

<http://dx.doi.org/10.16926/p.2025.34.01>

Robert JANIK

<https://orcid.org/0000-0002-1884-6974>

Politechnika Częstochowska

robertjanik@freenet.de

Łukasz WRÓBEL

<https://orcid.org/0009-0000-8130-9170>

Spółeczna Akademia Nauk w Kielcach

lukaszwrobel.ilza@gmail.com

Kulturowe i wychowawcze aspekty socjologii ruchu drogowego Johna Urry’ego

Streszczenie

W artykule autorzy piszą o zmianie znaczenia terminu „mobilność” w socjologii. To właśnie mobilność zaczęto coraz częściej wiązać z osiągnięciami kolejnych cywilizacji i kultur, począwszy od starożytności. Wielkie dzieło sprawnego transportu ludzi i towarów, w czasach nowożytnych zwłaszcza paliw kopalnych, a współcześnie „transport” nowych „technologii”, pozwala odnosić sukces w rozwoju ekonomicznym i kulturowym całych społeczeństw i jest podstawą globalizacji. Autorzy opierają swoje tezy na pracy Johna Urry’ego (1946–2016), brytyjskiego socjologa, który dotychczasowe socjologiczne rozumienie mobilności – jako aktywności przemieszczania się w ramach społeczeństwa – zmienił na ujęcie znacznie szersze. Problematyka podjęta w artykule obejmuje m.in. zagadnienia takie, jak: transport a procesy globalizacji, refleksje nad skutkami rozwoju transportu w przeszłości i współcześnie oraz powiązania mobilności i transportu, zwłaszcza drogowego, z rozwojem społeczeństwa obywatelskiego i humanistycznych wartości wychowawczych.

Słowa kluczowe: transport, mobilność, John Urry, społeczeństwo obywatelskie, wolność.

Wstęp

John Urry należy do współczesnego pokolenia brytyjskich badaczy migracji i turystyki. Rozważając rozwój dyskursu wokół problematyki transportu, zwraca on uwagę na ważną kwestię, jaką jest zmiana znaczenia terminu *mobilność*

w socjologii. W pewnym sensie zmutowało ono, idąc w kierunku badań „przesunięć na społecznej drabinie hierarchicznej”, czyli procesów stratyfikacyjnych. Zmieniło to sposób postrzegania tematyki przemieszczania się (Elias, 2000, s. 223–236). Zajmując się tym ostatnim, należy stwierdzić, że analiza funkcjonowania znanych cywilizacji wykazała ich uzależnienie od logistyki. Mobilność stanowiła podstawę osiągnięć starożytnych mieszkańców Mezopotamii, Egiptu, Indii i Chin, jak również cywilizacji mezoamerykańskich (Weber, 1960, s. 41–99; Zieliński, 2015, s. 165–340; Cassin i in., 1998, s. 9–101).

Wielkie osiągnięcia Greków, Fenicjan, w tym sławnej Kartaginy, jak również Rzymian, nie byłyby możliwe bez opanowania przez nich sztuki przemieszczania się, niezależnie od tego, czy była to droga wodna, czy lądowa (Grant, 1978, s. 77–95).

Także średniowiecze, wbrew powszechnym opiniom, okazało się epoką licznych podróży, w której rozwinął się najsłynniejszy dotychczas szlak handlowy, zwany jedwabnym. Rozwijały się również, chociaż w sposób odmienny od europejskich czy azjatyckich, sposoby przemieszczania się w obu Amerykach.

Coraz częściej historycy zwracają uwagę na wielkie osiągnięcia cywilizacyjne, które związane były z ekspansją Mongołów w XIII w. Jakkolwiek kojarzą się oni z czambułami tatarskimi niosącymi śmierć i zniszczenie, to jednak poszczycić się mogą również znaczącymi osiągnięciami, które z ich działalnością były związane. Przede wszystkim przyczynił się do tego „pokój mongolski” – *pax mongolica* (Weatherford, 2004, s. 196–265; Sethe, 1956, s. 29–76; Figes, 2022, s. 35–56).

Dzięki bezpieczeństwu na drogach, które zapanowało na terenach przez nich kontrolowanych, można było rozwijać handel; powstały też załączki różnych organizacji – np. poczty (Simmel, 2008, s. 365–385).

