

Katarzyna Rakowska¹

Naukowe Koło Socjologów „Quaero” Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
w Olsztynie

https://doi.org/10.29316/9788368103342_16

TYPY ZACHOWAŃ LUDZI W AUTOBUSIE PODCZAS RÓŻNYCH TRAS ORAZ W RÓŻNYCH GODZINACH – WŁASNE BADANIA ETNOGRAFICZNE

TYPES OF PEOPLE’S BEHAVIOR ON THE BUS DURING DIFFERENT ROUTES AND AT DIFFERENT TIMES – OWN ETHNOGRAPHIC RESEARCH

Streszczenie

Celem badania było poznanie i sklasyfikowanie typów zachowań pasażerów miejskich autobusów, w zależności od pory dnia i specyfiki trasy. Zastosowano metodę obserwacji etnograficznej na wybranych liniach autobusowych w różnych przedziałach czasowych – od porannych kursów, po trasy nocne. Obserwacje prowadzono w sposób nienarzucający się, analizując interakcje społeczne, mowę ciała i wpływ technologii. Stwierdzono istotne różnice w zachowaniach, w zależności od godziny podróży. Większość osób jest śpiąca i zajęta swoimi urządzeniami, rozmowy są rzadkie, a wymiana zdań i gestów ograniczona do minimum. Pasażerowie unikają spojrzeń i są skupieni na szybkim dotarciu do celu. Przy braku wolnych miejsc pojawia się zniecierpliwienie – widoczne w nerwowych ruchach, westchnieniach czy wyrazie twarzy, zwłaszcza u osób jadących dłużej. Pojawiają się drobne spięcia podczas wsiadania i wysiadania, co pokazuje, że pośpiech nie sprzyja kontaktom między pasażerami. Wnioski

Abstract

The purpose of the study was to find out and classify the types of behavior of urban bus passengers depending on the time of day and route specifics. The method used was ethnographic observation on selected bus routes at different time intervals - from morning runs to night routes. Observations were conducted in a non-intrusive manner, analyzing social interactions, body language and the influence of technology. Significant differences in behavior were found depending on the hour of travel. Most people are sleepy and preoccupied with their devices, conversations are infrequent, and exchanges of words and gestures are kept to a minimum. Passengers avoid glances and are focused on reaching their destination quickly. When there are no seats available, impatience sets in - evident in nervous movements, sighs or facial expressions, especially in those who have been riding longer. Minor tensions arise during boarding and disembarking, showing that the rush

¹ studentka, e-mail: katarzyna.rakowska@student.uwm.edu.pl

z badań wskazują, że pasażerowie unikają interakcji, skupiając się na własnych sprawach i szybkim dotarciu do celu. Pośpiech, tłok i brak miejsc wywołują frustrację, ale nie prowadzą do otwartych konfliktów. Ograniczają jednak możliwość nawiązywania kontaktów społecznych w przestrzeni publicznej.

Słowa kluczowe: interakcje społeczne, komunikacja, przestrzeń publiczna, zachowania

is not conducive to contact between passengers. Conclusions from the study indicate that passengers avoid interaction, focusing on their own affairs and getting to their destinations quickly. Rushing, crowding and lack of seats cause frustration, but do not lead to open conflicts. They do, however, limit the possibility of social interaction in public spaces.

Keywords: social interaction, communication, public space, behavior

Wstęp

Badania etnograficzne mają na celu zrozumienie codziennych praktyk społecznych w naturalnych warunkach. Autobus jako przestrzeń publiczna, stanowi zbiorowość społeczną, w której zachowania pasażerów odzwierciedlają normy kulturowe, dynamikę relacji społecznych oraz zmienność nastrojów w zależności od kontekstu. Celem tego badania była analiza różnorodnych typów zachowań ludzi w autobusie podczas różnych tras i w różnych godzinach.

Transport jest istotnym elementem infrastruktury społeczno-gospodarczej naszego kraju. Komunikacja miejskiego transportu zbiorowego nabiera obecnie dużego znaczenia i jest jednym z najważniejszych czynników determinujących optymalny rozwój miasta. Głównym czynnikiem kształtującym sieć połączeń są podróźni korzystający z komunikacji miejskiej, których satysfakcja oraz zadowolenie powinny być zaspokojone.

W strukturze transportu zbiorowego w polskich miastach wyróżnia się pięć podstawowych podsystemów:

- autobusy,
- trolejbusy,
- tramwaje,
- metro,
- kolej miejska.

Spośród nich najbardziej rozpowszechnionym środkiem transportu zbiorowego jest komunikacja autobusowa, stanowiąca podstawowy element systemu komunikacyjnego we wszystkich miastach w Polsce, które dysponują komunikacją zbiorową (Zalewska, 2017).

