

POSTRZEGANIE PRZESTRZENI MIEJSKIEJ PRZEZ UCZNIÓW – PRZYPADEK DARŁOWA

Tomasz Bodnar

The perception of urban space by students – the case of Darłowo

Abstract: The aim of the field studies was to analyse students' perceptions of the urban environment using mental maps. This analysis was based on the five spatial elements identified by Lynch (1960). This constituted a pivotal aspect of the analytical process, which was designed to ascertain how students perceive urban space. Furthermore, a questionnaire comprising multiple-choice questions was used to supplement the perceptual studies, thereby facilitating the identification of spatial preferences and a more profound comprehension of the urban space perception among the surveyed students. The data collected during the field studies indicate that the applied research approach provides significant insights into students' perception of their city's space as part of the local community. The obtained results may have implications for geographical education conducted in school settings, presenting selected teaching methods that support the acquisition of knowledge about one's "local homeland."

Keywords: mental maps, spatial perception, urban space, Darłowo, Poland

Zarys treści: Celem badawczym przeprowadzonych badań terenowych była analiza postrzegania przestrzeni miasta przez uczniów, zrealizowana dzięki zastosowaniu map mentalnych. Analiza tych map została dokonana na podstawie pięciu elementów przestrzeni wyróżnionych przez Lyncha (1960). Stanowiło to kluczową część procesu badawczego, mającego na celu określenie, w jaki sposób uczniowie postrzegają przestrzeń miasta. Dodatkowo za pomocą kwestionariusza z pytaniami kafeteryjnymi uzupełnione zostały badania percepcyjne, co pozwoliło na identyfikację preferencji przestrzennych. Dane zebrane podczas badań terenowych wskazują, że zastosowane podejście badawcze dostarcza

istotnych spostrzeżeń dotyczących percepcji przestrzeni własnego miasta przez uczniów będących częścią społeczności lokalnej, a otrzymane rezultaty mogą mieć implikacje w edukacji geograficznej prowadzonej w ramach zajęć szkolnych, prezentując wybrane metody nauczania, które mogą wspomagać zdobywanie wiedzy o mieście.

Słowa kluczowe: mapy mentalne, postrzeganie przestrzeni, przestrzeń miasta, Darłowo, Polska

Wstęp

Współczesne badania terenowe, w tym badania geograficzne dotyczące przestrzeni życia człowieka stanowią pole analiz, które integruje interdyscyplinarne podejście naukowe celem poznania, w jaki sposób ludzie postrzegają przestrzeń. Na gruncie prezentowanych w niniejszym artykule badań przeprowadzonych w Darłowie problemem badawczym stała się percepcja przestrzeni miasta. Cel badawczy stanowiła zaś analiza postrzegania przestrzeni miasta przez uczniów, dokonana dzięki zastosowaniu map mentalnych wspartych pytaniami kafeteryjnymi. Badania te opierają się na naukach o przestrzeni, w tym geografii społeczno-ekonomicznej oraz gospodarce przestrzennej. Dotychczas prowadzone przy użyciu map mentalnych badania dotyczące postrzegania przestrzeni koncentrowały się głównie na studentach i starszej młodzieży, pomijając młodsze grupy edukacyjne, takie jak uczniowie klas 4–6. W zebranej literaturze brakuje badań dotyczących tej młodszej grupy, co można uznać za istotną lukę badawczą. Pozyskane w trakcie badań wnioski mogą przyczynić się do zrozumienia zróżnicowania oraz specyfiki percepcji przestrzeni przez uczniów.

Miasto Darłowo zostało wybrane do badań terenowych z wykorzystaniem map mentalnych ze względu na swoje położenie, zróżnicowane elementy przestrzenne w strukturze miasta oraz potencjał do dostarczenia reprezentatywnych danych dotyczących percepcji przestrzeni miejskiej przez uczniów z uwagi na ich dostępność czasową i łatwość dotarcia do tej właśnie grupy. Darłowo to miasto zlokalizowane nad Morzem Bałtyckim w województwie zachodniopomorskim, w dolinie rzek Wieprzy i Grabowej, na Pobrzeżu Koszalińskim (według podziału fizycznogeograficznego Polski Richlinga i in. 2021). Jest ono siedzibą władz gminy miejskiej i jednocześnie najliczniejszym i największym miastem powiatu sławieńskiego, ponieważ liczba ludności w 2022 r. wynosiła 12715 osób, a jego powierzchnia ponad 20 km² (zob. <https://bdl.stat.gov.pl>).

W strukturze przestrzennej zagospodarowania Darłowa wyróżnia się następujące obszary strukturalno-funkcjonalne, które warunkują obecne ich użytkowanie oraz zagospodarowanie: tereny techniczne zarządzane przez Urząd Morski; tereny używane przez wojsko (tereny zamknięte); obszary gruntów rolnych niewyszczególnionych w rozporządzeniu w sprawie zgody na zmianę przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne; tereny przyległe do wałów przeciw-

powodziowych wzdłuż Wieprzy oraz obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią; infrastrukturę drogową i kolejową oraz tereny infrastruktury liniowej o charakterze ponadregionalnym i tranzytowym; tereny portowe; tereny zabudowy przemysłowej, usługowej i mieszkaniowej; obszary przestrzeni publicznej (w tym tereny sportu i rekreacji, zieleni); tereny obiektów oraz urządzeń turystyki, a także wypoczynku (*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasto Darłowo* 2010).

Postrzeżenie przestrzeni miasta

Spośród wielu warstw tworzących miasto na szczególne zainteresowanie badaczy zasługuje przestrzeń. Zwłaszcza na etapie początkowego zagospodarowania miejskiego nie tylko tworzy ona kategorię „surowca” czy swego rodzaju bazy, w następnej kolejności mocno oddziałując na różne funkcje obszaru zurbanizowanego, lecz staje się także czynnikiem określającym perspektywy ekspansji zdolności twórczych wszystkich użytkowników i jednym z najważniejszych wymiarów intensyfikacji wszelkich działalności (Czornik 2015). Przestrzeń publiczna czy społeczna stanowi „fragment przestrzeni miejskiej, który – poprzez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępnym dla wszystkich zainteresowanych osób” (Liszewski 2001; Lorens, Martyniuk-Pęczek 2010 [za:] Bierwiaczonek 2015: 12). Socjologowie miasta, określając jego przestrzeń, zaznaczają, że o jej bycie i charakterze decyduje nie tylko kompozycja urbanistyczna, ale także zamieszkujący ją ludzie (Popławska 2016). Z jednej strony mocno uwypuklają fakt, że podsystem urbanistyczny wpływa na mieszkańców miast, a z drugiej – oni sami kształtują ten podsystem. W rezultacie tkanka miejska rewaloryzuje się powoli, będąc odzwierciedleniem preferencji, upodobań i możliwości majątkowych ludzi, którzy ją materializują (Lorens 2010; Dymnicka 2013), a także świadomości, która jest pochodną wiedzy o przestrzeni. W mieście rozumianym jako przestrzeń istnieje podział, który jednocześnie pozwala traktować je jako relację między poszczególnymi komponentami (Błahut 2011). „Przestrzeń miejska jest warunkiem istnienia środowiska miejskiego (Majer 2010), które determinuje zachowania wszystkich grup użytkowników miasta, tak że funkcjonując w niej, wzajemnie na siebie oddziałują” (Czornik 2015: 117). Przestrzeń miejska jest to: „[...] część (podprzestrzeń, przestrzeń cząstkowa) przestrzeni geograficznej odznaczająca się specyficzną organizacją i krajobrazem, na której dominuje pozarolnicza działalność człowieka, a obszar ten ma określony formalnie status prawny. Przestrzeń ta zamieszкана jest przez wyróżniającą się wieloma

indywidualnymi cechami społeczność lokalną” (Liszewski 2014: 38). Według geografów humanistycznych „[...] miejska przestrzeń odpowiada doświadczeniu cielesnemu, a zatem miejscem styku obu przestrzeni i pierwszym źródłem bodźców staje się nie intelekt, lecz ludzka skóra, która jest w stanie wyczuć teksturę, temperaturę czy zapach. Ciało w tym rozumieniu jest obiektem scalającym wszelkie poznanie zmysłowe, które reaguje, przetwarza i komunikuje swoje doświadczenie przestrzeni w wielowymiarowy sposób” (Maćków 2014: 82).