Były to cegiełki dokładane do wielkiego dzieła transportu ludzi i towarów, który stał się udziałem najpierw Anglii i jej kolonii, a następnie „świata zachodniego” po uzyskaniu dostępu do nowych i potężnych (choć nieodnawialnych) źródeł energii: węgla, ropy naftowej, a następnie energii atomowej (Hawes, 2021, s. 45–93; Holland i Sandbrook, 2024, s. 145–153; Gombrich, 2025 s. 240–247). Pojawienie się odnawialnych źródeł energii jeszcze przyspieszyło rozwój różnych form mobilności i ludzie po „oderwaniu się od ziemi” byli w stanie odbywać podróże kolejowe, samochodowe, samolotowe – a nawet docierać rakietami w „strefy kosmiczne”. Masowe „wędrowki ludzi i towarów” stały się podstawą procesu globalizacji, który zmienia świat na naszych oczach, zmuszając nas do przemyslenia naszego w nim udziału. Jak zauważył Urry:

I tu jest pewna ironia. Znaczna część dwudziestowiecznej socjologii poświęcała się badaniom mobilności zawodowej, dochodu, edukacyjnej i społecznej. W pewnym sensie brytyjska socjologia zakładała, że właściwym problemem badań socjologicznych są różnicowe wskaźniki mobilności w górę i w dół, w ramach pokoleń i przez pokolenia. Z pewną przesadą można by powiedzieć, że socjologia zawsze uważała mobilność za swą główną sprawę, lecz podejście, które rozwijam, w wielu miejscach zrywa z tą dwudziestowieczną

wizją socjologii, która zorganizowana jest wokół mobilności społecznej czy w ramach społeczeństwa (Urry, 2009, s. 13).

Transport a globalizacja

Urry wskazuje, że komunikacja i podróże były i wciąż są w dużej mierze ignorowane przez nauki społeczne, pomimo że fizyczne przemieszczanie się ludzi i towarów jest częścią naszego życia i odgrywa ogromną rolę społeczną. Znaczącym punktem odniesienia dla rozważań tego socjologa jest proces globalizacji (Janik, 2017, s. 7–15; Hall, 2018, s. 73–127; Cameron i Neal, 2004, s. 424–441).

W tym kontekście rozważa on wzmożony obecnie ruch ludzi i towarów na świecie związany z tym procesem. Urry wskazuje na ogromne rzesze ludzi przemieszczających się zarówno legalnie, jak i nielegalnie, co jest wywołane w znacznej mierze konfliktami wojennymi i zmianami klimatu. Istotną grupę stanowią wśród nich uchodźcy. Badacz podkreśla, że podróże przyczyniają się do nasilania różnorodnych ruchów społecznych, animując ideologie świeckie i religijne. Wskazuje on także na niebezpieczeństwa związane z globalizacją i przemieszczaniem się mas ludzkich (Urry, 2009, s. 57–58; Roberts, Bellone Hite i Chorev, 2015, s. 339–439).

W książce *Socjologia mobilności* Urry wyróżnia różne rodzaje podróży: zawodowe, biznesowe, krajoznawcze, naukowe, dydaktyczne, wymianę uczniów, studentów czy opiekunek do dzieci, ludzi pragnących nauczyć się języka danego kraju, turystykę medyczną itd. Zwraca uwagę, że podróże i podróżni nawiązują ze sobą relacje – łączą się w „sieci” i „węzły”. Powstają przy tym rozmaite związki społeczne. Socjolog zauważa też, że niektóre grupy etniczne odznaczają się szczególną mobilnością. W tym kontekście zwraca on uwagę na znaczenie chińskiej diaspory rozsianej po świecie i jej aktywność w zakresie podróżowania, która obejmuje nie tylko wyprawy turystyczne, ale również odwiedziny członków rodzin; wskazuje też na istotne znaczenie gospodarcze tych peregrynacji.

Reminiscencje historyczne

Porównując zwyczaje współczesnych ludzi z poprzednimi pokoleniami, Urry wskazuje, że obecnie człowiek spędza więcej czasu na podróżach niż niegdyś. Dzięki rozwojowi środków technicznych podróże oznaczają często przemieszczanie się ludzi na olbrzymie odległości; przebiegają one również nieporównywalnie szybciej. Pojawiły się nowe formy podróżowania; ponadto podróże stały się tańsze i więcej ludzi może sobie na nie pozwolić. Zmiany w sposobie poruszania się mają z reguły silne konotacje cywilizacyjne. Dostrzec to można m.in. na przykład-

dzie fenomenu „chodzenia na piechotę”, który podlegał zmianom na przestrzeni wieków. Aż do końca XVIII wieku pieszy człowiek uważany był w Europie za biednego, niespełna rozumu lub przestępcę (stąd archaiczne znaczenie terminu *footpad* – pieszy rozbójnik). Był „innym”. Jednak w ciągu XIX wieku Europa zaczęła przychylniej patrzeć na piesze wędrowniki.

