

## Egoiścyczni czy oszukani.

### Syndrom NIMBY na przykładzie inwestycji drogowych

Antoni Wontorczyk\*

Uniwersytet Jagielloński, Kraków

#### SELFISH OR CHEATED: NIMBY SYNDROME ON EXAMPLE OF ROAD INVESTMENTS

The 'NIMBY' (Not In My Back Yard) concept is commonly used to explain public opposition to new developments near houses and communities, such as: wind farms, electricity pylons, large dams, medium and maximum security prisons, commercial nuclear power plants, and gambling casinos. Despite its common use, the concept has been extensively critiqued by social scientists as a not so useful concept for research and practice. In this paper we are especially interested in environmental conflicts with road bypass constructions. Although almost all road bypasses are constructed along existing traffic corridors, they sometimes infringe on areas of environmental or sentimental value. They may not directly create social problems but can serve as a conduit for people who bring social problems (such as crime) to new areas. They change access and transportation costs which may create local competitive advantages as well as disadvantages to a previously isolated community - whether or not a road bypass has a stimulative effect on the area that is influenced by a variety of factors. This paper explores three research points: (i) describing the environmental attitudes of a population in close proximity to the road bypass, (ii) determining the influence that proximity has on attitudes towards road bypasses, and (iii) determining if the Not-In-My-Backyard (Nimby) phenomenon is appropriate for explaining human perception of road bypasses. The survey questionnaire was developed to explore perception of road bypasses in Opoczno and Żyrardów (cities), as well as general attitudes towards the roads, especially road bypasses. As a result of completed studies it was found that the strongest moderator of NIMBY attitude is seeing the growth of social pathologies in the environment and spatial experience deterioration in quality of life. It was also shown that the NIMBY attitude may change towards BIMBY (build in my back yard), and vice versa. This process may occur under adverse circumstances such as carelessly made investments, unreliable carried out public consultations that aim at making changes to the project during its execution, etc. These facts strengthen the sense of social discontent and consequently generate a sense of injustice and deceit in individuals who have experienced such behavior.

**Key words:** NIMBY, road bypasses, quality of life, environmental conflicts

Zainteresowanie naukowe zagadnieniem NIMBY („not in my backyard” – nie na moim podwórku) sięga początku lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Sam problem ma jednak znacznie starszą historię. Już w starożytności izolowano osoby trędowate, a w średniowieczu zakładano dla nich leprozoria. W średniowieczu odosobniano nie tylko trędowatych, ale i osoby psychicznie chore a nawet bezdomne. W tamtym okresie nikt nie chciał mieszkać w pobliżu przytułków dla bezdomnych i ludzi psychicznie chorych. W literaturze naukowej syndrom NIMBY w najszerszym znaczeniu jest rozumiany jako negatywna postawa wąskiej grupy ludzi lub niewielkich zbiorowości wobec planowanych w sąsiedztwie ich zamieszkania inwestycji, które mogą przynieść im straty psychiczne, fizyczne lub ekonomiczne. W gruncie rzeczy same inwe-

stycje są spostrzegane jako społecznie potrzebne i wielokrotnie z utęsknieniem oczekiwane przez mieszkańców opór budzi jednakże ich lokalizacja. Przykładami inwestycji, które wywołują gwałtowne protesty lokalne są budowle energetyczne (elektrownie atomowe i wiatrowe, magazyny CO<sub>2</sub>), transportowe (linie kolejowe, lotniska, autostrady) ekologiczne (wysypiska i spalarnie śmieci) penitencjarne (więzienia, schroniska dla uchodźców, ośrodki wychowawcze dla alkoholików, z chorobami AIDS oraz osób uzależnionych od narkotyków) edukacyjne (szkoły, sale gimnastyczne, akademiki dla studentów) budynki rozrywek (dyskoteki, hale gier video) budynki usług erotycznych (agencje towarzyskie, sex shopy) sportowe (hale gimnastyczne i obiekty sportowe) a nawet obiekty służące ochronie zdrowia (szpitale i ośrodki zdrowia). Czynnikiem wzmacniającym opór społeczności lokalnej przed lokalizacją takich niechcianych inwestycji w ich najbliższym otoczeniu jest obawa nie tylko z powodu ich szkodliwego oddziaływania, ale także przed

\* Korespondencję dotyczącą artykułu można kierować na adres: Antoni Wontorczyk, Instytut Psychologii Stosowanej UJ, ul. Łojasiewicza 4, 30-348 Kraków. antoni.wontorczyk@uj.edu.pl

procesem naznaczania społecznego. Przypięcie takim obszarom przestrzennym negatywnej etykiety w efekcie stygmatyzuje również osoby mieszkające w ich obrębie. Z upływem czasu stają się oni nie tylko obiektem drwin, ośmieszania i wytykania palcem ze strony grupy uprzywilejowanej przestrzennie ale także deprecjonowania ich statusu społecznego. Z drugiej strony jednostka jest nie tylko istotą społeczną, ale także środowiskową. Bardzo ważne znaczenie z punktu widzenia kształtowania się osobowej tożsamości przestrzennej ma dla niej wybór miejsca do egzystowania na ziemi co sprawia, że wielu poszukuje go nieustannie, niemal przez całe dorosłe życie. Wszystkie te następstwa mogą prowadzić do znaczącego ubytku zasobów osobistych jednostek wymiennie pogarszając ich jakość życia w tym nasilenia się kryzysów psychicznych, chorób fizycznych a nawet poważnych zaburzeń psychicznych.

#### **SYNDROM NIMBY W BADANIACH NAD INWESTYCJAMI O ZNACZENIU ŚRODOWISKOWYM**

W ostatnich trzech dekadach w literaturze naukowej zagadnienie NIMBY było wielokrotnie podejmowane. Dotyczy to zarówno doniesień z badań empirycznych jak i obszernych analiz teoretycznych. W przeważającej większości doniesienia te można podzielić na dwa odrębne stanowiska teoretyczne rozumienia NIMBY. W stanowisku pierwszym podnoszono głównie kwestię negatywnej postawy osób wobec lokalizowania w ich sąsiedztwie obiektów, które mogą być dla nich szkodliwe albo prowadzić do wzrostu takiego ryzyka. Taka postawa nie ma miejsca jeśli obiekty te są realizowane w innym terenie, bezpośrednio ich nie dotyczącym. Czynnikiem wywołującym napięcia społeczne nie jest sam obiekt o znaczeniu prospołecznym ale jego odległość od miejsca zamieszkania pewnej grupy ludzi. Ta odległość w psychologicznej ocenie tych ludzi zbyt bliska od miejsc ich zamieszkania, jest dla nich nie do zaakceptowania co sprawia, że za wszelką cenę pragną wpłynąć na decydentów aby to zmienić. Analiza NIMBY w tym paradygmacie określana bywa analizą przestrzenną a wypracowane koncepcje teoretyczne – przestrzennymi (ekologicznymi).

W stanowisku drugim syndrom NIMBY łączono wyłącznie z negatywną postawą ludzi wobec planowanej inwestycji. Na przykład Hermansson (2007) podkreśla, że rdzeniem tej postawy jest postrzeganie własnej osoby jako nie respektującej decyzje podjęte w sposób „demokratyczny” przez część społeczności lokalnej, władze lokalne lub rządowe. W tym podejściu problematyka NIMBY odnoszona jest do postawy jednostek i w konsekwencji poszukiwania psychologicznych czynników jako przyczyn ujawnianego buntu.

