

dr hab. Przemysław Sadura, prof. UW
Kuba Szczypiński, Magdalena Szemioth

TRANSPORTOWE NAWYKI

WYBORY I PRAKTYKI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI
MIESZKAŃCÓW DUŻEGO MIASTA.
BADANIE EKSPLORACYJNE





Niniejsze opracowanie zostało przygotowane dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Promocja zeroemisyjnej mobilności poprzez mobilność aktywną, szkolne ulice i strefy czystego transportu” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną.

Autorzy:

dr hab. Przemysław Sadura, prof. UW, Kuba Szczypiński, Magdalena Szemioth

Skład i opracowanie graficzne: studiochaotyczne.com

© Copyright by Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2022

SPIS TREŚCI

Streszczenie	4
Wstęp	5
Mobilność to więcej niż transport	5
Idea zrównoważonej mobilności i aktywna mobilność	7
Dlaczego aktywna mobilność jest ważna?	7
Główne wnioski	8
Metodologia badania	10
Kultura samochodowa	11
Cynizm transportowy mieszkańców miast	12
Klimat nie przeszkodzi nam w korzystaniu z samochodu	13
Wykluczenie komunikacyjne osób z niepełnosprawnościami, starszych i rodziców z małymi dziećmi	15
Młodzi jako motor zmian	17
Covid-19 a transport	19
Dzieci jako „hamulec” zmian	19
Jaka będzie przyszłość transportu? Miasto pieszych czy miasto samochodów?	21
Miejsca parkingowe kością niezgody	22
Węższe ulice – szczęśliwsi spacerowicze?	23
Pasy drogowe tylko dla autobusów	25
Miasto powolnych samochodów	25
Centrum tylko dla pieszych	26
Strefy czystego transportu	27
Szkolne ulice	28
Doświadczenia z innych miast	29
Społeczny rozwój miasta – propozycje mieszkańców	29
Podsumowanie	31
Rekomendacje	32
Bibliografia	34
Autorzy raportu	34
Załącznik 1: Scenariusz do wywiadów pogłębionych IDI	35

STRESZCZENIE

Aktywna mobilność wpływa pozytywnie na jakość powietrza i klimat oraz na zdrowie, jakość życia i samopoczucie mieszkańców miast, a jej promowanie staje się celem polityki miejskiej w najważniejszych ośrodkach miejskich w krajach OECD. Niniejsze badanie służące wsparciu merytorycznemu kształtowania takiej polityki w polskich miastach obejmuje ustalenie wyborów i praktyk mobilnościowych mieszkańców wybranych polskich miast oraz zdiagnozowanie barier ograniczających aktywną mobilność.

Badanie ma charakter eksploracyjny. Jego podstawą jest 30 wywiadów pogłębionych przeprowadzonych przez zespół doświadczonych socjologów pracujących pod kierunkiem prof. Przemysława Sadury z Wydziału Socjologii UW oraz przez organizacje pozarządowe w trzech miastach: Lublinie, Katowicach i Gdańsku. Wywiady objęły zróżnicowane kategorie mieszkańców (rowerzyści, rodzice, korzystający z transportu publicznego, dojeżdżający na co dzień samochodem, osoby z niepełnosprawnościami itp.). Dotyczyły m.in.: ograniczania ruchu samochodowego w centrum miasta, wprowadzania ulic szkolnych i buspasów czy likwidacji miejsc parkingowych.

Wyniki badań pokazują, że kultura uprzywilejowująca kierowców wśród użytkowników miast powoli się zmienia. Krytykowane są praktyki takie jak przekraczanie prędkości oraz „dzikie” parkowanie, a wybór aktywnej mobilności świadczy zdaniem badanych o trosce o zdrowie swoje i innych. Dlatego badani coraz częściej oczekują promowania i podejmowania dobrych nawyków transportowych od lokalnych polityków i samorządowców. Za działania o największym potencjale wywołania zmiany uważa się działania edukacyjne, te dotyczące ograniczania dostępności miejsc parkingowych oraz promujących transport publiczny i aktywną mobilność. Negatywne skojarzenia z komunikacją miejską deklarują głównie ci, którzy z niej nie korzystają.

Większość badanych nie kwestionuje potrzeb zmian infrastruktury i transportu w miastach na bardziej ekologiczne, choć postawy proklimatyczne same z siebie nie przekładają się na wybór sposobów mobilności. Najmocniej wpływają na ten wybór takie czynniki jak: czas i komfort przejazdu, koszt, dostępność. Uczestnicy badań deklarują wyrażnie, że w mieście potrzebne są strefy, w których najważniejsi są piesi oraz inne osoby ze specjalnymi potrzebami w zakresie mobilności (niepełnosprawni, kobiety z dziećmi w wózkach itd.). Te ostatnie osoby mierzą się nie tylko z problemami wynikającymi z wad infrastruktury miejskiej, ale też z brakiem empatii wśród innych uczestników ruchu oraz kierowców autobusów i tramwajów. Badani mocno podkreślają znaczenie systematyczności i trwałości oraz zakresu wprowadzanych zmian. W przypadku tras rowerowych i buspasów istotne są ich ciągłość i gęstość sieci. Zmiany nie spełnią swojego celu, jeśli będą fragmentaryczne i nietrwałe.

Badanie zostało przeprowadzone dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Promocja zeroemisyjnej mobilności poprzez mobilność aktywną, szkolne ulice i strefy czystego transportu” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną (European Climate Foundation). Lokalnymi partnerami w projekcie były następujące organizacje: Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski z Gdańska, Stowarzyszenie BoMiasto z Katowic, Towarzystwo dla Natury i Człowieka z Lublina.

WSTĘP

Wybory i praktyki transportowe, czyli przemieszczanie się na co dzień między miejscem zamieszkania a innymi punktami, są dość zróżnicowane. Różnice te w większości nie są wynikiem przypadku ani prostym wyborem o racjonalnym czy też technicznym charakterze. Jak wynika z literatury przedmiotu, a także doświadczenia miast i samorządów, praktyki transportowe są związane z szeregiem powtarzalnych kryteriów, co więcej – nie zawsze to, jak mieszkańcy miast i peryferii dojeżdżają do wybranych punktów, jest ich wyborem. Znaczna część jest po prostu zmuszona do korzystania z określonego środka transportu.

MOBILNOŚĆ TO WIĘCEJ NIŻ TRANSPORT

Należy zaznaczyć, że szeroko rozumiana mobilność to coś więcej niż sam transport, zawiera ona bowiem też komponent społeczny, kulturowy oraz indywidualny, jest więc więcej niż problemem o charakterze technicznym. W badaniach nad mobilnością i sposobami przemieszczania się należy zwrócić szczególną uwagę na dostęp do różnych sposobów i form przemieszczania się oraz umiejętność i chęć korzystania z nich.

Mobilność jest także głęboko związana z różnicami i nierównościami społecznymi, które dodatkowo przyczyniają się do utrwalenia danych praktyk. Metody poruszania się po mieście, ale także potrzeby i zakres mobilności różnych grup są powiązane z pozycją społeczną i miejscem, jakie dana osoba czy też grupa osób zajmuje w sieciach społecznych różnic i nierówności.

Koncepcja motylności¹ (ang. *motility*), czyli potencjał i możliwość przemieszczania się, pokazuje, że ludzie różnią się nie tylko stopniem czy typem mobilności, ale przede wszystkim potencjałem do jej praktykowania w taki a nie inny sposób. Koncepcja motylności skupia się na dostępie, kompetencjach i sprawności oraz sposobie przekucia tych czynników na działania, które odpowiadają określonym potrzebom i wpisują się w określony styl życia. Co więcej – są one wyraźnie skorelowane z klasycznymi wymiarami różnic i nierówności społecznych. Koncepcja motylności ma na celu właśnie podkreślenie związku między potencjałem do poruszania się a jego kulturowym, ekonomicznym, geograficznym i politycznym tłem (Kaufmann i inni, 2004).



¹ – Motylność to termin zaczerpnięty z nauk przyrodniczych, użyty w celu uchwycenia różnicy między potencjalnymi a rzeczywistymi zdolnościami obiektów lub osób do ruchliwości. Motylność (*motility*), która jest zdolnością jednostek (dóbr, informacji, osób) do bycia mobilnym w społecznej i geograficznej przestrzeni, zależy od ograniczeń technicznych (dostępność), poznawczych (kompetencje) oraz procesu podejmowania decyzji o opcjach mobilności lub jej braku.







Badania pokazują, że ogólna pozycja w hierarchii społecznej znajduje przełożenie na wybory transportowe. Po pierwsze, osoby z wyższymi dochodami, mężczyźni i osoby w średnim wieku cechują się wyższą motylnością, głównie ze względu na większą dostępność samochodów i częstotliwość korzystania z nich. Poruszanie się transportem publicznym jest raczej ujemnie skorelowane z dochodami (Schmidt i inni, 2021; za De Witte i inni, 2013).

Analizy te mogłyby prowadzić do uproszczonej, a co za tym idzie – mylnej interpretacji jakoby poruszanie się samochodem świadczyło o swego rodzaju wyższości czy też byłoby „lepszym” wyborem transportowym. Ciekawym przykładem obrazującym dlaczego tak nie jest są użytkownicy samochodów, którzy są zmuszeni do korzystania z nich ze względu na brak dostępności innych środków. Co więcej – badania pokazują, że posiadanie samochodu jest w coraz mniejszym stopniu skorelowane z wyższymi dochodami (Schmidt i inni, 2021; za Lucas, 2009).

W czasie pandemii COVID-19 ciekawe okazały się wnioski z raportu „Atak na transport publiczny” (Bieńkowska i inni, 2021), który pokazuje znaczący spadek użytkowników transportu miejskiego, odnotowany wraz z rozpoczęciem się pandemii w Polsce. Czytelników powinno jednak szczególnie zainteresować to, że jedynie ok. 80% pasażerów wróciło do transportu miejskiego po zniesieniu restrykcji COVID-owych. Pandemia okazała się czynnikiem trwale zmieniającym nawyki transportowe, o czym świadczą także wnioski niniejszego raportu.

Zachowania transportowe, czyli intensywność i sposób przemieszczania się różnymi środkami transportu, mogą mówić zarówno o stopniu uprzywilejowania, jak i braku alternatyw i przymusie (niskiej dostępności transportowej), ale także o niskim lub wysokim kapitale poznawczym, czego przykład może stanowić brak umiejętności i zasobów do posługiwania się aplikacjami car-sharingowymi i takśówkowymi.

Czynniki związane z praktykami i wykluczeniem transportowym

Dostępność	Dostępność geograficzna / przestrzenna	Przystępność cenowa	Czas	Dopasowanie do potrzeb	Narażenia na zanieczyszczenia transportowe
Brak dostępnych odpowiednich opcji transportu	Transport nie jest dostępny ze względu na zbyt dużą odległość itp.	Ograniczenie cenowe	Zbyt duża ilość czasu spędzona w podróży	Warunki podróży są niebezpieczne, niedostosowane do potrzeb i możliwości jednostki	Nierówna dystrybucja ryzyka i szkód związanych z transportem np. zanieczyszczenia powietrza, hałas
					

IDEA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI I AKTYWNA MOBILNOŚĆ

Współczesne planowanie miejskie skupia się na potrzebie rozwiązywania problemów, spośród których jednymi z najważniejszych są transport i jakość przestrzeni publicznej. Ograniczenia przestrzenne, ekologia i potrzeba fizycznej aktywizacji mieszkańców przekładają się na rosnące znaczenie rozwoju transportu publicznego oraz mobilności aktywnej, opartej na ruchu pieszym i rowerowym oraz coraz popularniejszych hulajnogach i rowerach miejskich.

DLACZEGO AKTYWNA MOBILNOŚĆ JEST WAŻNA?

Miasta i aglomeracje są uważane za obszary o podstawowym znaczeniu dla wzrostu gospodarczego, rozwoju innowacji i tworzenia nowych miejsc pracy. Pozostają jednak także miejscem koncentracji wielu problemów związanych z negatywnym wpływem działalności ludzkiej na środowisko naturalne i klimat. Transport, zwłaszcza osobowy, przyczynia się do wzrostu zanieczyszczeń i emisji. Co więcej – aktywna mobilność jest szczególnie ważna dla zdrowia mieszkańców miast. Wcześniejsze badania przeprowadzone przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki pokazują silny związek pomiędzy emisjami transportu a schorzeniami układu oddechowego, czego przykładem mogą być częstsze zachorowania na alergię i astmę u dzieci mieszkających w miastach².

Rozmowy przeprowadzone z mieszkańcami wybranych miast, z których wnioski przedstawimy w niniejszym raporcie, wykazały, że aktywna mobilność ma także wpływ na samopoczucie i zdrowie psychiczne mieszkańców miast. Tak więc promowanie jej powinno być celem nowej, bardziej ekologicznej i nastawionej na zadowolenie mieszkańców polityki miejskiej³.

Celem raportu jest przeanalizowanie, jakie bariery stoją przed promowaniem idei aktywnej mobilności, a także tego, jak mieszkańcy Lublina, Gdańska i Katowic postrzegają transport publiczny w swoich miastach, jak reagują na wdrażanie polityki miejskiej promującej aktywną mobilność i zmniejszającej emisyjność transportową miast. W naszych rozmowach skupiliśmy się na takich rozwiązaniach jak: ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miasta, wprowadzanie ulic szkolnych i buspasów czy likwidacja miejsc parkingowych.



2 – Raport „Wpływ zanieczyszczeń powietrza z transportu na zdrowie i rozwój dzieci”. http://www.pkeom.pl/uploads/Aktualnosci_2021/Raport_transport_powietrze_zdrowie_dzieci_12052021.pdf.

3 – <http://www.pkeom.pl/aktywna-mobilnosc-w-czasie-pandemii>.

GŁÓWNE WNIOSKI



Rozbudowa infrastruktury ścieżek rowerowych.

Jeśli miasta mają odpowiedzieć na potrzeby młodych oraz promować aktywną mobilność, kluczowe jest zapewnienie atrakcyjnych alternatyw, które działają. Najlepszym przykładem są poruszane przez badanych ścieżki rowerowe, które obecnie pełnią funkcje rekreacyjne, a nie komunikacyjne. Badani zauważają, że nie mają możliwości bezpiecznie i komfortowo dojechać do miejsca pracy na rowerze. Ścieżki znajdują się zazwyczaj w parkach lub nie są ciągłą trasą, która umożliwia przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Obecnie, zdaniem badanych, są to więc raczej wycinki ścieżek rowerowych. Według nich najlepszym rozwiązaniem, dzięki któremu zarówno kierowcy, piesi, jak i rowerzyści czują się bezpiecznie, jest pas rowerowy na ulicy. Problem braku ciągłości dotyczy także buspasów. Kierowcy i użytkownicy transportu publicznego zauważają, że buspasy mogłyby być dobrym rozwiązaniem, gdyby obowiązywały przez całą długość trasy, a nie były jedynie wydzielonymi fragmentami.



