia wspólnoty (sense of community), które obejmuje głównie społeczny aspekt więzi z lokalną wspólnotą, i w ujęciu McMillana i Chavisa (1986) składa się z czynników takich jak poczucie wpływu, zaspokojenie potrzeb, członkostwo w grupie i emocjonalny z nią związek. Badania wykazały, że stopień naruszeń norm i ładu wiąże się z jakością życia w miejscu, a w związku tym pośredniczy poczucie lokalnej tożsamości. Mieszkańcy, którzy silniej dostrzegają sygnały naruszenia norm i ładu, w mniejszym stopniu są skłonni definiować siebie przez pryzmat dzielnicy i miasta, a to z kolei przekłada się na spostrzeganą niższą jakość życia. Ponieważ czynniki środowiskowe wpływają na poczucie przynależności do miejsca często poprzez relacje społeczne, analizowane były przez nas także relacje sąsiedzkie. Przeprowadziliśmy eksperyment (Jaśkiewicz i Wiwatowska, badanie 2), w którym uczestnicy w zależności od warunków czytali opis zadbanego

bezpiecznego i cichego sąsiedztwa, bądź głośnego, mało zadbanego i niebezpiecznego. Uczestnicy eksperymentu proszeni byli o wyobrażenie sobie takiego miejsca, a następnie o oszacowanie stopnia naruszeń ładu w tym miejscu, relacji sąsiedzkich, poczucia wspólnoty i jakości życia. Wyniki pokazały, że obydwie grupy w zakładanym kierunku różniły się pod względem wszystkich mierzonych przez nas zmiennych. Dodatkowo uzyskaliśmy efekt pośredni wskazujący, że stopień naruszeń ładu i norm wiązał się negatywnie z relacjami sąsiedzkimi. Relacje sąsiedzkie pozwalały przewidzieć poczucie wspólnoty uczestników, które to z kolei powiązane było z jakością życia. Badanie te było prowadzone w schemacie eksperymentalnym, która umożliwia oszacowanie związku przyczynowo - skutkowego, jednak dla zwiększenia trafności ekologicznej postanowiliśmy potwierdzić ten wynik w badaniach korelacyjnych przeprowadzonych on-line, jak i w badaniu terenowym (Jaśkiewicz i Wiwatowska, badanie 3 i 4). W badaniu on-line przeprowadzonym pośród mieszkańców Trójmiasta, jeszcze raz potwierdziliśmy medycyjną rolę relacji sąsiedzkich i poczucia wspólnoty dla relacji pomiędzy stopniem naruszeń ładu w sąsiedztwie, a jakością życia. Dodatkowo testowaliśmy rolę przypisywania odpowiedzialności za naruszenia norm i ładu społecznego osobom spoza dzielnicy. Można zakładać, że kiedy przypisze się odpowiedzialność za tego typu zdarzenia osobom spoza własnej lokalnej społeczności, nie powinno wówczas spadać poczucie wspólnoty, ani powiązana z nim jakość życia w miejscu. Podobne zależności opisali wcześniej Bukowski, De Lemus, Rodriguez-Bailon i Willis (2016) wskazując, że obwinianie innych grup (emigrantów) za kryzys może służyć za sposób na odbudowanie kontroli.

Wyniki potwierdziły nasze oczekiwania. Przeprowadziliśmy analizę moderacji, dzieląc próbę pod względem stopnia odpowiedzialności przypisywani innym oraz stopnia spostrzeganych naruszeń ładu. Okazało się, że jeżeli badani obwiniali za naruszenia norm i ładu osoby spoza dzielnicy, poziom wspólnoty nie wiązał się ze stopniem naruszeń norm i ładu. Natomiast kiedy poziom przypisywania odpowiedzialności innym był niski (a więc prawdopodobnie badani uznawali, że ich sąsiedzi są odpowiedzialni) wzrostowi poziomu naruszeń norm i ładu towarzyszył spadek poczucia wspólnoty.

W badaniu terenowym, które przeprowadzone zostało pośród mieszkańców wybranych dzielnic Gdańska i Łodzi po raz kolejny okazało się, że związek między stopniem naruszenia ładu, a jakością życia jest zapośredniczony przez relacje sąsiedzkie i poczucie wspólnoty. Dodatkowo uzyskaliśmy interakcję pomiędzy miastem, stopniem naruszeń ładu i norm oraz przypisywaniem

odpowiedzialności dla poczucia wspólnoty. Uzyskane wyniki pokazały, że przypisywanie odpowiedzialności za naruszenia norm i ładu osobom spoza dzielnicy wiąże się z tym, że mimo wzrostu poziomu naruszeń norm i ładu poziom wspólnoty nie obniża się. Niemniej jednak przedstawiony związek zaobserwowano pośród mieszkańców Gdańska, ale nie Łodzi. Brak tego efektu w Łodzi tłumaczyliśmy na dwa sposoby: (1) u mieszkańców Łodzi poczucie wspólnoty może być powiązane z niższym zaufaniem i kapitałem społecznym, które jest obserwowane pośród mieszkańców, (2) przypisanie odpowiedzialności osobom spoza dzielnicy nie stanowi skutecznego przeniesienia winy na osoby spoza grupy, gdyż są oni wciąż należącymi do tej samej kategorii mieszkańcami miasta, które na dodatek często jest stygmatyzowane (Rakowski-Kłós, 2016).