Jako przestrzeń publiczna środowisko usług transportu publicznego jest utrzymywane przez uporządkowany zestaw zasad i warunków. Zasady te określone zarówno przez prawo, jak i przez powszechnie akceptowane normy

zachowań społecznych obowiązujące w przestrzeni publicznej. Wymaga to od pasażerów przestrzegania zasad umożliwiających przechodzenie między otwartą przestrzenią miejską a zamkniętą przestrzenią autobusu. Warunki przewozu kontrolują podróż i mobilność pasażerów w celu utrzymania porządku i zapewnienia bezpieczeństwa osobom potencjalnie marginalizowanym. Tworzą one dynamiczny, zmienny zbiór pasażerów poddanych mediacji prawnej, społecznej i instytucjonalnej, zachodzącej w relacjach między pasażerami, pojazdem i otoczeniem. Kształtują w ten sposób przestrzeń publiczną, w której negocjacje prawa, polityki i norm społecznych współtworzą miejską przestrzeń publiczną (Rink, 2023).

Segregacja społeczna nie stanowi jednolitego, stałego procesu rozgrywającego się w przestrzeni, lecz przybiera różne formy w zależności od pory dnia, układu i struktury urbanistycznej oraz organizacji usług transportowych, co skłania do ponownego przemyślenia tego zjawiska jako rezultatu potencjalnych, mniej lub bardziej prawdopodobnych spotkań zachodzących w toku codziennych praktyk przemieszczania się (Yang i in., 2025).

Przez interakcję w ogólnym znaczeniu należy rozumieć „wzajemne oddziaływanie na siebie osób, przedmiotów, zjawisk; zetknięcie się ze sobą dwóch lub więcej jakichś akcji, działań, dążeń”. Interakcja społeczna rozumiana jest jako „wzajemne oddziaływanie ludzi na siebie w sytuacjach społecznych” (Szymczak, 1978). W ten sposób interakcję rozumie Piotr Sztompka, który określa interakcję jako „dynamiczną, ciągłą sekwencję nawzajem ku sobie zwróconych działań społecznych” (Sztompka, 2002). Interakcja społeczna odnosi się zatem bezpośrednio do sytuacji, w których ludzie wpływają na siebie w określonym kontekście społecznym.

W kontekście komunikacji miejskiej oznacza to, że nawet krótkotrwałe i pozornie neutralne zachowania pasażerów stanowią element procesu interakcyjnego. Podróż transportem zbiorowym tworzy bowiem specyficzną sytuację społeczną, w której osoby obce sobie wzajemnie na siebie oddziałują, respektując normy współobecności w przestrzeni publicznej. Interakcje te mają charakter dynamiczny i ciągły, ponieważ każdy gest, ruch czy reakcja jednej osoby wywołuje określoną odpowiedź innych pasażerów. W rezultacie komunikacja miejska staje się przestrzenią codziennych, często nieuświadomionych interakcji społecznych, które odzwierciedlają szersze mechanizmy funkcjonowania społeczeństwa.

Tematyka zachowania się konsumenta ma interdyscyplinarny charakter, ponieważ zachowania konsumentów są badane w ramach różnych dziedzin, takich jak ekonomia, psychologia, psychologia społeczna, socjologia oraz antropologia kulturowa (Roszkowska, 2001). Tematyka ta jest

rozpatrywana przez badaczy z różnych punktów widzenia, w zależności od przyjętego kontekstu i celu analizy.

Zachowania konsumenckie wpisują się w szerszy obszar badań nad ludzkim zachowaniem. Samo pojęcie zachowania będące kluczowym terminem w psychologii, w najszerszym ujęciu oznacza: „każdą dającą się obserwować reakcję na bodźce z otoczenia lub ogół reakcji i ustosunkowań organizmu żywego do środowiska” (Encyklopedia PWN, b.d.b).

Naukowcy zajmujący się badaniem zachowań koncentrują się na różnych ich aspektach, a wybór teorii i metod badawczych uzależniony jest od specjalizacji naukowej. Psychologia skupia się głównie na analizie źródeł oraz struktur potrzeb człowieka, a także ich wpływie na dobrostan i rozwój jednostki. Z kolei ekonomiści koncentrują się na analizie sposobów najbardziej efektywnego zaspokajania tych potrzeb w określonych warunkach (Jachnis, Terelak, 2002).