Empatia i dostrzeżenie potrzeb osób z niepełnosprawnościami (OzN).

Chociaż polityka miejska się zmienia i coraz częściej myśli o wykluczonych z ruchu, to osoby z niepełnosprawnościami, a także osoby starsze lub opiekunowie z dziecięcymi wózkami wciąż napotykają utrudnienia w poruszaniu się po mieście. Są one szczególnie widoczne w transporcie miejskim, który często jest przestarzały. Należy zwrócić uwagę na to, że OzN mierzą się nie tylko z problemami infrastruktury miejskiej, ale także przede wszystkim z brakiem kultury pomagania i empatii wśród innych uczestników ruchu. Jak sami zauważają, zarówno kierowcy autobusów oraz tramwajów, jak i ich pasażerowie nie wiedzą, jak się zachować, gdy osoba z niepełnosprawnością wchodzi do pojazdu, nie ustępują miejsca lub robią to niechętnie. Z podobnymi problemami i ostracyzmem spotykają się także rodzice z wózkami dziecięcymi i osoby starsze.



Kultura samochodowa się zmienia.

Pomimo tego, że kultura samochodowa jest dominująca, a kierowcy są grupą najbardziej uprzywilejowaną w mieście, pojawia się coraz więcej głosów mówiących, że samochód nie jest już wyznacznikiem statusu, oraz krytykujących negatywne zachowania kierowców. Jest to szczególnie widoczne w przypadku przekraczania prędkości oraz „dzikiego” parkowania. Użytkownicy ruchu dobrze zareagowali na nowe przepisy ograniczające dozwoloną prędkość i nadanie pierwszeństwa pieszym. Dodatkowo coraz częściej podróżowanie komunikacją miejską, na rowerze lub pieszo postrzega się jako cechę osób dbających o środowisko, zdrowie i innych. Badani oczekują także promowania dobrych nawyków transportowych od samorządowców i lokalnych aktywistów. Zauważają, że wprowadzanie ograniczeń dla samochodów przez miasta powinno iść w parze z używaniem rowerów i transportu miejskiego przez lokalnych polityków.



Ograniczanie miejsc parkingowych jako sposób na faktyczną zmianę.

Problem ograniczania miejsc parkingowych dla samochodów w centrum miasta okazał się jednym z najbardziej kontrowersyjnych, jaki poruszyliśmy w rozmowie. Można stwierdzić, że jako jedyne z proponowanych rozwiązań miałoby realny wpływ na ograniczenie korzystania z samochodów przez kierowców. W przypadku ograniczania miejsc parkingowych spotkaliśmy się z widoczną „poprawnością miejską” badanych. Z jednej strony pojawiały się wypowiedzi kierowców mówiące, że zgodziliby się na takie rozwiązanie i ma ono pozytywny wpływ na przestrzeń miejską, z drugiej strony w ich wypowiedziach pojawiały się także refleksje nad tym, że nie będzie to dla nich wygodne.



Negatywne wyobrażenie o komunikacji miejskiej jest najbardziej widoczne wśród osób, które z niej nie korzystają.

Ciekawym wnioskiem, jaki płynie z naszych badań, jest widoczna nieznajomość realiów komunikacji miejskiej, a co za tym idzie – negatywne wyobrażenia o niej wśród osób, które nie mają z nią styczności. Można zauważyć, że o transporcie publicznym krążą swego rodzaju negatywne legendy czy też stereotypy. Jest on postrzegany przez kierowców jako niewygodny, brudny i wiecznie opóźniony. Osoby, które regularnie korzystają z komunikacji miejskiej, widzą i doceniają zmiany, jakie zostały wprowadzone w ciągu ostatnich lat.



Pandemia wpłynęła (i dalej wpływa) na praktyki komunikacyjne.

Badani przyznawali, że czas pandemii sprawił, że zniechęcili się do komunikacji zbiorowej i przyzwyczaili się do wygody związanej z poruszaniem się własnym samochodem. Tu szczególną rolę odegrały wprowadzone przez miasta ograniczenia związane z dopuszczalną liczbą pasażerów i ograniczenie kursów niektórych linii. Wpływ pandemii jest widoczny także dziś, gdy ograniczenia są zniesione. Badani cały czas deklarują strach przed korzystaniem z transportu publicznego, jednak należy zwrócić uwagę, że są to deklaracje i nie bez znaczenia pozostaje wygoda, do której się przyzwyczaili, korzystając z samochodu i taksówek. Dodatkowo na spadek popularności transportu miejskiego wpłynęła rosnąca popularność pracy zdalnej i hybrydowej. Mieszkańcy, którzy dotychczas do pracy podróżowali komunikacją zbiorową, obecnie, w sytuacji, gdy dojeżdżają do niej np. raz w tygodniu, chętniej zdecydują się na przejazd samochodem lub taksówką.



Klimat nie wpływa na wybierany środek transportu, ale większość badanych nie kwestionuje potrzeb zmian infrastruktury i transportu w miastach na bardziej ekologiczne.

Pomimo wznastającej świadomości mieszkańców miast dotyczącej klimatu i potrzeby ekologicznych rozwiązań w mieście wciąż nie jest to decydujący czynnik przy wyborze środka komunikacji. Tym, co najczęściej wpływa na wybór, jest **czas przejazdu**, szczególnie w określonych przypadkach – kiedy z własnym autem konkurują autobus stojący w korkach w godzinach szczytu lub często opóźniające się pociągi podmiejskie.



W mieście potrzebne są strefy, w których to pieszy jest najważniejszy.

Respondenci jasno wskazywali, że w mieście bardzo istotne są strefy spowolnionego ruchu oraz strefy z wyłączonym ruchem samochodowym. Pozwalają one przede wszystkim czuć się bezpiecznie i swobodnie podczas poruszania się na piechotę czy na rowerze, co jest ważne przede wszystkim dla rodziców małych dzieci. Co więcej – takie obszary podnoszą komfort życia okolicznych mieszkańców poprzez redukcję hałasu i zanieczyszczenia powietrza.



METODOLOGIA BADANIA

W trakcie realizacji projektu udało się przeprowadzić 30 wywiadów indywidualnych z mieszkańcami Katowic, Lublina oraz Gdańska (po 10 wywiadów w każdym mieście). Aby uwzględnić szerokie spektrum użytkowników transportu, do badania rekrutowane były osoby reprezentujące różnorodne kategorie mieszkańców – osoby studiujące, często korzystające z roweru, rodzice z dziećmi, osoby dojeżdżające na co dzień komunikacją miejską, osoby dojeżdżające na co dzień samochodem, osoby z niepełnosprawnością ruchową oraz osoby starsze. Dzięki takiemu doborowi próby możliwe było uzyskanie opinii osób z różnymi potrzebami i problemami związanymi z poruszaniem się po mieście.

Kwestionariusz został podzielony na trzy główne części. W pierwszej respondenci przybliżali swoje doświadczenia z przemieszczania się po mieście – jakimi środkami transportu się poruszają i dlaczego wybierają właśnie te środki. Następnie badani przedstawiali swoje opinie związane ze sposobami przemieszczania się innych osób, a w trzeciej części oceniali proponowane rozwiązania, które z założenia mają usprawniać życie mieszkańców miast, chronić ich zdrowie oraz promować aktywną mobilność. Wywiady trwały około 35 minut i były przeprowadzane zarówno w formule face-to-face, jak i telefonicznie.

Niniejsze pilotażowe badanie ma na celu zbadanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców dużych miast, a także stworzenie rekomendacji związanych z promowaniem aktywnej i zrównoważonej mobilności.



KULTURA SAMOCHODOWA

Jak pokazują rozmowy z badanymi, samochód dla znacznej większości jest głównym środkiem transportu, jest postrzegany jako wygodny i w zasadzie niemożliwy do zastąpienia.

Mamy 3 samochody, korzystamy z nich codziennie wielokrotnie, jest to nasz główny środek transportu, jeśli korzystamy z innych środków, to z rowerów, ale to bardziej rekreacyjnie (...) z transportu miejskiego to rzadko [korzystam] i tylko kiedy nie mam samochodu [IDI_3, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

Nie lubię, gdy jestem uzależniona od godzin przyjazdu autobusu, autobusy się często spóźniają i nie wiadomo, czy były, czy nie były, chociaż niby na wyświetlaczach są rozkłady, to nie zawsze tak jeżdżą. I są teraz droższe przejazdy. Gdy miałam wybrać autobus czy Bolt, to, biorąc pod uwagę czas dojazdu, często Bolt wygrywał [IDI_4, osoba podróżująca samochodem Lublin].

Szczególnie widoczne wśród osób korzystających z samochodu jako głównego środka transportu jest przeświadczenie, że obecnie nie ma dla niego żadnych wygodnych alternatyw. Co ciekawe – osoby, które deklarowały, że samochód to jedyna opcja, ponieważ autobusy stoją w korkach, są niewygodne i zatłoczone, nie mają styczności z komunikacją miejską. Ich ostatnie przejazdy, a co za tym idzie – wyobrażenie o transporcie publicznym – są sprzed kilku, a może i nawet kilkunastu lat.

Najczęściej pojawiającymi się zarzutami wobec komunikacji miejskiej są: długi czas oczekiwania i zatłoczenie, a także duże odległości od przystanków. W porównaniu z takim obrazem, jaki maluje się w głowach badanych, samochód zaparkowany pod blokiem lub w garażu, gdzie nie trzeba wychodzić na dwór, by z niego skorzystać, faktycznie może być postrzegany jako środek nie do zastąpienia.

Ja to wychodzę z domu, zjeżdżam windą do garażu podziemnego i jestem w samochodzie, nawet nie wychodzę na dwór, no to to jest wygodna opcja [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin]

Seniorka z Lublina trafnie zauważa, że chociaż samochód przestał być dobrym luksusowym, dla wielu wciąż jest wyznacznikiem statusu, oddziela kierowców od podróżujących niewygodnymi i opóźniającymi się autobusami, a także pozwala decydować o sobie.

Mnie się wydaje, że ciągle trwa zachłyśnięcie się możliwością posiadania samochodu. Kiedyś nie było takiej możliwości, a teraz każdy, kto ma parę groszy, może mieć samochód (...) Ludzie się teraz strasznie śpieszą, ale dlaczego te dzieci muszą być dowożone do szkół? Ja całe życie do szkoły jeździłam tramwajem i było dobrze, a teraz rodzice śpieszą się do pracy i szybko pod szkołą wyrzucają [IDI_8, seniorka, Lublin].

Nie należy też zapominać o dodatkowej grupie użytkowników samochodów, jaką są osoby zmuszone do korzystania z prywatnego środka transportu. Kierowcy ci muszą korzystać z samochodu aby dojechać do pracy. W szczególności problem ten dotyczy mieszkańców peryferii, które są znacznie gorzej skomunikowane. Często osoby te pracują jako dostawcy czy serwisanci, dla których posiadanie samochodu jest źródłem zarobku, a nie formą luksusu i wygody.



CYNIZM TRANSPORTOWY MIESZKAŃCÓW MIAST

Świadomość klimatyczna mieszkańców miast wzrasta, co pokazuje także niniejsze badanie. Zdecydowana większość naszych rozmówców zdaje sobie sprawę ze szkodliwości wyboru samochodu jako głównego środka transportu. Zapytani o to, dlaczego mimo świadomości wciąż decydują się na przemieszczanie się samochodem, wiele osób usprawiedliwia swoje wybory, próbując je racjonalizować.

Racjonalizacja ta polega w dużej mierze na odwoływaniu się do wcześniej wspomnianych aspektów finansowych, ale także do swego rodzaju ekonomii czasu. Mieszkańcy miast podróżujący samochodem wychodzą z założenia, że samochód, nawet, jeśli stoi w korkach, jest najszybszym środkiem transportu.

Gdyby transport publiczny był wyłączony z korków, to bym go wybierała, ale jeśli stoimy razem w korku, to wybieram samochód. Jak i tak, i tak stoję w korku, to wolę w nim stać w swoim samochodzie niż w autobusie, mimo że bilet może być tańszy i autem jest nieekologicznie. Dopiero krótszy czas dojazdu byłby w stanie mnie przekonać do wyboru transportu publicznego [IDI_15, rodzic, Gdańsk].

Kultura samochodowa zakorzenia wyobrażenie o samochodzie jako utożsamieniu wolności i autonomii. Samochód dla badanych „samochodziarzy” był elementem ich własnej niezależności. W ich opinii pozwala na przemieszczanie się, kiedy i gdzie tego potrzebują, a także oddziela ich od pozostałych użytkowników ruchu.

Na pewno czasem jest tak, że na ulicy jest gęsto i są jakieś tam korki, ale przy innych środkach transportu [niż samochód] one też są. No i wiadomo, że cena paliwa ma znaczenie, chociaż biorąc pod uwagę cenę biletów MPK to też nie jest wada, bo pewnie wychodzi tyle samo, nie? [IDI_7, rodzic, Katowice].

Co ciekawe – użytkownicy samochodów dostrzegają wady tzw. kultury samochodowej, widzą niesprawiedliwości i wykorzystywanie uprzywilejowania przez kierowców. Ich perspektywa zmienia się zazwyczaj, gdy sami przesiadają się na rower lub decydują się na spacer.

Najchętniej poruszam się po ulicach wyłączonych z ruchu, ponieważ kultura kierowców jest niezbyt dobra. To samo dotyczy jazdy rowerem po mieście. Wolę jeździć poza miastem, gdzie nie ma ruchu samochodowego. Kultura kierowców przeszkadza i trzeba bardzo uważać. Bardzo często zdarza się, że samochody stoją na chodniku lub ścieżce rowerowej [IDI_10, rodzic, Katowice].

Badani zauważają, że znaczna część użytkowników ruchu samochodowego nie przestrzega ograniczeń prędkości i jeździ niebezpiecznie, innym widocznym problemem jest „dzikie” parkowanie. W przypadku problemu parkowania na chodnikach, skwerach i w innych niewyznaczonych do tego miejscach kierowcy doświadczają największego dysonansu. Z jednej strony jako piesi (szczególnie z wózkami z dziećmi) widzą, jak dużym problemem dla innych mieszkańców jest dzikie parkowanie, z drugiej strony stawiają się po stronie kierowców i podkreślają brak miejsc do parkowania w miastach.

Z jednej strony jak jadę samochodem, to chciałabym, żeby było więcej miejsca, żeby nie trzeba było się martwić o to, jak zaparkuję, a z drugiej strony, gdy widzę dzikie parkingi, porozjeżdżane trawniki i blokowane miejsca dla pieszych, to myślę, że jest tyle dostępnych możliwości dojazdu, że ludzie powinni brać to pod uwagę i ograniczać jeżdżenie do takich niewralgicznych miejsc, gdzie wiadomo, że nie ma miejsc parkingowych. Jeżeli liczba miejsc byłaby ograniczona, to ludzie by się nauczyli [IDI_20, rodzic, Gdańsk].



