

Joanna JACZEWSKA\*

## SALON CZY GARAŻ MIEJSKI? ANALIZA DYSKURSU WOKÓŁ SPORU O KIERUNEK PRZEKSZTAŁCEŃ ULICY STAROWIEJSKIEJ W GDYNI<sup>1</sup>

### A SALON OR A CITY GARAGE? AN ANALYSIS OF THE DISCOURSE ABOUT THE DISPUTE OVER THE DIRECTION OF TRANSFORMATION OF STAROWIEJSKA STREET IN GDYNIA

Nr DOI: 10.25167/sm.1254

**ABSTRAKT:** W artykule przedstawiono analizę postaw poszczególnych stron konfliktu w dyskursie publicznym dotyczącym zmian w funkcji i zagospodarowaniu jednej z głównych ulic w Śródmieściu Gdyni. W wyniku analizy treści materiału zebranego w trakcie konsultacji społecznych zidentyfikowane zostały podstawowe ramy interpretacyjne wykorzystywane przez poszczególnych aktorów. Analiza dyskursu pozwoliła zrekonstruować argumentację przemawiającą za poszczególnymi wariantami zmian oraz zinterpretowała ich genezę, dynamikę oraz tło kulturowe. Badanie ujawniło wykorzystywanie co najmniej kilku dominujących ram interpretacyjnych: 1) praw i swobód, 2) ożywienia ulicy, 3) nowoczesności oraz 4) użyteczności przestrzeni publicznej.

**SŁOWA KLUCZOWE:** przestrzeń publiczna, analiza dyskursu, partycypacja społeczna, konflikt, zrównoważony transport

**ABSTRACT:** The article presents an analysis of the attitudes manifested in the conflict discourse around the functional changes occurring in one of the main streets of the city of Gdynia. By analyzing the content of the material collected during local consultations, several basic interpretative frames used by individual actors were identified. The application of discourse analysis to the collected data facilitated a reconstruction of the arguments given for specific variants of the proposed changes. It also helped to interpret the genesis, dynamics, and cultural background of these arguments. The study revealed the use of at least several dominant interpretative frames, including 1) rights and freedoms, 2) liveliness of street life, 3) modernity and 4) utility of public space.

**KEY WORDS:** public space, discourse analysis, social participation, conflict, sustainable transport

---

\* Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Geografii, Zakład Rozwoju Regionalnego, ul. Jana Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, e-mail: joanna.jaczevska@ug.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0002-9608-2340>

<sup>1</sup> Dziękuję za współpracę i materiały uzyskane od Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni, jednostki miejskiej, która była odpowiedzialna za przeprowadzenie konsultacji dotyczących ulicy Starowiejskiej.

## Wprowadzenie

Współczesność stawia samorządne i demokratyczne władze miasta przed wyzwaniem, które niejednokrotnie wydają się wzajemnie sprzeczne, zmuszając władze do godzenia ze sobą niekompatybilnych interesów. Strukturę i dynamikę stanowisk, które są istotne w zarządzaniu miastem coraz trudniej jest zrekonstruować i zinterpretować. Dyskusje o przekształceniach jednej z centralnych ulic miejskich odzwierciedlają wielość perspektyw jej użytkowników. Prowadzone przez władze miasta konsultacje społeczne pozwalają uchwycić najważniejsze osie sporu i główne wątki pojawiające się w dyskursie publicznym. Zarówno temat partycypacji społecznej w zarządzaniu miastem, jak i zagadnienie konfliktów społeczno-przestrzennych, często powiązanych z przekształceniami miasta, są bogato reprezentowane w literaturze przedmiotu (Basaj 2013, Drozda 2019, Gawroński 2015, Kotus 2014, Sobol i Krakowiak-Drzewiecka 2017, Sowada 2019, Tabernačka 2010). Niniejszy tekst stanowi nieco inne ujęcie tych zagadnień. Z wykorzystaniem narzędzi socjologii rozumiejącej analizowano postawy użytkowników przestrzeni miejskiej, spierających się o docelową funkcję centralnej przestrzeni miejskiej i odwołujących się przy tym do dostępnego im wachlarza argumentów. Celem artykułu jest rekonstrukcja poglądów zaangażowanych interesariuszy i wskazanie ich ukrytych założeń za pomocą analizy ramowej.

Niniejszy artykuł koncentruje się na jednym, wybranym przykładzie konsultacji społecznych wokół tematu żywo interesującego mieszkańców, czyli zmiany funkcji jednej z centralnych a zarazem najstarszych ulic miasta, pamiętającej czasy, gdy Gdynia była jeszcze wsią rybacką, a obecnie stanowiącej ważny trakt łączący dworzec kolejowy z rewitalizowanymi terenami nabrzeża. Ponieważ ulica ta zarazem stanowi istotny, choć nie bezalternatywny korytarz komunikacji samochodowej, a także pełni różnorodne funkcje, między innymi mieszkalne i handlowe, to dyskusja nad jej zmianami obrazuje to, jak przemiany kulturowe wpływają na kształt dialogu społecznego i ujawniające się w nim globalne systemy wartości. Zastosowane w artykule metody analizy dyskursu pozwalają lepiej zrozumieć stanowiska poszczególnych aktorów, ujawnić ukryte założenia, a przez to wyjaśniać punkty zapalne konfliktów pojawiające się w dyskursie dotyczącym przekształceń współczesnego miasta.

## Studium przypadku

Dyskusja na temat ulicy Starowiejskiej zaczęła się na długo przed zainicjowaniem wymienionych na wstępie konsultacji. W 2014 r. rozpoczęła się realizacja unijnego projektu Civitas Dynamo, zakładającego między innymi wprowadzenie strefy pieszej na jednej z głównych ulic w mieście. Została w nim wzięta pod uwagę między innymi ulica Starowiejska<sup>2</sup>. Oprócz sondażu elektronicznego przeprowadzone zostały wówczas

---

<sup>2</sup> Oficjalny komunikat prasowy: <https://www.gdynia.pl/dla-mediow/komunikaty,4100/starowiejska-krolestwem-piesznych,427650> [dostęp: 16.05.2019].

warsztaty urbanistyczne, spotkanie konsultacyjne z interesariuszami oraz pilotażowe zamknięcie ulicy na kilka dni. W trakcie realizacji projektu dał o sobie znać narastający konflikt pomiędzy zwolennikami ograniczenia ruchu kołowego a jego przeciwnikami. Na kanwie sporu o ewentualne wyłączenie ruchu ukonstytuowały się w odpowiedzi dwie działające do dzisiaj organizacje społeczne<sup>3</sup>. W rezultacie, przy braku zdecydowanej decyzji co do kierunków zmian, władze miasta wprowadziły na obszarze ulicy Strefę Tempo 30 i doprowadziły do wzbogacenia traktu o elementy małej architektury. Choć dyskusje oficjalne zostały wstrzymane, to temat powracał wielokrotnie w mediach i w dyskusji publicznej<sup>4</sup>, a w 2018 roku została podjęta przez władze miasta decyzja o ponownym otwarciu tego tematu i przeprowadzeniu kompleksowych konsultacji społecznych dotyczących przyszłości ulicy Starowiejskiej.