Podstawy orientacji przestrzennej każdego człowieka kształtują się w wyniku odbioru informacji z otoczenia i twórczego ich przetwarzania, korzystając z własnego doświadczenia, wiedzy i mentalności. Sama percepcja przestrzeni jest selektywna, co oznacza, że człowiek nie reaguje na wszystkie bodźce jednakowo, lecz skupia się na wybranych. Orientacja w przestrzeni miejskiej jest bezpośrednio związana z koncepcją wyobraźności środowiskowej (*imageability*). Zakłada ona, że każde środowisko – czy to naturalne, czy stworzone przez człowieka – posiada elementy wyróżniające je spośród innych. Wybrane cechy przestrzenne środowiska są łatwe do rozpoznania i zapamiętania, a jednocześnie mogą być wykorzystywane w komunikacji interpersonalnej jako punkty odniesienia dla większej liczby osób w wybranym środowisku. Obiekty o spektakularnym wyglądzie stają się często kategoriami doświadczenia osobistego i społecznego, a tym samym zaczynają być najważniejszymi wyznacznikami wiedzy o sąsiedztwie oraz podstawą osobistej nawigacji, orientacji przestrzennej i wymiany informacji w społeczeństwie (Bańka 2002; Nawrocki 2015; Tota 2015).

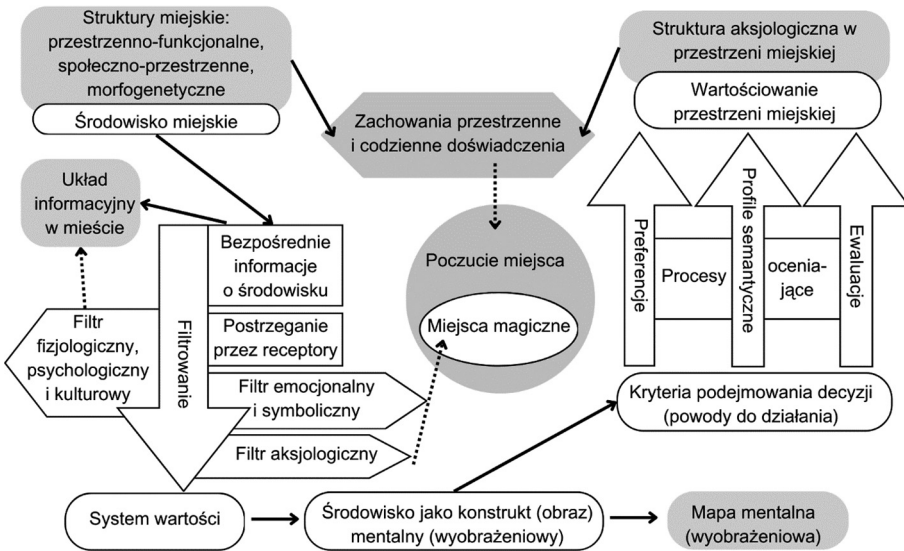
Mapy mentalne (poznawcze) w żaden sposób nie przypominają map w sensie geograficznym (Bańka 2002; Stryjewska, Janda-Dębek, 2016; Castellar, Juliasz 2017). Definicja mapy geograficznej określa ją jako płaski obraz powierzchni, przedstawiony za pomocą konwencjonalnych symboli, skali i reprezentacji kartograficznych (Błahut 2013). Sami kartografowie zwracają jednak uwagę, że mapy nie tylko są narzędziami komunikacji, ale funkcjonują również jako produkty społeczne, które pozwalają ludziom korzystać ze sposobów wytwarzania własnej wiedzy o przestrzeni (Ciołkosz-Styk, Ostrowski 2010). Stanowi to cenny element percepcji przestrzeni w kontekście rozumienia koncepcji i wartości map mentalnych.

Według Lyncha (1960) mapy mentalne są zbiorem spostrzeżeń jednostki lub grupy jednostek, które zawierają informacje o przestrzennej organizacji zjawisk oraz dane o twórcach – ich preferencjach, odczuciach itp. Są również wynikiem konceptualizacji przestrzeni, miejsc, obiektów i ich relacji za pomocą określonych kategorii pamięci i wyobraźni, nabytych w wyniku doświadczeń zmysłowo-ruchowych i emocjonalnych (Gruenewald 2003; Catling 2005; Sunal, Haas 2005; Komar 2014; Larsen, Harrington 2016). Na mapach mentalnych uzyskanych przez Lyncha w badaniu można wyróżnić i zdefiniować – z pominięciem ich emocjonalnego i praktycznego znaczenia oraz historii – pięć powtarzalnych elementów, które są fizycznymi obiektami (Lynch 1960; Nawrocki 2015):

- (1) Drogi (ścieżki) – są to ulice, po których możemy się przemieszczać, ciągi spacerowe, pomosty, kanały czy tory kolejowe. Stanowią one układ odniesienia w stosunku do pozostałych elementów urbanistycznych. Ich kierunek, ciągłość, zakręty czy jednokierunkowość w znacznym stopniu decydują o tożsamości miasta.
- (2) Krawędzie – to linearne elementy przestrzeni, które nie są postrzegane ani używane jako drogi przez obserwatora. Mogą to być np. wybrzeża, fragmenty linii kolejowych lub ściany budynków. Krawędzie pełnią również funkcję granicy między dwoma obszarami miasta.
- (3) Rejony – to średnie lub większe części miasta, które w wyobraźni są postrzegane jako dwuwymiarowe powierzchnie, do których obserwator może mentalnie wnikać. Cechują się one zindywidualizowanym charakterem i często są powiązane z sąsiednimi obszarami, co znacząco wpływa na strukturalizację obrazu danego miasta.
- (4) Węzły – to punkty w mieście, które są kluczowe dla poruszania się po jego obszarze. Stanowią miejsca, z których codziennie wyrusza się w podróż po mieście. Węzły odnoszą się do miejsc, gdzie dochodzi do przecięcia dróg, takich jak przystanki, skrzyżowania, place, punkty zbiegu dróg oraz dworce lotnicze i kolejowe.
- (5) Punkty orientacyjne – to fizyczne obiekty, takie jak sklepy, budynki, góry czy pomniki, które służą jako zewnętrzne układy odniesienia umożliwiające orientację w terenie. Charakteryzują się wysoką identyfikowalnością i wyraźnym kontrastem w stosunku do otoczenia, co ułatwia ich rozpoznawanie.

Dlatego badanie przeprowadzone przy użyciu map mentalnych może być z powodzeniem prowadzone poprzez nabywanie i doświadczanie z jednej strony obrazów unaoczniających relacje przestrzenne, w tym geograficzne, a z drugiej – skojarzeń i metafor przywołujących określone treści i znaczenia (Błahut 2013; Osóch, Czapliska 2019). Mapy konstruowane w ludzkim umyśle mają charakter uproszczony w porównaniu z rzeczywistą przestrzenią i zawierają wiele błędów, które rozumiane są jako odchylenia od faktycznego obrazu obiektów (Tversky 2008). Co jednak najważniejsze, mimo swoistych uproszczeń, mapy poznawcze mogą dobrze realizować swój cel, którym jest pomoc w odnalezieniu wybranej destynacji (Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Na ryc. 1 czarnymi strzałkami zostały przedstawione kierunki koncepcyjnego modelu uczenia się przestrzeni miejskiej w odniesieniu do różnych elementów tej przestrzeni (pod postacią wykropkowanych strzałek w modelu koncepcyjnym zostały zaprezentowane drugorzędne połączenia).