KLIMAT NIE PRZESZKODZI NAM W KORZYSTANIU Z SAMOCHODU

Mieszkańcy miast zdają sobie sprawę ze szkodliwości i emisyjności samochodów. Nie potrafią dokładnie ocenić, na ile transport wpływa na klimat, jednak w ich świadomości komunikacja miejska i rower są lepszym wyborem dla klimatu. Co ciekawe – pomimo tej świadomości argument o katastrofie klimatycznej nie jest wystarczający, aby zrezygnować z wygody, jaką daje samochód.

Niewątpliwie świadomość tych zagadnień [kryzysu klimatycznego] jest coraz większa, ale w Polsce jeszcze nie na tyle duża, żeby to było podstawowym kryterium korzystania czy to z samochodu, czy z transportu publicznego lub roweru.

Zawsze się znajdą takie osoby, które się decydują na autobus, bo się martwią smogiem, ale myślę, że jednak cena i czas odgrywają ważniejszą rolę – jeśli ktoś by miał bardzo daleko do pracy i mógłby dojeżdżać samochodem, to pewnie by to zrobił [IDI_19, osoba podróżująca samochodem, Gdańsk].

Badani, jak sami zauważają, nie są gotowi zrezygnować z komfortu, przyzwyczajenie do samochodu jest dla nich zbyt silne. Należy zauważyć, że pomimo braku gotowości do rezygnacji z auta, znaczna część „samochodziarzy” patrzy przychylnie na potencjalne ograniczenia dla samochodów, mające na celu zmniejszenie emisyjności transportu w miastach, takie jak: zamknięcie centrum dla ruchu samochodowego i likwidacja miejsc parkingowych.

Myszę, że to zależy, gdzie i nie wiem, czy to by miało sens, jeśli nic w zamian nie byłoby zorganizowane, bo jednak to jest utrudnianie życia. Czasami pod blokiem nie ma gdzie indziej zaparkować niż na tym chodniku. W centrum może warto pomyśleć o parkingach podziemnych? Nie wiem [IDI_21, osoba podróżująca samochodem, Katowice].

Można zadać pytanie, na ile są to faktyczne poglądy, a na ile poprawnie polityczne deklaracje? Badani mogą mieć poczucie, że „nie wypada” narzekać na nową politykę miejską. Najbardziej „kontrowersyjnym” z działań jest likwidacja miejsc parkingowych, tu można zobaczyć, że wypowiedzi o tym, że warto zmieniać miasto na mniej przyjazne samochodom, pozostają jednak w sferze deklaratywnej. Dzieje się tak zapewne dlatego, że brak miejsc, szczególnie w centrum miasta, już doskwiera kierowcom, a ich dalsze ograniczenie może być odbierane jako zagrożenie, które faktycznie wpłynie na wybory transportowe mieszkańców miast.

Kultura samochodowa jednak się zmienia, coraz częściej pojawiają się głosy mówiące o tym, że samochód nie jest obowiązkowy, w szczególności często pojawiają się przykłady polityków i innych urzędników, którzy pomimo zajmowanych funkcji nie muszą dojeżdżać do miejsca pracy samochodem.

Nie wydaje mi się, bo [innymi środkami] do pracy dojeżdżają też ludzie na tzw. stanowiskach. Znam osobiście panią sędzinę, która dojeżdża z dalekich przedmieść Gdańska do pracy w sądzie, który mieści się w śródmieściu, rowerem. Natomiast o innych wypadkach trudno mi powiedzieć. Czy wypada, czy nie wypada – ludzie tak to postrzegają [IDI_19, osoba podróżująca samochodem, Gdańsk].

Zadanie nieco podchwytliwego pytania o to, czy są pewne grupy społeczne, którym nie wypada jeździć komunikacją miejską lub samochodem, pozwoliło zaobserwować przełamanie pewnego schematu czy też stereotypu. Mieszkańcy Katowic, Lublina i Gdańska jednogłośnie stwierdzili, że takowych grup nie ma, co więcej – zaznaczali, że dojeżdżanie samochodem do pracy osób na wysokich samorządowych stanowiskach jest przejawem hipokryzji. Władze miast oraz politycy powinni postępować zgodnie z tym, co reprezentują, a więc jeśli celem polityki miejskiej jest zwiększenie aktywnej mobilności, to miejscowi politycy są odpowiedzialni za promowanie takowych nawyków.

Transport publiczny jest postrzegany przez użytkowników samochodów jako drogi. Badania pokazują, że, szacując koszty eksploatacji samochodu i dojazdów, ludzie liczą jedynie koszty benzyny. Nie biorą pod uwagę kosztów zakupu samochodu, ubezpieczenia, serwisu i innych, a co za tym idzie – pytani o to, dlaczego wolą korzystać z samochodu niż z komunikacji miejskiej, powołują się na argument „ekonomiczny”, gdyż przejazdy własnym autem wydają im się znacznie tańsze, niż są rzeczywistość. Co ciekawe – licząc koszty przejazdów komunikacją zbiorową, badani biorą pod uwagę koszt biletu jednorazowego, a nie koszt pojedynczego przejazdu przy zakupie biletu okresowego.

Teraz [bilety komunikacji] są droższe. Tak jak mówiłam o Bolcie [niskie ceny przejazdów]. Niekoniecznie skłaniają ludzi do skorzystania transportu publicznego [IDI_6, rodzic, Lublin].





WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI, STARSZYCH I RODZICÓW Z MAŁYMI DZIEĆMI

Osoby z niepełnosprawnościami stanowiły ważną część naszego badania. Jeśli mamy mówić o zrównoważonej mobilności i tworzyć rekomendacje dla samorządów i organizacji społecznych, konieczne jest usłyszenie głosu tej grupy.

Początkowo pytaliśmy OzN o ich doświadczenia związane z przemieszczaniem się po mieście, (nie) przystosowanie transportu miejskiego i infrastruktury. Tak jak przypuszczaliśmy, OzN są wciąż grupą wykluczoną. Zmiany w przestrzeni miejskiej pojawiają się i nasi badani je zauważają, jednak wciąż jest to za mało.

Dużo miejsc jest nieprzystosowanych dla OzN, czy to urzędy, czy jakieś miejsca publiczne. Trzeba przyznać, że z roku na rok jest coraz lepiej w tym zakresie, chociaż wciąż jest wiele do zrobienia

[IDI_17, OzN, Gdańsk].

Największy problem stanowią wysokie krawężniki znacznie utrudniające przemieszczanie się pieszo, a także korzystanie z komunikacji, co okazało się szczególnie uciążliwe podczas korzystania z kolei miejskich i tramwajów, których perony nie są przystosowane do potrzeb osób korzystających z wózka.

Problemem jest niedostosowanie transportu miejskiego do OzN. Głównie chodzi o dostępność oraz możliwość wejścia i wyjścia z pojazdu. Nie chodzi tylko o tramwaje i autobusy, ale też o kolej podmiejską – perony nie są przystosowane, przerwa między peronem a pociągiem jest za duża dla osoby na wózku (...) jeśli miałabym gdzieś dalej jechać, to wybieram samochód, bo jest wygodniej [IDI_17, OzN, Gdańsk].

Ograniczenia związane z możliwością wejścia do pojazdów transportu miejskiego, a także przemieszczaniem się po zabytkowych częściach miasta, ze względu na wybrukowane ulice i wysokie krawężniki sprawiają, że osoby z niepełnosprawnościami są zmuszone do korzystania z samochodu i jest on ich głównym środkiem transportu. Tu dochodzi dodatkowo kwestia korzystania z przestrzeni miejskiej w ogóle. Badani podkreślali, że ze względu na wymienione ograniczenia nie decydują się na wyjścia z domu lub są zmuszeni ograniczyć ich liczbę.

Na co dzień raczej nie podróżuję, jeśli już to samochodem, ale to tylko, żeby załatwić jakieś pilne rzeczy, zakupy i sprawy urzędowe, a w weekendy, żeby odwiedzić rodzinę [IDI_12, OzN, Katowice].

W przypadku osób z niepełnosprawnościami problemem jest nie tylko brak dostępności związany z nieprzystosowaną infrastrukturą, ale także swego rodzaju znieczulica i obojętność po stronie pozostałych uczestników ruchu.

Nie lubię, jak jeżdżę autobusem albo tramwajem niskopodłogowym, a tam w miejscu wydzielonym, w którym powinnam stać, żebym była bezpieczna, często po prostu stoją ludzie i trzeba ich przeproszać, a oni nie wiedzą, o co chodzi i sytuacja jest napięta [IDI_17, OzN, Gdańsk].

Badani zauważali, że pozostali mieszkańcy i korzystający z transportu miejskiego nie mają nawyku ustępowania miejsca osobom niepełnosprawnym, pomimo jasno wydzielonych stref w autobusie. W konsekwencji OzN czują się dodatkowo napiętnowane. Muszą domagać się swojego miejsca w autobusie i tramwaju, a przez to odczuwają dodatkowy stres związany z podróżą komunikacją miejską.

Przykrym wnioskiem płynącym z rozmów z osobami z niepełnosprawnościami okazała się znieczulica także wśród kierowców komunikacji miejskiej. Doświadczenia badanych pokazały, że kierowcy, pomimo tego, że powinni być wsparciem dla OzN, nie są wyrozumiali i nie odpowiadają na ich potrzeby. Przykładem może być to, że nie zawsze czekają na osoby na wózku, aż bezpiecznie zajmą miejsce w autobusie.

U nas w autobusie jest taki problem, że kierowca nie zaczeka, jak ktoś dłużej wysiada albo wsiada, jak drzwi się dłużej zamykają, a za granicą nie spotkałam się nigdy z taką sytuacją (...) byłam w Londynie i tam ci kierowcy są bardziej przyjaźni [IDI_17, OzN, Gdańsk].

Badani zauważają, że pozostali uczestnicy ruchu także nie respektują praw osób z niepełnosprawnościami, czego przykładem są notorycznie zajmowane przez nich miejsca postojowe.

Z podobnymi problemami spotykają się również rodzice z małymi dziećmi w wózkach oraz osoby starsze z ograniczeniami ruchowymi. Największym problemem są dla nich chodniki zablokowane przez parkujące samochody, wysokie krawężniki lub źle zaplanowane chodniki, które uniemożliwiają im swobodne przemieszczanie się i zmuszają do ciągłego przekraczania ulicy lub nadkładania drogi.

Jeżeli miałabym się do czegoś przyczepić, to przy poruszaniu się z wózkiem jest dużo miejsc na trasach spacerowych, punkty, gdzie [zagospodarowanie przestrzeni] nie jest do końca przemyślane. Np. na dużym wzniesieniu albo przy schodach, nawet jeżeli są pochylnie, to wg mnie nie są one do końca przemyślane, bo albo mają za duży kąt nachylenia, albo pochylnia kończy się 20 cm nad poziomem chodnika, więc żeby wejść na pochylnię, trzeba najpierw podnieść wózek. Takie niedociągnięcia pokazują, że te środki, które miałyby teoretycznie służyć wózkom i niepełnosprawnym, są nie do końca przemyślane. Jest też problem z samochodami. Przeszkadza mi to, że często z powodu braku miejsc parkingowych pojazdy parkują na chodnikach i nie zostawiają 1,5 m dla pieszych, więc jest problem z przejściem i trzeba wyjść na ulicę [IDI_10, rodzic, Katowice].

Ograniczenia, z jakimi muszą mierzyć się w głównej mierze osoby z niepełnosprawnościami, a także rodzice, których dzieci korzystają z wózków, i osoby starsze są widoczne we wszystkich badanych miastach – w Katowicach, Lublinie i Gdańsku. Nic więc dziwnego, że są to grupy zmuszone do korzystania z samochodu, który jako jedyna forma transportu umożliwia im w miarę wygodne poruszanie się po mieście, bez ostracyzmu ze strony innych uczestników ruchu oraz utrudnień związanych z infrastrukturą.

Lubię samochód, bo dzięki niemu prawie wszędzie mogę się szybko i wygodnie dostać (...) Denerwuje mnie zwęzanie ulic, duża liczba buspasów, bo to nie jest rozwiązanie, wtedy wszystko się korkuje...

[IDI_12, OzN, Katowice].



MŁODZI JAKO MOTOR ZMIAN

W rozmowach z mieszkańcami miast szczególną grupą okazały się osoby młode, studiujące, które jasno sprzeciwiały się dominującej kulturze samochodowej. Głównymi środkami transportu młodych są transport publiczny i rower, a w swoich deklaracjach przekonują, że gdyby transport i infrastruktura miejska były lepiej zorganizowane, możliwe byłoby dla nich także dalsze życie bez samochodu.

Przede wszystkim w wielu momentach życia nie musimy mieć samochodu. Miałem takie nastawienie, żeby nie mieć samochodu, dużo jeździć na rowerze i autobusem (...) wybrałem to głównie ze względów finansowych, a po drugie, uznałem, że po prostu nie potrzebuję na tym etapie życia, bo wcześniej miałem auto, ale się popsuło. Dlatego uznałem, że najwygodniej będzie dla mnie jako studenta korzystać całkowicie z komunikacji miejskiej [IDI_13, student, Katowice].

Młodzi mają jednak swoje uwagi i postulaty o zmiany w zakresie rozwiązań transportowych i infrastrukturalnych. Widzą niedociągnięcia i problemy komunikacyjne miasta i mimo że chcieliby nie korzystać z samochodu, obawiają się, że źle zaplanowany transport miejski może ich zmusić do zmiany nawyków transportowych.

Są takie sytuacje, gdy nie da się bez samochodu. Myślę, że jest to wina komunikacji miejskiej, bo mieszkam w mieście wojewódzkim, największym w okolicy i jestem osobą mobilną, zdrową, a mam problemy komunikacyjne, mieszkając w centrum dużego miasta!? No to naprawdę musi coś być nie tak, miasto jest po prostu słabo skomunikowane! Co jeśli ktoś mieszka kilka kilometrów dalej? Spotka go jeszcze większe zaskoczenie. Tak więc nieco „przejechałem się” na tym, że można nie mieć samochodu, ale wciąż wybieram tę opcję [IDI_13, student, Katowice].

Młodzi sygnalizują oczekiwania wobec infrastruktury i transportu w mieście, a najgłośniej wybrzmiewa z nich potrzeba lepiej zorganizowanych ścieżek rowerowych. W Katowicach, Lublinie i Gdańsku ścieżki rowerowe są projektowane na potrzeby rekreacyjne, a co za tym idzie – nie pozwalają na całkowite zrezygnowanie z samochodu lub autobusu na rzecz poruszania się jedynie rowerem.