## Źródła danych i metody ich zbierania

Konsultacje społeczne są jedną z form włączania mieszkańców w podejmowanie decyzji. Upodabnia je to do innych procedur demokratycznych: choć każdy ma prawo w nich uczestniczyć, to nie każdy z tego prawa korzysta. Znaczącymi aktorami stają się ci, którzy dobrowolnie decydują się na uczestnictwo w takich procesach, ponieważ w mniejszy lub większy sposób wpływają na politykę miejską, a to, w jaki sposób przedstawia swoje racje, może mieć wpływ na konkretne decyzje władz miasta.

Grupa osób, które biorą udział w konsultacjach, nie może być traktowana jako reprezentatywna dla poglądów całej populacji, ponieważ powstaje wedle mechanizmu autoselekcji – agregacji indywidualnych decyzji o uczestnictwie. Trzeba brać pod uwagę, że w takich procesach często znaczną rolę odgrywają też ruchy miejskie i aktywiści, wprowadzając nowe wątki do głównego nurtu debaty (Sowada 2019, 273). W analizie zebranego materiału zastosowanie znajdują więc metody jakościowe, a nie ilościowe. Te pierwsze dają możliwość dokładniejszej wiwisekcji różnorodnych i różnorodnie uzasadnionych opinii, pozwalają uwidocznic i skategoryzować szeroki wachlarz poglądów i perspektyw obecnych w dyskursie miejskim.

Konsultacje omawiane w niniejszym artykule trwały od 16 marca do 30 czerwca 2018 r. Proces ten składał się z trzech etapów: 1) działań diagnostycznych, 2) wypracowywania kompromisowych wariantów zagospodarowania ulicy oraz 3) zbierania opinii na temat zaproponowanych wariantów. W tabeli 1 przedstawiono liczbę osób uczestniczących w poszczególnych etapach.

Podczas trwania konsultacji prowadzona była akcja informacyjna. By dotrzeć do jak największej liczby potencjalnie zainteresowanych osób, oprócz formularza elektronicz-

---

<sup>3</sup> Stowarzyszenie Kupcy Starowiejskiej, zrzeszające grupę przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na ul. Starowiejskiej, oraz Stowarzyszenie Starowiejska/Miasto Wspólne, zrzeszające aktywistów miejskich walczących o zmianę funkcjonowania tej ulicy.

<sup>4</sup> Na lokalnym portalu informacyjnym [www.trójmiasto.pl](http://www.trójmiasto.pl) w latach 2014–2018 pojawiło się łącznie 28 artykułów dotyczących ul. Starowiejskiej (według lat: 2014 – 5 artykułów, 2015 – 4, 2016 – 10, 2017 – 2, 2018 – 7).

Tabela 1

## Etapy konsultacji dotyczących ulicy Starowiejskiej

Etap	Narzędzie	Termin	Liczba uczestników
1) Diagnoza	kwestionariusz <i>online</i> + papierowy	16.03–03.04.18	822
2) Wypracowywanie wariantów	cykl trzech warsztatów	14.04–12.05.18	26
3) Zbieranie opinii	kwestionariusz <i>online</i> + papierowy	04.06–30.06.18	760

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Stokłuska 2018b, 12–20.

nego rozdystrybuowano wśród mieszkańców ulicy formularze papierowe, wrzucając je do skrzynek pocztowych<sup>5</sup>, jak również umieszczono ogłoszenia na ulicy (w punktach handlowo-usługowych oraz na tablicy informacyjnej). Skorzystano z różnych kanałów informacyjnych będących w gestii władz miasta (strona www, media społecznościowe, oficjalny miejski biuletyn „Ratusz”). Zainteresowani, oprócz zgłaszania uwag papierowo lub elektronicznie, mogli dzielić się opiniami podczas otwartego spotkania dla mieszkańców. W proces konsultacji włączyło się łącznie ponad kilkuset mieszkańców miasta (Stokłuska 2018b, 3). Można więc założyć, że akcja informacyjna towarzysząca konsultacjom umożliwiła dotarcie do różnorodnych grup interesariuszy, jak również wypowiedzenie się większości zainteresowanych osób.

## Metody analizy

W związku z tym, że niniejsza praca dotyczy interpretacji argumentów stosowanych w dyskursie publicznym (dokładniej w konsultacjach społecznych) oraz społecznej dynamiki kształtowania się postaw, zastosowano w niej jedną z metod socjologii interpretacyjnej, czyli analizę dyskursu.

Ze względu na przyjęcie paradygmatu konstruktywistycznego przyjęto założenie, że fundamentalnym procesem w toku interakcji jest konstruowanie znaczeń oraz definiowanie i interpretowanie sytuacji, co w konsekwencji prowadzi do budowania tożsamości indywidualnych i zbiorowych (Nowosielski 2011, 14). Konstruowanie znaczeń odbywa się między innymi poprzez społeczne zdarzenia komunikacji językowej. Na dyskurs możemy spojrzeć jak na zdarzenie komunikacyjne w ramach wyznaczonych przez szersze konteksty sytuacji społecznych, w których za pomocą języka przekazywane są emocje, przekonania i idee w formie interakcji werbalnej (van Dijk 2001, 10). Jak zauważa Norman Fairclough, „dyskursy nie tylko odzwierciedlają czy reprezentują podmioty społeczne i relacje, ale również je konstruują i konstytuują” (Fairclough

<sup>5</sup> Podczas pierwszej ankiety dostarczono do skrzynek pocztowych na Starowiejskiej i w jej okolicach ponad tysiąc wydrukowanych kwestionariuszy, a oprócz tego około dwustu formularzy przekazano przedsiębiorcom prowadzącym działalność handlowo-usługową przy ulicy Starowiejskiej. Podobnie postąpiono na etapie zbierania uwag.