Pojęcie komunikacji interpersonalnej w ujęciu psychologicznym i socjologicznym to: „podejmowanie w określonym kontekście wymiany werbalnych i pozawerbalnych sygnałów w celu osiągnięcia lepszego poziomu współdziałania lub pogłębiania więzi międzyludzkich” (Encyklopedia PWN, b.d.a). Komunikacja interpersonalna zazwyczaj odnosi się do wymiany informacji między nadawcą a odbiorcą bądź też w niewielkiej grupie osób, które pozostają ze sobą w bezpośrednim kontakcie (Frączek, 2012). Proces komunikowania się jest zjawiskiem złożonym i wieloaspektowym zachodzącym na różnych płaszczyznach i w różnych miejscach, m.in. w komunikacji autobusowej. Najprostszy ze sposobów komunikowania się jest rozmowa, która jest formą komunikacji werbalnej zazwyczaj występującej razem z komunikacją niewerbalną, wzajemnie, uzupełniając się. Proces ten jest skuteczny wyłącznie wtedy, gdy używane symbole i dźwięki są jednoznacznie rozumiane przez wszystkich pasażerów aktu komunikacyjnego. Głównym narzędziem komunikacji werbalnej przekazu jest język, który umożliwia artykulację określania myśli, uczuć i doświadczeń w celu ich wymiany z innymi, formułowanie ocen dotyczących ludzi, uczuć zgodnie z osobistym systemem wartości, opisywanie własnych przeżyć, wydarzeń przeszłych oraz bieżących, jak również prognozowanie możliwych sytuacji w przyszłości (Frączek, 2012).

Komunikacja niewerbalna zwana inaczej mową ciała stanowi istotny komponent porozumiewania się, dostarczając wielu informacji między rozmówcami. Do jej podstawowych elementów zalicza się:

- gesty i ruchy ciała, które współgrają z wypowiedzią, podkreślając jej sens, wskazując osoby lub obiekty, obrazując rozmiary czy kształty, szczególnie wtedy, gdy trudno je oddać słowami,

- mimika i wyraz twarzy odzwierciedlają emocje i wspierają przekaz werbalny,
- dotyk i kontakt fizyczny – gesty takie jak uścisk dłoni, poklepanie po ramieniu czy trzymanie za rękę mają różne znaczenie zależne od płci, statusu społecznego i relacji między osobami. Mogą służyć budowaniu bliskości lub zaznaczaniu dystansu,
- dystans przestrzenny – niewidzialna strefa wokół człowieka, w której odbywają się interakcje społeczne. Dystans ten różni się w zależności od rodzaju relacji: najmniejszy wobec bliskich, a największy – w sytuacjach publicznych. Zbyt mała odległość może powodować dyskomfort lub nawet konflikty,
- kontakt wzrokowy i wymiana spojrzeń – to, w jakim kierunku patrzymy, jak długo i z jaką intensywnością, przekazuje informacje o naszym nastawieniu do rozmówcy,
- pozycja ciała – sposób, w jaki ktoś siedzi lub stoi, może wskazywać na jego stan emocjonalny i ukazywać jego niepokój lub odprężenie,
- - niewerbalne aspekty mowy: intonacja, tempo mówienia, barwa i akcent głosu, szybkość mówienia ujawniają intencje oraz postawę wobec rozmówcy,
- dźwięki paralingwistyczne – westchnienia, sapanie, płacz, śmiech, gwizdanie, przydźwięki, nie tworzą słów. Mogą natomiast utrudniać zrozumienie drugiej osoby i zakłócać rozmowę (Frączek, 2012).

Zachowania transportowe to złożony kompleks działań i czynności mających na celu zaspokojenia indywidualnych potrzeb przewozowych związanych z realizacją procesu przemieszczania się, zgodnie z subiektywnie odczuwanym układem preferencji. Zrozumienie tych preferencji i zachowań transportowych jest kluczowe dla tworzenia oferty transportowej, która będzie adekwatna do potrzeb i oczekiwań mieszkańców (Grzelec, 2015).

Motywacje podróży są zależne od konkretnych sytuacji życiowych podróżnych. Nadrzędne etapy wpływające na zachowania komunikacyjne to:

- podjęcie zatrudnienia,
- posiadanie dzieci,
- przejście na emeryturę.

Celem podróży osób w wieku szkolnym i osób studiujących jest miejsce pobierania nauki. Podróże do pracy pojawiają się po zakończeniu edukacji i podjęciu zatrudnienia. W gospodarstwach domowych, w których nie ma dzieci kobiety i mężczyźni mają zbliżone zachowania komunikacyjne i najczęściej podróżują na zakupy, czy celem załatwienia spraw urzędowych. Specyficzny dla płci podział ról wraz z pojawieniem się dzieci sprawia, że kobiety najczęściej podróżują z zakupami, towarzysząc innym osobom,

w tym dzieciom w podróżach do szkoły oraz z załatwianiem spraw administracyjnych związanych z domem. Podróże niezwiązane z pracą, a wykonywane przez kobiety charakteryzują się znacznym rozproszeniem zarówno pod względem punktów wyjścia, jak i miejsc docelowych. Często mają one miejsce poza standardowymi godzinami szczytu. Cel podróży mężczyzn, natomiast jest częściej związany z pracą i załatwianiem spraw służbowych. W wieku emerytalnym podróżom do pracy ustępują podróże na zakupy, do urzędów, spotkań ze znajomymi (Nosal Hoy, 2018).