Zdaniem najmłodszej z badanych grup rozwiązaniem tego problemu byłaby rezygnacja z budowania jedynie dróg rowerowych biegnących wzdłuż ciągu pieszego i dróg pieszo-rowerowych, a skupienie się na **wydzielonych pasach dla rowerzystów na ulicy i śluz rowerowych**.

W miastach jest taki problem, że bardzo dużo się mówi o budowaniu infrastruktury rowerowej, ale jest ona budowana błędnie i nieefektywnie, jak się patrzy na mapę, to istnieje taka pajęczyna krótkich dróży, prowadzących znikąd donikąd. Mimo tego, że w danym roku wybudujemy dużo kilometrów ścieżek, to i tak nic nie da, bo jazda tymi ścieżkami jest nieefektywna, wydłuża tylko czas przejazdu, nie omija światła, skrzyżowań...

Nic to nie daje, nic nie wnosi, a nawet utrudnia. Być może to przez brak planu, na Śląsku to pewnie też przez brak dobrego dogadania się między miastami, ale może tras rowerowych nie tworzy się też dlatego, bo inwestycje idą w drogi. Często widać też, że ścieżki rowerowe są budowane do rekreacji, a nie do transportu, co dla mnie jest pomyłką. Ja specjalnie nie mam samochodu, żeby używać roweru, a takie inwestycje tylko to utrudniają [IDI_13, student, Katowice].

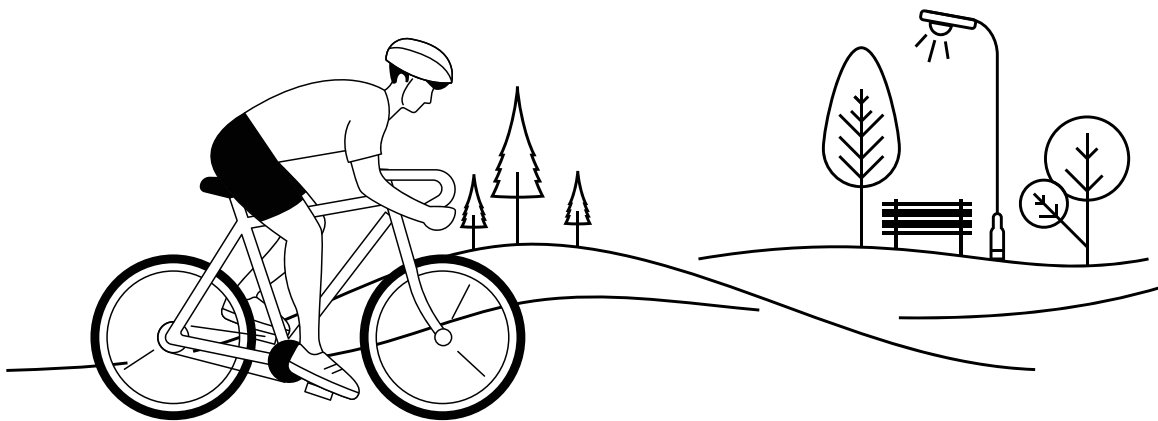
Innym problemem związanym ze źle zaprojektowanymi trasami rowerowymi jest tworzenie ich poza obszarem miasta, co dodatkowo utrudnia przestawienie się na rower jako główny środek transportu w mieście.

Jeśli rozmawiamy o ścieżkach rowerowych, to bardzo dużym problemem jest to, że budujemy ścieżki poza obszarami miejskimi, zamiast wydelać pasy dla rowerów z prawej i lewej strony. Może się wydawać, że (WOW), świetnie, bezpiecznie, dziecku nic się nie stanie. Natomiast dla dorosłego rowerzysty, który chce np. dojechać do pracy, najlepiej byłoby jechać tak jak samochody, po wydzielonym pasie, ale razem z nimi, w jak najszybszy sposób, a u nas prawie nie ma takich ścieżek [IDI_14, student, Gdańsk].

Rowerzyści są uosobieniem aktywnej i zeroemisyjnej mobilności, w którą wedle idei zrównoważonego transportu w mieście należałoby najbardziej inwestować, jednak obecnie ze względu na chaos związany z brakiem infrastruktury rowerowej są poszkodowaną grupą, której – jak mówią – „nikt nie chce”, a sami nie czują się bezpiecznie na drodze.

Wyda mi się, że jedynie w zachodniej części Niemiec ścieżki rowerowe były lepiej zaprojektowane, a prowadzący samochody też byli bardziej ostrożni, przez co te rowery były taką naturalną częścią ruchu drogowego. U nas są tacy wypychani, bo piesi ich nie chcą na chodnikach, a na jezdni też nie ma miejsca... tutaj bym szedł w taką stronę, żeby to było tak bardziej zintegrowane [IDI_13, student, Katowice].

Podobne odczucia mają piesi, którzy postrzegają drogi pieszo-rowerowe jako niebezpieczne, a także kierowcy, którzy nie wiedzą, jak się zachować, gdy rower jest częścią ruchu drogowego i jedzie poboczem ulicy. Wprowadzenie osobnych pasów dla rowerów na jezdni (odzyskanie dla nich części przestrzeni wykorzystywanej przez samochody) wydaje się więc najlepszym rozwiązaniem.



COVID-19 A TRANSPORT

Pandemia COVID-19 znacząco wpłynęła na transport i mobilność w miastach, puste ulice i autobusy były obrazami pandemicznej codzienności. Nasi badani zwrócili uwagę na to, że praca, ale w szczególności edukacja zdalna pokazały, jak duży odsetek codziennie podróżujących stanowią rodzice dowożący dzieci do szkół.

W czasie ferii zimowych, w czasie wakacji wyraźnie jest to odczuwalne na drodze, kiedy rodzice nie dowożą dzieci samochodami do szkoły. Także teraz w czasie pandemii, kiedy dzieci są na nauczaniu zdalnym i ruch jest na ulicach zdecydowanie mniejszy [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

Chociaż spora grupa pasażerów komunikacji miejskiej i użytkowników samochodów przeniosła się na pracę zdalną i niemal całkowicie zrezygnowała z dojazdów, to pewna część poczuła się jeszcze bardziej związana ze swoimi samochodami. Samochód w pandemii stał się swego rodzaju azylem, a dla niektórych w ich odczuciu nawet koniecznością ze względu na zdrowie.

Wiadomo, że ostatnie dwa lata na pewno ograniczyły chęć korzystania z transportu publicznego przez ludzi, ze względów sanitarno-pandemicznych, to myślę jest bardzo doczesny powód (...) Natomiast ostatnio na pewno pandemicznie ludzie nie chcą przebywać pół godziny w zatłoczonym autobusie, bo to wpływa bezpośrednio na ich poczucie komfortu albo zdrowie, więc jestem w stanie to zrozumieć [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

Duży wpływ na wybory transportowe podczas pandemii (a także po jej zakończeniu czy też po rozluźnieniu restrykcji) miały rekomendacje władz, zmiany wprowadzone przez miasta, a także polecenia i oczekiwania pracodawców. Można postawić hipotezę, że rzadziej kursujące autobusy, tramwaje i trolejbusy, a także widoczne informacje o ograniczonej liczbie pasażerów i wydzielone taśmami strefy bezpieczeństwa (oddzielony pierwszy rząd siedzeń za kierowcą) dodatkowo potęgowały strach i niechęć do korzystania z transportu publicznego.

Nie dziwię się, że ludzie nie decydują się jeździć autobusem czy tramwajem do pracy. W firmie teraz w większości pracujemy zdalnie i były takie zalecenia, że jeśli ktoś nie musi, to lepiej nie jeździć komunikacją [IDI_7, rodzic, Katowice].

Chociaż obostrzenia związane z pandemią obecnie zostały rozluźnione lub zniesione (stan na 22 kwietnia 2022 r.), a funkcjonowanie komunikacji miejskiej wraca do normy, badani zauważają, że niechęć do korzystania z niej pozostała. Mieszkańcy miast przyzwyczaili się do samochodu, a autobusy i tramwaje cały czas pozostają domyślnie postrzegane jako niebezpieczne i niedostosowane sanitarnie.

Sądząc po ruchu samochodowym, to większość ludzi wybiera jednak samochód ze względu na krótszy czas przejazdu i komfort podróży. Transport publiczny, szczególnie w ostatnim czasie, poprzez pandemię osłabił i mnóstwo ludzi z niego zrezygnowało i nie wróciło [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

DZIECI JAKO „HAMULEC” ZMIAN

Część respondentów to rodzice dzieci w wieku szkolnym. Prawie każdy z nich zadeklarował, że korzysta na co dzień z samochodu, dzięki czemu wszystkie czynności, takie jak odwożenie dzieci do szkoły lub na zajęcia pozalekcyjne, dojazd do pracy czy zakupy, mogą przebiegać znacznie szybciej i sprawniej. W przypadku osób mających dzieci poruszanie się samochodem stanowi w ich ocenie konieczność, która jest w szczególności podyktowana komfortem oraz oszczędnością czasu w porównaniu z przemieszczaniem się pieszo lub publicznymi środkami transportu.



Zazwyczaj samochód. Rzadko gdzieś wyjeżdżam, zazwyczaj coś załatwić i organizuję sobie wtedy parę takich miejsc, gdzie muszę coś załatwić i biorę samochód, bo dojechać w te kilka miejsc komunikacją miejską to jest jednak utrudnienie. (...) Od niedawna dzieci są w przedszkolu, więc głównie ze względu na nie [jeżdżę samochodem – przyp. aut.]. Kiedy gdzieś jechałam, to na kilka godzin i zazwyczaj trzeba było wziąć wózek, torbę z rzeczami dla dzieci, więc jeśli miałam samochód, to było bardziej komfortowe [IDI_16, rodzic, Gdańsk].

Raczej autobusem, ale jeśli mam coś załatwić czy przewieźć jakieś cięższe rzeczy albo odebrać dzieci czy coś, to samochodem. Mąż na co dzień jeździ do pracy samochodem (...). W weekend to dzieciaki mają basen i czasami je odwożę, a tak to często w soboty jedziemy na duże zakupy rodzinne, ale to już samochodem, bo to dużo siatek i ciężko bez samochodu [IDI_6, rodzic, Lublin].

Mamy 3 samochody, korzystamy z nich codziennie wielokrotnie, praca – dom, dowożenie dzieci na zajęcia, lodowisko, kiedyś na basen, korepetycje, lekcje dodatkowe, wszystko samochodem [IDI_3, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

Odpowiedzi wskazują, że w ocenie użytkowników samochodów ten środek transportu nie ma żadnych konkurentów w kategorii codziennego przemieszczania się. Część respondentów świadomie wybiera samochód i nie wyobraża sobie, aby zrezygnować z niego na rzecz innej opcji. Alternatywne sposoby poruszania się po mieście są dla badanych jedynie formą spędzania wolnego czasu albo koniecznością (ale tylko wtedy, kiedy akurat nie mają innego wyjścia, bo chwilowo nie mają samochodu).

Z rowerami u nas jest tak, że raczej weekendowo, głównie rekreacyjnie jeździmy z rodziną po parku, do lasu czy coś (...). Nie lubię jeździć rowerem po mieście, bo wszędzie te samochody, spaliny i hałas, nie jest to forma przemieszczania dla mnie, jak rower, to na pustą drogę albo do lasu i żeby się odprężyć i trochę zmęczyć [IDI_9, rodzic, Lublin].

Korzystam z transportu publicznego bardzo rzadko, tylko w sytuacji, kiedy nie mam samochodu [IDI_6, rodzic, Lublin].

Jeżeli nie miałabym samochodu, to jeździłabym środkami transportu publicznego, ale jeżeli już jest, to korzystam [IDI_9, rodzic, Lublin].

Niemniej te same osoby zauważają również dotkliwy problem zanieczyszczenia powietrza w mieście. Respondenci nie wiążą jednak zjawiska smogu z wykorzystaniem pojazdów, a ich odpowiedzi w większości sugerują, że źródła problemu należy upatrywać w tzw. kopciuchach, z których wciąż korzysta część mieszkańców miast. Brakuje ogólnodostępnej wiedzy o wpływie transportu drogowego na jakość powietrza na terenach miejskich, a co za tym idzie – świadomości, że w tym obszarze także potrzebne są zmiany, tak jak w ogrzewaniu budynków. Możemy się też domyślać, że zanieczyszczone powietrze jest przez respondentów postrzegane jako akceptowalna cena wysokiego komfortu przemieszczania się całej rodziny.

Jest często alert smogowy, żeby lepiej nie wychodzić. Myślę, że to jest szczególnie odczuwalne na osiedlach domków jednorodzinnych [IDI_11, rodzic, Katowice].

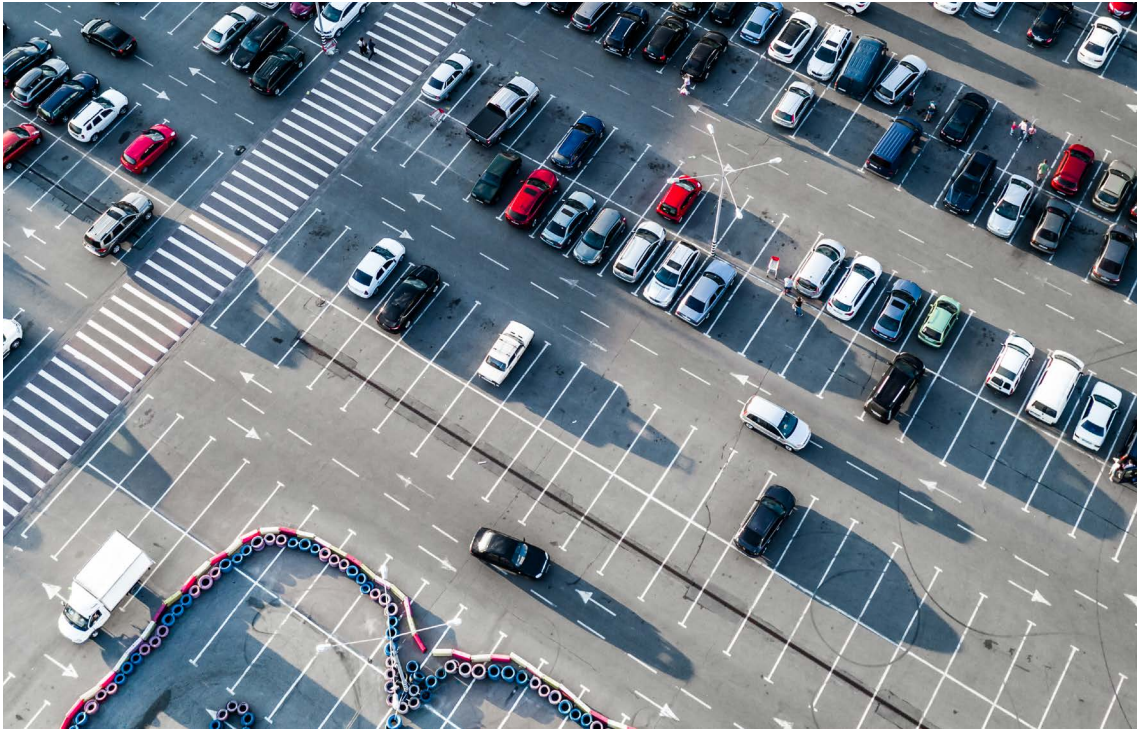
Myślę, że zawsze się znajdują takie osoby, które się decydują na autobus, bo się martwią smogiem, ale myślę, że jednak cena i czas odgrywają ważniejszą rolę. Ja sama zauważam smog, ale no jednak nie da się czasami znaleźć rozwiązania. Myślę, że mamy w Polsce tragiczne powietrze, u nas nie jest lepiej, transport myślę, że ma całkiem duży wpływ, ale to tak może w większej skali, ale jednak tak lokalnie to większym problemem są kopciuchy i ludzie, którzy palą śmieciami i oponami. Zdecydowanie warto działać, bo to też jest przyszłość naszych dzieci, powinniśmy się tym zainteresować ze względu na zdrowie, no wdychanie tego nie może być dla nas dobre i na pewno jest zle [IDI_7, rodzic, Katowice].