Drugim wątkiem jaki podjąłem w badaniach w zakresie spostrzegania naruszeń norm i ładu w mieście była wrażliwość mieszkańców na sygnały naruszeń społecznego i przestrzennego porządku. Punktem wyjścia była dla mnie klasyczna praca antropolożki Mary Douglas (1966) wskazująca, że rzeczy nie na swoim miejscu (*out of place*) stanowią zagrożenie dla systemu klasyfikacji, naruszają pewną stabilność i przewidywalność świata. Z drugiej strony życie w mieście oznacza także konieczność zmierzenia się z niepożądanymi zachowaniami w przestrzeni publicznej. Chcąc prześledzić w jaki sposób ludzie różnią się pod względem awersyjności przypisywanej osobom i zachowaniom „nie na miejscu” w mieście, wprowadziliśmy definicję naruszeń społeczno-przestrzennego porządku (Jaśkiewicz i Besta, 2017). Chcieliśmy skoncentrować się na zachowaniach nie wyrządzających potencjalnej szkody innym. Uznaliśmy że społeczno-przestrzenny porządek może być naruszony przez dwa rodzaje sytuacji, (1) kiedy w danym miejscu znajduje się ktoś, kto nie jest pożądanym i oczekiwanym użytkownikiem tej przestrzeni (często przynależą do grup stygmatyzowanych); (2) kiedy samo miejsce użytkowane jest w sposób inny, niż zostało przeznaczone. Te dwa wymiary określone przez nas zostały jako „inwazja w przestrzeń”, oraz „transgresja miejsca”. Stworzona przez nas skala, którą opublikowaliśmy w *Journal of Community Psychology* wykazała się zadowalającymi właściwościami psychometrycznymi (α Cronbacha dla podskal 0.83 i 0.73), a także zakładaną strukturą czynnikową, z blisko 60% wariancją wyjaśnianą przez dwa czynniki. Podskala „inwazja w przestrzeń” zawiera pozycje takie jak: osoba żebrząca w centrum miasta, muzyk uliczny, czy ktoś, kto śpi na ławce w parku. Z kolei podskala „transgresja miejsca” zawiera pozycje takie jak nielegalna impreza w dawnej fabryce, czy używanie przez młodzież schodów na jazdy na rolkach czy deskorolce. Postanowiliśmy sprawdzić potencjalne predyktory wrażliwości w obydwu

wymiarach, analizując identyfikację z miastem oraz środowisko społeczne jednostki (kapitał społeczny, więzi z sąsiadami). Wyniki pokazały, że silniejsza identyfikacja z miastem, oraz niski kapitał społeczny wiążący (Lewicka, 2012) pozwalał przewidzieć wrażliwość na naruszenie społeczno-przestrzennego porządku mierzoną obydwoma podskalami. Dodatkowo predyktorem wyniku w skali „inwazja w przestrzeń” okazały się słabsze więzi sąsiedzkie. Przedstawione badanie potwierdziło założenia, że struktura sąsiedztwa może wpływać na to jak są odbierane sygnały społeczne (Sampson i Raudenbush, 2004). Dodatkowo potwierdziliśmy założenie, że emocjonalne i społeczne wsparcie pozwala regulować emocje w zagrażającym środowisku, oraz odbierać ambiwalentne sygnały jako mniej zagrażające.

Podobnie jak w poprzednich badaniach opisujących relację człowiek-miejsce, uznaliśmy identyfikację z miastem jako silniejsze włączenie miasta do pojęcia własnej osoby. Zgodnie z założeniami teorii tożsamości społecznej i jej rozszerzeń, tego rodzaju identyfikacja może stanowić źródło samooceny (Tajfel i Turner, 1985; Hogg i Abrams, 1988). Ponieważ przedstawione w konstruowanej przez nas skali zachowania zwykle rozpatrywane są jako negatywne, ci badani którzy wykazywali silniejszą identyfikację z własnym miastem, deklarowali silniejszy dyskomfort związany z obecnością osób i zachowań „nie na miejscu” w mieście. Przedstawione wyniki wnoszą argument do dyskusji, o nie zawsze pozytywnej roli przywiązania do miejsca i identyfikacji z nim. Klasyczne badania dotyczące identyfikacji grupowych wskazują, że procesy budowania grupowej tożsamości opierają się często na przekonaniu o wyższości grupy własnej, faworyzowaniu członków grupy własnej i deprecjonowaniu członków grupy obcej. Przedstawione wyniki rozszerzają też argumentację na kontekst miasta, wskazując, że osoby łamiące normy własnej grupy (przejawiające niepożądane zachowania we własnym mieście) będą silnie społecznie napiętnowane przez osoby silniej identyfikujące się z miastem.

Dla oceny trafności teoretycznej skonstruowanego przez nas narzędzia dokonaliśmy także opisu potencjalnych sytuacji związanych z „inwazją w przestrzeń” i „transgresją miejsca” zakładając, że wyniki w tej skali powinny przewidywać negatywne emocjonalne reakcje wobec osób tego dokonujących. Użyliśmy emocji pogardy i lęku jako wskaźnika negatywnych reakcji emocjonalnych (Cuddy, Fiske i Glick, 2008), a jako potencjalne predyktory włączyliśmy publiczną, prywatną samoświadomość, lęk społeczny (Fenigstein, Scheier, i Buss, 1975), oraz wstręt oparty na kontaminacji (The Contamination-Based Disgust Scale - Olatunji i in., 2007). Badanie wykazało, że odczuwanie lęku i pogardy w sytuacjach „inwazji w przestrzeń”, oraz

„transgresji miejsca” było przewidywane przez wyniki w odpowiednich podskalach wrażliwości na naruszenie społeczno-przestrzennego porządku. Dodatkowo istotnym predyktorem lęku w sytuacji „inwazji w przestrzeń” był wstręt oparty na kontaminacji.