Materiał i metoda

Badania zostały przeprowadzone metodą obserwacji uczestniczącej w różnych liniach autobusowych w Olsztynie. Obserwacje miały miejsce w różnych porach dnia – rano, w południe, popołudnie, wieczorem oraz w nocy. Zróżnicowano także trasy – linie miejskie oraz linie miejskie nocne. W każdej kategorii czasowej przeprowadzono minimum trzy niezależne sesje obserwacyjne, każda trwająca od 45 do 60 minut, co łącznie daje około 12-15 godzin obserwacji w ciągu miesiąca kwietnia 2025 roku.

Kryteria doboru tras i godzin były uzasadnione różnorodnością typów pasażerów oraz natężeniem ruchu w poszczególnych porach. Linia 109 reprezentowała standardowe trasy dzienne z dużym udziałem osób pracujących i uczniów, linia 136 przebiegała przez obszary akademickie i handlowe, a N02 obejmowała pasażerów nocnych – pracowników zmianowych i pasażerów wydarzeń kulturalnych.

Badani nie byli dobierani celowo, ponieważ obserwacja miała charakter naturalistyczny i dotyczyła rzeczywistych zachowań pasażerów komunikacji miejskiej. Grupą badaną byli anonimowi pasażerowie autobusów linii 109, 136 i N02 poruszający się w różnych porach dnia. Grupy społeczne reprezentowane w badaniu to m.in. osoby pracujące, uczniowie, studenci, osoby starsze, matki z dziećmi, turyści oraz osoby wracające z imprez lub pracujące zmianowo. Obserwacje objęły szeroki przekrój wiekowy i społeczny.

W badaniu zastosowano jakościową metodę badań etnograficznych, której głównym założeniem jest obserwacja uczestnicząca i analiza zachowań ludzi w ich naturalnym środowisku. Badacz, będąc obecnym jako pasażer, prowadził systematyczne i świadome obserwacje interakcji oraz zachowań, nie ingerując w przebieg zdarzeń. Technika badawczą była obserwacja bezpośrednia (jawna, nieingerująca).

Badacz przemieszczał się autobusami o różnych porach dnia, rejestrując na bieżąco zachowania pasażerów, które były notowane w dzienniku obserwacji terenowych. Bezpośrednio po zakończeniu obserwacji sporządzano szczegółowe opisy dotyczące: rodzaju zachowań, sposobu komunikacji,

reakcji emocjonalnych, interakcji społecznych oraz sposobu wykorzystania technologii.

Dla zachowania obiektywności obserwacji zastosowano następujące procedury: każda obserwacja była dokumentowana w tej samej strukturze dziennika, obejmującej sekcje dotyczące zachowań werbalnych, niewerbalnych i interakcji grupowych. Obserwowane zachowania były kategoryzowane tematycznie: np. interakcje prospołeczne (pomoc, uprzejmość), konflikty, ignorowanie innych, korzystanie z przestrzeni i technologii. W przypadku niejednoznacznych sytuacji badacz sporządzał dodatkowe komentarze opisowe. Porównano obserwacje między trasami i porami dnia w celu zidentyfikowania wzorców i typowych zachowań oraz zminimalizowania wpływu subiektywnej interpretacji.

Takie podejście umożliwiło systematyczne, rzetelne i obiektywne badanie interakcji społecznych w naturalnym kontekście miejskiej komunikacji autobusowej, uwzględniając różnice czasowe, trasowe oraz społeczno-demograficzne charakterystyki pasażerów w celu wyodrębnienia wzorców i typowych zachowań. Badania zostały przeprowadzone w kwietniu 2025 roku.

Wyniki

Trasy, w których przeprowadzono obserwację to trasy miejskie gęsto zaludnione, obsługujące centrum miasta oraz osiedla mieszkaniowe. Obserwowano zachowania ludzi podczas różnych kursów miejskich autobusów w tym trasy nocne obsługujące pasażerów w późnych godzinach, głównie studentów wracających z imprez i osoby pracujące na nocnych zmianach.