JAKA BĘDZIE PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU? MIASTO PIESZYCH CZY MIASTO SAMOCHODÓW?

Wprowadzenie nowych rozwiązań w tkance miejskiej, nawet takich, które mają na celu usprawnienie życia i mobilności mieszkańców, nie jest prostym zadaniem. Ludzie, przyzwyczajeni do znanych sobie i stosowanych od wielu lat sposobów przemieszczania się, niechętnie wychodzą poza utarte schematy. Z tego powodu każde nowe udogodnienie związane z transportem musi zdobyć poparcie mieszkańców. W celu sprawdzenia, jakie nastawienie do rozwiązań, które nie są jeszcze powszechne w Polsce, mają mieszkańcy dużych miast, poprosiliśmy ich o wyrażenie opinii na temat funkcjonowania i możliwości wprowadzenia: buspasów, zwężania jezdni, likwidacji i reorganizacji miejsc parkingowych, stref spowolnionego ruchu, ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miast, stref czystego transportu oraz tzw. „szkolnych ulic”.

Każde omawiane rozwiązanie znalazło swoich zwolenników i przeciwników. Mieszkańcy miast są przeciwni zmianom w organizacji ruchu, zarówno z powodu niedopasowania danego rozwiązania do specyfiki danej ulicy czy dzielnicy miasta, jak i nieprecyzyjnych komunikatów przekazywanych przez władarzy miasta, którzy nie prezentują jasnych i wymiernych korzyści dla użytkowników ruchu, jakie mogą nieść ze sobą owe zmiany. Dlatego też część inwestycji może jawić się mieszkańcom jako niemająca sensu i generująca wyłącznie dodatkowe utrudnienia w przemieszczaniu się.

Dobre rozwiązania to takie, które w naturalny sposób zachęcają do rezygnacji z samochodu przez pokazanie korzyści, jakie oferuje alternatywa (np. krótszy czas spędzony w korku, brak konieczności szukania miejsca parkingowego). Stanowią one w oczach badanych przeciwieństwo rozwiązań, które jednoznacznie czegoś zakazują lub coś nakazują, gdyż w takim przypadku nierzadko pojawia się sprzeciw kierowców.



MIEJSCA PARKINGOWE KOŚCIĄ NIEZGODY

Jednym z proponowanych rozwiązań była reorganizacja miejsc parkingowych w kilku wariantach: likwidacja części miejsc parkingowych (tak aby odzyskaną przestrzeń zamienić na zieleń, chodniki czy ścieżki rowerowe), ustanowienie zakazu parkowania na chodnikach oraz rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Temat ten wyraźnie podzielił respondentów i uwypuklił różnice w postrzeganiu transportu.

Zwolennicy zmniejszania liczby miejsc parkingowych wskazywali przede wszystkim na fakt, że może to stanowić zachętę dla kierowców, aby zmieniali samochód na transport publiczny.

Brak miejsca może rzeczywiście motywować, żeby pójść do centrum na piechotę. Ja też, jak nie ma potrzeby przemieścić się z dziećmi czy ciężkimi rzeczami, to wybieram opcje na rowerze czy pieszo, w szczególności wiosna, lato, jesień [IDI_7, rodzic, Katowice].

Brak parkingów na pewno zmusza do zmiany lub przemyślenia decyzji dokąd, czym się pojedzie, myślę, że to mogłoby zadziałać (...) [IDI_11, rodzic, Katowice].

Ponadto część respondentów uważała, że miejsca parkingowe są dużym utrudnieniem dla innych uczestników ruchu, a w szczególności dla pieszych czy rowerzystów.

Nie powinno być miejsc parkingowych na chodniku (...) to powinna być [przestrzeń] dla samych pieszych i dla matek z wózkami czy niepełnosprawnych, czy niewidomych. Tak, by mogli bez problemu z niej korzystać [IDI_1, osoba poruszająca się komunikacją, Lublin].

Inne osoby, mimo że dostrzegały pozytywne aspekty reorganizacji parkingów w mieście, jednocześnie wskazywały na pewne problemy, które mogą z tego wynikać.

Jeżeli stopniowo wszystkie te działania, o których pan mówił, wprowadzać, to jeżeli zmniejszałby się stopniowo ruch samochodów, można by zmniejszać również liczbę parkingów. Mniejszy ruch to nie

ma takiej potrzeby parkowania. Ale gdyby mieli zacząć od zmniejszania liczby miejsc parkingowych, to byłaby duża złość ze strony kierowców, wiem ze swojego doświadczenia, że kiedy jadę raz na jakiś czas do Gdańska Głównego, to nadal jest duży problem z parkowaniem. Dużo płaci się za parkingi albo żeby zdobyć miejsce parkingowe. To duża trudność, więc ulokowałabym to w tych działaniach gdzieś na końcu [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

Myślę, że to zależy gdzie i nie wiem, czy to by miało sens, jeśli nic w zamian nie byłoby zorganizowane, bo jednak to jest utrudnianie życia. Czasami pod blokiem nie ma gdzie indziej zaparkować niż na tym chodniku. W centrum może warto pomyśleć o parkingach podziemnych... [IDI_6, rodzic, Lublin].

Dla części badanych najważniejsza jest jednak perspektywa kierowcy. Dla tej grupy osób jakiegokolwiek ograniczanie miejsc parkingowych wydaje się skrajnie nieodpowiednim rozwiązaniem, ponieważ już obecnie z ich punktu widzenia jest ich za mało.

My cierpimy na problem braku miejsc parkingowych, więc nie jestem w stanie sobie wyobrazić ograniczania ich liczby. Ci, którzy parkują na ulicach, parkują tak, bo miejsca parkingowego właśnie nie ma. I obawiam się, że jeżeli tę liczbę miejsc jeszcze zredukować, w centrum i dzielnicach pobocznych to szczególnie ucierpieliby mieszkańcy [IDI_11, rodzic, Katowice].

Powinno być więcej miejsc parkingowych, więcej parkingów, więcej kopert parkingowych – jest ich stanowczo za mało [IDI_2, OzN, Lublin].

Nie można tak po prostu zlikwidować wszystkich miejsc na chodnikach (...) Za tym musi iść rozsądek i rozważenie opcji [IDI_15, rodzic, Gdańsk].

Jeszcze bardziej kontrowersyjnym rozwiązaniem dla naszych rozmówców była propozycja rozszerzenia strefy płatnego parkowania na dzielnice sąsiadujące z centrum. W ocenie badanych nie rozwiązałoby to problemu z dostępnością miejsc parkingowych, a byłoby jedynie uciążliwe dla mieszkańców miasta. Co ciekawe – wypowiedź potwierdzała, że strefa płatna powoduje przesiadanie się na transport publiczny, więc z punktu widzenia ograniczania emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń oraz hałasu efekt pożądaný, choć dla kierowców mniej wygodny. Parkowanie przed strefą ma jednak również efekt niepożądany dla mieszkańców terenów granicznych. To w ich okolicy parkują dodatkowe samochody i czasem wręcz to oni domagają się, by strefa płatnego parkowania objęła ich okolicę.

Mamy tak szeroką strefę, opłaty są duże. Codziennie muszę parkować w strefie i to odczuwam. Ludzie często parkują przed strefą płatną, w strefie wolnej albo o niższych opłatach i dochodzą albo podjeżdżają autobusem czy tramwajem. Dlatego w stronę podwyższania opłat – nie [IDI_16, rodzic, Gdańsk].

WĘJSZE ULICE – SZCZĘŚLIWSI SPACEROWICZE?

Pomysł zwężania ulic, tak aby stworzyć w miejscu zlikwidowanych pasów ścieżki rowerowe, zieleni czy buspasy, spotyka się ze znacznie większym entuzjazmem respondentów. Rozwiązanie jawi się jako pozytywna zachęta dla kierowców, aby przesiedli się z samochodu do komunikacji miejskiej czy na rower.

Myślę, że to poszłoby w tę stronę, że ruch trochę by się zmniejszył, jeżeli ludzie poprzesiadaliby się na autobusy i rowery. I jeżeli szłoby się w tym kierunku, żeby zmniejszyć ruch samochodowy w centrum miasta, to jak najbardziej stopniowo, w miarę możliwości, zmieniać. Zwęzić drogę, a zrobić buspas [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

To nie jest zły pomysł. Jeżeli by to miało faktycznie usprawnić ruch i pieszym, i rowerzystom, ewentualnie zwiększyć liczbę miejsc parkingowych to nie jest to zły pomysł. Jakby to dobrze funkcjonowało, to czemu nie [IDI_10, rodzic, Katowice].

Zwężanie ulicy kosztem ruchu samochodowego względem dodania dodatkowych buspasów czy ścieżek rowerowych to dobry sposób na to, żeby transport rowerowy czy autobusowy stał się bardziej atrakcyjne [IDI_5, student, Lublin].

Zwężanie ulic wydaje się stosunkowo atrakcyjnym rozwiązaniem dla mieszkańców miast, ponieważ przy dobrym dopasowywaniu do lokalnej specyfiki ulic może być postrzegane jako korzyść nie tylko dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu, ale nawet dla osób poruszających się samochodami.

Jednak takie usprawnienie ruchu nie przekonuje wszystkich. Zdaniem tych nieprzekonanych zwężenie ulic byłoby jednoznacznie negatywne. Uważają oni, że wtedy przepustowość dróg drastycznie się zmniejsza i przez to zaczynają się tworzyć większe korki.

Lepiej zostawić szerszą drogę, żeby nie było korków... [IDI_16, rodzic, Gdańsk].

Z punktu widzenia kierowcy zabieranie kolejnych pasów powoduje jeszcze większe korki, jeszcze większe zastoje w mieście. Wydaje mi się, że rowerzystów jest za mało, żeby to się jakoś zrównoważyło. Dużo więcej ludzi jeździ samochodami i stoi w dłuższych korkach niż tych rowerzystów, którzy faktycznie z tych pasów korzystają [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

Pojawiały się również głosy, aby zamiast zwężania ulic wyznaczać dodatkowe pasy ruchu przeznaczone dla samochodów.

Uważam, że złym pomysłem jest zwężanie ulic i na pewno bardziej starałabym się je poszerzać, żeby ten ruch był bardziej płynny, żeby była większa przepustowość tych ulic [IDI_19, osoba podróżująca samochodem, Gdańsk].



PASY DROGOWE TYLKO DLA AUTOBUSÓW

Tematem związanym ze zwężaniem ulic jest niewątpliwie wyznaczanie buspasów. Instytucja buspasów funkcjonuje już od ponad dwudziestu lat w wielu polskich miastach, mieszkańcy mieli więc okazję naocznie przekonać się o ich funkcjonowaniu oraz ocenić ich skuteczność. Jak się okazało w trakcie przeprowadzania rozmów, zdecydowana większość naszych respondentów docenia buspasy, w szczególności za umożliwienie płynnego poruszania się osób korzystających z transportu miejskiego.

Buspasy moim zdaniem są dobrym rozwiązaniem i pewnie też mogą zachęcać do korzystania z transportu, bo jednak one pomagają ominąć korki i myślę, że powinno być ich więcej [IDI_6, rodzic, Lublin].

Myślę, że jest niedostateczna liczba buspasów. Np. jest trasa WZ w Gdańsku, zawsze zakorkowana, i np. można by puszczać tamtędy autobusy na buspasie, które by omijały korki [IDI_15, rodzic, Gdańsk].

Jednak, aby buspasy działały sprawnie, muszą współtworzyć spójną siatkę, a nie być wyznaczane odcinkowo. Jak zauważył jeden z rozmówców:

W sytuacji, gdy buspasy są realizowane tylko jako element grantu, a nie jako cała sieć, są po prostu wrzucane odcinkowo, to mam wrażenie, że to ma odwrotny skutek – autobus przejedzie trochę szybciej, ale daje to zjawisku buspasów złą reputację, bo wszyscy uważają je za bezużyteczne, a tak absolutnie nie jest, po prostu sposób ich wdrożenia jest na razie słaby [IDI_5, student, Lublin].

Na wadliwy sposób wdrożenia zwracają uwagę przeciwni buspasom respondenci, którzy uważają, że takie rozwiązanie jest niedostosowane do miejskich realiów. W godzinach szczytu ich zdaniem buspasy powodują większe korki, a poza nimi są puste i tylko blokują przejazd dla samochodów.

Nie jestem pewna, czy przy obecnym stanie infrastruktury w Katowicach i tym, ile jest samochodów osobowych, te buspasy byłyby w stanie dobrze funkcjonować. Boję się, że ograniczenie ruchu mogłoby spowodować zwiększoną ilość korków, wydłużenie podróży osób, które poruszają się samochodami, i to mogłoby się skończyć wzmożoną frustracją i osiągnąć inny efekt niż zamierzony. Wydaje mi się, że najpierw trzeba by było zmienić ogólnie organizację ruchu. Nie jestem przekonana, czy obecny stan komunikacji pozwala na organizowanie buspasów [IDI_10, rodzic, Katowice].

MIASTO POWOLNYCH SAMOCHODÓW

Niezbędnym, zdaniem badanych, rozwiązaniem w miastach jest wprowadzenie większej liczby stref spowolnionego ruchu (do 30 km/h). Takie tereny są potrzebne nie tylko w ścisłym centrum, ale również na obrzeżach miast, na osiedlach mieszkaniowych. Najważniejszym argumentem za funkcjonowaniem stref spowolnionego ruchu jest bezpieczeństwo spacerujących pieszych i rowerzystów. Niestety, jak wskazuje część respondentów, w już istniejących strefach kierowcy często nie przestrzegają ograniczeń, co doprowadza do potencjalnie niebezpiecznych sytuacji na drogach. Jest to szczególnym wyzwaniem dla rodziców spacerujących z dziećmi.