Jako że, w zasadzie sygnały naruszenia norm są nie do uniknięcia w większości miejskich środowisk, implikacjami przedstawionych wyników dla projektowania i interwencji miejskich byłoby stymulowanie więzi sąsiedzkich, które pozwoliłyby interpretować sygnały w przestrzeni publicznej w mniej zagrażając sposób, czyniąc mieszkańców bardziej otwartymi i mniej lękowymi. Stworzone narzędzie można wykorzystywać do oszacowania wrażliwości mieszkańców przy budzących kontrowersje projektach, takich jak ośrodek dla uchodźców czy schronisko dla bezdomnych. Mogłoby to być pomocne w przewidywaniu siły potencjalnego konfliktu społecznego oraz zapobieganiu jego eskalacji poprzez wcześniejsze interwencje.

Przedstawione badania uważam, za wnoszące wkład do psychologii środowiskowej poprzez pokazanie złożonych związków pomiędzy naruszeniami norm i ładu społecznego, identyfikacją i poczuciem wspólnoty, oraz jakością życia. Sposób przeprowadzenia badań od kwestionariuszy on-line przez eksperyment do badania terenowego pozwala na szersze uogólnienie wyników i zwiększa ich trafność ekologiczną. Wyniki pokazały, że naruszenia norm i ładu społecznego związane są ujemnie z jakością życia poprzez słabsze relacje sąsiedzkie oraz niższe poczucie wspólnoty. Wykazaliśmy, że dla takiego związku kluczowa jest rola przypisania odpowiedzialności osobom z własnego sąsiedztwa. Z kolei przypisywanie odpowiedzialności osobom spoza grupy powodowało utrzymanie poczucia wspólnoty na zadowalającym poziomie. Z drugiej strony sygnały naruszenia norm i ładu mają w przestrzeni publicznej często charakter ambiwalentny, a wpływ na odczuwany dyskomfort mogą mieć indywidualne charakterystyki, które określiliśmy jako wrażliwość na naruszenie społeczno-przestrzennego porządku.

C4. Podsumowanie

Przedstawiony przeze mnie cykl badań obejmował rolę spostrzeganych czynników środowiskowych, jak przyjazność przestrzeni pieszym, satysfakcję z estetyki i transportu zbiorowego, oraz stopień naruszeń norm i ładu w sąsiedztwie. Płynące z tych badań wnioski i rekomendacje wskazują, że dbałość o zrównoważony rozwój miasta (dobra komunikacja publiczna, działania na rzecz zmniejszania ruchu samochodowego) i wysoką jakość przestrzeni publicznej (bezpiecznej, estetycznej, przyjaznej pieszym) daje większą szansę mieszkańcom na wytworzenie istotnej relacji z miejscem w różnej jego skali (od poczucia wspólnoty z najbliższym

sąsiedztwem do aktywnego przywiązania i identyfikacji z miastem). Z kolei istotna relacja z miejscem, pozwala przewidzieć wyższą jakość życia mieszkańców.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

Pozostałe obszary moich zainteresowań naukowych oscylują wokół zagadnień związanych z psychologią społeczną (gotowość do działań zbiorowych, procesy grupowe, zagrożenie męskości) oraz psychologią egzystencjalną (struktura wartości, symboliczna nieśmiertelność, oraz symboliczne Ja)

W projekcie badawczym kierowanym przez dr hab. Tomasza Bestę w którym byłem wykonawcą („Kiedy dobrowolne dopasowanie się do innych daje siłę do działania: Konsekwencje poczucia jedności z grupą dla spostrzegania zarówno własnego Ja, jak i przedstawicieli grup obcych”), analizowana była rola fuzji z własną grupą, poczucia grupowej skuteczności i rozszerzenia Ja dla wyjaśnienia gotowości do angażowania się w działania zbiorowe. Wraz z zespołem Tomasza Besty realizowałem badania nad uczestnikami różnego rodzaju zgromadzeń masowych, takich jak: festiwal muzyczny, dni równości oraz przejazd rowerowy. W badaniu pilotażowym przeprowadzonym pośród studentów wykazaliśmy, że przypomnienie sobie udziału w zgromadzeniu masowym łączyło się z poczuciem rozszerzenia Ja, oraz poczuciem sprawczości. Kolejne badanie było poświęcone uczestnikom trzech festiwali muzycznych na łącznej próbie 718 uczestników. Wyniki pokazały, że przenikanie się tożsamości indywidualnej i zbiorowej (fuzja z innymi uczestnikami festiwalu, włączenie tej przynależności grupowej do Ja) wiązało się z rozszerzeniem Ja czyli poczuciem zgromadzenia nowej wiedzy i szerszej perspektywy, dzięki udziałowi w wydarzeniu. Rozszerzenie Ja z kolei pozwalało przewidzieć przekonanie, że wraz z innymi uczestnikami festiwalu jest się w stanie osiągnąć wspólne cele. W kolejnych badaniach skoncentrowaliśmy się już na wydarzeniach *stricte* związanych z działalnością społeczną lub polityczną. W kontekście działań na rzecz zmiany nawyków transportowych i promujących jeżdżenie rowerem, istotnym wydarzeniem jest organizowany corocznie w trójmiejskiej metropolii wielki przejazd rowerowy. Wydarzenie to jest silnym głosem środowiska rowerzystów, generującym postulaty do władz miejskich i wskazującym na potrzebne rozwiązania. Po zakończeniu przejazdu rowerowego zwykle trwa piknik, który dał możliwość przebadania uczestników przejazdu. Wyniki pokazały, że silniejsze przenikanie się tożsamości indywidualnej i grupowej (fuzja z innymi uczestnikami przejazdu) pozwalało przewidzieć poczucie rozszerzenia Ja. Poczucie rozszerzenia Ja z kolei wiązało się z silniejszym poczuciem grupowej skuteczności, który to z kolei pozwalało przewidzieć gotowość