#### **SYNDROM NIMBY Z PERSPEKTYWY PRZESTRZENNEJ**

Na gruncie tego podejścia syndrom NIMBY jest rozumiany przede wszystkim jako konflikt lokalizacyjny. Planowana do realizacji inwestycja jest postrzegana

przez jednostki jako przydatna społecznie, nie konieczna niebezpieczna czy ryzykowna pod warunkiem, że nie będzie zlokalizowana bezpośrednio w ich sąsiedztwie (Minehart i Neeman, 2002; Peelle i Ellis, 1987; Sjöberg i Drottz-Sjöberg, 2001; Webler i Renn, 1995; Wolsink 1994). Przyjmuje się założenie, iż oponenci inwestycji o znaczeniu ogólnospołecznym są przekonani o jej społecznej użyteczności, jej ogromnych korzyściach dla społeczności lokalnej, mało tego sami chcieliby korzystać z jej beneficjum. Jednakże kiedy większość albo wręcz cała społeczność lokalna będzie korzystać z dobrodziejstwa inwestycji ogólnie lokalnych, pewna grupa tej społeczności oprócz korzyści będzie doświadczać również niebezpieczeństwa czy ryzyka jakie inwestycje te z sobą niosą. Ponośzone przez nią koszty w efekcie niwelują potencjalnie osiągnięte korzyści. Uwaga badaczy w tym paradygmacie rozumienia NIMBY skupia się na rozwiązaniu problemu społecznego poprzez znalezienie złotego środka w jego rozwiązaniu. Warto podkreślić, że badacze często nie podejmowali próby operacjonalizacji pojęcia bliskości przestrzennej traktując ją wyłącznie jako kategorię psychologiczną co jest w pewnym stopniu mankamentem tych badań (Wolsink, 2000; Hoepman, 1998; Devine-Wright, 2005; McGowan i in., 2005). Wyjątkiem są badania Barunholtza (2003), Krohna (1999) i Warrena (2005), którzy badając postawy mieszkańców wobec turbin wiatrowych podzielili ich na trzy grupy tj. mieszkających w odległości 0-5 km, 5-10 km oraz 10-20 km od fermy wiatrowej. Zakładano, że osoby mieszkające najbliżej turbin będą najsilniejszymi ich oponentami. Okazało się, że problem jest bardziej złożony. Część osób mieszkających w domach położonych najbliżej turbin wiatrowych przejawiała nie – jak zakładano – negatywną ale pozytywną postawę wobec ich lokalizacji. Badania te dostarczyły dowodów na to, że takie jednowymiarowe (przestrzenne) podejście do zagadnienia NIMBY jest niewystarczające w poznaniu rzeczywistych przyczyn negatywnej postawy mieszkańców.

#### **SYNDROM NIMBY Z PERSPEKTYWY OSOBOWEJ**

Efekt NIMBY zgodnie z tym stanowiskiem postrzegany jest jako pewna reguła postępowania niektórych jednostek lub pewnej grupy ludzi. Często przykleja się im etykietę osób kierujących się w swoim postępowaniu wyłącznie wąskim partykularnym interesem ignorując interes szerszy – społeczny (Boholm, 2004; Gillroy, 1991; Kraft i Clary, 1991; Peelle i Ellis, 1987; Rabe, 1994; Bell i inni, 2005). Dzięki takiemu wąskiemu, ale równocześnie skrajnemu przedkładaniu interesu prywatnego nad społeczny jak – powiada Rabe (1994, s. 2) – homofobiści i fanatycy środowiskowi próbują gospodarke i różne działania prospołeczne położyć na kolana. Z tego powodu efekt NIMBY bywa opisywany jako choroba społeczna „irrationalne i wściekle zagłuszanie postępu technologicznego” (Edelstein 1988, s. 171). Niektórzy badacze stawiają nawet tezy, że syndrom NIMBY to główny winowajca niepowodzenia realizacji pożądanых

społecznie inwestycji (Peelle i Ellis, 1987). W literaturze takie jednostki często określa się mianem samolubnych i krótkowzrocznych oponentów rozwoju przygotowujących drobniawo opór, aby ich prywatny pogląd tryumfował w zetknięciu z interesem społecznym (Kingsnorth, 2004).

Jeszcze inni autorzy stwierdzają, że postawa NIMBY „to sprzeciw przesiąknięty silnymi emocjami, samolubność, silna wola aby inni również cierpieli z powodu niebezpieczeństwa jakie niosą inwestycje i naiwne oczekiwanie, że im samym w udziale przypadną tylko korzyści” (Sjöberg i Drottz-Sjöberg 2001, s.83).

Warto podkreślić, że w tym nurcie badań zagadnienia NIMBY w literaturze spotkać można także stanowiska skrajne, ksenofobiczne. Badacze wskazują, że czasem opór jednostek jest efektem ich rasistowskich, przekonania. Dotyczy to w szczególności przypadków kiedy w ich okolicy buduje się obiekty, w których znajdują schronienie przedstawiciele innej rasy (Nast, 2000), chorzy na HIV (Takahashi i Dear 1997; Wilton, 1998), schroniska dla bezdomnych (Takahashi, 1998; Brinnegar, 2003), obozy przejściowe dla imigrantów (Murdoch, 2006) agencje towarzyskie (Hubbard, 1998) a nawet ośrodki dla osób niepełnosprawnych (Wilton, 2002). Badania Hubbarda (2006) które zrealizował na kilku kontynentach pokazały, że znacznie silniejsze postawy w tym zakresie prezentują Amerykanie niż Europejczycy. Kolejni badacze, którzy kontynuowali analizowanie tego wątku odkryli, że czynnikami, które wzmacniają negatywne postawy Europejczyków w przeciwieństwie do Amerykanów nie dotyczą koloru skóry, ale nieakceptowanych społecznie zachowań a więc; kradzieży, żebrania i niedbania o higienę osobistą (Bonnett, 1997; Kundnani, 2001; White, 2002).

W tym paradygmacie prowadzono także badania, których celem było odkrycie różnych motywów zachowań wynikających z negatywnych postaw syndromu NIMBY. Udało się między innymi stwierdzić, że mogą one także wynikać z: konfliktów klas (Cox, 1989); niekontrolowanych reakcji instynktownych (Takahashi i Dear, 1997; Wilton, 1998), lęków przed stereotypami (Lake, 1993) a nawet obrony własnego ego (Sibley, 2001).

Wolsink (2006) dostrzega, że postawa NIMBY może być rozumiana jako egoistyczna pod warunkiem, że osoba ją reprezentująca jest zainteresowana tylko maksymalizacją własnych zasobów. W takich indywidualnych przypadkach opór wobec inwestycji wynika wyłącznie z osobistego motywu, a jego eksponowanie jest postrzegane jako przejaw silnego partykularyzmu. Społeczność lokalna do takich aspołecznych zachowań przeważnie odnosi się z dezaprobatą wręcz z lekceważeniem (Wolsink, 1994). Aby zatem takiej stygmatyzacji społecznej uniknąć jednostki często uciekają się do stosowania strategii zaangażowania w konflikt jak największej liczby osób. One same najczęściej przyodziejają się w „skórę” liderów grupowych konsekwentnie walczących o wspólne dobro. Ta chytra manipulacja procesami grupowymi jeśli jest umiejętnie rozgrywana przynosi oczekiwane rezultaty.

#### SYNDROM NIMBY Z PERSPEKTYWY WIELOWYMIAROWEJ

Analizując złożoność rozumienia syndromu NIMBY należałoby podnieść kilka kwestii, które dotyczą tego problemu. Po pierwsze, czy każdy z tych konfliktów ma znamiona syndromu NIMBY; czy też jest to konflikt o wielowymiarowym podłożu? Czy z syndromem NIMBY mamy do czynienia wyłącznie w takich sytuacjach gdzie opór społeczności lokalnej jest skuteczny i doprowadza do zablokowania realizacji planowanej inwestycji; czy też zjawisko to możemy również odnieść także do opisanego takich przypadków gdzie inwestycja jest realizowana pomimo silnej niechęci społeczności lokalnej? Podniesienie tych kwestii jest ważne także z metodologicznego punktu widzenia. Dla wielu badaczy syndrom NIMBY to konflikt, któremu nadawane są różne znaczenia: lokalizacyjny, przestrzenny, przestrzenno-funkcjonalny, ekologiczny, ekonomiczny a więc wykraczające poza obszar korzyści i kosztów indywidualnych.