Środowisko miejskie jest źródłem wielu bezpośrednich informacji odbieranych i przetwarzanych przez: receptory i zmysły, a także system wartości każdego człowieka (Wallis 1979; Castells 1982; Jałowiecki, Łukowski 2008 [za:] Szkurlat 2004; Kulczyńska, Matykowski 2011). Sam proces filtrowania informacji zależy od indywidualnych cech osobniczych (filtr fizjologiczny i psychologiczny), a także od stosunku do określonych obiektów (filtr emocjonalny) czy wyznawanego systemu



Ryc. 1. Teoretyczny model uczenia się przestrzeni miejskiej przez jej użytkowników

Fig. 1. Theoretical model of learning urban space by its users

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kulczyńska, Matykowski (2011).

Source: author's work based on: Kulczyńska, Matykowski (2011).

wartości (filtr aksjologiczny). Wytwory percepcji są często konstruktami mentalnymi. Wyniki tego procesu poznawczego i behawioralnego można przedstawić jako tzw. mapy mentalne (Ślodezyk 1984 [za:] Kulczyńska, Matykowski 2011).

Badania dotyczące postrzegania przestrzeni z wykorzystaniem map mentalnych najczęściej skupiały się na wybranych grupach społecznych, takich jak studenci czy starsza młodzież, zwłaszcza licealiści (Libura 1988; Mordwa 2003; Skiba 2006; Ciobanu 2008; Kulczyńska, Matykowski 2011; Nieścioruk 2013; Bláha, Pastuchová Nováková 2013; Komar 2014; Bazan-Krzywoszańska in., 2015; Nawrocki, 2015; Castellar, Juliasz, 2017; Osóch, Czaplínska 2019; Madaleno, 2021, Patel 2023). Jednakże, analizując stan literatury naukowej (szczególnie polskojęzycznej), można dostrzec, że niewiele uwagi poświęcono badaniom przeprowadzonym wśród młodszych uczestników systemu edukacji, takich jak uczniowie klas 4–6 (Pytko 2014; Miler-Zdanowska 2018; Bodnar 2021; Fidan i in., 2021; Burkut, Köseoğlu 2022). Taka luka w badaniach stwarza możliwość uznania tego zagadnienia za istotną niszę naukową, zasługującą na szczególną uwagę badawczą. Młodzież z klas 4–6 szkoły podstawowej, ze względu na etap rozwoju poznawczego, może wykazywać unika-

towe perspektywy i strategie postrzegania przestrzeni, co może znacząco wpływać na kształtowanie ich relacji z otoczeniem. Stąd też wypływa konieczność ukierunkowania badań na członków tej społeczności, które pozwolą zrozumieć, w jaki sposób kształtuje się percepcja przestrzeni miejskiej w tym specyficznym okresie rozwoju.

Badania terenowe – cele i metody badawcze

Celem badawczym przeprowadzonych badań terenowych była analiza postrzegania przestrzeni miasta przez uczniów, którą zrealizowano przy pomocy map mentalnych oraz pytań kafeteryjnych. Analiza map pozwala na lepsze zrozumienie relacji uczniów z przestrzenią miejską oraz identyfikację miejsc, które zostały odwzorowane lub pominięte na wykonanych przez uczniów mapach mentalnych. Pozyskane w ten sposób informacje mogą wspomóc proces edukacji geograficznej w ramach prowadzonych zajęć szkolnych lub pozaszkolnych.

Metodą badawczą użytą w badaniu terenowym dotyczącym postrzegania przestrzeni była ankieta audytoryjna. Jest to metoda, która zakłada, że respondenci sami wypełniają formularz z pytaniami (kwestionariusz). Przy czym trzeba odnotować, że w omawianym badaniu metoda rysunkowa (map mentalnych) jest wyrażeniem synonimicznym względem ankiety audytoryjnej, ponieważ w taki sam sposób są prowadzone badania, a różnicę stanowi to, że pierwsze polecenie (czyli prośba o naszkicowanie z pamięci układu przestrzennego, tj. elementów miasta z własnej perspektywy) jest wyrażone w formie słownej. W prezentowanym projekcie zastosowaną techniką badawczą była ankieta nadzorowana, co oznacza, że proces gromadzenia danych musiał być przeprowadzany przez ankietera lub badacza. Narzędzie badawcze stanowił z kolei kwestionariusz (ankieta), a więc formularz zawierający pytania skierowane do uczestników badania, który spełniał dwa podstawowe cele: przekształcanie problemów badawczych w pytania oraz organizowanie materiału badawczego w sposób odpowiedni do analizy jakościowej i ilościowej przewidzianej w koncepcji badawczej (Kaczmarczyk 2003; Babbie 2005; Pawłowska 2010).

Analiza przestrzenna uczniowskich map mentalnych przedstawiona w niniejszym artykule została wykonana na podstawie koncepcji Lyncha (1960), który wyróżnił pięć elementów przestrzennych miast: drogi (*paths*), krawędzie (*edges*), rejony (*districts*), węzły (*nodes*) i punkty orientacyjne (*landmarks*) (przy czym do jednego elementu można zaliczyć kilka wskazań z jednej mapy mentalnej, np. do dróg można wliczyć tory kolejowe, rzekę i ulice). Proces klasyfikowania poszczególnych elementów przestrzeni do kategorii wydzielonych, głównych elementów przestrzennych wykonał autor badania na podstawie własnych modyfikacji definicji i dostosowania koncepcji do specyfiki małego miasta nadmorskiego, które stało się obiektem badań. Technika użytą w celu wprowadzenia treści map mentalnych oraz odpowiedzi ankietowych

do wspólnego arkusza z danymi było kodowanie¹. Narzędzia badawcze, jakimi autor posługiwał się w czasie używania powyższych metod badawczych, to: książka kodowa (klucz kodowy)² i macierz danych (arkusz analityczny)³.

Badania terenowe zostały przeprowadzone w 2022 r. wśród młodzieży uczęszczającej do klas 4–6 w Darłowie (w Szkole Podstawowej nr 3 im. Króla Eryka Pomorskiego i Społecznej Szkole Podstawowej im. Lotników Morskich STO⁴ w Darłowie). Łączna liczba respondentów, którzy wzięli udział w badaniu, wyniosła 245 osób, z których 48% stanowiły uczennice, 46% uczniowie, a 6% nie wskazało swojej płci. 93% ankietowanych stanowiły osoby mieszkające na obszarze badanego miasta. Młodzież⁵ z klas 4–6 można uznać za grupę właściwą do tego rodzaju badania, ponieważ osoby w tym wieku znajdują się na początku drogi edukacyjnej w szkole i z łatwością przychodzi im odwzorowywanie graficzne doświadczanej przestrzeni (Mordwa 2003). Według Mühlicha i in. (1978; za: Hamm, Roslan 1990) młodzież znajduje się w trzecim lub na początku czwartego etapu rozwoju myślenia przestrzennego.

Wszystkie etapy badawcze zostały zrealizowane przez autora niniejszego artykułu. Duże znaczenie w badaniach miał czas, jaki respondenci mieli na wypełnienie kwestionariusza – było to 45 minut⁶.

¹ Jest to procedura przetwarzania wartości zmiennych i klasyfikowania odpowiedzi respondentów do formatu liczbowego, który umożliwia analizę statystyczną (Glińska-Noweś, Escher 2018).

² To zbiór wszystkich liczb, które oznaczają wartość zmiennej wprowadzanej do pakietu statystycznego (Jachymek 2022). W tym przypadku pierwsze liczby kodowe są uniwersalne dla każdej jednostki i oznaczają tę samą grupę odpowiedzi, dopiero drugie liczby kodowe odpowiadają za uszczegółowienie pytania otwartego w ramach jednostki osadniczej. Grupa odpowiedzi w książce kodowej została stworzona na podstawie 15–20% kwestionariuszy oraz przewidywań autora badania.

³ Jest rodzajem formularza używanego do gromadzenia danych. Jednocześnie pomaga uporządkować informacje o wybranym procesie lub zjawisku (Hamrol, Mantura 2002).

⁴ Społeczne Towarzystwo Oświatowe.