Tabela 1. Typy zachowań pasażerów w zależności od pory dnia i trasy

Pora dnia / Linia	Dominujące grupy społeczne	Charakter interakcji	Emocje i atmosfera	Typowe zachowania
Rano (109,136)	Pracownicy, uczniowie, studenci	Ograniczone, zdawkowe	Pośpiech, zniecierpliwienie	Unikanie kontaktu wzrokowego, korzystanie z telefonów, napięta postawa ciała, drobne konflikty przy wejściu
Południe (109,136)	Osoby starsze, matki z dziećmi, turyści	Częstsze, spontaniczne	Spokojna, życzliwa	Rozmowy towarzyskie, ustępowanie miejsc, uśmiech, gesty uprzejmości

Pora dnia / Linia	Dominujące grupy społeczne	Charakter interakcji	Emocje i atmosfera	Typowe zachowania
Popołudnie (109,136)	Wracający z pracy i szkoły, młodzież	Ambiwalentne, konflikto-genne	Zmęczenie, irytacja	Hałas, napięcie, konflikty o przestrzeń, unikanie osób nietrzeźwych
Wieczór (109,136)	Osoby wracające ze spotkań, pracownicy zmianowi,	Umiarkowane, swobodne	Rozluźniona	Pomoc przy wózkach, sporadyczne rozmowy, spokojna mimika
Noc (N02)	Studenci, pracownicy nocni	Intensywne w grupach, napięte wobec nietrzeźwych	Swoboda, epizody napięcia	Głośne rozmowy, interwencje kierowcy, unikanie kontaktu z osobami nietrzeźwymi

Źródło: opracowanie na podstawie badań własnych.

Analiza obserwacji kursów miejskich (linie 109,136 oraz nocna N02) pokazuje wyraźne różnice w zachowaniach pasażerów w zależności od pory dnia, natężenia ruchu oraz dominujących grup społecznych.

1. Ranne kursy miejskie.

Ranne kursy miejskie (6:00-9:00) charakteryzują się pośpiechem, większość pasażerów jest zaspana, skupiona na telefonach, słuchawkach. Dominują osoby dojeżdżające do pracy, uczniowie i studenci. Ci którzy się znają, rzadko ze sobą rozmawiają. Interakcje są zdawkowe, wykonują minimalne gesty powitalne, krótkie skinienia głową lub całkowity brak reakcji. Ich postawa ciała jest pochylona, ręce najczęściej skrzyżowane na piersi. Unikają kontaktu wzrokowego. Spieszą się do miejsca docelowego. Nie mają czasu. Poprzez szybkie, nerwowe i gwałtowne ruchy okazują swoje zniecierpliwienie polegające na przewracaniu oczami, westchnieniach, marszczeniu brwi przy braku miejsc siedzących. Jadący w dłuższą trasę są poirytowani dłuższym brakiem miejsca siedzącego. Zdarzają się drobne incydenty związane z przepychaniem się przy wejściu/wyjściu. Widać ewidentnie, że tłok i pośpiech nie służy interakcjom. Atmosfera jest napięta i podporządkowana presji czasu.

2. Południowe kursy miejskie.

Południowe kursy miejskie (12:00-15:00), stanowią wyraźne przeciwieństwo poranka. Dominują osoby starsze, matki z dziećmi, turyści. Rozmowy towarzyskie prowadzą głównie osoby starsze, które traktują podróż jako okazję do spotkania towarzyskiego. Niektórzy spotykają dawno

niewidzianych znajomych i mają im dużo do opowiedzenia. Prowadzą spontaniczne rozmowy z sąsiadami, uśmiechają się do innych, wymieniają przyjazne spojrzenia, potakują lub kiwają głową, gestykulują podczas rozmów. Uśmiechają się przy mijaniu się. Panował mniejszy tłok, pasażerowie częściej oferowali miejsce siedzące starszym osobom, kobietom w ciąży, czy osobom niepełnosprawnym. Wstając z miejsc gestem dłoni zachęcali do zajęcia swojego miejsca. Wyuczone zachowania społeczne były bardziej zauważalne, doceniane. Zauważalny był wyższy poziom cierpliwości, spokojna atmosfera. Jadący w dłuższą trasę przejawiali wolniejsze tempo poruszania się, chętnie czytali, byli bardziej spokojni, zrelaksowani. Tłok jest mniejszy, a poziom cierpliwości i kultury osobistej wyższy. Interakcje są swobodniejsze i bardziej neutralne.