1992, 3). W kontekście rywalizacji różnych sposobów definiowania rzeczywistości w dyskursie miejskim warto zauważyć za Cezarym Trutkowskim, że „każda opinia, nawet podzielana przez bardzo niewielką liczbę osób lub wręcz będąca opinią jednostkową, o ile tylko zostanie włączona do uniwersum dyskursu publicznego (wygłoszona wobec innych osób), już poprzez sam ten fakt staje się elementem nieustającego procesu kształtowania reprezentacji społecznych” (Trutkowski 2002, 120).

W badaniu wykorzystano analizę ram interpretacyjnych (*framing analysis*), która czerpie inspirację z „ram” Ervina Goffmana, definiującego je jako schematy interpretacyjne umożliwiające jednostkom identyfikowanie, postrzeganie i porządkowanie doświadczeń oraz wiedzy o świecie (Goffman 1974, 21). Charlotte Ryan i William Gamson (2006, 14) określają ramy jako schematy, które, podobnie jak ramka zdjęcia, kadrują nam obraz, uwidaczniając tylko wybrane elementy, a zasłaniając pozostałe. Podobnie jest z ramami kognitywnymi – organizują i zapewniają spójność, a jednocześnie w sposób wybiórczy określają to, co jest istotne, a co nie. Cytowani autorzy wyszczególniają cztery cechy charakterystyczne ram: 1) fakty nabierają swojego znaczenia poprzez osadzenie w ramach, które przypisują im określoną ważność, 2) ludzie posiadają nieograniczoną liczbę ram interpretacyjnych/poznawczych, każdy problem lub wydarzenie może zostać przedstawione na wiele sposobów, 3) udane przewartościowanie, przekształcenie ramy opiera się na dotarciu do światopoglądu i wartości oponentów oraz 4) ramy posiadają również pośrednie lub bezpośrednie odwołania do wartości moralnych (Ryan i Gamson 2006, 14–15).

## Charakterystyka materiału badawczego

Materiał poddany analizie pochodził z pierwszego i trzeciego etapu konsultacji, czyli z ankiety diagnostycznej i ankiety finalizującej konsultację. Kwestionariusze zawierały pytania zarówno zamknięte, jak i otwarte, a w metryczce mieszkańcy pytani byli o podstawowe dane demograficzne. Oprócz informacji o wieku i płci zbierane były między innymi informacje o miejscu zamieszkania i głównych sposobach przemieszczania się po mieście (Stokłuska 2018a, 2–3; Stokłuska 2018b, 20–23). W ankiecie diagnostycznej rozkład płci był zrównoważony, natomiast proporcje wieku w grupie wypowiadającej się były nieco zaburzone. Największą część stanowili respondenci należący do kategorii wiekowej 26–45 lat (62%)<sup>6</sup>. Oprócz osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy (26% badanych) dużą część wypowiadających się stanowiły osoby spoza Śródmieścia. Podobną dysproporcję wiekową można było zaobserwować w drugiej ankiecie. W porównaniu do respondentów ankiety diagnostycznej okoliczni mieszkańcy (Starowiejskiej i najbliższych ulic) stanowili w niej nieco większą część badanych, to znaczy

---

<sup>6</sup> Jak wynika z danych bazy meldunkowej (stan na grudzień 2017 r.), w populacji Gdyni osoby w grupie wiekowej 26–45 lat stanowią 30% wszystkich mieszkańców. Wyluczając najmłodszych gdynian (poniżej 15. roku życia), grupa ta stanowi 35% populacji ogólnej. Źródło danych: Wydział Polityki Gospodarczej, UM Gdyni.

około jednej trzeciej (34%) wszystkich osób, które się wypowiedziały (Stokłuska 2018b, 20–23). Zawarte w artykule cytaty zostały opatrzone opisem metryczkowym danego respondenta według kategorii opisanych w tabeli 2.

Tabela 2

Opis metryczkowy zastosowany do cytatów

Źródło	(a1) ankieta diagnostyczna, (a2) ankieta końcowa
Płeć	(K) kobieta, (M) mężczyzna
Wiek	(<26) poniżej 26 r.ż., (26–45) 26–45 r.ż., (46–65) 46–65 r.ż., (>65) powyżej 65 r.ż.
Zamieszkanie	(m) ul. Starowiejska lub okoliczne ulice, (p) pozostałe obszary
Główny sposób przemieszczania się po mieście	(1) głównie samochodem (2) mieszany: zarówno samochodem, jak i innymi środkami transportu (3) głównie komunikacją publiczną, rowerem lub pieszo

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych z konsultacji.

Dla przykładu podpis w postaci [a1\_M<26\_m1] oznacza, że opinia pochodzi z pierwszej ankiety diagnostycznej (a1), wypowiadał się mężczyzna poniżej 26. roku życia, mieszkaniec najbliższej okolicy (m), a jego główny środek transportu to samochód (1).

## Wyniki badań

### Prawa i swobody kierowców

Jednym z głównych zagadnień poruszanych w dyskusji o ulicy Starowiejskiej i wyraźnie zauważalnym w argumentach respondentów jest kolizja uprawnień pieszych i osób poruszających się samochodami. Napięcie związane z tą sprzecznością odgrywa pierwszoplanową rolę w zebranych opiniach i może być również przejawem szerszego dyskursu, w którym „kultura samochodowa” (Urry 1999, 3–13) wchodzi w konflikt z kulturą miasta zorientowanego na komfort pieszych i ochronę środowiska przyrodniczego.

W pierwszej kolejności omówione zostaną argumenty odwołujące się bezpośrednio do figury praw i swobód mieszkańców. Część respondentów zdaje się zakładać, że istnieje coś w rodzaju naturalnego prawa do swobodnego poruszania się po mieście samochodem i parkowania go w dogodnym miejscu:

*Zamknięcie ulicy dla aut jest pogwałceniem praw wszystkich mobilnych mieszkańców Gdyni. [...] Chcę mieć możliwość swobodnego poruszania się po moim mieście!*  
[a2\_K26–45\_p1]<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Zacytowane wypowiedzi są fragmentami pisemnych odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Zachowano ich oryginalną formę gramatyczną.

Wedle tej opinii udostępniona obecnie przestrzeń dla samochodów powinna być w zasadzie tylko poszerzana – w żadnym razie ograniczana. Akceptowalne i sensowne według takiej perspektywy wydaje się co najwyżej przeniesienie miejsc parkingowych.