⁵ W tym opracowaniu jako wyrażenia synonimiczne wyrazu „uczniowie” były używane pojęcia: *dzieci* i *młodzież* (szkolna) oraz inne o zbliżonym znaczeniu, oznaczające respondentów w wieku szkolnym, którzy wzięli udział w badaniu. Brak jednolitego podziału różnicującego, wydzielającego i definiującego osoby zaliczane do „dzieci” i „młodzieży” w dostępnych autorowi publikacjach naukowych (Pawliczuk 2006; Olszewski 2011; Głód, Miotła 2014; Rawicka 2020) pozwala sądzić, że jest on zmienny w zależności od przyjętego podziału i analizowanego kryterium. Przyjęto, że dolny wiek badanych uczniów to 10 lat, co wynika z ich możliwości samodzielnego poruszania się po mieście (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, art. 43 ust. 1), a tym samym doświadczenia i oceny przestrzeni miejskich.

⁶ Do kwestionariusza badań dołączono arkusz czystego papieru, na którym uczniowie tworzyli własne mapy mentalne, oraz stronę zawierającą 5 pytań na temat przestrzeni miasta, i metryczkę (3 pytania dotyczące: płci, wieku i przybliżonego miejsca zamieszkania).

Rezultaty badań autorskich

Spośród wszystkich 245 zebranych kwestionariuszy jedynie jeden respondent nie naszkicował własnej mapy mentalnej. Ponad 60% map mentalnych wykonanych przez uczniów stanowiły mapy mentalne kolorowe, co jest o tyle istotne, że kolorystyka map mentalnych może odpowiadać stopniowi zaangażowania respondenta w proces rysowania map mentalnych.

Opisy elementów przestrzennych na mapach mentalnych miały duże znaczenie dla autora badań, gdyż ułatwiały (umożliwiały) ich identyfikację. Ponadto można to uznać za świadectwo dobrej znajomości szkicowanych elementów i braku przypadkowości w ich lokalizacji. Jedynie około 20% zebranych map mentalnych zawierało opisy elementów przestrzennych.

Nieużyteczność wykonanych map mentalnych odzwierciedla, ile ze sporządzonych szkiców jest nieprzydatnych w procesie badawczym. Za bezużyteczne badawczo można w tym wypadku uznać: elementy krajobrazu niepowiązane z miastem, skalowane położenie miasta, stronę zapełnioną słowami, obiekty trudne do identyfikacji lub inną nieczytelność. Jako nieużyteczne zakwalifikowano 49 spośród 245 kwestionariuszy, co stanowi 1/5 wszystkich zebranych odpowiedzi ankietowych. We wcześniejszych, podobnych badaniach przeprowadzonych w Gryficach przez Bodnara (2021), liczba tak rozumianych, nieużytecznych map mentalnych była podobna.

Pierwszym analizowanym elementem przestrzennym wydzielonym przez Lyncha (1960) w analizowanych miastach są drogi (ścieżki). Według autora drogami są wszystkie elementy o charakterze liniowym, np. ulica, linia kolejowa, ciąg pieszy i rzeka. Ścieżki są tym łatwiejsze do zapamiętania przez użytkownika przestrzeni, im więcej mają cech własnych oraz im większy jest ich wpływ na formowanie się życia społecznego. Spośród 245 kwestionariuszy z naszkicowanymi mapami mentalnymi drogi zostały zaznaczone na 20% map mentalnych (najczęściej występowały: ulice oraz rzeka – uwzględniono je odpowiednio w przypadku 92% i 26% rysunków zawierających drogi). Może to oznaczać, że podczas tworzenia map mentalnych badani najczęściej uwzględniają ulice jako kluczowy element orientacji przestrzennej, a rzeki występują rzadziej, choć nadal są istotne w kontekście przestrzeni miejskiej. Warto zauważyć, że analiza map mentalnych z wykorzystaniem klasyfikacji Lyncha daje możliwości wydobywania istotnych informacji na temat preferencji i percepcji jednostek w zakresie struktury przestrzennej. Drogi zaznaczone na mapach mentalnych mogą odzwierciedlać ich ważną rolę w codziennym życiu społecznym.

Drugim analizowanym elementem uwzględnionym na mapach mentalnych są węzły. Według autora tego opracowania węzły to miejsca przecięcia się elementów liniowych. Mogą to być skrzyżowania w układzie drogowym, przejazdy kolejowe, czyli miejsca krzyżowania się ulic z torami kolejowymi, oraz mosty, a więc punkty

krzyżowania się cieków wodnych z ulicami. Węzły na mapach mentalnych Darłowa zostały naszkicowane jedynie na 7% map mentalnych. Najczęściej uczniowie rysowali skrzyżowania w układzie drogowym oraz mosty (widoczne na odpowiednio 71% i 41% map mentalnych z naszkicowanymi węzłami). Badani często zaznaczali na mapach mentalnych mosty, co wskazuje na ich istotność w strukturze percepcji przestrzeni. Mosty – jako elementy łączące obszary oddzielone ciekami wodnymi – mogą symbolizować ważne połączenia i przejścia między różnymi częściami miasta. Mogą być również istotne dla mieszkańców zwłaszcza w kontekście mobilności i dostępu do różnych obszarów.

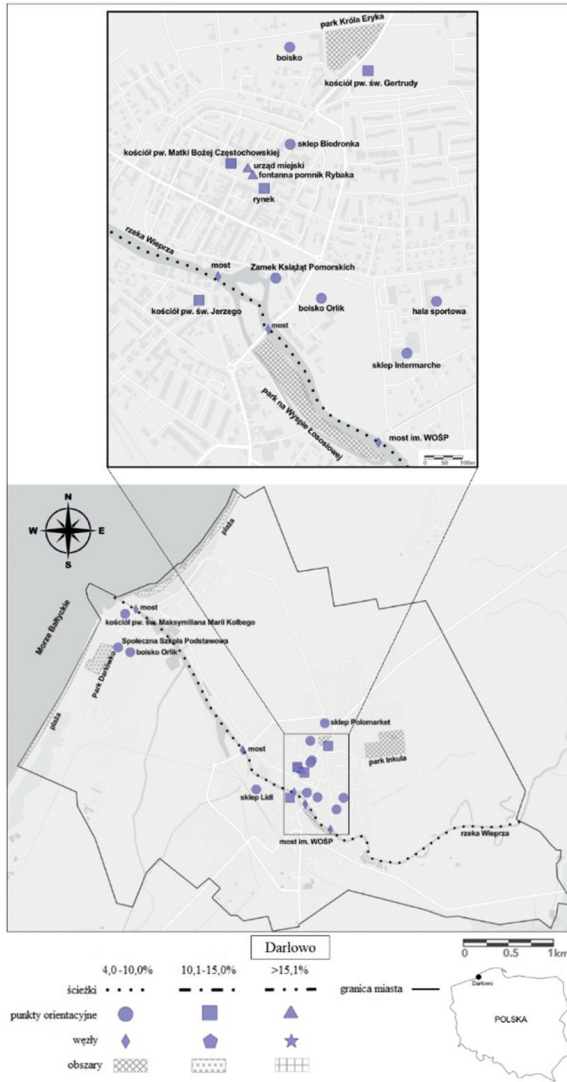
Trzecim elementem wydzielonym przez Lyncha (1960) są krawędzie. Brak zaznaczenia krawędzi, będących granicami miasta, na każdym z naszkicowanych map mentalnych sugeruje interesującą dynamikę w tworzeniu map mentalnych badanej przestrzeni. Według autora badania krawędź stanowi istotny element oceny, czy uczestnicy przedstawili pełną przestrzeń miasta, czy jedynie jego wybrany fragment. Brak uwzględnienia krawędzi może wynikać z różnych czynników, takich jak brak świadomości granic administracyjnych czy też skoncentrowanie się na bliższych im miejsca zamieszkania aspektach przestrzeni. Brak zaznaczenia krawędzi na danych mapach mentalnych otwiera potrzebę dalszych badań nad relacją między percepcją lokalnego otoczenia a świadomością granic miejskich przez mieszkańców.