Współcześnie badacze coraz częściej stawiają tezę, że klasyczne rozumienie pojęcia syndromu NIMBY jest swego rodzaju mitem (Wolsink, 1994; Burningham, 2000; Upreti, 2004). Sugerują oni, aby porzucić akronim NIMBY do opisanego wspomnianych zjawisk społecznych zastępując go terminem „bunt” lub innym bliskoznacznym pojęciem. Ten pogląd wynika z przekonania, że szereg zjawisk psychologicznych i społecznych, które kryją się pod tym pojęciem ciągle jest słabo zbadana i w efekcie niedostatecznie poznana. Choć nadal w syndromie NIMBY dostrzega się osiowy jego element tj. egoistyczną postawę wąskiej grupy ludzi wobec różnych rozwiązań systemowych poprawiających jakość życia pewnej społeczności lokalnej to jego uwarunkowania są wielowymiarowe. Sprzeciw, wąskiej grupy ludzi wobec działań mających na celu poprawę jakości życia, ma wielokrotnie nie jedną, ale kilka przyczyn gdzie klasyczny element syndromu NIMBY (postawa egoistyczna wobec rozwiązań) jest tylko jednym z jego aspektów. Na przykład w badaniach nad sprzeciwem osób wobec ustawiania urządzeń elektrowni wiatrowych w ich najbliższym otoczeniu upatruje się w trzech (Bell i in, 2005) a nawet w czterech (Wolsink, 2000) rodzajach przyczyn. Każda z nich ma specyficzną wartość poznawczą dla grupy ludzi, którzy są oponentami proponowanych rozwiązań. Dobrodziejstwa nie dostrzegają bądź udają, że nie dostrzegają. Kwestia ta wygląda inaczej z pozycji podmiotu zaangażowanego w syndrom NIMBY, jeszcze inaczej z perspektywy społecznej a więc grupy ludzi (van der Horst, 2007). Innymi słowy mówiąc inne procesy przyświecają motywom zachowań jednostki, inne postawom grupowym, a jeszcze inne działaniom podejmowanym przez grupy.

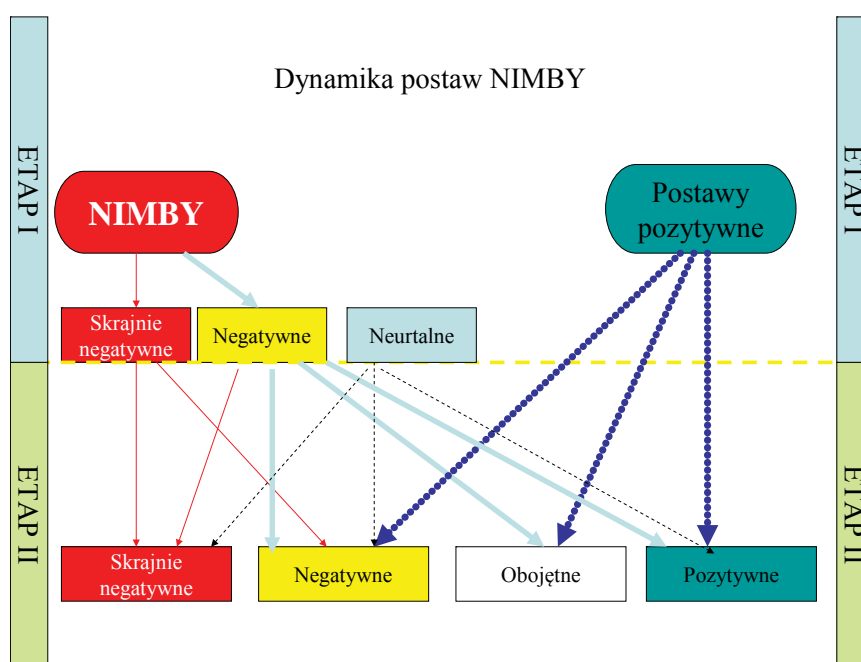
#### *Syndrom NIMBY w inwestycjach drogowych*

Stosunkowo rzadko, w porównaniu do innych inwestycji środowiskowych, podejmowano badania nad konfliktami lokalizacyjnymi wywołanymi realizowaniem inwestycji drogowych. Właściwie za wyjątkiem tylko kilku takich badań przeprowadzonych w latach osiemdziesiątych

ubiegłego wieku (Briggs, 1980; Humphrey i Sell, 1975; Lichter i Fuiguitt, 1980), współcześnie należą one do rzadkości (Rephann i Isserman, 1994).

Taki stan wynika w dużej mierze z faktu, że w krajach rozwiniętych, silnie uprzemysłowionych problem budowy arterii komunikacyjnych uciążliwych dla społeczności (obwodnic i autostrad) rozwiązano już w drugiej połowie tamtego wieku. Współcześnie nowe inwestycje związane z transportem drogowym są realizowane bardzo rzadko a jeśli już to proces konsultacji społecznych jest długi i złożony. Wszystko to sprawia, że decyzje o ich realizacji podejmuje się dopiero wówczas kiedy poszczególne strony konfliktu są usatysfakcjonowane z wypracowanych rozwiązań. Dobrym przykładem ilustrującym ten fakt jest planowana inwestycja budowy szybkiej kolei malowniczą Doliną Susy w północnej części Włoch. Proces projektowania łącznie z konsultacjami społecznymi rozpoczęto jeszcze w 1990 roku – próbując rozwiązać kompleksowo problem mobilności transportowej między Lizboną, Lyonem, Turynem i Budapesztem a docelowo także Kijowem – i do chwili obecnej nie zostały zakończone. Od tamtego okresu upłynęło przeszło dwadzieścia lat a konflikt w efekcie planowanych rozwiązań zamiast łagodnieć przybiera na sile. Nie rozwiązały go także gigantyczne kwoty Unii Europejskiej (8 mld. Euro) przydzielone na budowę tunelu kolejowego dla superszybkiego pociągu. Obawiano się bowiem, iż podczas budowy do atmosfery wydostałyby się azbest oraz uran – minerały obecne w górach. W styczniu 2012 konflikt przybrał wyjątkowo na sile czego efektem było aresztowane 50 osób za udział w brutalnym ataku na policję w dolinie Susy,

po którym blisko 500 rannych trafiło do szpitala. To tylko jeden z nielicznych przykładów inwestycji komunikacyjnych realizowanych w Europie. Trudno nie zauważyć, że oblicze syndromu MINBY współcześnie jest bardzo złożone. Obok wielu problemów zasygnalizowanych wcześniej, ekonomicznej wartości ziemi (terenu), na której planowana jest kontrowersyjna inwestycja coraz częściej w badaniach podnosi się kwestię wartości subiektywnej (psychologicznej) jaką człowiek jej nadaje. Dla każdej osoby ma ona wartość bezcenną, wyjątkową, z którą nierozłącznie związana jest także jej tożsamość personalna. Ten fenomenologiczny wątek nieustępliwej walki o przestrzeń to kolejny ważny czynnik syndromu NIMBY (Jess i Massey, 1995; Cresswell, 2004; Simmons i Walker, 2004; Hubbard i inni, 2004). Widoczny jest także w postawach Polaków wobec inwestycji planowanych i budowanych w sąsiedztwie ich zamieszkania co próbowano wychwycić również w badaniach własnych. Podejmując to zagadnienie postanowiono między innymi nawiązać do jednego z wątków badań, który podjął Wolsink (2000) poświęconych analizie postaw wobec ferm wiatrowych. W efekcie zrealizowanych przez niego badań udało się ustalić, że mieszkańcy przeciwni planowanej inwestycji ekologicznej prezentowali nie jedną a kilka postaw: skrajnie negatywną, negatywną z uwagi na zastosowaną technologię, negatywną z tendencją do zamiany na pozytywną w trakcie realizacji lub po jej zakończeniu i pozytywną. Interesującą z naszego punktu widzenia była w szczególności kwestia zmiany postaw, a więc takie przypadki, kiedy osoby badane w trakcie realizacji inwestycji zmieniają zdanie jednakże nie w kie-