U nas na osiedlu, które jest niby na uboczu Gdańska z ograniczeniem 30km/h, ludzie tego nie przestrzegają, a ja mam małe dzieci, które jeżdżą na rowerkach, więc przyznam, że ten spacer jest dla mnie czasem stresujący. Czasem się o nie boję, bo jest dużo samochodów, dużo zaparkowanych na poboczach, które utrudniają widoczność i przechodzenie, bo te samochody też jeżdżą szybko. U nas na osiedlu nie ma za wiele miejsc, jest plac zabaw i park, żeby poruszać się bezpiecznie z dziećmi, trzeba mieć oczy dookoła głowy [IDI_16, rodzic, Gdańsk].

Strefy spowolnionego ruchu mogą być też sposobem na nadmiar zanieczyszczeń generowanych przez samochody.

Tutaj bez żadnych zastrzeżeń jestem za takimi rozwiązaniami. Bo też oczywiście emisja spalin, więc to się wszystko wiąże [IDI_15, rodzic, Gdańsk].

Wprowadzenie (i ściśle egzekwowanie) ograniczeń prędkości może znacząco podnieść komfort życia mieszkańców, a poczucie bezpieczeństwa i swobody na drogach przyczyni się do wzmocnienia atrakcyjności aktywnej mobilności.



CENTRUM TYLKO DLA PIESZYCH

Mimo że pomysł całkowitego zakazu ruchu dla samochodów w centrach miast może wydawać się bardziej kontrowersyjny niż strefy spowolnionego ruchu, to niemal wszyscy respondenci poparli rozwiązanie w mniejszym lub większym zakresie. Największa zgoda wśród badanych panowała w odniesieniu do zakazu wjazdu do historycznego centrum miasta.

Myślę, że zamykanie centrum to jest pierwszeństwo dla transportu miejskiego i mimo że jestem kierowcą, to myślę, że to może być skuteczne [IDI_11, rodzic, Katowice].

Może czuje pani ten paradoks – jako użytkownik samochodu mówię, że trzeba ograniczać ruch samochodowy i utrudniać kierowcom życie. Mówię to zupełnie szczerze, bo to prędzej czy później zadziała, rezygnacja z samochodu w mieście jest dobrą rzeczą [IDI_6, rodzic, Lublin].

Część osób chętnie widziałaby strefy bez samochodów nie tylko w ścisłym centrum, ale również w okolicznych dzielnicach.

Myślę, że w każdej dzielnicy byłoby dobrze, gdyby ludzie mieli możliwość skorzystania z przestrzeni wyznaczonej tylko dla nich. Niekoniecznie tylko w centrum, gdyby wprowadziło się to w dzielnicach, też byłoby dobrze [IDI_6, rodzic, Lublin].

Strefy z zakazem wjazdu dla samochodów mogą być jednak wykluczające dla niektórych grup społecznych. Dla części osób z niepełnosprawnością ruchową czy osób starszych ze wszystkich środków transportu jedynie samochód umożliwia dotarcie we wszystkie miejsca w mieście, dlatego przy projektowaniu takich rozwiązań należy pamiętać o potencjalnych skutkach wywołanych wobec osób narażonych na wykluczenie komunikacyjne.

Mamy taką strefę w Lublinie, więc taksówka nie może mnie zawieźć na Stare Miasto. Więcej takich stref ograniczy dostępność dla osób z niepełnosprawnością [IDI_2, OzN, Lublin].

W takiej sytuacji niezbędne będą szyte na miarę rozwiązania, np. możliwość zamówienia specjalnego transportu dla osoby niepełnosprawnej, jako usługi publicznej dostępnej w urzędzie lub MPK, np. dostosowanego do przewozu takich osób małego elektrycznego busa lub furgonetki.



STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Niektóre zmiany tkanki przestrzennej miasta są w Polsce nowością, choć już od jakiegoś czasu są wdrażane w europejskich miastach. Jednym z takich rozwiązań są strefy czystego transportu (polski odpowiednik stref niskoemisyjnych, ang. *low-emission zones*, LEZ, i zeroemisyjnych, ang. *zero-emission zones*, ZEZ, np.: Londyn, Paryż, Gandawa, Brema, Hamburg, Mediolan, Oslo), które polegają na wprowadzeniu zakazu wjazdu lub obowiązku płacenia za wjazd do centrum właścicielom pojazdów niespełniających określonych norm emisji. W najbardziej restrykcyjnym wariantcie tego rozwiązania do centrum miasta mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy bezemisyjne. Obecnie w Polsce nie funkcjonuje

ani jedna taka strefa, dlatego zrozumiała jest trudność jednoznacznej oceny takiego pomysłu przez mieszkańców. Większość naszych rozmówców uważa, że Polskie miasta nie są jeszcze gotowe na strefy czystego transportu. Ponadto w ich ocenie takie przekształcenia ruchu nie powinny być gwałtowną zmianą, muszą być wprowadzane stopniowo, aby dać mieszkańcom czas na przystosowanie.

Jest to pomysł możliwy do wprowadzania, ale potrzebna byłaby edukacja, danie ludziom czasu na wymianę samochodów. Może w perspektywie 5-10 lat. Wjazd powinien być np. po 2 latach płatny, a po 5 zakazany. Taka ewolucyjna zmiana [IDI_2, OzN, Lublin].

My wciąż jesteśmy za mało bogatym krajem, to się szybko u nas nie przyjmie, może dla tych co chcą, ale nie wiem... to jeszcze nie teraz [IDI_18, seniorka, Katowice].

Istotną cechą stref czystego transportu, która może zostać odczytana jako wada, jest ryzyko wykluczenia użytkowników dróg ze względu na poziom dochodów. Nowe samochody są znacznie droższe od używanych lub starszych modeli, stąd wielu ludzi nie mogłoby sobie pozwolić na szybką wymianę pojazdów na dostosowane do opisywanych stref, gdyby od razu były wprowadzane z surowymi wymogami. W konsekwencji zamiast stworzyć przyjazną dla mieszkańców przestrzeń bez zanieczyszczenia powietrza, strefy czystego ruchu mogłyby stać się obszarami dostępnymi wyłącznie dla ponadprzeciętnie zasobnych osób. Na ten dylemat wskazują sami badani:

W moim odczuciu to jest sytuacja, gdzie osoby, które stać na samochody elektryczne wpuszczamy, a tych których nie, to nie wpuszczamy [IDI_5, student, Lublin].

Uprzywilejowanie samochodów elektrycznych. Wydaje mi się, że nie ma ich na tyle dużo, żeby nie była to za bardzo uprzywilejowana grupa ludzi, która mogłaby mieć dostęp do centrum [IDI_10, rodzic, Katowice].

To zagrożenie łatwo jednak zniwelować, wprowadzając strefę na zupełnie innych zasadach, na dużym obszarze, ale za to łagodną, w początkowym okresie ograniczającą dostęp jedynie dla najstarszych i najwyższej emisyjnych pojazdów. Można też połączyć ją z ofertą czasowych zwolnień lub dodatkowego wsparcia dla osób w szczególnej sytuacji, np. osób niepełnosprawnych ze starszymi pojazdami dostosowanymi do ich potrzeb. Wymogi w strefie mogą być wprowadzane stopniowo, zapowiadane z dużym wyprzedzeniem. Miasta planujące utworzenie SCT powinny o tych kwestiach pamiętać i brać je pod uwagę, a także przewidywać istotną rolę dialogu z mieszkańcami w doprecyzowaniu planów.



SZKOLNE ULICE

Szkolne ulice działają już w ograniczonym stopniu w kilku polskich miastach, jednak sposób ich funkcjonowania nie jest dla mieszkańców oczywisty. Rozwiązanie służy przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa dzieci idących do szkoły, poprzez wyłączenie z ruchu fragmentu ulicy sąsiadującego bezpośrednio z wejściem do placówki edukacyjnej w godzinach rozpoczęcia i ewentualnie także zakończenia zajęć. Dodatkowo szkolne ulice pomagają w ochronie dzieci przed spalinami i kształtowaniu w nich zdrowych nawyków w zakresie mobilności. Jednak tylko jeden z naszych rozmówców wskazał prawidłowo przyczynę funkcjonowania takiej strefy. Pozostali respondenci, nawet jeżeli postrzegali wprowadzenie szkolnych ulic jako dobry pomysł, to mieli nieco inne wyobrażenie co do ich założeń oraz funkcjonowania.

Dla niektórych szkolne ulice miałyby być sposobem na odciążenie mieszkańców okolic, które w godzinach porannych oraz popołudniowych doświadczają wzmożonego ruchu wywołanego przez rodziców odwożących dzieci pod same drzwi szkoły – co samo w sobie jest bardzo przydatnym spostrzeżeniem, ponieważ bywa też tak, że to okoliczni mieszkańcy sprzeciwiają się tworzeniu szkolnej ulicy, nie rozumiejąc zasad jej działania.

Ja mam blisko szkołę i w tych godzinach to jest dramat wyjechać, więc z tego punktu widzenia byłabym jak najbardziej za [IDI_15, rodzic, Gdańsk].

Dla innych respondentów szkolne ulice sprawdziłyby się jako sposób na promowanie aktywności wśród dzieci.

Mogłyby zmobilizować do poruszania się pieszo przez część uczniów. Nawet ten kawałek, który dziecko musiałoby przejść, nie byłby zły [IDI_11, rodzic, Katowice].

Niektóre osoby nie dostrzegają żadnych zalet tego rozwiązania. W ich ocenie szkolne ulice pogłębiałyby zamęt komunikacyjny.

Patrząc na moją siostrę, myślę, że ona nie byłaby zadowolona, no bo ona to dziecko codziennie odwozi, biorąc pod uwagę, że taka ulica byłaby zamknięta, to by oznaczało, że ona musi wyjechać pewnie wcześniej gdzieś zaparkować i na przykład z dzieckiem na piechotę do tej szkoły jeszcze dojść, tak samo później wrócić, a wiadomo, że w ogóle z parkowaniem jest ciężko [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

DOŚWIADCZENIA Z INNYCH MIAST

Zapytaliśmy respondentów o ich doświadczenia związane z transportem, które mogli zaczerpnąć z pobytu w innych miastach w Polsce i poza granicami kraju. Badanym zapadały w pamięci przede wszystkim udogodnienia dla niezmotoryzowanych mieszkańców. Znaczną część opinii dotyczyła aktywnej mobilności – dobrej sieci ścieżek rowerowych czy wygodnego poruszania się na piechotę.

Kopenhaga jest bardzo fajnym przykładem wyłączenia zupełnie centrum miasta z ruchu samochodowego i w tym momencie jest to naturalne, że trzeba założyć większą ilość czasu, żeby gdzieś dotrzeć – to weszło w nawyk i jest normalne [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

Barcelona ma płaskie przejścia dla pieszych, była tylko sygnalizacja świetlna, ale nie było specjalnie wyznaczonych pasów, tylko po prostu się przechodziło. Nie było co chwilę krawężników, każdy mógł przejść lub np. przejechać z wózkiem lub wózkiem inwalidzkim. Albo gdy ktoś zbliża się do przejścia dla pieszych i zmienia się światło i nie trzeba czekać, pieszy ma pierwszeństwo i w miarę możliwości przejście może odbyć się sprawnie [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

Kolejne przydatne rozwiązania związane są z transportem publicznym, który potrafi działać tak dobrze, że zachęca do pozostawienia samochodu w domu.

Gdybym mieszkała, nie wiem, w takiej Warszawie, to pewnie zrezygnowałabym z samochodu na rzecz metra, bo jest na pewno szybciej. (...) dla mnie najważniejszy jest czas, więc jak jest szybko i wygodnie, a metro jeździ bardzo często, to nie ma tego momentu, w którym trzeba czekać i się zastanawiać, kiedy będzie autobus? Tylko na zasadzie: w szczycie to co 3 minuty czy co 2 nawet odjeżdża [IDI_4, osoba podróżująca samochodem, Lublin].

W Barcelonie duża liczba rowerów miejskich, no i oczywiście metro, uważam, że dobra sieć metra i komunikacji szybkiej jest kluczowa i usprawnia mocno (...) Kluczowe dla mnie jest posiadanie przez miasto dobrej sieci, która by łączyła wszystkie dzielnice ze sobą [IDI_20, rodzic, Gdańsk].

SPOŁECZNY ROZWÓJ MIASTA – PROPOZYCJE MIESZKAŃCÓW

Zapytaliśmy naszych rozmówców, co zmieniliby w swoim mieście, gdyby mogli decydować o organizacji jego przestrzeni i transportu. Niektóre odpowiedzi nas zaskoczyły i pokazały, że mieszkańcy miast mają pomysły na nowe i ciekawe rozwiązania, czasami własne, a czasami podpatrzone z innych miast Europy i świata.

Jednym z ciekawszych pomysłów jest rozwiązanie, które funkcjonuje w Gdańsku, chociaż nie jest jeszcze szeroko rozpowszechnione. Zachęceniem do aktywnej mobilności są tam konkursy skierowane do firm i przedsiębiorstw, których pracownicy wspólnie „wykręcają” kilometry na rowerach, dojeżdżając nimi do pracy. Pracownicy firmy, którzy wspólnie przejadą największy dystans, otrzymują gadżety i benefity od miasta.

Gdańsk robi coś fajnego i niektóre przedsiębiorstwa, że dają np. dodatkowe pieniądze za to, że się dojeżdża rowerem, albo jakieś konkursy robią. W Gdańsku są konkursy, że „Gdańsk kręci kilometr”, tam można dla swojego przedsiębiorstwa lub instytucji nakręcić te kilometry i jeszcze samemu wygrać gadżety. Promowanie... myślę, że jakieś kampanie uświadamiające, bo nieraz jak jeździłam rowerem do pracy do Oliwy, to jest 13 km, to tak naprawdę w bardzo podobnym czasie dojeżdżałam. To samo jak wracałam z Sopotu do Gdańska, to też bardzo podobnie mi wychodziło, może z 20 min więcej niż komunikacją miejską [IDI_14, studentka, Gdańsk].

Co ciekawe – badany zauważył, że wzięcie udziału w takim konkursie pokazało, że rowerem da się dojechać do pracy szybko i przyjemnie, pozytywnie wpłynęło na jego samopoczucie i zachęciło do częstszego decydowania się na aktywną mobilność. Co więcej – kampanie, jak ta zaproponowana przez Gdańsk, zwiększają świadomość zagrożeń klimatycznych i środowiskowych, pokazują, jak jednostkowe działania mogą przyczynić się do poprawy stanu powietrza i ochrony klimatu.

Czasami wygoda okazuje się pozorna... ja wolę jechać rowerem, niż tłoczyć się w komunikacji. Nie dość, że to podobny czas, to mam przyjemność z samej jazdy, więc wiadomo, że wybiorę wtedy rower. Może przydałyby się kampanie z naciskiem na samopoczucie. Myślę, że ludzie prędzej zauważą, że lepiej się czują niż, że klimat jest łagodniejszy, bo cały czas są doniesienia, że jest coraz gorzej z klimatem i jeśli parę osób będzie jeździło na rowerze, to nie poczują, że klimat się nie ociepla [IDI_13, student, Katowice].

