

„Od homo oeconomicus do homo sustinens – jak wypełnić lukę „postawa – zachowanie” na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej”. Działanie naukowe sfinansowane przez Narodowe Centrum Nauki w ramach konkursu Miniatura 6 (Nr DEC-2022/06/X/HS4/00670)

Opis celu działania naukowego

Celem głównym projektu było określenie, w jakim stopniu różne kombinacje bezpośredniej, popartej bodźcami wizualnymi informacji o prywatnych i zewnętrznych kosztach i korzyściach wpływają na zmianę samochodu na bardziej zrównoważone środki transportu miejskiego i tym samym ograniczają lukę „postawa – zachowanie”. Założono następujące cele cząstkowe: (1) identyfikację luki „postawa-zachowanie” poprzez rozpoznanie postaw i określenie częstotliwości i skłonności do rezygnacji z samochodu (awersja do straty i efekt posiadania), (2) zdiagnozowanie wpływu bodźców opartych na różnych kombinacjach informacji (efekt framingu) na rezygnację z samochodu. Przyjęto następującą hipotezę: Użytkownicy samochodu rzadko z niego rezygnują, jeśli odczuwana strata z powodu zamiany samochodu na rzecz bardziej zrównoważonych form przemieszczania się jest silniejsza niż satysfakcja z zachowania zgodnego z posiadaną wiedzą, postawami prośrodowiskowymi i prospołecznymi. Do ograniczenia tak powstałej luki „postawa – zachowanie” prowadzą narzędzia twarde wspierane narzędziami miękkimi – informacją akcentującą w pierwszym rzędzie korzyści prywatne, a następnie środowiskowe i społeczne.

Opis realizacji działania naukowego

W ramach projektu przeprowadzono wstępne badania eksperymentalne wykorzystujące założenia ekonomii behawioralnej (Thaler, 2018) (głównie efekt framingu, awersja do straty i efekt posiadania) oraz dorobek badań nad zrównoważoną konsumpcją i zrównoważoną mobilnością. Wykorzystano technikę CAWI umożliwiającą zbadanie reakcji na różne kombinacje informacji wizualnej na rzecz akceptacji restrykcji dla użytkowników samochodów (narzędzia twarde) i skłonności do zrównoważonych zachowań transportowych. Zastosowano losowy dobór próby spośród mieszkańców Wrocławia w wieku 30-40 lat, posiadających prawo jazdy oraz samochód do dyspozycji. Cechy te wybrano celowo, ponieważ z reguły prowadzą one do słabej skłonności do rezygnacji z samochodu i stanowią wyzwanie dla kształtowania skutecznych bodźców do zrównoważonej mobilności. Badanie zakładało udział 400 respondentów, podzielonych na 4 równoliczne grupy eksperymentalne. Gr. A (kontrolna) nie otrzymała żadnych bodźców, gr. B otrzymała bodźce akcentujące społeczne i środowiskowe korzyści ze zrównoważonych zachowań transportowych, w gr. C zaakcentowano korzyści prywatne, a w gr. D – koszty prywatne oraz korzyści społeczne i środowiskowe.