*Ograniczanie liczby miejsc parkingowych będzie miało sens, gdy będzie wybudowana odpowiednia ilość parkingów na- i podziemnych w całym mieście. [a2\_M>65\_m1]*

Jakiegokolwiek ograniczenia dla ruchu kołowego wydają się niektórym niezrozumiałym utrudnieniem, tym bardziej, że wielu respondentów zaznacza, że już teraz występują w mieście duże problemy z parkowaniem, a zaproponowane pomysły mogą to tylko pogorszyć:

*Deptak na Starowiejskiej to beznadziejny pomysł. Na Starowiejskiej jest spory ruch samochodowy nawet poza godzinami szczytu i permanentnie zajęta jest przeważająca większość miejsc parkingowych. Jednocześnie piesi mają do dyspozycji szerokie, wygodne chodniki. [a1\_K26–45\_m3]*

Przekonanie o konieczności pozostawienia ruchu samochodowego jest związane z założeniem, że wystarczy miejsc dla wszystkich użytkowników. Piesi mają na ulicy Starowiejskiej szerokie i wygodne chodniki, więc samochody nie mogą im w żaden sposób przeszkadzać. Przestrzeń jest elastyczna, bo jest w stanie pomieścić kolejne samochody, a zarazem zaspokoić w sposób wystarczający potrzeby pozostałych uczestników ruchu.

Część respondentów poruszających się samochodami deklaruje, że czuje się obiektem niesprawiedliwego ataku. Osoby te uważają, że utrudnia im się ciągłe życie i pozbawia praw kosztem jakichś innych grup interesów, które bywają różnie identyfikowane. Najczęściej jako winni przywoływani są rowerzyści, którzy w odczuciu części osób sukcesywnie zawłaszczają miasto, lekceważą przepisy i stanowią zagrożenie na drogach. Coraz częstsze zmiany ułatwiające ruch rowerowy w mieście są uważane przez tę kategorię respondentów za nieuzasadnione, głównie ze względu na niewielką liczbę użytkowników infrastruktury rowerowej. Jeden z respondentów uskarża się:

*Dlaczego w ogóle bierze się pod uwagę rowerzystów skoro ich jest mniej, a w okresie jesienno-zimowym prawie wcale. Piesi też mają do dyspozycji naprawdę szerokie chodniki. [a2\_K26–45\_p1]*

Samochód przedstawiany jest jako wyznacznik ucywilizowania – jego przeciwnicy mogą się więc wydawać, *implicite*, niecywilizowani. Jest to wręcz niezastępowalny pojazd, który rzekomo zapewnia komfort, prywatność i ułatwia życie:

*Ludzie chcą korzystać z dobrodziejstw cywilizacyjnych i technologicznych! Jedną z nich jest samojezdny, chroniący przed aurą, własny (indywidualny – tj. zapewniający prywatność) środek transportu... Czyli tak demonizowany obecnie, a przecież tak*



*ułatwiający życie (lada moment – elektryczny) samochód. Tego tak komfortowego [...] pojazdu ani rower, ani autobus nie zastąpią. No chyba że, tak jak za komuny, władza i entuzjaści utopijnych wizji powszechnej szczęśliwości (wiedzący lepiej od ludzi, czego ci ostatni potrzebują) zrobią i tak po swojemu... [a2\_M46–65\_m2]*

Powyższy cytat dobrze ilustruje to, jak podszyte własnym interesem przekonania mogą być uwikłane w swoisty dyskurs nowoczesności, w którym stawką są zyski i koszty rozwoju technologicznego. To właśnie ów dyskurs, nie mniej niż interesy, które w wypowiedziach wcale nie wychodzą na pierwszy plan, uzasadnia przedstawiane argumenty i ich poetykę. Winnymi ograniczeń ruchu samochodowego, oprócz omówionych już wcześniej rowerzystów, są bliżej nieokreśleni zwolennicy deptaków czy entuzjaści utopijnych wizji. Grupy te przedstawiane są jako oderwane od rzeczywistości, nieznające realnych problemów ludzi i ich tempa życia:

*Zwolennicy rowerów, deptaków to są zazwyczaj osoby w wolnych związkach, starsi, którzy nie wiedzą, co to tempo życia codziennego! Dla nas i dla wielu z tego miasta rower to tylko w weekendy i wakacje. [a1\_K46–65\_p1]*

Grupy działające na rzecz ruchu pieszego i rowerowego zdają się w mniemaniu osób cytowanych działać z pobudek ideologicznych, lubować w nierealnych wizjach, narzucając swój styl życia i wręcz *quasi*-religijną moralność. Jak pisze jeden z respondentów:

*Nie rozpoczynajmy krucjaty przeciwko kierowcom [...]. [a2\_M<26\_p3]*

### **Samochód jako katalizator życia w mieście?**

Oprócz postulatu, że rządzący winni bronić swobód kierowców, podnoszone są dodatkowe argumenty pokazujące ewentualne konsekwencje ograniczeń ruchu samochodowego. Jakikolwiek tego rodzaju ograniczenie miałoby przyczynić się do zmniejszenia znaczenia tej ulicy i degradacji jej funkcji handlowej. Jak to ujęła jedna z respondentek, przyczyną miałyby być fakt, że:

*Spółceństwo mamy zmotoryzowane i leniwe. Chętniej podjedzie do Riviery [największa galeria handlowa w Gdyni – przyp. J.J.] na darmowy i pewny parking, jak poszukiwanie parkingu w okolicach ul. Starowiejskiej, by z buta z wózkiem i dziećmi podejść do sklepu. [a1\_K46–65\_p1]*

Im mniej miejsc parkingowych, tym mniejsza miałyby być liczba chętnych do odwiedzenia tej ulicy. Centra handlowe, nastawione na zmotoryzowanego klienta, przedstawiane są jako przestrzenie, z którymi ulice handlowe powinny rywalizować na tych samych zasadach, jeżeli miałyby pozostać ośrodkami życia miejskiego. Dzieje się tak:

*[...] ponieważ to, czego centrum potrzebuje, to przede wszystkim miejsc parkingowych, a nie deptaków. Centrum to handel i usługi. A te to ruch. Jeżeli utrudnimy dojazd*



*i zaparkowanie przyjezdnym [...], to pojedą na zakupy i w interesach gdzie indziej.* [a2\_M46-65\_m2]