Wpływ pandemii na miasto i życie jego mieszkańców pokazał nowe potrzeby, a co za tym idzie – rozwiązania, jakich oczekują badani. Upowszechniająca się praca zdalna czy też hybrydowa przyniosła skutki w sposobie poruszania się po mieście. Szczególnie widoczne są ucieczka od centrum i przeniesienie życia na peryferie, poszukiwanie spokoju z dala od tłumów. Mieszkańcy miast zauważają, że codzienne przemieszczanie się do centrum jest niewygodne, generuje korki. Pojawiają się więc pomysły, aby móc bieżące sprawy załatwić w pobliżu swojego miejsca zamieszkania.

Praca zdalna sprawiła, że przynajmniej w moim otoczeniu ludzie nie jeżdżą do pracy, więc te emisje są mniejsze, może gdyby można było większość rzeczy załatwić w sieci albo chociaż koło nas, taka decentralizacja miasta – więcej usług bliżej, żeby wszyscy nie lgnęli do centrum, może jakbyśmy mogli wszystko załatwić blisko, to byłoby wygodniej [IDI_10, rodzic, Katowice].

Idea budowy zdecentralizowanej infrastruktury miejskiej jest znana jako tzw. miasto 15-minutowe, którego mieszkańcy mają dostęp do najważniejszych punktów codziennej potrzeby, takich jak: urzędy, sklepy, praca i miejsca kultury oraz rekreacji w odległości 15-minutowego spaceru lub przejazdu rowerem czy też komunikacją miejską. Ciekawe jest dostrzeżenie tej koncepcji przez mieszkańców miast, których codzienność i oczekiwania wobec niej zmieniło doświadczenie pandemii.



PODSUMOWANIE

Jak pokazaliśmy, zróżnicowane wybory i praktyki transportowe ludzi nie są wynikiem przypadku ani racjonalnej decyzji, lecz szeregu determinujących je czynników, wśród których mieści się także polityka władz miejskich. Podobnie wypowiedzi na temat transportu publicznego, aktywnej mobilności, a także różnych proponowanych rozwiązań nie są ani zupełnie przypadkowe, ani całkowicie racjonalne. Są wyznaczone przez szereg czynników: wiedzę i doświadczenie rozmówców, ale także błędne rozpoznanie sytuacji wynikające z dezinformacji lub uprzedzeń. Dla socjologów wszelkie takie wypowiedzi, nawet jeśli wyrażają stanowisko błędne w świetle wiedzy naukowej, są faktami społecznymi. W niniejszym raporcie skupiliśmy się właśnie na faktach.

Choć, jak staraliśmy się pokazać, wyniki badań dowodzą, że **kultura uprzywilejowująca kierowców wśród użytkowników miast powoli się zmienia, to jednak do jej ostatecznego końca droga jeszcze daleka**. Choć rozmówcy krytykują najbardziej rażące i antyspołeczne praktyki kierowców, takie jak przekraczanie prędkości czy parkowanie w miejscach niedozwolonych i w sposób utrudniający życie innym, to jednak wielu z nich trudno wyobrazić sobie rezygnację z samochodu jako podstawowego środka transportu. W szczególności dotyczy to rodziców małych dzieci. Być może kiedyś nie byliśmy tak wygodni jak obecnie? Praktyka dowożenia wszędzie dzieci samochodem jest stosunkowo nowym zwyczajem. Kiedyś odprowadzało się dzieci do szkoły i szło na najbliższy przystanek, by dojechać do pracy i to było normalne. Dziś o wyborze samochodu jako środka transportu decyduje często wygoda rodzica oraz to, jak postrzega on dobro dziecka. Kultura skoncentrowana na potrzebach dzieci oraz mniejsza samodzielność dzieci m.in. w korzystaniu z transportu publicznego lub samodzielnym dochodzeniu do szkoły powodują, że postrzegamy świat jako mniej bezpieczny, a samochód staje się odpowiedzią na te zagrożenia.

Badani z całą pewnością nie we wszystkim mają rację. Kiedy twierdzą, że zakazy i nakazy nie działają, to mają na myśli, że nie lubią ich i woleliby nie być ograniczani. Wiemy jednak, że wiele zmian w zachowaniach zbiorowości osiągnięto nie tylko dzięki kampaniom edukacyjnym, ale także dzięki wprowadzaniu twardych obostrzeń. Najprostszy przykład spoza obszaru transportu to palenie w miejscach publicznych. Mimo początkowego sprzeciwu dziś wszyscy traktują te przepisy jako coś oczywistego.

Badani czasami wyrażają opinie będące efektem popularnych mitów tworzonych i podtrzymywanych w pełnym oderwaniu od wyników empirycznych badań. Tak może być z obawami dotyczącymi fatalnych – w opinii badanych – skutków zwężania ulic dla przepustowości ulic. W rzeczywistości zwiększenie przestrzeni dla rowerzystów i pieszych często przepustowość całych szlaków komunikacyjnych może zwiększać. Natomiast poszerzanie jezdni o dodatkowy pas na dłuższą metę przyczynia się do dalszego zwiększania natężenia ruchu i pogłębiania problemu. W takich sytuacjach najważniejszymi rekomendacjami mogą być edukacja i podnoszenie świadomości. Jak pokazują wyniki naszych badań, **wiele oporów względem nowych rozwiązań, takich jak ulice szkolne lub strefy czystego transportu, wynika z nieznajomości tych rozwiązań, niezrozumienia ich założeń lub braku wiedzy o szczegółach**.

Ryzyko związane z niechęcią mieszkańców wobec konkretnych rozwiązań można jednak niwelować, informując, prowadząc dialog i w razie potrzeby dostosowując je do uwag mieszkańców. Strefę wykluczającą pojazdy spalinowe można wprowadzać na dużym obszarze, ale za to łagodną, w początkowym okresie ograniczającą dostęp jedynie dla najstarszych i najwyższej emisyjnych pojazdów. Można też po-

łączyć ją z ofertą czasowych zwolnień lub dodatkowego wsparcia dla osób w szczególnej sytuacji, np. osób niepełnosprawnych ze starszymi pojazdami dostosowanymi do ich potrzeb. Wymogi w strefie mogą być wprowadzane stopniowo, zapowiadane z dużym wyprzedzeniem. Miasta planujące utworzenie SCT powinny o tych kwestiach pamiętać i brać je pod uwagę, a także przewidywać istotną rolę dialogu z mieszkańcami w doprecyzowaniu planów.

To samo dotyczy innych rozwiązań, jak choćby ulic szkolnych. Badanie pokazuje, że badani nie rozumieją ich idei, nie widzą ich potrzeby, a promocja tych rozwiązań wymaga wejścia w dialog z mieszkańcami. Pokazania im powodów i efektów wprowadzania tego typu rozwiązań. Często nawet zmiany sposobu myślenia o bezpieczeństwie dzieci (np. dopuszczenia sytuacji, w której to nie my i nasze auto odpowiadają za bezpieczne dostarczenie dziecka pod drzwi szkoły, ale otoczenie szkolne staje się miejscem, gdzie dziecko jest bezpieczne na skutek braku innych pojazdów i może ostatnie kilkaset metrów do szkoły przejść samo).

REKOMENDACJE:



Dalsze rozwijanie infrastruktury rowerowej – ze szczególnym skupieniem na dobrym zaplanowaniu i zapewnieniu ciągłości sieci tras rowerowych oraz dostosowania ich przebiegu do potrzeb mieszkańców nie tylko w zakresie wypoczynku, ale przede wszystkim codziennych dojazdów do szkoły, na uczelnie i do pracy. Miejsc parkingowych dla rowerów w zrównoważonym mieście przyszłości powinno być znacznie więcej niż miejsc parkingowych dla samochodów (choć zmiana w tym zakresie na pewno będzie stopniowa, to warto przyjąć taki jej kierunek).



Priorytet dla pieszych – zwrócenie większej uwagi na ich potrzeby i przeszkody, które utrudniają poruszanie się pieszo, szczególnie osobom z ograniczeniami ruchowymi i niepełnosprawnościami. Przestrzeń miejska powinna być przyjazna przede wszystkim dla ludzi, a dopiero po tym dla różnych środków transportu, nawet najbardziej ekologicznych. Dlatego, zamiast przekształcać chodniki w ciągły pieszo-rowerowe, lepiej jednak zwężać drogi, przy czym działania tego typu powinny być poprzedzone pracą z mieszkańcami, wyjaśnianiem im celu i sensu takich zmian, pokazywaniem pozytywnych efektów na istniejących już w wielu europejskich miastach przykładach.



Podejmowanie większej liczby kampanii komunikacyjnych i społecznych, które nagradzają pozytywne zachowania i wybory transportowe, a jednocześnie pokazują i dobrze wyjaśniają korzyści dokonywania takich wyborów. Przykładem może być przywoływana przez mieszkańców Gdańska kampania „kręć kilometry dla Gdańska” zachęcająca do podróżowania rowerem do szkoły i pracy.



Działania promocyjne pokazujące, ile realnie można zaoszczędzić, korzystając z transportu publicznego, porównujące koszt przejazdów samochodem z cenami biletów. Dodatkowo warto pokazać na przykładzie kalkulatora emisji, ile „zaoszczędzimy” planecie na każdym przejeździe transportem publicznym, a także, o ile zmniejszymy zanieczyszczenie powietrza.



Wprowadzanie nowych rozwiązań musi wiązać się z dokładnym przedstawieniem korzyści, które wygeneruje ono dla wszystkich użytkowników ruchu i mieszkańców. Cel, sens i zasady muszą być zrozumiałe, a najlepiej, gdyby efekty też były monitorowane i upubliczniane. Przykładem może być pomysł z wprowadzeniem tzw. szkolnych ulic – większość osób nie wiedziała, w jaki sposób takie rozwiązanie miałooby pozytywnie wpłynąć na ich życie. Tu znów pomysłem mogą być kampanie informacyjne, które przedstawiają rozwiązania zastosowane w innych europejskich miastach i ich pozytywne skutki dla mieszkańców. Wprowadzeniu każdego tego typu rozwiązania musi towarzyszyć dialog ze wszystkimi zainteresowanymi stronami – w przypadku szkolnych ulic z nauczycielami, rodzicami, uczniami i mieszkańcami okolicy szkoły.



Podnoszenie kultury jazdy kierowców oraz poprawa stosunku kierujących i podróżujących transportem zbiorowym wobec pasażerów szczególnych grup, takich jak osoby z niepełnosprawnościami, starsze czy jadące z wózkami dziecięcymi – ciekawą inspiracją może być akcja społeczna „Bądź życzliwym pasażerem zamiast być monstrem” zorganizowana przez warszawski ZTM, która promuje kulturalne zachowania w transporcie publicznym.



Wypieranie z centrów miast samochodów osobowych poprzez np.: tworzenie stref tempo 30, zmiany organizacji ruchu, zmienianie przestrzeni dla samochodów w przestrzeń dla pieszych i rowerzystów (tj. usuwanie miejsc parkingowych z chodników czy też tworzenie pasów dla rowerów w obydwu kierunkach na drodze i bezpieczne oddzielenie ich od ruchu samochodowego zamiast zmieniania chodnika w ciąg pieszo-rowerowy), ograniczenie dopuszczalnego ciągłego czasu przebywania w śródmiejskiej strefie parkowania lub zamykanie niektórych ulic i części miasta na weekendy, by pokazać pozytywne efekty takich działań.



Pamiętanie przy projektowaniu rozwiązań o grupach wykluczonych (OzN, osoby starsze, rodzice z dziećmi), ale jednocześnie także kontrolowanie zachowania kierowców i karanie za „dzikie” parkowanie, którym uniemożliwiają oni np. przejście osobom z wózkiem.



Dalsza poprawa jakości transportu publicznego – szczególnie poprawa punktualności i skracanie czasu przejazdu poprzez tworzenie buspasów, przebudowywanie zatok przy przystankach autobusowych na antyzatoki oraz inteligentne zarządzanie ruchem, zwiększanie częstości połączeń i tworzenie nowych tras, w tym docierających na obrzeża miast (jeśli jest to niemożliwe ze względu na duże koszty, opcją do rozważenia jest wprowadzenie na takich trasach transportu mniejszymi busami na życzenie, z koordynacją przejazdów przez aplikację i/lub telefonicznie), a także koordynacja między przewoźnikami ułatwiająca przesiadki, zmniejszająca czasy oczekiwania, zapewnienie pasażerom dostępu do informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu/ lub tramwaju, stworzenie możliwości korzystania ze wspólnych biletów itd.

BIBLIOGRAFIA

1. Bieńkowska Z, Drygas P, Sadura P (2021) Atak na transport publiczny. Wpływ pandemii CO-VID-19 na sposób przemieszczania się mieszkańców Warszawy i Krakowa, Fundacja Pola Dialogu, European Climate Foundation, Warszawa
2. De Witte A, Hollevoet J, Dobruszkes F, et al. (2013) Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49: 329–341. DOI: 10.1016/j.tra.2013.01.00
3. Kaufmann V, Bergman MM and Joye D (2004) Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4): 745–756. DOI: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x.
4. Kaufmann V, Viry G and Widmer E (2010) Motility, pp. 95–111. DOI: 10.2307/j.ctvddzn3g.8.
5. Lucas K (2009) Actual and Perceived Car Dependence: Likely Implications of Enforced Reductions in Car Use for Livelihoods, Lifestyles, and Well-Being. *Transportation Research Record*. SAGE PublicationsSage CA: Los Angeles, CA. DOI: 10.3141/2118-02
6. Schmidt F, Krajewski M, Frąckowiak M, Rogowski Ł (2021) Analiza materiałów uzyskanych w kwerendzie badań naukowych w zakresie socjologii i antropologii mobilności dotyczącej wpływu i wzajemnego przenikania się nawyków mobilnościowych, stylu życia, usytuowania społecznego, wartości i innych czynników istotnych dla praktyk i wyborów mobilnościowych, z uwzględnieniem wniosków dla badań i innych działań, które należy przeprowadzić na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Poznań-Katowice

AUTORZY RAPORTU

dr hab. Przemysław Sadura, prof. UW

Socjolog. Profesor Uniwersytetu Warszawskiego. Od lat zajmuje się socjologią publiczną, współpracując z wieloma organizacjami społecznymi oraz instytucjami publicznymi. Badacz polityk publicznych i życia społecznego. Kierował pracami w ramach projektu.

Magdalena Szemioth

Socjolożka, studentka studiów magisterskich na Wydziale Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego, badaczka ilościowa i jakościowa. Zajmuje się socjologią katastrofy klimatycznej, socjologią miasta i denializmem klimatycznym. W projekcie odpowiada za przeprowadzenie wywiadów jakościowych i przygotowanie raportu.