Ryc. 1. Dynamika postaw NIMBY. Możliwe warianty zmiany

runku pozytywnym – jak to było w badaniach Wolsinka – ale negatywnym. Ważnym dla nas było poznanie przyczyn radykalnej zmiany oceny planowanej inwestycji z pozycji neutralnych czy pozytywnych na negatywne a nawet skrajnie negatywne (Rycina 1). Źródła takich zmian mogą być wielowatkowe: niewiedza, brak osobistego zaangażowania, błędne wyobrażenie o inwestycji a nawet wprowadzenie w błąd mieszkańców przez instytucje prowadzące konsultacje społeczne itp.. Kwestia ta jest o tyle ważna, że taki rodzaj sprzeciwu wobec obiektów, który się ujawnia dopiero po ich wykonaniu ma znamiona oporu irracjonalnego z góry skazanego na niepowodzenie. Inwestorzy wykonujący takie obiekty dbają o to, aby w najdrobniejszych szczegółach zostały wykonane zgodnie w wszystkich warunkami uzyskanego pozwolenia. Doskonale zdają sobie sprawę, że najdrobniejsze odstępstwo może prowadzić do rozbiórki budowli, a tym samym ogromnych strat. Z drugiej strony mieszkańcy, którzy z jakichś powodów szkodliwość inwestycji zaczynają dostrzegać dopiero w końcowej fazie jej wykonywania mają poczucie osaczenia, wprowadzenia w błąd, a nawet oszukania. Ten psychologiczny stan ma daleko idące konsekwencje nie tylko dla ich psychologicznego, ale także społecznego funkcjonowania.

W artykule zaprezentowane zostały wyniki badań empirycznych wykonanych w procesie realizowania inwestycji drogowych jakimi są obwodnice miast. W ostatnich latach w naszym kraju powstaje ich bardzo dużo. Jednakże nie wszystkie są dobrze przygotowane i przemyślane. W procesie konsultacji społecznych wiele ważnych kwestii jest pomijanych a nawet lekceważonych.

Jednym z głównych celów badań było wykrycie złożonych uwarunkowań niechęci wobec inwestycji ponadlokalnych wynikających z różnych rodzajów przyczyn (nie tylko egoistycznych pobudek) ale także takich jak : utrata walorów rekreacyjnych otoczenia, wzrost patologii społecznej oraz spadek poczucia tożsamości środowiskowej z miejscem zamieszkania.

Postawiono trzy hipotezy:

H1. Motywem niechęci mieszkańców posiadających zabudowania w pobliżu obwodnic są w szczególności kwestie związane z obawą o bezpieczeństwo własne i osób najbliższych, utraty walorów rekreacyjnych otoczenia domu, komfortu mieszkania w efekcie poczucie spadku jakości życia.

H2. Niechęć wobec realizowanej inwestycji drogowej jest moderowana przez zmienne: wieku, płci, okres czasu zamieszkania w okolicy oraz typ lokalu.

H3. Postawy mieszkańców wobec budowy obwodnicy mogą ulec zmianie z pozytywnych na negatywne lub skrajnie negatywne.

## METODOLOGIA BADAŃ

W badaniach wykorzystano trzy narzędzia własnego autorstwa: skalę satysfakcji z życia w przestrzeni ekologicznej (SPE) skalę NIMBY do rejestracji postaw wobec inwestycji drogowych (NIMBY-D) oraz krótki kwestionariusz ankiety.

Kwestionariusz ankiety zawierał grupę zmiennych demograficznych; pytania pozwalające określić przestrzenne usytuowanie domu jednorodzinnego, jego wartość, walory rekreacyjne; oraz kilka pytań na podstawie, których stwierdzano jak wyglądał proces realizacji inwestycji, a więc czy były prowadzone konsultacje społeczne, kto w nich brał udział, jak rozwiązywano problemy trudne itp.. Skala satysfakcji z życia w przestrzeni ekologicznej (SPE) obejmowała 20 pytań obejmujących cztery podskale: patologię społeczną, komfort mieszkania, rekreacyjność oraz tożsamość przestrzenną. Badani udzielając odpowiedzi na pytania skali mieli do wyboru jedną z pięciu odpowiedzi: od 1. zdecydowanie się nie zgadzam do 5. zdecydowanie się zgadzam. Uzyskano zadawalającą rzetelność wewnętrzną dla całej skali – *alfa* Cronbacha .83. Własności psychometryczne rzetelności wewnętrznej poszczególnych podskal okazały się nieco słabsze jednak dla celów badawczych wystarczające i przedstawiały się następująco: komfort mieszkania – .81; rekreacyjność – .79; tożsamość przestrzenna – .72 oraz patologia społeczna .62. Wszystkie trzy podskale korelują ze sobą pozytywnie za wyjątkiem patologii społecznej (Tabela 1).

Do skali NIMBY-D wybrano 16 pytań odnoszących się tylko do inwestycji drogowych w szczególności obwodnic budowanych w pobliżu zabudowań mieszkalnych. Podobnie jak w przypadku skali SPE badani mieli do wyboru jedną z pięciu odpowiedzi: od 1. zdecydowanie się nie zgadzam do 5. zdecydowanie się zgadzam. Trafność wewnętrzną testu mierzona na podstawie zrealizowanych badań wynosiła *alfa* Cronbacha .76.

**Tabela 1**

Współczynniki korelacji między poszczególnymi podskalami w teście SPE

	Rekreacyjność	Komfort mieszkania	Tożsamość przestrzenna	Patologia społeczna
Rekreacyjność		.61	.48	-.18
Komfort mieszkania	.61		.31	-.07
Tożsamość przestrzenna	.48	.31		-.21
Patologia społeczna	-.18	-.07	-.21	

Badania zrealizowano wśród mieszkańców Opoczna i Żyrardowa (łącznie 260 osób) mieszkających w pobliżu obwodnicy miast. Kobiety stanowiły 62% osób badanych, natomiast mężczyźni 38%. Średnia wieku dla kobiet wynosiła 46 lat natomiast dla mężczyzn – 48. Badania przeprowadzono w dwóch różnych okresach czasu: na początku i po zrealizowaniu inwestycji. W ten sposób te same osoby zostały przebadane dwukrotnie co pozwalało poznać jedną z istotnych kwestii jaką zakładano czyli dynamikę postaw.

## WYNIKI BADAŃ

Analizę danych uzyskanych w badaniach rozpoczniemy od przedstawienia wyników na temat postaw NIMBY-D zarówno przed rozpoczęciem inwestycji jak i po jej wykonaniu. W pierwszej kolejności analizie poddano zmienną płci. Dane na ten temat zestawione w Tabeli 2 unaocznily, że w tym zakresie nie ma znaczących różnic między kobietami i mężczyznami. Średnie dla obu płci są podobne i wynosiły odpowiednio w I etapie badań 3.7 dla mężczyzn oraz 3.8 dla kobiet. W fazie drugiej, po oddaniu inwestycji użytkowania, wyniki w zakresie obserwowanego wcześniej trendu się nie zmieniły tj. również nie zaobserwowano znaczących statystycznie różnic w obrębie zmiennej płci chociaż były one nieco wyższe niż podczas badania postaw w fazie I.

**Tabela 2**  
Płeć a postawa NIMBY-D

	Mężczyźni średnia	Kobiety średnia	<i>p</i>	Wielkość efektu <i>F</i>
NIMBY-D Faza I	3.7	3.8	.07	2.73
NIMBY-D Faza II	4.3	4.6	.06	3.42

W dalszej kolejności postanowiono sprawdzić, czy postrzeganie inwestycji drogowej jest w jakimś stopniu zależne od innych czynników jak np. wieku, liczby posiadanych dzieci, typu lokalu (mieszkanie vs. dom jednorodzinny) oraz liczby lat mieszkania w danym terenie.