Realizacja projektu przebiegała w 5 etapach: (1) Opracowanie narzędzia badawczego (wrzesień 2022 – luty 2023): Przygotowano 4 wersje kwestionariusza ankietowego dla poszczególnych grup, różniące się wyłącznie informacjami wizualnymi. Kwestionariusz podzielono na dwie części podporządkowane celom szczegółowym projektu. W pierwszej zastosowano 7-stopniową skalę Likerta, w drugiej skalę nominalną. Informacje wizualne (kwestionariusz B, C i D) zawarto tylko w drugiej części (eksperymentalnej), obejmującej 5 sytuacji, badających akceptację restrykcji dla kierowców oraz skłonność do rezygnacji z „interesu własnego”/korzyści prywatnych na rzecz: 1 – (sytuacja kontrolna) dostępu do transportu zbiorowego, 2 i 4 – ochrony dóbr środowiskowych, 3 i 5 – interesu lokalnej społeczności. Poprawność kwestionariusza skonsultowano z firmą badawczą, która przeprowadziła badania. (2) Przeprowadzenie badań eksperymentalnych w oparciu o technikę CAWI (marzec 2023): Badania zostały przeprowadzone przez wyspecjalizowaną, posiadającą wieloletnie doświadczenie firmę badawczą w zgodzie z zasadami etyki naukowej. (3) Kontrola poprawności i zupełności bazy wyników (kwiecień 2023): 4.04.2023 otrzymano wyniki obejmujące bazę danych, bazę danych zakodowanych, wyniki częstości oraz krzyżowe, wyniki w podziale na rodzaj bazy (grupę eksperymentalną) oraz statystyki opisowe (średnie i mediany). Wyniki sprawdzono pod kątem poprawności i zupełności oraz skonsultowano z usługodawcą. Zaakceptowano nieznacznie większą od zakładanej liczbę respondentów (gr. A – 105, gr. B – 102, gr. C – 110, gr. D – 101). Odbiór potwierdzono protokołem popisanym przez firmę 18.04 i przez kierowniczkę projektu 20.04.2023 r. (4) Analiza wyników i wnioskowanie (maj – wrzesień 2023): Podczas analizy wykonano porównanie częstości odpowiedzi, średnich i median, test niezależności chi-kwadrat Pearsona, testy korelacji tau-b Kendalla, Phi i V-Cramera. Wykorzystano oprogramowanie MS Excel oraz SPSS. W celu identyfikacji luki „postawa – zachowanie” wykorzystano metodę badawczą zastosowaną przez Burgiel (2020, s 235-236). (5) Określenie przyszłych wyzwań badawczych (sierpień – wrzesień 2023): Jako główne wyzwania badawcze zidentyfikowano: (i) potrzebę rozbudowy modelu behawioralnego użytkowników samochodów z uwagi na konieczność uwzględnienia wpływu cech statystycznych na odmiennosć reakcji na narzędzia miękkie, (ii) opracowanie oraz testowanie zestawu narzędzi twardych i miękkich na rzecz akceptacji publicznej zrównoważonej mobilności i zmiany behawioralnej, (iii) rozwój założeń marketingu społecznego w polityce zrównoważonej mobilności miejskiej oraz rozpoznanie postaw władz lokalnych wobec ich testowania i wdrażania. Wyzwania te współgrają z obszarami badawczymi, w których kierowniczka projektu zamierza kontynuować badania w przyszłości i które wskazała we wniosku. (akceptacja publiczna i efektywność narzędzi na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej oraz skuteczność

Opis efektów realizacji działania naukowego

Badania potwierdziły występowanie efektów framingu, awersji do straty oraz posiadania, a także odmienną reakcję na różne bodźce wizualne i tym samym różną ich skuteczność w domykaniu luki „postawa – zachowanie”. Wyniki pierwszego etapu działania naukowego wskazały na rozwinięte postawy prospołeczne i prośrodowiskowe respondentów (brak różnic istotnych statystycznie pomiędzy grupami A, B, C i D), przy czym postawy prospołeczne przeważały nad prośrodowiskowymi, zwłaszcza w kontekście dobra przyszłych pokoleń. Potwierdzono występowanie luki „postawa – zachowanie” w zakresie trzech wskazanych w badaniu zrównoważonych zachowań transportowych. Respondenci wyrazili pozytywnie opinie o pożądanym wpływie na otoczenie tych zachowań, ale w różnym stopniu ocenili swoje nastawienie do nich, jak też łatwość oraz częstość ich realizacji (brak różnic istotnych statystycznie pomiędzy grupami A, B, C i D). Za najtrudniejsze uznano celowe ograniczanie jazdy samochodem, wystąpiła tu też luka negatywna – pozytywne nastawienie przewyższało częstość realizacji. Za najłatwiejszą uznano całkowitą rezygnację z samochodu (np. sprzedaż) i korzystanie z alternatyw, ale zachowanie to cechowała największa luka negatywna oraz najmniejsza częstość realizacji. Poświadcza to występowanie efektu posiadania, awersji do straty i zależności od samochodu. W odniesieniu do świadomej rezygnacji z samochodu na rzecz alternatyw wystąpiła tzw. luka pozytywna (częstość realizacji przewyższała pozytywne nastawienie), jednak może to świadczyć o niechęci wobec korzystania ze zrównoważonych alternatyw, braku akceptacji założeń zrównoważonej mobilności i oporze wobec świadomej zmiany behawioralnej. Potwierdzają to też główne czynniki, które skłaniały respondentów do rezygnacji z samochodu (motywacje zewnętrzne związane z „interese własnym”, m.in. dostępność/koszt miejsca parkingowego, chęć bycia aktywnym fizycznie czy koszty jazdy samochodem). W drugim etapie badania wystąpiły różnice statystyczne pomiędzy wyborami grup eksperymentalnych w sytuacjach 2, 3 i 5. Porównanie częstości odpowiedzi (wybór pomiędzy „mniej” a „bardziej zrównoważoną opcją”) wykazały, że najsilniejszy efekt domykania luki „postawa – zachowanie” wystąpił jako reakcja na bodźce wizualne akcentujące korzyści społeczne i środowiskowe (gr. B). Słaba natomiast była reakcja w gr. D (akcent na koszty prywatne i korzyści społeczne i środowiskowe) i w gr. A (brak bodźców). Poświadcza to występowanie efektu awersji do straty oraz potencjał tkwiący w stosowaniu miękkich narzędzi na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej. Co istotne, wybory grup eksperymentalnych różniły się, ale w sposób odmienny aniżeli kształtowanie się luki „postawa – zachowanie”. Najmniejsza luka charakteryzowała gr. C, w której jednak efekt jej domykania był niewielki. Może to świadczyć o awersji do straty i efekcie posiadania, ale też o słabej podatności na marketing społeczny podkreślający „interes własny” wynikający ze zrównoważonych zachowań transportowych i o niechęci do bycia „manipulowanym”. W kontekście trzech ZZT różnice istotne statystycznie w wyborach poszczególnych grup wykazały, że różne reakcje na bodźce wystąpiły tylko w odniesieniu do kwestii społecznych, co może potwierdzać wrażliwość na dobro przyszłych pokoleń.