Kuba Szczypiński

Socjolog, student studiów magisterskich socjologia cyfrowa na Uniwersytecie Warszawskim. Obecnie badacz i analityk w Ogólnopolskiej Grupie Badawczej. Zainteresowany szeroko pojętymi badaniami społecznymi, a także wpływem nowoczesnych technologii na społeczeństwo. W projekcie odpowiada za przeprowadzenie wywiadów jakościowych i przygotowanie raportu.

Z A Ł Ą C Z N I K 1

SCENARIUSZ DO WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH IDI

(Individual In-depth Interview)

Wybrane typy rozmówców:

- student lub studentka, często korzystający/a z roweru,
- matka lub ojciec często spacerujący/a z wózkiem,
- osoba dojeżdżająca codziennie do pracy, zwykle podróżująca transportem publicznym (ale posiadająca samochód),
- osoba dojeżdżająca codziennie do pracy samochodem,
- rodzic z dzieckiem/dziećmi w wieku szkolnym dowożący je do szkoły samochodem,
- rodzic z dzieckiem/dziećmi w wieku szkolnym niedowożący go/jej/ich do szkoły samochodem (dziecko/dzieci dociera/ją do szkoły samo/e lub z rodzicem lub z rodzeństwem komunikacją publiczną/rowerem/innym UTO/pieszko, rodzice mogą posiadać samochód),
- osoba niepełnosprawna na wózku inwalidzkim (może posiadać auto dostosowane do swoich potrzeb),
- osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi.

INSTRUKCJA DLA OSÓB PRZEPROWADZAJĄCYCH WYWIAD

Czas rozmowy: około 45 min, nie więcej niż godzina.

Staramy się zbudować swobodną atmosferę (można przejść na „ty” z rozmówcami, jednak nie zawsze będzie to wskazane – musimy ocenić, czy nasz rozmówca/rozmówczyni będzie się z tym dobrze czuł/a, i się dostosować).

Zwracamy się do rozmówcy/rozmówczyni w sposób bezpośredni, w pierwszej osobie, np. „Jak na co dzień przemieszcza się Pan/Pani po mieście...”.

Zaczynamy rozmowę od wyjaśnienia celów badania i tego, jak chcemy wykorzystać wyniki. Wyjaśniamy też, że chodzi o zebranie opinii, a nie jest to sprawdzian wiedzy.

Zachęcamy do jak najszerzej wypowiedzi, ale też pilnujemy głównych wątków. Pomocnicze pytania zadajemy, jeśli rozmówca/rozmówczyni nie odpowie na nie w ramach udzielania odpowiedzi na pytanie główne – najpierw pozwalamy mu/jej się wypowiedzieć, a jeśli jest coś, czego nie poruszył/a w swojej wypowiedzi, a nas interesuje, to zadajemy pytania pomocnicze. Pilnujemy, żeby rozmówca/czyni nie zbaczal/a z toru odpowiedzi – jeśli zmieni temat i mówi o czymś zupełnie innym, można go/ją nakierować.

Deklarujemy ochronę anonimowości rozmówcy/czyni – będzie przedstawiony/a w publikacji tylko kategorią/typem zachowania w zakresie mobilności oraz miastem zamieszkania, a analiza odpowiedzi będzie zbiorcza. Deklarujemy, że prześlemy rozmówcy/czyni wyniki badania.

Rozmowę nagrywamy – może to być nagranie audio i wideo (jeśli wykorzystamy np. Zoom) lub tylko nagranie audio (jeśli korzystamy z telefonu lub dyktafonu).

Przy wykonywaniu transkrypcji z wywiadu (możliwie szybko po rozmowie) możemy ewentualnie zapisać na końcu dodatkowe spostrzeżenia dotyczące reakcji rozmówcy/czyni na pytania czy samych odpowiedzi.

LISTA PYTAŃ:

Co robi (zawód), sytuacja rodzinna (dopytać dokładnie o dzieci), jak długo mieszka w tym mieście; upewnić się, którą kategorię reprezentuje, jakie środki transportu posiada on/ona i jego rodzina.

Blok I. Doświadczenie przemieszczania się po mieście (10-15 min)

Jak na co dzień przemieszczasz się po mieście? A jak przemieszczają się członkowie Twojego gospodarstwa domowego? Czy mają samochód, samochody? Jakiego? Czy ich używają? Jak często? W jakich sytuacjach? Czy mają rowery, hulajnogi i inne urządzenia? Czy ich używają? Jak często? W jakich sytuacjach? Czy korzystają z transportu publicznego? Jak często? W jakich sytuacjach? Karta/bilet długookresowy czy bilety jednorazowe? Czy poruszają się po mieście pieszo. Jak często? W jakich sytuacjach? Czy łączą ruch pieszzy z innymi środkami transportu? Z jakimi? Jak często? W jakich sytuacjach?

Jakie masz rutynowe (codzienne/częste/typowe) trasy i sposoby korzystania z transportu publicznego/auta/roweru/hulajnogi/pieszch podróży? Do pracy. Gdzie jeszcze? Kiedy? Jak wybierają trasę? Niech opisz swoją typową/rutynową podróż codzienną i weekendową. Z jakich metod transportu korzystają. Czy to się zmienia w zależności od pory roku, pogody? Od czego jeszcze? **Inne mniej rutynowe podróże?** Jak je planują/wybierają (gdzie i jak sprawdzają połączenia)? Co robią w trakcie. Nietypowe sytuacje, np. przewóz dużego bagażu/roweru etc.?

Co lubisz, a czego nie lubisz w korzystaniu z transportu publicznego/samochodu/roweru w swoim mieście? Zestawienie znanych im z doświadczenia sposobów przemieszczania się (transport publiczny, auto, rower/hulajnoga, ruch pieszzy). Plusy, minusy, przewagi, problemy. Np. „spóźniające się autobusy/tramwaje” kontra „zakorkowane miasto”.

Co lubisz a czego nie lubisz w poruszaniu się po swoim mieście pieszo? Przykład/y ulicy lub ulic w ich mieście, gdzie poruszanie się pieszo jest dla nich wygodne i przyjemne. Dlaczego (co sprawia, że przyjemnie jest tam chodzić)? Przykład/y ulicy lub ulic w ich mieście, gdzie poruszanie się pieszo jest najbardziej nieprzyjemne i niewygodne. Dlaczego?

Jakie masz doświadczenia korzystania z samochodu/roweru/transportu publicznego/ruchu pieszego w innych miastach/za granicą? Gdzie było najlepiej? Gdzie najgorzej? Jak wypada transport publiczny/jazda samochodem w ich mieście na tle innych, które znają? Co przenieśliby do swojego miasta?

Blok II. Jak inni przemieszczają się po mieście i dlaczego? (10-15 minut)

Jacy ludzie wybierają transport miejski, a jacy samochód (własne/auto wypożyczane krótkoterminowo/taxi), a jacy rower, własne nogi jako główny środek transportu? Czy są ludzie, którym/sytuacje, w których nie wypada korzystać z transportu publicznego/samochodu/roweru? (jeśli pojawią się typowe stereotypy to raczej zamykamy temat).

Jakie Twoim zdaniem mogą być powody dla których inni ludzie (nie) decydują się na transport publiczny? Jakie kryteria wpływają na ich decyzję? (koszt, wygodność, czas przejazdu, parkowanie – znalezienie miejsc, inne kwestie). *Jeśli nie pojawi się, spontanicznie zapytać o smog i kwestie klimatyczne. Czy to może być dla ludzi ważne?*

Czego Twoim zdaniem najbardziej potrzebują piesi w ich mieście, jakie mają problemy, co utrudnia im życie? Czy to są punktowe przeszkody, czy negatywne zjawisko widoczne w całym mieście? Czy

ich zdaniem warto zajmować się tym problemem, wdrażać rozwiązania służące poprawie sytuacji pieszych itp.?

Co sądzisz o stanie powietrza w Polsce? Co sądzisz o stanie powietrza w swoim mieście? Jaki wpływ na zanieczyszczenie powietrza i zmianę klimatu ma Twoim zdaniem transport? Czy wiedzą, jakie zanieczyszczenia emitują do powietrza samochody i jak wpływają one na zdrowie? Czy ich zdaniem warto zajmować się tym problemem, wdrażać rozwiązania służące ograniczeniu emisji zanieczyszczeń do powietrza przez ruch samochodowy? Czy dostrzegają inne uciążliwości związane z ruchem samochodowym – hałas, zajmowana przestrzeń?

Blok III. Przyszłość transportu. Proponowane rozwiązania (15-20 minut)

Jakie sposoby rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza byłyby Twoim zdaniem właściwe? Zmiana typu napędu pojazdów czy także zmiany udziału różnych środków transportu w naszej mobilności, tzn. zmniejszenie udziału samochodu a zwiększenie udziału innych środków, takich jak: transport publiczny, rower, ruch pieszcy? A może potrzebne jest jedno i drugie? Albo żadne z tych rozwiązań (tylko coś innego)?

Jakie zmiany promujące wybór transportu publicznego i/lub aktywnej mobilności (rower, ruch pieszcy) zamiast samochodu byłyby właściwe/sprawdzają się najlepiej? Jak oceniają (jeśli dane rozwiązanie już jest w mieście zastosowane) lub oceniliby (jeśli jeszcze go nie ma) wykorzystanie różnych narzędzi ograniczających dostęp dla samochodów w ich mieście:

Jak oceniasz funkcjonujące już buspasy. Co myślisz o wyznaczeniu nowych buspasów?

Co myślisz o planach zwężania jezdni, np. z 4 pasów dla samochodów do dwóch/po jednym w każdą stronę/w celu zwiększenia przestrzeni dostępnej dla rowerzystów i pieszych?

Co myślisz o likwidacji miejsc parkingowych, szczególnie tych zajmujących przestrzeń chodnika, zamianie miejsc parkingowych dla samochodów na parkingi dla rowerów lub parklety (przestrzeń do wypoczynku, z miejscami do siedzenia i zielenią)? **A co myślisz o podnoszeniu opłat za parkowanie** i poszerzaniu stref płatnego parkowania?

Co myślisz o reorganizacji miejsc parkingowych (np. zmiana ruchu na jednokierunkowy z wyznaczeniem miejsc parkingowych na likwidowanym pasie ruchu i likwidacją miejsc parkingowych w ciągu pieszym)?

Co myślisz o strefach spowolnionego ruchu? Np. całe centrum z ograniczeniem prędkości tempo 30?

Co myślisz o ograniczeniu ruchu samochodów poprzez: strefę ograniczonego ruchu w ścisłym centrum miasta, sieci ulic jednokierunkowych i dla samochodów ślepych, z przejazdami dostępnymi tylko dla rowerów i/lub komunikacji publicznej?

Co myślisz o strefach czystego transportu jako o narzędziu ograniczania emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego? Czy zaakceptowałyby strefę obejmującą większy obszar miasta (*nie tylko ścisłe centrum, ale co najmniej kilka dzielnic, a docelowo całe miasto*). Czy zaakceptowałyby stopniowe zaostrowszenie wymogów, jeśli byłoby ono rozłożone na lata (*np. od utworzenia strefy wykluczone będą pojazdy najbardziej szkodliwe, a po latach kolejne pojazdy, docelowo wjazd będą miały tylko samochody bezemisyjne*). Czy miałoby sens wprowadzenie na początku opłat za wjazd samochodów niespełniających przyjętych dla strefy wymogów (np.: 2,5 zł za godzinę)? Jak długo taka możliwość wjazdu do strefy za opłatą powinna być utrzymywana?

Czy miałoby sens wprowadzenie tzw. „szkolnych ulic”, tzn. **ograniczenie możliwości podjechania samochodem bezpośrednio pod wejście do szkoły lub w jego pobliże w określonych godzinach, kiedy do szkoły dociera najwięcej uczniów (np. między 7:30 a 8:15)** („w pobliże” może oznaczać szerokość jednej przecznicy przebiegającej przy terenie szkoły od strony wejścia lub nawet tylko tej części ulicy, która przebiega wzdłuż terenu szkoły)?

Jak oceniasz ceny biletów w transporcie publicznym? Czy lepiej dążyć do ich obniżania dla wszystkich, czy do tworzenia ulg lub zwolnień z opłat dla wybranych grup? A może ważniejsza od wysokości opłat jest jakość usług?

Jak można promować transport publiczny i aktywną mobilność, czyli indywidualną mobilność pieszą lub przy pomocy niezmotoryzowanych środków transportu (rower, rolki, hulajnogę)? Zniżki na rowery miejskie i hulajnogę dla posiadaczy biletów długookresowych? Dofinansowania do zakupu rowerów elektrycznych i/lub cargo? Inne, jakie?

Podsumowanie

Gdybyś mógł/mogła decydować o miejskim transporcie, co byś chętnie wprowadził(a)/zmienił(a)?

Zorientować się, czy właściwie możliwe jest dogodzenie ludziom. Z jednej strony powiedzą: buspasy super, dawać więcej, ale jednocześnie będą oczekiwali więcej miejsc na ulicach dla aut. **Sprawdzić, jak mocno ich oczekiwania są nawzajem się wykluczające.**



Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki od blisko 40 lat zajmuje się zrównoważonym rozwojem, ochroną środowiska, w tym powietrza i klimatu, polityką energetyczną, transportową i rolną, a także zagospodarowaniem przestrzennym, ochroną krajobrazu oraz edukacją ekologiczną. Główne pola aktywności PKEOM to: monitoring, działania rzecznicze, informowanie, doradztwo, edukacja.

www.pkeom.pl

BoMiasto – stowarzyszenie działające na rzecz rozwoju Katowic jako miasta zrównoważonego, pro-obywatelskiego i przyjaznego mieszkańcom, serca regionu w procesie sprawiedliwej transformacji. Zbiera i upowszechnia dobre praktyki poprzez m.in.: realizowanie projektów edukacyjnych, działania medialne, w tym cykl podcastów Śląska opinia o klimacie, organizowanie debat i innych wydarzeń.

<http://bomiasto.pl/>

Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski – od 1981 roku zajmuje się edukacją w zakresie zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Zrealizował wiele projektów krajowych i międzynarodowych dotyczących m.in. mikroplastiku, niemarnowania żywności, zmiany klimatu. Prowadzi Pomorską Platformę Komunikacji Społecznej EkoAgora.

<https://pke.gdansk.pl/>, <https://ekoagora.pl/>

Towarzystwo dla Natury i Człowieka – organizacja ekologiczna o ponad 25 letnim doświadczeniu. W jej ramach utworzyliśmy Porozumienie Rowerowe i Pieszy Lublin działające na rzecz zwiększenia ruchu pieszego i rowerowego. Walczymy, by Lublin był bardziej przyjazny i wygodny dla niechronionych uczestników ruchu.

<https://ekolublin.pl>