Według cytowanych osób w centrum miasta potrzeba nie tyle przestrzeni dla pieszych, co przede wszystkim parkingów. Ruch oznacza dojazd samochodem. Mimo że możliwość przejazdu ciągle istnieje i ulica Starowiejska jest według respondentów „ostatnim miejscem, gdzie da się jeszcze zaparkować”, to ci sami respondenci stwierdzają, że ulica traci swój status. Pojawiają się stwierdzenia, że już w tej chwili ulica Starowiejska jest „pusta” i pozostały na niej tylko „nieliczne punkty handlowe”. W domyśle pozostaje pytanie, czy przyczyną obecnych problemów handlu na ulicy Starowiejskiej jest rzeczywiście niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, czy może inny czynnik, na przykład zbyt duża liczba zaparkowanych samochodów. Jedna z respondentek podkreśla, że oprócz funkcji handlowych ulica Starowiejska posiada jeszcze inne funkcje, które uzależnione są w znaczącym stopniu od możliwości dojazdu samochodem:

*Trzeba dać możliwość dojazdu samochodem klientom biur. Jeżeli zabraknie klientów to biura wyprowadzą się, a ulica stanie się martwa. Klient notariusza, radcy prawnego, księgowego, tłumacza zazwyczaj przyjeżdża samochodem, nie autobusem ani rowerem.* [a2\_K46-65\_p1]

Zacytowana powyżej wypowiedź wskazuje notabene, jaki status społeczny bywa wciąż przypisywany użytkownikom komunikacji publicznej i osobom jeżdżącym na rowerach. Dla niektórych korzystanie z rowerów to domena członków niższych klas społecznych, więc żeby na ulicy pozostały biura i usługi wyższej rangi, należy zapewnić możliwość dojazdu samochodem.

Omówiona wyżej wizja legitymizująca szeroko pojętą „kulturę samochodową”, zderza się z inną perspektywą. Spora część osób, które wzięły udział w konsultacjach zwracała uwagę, że samochody bardziej blokują niż napędzają rozwój ulicy jako przestrzeni publicznej. To właśnie przez „przytłoczenie” samochodami spacer po ulicy miałyby obecnie nie być przyjemne i odbywać się bardziej z potrzeby niż ochoty:

*Na tę chwilę potencjał Starowiejskiej wydaje się być niewykorzystany, a znaczna ilość samochodów powoduje, że spacer po niej odbywa się najczęściej z uwagi na potrzebę załatwienia jakiejś sprawy [...].* [a2\_M26-45\_m3]

W wypowiedziach części respondentów samochody jawią się jako współczesna plaga miast – nie tylko Gdyni. „Wszechobecne”, „parkowane gdzie się da” pojazdy spalinowe stanowią problem, utrudniając ruch w mieście i degradując jego wizerunek, a więc jeden z elementów dobra wspólnego:

*Gdynia powinna bardziej dbać o pieszych i rowerzystów, a nie o osoby, które wszędzie poruszają się autem! Miasto jest sparaliżowane przez wszechobecne samochody zaparkowane gdzie się da.* [a1\_K<26\_p3]

W innej wypowiedzi piętnowani są także przedsiębiorcy, którzy według cytowanego respondenta reprezentują postawę nastawioną wyłącznie na maksymalizację krótkotrwałych korzyści:

*Miasto ma gdzieś estetykę. Nadal będzie tu parking i przeważy głos januszy-przedsiębiorców.* [a1\_M26–45\_p3]

W wypowiedziach respondentów pojawiają się stwierdzenia, że ulica Starowiejska może zacząć kwitnąć, odżyć na nowo po usunięciu samochodów:

[...] *Na pewno nie powinny dominować na tej ulicy samochody! Wystarczy, że całe Śródmieście jest nimi zastawione. Mam nadzieję, że coś się naprawdę zmieni w naszym mieście i Gdynia będzie atrakcyjnym miejscem do życia, a Starowiejska będzie początkiem tych przemian.* [a1\_K<26\_p3]

Samochody są opisywane jako coś, co zaburza estetykę przestrzeni. W ramach tego dyskursu budzą one skojarzenia z brudem, ciasnotą i ciężkością. Są przyczyną korków, „smrodu”, hałasu, uszkadzają nawierzchnię chodników, a dodatkowo uniemożliwiają docenienie walorów unikatowej przestrzeni miasta.

### **Zwyczajna ulica czy wizytówka miasta?**

Część osób traktuje ulicę Starowiejską jako najzwyczajszą, niczym niewyróżniającą się ulicę w centrum:

*Starowiejska to jest typowa ulica miasta, która powinna służyć mieszkańcom Gdyni, nie tylko dla mieszkańców Starowiejskiej. Uważam, że powinna pozostać ulicą przejezdną [...].* [a1\_K46–65\_p1]

Respondentka uważa więc, że ulica nie jest na tyle atrakcyjna i ciekawa, by zrezygnować z jej licznych funkcji na rzecz stworzenia strefy pieszej. Ulica Starowiejska powinna pozostać przede wszystkim użytkowa i w pewnym sensie służebna wobec komunikacji kołowej. W istocie jakiegokolwiek pomysły związane z ograniczaniem na niej ruchu są postrzegane przez część respondentów wyłącznie jako utrudnienia dla mieszkańców miasta. W niektórych wypowiedziach pojawia się głębokie niedowierzanie co do obiecywanych skutków zmian. Dominuje ostrożność i postulat powstrzymywania się przed rewolucyjnymi zmianami, dopóki nie zostaną przedstawione jakieś dowody, że usunięcie ruchu może przynieść korzyści:

*Jest jeszcze za wcześnie:) na stworzenie z niej deptaku, musiałyby w 99% być wypełniona lokalami gastronomicznymi i nieszablonowymi sklepami [...] dopiero wtedy, gdy ulica będzie żyła i przyciągała tłumy, naturalne stanie się jej całkowite zamknięcie, najlepiej z ulicami ją przecinającymi.* [a2\_M26–45\_p1]

Według części osób ulica Starowiejska nie nadaje się na strefę pieszą ze względu na ograniczony dostęp do słońca, stosunkowo młody wiek zabudowy czy to, że w Gdyni piesi mają już do dyspozycji parki i obszar do spacerów nad morzem:

*Ulica Starowiejska ma mało słońca, nikt nie będzie tam przesiadywał na ławeczkach, to utopia. Do ogródków, parków nadają się inne miejsca. Ulicy przyda się ogólny remont, ale nic z niej nie zrobi miejsca przyjaznego turystom, by chcieli tam przebywać.*  
[a2\_K26-45\_p1]

Zacytowana wypowiedź dobrze ilustruje postawę separacyjną, prowadzącą do rozdzielania użytkowników samochodów, pieszych i rowerzystów, rezerwowania dla każdej z tych kategorii odrębnych przestrzeni. Jest to dyskurs nawiązujący do Locke'owskiej tradycji ścisłego podziału przestrzeni wspólnej na prywatne sektory (Sreenivasan 1995, 106–119), odmawiający zasadności przestrzeni publicznej *sensu stricto*. Na podobny syndrom zwrócił już uwagę Jacek Gądecki w swych badaniach dotyczących osiedli grodzonych, traktując podobne tendencje prywatyzacyjne jako wskaźnik słabości więzi społecznej w Polsce (Gądecki 2009, 222).