Przedostatnim elementem analizy przestrzennej są rejony (obszary). Według autora rejony są to obszary wydzielone ze struktury miejskiej, charakteryzujące się odrębnym zagospodarowaniem przestrzennym (mającym swoje granice oraz co najmniej jedną wspólną cechę zagospodarowania przestrzennego wyróżniającą dany obszar). W Darłowie różne rejony zostały naszkicowane na 18% map mentalnych. W strukturze przestrzennej Darłowa można wydzielić dwa wyraźne obszary:

- (1) „Darłówko” – które stanowi nadmorską część miasta;
- (2) „Centrum” – które położone jest kilka kilometrów od Morza Bałtyckiego i stanowi jego część administracyjną i historyczną.

Respondenci nie zaznaczali ich jednak na swoich mapach mentalnych (choć – na podstawie innych wskazań – zostały one uwzględnione na ryc. 2). Wśród map mentalnych zawierających różne obszary najczęściej zaznaczanymi rejonami były: morze (70%), plaża (59%) oraz parki miejskie (blisko 20%).

Punkty orientacyjne stanowią ostatni z elementów wyróżnionych przez Lyncha. Są to punkty łatwe do zapamiętania (i orientacji w przestrzeni) oraz unikatowe w ich fizycznym kształcie. To właśnie one odróżniają dane miasto od innych. Dostępna infrastruktura, architektura, a więc przestrzeń, sprawiają, że miasto może być postrzegane (lub nie) jako bezpieczne, atrakcyjne i przyjazne. Według autora badań właśnie ten element w strukturze miasta jest niezwykle istotny ze względu na jego aplikacyjność. Odzwierciedla on ponadto (prawdziwy) obraz miasta, który jest wytwarzany w wyobraźni badanych respondentów. Punkty orientacyjne zostały uwzględnione



Ryc. 2. Plan Darłowa z zaznaczonymi elementami miasta percypowanymi przez badanych uczniów

Fig. 2. Plan of Darłowo with marked elements of the city as perceived by the students surveyed
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Osóch, Czaplńska (2019) oraz dostępnego podkładu kartograficznego (<https://www.arcgis.com>, 3.12.2023).

Source: own elaboration based on: Osóch, Czaplńska (2019); and the available cartographic base (<https://www.arcgis.com>, 3.12.2023).

w przypadku 57% map mentalnych. Najczęściej były to: obiekty punktowe (np. fontanna Pomnik Rybaka – blisko 33% zaznaczeń), Zamek Książąt Pomorskich (28% zaznaczeń), zabytkowy budynek urzędu miasta (prawie 20% zaznaczeń), obiekty sklepowe oraz obiekty sakralne (po 14% zaznaczeń), zabytkowy rynek w centrum miasta (12% zaznaczeń), obiekty sportowo-rekreacyjne (10% zaznaczeń) oraz rynek i obiekty sportowo-rekreacyjne (odpowiednio 7% i 6% zaznaczeń). Różnorodność szkicowanych punktów orientacyjnych na mapach mentalnych jednoznacznie świadczy o zróżnicowaniu i złożoności percepcji, jaką badani uczniowie wykazują w stosunku do swojego otoczenia.

Na ryc. 2 został przedstawiony plan Darłowa z naniesionymi najczęściej wskazywanymi elementami przestrzeni miasta.

Żeby uzyskać całościowy obraz uzyskanych wyników, w pierwszej kolejności zostały wyodrębnione przez autora następujące (najczęściej występujące na mapach mentalnych) elementy przestrzenne Darłowa: drogi (rzeka Wieprza), rejony (parki miejskie, plaża i morze), węzły (mosty, czyli miejsca krzyżowania się ulic ze sobą i z rzeką) oraz punkty orientacyjne (sklepy, rynek, kościoły i inne budynki sakralne, obiekty sportowo-rekreacyjne, budynek urzędu miasta, obiekty punktowe, takie jak np. fontanna Pomnik Rybaka, Zamek Książąt Pomorskich), które zostały następnie scalone w jeden „obraz”. Na ryc. 2 nie został odzwierciedlony najczęściej obrazowany na mapach mentalnych układ drogowy, ponieważ ograniczyłoby to czytelność planu. Poza tym nie wszystkie sklepy na terenie miasta zostały uwzględnione (na planie zaprezentowano jedynie te największe) ze względu na częstą sezonowość usług tego typu. Na planie Darłowa widać dwa obszary, w których kumulują się zaznaczane na mapach mentalnych elementy przestrzenne miasta. Jest to dzielnica Darłówko, położona nad morzem Bałtyckim oraz obszar centralny i okolice zabytkowego rynku. Na podstawie rozmów z respondentami można stwierdzić, że bardzo często w wyobrażeniach miasta te obszary są przez mieszkańców traktowane jak „dwie osobne miejscowości”.

Pierwsze pytanie w kwestionariuszu dotyczyło pierwszego skojarzenia respondentów z Darłowem i związanej z nim: osoby, elementu środowiska przyrodniczego, obiektu architektury, sloganu itp. Pytanie to (ze względu na swoją złożoność oraz istotność wyników) zostało podzielone na fragmenty i w analizie było traktowane jako cztery osobne pytania. W pierwszej części pytania pierwszego dominowały odpowiedzi, w których wskazywano kojarzone z miastem „postacie rzeczywiste” (42% wskazań), w szczególności związane z władzami miejskimi. Ten fakt może wskazywać na istotną rolę osób pełniących funkcje publiczne w kształtowaniu percepcji miasta wśród ankietowanych. Relacje społeczne (35% odpowiedzi) oraz emocje (8% zaznaczeń) stanowią najczęściej wskazywane grupy odpowiedzi, przywołując społeczny i emocjonalny wymiar doświadczania przestrzeni miejskiej. W zaledwie 4% ankiet wskazano postać króla Eryka Pomorskiego, który był związany z miastem i stał się ważną postacią w jego historii. W odniesieniu do dalszej części pytania,

skupiającej się na pierwszych skojarzeniach dotyczących miasta i jego przyrody, najczęściej pojawiały się wskazania na tereny zielone (67% odpowiedzi), zwłaszcza parki miejskie, oraz obiekty bez określeń dotyczących położenia w przestrzeni miasta. Pojawiły się też odpowiedzi, że są to np.: morze, różne gatunki zwierząt i roślin żyjących w morzu i na jego brzegach oraz najbliższa rzeka (obejmujące po 8% wskazań), co świadczy o zróżnicowaniu skojarzeń z przyrodą. W nawiązaniu do trzeciej części pytania, dotyczącej pierwszych skojarzeń związanych z miastem oraz jego architekturą, dominowały odpowiedzi wskazujące różne obiekty historyczne (np. Zamek Książąt Pomorskich, fontannę Pomnik Rybaka, obiekty sakralne), które obejmowały prawie 50% odpowiedzi. Skojarzenia z obiektami architektonicznymi (bez konkretnych wskazań dotyczących ich położenia w przestrzeni miast) oraz obiekty użyteczności publicznej (budynek urzędu miasta, obiekty usługowe) zostały wspomniane przez blisko 25% respondentów. Wskazuje to na wieloaspektowość postrzegania obiektów architektonicznych miasta oraz zróżnicowanej percepcji przestrzeni wśród uczniów. W odniesieniu do ostatniej części pytania dotyczącej sloganu związanego z Darłowem 24% badanych uczniów poprawnie zidentyfikowało promowany przez władze miejskie slogan, który brzmi „Darłowo – królewskie miasto”. Ponad 31% ankietowanych nie odpowiedziało jednak na to pytanie. Pozostali respondenci wpisali odpowiedzi, które z różnych powodów nie zostały uwzględnione, np. były nieczytelne lub nie odnosiły się do tematu. Przy kolejnym pytaniu, które dotyczyło preferowanego środka transportu, respondenci wskazywali, że najczęściej poruszają się pieszo (84% odpowiedzi) oraz samochodem i rowerem (odpowiednio 66% i 53% odpowiedzi). Wśród uczniów dominującym wyborem było poruszanie się po mieście samochodem, rowerem oraz pieszo (co zostało wskazane przez 19% respondentów). Zróżnicowanie preferencji w tym zakresie świadczy o dużej mobilności respondentów. W kontekście pytania o ulubione miejsce w Darłowie 69% ankietowanych wskazało obiekty sportowo-rekreacyjne (w tym park miejski, plac zabaw oraz boisko). Dość często respondenci wymieniali także obiekty architektoniczne, miejsce zamieszkania oraz obiekty usługowe (odpowiednio – 23%, 19% i 16% odpowiedzi). Analiza dotycząca miejsc unikanych wykazała, że 58% uczestników wskazało precyzyjne lokalizacje w strukturze przestrzennej (np. miejsca o funkcji kulturalno-oświatowej, rekreacyjnej), 24% ankietowanych nie unikało żadnych miejsc w przestrzeni miasta, a 9% uczestników nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie. Odpowiedzi na ostatnie pytanie, odnoszące się do preferowanych form spędzania czasu wolnego, wykazały, że mniej niż połowa uczniów chciałaby nowych obiektów sportowo-rekreacyjnych (45%) i usługowych (33%). Najczęściej wskazywano, że powinny to być takie obiekty, jak park trampolin, wesołe miasteczko, aqua park, galeria handlowa i restauracja typu fast food. 16% ankietowanych stwierdziło, że stan zagospodarowania przestrzeni jest dla nich pod tym względem satysfakcjonujący i nie potrzebują nowych form spędzania czasu wolnego.