Jeśli idzie o wiek (Tabela 3) to wyraźnie uwidacznia się trend rosnący wraz z wiekiem i to niezależnie od fazy realizowanych badań. Postawy osób starszych wobec budowy obwodnic są zdecydowanie bardziej negatywne niż osób młodszych. Trend ten jest najsilniejszy w grupie badanych powyżej 56 roku życia.

**Tabela 3**  
Zależność między wiekiem osób badanych a postawą NIMBY-D

Czynnik	Wielkość efektu	<i>p</i>	25-35 lat	36-45 lat	46-55 lat	powyżej 56 lat
NIMBY-D Faza I	$F(3,256)=3.04$	.01	2.4	3.2	3.7	3.9
NIMBY-D Faza II	$F(3, 256)=4.72$	.03	2.3	3.3	3.5	4.3

Kolejną zmienną, którą również uwzględniono w badaniach jako ważny moderator postawy NIMBY był typ posiadanego lokalu. Wyróżniono cztery rodzaje lokali: mieszkanie wynajmowane, mieszkanie z prawem odrębnej własności, dom wielorodzinny oraz dom jednorodzinny. Jak pokazały wyniki badań w fazie pierwszej nie zaobserwowano znaczących różnic pod tym względem [ $F(3,256)=1.19, p=.08$ ]. Dopiero w fazie II uzyskano efekt główny dla postawy NIMBY-D [ $F(3,256)=2.38, p=.04$ ]. Wyraźnie negatywne postawy wobec obwodnic ujawnili mieszkańcy posiadający domy jednorodzinne.

W dalszej kolejności analizie poddano zmienną uwzględniającą okres czasu zamieszkiwania na danym terenie. Wyróżniono cztery przedziały czasowe: do 5 lat, od 6-10 lat, 11-20 lat i powyżej 20 lat. Analiza statystyczna nie ujawniła jednakże znaczących różnic w zakresie postawy NIMBY-D. Różnice średnich okazały się nieistotne [ $F(3,256)=1.32, p=.08$ ] a analizowana zmienna słabym moderatorem badanego zjawiska. Pod tym względem silniejszym moderatorem okazała się zmienna odnosząca się do liczby posiadanych dzieci. Wyróżniono cztery grupy osób badanych: z jednym dzieckiem, dwoma, trzema, oraz czterema i większą ich liczbą. Najsilniejsze postawy NIMBY-D zaobserwowano jednakże u osób, które wychowują tylko jedno dziecko [ $F(3,256)=2.56, p=.02$ ]. To zaskakujący wynik spodziewano się bowiem, że silniejsze postawy NIMBY-D ujawnią osoby, które wychowują większą liczbę dzieci. Przyczyn takiego stanu jest najprawdopodobniej kilka: mocniejsza więź, silniejsze poczucie odpowiedzialności o przyszłość, większa dbałość o jakość życia dziecka itp.. Są to jednakże tylko przypuszczenia, które w przyszłości należałoby empirycznie zweryfikować. Podsumowując tę część analiz należy stwierdzić, że hipoteza druga została pozytywnie zweryfikowana. Istotnie takie czynniki jak wiek, liczba posiadanych dzieci, czas zamieszkiwania na danym terenie, a nawet typ lokalu mogą być istotnymi moderatorami postawy NIMBY-D.

Ważną kwestią podejmowaną w badaniach było również rozpoznanie postrzegania jakości życia związanej z przestrzenią ekologiczną, a więc satysfakcji z wyboru miejsca do mieszkania, schronienia, odpoczynku czy rekreacji. Do tego celu wykorzystano narzędzie SPE składające się z czterech podskal. Wyniki uzyskane w badaniach na ten temat zestawiono w Tabeli 4.

W pierwszej fazie badań spośród czterech czynników określających satysfakcję z mieszkania w danej okolicy wyraźnie wyróżnia się czynnik tożsamości ekologicznej w dalszej kolejności możliwości rekreacji nieco słabiej komfort mieszkania i najsłabiej patologia społeczna.

**Tabela 4**

Wyniki uzyskane w poszczególnych podskalach testu SPE w kolejnych fazach badań

	Komfort mieszkania	Rekreacja	Tożsamość środowiskowa	Patologia społeczna	p	Wielkość efektu
Faza I	3.2	3.6	4.2	2.3	.02	F(3,256)=4.31
Faza II	3.8	3.4	3.8	4.2	.04	F(3,256)=6.20

Mieszkańcy podkreślają, że miejsce które wybrali do życia w przestrzeni ekologicznej jest bardzo ważne dla nich. Wysoko cenią sobie walory rekreacyjne terenów obok domu. Dostrzegają piękno otoczenia i przyrody z punktu widzenia komfortu mieszkania. Nie doświadczają w najbliższej okolicy jakiś poważnych zagrożeń ze strony patologii społecznej. Ten obraz uległ zmianie po oddaniu inwestycji drogowej do użytku. Najsilniej uwidocznił się czynnik patologii społecznej, który w I fazie badań był najsłabiej dostrzegany, a także komfort mieszkania natomiast spadło natężenie czynnika tożsamości ekologicznej i nieznacznie rekreacji. Aby sprawdzić czy różnice między średnimi w poszczególnych czynnikach testu SPE uzyskanymi w badaniach pre i post są istotne statystycznie wykonano jednoczynnikową analizę wariancji ANOVA. Dane te zestawiono w Tabeli 5.

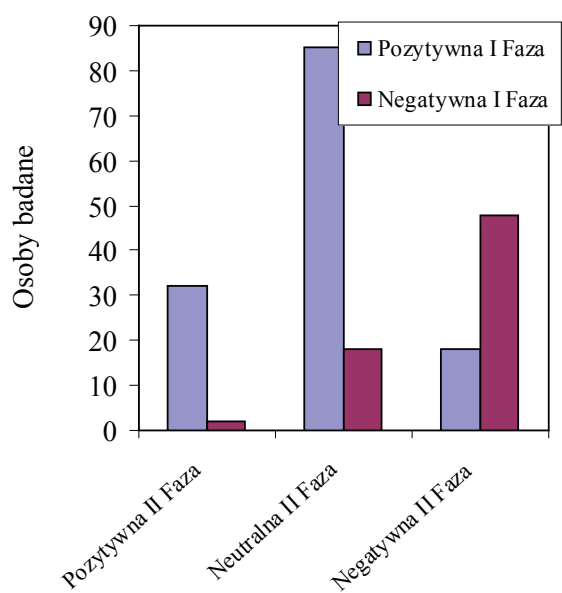
Uzyskane wyniki w II fazie badań wskazują zatem, że satysfakcja z życia w przestrzeni ekologicznej wyraźnie spadła w zakresie dwóch czynników: dostrzegania wzrostu patologii społecznej oraz komfortu mieszkania. W pozostałych dwóch – rekreacyjności oraz tożsamości ekologicznej różnice te są nieistotne statystycznie. Można zatem powiedzieć, że wybudowanie inwestycji jaką

jest obwodnica miasta spowodowało spadek z satysfakcji mieszkania w tym terenie głównie z powodu wzrostu patologii społecznej oraz komfortu mieszkania. Mieszkańcy częściej muszą myć okna, dokucza im hałas dochodzący od drogi, w tunelach gromadzą się przypadkowe osoby. Częściowo potwierdziło się zatem założenie sformułowane w hipotezie pierwszej głównie w odniesieniu do czynnika patologia społeczna oraz komfort życia.