3. Popołudniowe kursy miejskie.

Popołudniowe kursy miejskie (15:00-18:00) ponownie przynoszą wzrost napięcia. Dominują osoby wracające z pracy i szkół, młodzież. Widoczny był tłok, hałas, zmęczenie po pracy, którym towarzyszyła irytacja, poddenerwowanie i niezadowolenie. Pasażerowie nerwowo przestępowali z nogi na nogę, zaciskali z niezadowolenia ręce lub szczęki, marszczyli brwi. Niektórzy z nich przewracali oczami lub unikali spojrzeń innych pasażerów. Częstsze konflikty związane z brakiem przestrzeni osobistej widoczne były w szczególności wtedy, kiedy autobus był zatłoczony, a pasażerowie byli zmuszeni stać bardzo blisko siebie lub „stali komuś nad głową”. Zdarzyło się, że podróżnymi były osoby nietrzeźwe, od których stronili pozostali podróżni z obawy przed natarczywością. Unikając kontaktu fizycznego odsuwali się od nich, pochylając się w stronę okna. Wzmagająca się aktywność młodzieży poprzez głośne rozmowy, energiczne gestykulacje, głośny śmiech, słuchanie muzyki. Zmęczeni pasażerowie byli niezadowoleni z takiego towarzystwa w czasie podróży. Duża ekspresyjność młodzieży wymagała upominania, które nie zawsze przynosiło oczekiwany efekt. Nie zawsze młodzież reagowała w sposób powszechnie przyjęty na upominanie. Wzruszała ramionami, przewracała oczami, ironicznie się uśmiechała. Brak reakcji ze strony młodzieży, prześmiewcze miny i nieadekwatne zachowania w tej sytuacji rodziły kolejne niezadowolenie i dyskusje między podróżującymi.

4. Wieczorne kursy miejskie.

Wieczne kursy miejskie (18:00-21:00) cechowała bardziej zróżnicowana i swobodna atmosfera. Pasażerowie to głównie osoby wracające z zajęć dodatkowych, spotkań towarzyskich lub pracy zmianowej. Panowała bardziej swobodna atmosfera. Widoczna była rozluźniona postawa ciała, uśmiechy i lekkie żarty wśród znajomych. Pasażerowie w większości pojedynczo

w sposób pośpieszny wracali do domu. Były też osoby wracające z zakupów. U jadących w dłuższą trasę widoczne było zmęczenie i znużenie, które przejawiało się w opieraniu głowy o szybę, przeciąganiu się. Interakcje są umiarkowane – znajomi rozmawiają swobodnie, nieznajomi w większym stopniu wchodzili ze sobą w interakcje. Byli dla siebie pomocni, uprzejmi i współpracujący. Ustępowali sobie miejsca, podtrzymywali, pomagali przy wózkach. Nieznajomi nawiązywali sporadyczne rozmowy o trasie, podczas których wymieniali krótkie spojrzenia i uśmiechy między sobą. Na ich twarzach widać było naturalną mimikę – spokój i brak oznak stresu. Znajomi w sposób bardziej swobodny prowadzili ze sobą dyskusje o bliskich im tematach. Wzrasta poziom uprzejmości i wzajemnej pomocy, a ogólna atmosfera jest spokojna.

5. Nocne kursy miejskie.

Nocne kursy miejskie (23:00-01:00, linia N02) wyróżniała się największą zmiennością zachowań. Dominują studenci wracający z imprez, osoby pracujące na nocne zmiany. Panowała większa swoboda zachowań, głośne rozmowy, śmiech. Jadący studenci w sposób ożywiony prowadzili między sobą dyskusje, utrzymując kontakt wzrokowy w grupie, szeroko gestykulując, chcąc przekazać dla innych różne treści. Nie widać było u nich zmęczenia. Pozostali podróżujący byli spokojni, nie zwracali zbyt uwagi na toczące się wokół nich rozmowy. Jednocześnie pojawiają się incydenty związane z nietrzeźwością, które wywoływały napięcie. Podróżni odsuwali się od osób nietrzeźwych, odwracając od nich głowę w obawiając, że mogą zostać przez nich zaczepieni. Wykazywali zdenerwowanie poprzez nerwowe ruchy ciała, co szczególnie było widoczne w napiętej postawie kobiet i ich poddenerwowanym spojrzeniu w kierunku osoby lub osób nietrzeźwych. Niewłaściwie zachowujący się nietrzeźwi pasażerowie, pasażerowie zachowujący się zbyt głośno lub nieodpowiedzialnie wymagali interwencji kierowców i wstrzymania trasy, co rodziło frustrację części pasażerów. Należało zdyscyplinować pasażera lub wprowadzić specjalne procedury wymagane w sytuacjach kryzysowych. Widać było, że kobiety były przerażone, mężczyźni natomiast prezentowali postawę gotowości i wchodzili w interakcje z potencjalnie agresywnymi pasażerami. Patrzyli uważnie niejednokrotnie, starając się pomóc, czy to w zdyscyplinowaniu, zatrzymaniu aktów agresji, czy przemocy. Niektórzy z podróżnych byli niezadowoleni, że trasa została wstrzymana, twierdząc, że nie zdążą na czas w docelowe miejsce podróży. Swe niezadowolenie okazywali poprzez wzdychanie, kręcenie głową, patrzenie na zegarki podczas przestojów. Im dłuższy postój, tym bardziej narastała w nich frustracja, a negatywne reakcje wzrastała ilość niekontrolowanych ruchów ciała.