Zwróćmy uwagę, że argument o braku turystycznych walorów ulicy Starowiejskiej i konieczności wyznaczenia jej innych zadań wydaje się łatwy do odwrócenia, na co wskazują wypowiedzi szeregu innych osób. To, że do Gdyni przyjeżdża się tylko nad morze, według respondentów może wynikać właśnie z braku przyjaznych przestrzeni w innych częściach miasta:

*W Gdyni brakuje jednoznacznie zdefiniowanej miejskiej przestrzeni dla ludzi poza parkami, placykami czy też pirsem, które są raczej punktowymi wyjątkami i często pozbawione są miejskiego charakteru (taką rolę pełnią w innych miastach rynki czy deptaki). Tutaj jest szansa stworzenia kompleksu śródmiejskiego (razem z placem Kaszubskim), który sprawi, że śródmieście stanie się bardziej przyjazne ludziom.*  
[a1\_M26-45\_p2]

Starowiejska to dla jednych zaledwie użyteczna ulica przejazdowa, a dla innych miejsce z dużą tradycją, a także potencjałem estetycznym i gospodarczym. Jak zaznacza jeden z respondentów, po kilku zmianach mogłaby stać się dumą centrum miasta:

*Starowiejska posiada niesamowity potencjał – przepiękna historyczna ulica, która mogłaby być dumą Śródmieścia.* [a1\_K26-45\_m2]

Część respondentów postrzega ulicę jako potencjalny salon miejski, miejsce na prestiżowe sklepy i kawiarnie, w których można by spędzać czas wolny. W wizjach części mieszkańców Starowiejska jawi się też jako nowe centrum życia miejskiego, które swym splendorem będzie promieniować na pozostałe obszary Śródmieścia:

*Z pewnością byłaby to najbardziej uczęszczana ulica miasta. Wiązałoby się z tym zainteresowanie tą lokalizacją prestiżowych sklepów i różnego rodzaju kafejek. Ulica*

*stałaby się o wiele ciekawszym miejscem niż jakakolwiek galeria handlowa. Stałaby się sercem miasta. Zyskałyby też wszystkie sąsiednie ulice. [a1\_K46–65\_p3]*

Część mieszkańców dostrzega w ulicy duży potencjał. Być może stanie się ona wizytówką miasta, mogącą konkurować z największymi atrakcjami Gdyni:

*Jako najstarsza ulica miasta Starowiejska powinna być wizytówką miasta, swoistym salonem, w którym chętnie spędza się czas i do którego zachodzi się z prostej przyczyny chęci obcowania z estetycznym miejscem, w którym łatwo załatwić sprawunki i spędzić miło czas wolny. [a1\_M26–45\_m2]*

To, czy tak się stanie, zależy wyłącznie od decyzji, jakie zostaną podjęte:

*[...] Starowiejska powinna znajdować się na pocztówkach i innych materiałach promocyjnych obok takich atrakcji jak Skwer Kościuszki, żaglowce i okręty czy nabrzeże w całej okazałości. Tylko od nas zależy, czy tak się stanie, czy też zgodzimy się, aby służyła przede wszystkim jako droga i parking dla samochodów. [a2\_M26–45\_m3]*

Przedstawiona tu alternatywa jest niezwykle obrazowa. Wedle tej wizji ulica Starowiejska może stać się jedną z największych atrakcji miasta albo pozostać zwykłym parkingiem służącym wygodzie kierowców.

### **Miasto z morza i marzeń?**

Część mieszkańców skłania się ku pogładowi, że rewitalizacja ulicy ma sens wyłącznie, jeżeli zmieni się znacznie jej funkcjonowanie i ograniczy przestrzeń dla samochodów. Pogład ten jest więc na przekór wspomnianym wcześniej propozycjom ostrożnych zmian. W myśl tej logiki powierzchowny lifting nie rozwiąże podstawowych problemów związanych z ulicą, więc nie warto przeznaczać na niego większych środków:

*Rewitalizacja ul. Starowiejskiej powinna być traktowana w Gdyni priorytetowo, jednak jeśli miałby być realizowany wariant 1 [najmniejsze zmiany – przyp. J.J.] to szkoda zachodu i pieniędzy, bo nie wnosi on nic nowego. Ul. Starowiejska powinna być reprezentacyjną częścią miasta, i jedynie przez znaczne ograniczenie ruchu kołowego i „oddanie” jej pieszym można to osiągnąć. [a2\_K26–45\_p2]*

Pojawiają się również odniesienia do tożsamości Gdyni i tego, w jaki sposób miasto jest promowane. Miasto „śmiałe”, nowoczesne i innowacyjne utożsamiane jest z działaniami wyprowadzającymi ruch kołowy z centrów:

*Koniecznienie stworzyć strefę ruchu pieszego. Bo jeśli nie na Starowiejskiej, to gdzie? No a najwyższy czas, żeby Gdynia nie kompromitowała się takim staroświeckim stosunkiem do samochodu. [a1\_K>65\_p2]*

Remont ulicy Starowiejskiej traktowany bywa wreszcie jako ostatnia szansa na zmianę kierunku rozwoju miasta, bez której trudno będzie wprowadzać w przyszłości

jakiegokolwiek zmiany o podobnym charakterze. Niektórzy mieszkańcy zachęcają więc władze do odważnych decyzji:

*We wszystkich znaczących europejskich miastach samochody są wypychane z centrum, tworzy się przestrzeń dla ludzi. Jeśli w Gdyni na Starowiejskiej nie będzie deptaka, to nie będzie go nigdzie – jest to szansa pokazania mieszkańcom nowej jakości, wyedukowania kolejnego pokolenia ludzi – nie wolno jej zaprzepaścić. [a2\_M26–45\_p2]*

Pojawia się również postulat, by władarze chronili i kreowali dobro wspólne niezależnie od partykularnych interesów i aby myśleli o ulicy Starowiejskiej „szeroko i naprzód, poza horyzont” jak przystało na miasto z „morza i marzeń”<sup>8</sup>:

*Należy pamiętać, że ulica ta będąca wizytówką całej Gdyni, należy poniekąd do wszystkich jej mieszkańców. Nie tylko garstki szczęśliwców mogących mieć ją wpisaną w adresie. Jako władarze, nie bójcie się podejmować decyzji mogącej stać w sprzeczności z opiniami ludzi nie potrafiących myśleć szeroko i naprzód, poza horyzont własnego nosa. Gdynia zawsze była i powinna zostać miastem z morza i marzeń. [a1\_M26–45\_p1]*

Przeprowadzona analiza wskazuje więc na to, że w dyskusji wokół przyszłego kształtu ulicy silnie obecny jest konflikt aksjologiczny, przed którym stoją ostatecznie władze miasta. Rozwiązania kompromisowe mogą ten konflikt czasowo załagodzić, ale nie mogą go całkowicie unieważnić. Jest to konflikt między wizjami współżycia społecznego – wizją agregacji przestrzeni prywatnych, której egzemplifikacją jest samochód, a wizją przestrzeni publicznej rozumianej jako dobro wspólne, nieredukowalne do interesów partykularnych.