**Tabela 5**

Wyniki analizy wariancji dla czynników testu SPE w obu fazach badań

	Wielkość efektu	p	I faza badań (średnia)	II faza badań (średnia)
Komfort mieszkania	F(1,258)=3.12	.05	3.2	3.8
Rekreacja	F(1,258)=1.74	.07	3.6	3.4
Tożsamość ekologiczna	F(1,258)=2.14	.06	4.2	3.8
Patologia społeczna	F(1,258)=3.68	.04	2.3	4.2



Wykres 1. Dynamika zmian postaw NIMBY-D

Wreszcie istotnym z punktu widzenia dynamiki postaw NIMBY było poznanie jak zmieniały się opinie osób badanych na temat budowanych obwodnic w poszczególnych fazach jej realizacji. Jeśli idzie o wyniki ogólne na ten temat jednoczynnikowa analiza wariancji ANOVA wykazała, że są one istotne statystycznie [ $F(2,257)=4.35$ ,  $p=.04$ ]. W pierwszej fazie badań średnia dla opinii w teście NIMBY-D wynosiła, 3.75 natomiast w fazie drugiej – 4.4. Wyniki te wskazują, że nastąpiło wyraźne przesunięcie w kierunku postaw negatywnych. Ta informacja jest jednak za ogólna i na jej podstawie trudno ocenić jak poszczególne grupy mieszkańców odnosiły się do problemu budowanej obwodnicy w kolejnych etapach jej realizacji. Zgodnie z uzyskanymi wynikami w teście NIMBY-D w pierwszym etapie badań, osoby badane podzielono na trzy grupy: z niskimi wynikami (osoby prezentujące pozytywne postawy wobec realizowanej inwestycji), osoby w przeciętnymi wynikami (neutralne postawy) i osoby z wysokimi wynikami (negatywne postawy – osoby z syndromem NIMBY). Interesująca dla nas była informacja mówiąca o tym jak zmieniały się postawy tych samych osób w drugiej fazie badań. Do analizy wybrano dwie skrajne grupy, badanych z pozytywnymi oraz negatywnymi postawami. Wyniki te przedstawiono na Wykresie 1.

W pierwszej fazie badań pozytywne postawy wobec planowanej inwestycji prezentowało 51% osób badanych natomiast negatywne – 26%. W drugiej fazie badań (po zrealizowaniu inwestycji i oddaniu jej do użytku) w obu grupach osób badanych nastąpiły daleko idące rozbieżności w opiniach na ten temat. Z grupy badanych, którzy w fazie pre inwestycję postrzegali jako pozytywną i nie upatrywali jej negatywnych skutków tylko 23% nadal nie zmieniło swojej opinii w tej kwestii. Kolejne 13% badanych z grupy zwolenników inwestycji przeszło na pozycję oponentów prezentując postawę negatywną. Wreszcie, aż 62% badanych z tej grupy, przyjęło w drugiej fazie postawy neutralne. Tak znaczących zmian nie zaobserwowano w drugiej grupie osób badanych tj. silnych oponentów inwestycji drogowej od samego początku jej realizacji, a nawet jeszcze wcześniej – etapu planowania. Po oddaniu obwodnicy do użytku 13 % złagodziło swoją postawę z negatywnej na neutralną, a zaledwie 2 osoby zaczęły dostrzegać jej dobrodziejstwo. Uzyskane wyniki potwierdziły założenia hipotezy 3 w głównie w odniesieniu do osób, które na początku nie prezentowały postawy NIMBY.

#### PODSUMOWANIE I Dyskusja Wyników

Podjmując próbę dyskusji uzyskanych wyników należałoby podnieść kilka ważnych kwestii: Po pierwsze, w obu etapach badań a więc zarówno przed jak i po wprowadzeniu zmiennej eksperymentalnej (oddanie obwodnicy do użytku) mieszkańcy eksponują cztery odrębne kwestie – ważne społeczne – związane z użytkowaniem domu czy mieszkania w budynku komunalnym: patologiczną społeczność, komfort psychiczny mieszkania w okolicy oraz walory rekreacyjności. Dostrzegalne jest również zjawisko tożsamości ekologicznej, które rozumiemy jako silną identyfikację z miejscem zamieszkania. Ma ona przede wszystkim formę stanu afektywnego. Tę ostatnią kwestię odnotował również Devine-Wright (2010) w swoich badaniach nad postawą NIMBY wobec ferm wiatrowych.

Po drugie, problemem nie podlegającym znaczącym zmianom jeśli idzie o postawy jest funkcja rekreacyjności terenu usytuowanego wokół obwodnicy jak i związana najprawdopodobniej z tym tożsamość środowiskowa. Współcześnie wątek rekreacyjności terenu, jako kwestia ważna społeczna, jest podnoszony jako jeden z ważniejszych w procesie konsultacji przed podjęciem decyzji o realizacji inwestycji drogowych.

Zarówno na etapie badań pre jak i post opinie badanych na ten temat nie uległy znaczącej zmianie. Ten społeczny aspekt jest bardzo stabilny w badaniach. Badani nie zakładali, że po wybudowaniu obwodnicy w pobliżu ich domów i mieszkań ogrody utracą atrybut oazy spokoju i miłego miejsca do wypoczynku. Te przewidywania w pełni się potwierdziły co odnotowano również w badaniach post. Podobne wyniki, chociaż nie tak jednoznaczne uzyskali również Devine-Wright (2005) oraz Bateman i inni (1996). Badacze ci analizowali jednak niechęć mieszkańców przed instalowaniem w pobliżu ich domów

elektrowni wiatrowych. Odnosząc się do danych z badań własnych należy stwierdzić, iż współcześnie można zaobserwować wyraźną zmianę rytmu pracy i wypoczynku w porównaniu do okresu z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Człowiek współczesny po pracy chce przebywać z rodziną i wypoczywać właśnie na peryferiach podmiejskich albo wręcz wiejskich w odłali od zgiełku cywilizacji (Woods, 2003). Ziemia ma zatem dla niego bardziej wartość terenu rekreacyjnego niż rolnego. Ten styl życia jest szczególnie charakterystyczny dla mieszkańców świeżo osiedlających się na danym terenie, którzy są zdeterminowani osiągnąć cele rekreacyjne i nic nie jest w stanie zakłócić im tej wymarzonej wiejskiej idylli. Woods (2003) nawet zarezerwował dla tej grupy osobne pojęcie *aspirational ruralism*. W dobie współczesnej jednym z ważnych efektów podnoszenia jakości życia jest dokonywanie przez jednostkę transformacji wartości utylitarnej ziemi na rzecz wartości autotelicznej (Wester-Herber, 2004). W naszych badaniach tę kwestię ujęliśmy jako problem związany z tożsamością ekologiczną (środowiskową), a więc pozytywnymi emocjonalnymi i poznawczymi doznaniemami których jednostka doświadcza mieszkając w danej przestrzeni ekologicznej. Ten aspekt nie okazał się znaczący z punktu widzenia kształtowania się postawy niechęci do realizowanej inwestycji. To wydaje się być logiczne. Jednostka postawiona w sytuacji zagrożenia tych wartości przede wszystkim podejmuje próbę obrony albo walki ze źródłem, które tym wartościom zagraża. Dopiero później kiedy podejmowane wysiłki nie przynoszą oczekiwanych rezultatów może nastąpić przewartościowanie w tym zakresie i w efekcie proces poznawczy sprowadzający się do rozważania decyzji o zmianie miejsca zamieszkania.