zaangażowania się w działania zbiorowe na rzecz społeczności rowerzystów. W kolejnym badaniu uwzględniliśmy osoby uczestniczące w Dniach Równości – działaniach na rzecz równouprawnienia społeczności LGBT. Wyniki pokazały raz jeszcze, że włączenie grupy walczącej o prawa społeczności LGBT do Ja (fuzja) pozwalało przewidzieć silniejsze poczucie rozszerzenia Ja czyli przekonania, że dzięki uczestnictwu w Dniach Równości nabyło się nowej wiedzy czy zmieniło się sposób spostrzegania zdarzeń. Rozszerzenie Ja wiązało się z silniejszym poczuciem grupowej skuteczności, które to z kolei wiązało się z deklarowaną tendencją do zaangażowania się w działania na rzecz społeczności LGBT.

Wyniki pozwoliły rozszerzyć wiedzę na temat roli fuzji tożsamości i motywacji do rozszerzenia granic Ja. Przeprowadzone przez nas badania wykazały, że rozszerzenie Ja związane z udziałem w wydarzeniu masowym jest istotnym mediatorem związku pomiędzy fuzją tożsamości a przekonaniem na temat skuteczności grupowej oraz tendencją do działań zbiorowych. Dzięki przedstawionemu cyklowi badań udowodniliśmy, że udział w zgromadzeniach przynosi pewne korzyści dla Ja, które przekładają się na działania na rzecz wspólnoty. Uzyskane wyniki stanowią polemikę z przekonaniem, że tłumy są nieracjonalne. W świetle przedstawionego modelu można uzyskać odpowiedź na pytanie o sens zgromadzeń masowych. Dzięki nim możliwa jest interakcja z innymi osobami z grupy, przez które nie tyle zachodzi utrata tożsamości, co aktualizacja tożsamości społecznej, pozwalającej przewidzieć poczucie grupowej skuteczności i chęć działania na rzecz grupy.

Kontynuując wspomniany wątek badawczy prześledziliśmy gotowość do działań zbiorowych w kontekście sąsiedztwa. Zakładając, że emocjonalny związek człowieka z miejscem może być istotnie powiązany z gotowością do działania na jego rzecz, przeprowadziliśmy wraz z Tomaszem Bestą serię badań (Jaśkiewicz i Besta, 2018), w których pokazaliśmy istotną rolę przywiązania miejsce odkryte (Lewicka, 2012). Badania ujawniły, że pośród miar identyfikacji i przywiązania do miejsca, fuzja z sąsiedztwem (czyli włączenie sąsiedztwa do Ja) oraz miejsce odkryte były jedynymi istotnymi predyktorami chęci zaangażowania się w działania na rzecz sąsiedztwa (podpisanie petycji przeciwko działaniom szkodliwym dla własnego sąsiedztwa, czy udział w demonstracji). Wykazaliśmy też w badaniu terenowym przeprowadzonym pośród mieszkańców czterech dzielnic Gdańska, że związek pomiędzy codziennymi interakcjami w miejscu zamieszkania, a gotowością do działań na rzecz sąsiedztwa, był zapośredniczony poprzez przywiązanie miejsce odkryte. Innymi słowy osoby wchodzące częściej w interakcje społeczne ze swoimi sąsiadami, deklarowały wyższe poziom bardziej aktywnej formy

przywiązania określonej jako miejsce odkryte, a to z kolei pozwalało przewidzieć gotowość do zaangażowania się w działania zbiorowe. Przetestowaliśmy także rolę motywu rozszerzenia Ja (*self-expansion*), który okazał się mediatorem relacji pomiędzy miejscem odkrytym, a gotowością do zaangażowania się w działania zbiorowe.