Analiza wyników badań

Analiza map mentalnych oraz ankiet wypełnionych przez uczniów przynosi cenne informacje na temat percepcji przestrzeni miejskiej, preferencji przestrzennych oraz potrzeb badanych uczniów jako przedstawicieli społeczności lokalnej. Interpretacja map mentalnych i ankiet dostarcza interesujących badawczo spostrzeżeń na temat sposobu, w jaki uczniowie, będący istotną częścią społeczności lokalnej, postrzegają przestrzeń miasta, a ponadto unaocznia:

- (a) ich preferencje związane z poruszaniem się;
- (b) ulubione miejsca;
- (c) potrzeby w zakresie infrastruktury rekreacyjnej i usługowej.

Jedna godzina lekcyjna to czas, w jakim uczniowie musieli zrealizować całe zadanie badawcze. Wykonanie rysunku i udzielenie odpowiedzi na łącznie osiem pytań zajmowało respondentom cały wyznaczony czas. Uczniowie z klas 5–6 odpowiadali na pytania kwestionariuszowe szybciej niż respondenci z klasy 4, przez co starsi uczniowie mieli czas na ewentualne uszczegółowienie wykonanych map mentalnych.

Poniżej zostały zebrane najistotniejsze wnioski płynące z analizy zebranych danych (wyników badań).

- (1) Choć drogi nie są najczęściej szkicowanym elementem na mapach mentalnych, ich obecność odgrywa istotną rolę w życiu społecznym. Cechy ścieżek, takie jak różnorodność i unikatowość, wpływają na ich trwalsze zapamiętywanie.
- (2) Skrzyżowania drogowe i mosty są elementami szkicowanymi na mapach mentalnych przez respondentów, co świadczy o postrzeganiu ich w przestrzeni miasta jako miejsc, w których krzyżują się znane im elementy przestrzeni oraz linii przemieszczania się badanych ludzi.
- (3) Parki miejskie są istotnym elementem percepcji przestrzeni miejskiej, co podkreśla potrzebę nie tylko ich zachowania i ochrony, ale także tworzenia nowych parków, mądrego zarządzania nimi, rozwijania oraz urozmaicenia i kształtowania terenów zielonych w taki sposób, by stawały się pasmami przyrodniczymi (klinami), służącymi także jako obszary rekreacyjne dla wszystkich użytkowników przestrzeni.
- (4) Wpływ dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego (w tym historycznego) na percepcję miasta jest niezwykle istotny, ponieważ niesie ze sobą wartości symboliczne i emocjonalne, które kształtują tożsamość respondentów oraz umacniają ich więź z miejscem zamieszkania. W kontekście edukacji geograficznej dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe może (i powinno) być wykorzystane jako główne narzędzie służące do głębszego rozumienia i doceniania miejsca zamieszkania, swojego miasta/wsi, a także małej ojczyzny, jak i szerzej – własnego regionu.
- (5) Osoby będące we władzach miasta odgrywają zasadniczą rolę w kształtowaniu percepcji miasta (np. przez szeroko pojęte działania społeczne i marketingowe), co

- sugeruje, że ich decyzje i inicjatywy mogą znacząco wpływać na wizerunek miasta zarówno w oczach jego mieszkańców, jak i potencjalnych turystów oraz inwestorów.
- (6) Brak wzmianki o królu Eryku w odpowiedziach respondentów wskazuje na konieczność popularyzacji tej postaci i jej dokonań.
 - (7) Zróżnicowane preferencje dotyczące mobilności mieszkańców (w tym badanych uczniów) odzwierciedlają potrzebę istnienia różnorodnych możliwości transportowych (np. przez wypożyczalnię hulajnóg na minuty) i dostosowywania ich do obecnych trendów dotyczących ekologicznych rozwiązań w zakresie transportu miejskiego.
 - (8) Różnorodność wskazywanych przez uczniów form spędzania czasu wolnego świadczy o złożoności indywidualnych oraz społeczno-kulturowych oczekiwań mieszkańców. Władze miasta lub inwestorzy prywatni mogą zainwestować w rozwój infrastruktury rekreacyjnej, aby sprostać wszelkim potrzebom. Dodatkowo organizowanie zróżnicowanych wydarzeń kulturalnych i sportowych może pomóc w integracji społeczności oraz promowaniu aktywnego trybu życia wśród użytkowników przestrzeni.

Wnioski i dyskusja

Przeprowadzenie badań, a następnie analizy uzyskanych wyników dotyczących percepcji Darłowa przez uczniów klas 4–6 szkoły podstawowej, pozwoliły na zrozumienie, w jaki sposób widziana i wyobrażana jest przez nich przestrzeń miasta. Pozwoliło to na wizualizację elementów przestrzennych ważnych dla respondentów, takich jak szkicowane rejony, punkty orientacyjne, ulubione i omijane miejsca, oraz uwidocznilo zapotrzebowanie (respondentów tj. uczniów) na nowe możliwości spędzania czasu wolnego. Nadmorskie położenie miasta miało wpływ na to, że na uczniowskich mapach mentalnych najczęściej szkicowanym obszarem było morze. Położenie nad Bałtykiem umożliwia rozwój przestrzenny miasta, który stymuluje do wzrostu wybrane gałęzie gospodarki i jednocześnie ogranicza ekspansję tkanki miejskiej poprzez określone elementy przestrzenne (np. obiekty architektoniczne) oraz wzmaga procesy percepcyjne w mieście (poprzez położenie elementów przestrzeni względem plaż czy morza). Proces szkicowania map mentalnych może też umożliwić respondentom refleksję nad tym, „jak ja widzę swoje miasto” lub „co chcę odwzorować na szkicowanej mapie mentalnej”.