Ponieważ dzięki nowym formom transportu zwykli ludzie nie musieli już chodzić pieszo, piechurów przestaje się traktować jako z konieczności ubogich lub podejrzanych. Rozwój środków transportu od końca XVIII wieku, zwłaszcza dróg, a później także kolei, stopniowo eliminował skojarzenia pieszych wędrowek z musem, biedą i włóczęgostwem. Zwłaszcza koleje przyczyniły się do rozpowszechnienia wycieczek i do „masowego pędu do otwartych przestrzeni” (Urry, 2009, s. 77–78).

Warto zaznaczyć, że wyjątek w tym względzie stanowiły pielgrzymki religijne. Powrót „transportu pieszego” nastąpił stosunkowo późno, kiedy do głosu doszły kręgi wskazujące na prozdrowotnościowy charakter pieszych „podróży” i spacerów.

Dużo zainteresowania poświęca J. Urry turystyce. Narodziła się ona w czasie industrializacji, kiedy rozwinęły się nowoczesne formy transportu i pojawiły się grupy ludzi chętnych do korzystania z usług komunikacyjnych, którzy jednocześnie byli wystraszająco zasobni, żeby aktywności te finansować. Turystyka wiąże się obecnie z zatrudnieniem licznych rzesz pracowników i generowaniem ogromnych zysków; pozostaje ona też w bliskich relacjach z transportem.

Skala tego podróżnictwa jest oszałamiająca. Każdego roku odnotowuje się 600 milionów pasażerów międzynarodowych linii lotniczych (w porównaniu z 2,5 milionami w 1950 roku); w każdej chwili 300 000 pasażerów znajduje się w powietrzu nad Stanami Zjednoczonymi; co roku buduje się na świecie pół miliona nowych pokoiów hotelowych; na świecie przypada jeden samochód na 8,6 osób. Jedna dwunasta wartości handlu światowego pochodzi dziś z międzynarodowego transportu pasażerskiego. [...] Na międzynarodową i krajową turystykę przypada 10 procent globalnego zatrudnienia i globalnego PKB. I dotyczy to całego świata. [...] Większość podróży przebiega między rozwiniętymi krajami przemysłowymi, zwłaszcza w zachodniej i południowej Europie oraz w Ameryce Północnej. Na te przepływy przypada 80 procent międzynarodowych podróży; 25 lat temu było to 90 procent (Urry, 2009, s. 77).

Ważna jest w tym kontekście uwaga na związane z tym zniszczenia środowiska naturalnego, np. na emisję dwutlenku węgla (Court de la, 1990, s. 9–85).

W trakcie swych rozważań, dotyczących zmiany roli i form przemieszczania się, Urry skupia się na zjawisku ruchu w przestrzeni miejskiej. Doszukać się można u niego w tym względzie analogii z koncepcją Simmela odnośnie do relacji między „wielkim miastem” a odbiorem sygnałów środowiskowych zmysłami ludzkimi. J. Urry zdaje się dostrzegać istnienie „przestrzeni społecznej” i zmian, jakim ulega pod wpływem przemieszczania się ludzi.

Tymczasem jednak przyjrzyć się socjoprzestrzennym praktykom związanym z podróżowaniem, zwłaszcza że w wielu kulturach uważa się je za *zawsze konieczne* dla życia rodzinnego, wypoczynku i przyjaźni, a także pracy i bezpieczeństwa (Urry, 2009, s. 77).

J. Urry w swych rozważaniach podkreśla wagę funkcjonalnego sposobu kształtowania się porządku w ruchu miejskim, uwypuklając rolę kwestii zwyczajowych oraz ruchu i prędkości w kształtowaniu porządku przepływu ludzi i pojazdów w mieście. Powstawanie tego porządku nie przebiega jednak w sposób pokojowy i harmonijny – rozmaite grupy w tym procesie uczestniczące „walczą” o przeforsowanie swojej wersji *status quo*, do czego dochodzi z użyciem „środków fizycznych”.