W wielu badaniach nad syndromem NIMBY podnoszony bywa także czynnik ekonomiczny. W naszej ocenie może on mieć także związek z tożsamością środowiskową. Jednostki płacąc wysoką cenę za nieruchomości, na której później wznoszą swoje domy dodatkowo wzmacniają jej wartość komercyjną afektem emocjonalnym. Jeśli coś jest kosztowne musi mieć również wartość extra-emocjonalną. W dotychczasowych badaniach aspekt ekonomiczny analizowany jest jednak wyłącznie z perspektywy poznawczej sprowadzającej się bilansu zysków i strat. Wskazuje się trzy możliwe aspekty jako ważne w analizie: wartość aktualną terenów, wartość utraconą oraz wartość oczekiwaną (w przyszłości) (Sutherland i Walsh, 1985; Pate i Loomis, 1997; Bateman i Langford, 1997). Z tej perspektywy szczególnie interesujące mogłyby się okazać badania pozwalające odpowiedzieć na pytanie; czy a jeśli tak to na podstawie jakich kryteriów jednostki stawiające opór inwestycji szacują swoje straty ekonomiczne. Nie jest wykluczone, że właśnie takie powody mogą wielokrotnie przeważać na szali z argumentami tej części społeczności lokalnej, która akceptuje działania ukierunkowane na polepszenie społecznego bytu. Różny też może być status osób przebywających w pobliżu spornego terenu: emeryci, którzy wyprowadzili się poza centra miast bo życie jest tańsze, albo pracowni-



cy codziennie dojeżdżający do pracy w innych miastach, dla których obwodnica w znacznym stopniu skraca czas mobilności transportowej. Ten wątek również podjęto w procesie badań został on jednak szczegółowo opisany w innej publikacji (Wontorczyk i Tracz, 2014).

Dwa kolejne czynniki: komfort mieszkania oraz patologia społeczna uwzględnione w badaniach okazały się być nie tylko ważnymi czynnikami satysfakcji z życia w przestrzeni ekologicznej, ale także istotnymi moderatorami postaw NIMBY-D. Warto podkreślić, że w dotychczasowych badaniach nad oddziaływaniem inwestycji drogowych na życie mieszkańców nie brano ich znaczenia pod uwagę. Także w naszych badaniach w pierwszej fazie badań osoby badane nie dostrzegały tej kwestii, dotyczy to w szczególności patologii społecznej. Czynniki te nabrały znaczenia czynników NIMBY-D dopiero w II fazie badań, kiedy obwodnica została oddana do użytku, a mieszkańcy żyjący w jej sąsiedztwie zaczęli doświadczać zjawisk: intensywnego zabrudzenia szyb, hałasu dochodzącego od drogi w porach wysokiego natężenia ruchu drogowego, oraz wybudzania nocą kiedy samochody opuszczają strefę ekranów akustycznych. Ukształtowanie techniczne drogi, tunele przewidziane jako przejścia dla pieszych stały się ulubionym miejscem zgromadzeń dla młodzieży, osób samotnych a nawet elementu z marginesu społecznego. Zjawiska te wydają się być typowym obrazem dla wielu podobnych inwestycji drogowych w Polsce. Trudno ocenić na ile uciążliwości te można było przewidzieć na etapie konsultacji społecznych a na ile są efektem spontanicznym i specyficznym dla danej społeczności lokalnej. Znacząca większość mieszkańców (osób badanych) jest przekonana, że doświadczenia te instytucjom prowadzącym konsultacje społeczne wyniesione z innych regionów Polski gdzie inwestycje takie w ostatnich latach powstawały są znane, ale celowo podczas spotkań z mieszkańcami przemilczane a nawet zatajane.

Po trzecie, spośród kilku uwzględnionych w badaniach zmiennych demograficzno społecznych tylko niektóre okazały się znaczące w aspekcie syndromu NIMBY-D. Nie zaobserwowano w tym zakresie różnic między kobietami i mężczyznami. Natomiast najsilniej podatni na syndrom NIMBY-D okazali się właściciele domów jednorodzinnych, osoby starsze i rodziny z jednym dzieckiem.

Po czwarte, jednym z najważniejszych celów badań było poznanie dynamiki zmiany postaw, co do tej pory w podobnych badaniach NIMBY nad inwestycjami drogowymi nie podejmowano. Zrealizowane przez nas badania uwidoczniły jak ważnym na etapie każdej inwestycji w stosunku, do których istnieją lokalne opory jest opracowanie wieloaspektowych analiz ich uciążliwości, a następnie prowadzenie rzetelnych konsultacji z mieszkańcami. Nie bez znaczenia dla postaw NIMBY są również wszelkie odstępstwa w trakcie procesu budowy od wcześniej ustalonych założeń i wydanych decyzji administracyjnych. W przytoczonych tu badaniach efekt ten

uwidocznił się w szczególności wśród mieszkańców, którzy na początku badań prezentowali postawę bliską stanowiska BIMBY (*build in my back yard*), czyli odwrotną do syndromu NIMBY. Wyniki naszych badań unaocznily, że w przypadku inwestycji uciążliwych społecznie możliwy jest proces zmiany postawy nie tylko z pozycji negatywnych w kierunku pozytywnym, ale również odwrotnym tj. z pozytywnych w kierunku neutralnym, a nawet negatywnym. Decydują o tym, przede wszystkim osobiste doświadczenia mieszkańców, niewiedza, błędne wyobrażenie o planowanej inwestycji, jakość wykonanej inwestycji oraz poczucie oszukania ze strony władz lokalnych i inwestora. Jak to już podkreślono wyżej sytuacja takich mieszkańców jest wyjątkowo niekomfortowa nie tylko społecznie ale i psychologicznie. Wzruszenie decyzji administracyjnych dla obiektów wybudowanych jest wielokrotnie niemożliwe bo postrzegane przez ogół mieszkańców, jako marnotrawienie środków publicznych. W podobnych badaniach aczkolwiek zrealizowanych na przykładzie ferm wiatrowych Wolsink (2000) wskazywał, na różne możliwe warianty postawy NIMBY, nie analizował jednak przypadków, w których postawa BIMBY przeradza się w NIMBY.

Wreszcie – po piąte – warto również poruszyć wątek metodologiczny badań związany z syndromem NIMBY. Szczególnie ważne są takie kwestie jak: z kim przeprowadza się wywiad w trakcie badań (liderami lokalnymi czy statystycznymi mieszkańcami); czy poparcie dla inwestycji jest bierne, czy aktywne; jaka jest narracja tego wywiadu? Ogromne znaczenie w tym obszarze ma kwestia jakości konsultacji społecznych (Bell i in., 2005). Istotny jest czas (w procesie przygotowania czy projektowania) przeprowadzania tych konsultacji oraz przedmiot (czego one dotyczyły, jakie kwestie zostały poruszone). Wielokrotnie jest tak, że w miarę jak problem społeczny się rozwija dojrzewają opinie i postawy oponentów. Mogą się wówczas pojawić nowe aspekty problemu, które wcześniej nie miały miejsca, lub nie były mieszkańcom znane. Ten efekt zaobserwowano również w badaniach własnych a jednym z jego wręcz modelowych przykładów jest skumulowany efekt hałasu obserwowany przy wylocie pojazdu z obszaru ekranów akustycznych. Trudno powiedzieć dlaczego zjawisku temu nie udało się zapobiec. Jest ono skutkiem albo błędnie przyjętych rozwiązań na etapie projektowania albo dokonywania radykalnych zmian w trakcie realizacji inwestycji z powodu ograniczonych środków finansowych albo ich przemilczanie albo wreszcie – jak sugerowali w wywiadzie badani – celowe zatajanie. Należy zatem podkreślić, iż w tym procesie ważna jest także rola polityków lokalnych, którzy podejmując decyzje o realizacji takich zadań, rozumieją proces planowania inwestycji, potrafią go zmodyfikować jeżeli zaistnieje taka potrzeba a przede wszystkim są nastawieni pozytywnie na rozwiązywanie problemów społecznych.