Usystematyzowanie wybranych zagadnień przestrzennych na lekcjach geografii ma duży wpływ na rozwój wiedzy o lokalnej przestrzeni, co jest możliwe do zbadania przy użyciu map mentalnych i kwestionariuszy. Istotną rolę w procesie rozszerzania wiedzy o „małej ojczyźnie” odgrywają zajęcia terenowe, które jednak są rzadko

pojęmowane w szkołach, mimo że w podstawie programowej⁷ jako jeden z głównych celów edukacji geograficznej wymienia się „umiejętności i stosowanie zdobytej wiedzy w praktyce”. Edukacja regionalna czy edukacja o własnym mieście to istotne procesy, które powinny być wprowadzane zarówno w czasie zajęć lekcyjnych w salach, jak i w terenie. Byłoby to możliwe m.in. poprzez aktywizowanie nauczycieli, np. geografii oraz historii, i organizowanie wspólnych zajęć terenowych mających na celu poznawanie przestrzeni miasta przez pryzmat tych dwóch nauk. Drugim pomysłem implikacyjnym jest opracowanie przez uczniów gry miejskiej, która już poprzez sam etap twórczy wspierałaby procesy percepcyjne, np. przy wyborze miejsc czy ich opisywaniu. Z kolei wzięcie w niej udziału spowodowałoby, że wyobrażana przestrzeń miasta stałaby się bogatsza o nowe elementy przestrzenne oraz o wiedzę na temat ich położenia, zróżnicowania, wzajemnych związków itp. Ostatnią propozycją pogłębionego zapoznania się uczniów z przestrzenią miasta jest uczestnictwo w interdyscyplinarnych projektach edukacyjnych, które integrują geografię z innymi naukami, prezentując miasto z różnych perspektyw i wspomagając tym samym procesy wyobrażeniowe (Awramiuk 2008; Angiel 2015).

Należy dodać, że dane zebrane z użyciem map mentalnych i ankiet mogą mieć znaczenie w planowaniu przestrzennym, w krajoznawstwie, harcerstwie, geocachingu i wszystkich innych formach zajęć/zabaw mających na celu kształcenie i rozwój percepcji przestrzeni.

Same mapy mentalne są przedmiotem dyskusji w kontekście ich metodycznej wiarygodności i spójności. Różnice w danych uzyskiwanych przy użyciu map mentalnych i kwestionariuszy ankietowych sprawiają, że porównanie analiz dotyczących różnych miast jest utrudnione.

W celu pogłębiania badań ważne jest poszukiwanie nowych, innowacyjnych metod analizy map mentalnych, które umożliwią lepsze zrozumienie kompleksowości danych związanych z percepcją przestrzeni. Może się to przyczynić do rozwinięcia bardziej zaawansowanych narzędzi badawczych oraz wszechstronnejszej bazy teoretycznej, co ma kluczowe znaczenie dla dalszego postępu w dziedzinie badań nad przestrzenią i jej percepcją. Niektórzy autorzy uważają tę metodę za mało wiarygodne narzędzie analizy reprezentacji przestrzeni rzeczywistej, ponieważ związek z miejscem jest wysoce wpływowy (bardzo subiektywny), a aspekty związane z życiem badacza i jego własnym postrzeganiem przestrzeni wkraczają w treść mapy mentalnej. Nanoszone elementy przestrzenne często mogą być związane z doświadczeniem życiowym badanego i wyobrażonym (być może błędnie) obrazem przestrzennym (Schmeineka, Thurston 2007 [za:] Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Pomimo tych zastrzeżeń mapy mentalne są przez większość naukowców uważane za narzędzie równie wiarygodne i dokładne jak odmienne metody pomiaru wiedzy przestrzennej

⁷ Dz.U. 2017, poz. 356.

(Blades 1990; Pinheiro 1998). Mapy mentalne są schematycznymi przedstawieniami reprezentacji przestrzennej stworzonej przez wybrane osoby. Badając różnice w treści map mentalnych poszczególnych grup i typów ludzi, należy wziąć pod uwagę to, że struktura obrazów jest związana z odtwarzaniem wyników procesu pozyskiwania informacji, a nie występuje losowo na etapie raportowania (Buttenfield 1986 [za:] Stryjewska, Janda-Dębek 2016). Mniej znaczącym czynnikiem wartym odnotowania może być fakt, że mapy są rysowane z lotu ptaka, a respondenci mają różne kompetencje rysunkowe, które mogą mieć wpływ na czytelność nanoszonych struktur przestrzennych. Żaden z tych czynników nie ma jednak wpływu na umiejętność odczytania, czy pewne elementy znajdują się w prawidłowym położeniu na rysunku, oraz na to, jak poprawna (dokładna) i szczegółowa jest mapa mentalna w porównaniu z klasyczną mapą geograficzną (Stryjewska, Janda-Dębek 2016).

W przeciwieństwie do bardziej standardowych metod pomiaru rozmieszczenia w przestrzeni mapy mentalne często nie posiadają jednolitego standardu oceny. Różnice w interpretacji, style rysowania czy wybór symboliki mogą sprawić, że porównanie treści różnych map staje się skomplikowane, na co może mieć wpływ subiektywna (choć w opinii badających obiektywna) ocena odzwierciedlonych na nich elementów przestrzennych (Bodnar 2021).

Mimo wspomnianych wad mapy mentalne nadal stanowią cenne narzędzie badawcze, zwłaszcza gdy chodzi o odzwierciedlenie na nich i rozumienie subiektywnego doświadczenia przestrzeni. Badacze powinni jednak być świadomi ograniczeń metodycznych i stosować także inne wspierające metody badawcze, takie jak analiza zawartości czy pytania kafeteryjne, aby zwiększyć rzetelność i użyteczność zebranych danych. Należy także dążyć do ujednoczenia używanych metod statystycznych w opracowywaniu map mentalnych, aby możliwe było porównywanie wyników badań uzyskanych w różnych miastach.

Niniejszy artykuł jest powiązany z moją rozprawą doktorską zatytułowaną „Wykorzystanie map mentalnych w badaniach przestrzeni miejskich na przykładzie wybranych małych miast nadmorskich”.

Literatura

- Angiel J., 2015, *Szkice myślowe jako obrazy struktury myśli – ich wykorzystanie w edukacji geograficznej*, Prace Komisji Edukacji Geograficznej Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 5, 13–27.
- Awramiuk A., 2008, *Zasięg przestrzenny obszaru znanego gimnazjalistom z północno-wschodniej części województwa podlaskiego*, Dokumentacja Geograficzna, 38, 33–40.
- Babbie E., 2005, *Badania społeczne w praktyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Bańka A., 2002, *Spółeczna psychologia środowiskowa*, Scholar, Warszawa.

- Bazan-Krzywoszańska A., Mrówczyńska M., Skiba M., 2015, *Badania percepcji mieszkańców Zielonej Góry – mapy mentalne*, Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury, 62(4), 19–32.
- Bierwiaczonek K., 2015, *Przestrzeń publiczna jako przedmiot badań studiów miejskich w kontekście współczesnego definiowania miasta*, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów.
- Blades M., 1990, *The reliability of data collected from sketch maps*, Journal of Environmental Psychology, 10, 327–339.
- Bláha J.D., Pastuchová Nováková T., 2013, *Mentální mapa Česka v podání českých žáků základních a středních škol*, Geografie, 118(1), 59–76.
- Błahut G., 2011, *Przestrzeń semiotyczna miasta. Problemy i propozycje badawcze*, Studia Etnologiczne i Antropologiczne, 11, 132–140.
- Błahut G., 2013, *Mapy mentalne jako wyobrażenia miejskich obszarów kulturowych*, Studia Etnologiczne i Antropologiczne, 13, 47–56.
- Bodnar T., 2021, *Obraz miasta na podstawie map mentalnych uczniów szkół podstawowych Gryfic*, [w:] J. Korpysa, P. Niedźwiedzka-Rystwej [i in.] (red.), *Młodzi Naukowcy 2.0*, T. 1, Fundacja Centrum Badań Socjologicznych, Szczecin.
- Burkut E.B., Köseoğlu E., 2022, *An Investigation into the Home Environments of 10–14 Age Group Children in the Cognitive Maps*, FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 19, 369–397.
- Buttenfield B.P., 1986, *Comparing distortion on sketch maps and MDS configurations*, Professional Geographer, 38(3), 238–246.
- Castellar S.M.V., Juliasz P.C.S., 2017, *Mental map and spatial thinking*, Proceedings of the ICA, 1(18), 1–6.
- Castells M., 1982, *Kwestia miejska*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Catling S., 2005, *Seeking younger children's 'voices' in geographical education research*, International Research in Geographical and Environmental Education, 14(4), 297–304.
- Ciobanu C., 2008, *The Mental Map of Neighborhoods in Bucharest: Introductory Study of Mental Geography*, Human Geographies, 2(1), 25–34.
- Ciołkosz-Styk A., Ostrowski W., 2010, *Obraz przestrzeni miejskiej na mapach i planach miast*, [w:] M. Madurowicz (red.), *Wartościowanie współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego; Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Warszawa.
- Czornik M., 2015, *Dzielenie przestrzeni miejskiej – uwarunkowania konsumpcji ofert lokalizacji*, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Ekonomiczne Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 250, 116–129.
- Dymnicka M., 2013, *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*, Scholar, Warszawa.
- Fidan D., Hamidi S.B., Hasirci D., 2021, *The effects of biophilic design on wayfinding in elementary schools*, In Edulearn 21 Proceedings, 74–82.
- Glińska-Noweś A., Escher I., 2018, *Analiza treści w badaniach zjawisk społecznych w organizacji*.