W przedstawionej serii badań potwierdziliśmy, że wymiar przywiązania miejsce odkryte jest powiązany ze sprawczością i orientacją na działanie (Lewicka, 2013), i że może być użytecznym konstruktem dla wyjaśniania zaangażowania w sprawy dzielnic. W świetle uzyskanych wyników można założyć, że przywiązanie do miejsca może stanowić źródło rozszerzenia Ja, - bardziej aktywna emocjonalna więź z miejscem wiąże się z poczuciem, że dzięki relacjom z sąsiadami nabywa się szerszej perspektywy i zdobywa nowe umiejętności. Zakładamy, że same interakcje społeczne mogą nie być wystarczające do poczucia rozszerzenia Ja dzięki relacjom sąsiedzkim. Wydaje się, że podobnie do zgromadzeń masowych, dzięki przywiązaniu do miejsca, codzienne zrutyinizowane relacje społeczne mogą być przekształcone w kontekst, w którym następuje aktualizacja wspólnych celów, jak dbałość i troska o własne sąsiedztwo. Przedstawione badanie uważam także za istotny argument na rzecz działań potencjalnie związanych z kształtowaniem relacji sąsiedzkich w miejscu. Jako że, w debacie publicznej zwraca się uwagę na niski poziom aktywizmu i zaangażowania Polaków wydaje się, że relacja człowiek – miejsce może być istotnym elementem, który należy wziąć pod uwagę. Poszukiwanie środowiskowych czynników związanych z relacją człowiek-miejsce, które stanowią istotną część omawianego wcześniej mojego osiągnięcia naukowego pozwala wskazać, w jaki sposób planowanie i organizacja życia w mieście mogą być powiązane także z działaniami na rzecz sąsiedztwa. Tego rodzaju wnioski zawarte zostały w reporterskim studium dawnych polskich miast wojewódzkich (Springer, 2016), w którym długi czas dojazdów do pracy z własnego miejsca do większej aglomeracji został powiązany z mniejszym prawdopodobieństwem działań na rzecz własnego miejsca.

Jaśkiewicz, M., Besta, T. (2018). Place attachment and collective action tendency. *Social Psychological Bulletin* 13(4), Article e25612. DOI: 10.32872/spb.v13i4.25612

Besta, T., Jaśkiewicz, M., Kosakowska-Berezecka, N., Lawendowski, R., & Zawadzka, A. M. (2018). What do I gain from joining crowds?: Does self-expansion help understand the relationship among social identity, group efficacy, and collective action? *European Journal of Social Psychology*, 48(2), 152-167. doi:10.1002/ejsp.2332

Wraz z zespołem dr Nataszy Kosakowskiej – Berezeckiej realizowałem badania w ramach kierowanego przez nią projektu „Socio-Cultural and Psychological Predictors of Work-Life Balance and Gender Equality: Cross-Cultural Comparison of Polish and Norwegian Families”. Przedstawiliśmy autorską metodę aktywizacji zagrożenia męskości opartą na informacji dotyczącej poziomu testosteronu, odnosząc się do zaproponowanej przez Vandello i Bossom (2013) koncepcji „niepewnej męskości” (*precarious manhood*). Teoria ta zakłada, że męskość jest definiowana społecznie i kulturowo, jest czymś na co trzeba ciężko zapracować, ale też jest statusem, który łatwo utracić. W wyniku tego, mężczyźni mogą podejmować cały szereg działań ukierunkowanych na odbudowę zagrożonego poczucia męskości, takich jak działania ryzykowne czy agresja. W zaprojektowanym przez nas badaniu uczestnicy eksperymentu zostali losowo przypisani do grup, w których przedstawiono informacje na temat poziomu testosteronu mające wskazywać, że ten poziom jest wysoki lub niski. Manipulacja oparta była na relacji długości palca wskazującego do serdecznego i towarzyszył jej pomiar, jakiego mogli dokonać badani. Uczestniczący w eksperymencie mężczyźni w warunkach „niski testosteron” deklarowali niższe poparcie dla nietradycyjnego podziału ról rodzicielskich oraz niższe poparcie do działań wspierających równość płci, w porównaniu do mężczyzn przypisanych do grupy „wysoki testosteron”. Podobnych zależności nie zaobserwowano pośród kobiet. Badanie pokazało zatem, że sytuacja zagrożonej męskości może wpływać na mniej egalitarne postawy mężczyzn. W kolejnym badaniu okazało się, że pośród mężczyzn istotnym predyktorem uzasadniania nierówności rodzajowych okazała się sprawczość, która jest stereotypowo przypisywana mężczyznom. Testowaliśmy ponadto czy męskości zagrażać będzie wprowadzenie egalitarnych postaw jako uzasadnionych istniejącym *status quo*. Zakładaliśmy, że w porównaniu do warunków eksponujących różnicę między płciami, w sytuacji kiedy mężczyznom zaktywizuje się przekonanie, że kobiety i mężczyźni są podobni pod względem sprawczości, doprowadzi to do słabszego definiowania się mężczyzn poprzez sprawczość, a co za tym idzie do słabszego angażowania się w mechanizmy utrzymujące męskość i wspierające nierówność płci. Badanie potwierdziło zakładany przez nas model mediacji, spostrzegana sprawczość była istotnym mediatorem związku pomiędzy *status quo* (wprowadzonym do modelu jako zmienna niezależna), a kompensacyjnym usprawiedliwianiem nierówności. Podobny związek uzyskaliśmy dla nietradycyjnego podziału ról w związku. Przedstawione badania pokazują, że opór w stosunku do niestereotypowego podziału obowiązków domowych może pojawiać się u mężczyzn, czujących się mniej bezpiecznie w swojej męskiej pozycji. W ten

sposób pokazaliśmy, że koncepcja „niepewnej męskości” (Vandello i Bossom, 2013) może być istotna dla wyjaśniania źródeł nierównego podziału obowiązków domowych czy zgody na nierówność także w kontekście polskim.