Przechodzenie i chodzenie kształtują się w sposób, w jaki miejsca są zamieszkiwane i wykorzystywane. Według Certeau, choć miejsce, takie jak ulica, jest uporządkowane i trwałe, przestrzeń istnieją tylko dzięki ruchom, prędkościom. [...] Uaktywniają je sploty zachodzących w nim ruchów. Przestrzeń zatem je wytwarza. Tego rodzaju wytwarzanie wiąże się, ogólnie rzecz biorąc, z rozbieżnymi taktykami i użyciem przestrzeni przez rozmaite grupy, na temat codziennych bojów na współczesnych brytyjskich ulicach o ich fizyczne zawłaszczenie (Urry, 2009, s. 81).

J. Urry nawiązuje również do koncepcji Ferdynanda Tönniesa dotyczących wspólnot *Gemeinschaft* i *Gesellschaft*, wskazując na różne relacje zachodzące pomiędzy nimi w kontekście dyskursu o przestrzeni (Löw, 2018, s. 43–53).

Socjolog podkreśla cywilizacyjny charakter zmian zachodzących we współczesnym świecie pod wpływem ewolucji w zakresie podejścia do przemieszczania się (Singer, 2002 s. 1–13). Zwraca też uwagę na fakt występowania różnych rodzajów środków transportu, co pozwala na ich porównanie i wybór optymalnej formy podróży – w stosunku do potrzeb.

Różnorodność typów transportu pozwala też ludziom porównywać i zestawiać różne formy mobilności, a niekiedy dostrzegać zalety powolniejszych sposobów pokonywania „oporu odległości”. Jarvis podkreśla „wolność” związaną z drogą oraz upowszechnienie się niespiesznych wędrówek jako formy skromnego buntu przeciw hierarchii społecznej. Rozwój rolnictwa zagrażał utartym prawom drogi, którą piechurzy starali się zachować przez regularne użycie, a później bronić przez zbiorowe akcje (Urry, 2009, s. 78).

Wcześniej pisał o tym również Charles H. Cooley w książce *Teoria transportu* (1894, s. 20–45).

Wychowanie obywatelskie

Dużą rolę w rozważaniach J. Urry’ego zajmuje tematyka transportu samochodowego. Dowodzi on, że w znaczeniu symbolicznym samochód utożsamiany jest z wolnością – dzięki jego posiadaniu można przemieszczać się w dowolnym momencie i w pożądanym przez siebie kierunku. Istotne jest też, iż pomimo istnienia pewnej ilości bardzo drogich samochodów luksusowych, można mówić

w przypadku używania samochodów o egalitaryzmie. Przejawia się to w masowym dostępie przez współczesne społeczeństwa do tych pojazdów. Ważnym ułatwieniem spełnienia „snu o wolności” jest wyposażenie samochodów, które umożliwia swobodne nimi kierowanie, bez potrzeby wykonywania skomplikowanych sekwencji ruchowych.

Wolność samochodu poddaje całe społeczeństwo obywatelskie swojej władzy. Niedostatek czasu, wobec wielkich odległości, które „muszą” być pokonywane, oznacza, że samochód staje się jedynym skutecznym środkiem wysoce plastycznej mobilności. Marsz pieszych, rower, podróż autobusem, statkiem czy koleją odchodzą na śmietnik historii jako relatywnie mniej skuteczne środki przemierzania świata (Urry, 2009, s. 262–263).

J. Urry wskazuje, że organizacje motoryzacyjne reprezentują poszanowanie prawa do posiadania samochodu i jego używania. Jednocześnie, ponieważ ruch drogowy bez ograniczeń nie jest możliwy – istnieje konieczność regulacji prawnych w zakresie tego, kto i na jakich warunkach jest uprawniony do kierowania pojazdami.

W kontekście zagadnienia „wolności” pojawia się u Urry’ego tematyka społeczeństwa obywatelskiego, które traktuje prawo do posiadania i używania samochodu jako swój niezbywalny przywilej. Zwraca on uwagę, że auto łączy w sobie cechy symbolu wolności z podróżami związanymi z działalnością zawodową.

Z badania przeprowadzonego w latach siedemdziesiątych XX wieku wynikało, że większość zatrudnionych wykazywała więcej biegłości w kierowaniu samochodem w dojazdach do pracy niż w tym, co rzeczywiście potem w pracy robili (Urry, 2009, s. 26).