## LITERATURA

- Bateman, I.J., Garrod, G.D., Brainard, J.S., Lovett, A.A. (1996). Measurement, valuation and estimation issues in the travel cost method: a geographical information systems approach. *Journal of Agricultural Economics* 47, 2, 191-205.
- Bateman, I.J., Langford, I.H. (1997). Non users' willingness to pay for a national park: an application of the contingent valuation method. *Regional Studies* 31, 6, 571-582.
- Bell, D., Gray, T., Haggett, C. (2005). The 'social gap' in wind farm siting decisions: explanations and policy responses. *Environmental Politics* 14, 4, 460-477.
- Boholm, Å. (2004). Editorial: What are the new perspectives on siting controversy? *Journal of Risk Research*, 7, 2, 99-100.
- Bonnett, A. (1997). Geography, race and whiteness: invisible traditions and current challenges. *Area*, 29, 193-9.
- Braunholtz, S. (2003). *Public attitudes to windfarms: A survey of local residents in Scotland*. Scottish Executive, Social Research
- Briggs, R. (1980). *The impact of interstate highway system on non-metropolitan growth*. Washington, DC: U.S. Department of Transportation.
- Brinnegar, S.J. (2003). The social construction of homeless shelters in the Phoenix area. *Urban Geography*, 24, 61-74.
- Burningham, K. (2000). Using the language of NIMBY: a topic for research, not an activity for researchers. *Local Environment*, 5, 1, 55-67.
- Cox, K. (1989). The politics of turf and the question of class. W: J. Wolch, M. Dear (red.), *The power of geography* (s. 61-89). London: Unwin Hyman.
- Cresswell, T. (2004). *Place*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd. DC: U. S. Department of Transportation. Washington, DC.
- Devine-Wright, P. (2010). Rethinking NIMBYism: The role of place attachment and place identity in explaining place-protective action. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 19, 426-441.
- Devine-Wright, P. (2005). Beyond NIMBYism: towards and integrated framework for understanding public perceptions of wind energy. *Wind Energy*, 8, 125-139.
- Edelstein, M.R. (1988). Contaminated communities. The social and psychological impacts of residential toxic exposure. *West view Press, Boulder*, 170-189
- Gillroy, J.M. (1991). Moral consideration and public policy choices: individual autonomy and the NIMBY problem. *Public Affairs Quarterly*, 5, 4, 319-332.
- Hermansson, H. (2007). The Ethics of NIMBY Conflicts. *Ethic Theory Moral Prac*, 10, 23-34.
- Hoepman, N. (1998). Foar de wyn. Proviensje friesland. W: Krohn S. i Damborg S. On Public.
- Hubbard, P. (1998). Community action and the displacement of street prostitution: evidence from British cities. *Geoforum*, 29, 269-86.
- Hubbard, P. (2006). NIMBY by another name? A reply to Wolsink. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31, 1, 92-94.
- Hubbard, P., Kitchin, R. and Valentine, G. (2004). *Key thinkers on space and place*. London: Sage.
- Humphrey, C.R., Sell, R.R. (1975). The impact of controlled access highways on population growth in Pennsylvania non metropolitan communities, 1940-1970. *Rural Sociology*, 40, 332-43.
- Jess, P. and Massey, D. (1995). The contestation of place. W: D. Massey, P. Jess (red.), *A place in the world?* (s. 133-174). New York: Oxford University Press Inc.
- Kingsnorth, P. (2004). Nimbys are the true democratic heroes. *The New Statesman*, 20040503. <http://www.newstatesman.com/200405030018>.
- Kraft, M.E., Clary, B.B. (1991). Citizen participation and the Nimby syndrome: public response to radioactive waste disposal. *The Western Political Quarterly*, 44, 2, 299-328
- Krohn, S., Damborg, S. (1999). On public attitudes to wards power. *Renewable Energy*, 16, 954-960.
- Kundnani, A. (2001). In a foreign land: the new popular racism. *Race and Class*, 43, 41-60.
- Lake, B., (1993). Rethinking NIMBY. *Journal of the American Planning Association*, 59, 87-93.
- Lichter, D.T., Fuguitt, G.V. (1980). Demographic response to transportation innovation: The case of the interstate highway. *Social Forces*, 59, 492-511.
- McGowan, F., Sauter, R., Brighton, E. (2005). *Public opinion on energy research: A desk study frothed research councils*. Sussex Energy Group, Science and Technology Policy Research Unit. University of Sussex.
- Minehart, D., Neeman, Z. (2002). Effective siting of waste treatment facilities. *Journal of Environmental Economics and Management*, 43, 303-324.
- Murdoch, J. (2006). *Poststructuralist geographies*. London: Sage.
- Nast, H. (2000). Mapping the unconscious: racism and the oedipal family annals. *Association of American Geographers*, 90, 215-55.
- Pate, J., Loomis, J. (1997). The effect of distance on willingness to pay values: a case study of wetlands and salmon in California. *Ecological Economics*, 20, 199-207.
- Peelle, E., Ellis, R. (1987). Beyond the "Not-In-My-Backyard" impasse. *FORUM for Applied Research and Public Policy*, 2, 68-77.
- Rabe, B.G. (1994). *Beyond Nimby. Hazardous waste siting in Canada and the United States*. Washington, D.C: The Brookings Institution.
- Rephann, T., Isserman, A. (1994). New highways as economic development tools: Rural Sociology, 40, 332-43.
- Sibley, D. (2001). The binary city. *Urban Studies*, 38, 239-50.
- Simmons, P., Walker, G. (2004). Living with technological risk: Industrial encroachment on sense of place. W: A. Boholm, R. Lofstedt (red.), *Facility siting. Risk, power and identity in land use planning*. London: Earthscan.
- Sjöberg, L., Drottz-Sjöberg, B.M. (2001). Fairness, risk and risk tolerance in the siting of a nuclear waste repository. *Journal of Risk Research*, 4, 1, 75-101
- Sutherland, R.J., Walsh, R. (1985). Effect of distance on the preservation value of water quality. *Land Economics*, 61, 281-291.
- Takahashi, L. (1998). *Homelessness, AIDS and stigmatization: the NIMBY syndrome at the end of the twentieth century*. Oxford University Press, New York.
- Takahashi, L., Dear, M.J. (1997). The changing dynamics of community opposition to human service facilities. *Journal of the American Planning Association*, 63, 79-93.
- Upreti, B.R. (2004). Conflict over biomass energy development in the United Kingdom: some observations and lessons from England and Wales. *Energy Policy*, 32, 6, 785-800.

- Van der Horst, D. (2007). NIMBY or not? Exploring the relevance of location and the politics of voiced opinions in renewable energy siting controversies. *Energy Policy*, 35, 2705-2714.
- Warren, C.R., Lumsden, C., O'Dowd, S., Birnie, R.V. (2005). 'Green on green': Public perceptions wind power in Scotland and Ireland. *Journal of Environmental Planning and Management*, 48, 853-857.
- Webler, T., Renn, O. (1995). A brief primer on participation: Philosophy and practice. W: O. Renn, T. Webler, P. Wideman (red.), *Fairness and competence in citizen participation. Evaluating models for environmental discourse* (s. 17-33). Dordrecht: Kluwer.
- Wester-Herber, M. (2004). Underlying concerns in land-use conflicts – the role of place-identity in risk perception. *Environmental Science & Policy*, 7, 2, 109-116.
- White, A. (2002). Geographies of asylum, legal knowledge and legal practices. *Political Geography*, 21, 1055-73.
- Wilton, R. (1998). The constitution of difference: space and psyche in landscapes of exclusion. *Geoforum*, 29, 173-85.
- Wilton, R. (2002). Colouring special needs: locating whiteness in NIMBY conflicts. *Social and Cultural Geography*, 3, 303-21.
- Wolsink, M. (1994). Entanglement of interests and motives: assumptions behind the NIMBY-theory on facility siting. *Urban Studies*, 31, 6, 851-866.
- Wolsink, M. (2000). Wind power and the NIMBY-myth: institutional capacity and the limited significance of public support. *Renewable Energy*, 21, 49-64.
- Wolsink, M. (2006). Invalid theory impedes our understanding: a critique on the persistence of the language of NIMBY. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31, 1, 85-91.
- Wontorczyk, A., Tracz, M. (2014). Konflikty lokalne na tle budowy obwodnic. Syndrom NIMBY na przykładzie inwestycji drogowych. *Transformacje*, 1-2, 80-81, 349-370.
- Woods, M. (2003). Deconstructing rural protest: the emergence of a new social movement. *Journal of Rural Studies*, 19, 309-325.