Kosakowska-Berezecka, N., Besta, T., Adamska, K., Jaśkiewicz, M., Jurek, P., & Vandello, J. A. (2016). If My Masculinity is Threatened I Won't Support Gender Equality? The Role of Agentic Self-Stereotyping in Restoration of Manhood and Perception of Gender Relations. *Psychology Of Men & Masculinity*, 17(3), 274-284. doi:10.1037/men0000016

Wraz z Tomaszem Bestą i Marcinem Szulcem pokazaliśmy, że fuzja z grupą narodową (nakładanie się tożsamości indywidualnej i narodowej) jest istotnym predyktorem zaangażowania w walkę na rzecz grupy, przy kontroli zmiennych takich jak prawicowy i lewicowy autorytaryzm oraz orientacja na dominację społeczną. Nasze badania objęły grupy kibiców piłkarskich oraz studentów. Chociaż wykazaliśmy istnienie istotnych różnic na skali dotyczących zachowań radykalnych, to cechy osobowości, identyfikacja z grupą oraz fuzja tożsamości lepiej pozwalały przewidzieć akceptację przemocy dla zmiany systemu. Na podstawie tych badań można wywnioskować, że kiedy osoba spostrzega świat społeczny w sposób hierarchiczny, jest jednocześnie autorytarna i deklaruje silną fuzję z własną grupą narodową to jej akceptacja dla zmiany systemu za pomocą przemocy będzie silniejsza. Przedstawione badania rzucają dodatkowe światło na procesy grupowe, w szczególności na rolę tożsamości społecznych i akceptacji przemocy.

Besta, T., Szulc, M., Jaśkiewicz, M. (2015) Political extremism, group membership and personality traits: who accepts violence? *Revista de Psicologia Social*, 30, 563-585.

W ramach mojego zainteresowania empiryczną psychologią egzystencjalną prowadziłem badania nad poczuciem symbolicznej nieśmiertelności oraz nad wrażliwością na naruszenie granic Ja w wymiarze cielesnym, społecznym i symboliczno-terytorialnym (Burris i Rempel, 2004). Ten ostatni wymiar łączy się z obroną znaczników tożsamości jednostki – obiektów świata zewnętrznego (jak np. pamiątki, stare zabawki, dom), które włączane są w obręb Ja i stanowią „egzystencjalny drogowskaz” jednostki odpowiadający na egzystencjalne pytanie „kim jestem?”. Wraz z prof. Krystyną Drat-Ruszczak dokonaliśmy adaptacji polskiej *Amoebic Self Scale*, którą nazwaliśmy Skalą Wrażliwości na Naruszenie Granic Ja. Skala ta ma zadowalające właściwości psychometryczne oraz zakładaną strukturę czynnikową. Dla analizy

trafności narzędzia wykazaliśmy m.in korelacje pomiędzy wrażliwością na naruszenie granic symbolicznych terytorialnych Ja, a ocenami moralnymi zachowań naruszających kulturowe i społeczne tabu. Zakładaliśmy za twórcami koncepcji, że obrona granic symboliczno-terytorialnych będzie istotnie powiązana z preferencją stabilnego, przewidywalnego i uporządkowanego świata.

Przeprowadziłem również badania adolescentów religijnych i deklarujących brak religijności postępując się skalą nieśmiertelności symbolicznej (Matthews i Kling, 1988) składającej się z wymiarów takich jak biologiczny, kreatywny, doświadczeniowy, naturalny i religijny. Analiza czynnikowa wykazała, że w badanej populacji podobnie jak we wcześniejszych badaniach wymiar biologiczny i kreatywny tworzą jeden czynnik wyjaśniający największy procent wariacji. Porównania międzygrupowe pokazały, że młodzież deklarująca się jako niereligijna osiągnęła niższe wyniki w podskali biologiczno-kreatywnej oraz religijnej, natomiast wyższe wyniki w podskali naturalnej, akcentującej współzależność człowieka i środowiska naturalnego. Niereligijna młodzież uzyskała ponadto wyższe wyniki w skalach mierzących wartości wg Schwartz: uniwersalizmu i samo-kierowania.

Jaśkiewicz, M., Drat-Ruszczak, K. (2011). Skala Wrażliwości na Naruszenie Granic Ja (SNaG): polska adaptacja Skali Amebowego Ja (Amoebic Self Scale) C. Burrisa i J. Rempela. *Psychologia Społeczna*, 63(18), 252-266

Jaśkiewicz, M. (2014). Values and sense of symbolic immortality among non-religious adolescents in Poland. *Current Issues in Personality Psychology*, 2(3), 171-179. DOI: 10.5114/cipp.2014.46233

Bibliografia

Aragonés, J., I., Américo, M, Pérez-López, R. (2017). Residential satisfaction and quality of life. In G. Fleury-Bahi, E. Pol, & O. Navarro (Eds.), *International handbooks of quality-of-life. Handbook of environmental psychology and quality of life research* (pp. 275-290). Cham, Switzerland: Springer International Publishing. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7_17

Bonaiuto, M., Mao, Y., Roberts, S., Psalti, A., Ariccio, S., Ganucci Cancellieri, U., et al. (2016). Optimal experience and personal growth: flow and the consolidation of place identity. *Frontiers in Psychology*, 7:1654. doi: 10.3389/fpsyg.2016.01654