Wpływ technologii na zachowania pasażerów

Technologia odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu współczesnych zachowań społecznych, w tym także zachowań pasażerów w autobusach. Wprowadzenie powszechnie dostępnych telefonów komórkowych, słuchawek i aplikacji nawigacyjnych (np. aplikacja Jakdojade) zmieniło sposób, w jaki jednostki funkcjonują w przestrzeni publicznej.

Tabela 2. Wpływ technologii na interakcje pasażerów

Element technologii	Obserwowany efekt społeczny	Wpływ na interakcje
Telefon komórkowy	Skupienie na ekranie	Ograniczenie kontaktu wzrokowego
Słuchawki	Izolacja sensoryczna	Sygnalizowanie braku gotowości do rozmowy
Aplikacje nawigacyjne (Jakdojade, mobileMPK, Google Maps)	Samodzielne monitorowanie trasy	Zmniejszenie liczby spontanicznych pytań o drogę

Źródło: opracowanie na podstawie badań własnych.

Korzystanie z telefonów komórkowych przez podróżujących, zmniejszało liczbę interakcji bezpośrednich i przyczyniało się do izolacji społecznej. Większość pasażerów autobusów podczas podróży przeglądała media społecznościowe, czytała wiadomości, przeglądała własne notatki, oglądała filmy lub rozmawiała za pośrednictwem komunikatorów internetowych, wykorzystując optymalnie czas spędzony na podróży. Pasażerowie, skupieni na ekranach, mniej angażowali się w interakcji z otoczeniem. Unikali kontaktu wzrokowego, co zmniejszało szanse na nawiązanie rozmowy z innymi. Telefon stanowił rodzaj „tarczy” oddzielającej jednostkę od innych. Pasażerowie celowo skupiali wzrok na ekranie, aby uniknąć niechcianych interakcji, jednocześnie szanując swoją przestrzeń osobistą. Utrzymywanie kontaktu wzrokowego lub próba rozmowy była interpretowana jako niekomfortowa ingerencja. Pasażerowie autobusów często wykorzystywali słuchawki, zwłaszcza bezprzewodowe (niezależnie od pory, w której podróżowali) do słuchania muzyki, podcastów, prowadzenia rozmów telefonicznych lub po prostu jako element izolacji od otoczenia. Noszenie słuchawek wyraźnie sygnalizowało brak zainteresowania kontaktami z otoczeniem – szczególnie w sytuacjach, gdy pasażerowie nie chcieli angażować się w rozmowy z nieznanymi. Wzrok skierowany w okno lub ekran telefonu, w połączeniu ze słuchawkami, tworzył barierę komunikacyjną. Mogło to wpływać na postrzeganie empatii i gotowości do pomocy. Możliwość kontrolowania bodźców dźwiękowych

dawała pasażerom poczucie autonomii w przestrzeni publicznej, która zazwyczaj jest chaotyczna i nieprzewidywalna.

Używanie GPS-ów do monitorowania trasy, to mniej pytań o drogę. Kiedyś pytanie o drogę było naturalnym pretekstem do rozmowy z innymi pasażerami, dziś technologie eliminują tę potrzebę, co zmniejsza liczbę przypadkowych interakcji. Współczesne aplikacje nawigacyjne z których korzystali pasażerowie to: mobileMPK, Jakdojade, Google Maps, które umożliwiały pasażerom monitorowanie trasy w czasie rzeczywistym. Dostępność tych narzędzi sprawiała, że pytanie innych pasażerów lub kierowcy o drogę była rzadkością.

Technologia pełniła funkcję regulatora dystansu społecznego, ograniczając liczbę spontanicznych interakcji bezpośrednich.

Wnioski

Zachowania pasażerów w autobusach miejskich: dzieci, młodzieży, studentów, osób starszych, turystów to złożone procesy interakcji różnych grup społecznych, które przenikają się między sobą i są uzależnione od wielu różnych czynników. W miejskich trasach obserwuje się większy dystans społeczny, wynikający z anonimowości życia w dużych aglomeracjach. Warunki zewnętrzne, na które podróżujący nie mają wpływu to m.in. pogoda, opóźnienia, zatłoczenie. Czynniki te są zmienne i mogą w różnorodny sposób mieć wpływ na podróż i podróżujących.