W zasadzie na całym świecie zwyciężać zdaje się wyobrażenie, że samochód jest skutecznym środkiem codziennej lokomocji, którego umiejętność prowadzenia staje się „normą” (Janik, 2019, s. 214–216).

Pomimo dużego rozpowszechnienia przekonanie o „wolności”, z jaką wiązać się ma posiadanie samochodu, powinno zostać krytycznie zweryfikowane: jakkolwiek pojazd jest przydatny, to jednak używać można go tylko w ramach pewnych reglamentacji – do korzystania z aut konieczna jest infrastruktura, czyli drogi, warsztaty, stacje paliwowe itp. Jako ograniczenie „całkowitej wolności” postrzegany może być też porządek ruchu drogowego, reprezentowany przez odpowiednie przepisy, a egzekwowany przez przeznaczone do tego służby.

W ten sposób, mimo rozwoju koncepcji „wolnościowej” w kontekście używania samochodów, wyraźne są w tym względzie ograniczenia, które leżą w gestii państwa. To ono ostatecznie decyduje, na jakich warunkach odbywać się będzie ruch drogowy, w jaki sposób użytkowana jest infrastruktura drogowa, wydawane prawa jazdy itp. W nawiązaniu do tego Urry dostrzega dychotomię „bezpiecznej jazdy” i „jazdy ofensywnej”. O ile w pierwszym przypadku znaleźć można sporo formalnych i nakierowanych na racjonalizm apeli, to w drugim przypadku bardziej odwołać się można do nieformalnych systemów wartości i form zachowania.

Jednocześnie, jak zauważa J. Urry, jazda samochodem otwiera szereg nowych możliwości przejawiania agresji. Masa pojazdu, jego techniczne możliwości – zwłaszcza szybkość – umożliwiają ekspresję negatywnych uczuć.

Zatem problematyka tej części artykułu wydaje się mieć bardziej uniwersalny charakter i wpisuje się doskonale w pedagogiczny dyskurs dotyczący wolności i przymusu w wychowaniu.

Zakończenie

Niekontrolowany rozwój motoryzacji ma, jak dowodzi J. Urry, swoją cenę – oprócz wypadkowości wiąże się z niszczeniem środowiska naturalnego i „narzuceniem konsumpcji”. W związku z tym od lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia w krajach rozwiniętych zaczęto bardziej krytycznie analizować negatywne skutki motoryzacji, zestawiając „za i przeciw” z innymi środkami transportu – zwłaszcza z pociągami.

Od lat siedemdziesiątych XX wieku zaczęto uważać, że samochód jest bardziej szkodliwy dla otoczenia niż pociąg. A od niedawna nowe drogi „przecinające” krajobraz wywołują głęboki sprzeciw w społeczeństwie obywatelskim. Jest tak po części dlatego, że nowe drogi momentalnie niszczą istniejący „zadanieobraz” i żadne próby rekonstrukcji krajobrazu nie rekompensują nagłej straty (Urry, 2009, s. 262–263).

W czasie zenitu rozwoju automobilizmu wyraźny staje się konflikt pomiędzy interesami przemysłu samochodowego a ideałami zrównoważonego rozwoju. J. Urry jest świadomy, że przemysł samochodowy odgrywa niezwykle ważną rolę gospodarczą – rozbudzanie konsumpcji nakręca koniunkturę ekonomiczną, co niejednokrotnie w przeszłości pomagało skutecznie zwalczać kryzysy. Między innymi z tego względu produkcja samochodów odgrywa ogromną rolę polityczną oraz ma wpływ na przebieg publicznej debaty odnośnie do roli i znaczenia różnych rodzajów transportu w przyszłości. W natłoku polemik ideologicznych i rozważaniach kwestii technicznych należy pamiętać o zagadnieniach wychowawczych, związanych z jazdą samochodami – dzięki nim podnieść się może nie tylko stan bezpieczeństwa na drogach, ale także ogólny stan dyscypliny i kultury społecznej, która w czasach wojen i występowania rozmaitych niepokojów wydaje się rzeczą szczególnie cenną.