- Zastosowanie programu IRAMUTEQ*, *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 6(3), 73–94.
- Głód S., Miotła P., 2014, *Młodzież jako grupa społeczna w ujęciu definicji naukowych*, *Trendy ve vzdělávání*, 7(1), 323–327.
- Gruenewald D.A., 2003, *Foundations of place: A multidisciplinary framework for place-conscious education*, *American Educational Research Journal*, 40(3), 619–654.
- Hamm B., 1990, *Wprowadzenie do socjologii osadnictwa*, przeł. A. Roślan, Książka i Wiedza, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Jachymek K., 2022, *Wyznaczniki etyki komunikacyjnej w internecie. Klucz kodowy*, *Językoznawstwo*, 193 (2)17–217.
- Jałowiecki B., Łukowski W., 2008, *Szata informacyjna miasta*, Scholar, Warszawa.
- Kaczmarczyk S., 2003, *Badania marketingowe. Metody i techniki*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Komar B., 2014, *Czytelność struktury osiedlowej w myśl teorii Kevina Lyncha. Studium przypadku – osiedle Tysiąclecia w Katowicach*, *Gerontologia Polska*, 2, 89–94.
- Kulczyńska K., Matykowski R., 2011, *Images of the urban spaces of Cieszyn*, *Bulletin of Geography*, 15, 83–94.
- Larsen T., Harrington J., 2016, *Mental Maps and a Community-Based Sense of Place: A Case Study among Kansas Third Graders*, State University, Kansas.
- Libura H., 1988, *Badania wyobrażeń geograficznych na przykładzie mieszkańców Sanoka*, Polska Akademia Nauk, Warszawa.
- Liszewski S., 2001, *Przestrzeń miasta postsocjalistycznego. Program badań*, [w:] B. Kortus (red.), *Człowiek i przestrzeń*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, 113–122.
- Liszewski S., 2014, *Miejska przestrzeń turystyczna. Metody badań, ewolucja i jej prawidłowości*, *Turyzm* 24(1), 37–47.
- Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., 2010, *Problemy kształtowania przestrzeni miejskich*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
- Lynch K., 1960, *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, MA.
- Maćków W., 2014, *Miasto zmysłów – o afektywnym doświadczaniu przestrzeni*, *Studia Kulturoznawcze*, 1(5), 79–91.
- Madaleno I.M., 2021, *Mental maps of Lisbon metropolis (Portugal) as a teaching strategy in urban geography*, *Transactions on Ecology and the Environment*, 253, 87–97.
- Majer A., 2010, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Miler-Zdanowska K., 2018, *Przestrzeń w wypowiedziach dzieci niewidomych w wieku wczesnoszkolnym*, *Interdisciplinary Context of Special Pedagogy*, 20 (1), s. 251–269.
- Mordwa S., 2003, *Percepcja miast środkowej Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Mühlich E., Kröning W., Mühlich-Klinger I., Zinn H., 1978, *Zusammenhang von gebauter Umwelt und sozialem Verhalten im Wohn- und Wohnumweltbereich*, Passavia, Der Bundesminister.

- Nawrocki T., 2015, *Wykorzystanie map mentalnych w badaniach przestrzeni publicznych. Przykład Gliwic*, *Badania Interdyscyplinarne w Architekturze*, 1, 3–16.
- Nieścioruk K., 2013, *Kartograficzny obraz map mentalnych przestrzeni miejskiej i jego prezentacja oraz analiza z zastosowaniem narzędzi systemów informacji geograficznej*. *Scientiarum Polonorum*, 12(4), 27–40.
- Olszewski B., 2011, *Uniwersalna definicja dziecka?* *Przegląd Prawa i Administracji*, 85, 205–217.
- Osóch B., Czaplińska A., 2019, *City image based on mental maps – the case study of Szczecin (Poland)*, *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, 23(2), 111–119.
- Patel J., 2023, *Assessing Applicability of Kevin Lynch’s Framework of ‘The Image of the City’ in the Case of the Walled City of Jaipur*, *International Journal of Urban and Civil Engineering*, 17(3), 146–154.
- Pawliczuk W., 2006, *Definicje terminu „młodzież” – przegląd koncepcji*, *Postępy Nauk Medycznych*, 6, 311–315.
- Pawłowska K. (red.), 2010, *Zanim wybuchnie konflikt. Idea i metody partycypacji społecznej w ochronie krajobrazu i kształtowaniu przestrzeni*, t. A–B, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków.
- Pinheiro J.Q., 1998, *Determinants of cognitive maps of the world as expressed in sketch maps*, *Journal of Environmental Psychology*, 18(3), 321–339.
- Popławska J., 2016, *Przestrzeń miejska i jej przemiany w koncepcjach socjologicznych*. Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Pytka P., 2015, *Meandry percepcji krajobrazu. Badania empiryczne wśród młodzieży gimnazjalnej*, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio B: Geographia, Geologia, Mineralogia et Petrographia*, 69 2), 119–130.
- Rawicka I., 2020, *Współczesna młodzież, jej poglądy i wyznawane wartości*, *Studia Teologiczno-Historyczne Śląska Opolskiego*, 40(1), 135–154.
- Richling A., Solon J., Macias A., Balon J., Borzyszkowski J., Kistowski M., 2021, *Regionalna geografia fizyczna Polski*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Schmeineck D., Thurston A., 2007, *The influence of travel experiences and exposure to cartography media on the ability of ten-year-old children to draw cognitive maps of the world*, *Scottish Geographical Journal*, 123, 1–15.
- Skiba M., 2006, *Krajobraz kulturowy Zielonej Góry. Preferencje mieszkańców na podstawie map mentalnych*, *Rocznik Lubuski*, 32, 189–198.
- Ślodeczyk, J., 1984, *„Mapy mentalne” i ich zastosowanie w badaniach geograficznych*, *Czasopismo Geograficzne*, 55(1), 73–87.
- Stryjewska D., Janda-Dębek B., 2016, *Cechy formalne i podmiotowe a różnicowanie obrazu map poznawczych przestrzeni zurbanizowanych*, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Psychologica*, 9, 226–248.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasto Darłowo, 2010.

Sunal C.S., Haas M.E., 2005, *Social studies for the elementary and middle grades: A constructivist approach*, 2nd ed., Pearson, New York.

Szkurlat E., 2004, *Więzi terytorialne młodzieży z miastem. Uwarunkowania, przemiany*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.

Tota P., 2015, *Miasto oswojone. Znaczenie kompozycji urbanistycznej dla orientacji w przestrzeni miasta*, Środowisko Mieszkańcowskie, 180, 14–189.

Tversky B., 2008, *Spatial cognition: Embodied and situated*, [w:] P. Robbins, M. Aydede (ed.), *The Cambridge handbook of situated cognition*, Cambridge University Press, New York.

Wallis A., 1979, *Informacja i gwar. O miejskim centrum*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.

Akty prawne

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, art. 43 ust. 1

Dziennik Ustaw, 2017, poz. 356 – Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej.

Strony internetowe

<https://bdl.stat.gov.pl> (24.10.2023).

<https://www.arcgis.com> (3.10.2023).

Tomasz Bodnar

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

ul. Mickiewicza 64, 71-101 Szczecin

tomek.bodnar@wp.pl

ORCID: 0000-0002-9026-988