## Podsumowanie i wnioski

Omawiana w niniejszym artykule dyskusja na temat ulicy Starowiejskiej odzwierciedla szerszy dyskurs na temat współczesnego miasta: jakości życia, relacji między różnymi grupami interesu i rywalizujących poglądów na rozwój przestrzeni miejskiej. Poglądy mieszkańców wyrażane w trakcie konsultacji można pogrupować według czterech ram interpretacyjnych odnoszących się kolejno do: 1) praw i swobód, 2) ożywienia ulicy, 3) nowoczesności i 4) użyteczności przestrzeni publicznej.

Silnie wybrzmiewająca figura praw i swobód mieszkańców miasta implikuje istnienie naturalnego prawa do przemieszczania się swobodnie samochodem i pozostawiania go w dogodnym miejscu. Zadaniem władz byłoby, według tej wizji, zapewnienie odpowiedniej przepustowości dróg i odpowiedniej (stale wzrastającej) liczby miejsc

---

<sup>8</sup> Hasło „Gdynia miasto z morza i marzeń” jest zaczerpnięte bezpośrednio z tytułu albumu fotograficznego Sławomira Kitowskiego z 1997 roku. Metaforyczny tytuł okazał się na tyle trafny, że stał się powszechnie używanym określeniem miasta.

postojowych. Jakikolwiek ograniczenia wydają się próbą naruszenia wolności, odbieraniem czegoś, co mieszkańcom się należy. Druga perspektywa pokazuje sytuację kierowców w zupełnie innym świetle. Samochód staje się „uzurpatorem przestrzeni”, zawłaszczającym sobie prawa do niej, ograniczając swobody pozostałych uczestników ruchu.

Już sam dyskurs praw pozwala więc dostrzec napięcie między dwiema podstawowymi orientacjami mieszkańców miasta. Pierwsza z nich, indywidualistyczna i partykularystyczna, związana zwłaszcza z wartościami prywatności i wygody, wpisuje się w perspektywę materialistyczną w rozumieniu socjologa Ronalda Ingleharta (Inglehart 1990, 56; Inglehart i Welzel 2005, 48–134). Druga jest wyraźnie postmaterialistyczna i komunitarystyczna – zorientowana na dobro wspólne, jakość życia w mieście, integrację mieszkańców, zachowanie lub stworzenie tożsamości. Jak często zdarza się w debatach aksjologicznych, także w tym przypadku w ślad za wartościami idą postawy moralizatorskie znajdujące wyraz w epitetach stosowanych wobec adwersarzy.

Drugą ramą interpretacyjną jest odniesienie do skutków, jakie wywiera na funkcjonowanie miasta transport indywidualny. Wyodrębniłam w tym zakresie dwie narracje. Z jednej strony przedstawiany jest jako niezbędny środek transportu, który utrzymuje miasto „przy życiu” niczym tlen, zapewnia ruch i przychody w handlu i usługach. Z drugiej strony blokuje i przytłacza życie miasta. Rywalizacja między tymi dwiema narracjami znajduje wyraz w tym, że obie strony posługują się często tymi samymi argumentami, tyle tylko, że je odwracają. Znajdujemy więc zarówno wypowiedź w rodzaju „Zlikwidujmy ruch, aby ożywić ulice”, jak i „Nie likwidujmy ruchu, aby ożywić ulice”. Cel wydaje się wspólny, jednak środki do jego realizacji i uzasadnienia diametralnie odmiennie.

Nowoczesność jest kolejną ramą interpretacyjną wykorzystywaną przez adwersarzy. Z jednej strony samochód przedstawiany jest jako wyznacznik statusu, zdobycz cywilizacyjna pozwalająca we współczesnym mieście na realizację wszystkich potrzeb. Przedstawiane są pojedyncze przykłady zachodnich miast, w których transport samochodowy jest rzekomo promowany. Z drugiej strony samochód przedstawiany jest jako bolączka mieszkańców współczesnych miast, przejaw staroświeckości, zacofania. Ponownie padają uzasadnienia w postaci przykładów zachodnich miast ograniczających ruch samochodowy. Samochód staje się obiektem, który przestaje się wpisywać w estetykę współczesnego miasta. Zakłóca ład przestrzenny, przytłacza, paraliżuje życie w mieście, zanieczyszcza je wizualnie, dźwiękowo i środowiskowo.

Czwarta rama interpretacyjna dotyczy użyteczności przestrzeni publicznej, i tego, jak miasto zaspokaja potrzebę „bycia u siebie”. Z jednej strony mamy kulturę zorientowaną na przestrzeń publiczną (mityczną agorę), z drugiej zaś – kulturę samochodową, w której samochód jest rodzajem ekstrapolacji domowej przestrzeni prywatnej, a miasto rodzajem zestawu funkcji (głównie ekonomicznych). Przydatne jest tu odwołanie do symboliki domu. Tak więc, z jednej strony na pierwszy plan wysuwa się funkcjonalność komunikacyjna. Ulica miejska staje się wtedy czymś w rodzaju korytarza czy



garażu, która ma spełniać swoje podstawowe funkcje, ale w której raczej nie spędzamy chętnie czasu. Z drugiej strony mamy wizję ulicy jako przestrzeni reprezentacyjnej, „salonu miasta”, do którego możemy z dumą zapraszać gości, spędzać czas z rodziną i przyjaciółmi.

W odniesieniu do pierwszej ramy warto zauważyć, że prowadzony dyskurs opiera się na nieuzasadnionych założeniach, wynikających ze *status quo*. Choć więc odwołuje się do wartości sprawiedliwości, praworządności, zasady przestrzegania przynależnych praw, to pomija zasadniczy fakt, że rzekome uprawnienia, będące przedmiotem roszczeń, nie zostały nigdy przyznane. Dyskurs ukierunkowuje się na samą ochronę uprawnień i jej formy, a nie na to, czy takie uprawnienia się w ogóle należą.