Coraz większą rolę odgrywa w obliczu rozwoju motoryzacji zagadnienie bezpieczeństwa. Wiąże się to z kulturą kształcenia rzesz kierowców, zarówno zawodowych, jak i amatorów, do jazdy w sposób odpowiedzialny i zmierzający do unikania wypadków oraz kolizji. Znaczącą rolę odgrywają w tym względzie oprócz szkół jazdy i działań instytucji tradycyjnie poszerzających wiedzę o kierowaniu pojazdami – również rozmaite organizacje zajmujące się wychowaniem. Wspieranie ich działalności i kooperacji na tym polu wydaje się leżeć w interesie agend rządowych i społecznych.

Bibliografia

- Cameron, R., Neal, L. (2004). *Historia gospodarcza świata*, przeł. H. Lisicka-Michalska i M. Kluźniak. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Cassin, E., Bottéro, J., Vercoutter, J. i in. (red.). (1998). *Weltbild Weltgeschichte, Band 3, Die Altorientalischen Reiche II*. Augsburg: Weltbildverlag GmbH.
- Cooley, C.H. (1894). *The Theory of Transportation*. Baltimore: American Economic Association.
- Court, de la, T. (1990). *Beyond Brundtland*. New York: New Horizons Press.
- Elias, N. (2000). *The Civilizing Process*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Fourastie, J. (1962). *La Grande Metamorphose du XXe Siecle*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Gombrich, E.H. (2025). *A Little History of the World*. New Haven and London: Yale University Press.
- Grant, M. (1978). *History of Rom*. London: Weidenfeld and Nicolson.
- Hall, T.D. (red.). (2018). *Comparing Globalizations*. Cham: Springer.
- Hawes, J. (2021). *The Shortest History of England*. Exeter: Old Street Publishing, Notaries House.
- Holland, T., Sandbrook, D. (2024). *The Rest is History*. London: Bloomsbury Publishing.
- Figes, O. (2022). *The Story of Russia*. London: Bloomsbury Publishing.
- Löw, M. (2018). *The Sociology of Space*. New York: Palgrave Maximilian.
- Janik, R. (2017). *Political, Economic and Managerial Reflections on the Globalization Process*. Częstochowa: Publishing Office of Faculty of Management Czestochowa University of Technology.
- Janik, R. (2019). *Przedsiębiorczość. Aspekty menadżerskie i psychospołeczne*. Częstochowa: Wydawnictwo Politechniki Częstochowskiej.
- Roberts, J.T., Bellone Hite, A., Chorev, N. (red.). (2015). *The Globalization and Development*. Oxford: Wiley Blackwell.
- Sethe, P. (1956). *A Short History of Russia*. Chicago: Gateway Editions.
- Simmel, G. (2008). *Pisma socjologiczne*. Warszawa: Oficyna Naukowa.
- Singer, P. (2002). *One World*. New Heaven and London: Yale University Press.
- Urry, J. (2009). *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Weber, A. (1960). *Kulturgeschichte als Kultursoziologie*. München: Piper.
- Weatherford, J. (2004). *Genghis Khan and the Making of the Modern World*. New York: Broadway Books.
- Zieliński, P. (2015). *Taoistyczne, konfucjańskie i zachodnie koncepcje pedagogiczne*. Częstochowa: Wydawnictwo im. Stanisława Podobińskiego Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie.

Cultural and educational aspects of John Urry's sociology of traffic

Abstract

The article „Cultural and Educational Aspects of John Urry's Sociology of Road Traffic”, written by Robert Janik and Łukasz Wróbel, explores the social determinants of mobility. It focuses upon the movement of people and goods and the connections with the changes in worldviews accompanying the development of means of transport. These considerations are based upon the concepts of John Urry, a British sociologist, who passed away in 2016, and whose undoubted contribution consisted in drawing attention to the social aspects of road traffic. The article provides a historical overview of the development of mobility over the centuries, including changes in travel patterns, the role of infrastructure in logistical operations, and discusses Urry's approach to the phenomenon of traffic in urban space, which shares common features with Georg Simmel's concept, including the relationship between the „big city” and the perception of environmental signals through the human senses. The authors of the article noted that the topic of the car plays a significant role in Urry's reflections; it holds symbolic significance and is associated with freedom, which allows one to travel at any time and in any direction desired. This freedom, however, is limited by the need to comply with traffic regulations. The article highlights the environmental harm caused by certain practices in the movement of people and goods as well as the growing importance of road safety.

Keywords: transport, mobility, John Urry, civil society, freedom.