W przestrzeni publicznej, jaką jest autobus, pasażerowie dostosowują swoje zachowania do pory dnia, warunków zewnętrznych i obecności innych osób. Rano są bardziej skupieni, wieczorem zmęczeni i mniej skłonni do interakcji. Najbardziej sprzyjające pozytywnym interakcjom są godziny popołudniowe i wieczorne, kiedy tłok jest mniejszy, a pasażerowie wykazują większą cierpliwość i uprzejmość. Największe napięcie i ograniczenie interakcji występują rano oraz w godzinach popołudniowego szczytu, gdy dominuje pośpiech i zmęczenie. Nocne kursy są najbardziej nieprzewidywalne – łączą swobodę i ożywienie z ryzykiem sytuacji konfliktowych.

W zatłoczonych, miejskich trasach dominuje anonimowość, indywidualizm i unikanie kontaktu wzrokowego, co wymusza tworzenie psychologicznych barier. Technologia dodatkowo ogranicza komunikację, wzmacnia indywidualizm, zwiększa anonimowość, ogranicza spontaniczne kontakty, co powoduje dystans, izolację i osłabia więzi społeczne. Całość obserwacji pokazuje, że pora dnia w istotny sposób wpływa na atmosferę w przestrzeni publicznej, poziom napięcia społecznego oraz jakość interakcji między pasażerami.

Mimo to przestrzeganie norm oraz działania altruistyczne wciąż odgrywają istotną rolę we wzmacnianiu więzi i budowaniu wspólnoty. Łamanie norm, np. hałas czy naruszanie przestrzeni osobistej, jest rzadkie i negatywnie odbierane, a osoby dewiacyjne bywają marginalizowane, co wymaga działań edukacyjnych i integracyjnych. Stres i konflikty pojawiają się głównie przy zatłoczeniu, agresji lub zachowaniach pod wpływem alkoholu. Korzystanie z technologii, takiej jak telefony, słuchawki bezprzewodowe, czy GPS, ogranicza komunikację i sprzyja izolacji. Na trasach powtarzanych przez tych samych pasażerów łatwiej o rozmowy i nawiązywanie znajomości.

Podsumowując, zachowania pasażerów w autobusie odzwierciedlają złożoność interakcji społecznych oraz sposoby adaptacji do przestrzeni publicznej, gdzie normy są jednocześnie przestrzegane, negocjowane i łamane. Autobus jako przestrzeń publiczna stanowi cenne miejsce do badania procesów socjalizacji, kontroli społecznej oraz wykluczenia społecznego. Istnieje duża potrzeba badania tych przestrzeni jako odzwierciedlenia szerszych procesów społecznych – takich jak urbanizacja, zmiany demograficzne, czy rosnąca rola technologii, które wymagają innowacyjnego podejścia z uwzględnieniem różnorodnych grup społecznych.

Piśmiennictwo

1. Encyklopedia PWN. (b.d.a). *Komunikacja*. Pobrane z: <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/komunikacja.html> (dostęp 18.04.2025).
2. Encyklopedia PWN (b.d.b). *Zachowanie*. Pobrane z: <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/zachowanie.html> (dostęp 18.04.2025).
3. Frączek, A. (2012). Komunikacja interpersonalna. *Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość*, 9, 118-131.
4. Grzelec, K. (2015). Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców gmin położonych na obrzeżu aglomeracji w kształtowaniu oferty przewozowej transportu zbiorowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 3, 4-8.
5. Jachnis, A., Terelak, J. F. (2002). *Psychologia konsumenta i reklamy*. Oficyna Wydawnicza Branta.
6. Nosal Hoy, K. (2018). Czynniki płci w zachowaniach komunikacyjnych. *Transport Miejski i Regionalny*, 5, 5-11.
7. Rink, B. (2023). Public space on the move: Mediating mobility, stillness and encounter on a Cape Town bus. *Urban Studies*, 60(15), 3027-3044. <https://doi.org/10.1177/00420980221088123>
8. Roszkowska, E. (2001). Typy zachowań konsumenta na rynku – ujęcie w teorii kompleksów reguł. W: A. F. Bocian (red.), *Rozwój regionalny cele i metody* (s. 143-158). Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku.
9. Sztompka, P. (2002). Socjologia. *Analiza społeczeństwa*. Wydawnictwo Znak.
10. Szymczak, M. (1978). *Słownik języka polskiego*. T. 1. Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

11. Yang, Y., Liu, E., Jia, B., Manley, E. (2025). *Urban transport systems shape experiences of social segregation*. *arXiv*. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2505.16337>
12. Zalewska, A. (2017). Dobór środków transportu komunikacji zbiorowej do tras przejazdów oraz potrzeb pasażerów. *Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 6, 1799-1802.