Stosowanie ramy dotyczącej ożywienia ulicy rodzi inny problem. Wedle deklaracji celem obu stron sporu jest spowodowanie, by ulica tętniła życiem. Różnica dotyczy wyłącznie sposobu, w jaki należy ten cel zrealizować. Sprzeczne przewidywania mieszkańców co do konsekwencji, jakie przyniosą określone zmiany, pokazują zagrożenie, jakie płynie z wykorzystywania konsultacji społecznych jako źródła wiedzy o sposobach rozwiązywania pewnych problemów. Pozostawiając im niekwestionowaną rolę w diagnozowaniu potrzeb lokalnej społeczności, należy być ostrożnym w przyjmowaniu przewidywań skutków pewnych rozwiązań. Istnieje zatem potrzeba systematycznych badań, które pokazywałyby realne konsekwencje różnych podejść do przekształceń przestrzeni, by podejmowane przez władze decyzje mogły być oparte na miarodajnych danych.

W szerszy dyskurs wpisuje się również rama dotycząca wizji społeczeństwa. Obie strony odwołują się do dyskursu nowoczesności, ale ta nowoczesność, której papierkiem lakmusowym staje się samochód, jest skrajnie różnie odbierana. Z jednej strony mamy najnowocześniejsze zdobycze współczesnej cywilizacji, świadczące o statusie i majątności – pozornie niezbędne i niezastępowalne, z drugiej zaś strony – pojawiający się dyskurs postnowoczesny, w którym samochód jest symbolem zacofania, czymś, co należałoby jak najszybciej porzucić i zastąpić. Refleksja ta odwołuje się do współczesnych zmian zachodzących w społeczeństwach zachodnich, a wymieniony dyskurs postnowoczesności, który pojawia się od niedawna w Polsce, ma już dłuższe tradycje w krajach Europy Zachodniej (Giddens 1990, 158–173). Charakteryzują go odniesienia do zagrożeń środowiskowych, jakości życia czy też zanieczyszczenia wizualnego przestrzeni.

Podsumowując, przeprowadzona analiza pozwoliła dostrzec założenia aktorów społecznych uczestniczących w konsultacjach dotyczących ulicy Starowiejskiej oraz strukturę argumentów towarzyszących przemianom społecznym, które znajdują swoje odzwierciedlenie w zmianach funkcjonalnych miasta. Analiza pokazuje punkty wspólne i faktyczne osie sporu, dzięki czemu możliwe jest potencjalne przeramowanie dyskursu i przekierowanie go na bardziej konstruktywne tory. Przedstawione badania zwracają również uwagę na pewne ograniczenia w wykorzystywaniu partycypacji w zarządzaniu miastem oraz sygnalizują potrzebę dalszych badań nad przekształceniami współczesnych miast.



## Bibliografia

- Basaj, Martyna. 2013. Instrumenty partycypacji społecznej w teorii i praktyce zintegrowanego zarządzania miastem. *Acta Universitatis Nicolai Copernici*, 413, 279–288.
- Drozda, Łukasz. 2019. *Urbanistyka oddolna. Koszmar partycypacji a wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Fairclough, Norman. 1992. *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Gawroński, Henryk. 2015. Efektywność partycypacyjnych instrumentów zarządzania miastem. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 77(1), 273–286.
- Gądecki, Jacek. 2009. *Za murami. Osiedla grodzone w Polsce – analiza dyskursu*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Giddens, Anthony. 1990. *The Consequences of Modernity*. New York: Polity Press.
- Goffman, Erving. 1974. *Framing Analysis: An Essay on the Organization of Experience*. New York: Harper & Row.
- Inglehart, Ronald. 1990. *Culture Shift in Advanced Industrial Society*. Princeton: Princeton University Press.
- Inglehart, Ronald i Christian Welzel. 2005. *Modernization, Cultural Change, and Democracy: The Human Development Sequence*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kotus, Jacek. 2014. Partycypacja społeczna w zarządzaniu miastem: pomiędzy wykluczeniem społecznym a zaangażowaniem. *Studia Miejskie*, 13, 37–46.
- Nowosielski, Michał. 2011. Socjologiczna refleksja na temat ruchów społecznych. *Przegląd Zachodni*, 4, 3–28.
- Ryan, Charlotte i William A. Gamson. 2006. The art of reframing political debates. *Contexts*, 5(1), 13–18.
- Sobol, Agnieszka i Monika Krakowiak-Drzewiecka. 2017. Partycypacja obywateli w polityce rozwoju Śląskich Miast. *Studia Miejskie*, 25, 121–131.
- Sowada, Tomasz. 2019. *Ruchy miejskie w działaniu. Oblicza partycypacji*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Sreenivasan, Gopal. 1995. *The Limits of Lockean Rights in Property*. Oxford: Oxford University Press.
- Stokłuska, Ewa. 2018a. Co myślisz o ulicy Starowiejskiej? Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej nt. ulicy Starowiejskiej towarzyszącej konsultacjom. Dostęp: 10.05.2019. [http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Podsumowanie-ankiety\\_Starowiejska.pdf](http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Podsumowanie-ankiety_Starowiejska.pdf).
- Stokłuska, Ewa. 2018b. Porozmawiajmy o przyszłości Starowiejskiej. Raport podsumowujący konsultacje społeczne. Dostęp: 15.05.2019. [http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Raport-z-konsultacji\\_Porozmawiajmy-o-przyszlosci-C5%82o%C5%9Bci-ul.-Starowiejskiej.pdf](http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Raport-z-konsultacji_Porozmawiajmy-o-przyszlosci-C5%82o%C5%9Bci-ul.-Starowiejskiej.pdf).
- Tabernacka, Magdalena. 2010. *Interes indywidualny a interes publiczny w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. W: *Plaszczyzny konfliktów w administracji publicznej*, red. Magdalena Tabernacka, Renata Raszewska-Skałeczka, 357–368. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Trutkowski, Cezary. 2002. *Spoleczne reprezentacje polityki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Urry, John. 1999. *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*. Lancaster: Department of Sociology, Lancaster University. Dostęp: 20.05.2019. <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Automobility.pdf>.
- Van Dijk, Teun A. 2001. *Badania nad dyskursem*. W: *Dyskurs jako struktura i process*, red. van Dijk Teun A., 9–44. Warszawa: PWN.