- Bukowski, M., de Lemus, S., Rodriguez-Bailón, R., & Willis, G. (2016). Who's to blame? Causal attributions of the economic crisis and personal control. *Group Processes & Intergroup Relations*, 20(6), 909-923. doi: 10.1177/1368430216638529
- Burris, C. T., & Rempel, J. K. (2004). "It's the End of the World as We Know It": Threat and the Spatial-Symbolic Self. *Journal of Personality and Social Psychology*, 86(1), 19–42. doi:10.1037/0022-3514.86.1.19
- Byrka, K., Hartig, T., & Kaiser, F. (2010). Environmental attitudes as a mediator of the relationship between psychological restoration in nature and self-reported ecological behaviour. *Psychological Reports*, 107, 847-859. doi:10.1017/ S0376892907004250
- Cerin, E., Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2006). Neighborhood environment walkability scale: Validity and development of a short form. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 38(9), 1682- 1691.
- Creatore, M. I., Glazier, R. H., Moineddin, R., Fazli, G. S., Johns, A., Gozdyra, P., ... Booth, G. L. (2016). Association of Neighborhood Walkability With Change in Overweight, Obesity, and Diabetes. *JAMA*, 315(20), 2211. doi:10.1001/jama.2016.5898
- Cuddy, A. J. C., Fiske, S. T., & Glick, P. (2008). Warmth and competence as universal dimensions of social perception: The stereotype content model and the BIAS map. *Advances in Experimental Social Psychology*, 40, 61–149.
- Czepczyński, M. (2008). *Cultural landscapes of post-socialist cities: Representation of powers and needs*. Aldershot: Ashgate
- Delmelle, E. C., Haslauer, E., & Prinz, T. (2013). Social satisfaction, commuting and neighborhoods. *Journal of Transport Geography*, 33, 110-116.
- Douglas, M. (1966). *Purity and danger*. London: Routledge.
- Félonneau, M.-L. (2004). Love and loathing of the city: Urbanophilia and urbano-phobia, topological identity and perceived incivilities. *Journal of Environmental Psychology*, 24, 43-52.
- Fenigstein, A., Scheier, M. F., & Buss, A. H. (1975). Public and private self-consciousness: Assessment and theory. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 43, 522–527.
- Fleury- Bahi, G., Pol, E., Navarro, O. (2017). Introduction. Environmental Psychology and Quality of Life. G. Fleury-Bahi, E. Pol, & O. Navarro (Eds.), *International handbooks of quality-of-life. Handbook of environmental psychology and quality of life research* (pp. 275-290). Cham, Switzerland: Springer International Publishing. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7_17
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *URBAN DESIGN International*, 20(4), 274–292. doi:10.1057/udi.2015.22
- Francis, J., Wood, L. J., Knuiman, M., & Giles-Corti, B. (2012). Quality or quantity? Exploring the relationship between Public Open Space attributes and mental health in Perth, Western Australia. *Social Science & Medicine*, 74(10), 1570-1577. doi:10.1016/j.socscimed.2012.01.032

- Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E., & Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health. Associations between neighborhood walkability and active transportation, body mass index and air quality. *Journal of American Planning Association*, 72(1), 75-87. <https://doi.org/10.1080/01944360608976725>
- Gehl, J. (1971/2011). *Life between buildings*. New York: Island Press
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. New York: Island Press
- Gómez, A., Brooks, M. L., Buhrmester, M. D., Vázquez, A., Jetten, J., & Swann, W. B., Jr. (2011). On the nature of identity fusion: insights into the construct and a new measure. *Journal of Personality and Social Psychology*, 100(5), 918-933. doi:10.1037/a0022642
- Hopkins D. J., Williamson T. (2014). Inactive by design? Neighborhood design and political participation. *Political Behavior*, 34, 79-101.
- Hogg, M. A., & Abrams, D. (1988). *Social identifications: A social psychology of intergroup relations and group processes*. London: Routledge.
- Hummon, D. (1992). Community attachment. Local sentiment and sense of place. In: I. Altman & S. M. Low (Eds.), *Place attachment* (pp. 253-277). New York and London: Plenum
- Jacobs, J. (1961). *Death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Jensen, M. (1999). Passion and heart in transport. A sociological analysis of transport behaviour. *Transportation Policy*, 6, 19–33.
- Jonah, B. A., Bradley, J. S. & Dawson, N. E. (1981). Predicting individual subjective responses to traffic noise. *Journal of Applied Psychology*, 66, 490–501.
- Kajdanek, K. (2012). *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Nomos.
- Kruger, D. J., Reischl, T. M., & Gee, G. C. (2007). Neighborhood Social Conditions Mediate the Association Between Physical Deterioration and Mental Health. *American Journal of Community Psychology*, 40(3-4), 261-271. doi:10.1007/s10464-007-9139-7
- Kuo, E.,F. (2003). The role of arboriculture in a healthy social ecology. *Journal of Arboriculture*, 29, 148-155.
- Lamek, A. (2015). Guenter Grass zamiast pomnika w Gdańsku wołał remont toalet. No to ma... pomnik. Pobrane z: <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35635,19034221,jak-sie-panu-podoba-ten-pomnik-panie-grass.html>
- Laurence, G. A., Fried, Y., & Slowik, L. H. (2013). "My space": A moderated mediation model of the effect of architectural and experienced privacy and workspace personalization on emotional exhaustion at work. *Journal of Environmental Psychology*, 36, 144 - 152. doi:10.1016/j.jenvp.2013.07.011
- Lewicka, M. (2011). Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology*, 31(3), 207–230.
- Lewicka, M. (2012). *Psychologia miejsca*. Warszawa: Scholar

Lewicka, M. (2013). *Place inherited or place discovered? Agency and communion in people-place bonding*. *Estudios de Psicología*, 34(3), 261–274.
<https://doi.org/10.1174/021093913808295154>

Leyden, K. M. (2003). Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1546-1551.