Wpływ realizacji działania naukowego na rozwój kariery naukowej osoby realizującej działanie

Pozytywny wpływ na rozwój kariery naukowej kierowniczkę projektu uwidocznił się w kilku obszarach. Opracowany został podstawowy model behawioralny użytkowników samochodów w kontekście podatności na narzędzia miękkie, umożliwiając dalsze, pogłębione badania na rzecz zmiany behawioralnej, transformacji w kierunku modelu zrównoważonej konsumpcji, jak i przyszłą współpracę naukową z władzami miejskimi dla rozwoju polityki zrównoważonej mobilności. Prezentacja wyników badań na dwóch konferencjach (1. „The Scientific Symposium Ecosystem services in a transdisciplinary approach - ECOSERV 2023”, Poznań, 14-16.09.2023. 2. „Nowe wyzwania dla rozwoju zrównoważonego”, Warszawa, 28-29.09.2023) zaowocowała większym rozpoznaniem osoby realizującej działanie jako badaczki skupionej na uwarunkowaniach zrównoważonych wyborów transportowych i rozwoju motywacji wewnętrznej do zrównoważonej mobilności, a także nawiązaniem współpracy w tym zakresie z innymi badaczami. Kierowniczkę zaproszono m.in. do zespołu badawczego w celu współprojektowania i prowadzenia badań zakładających (i) zastosowanie elementów teorii neuroekonomii oraz ekonomii behawioralnej do badania percepcji ryzyka w ramach zmiany behawioralnej na rzecz zrównoważonej konsumpcji, (ii) wykorzystanie w eksperymentalnych sytuacjach specjalistycznego, nieinwazyjnego sprzętu do badań aktywności mózgu. Wyniki badań przeprowadzonych podczas realizacji działania są też wykorzystywane do przygotowywania rozprawy habilitacyjnej dot. architektury wyboru dla zrównoważonej mobilności miejskiej, a także do opracowania artykułów naukowych, które zostaną zgłoszone do publikacji w czasopiśmie naukowych za min. 100 pkt. wg. wykazu MEiN.

Bibliografia: Burgiel A., 2020. Luka między postawami a zachowaniami konsumentów i jej konsekwencje dla upowszechnienia zrównoważonej konsumpcji, w: Smyczek S. (red.) „Zrównoważona konsumpcja w polskich gospodarstwach domowych – postawy, zachowania, determinanty”, 222-248; Thaler R.H., 2018. Zachowania Niepoprawne. Tworzenie Ekonomii Behawioralnej, Media Rodzina.