Lo, R. H. (2009). *Walkability: what is it?* *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2), 145–166. doi:10.1080/17549170903092867

Mathews, R. C., & Kling, K. (1988). Self-transcendence, time perspective and prosocial behavior. *Journal of Voluntary Action Research*, 17, 4-24.

Mattisson K, Håkansson C, Jakobsson K. (2015). Relationships between commuting and social capital among men and women in southern Sweden. *Environment and Behavior*, 47(7), 734–753.

Mael F, Ashforth B., E. (1992). Alumni and their alma mater: A partial test of the reformulated model of organizational identification. *Journal of Organizational Behavior*, 13(2), 103–123. doi: 10.1002/job.4030130202

Marans, R. W., & Stimson, R. J. (2011). An overview of quality of urban life. In R. W. Marans, & R. J. Stimson (Eds.), *Investigating quality of urban life. Theory, methods, and empirical research* (Vol. 45, pp. 1–29, Social Indicators Research Series). Dordrecht, Heidelberg: Springer.

McMillan, D.W., & Chavis, D.M. (1986). Sense of community: A definition and theory. *Journal of Community Psychology*, 14(1), 6-23.

Montgomery, C. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wysoki Zamek

Nordin, S., Millqvist, E., Löwhagen, O., & Bende, M. (2003). The Chemical Sensitivity Scale: Psychometric properties and comparison with the Noise Sensitivity Scale. *Journal of Environmental Psychology*, 23, 359– 367. doi:10.1016/S0272-4944(03)00002-1

Olatunji, B. O., Williams, N. L., Tolin, D. F., Sawchuk, C. N., Abramowitz, J. S., Lohr, J. M., & Elwood, L. (2007). The Disgust Scale: Item analysis, factor structure, and suggestions for refinement. *Psychological Assessment*, 19, 281–297.

Park, M., Verhoeven, J., Cuijpers, P., Reynolds III, C., & Penninx, B. (2015). Where You Live May Make You Old: The Association between Perceived Poor Neighborhood Quality and Leukocyte Telomere Length. *PLOS ONE*, 10(6). doi: 10.1371/journal.pone.0128460

Proshansky, H. M. (1978). The city and self- identity. *Environment and Behavior*, 10, 147–169. doi: 10.1177/0013916578102002

Putnam, R, D. (1995). Bowling Alone: America’s Declining Social Capital. *Journal of Democracy*, 6, 65–78.

Rakowski-Kłós, I. (2016). Miasto lumpów i złodziei. Dlaczego Polska nienawidzi Łodzi?. Retrieved from: <http://lodz.wyborcza.pl/lodz/1,44788,19916921,miasto-lumpow-i-zlodziei-dlaczego-polska-nienawidzi-lodzi.html>

Rogers, S. H., Halstead, J. M., Gardner, K. H., & Carlson, C. H. (2011). Examining walkability and social capital as indicators of quality of life at the municipal and neighborhood scales. *Applied Research in Quality of Life*, 6(2), 201-213.

Ross, C. E., & Mirowsky, J. (2009). Neighborhood disorder, subjective alienation, and distress. *Journal of Social Behavior*, 50, 49 – 64.

Sallis, J. F., Floyd, M. F., Rodríguez, D. A., & Saelens, B. E. (2012). Role of built environments in physical activity, obesity and cardiovascular disease. *Circulation*, 125, 729-737. <https://doi.org/10.1161/CIRCULATIONAHA.110.969022>

Sampson, R. J., Raudenbush, S., W. (2004). Seeing disorder: Neighborhood stigma and the social construction of “broken windows.” *Social Psychology Quarterly*, 67, 319–342.

Springer, F. (2013). *Wanna z kolumnadq*. Wołowiec: Wydawnictwo Czarne

Springer, F. (2016). *Miasto archipelag. Polska mniejszych miast*. Kraków: Karakter.

Stanley, J., Stanley, J. (2004). *Improving public transport to meet community needs: A Warrnambool case-study*. Report prepared for Victoria: Bus Association Victoria and Warrnambool Bus Lines.

Sugiyama, T., Paquet, C., Howard, N. J., Coffee, N. T., Taylor, A. W., Adams, R. J., & Daniel, M. (2014). *Public open spaces and walking for recreation: Moderation by attributes of pedestrian environments*. *Preventive Medicine*, 62, 25–29. doi:10.1016/j.ypmed.2014.01.030

Tajfel, H., & Turner, J. (1985). The social identity theory of intergroup behavior. In S. Worcehl & W. G. Austin (Eds.), *Psychology of intergroup relation*. Monterey, CA: Brooks-Cole.

Vandello, J. A., Bosson, J. K. (2013). Hard won and easily lost: A review and synthesis of theory and research on precarious manhood. *Psychology of Men & Masculinity*, 14, 101–113. <http://dx.doi.org/10.1037/a0029826>

Zhu, X., Yu, C., Lee, C., Lu, Z., & Mann, G. (2014). A retrospective study on changes in resident's physical activities, social interactions and neighborhood cohesion after moving to a walkable community. *Preventive Medicine*, 69, S93-S97.

Ma at pedes