

dr hab. Przemysław Sadura, prof. UW; Kuba Szczypiński; Magdalena Szemieth

TRANSPORTOWE NAWYKI MIESZKAŃCÓW MAŁYCH MIAST

WYBORY I PRAKTYKI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI. BADANIE EKSPLORACYJNE





Niniejsze opracowanie zostało przygotowane dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Transport bezemisyjny jako rozwiązanie wielu kryzysów” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną.

Autorzy:

dr hab. Przemysław Sadura, prof. UW; Kuba Szczypiński; Magdalena Szemieth
Skład i opracowanie graficzne: studiochaotyczne.com

© Copyright by Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2023

SPIS TREŚCI

Streszczenie	4
Wstęp	5
Metodologia badań	7
Główne wnioski	9
Transport w małym mieście	11
Samochód	11
Komunikacja miejska	12
Ruch pieszy	16
Przemieszczanie się rowerem	18
Poruszanie się w małym a dużym mieście	19
Jak wyglądają dojazdy do dużych ośrodków miejskich?	20
Etapy podróży	21
W drodze do dużego miasta przyda się także rower	25
Zwolennicy samochodów	26
Wykluczenie transportowe	28
Zanieczyszczenie powietrza – problem dużych miast?	30
Proponowane rozwiązania i (nie)potrzebne zmiany?	33
Zmiany, których oczekują mieszkańcy mniejszych miast	38
Podsumowanie	40
Rekomendacje	42
Załączniki	44

STRESZCZENIE

Niniejsze badanie dotyczy zwyczajów transportowych mieszkańców małych miast, które znajdują się w pobliżu większych ośrodków miejskich. Badanie ma charakter eksploracyjny. Jego podstawą jest 26 indywidualnych wywiadów pogłębionych przeprowadzonych przez zespół doświadczonych socjologów pracujących pod kierunkiem prof. Przemysława Sadury z Wydziału Socjologii UW oraz przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki w trzech miastach: Skierniewicach, Otwocku oraz Puławach.

Wywiady objęły szerokie spektrum zagadnień. Dotyczyły wyborów i potrzeb transportowych osób z małych miast i ich podejścia do rozwiązań służących równoważeniu miejskiej mobilności, ograniczających emisje zanieczyszczeń ze źródeł transportowych oraz łagodzących inne problemy i uciążliwości związane z ruchem samochodowym, a także wykluczenia komunikacyjnego. Były przeprowadzone z podziałem na kategorie w zależności od potrzeb i możliwości mieszkańców oraz środków transportu, z jakich w związku z tym korzystali. Wśród uczestników znalazły się również osoby dojeżdżające regularnie lub sporadycznie do dużych ośrodków miejskich. Badani reprezentowali różne grupy wiekowe.

Badanie wykazało, że rozwój aktywnej mobilności i zrównoważonego transportu wymaga przedstawienia silnej alternatywy dla samochodów, zwłaszcza w postaci dobrze funkcjonującej komunikacji miejskiej. Badani mieszkańcy małych miast są oporni wobec ograniczeń ruchu samochodowego, co często wynika z braku dostępnej alternatywy, a nie z braku otwartości na nowe rozwiązania.

Respondenci regularnie podróżują z miejsc zamieszkania do większych miast wojewódzkich w związku z pracą zarobkową lub w celu zaspokojenia innych potrzeb, takich jak edukacja, opieka lekarska, towarzystwo i rozrywka. Dojazdy do metropolii, takich jak Warszawa, Łódź czy Lublin są często istotnym elementem ich codziennego życia. Pozwalają na dostęp do szerszej oferty usług i specjalistów. Podczas tych podróży respondenci zazwyczaj muszą się kilkakrotnie przesiadać, co może być męczące i przyczynia się do wykluczenia komunikacyjnego.

Badanie zostało przeprowadzone dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Transport bezemisyjny jako rozwiązanie wielu kryzysów” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną [European Climate Foundation].

WSTĘP

Duże i średnie miasta nie są odrębnymi organizmami czy wyizolowanymi wyspami – funkcjonują w ścisłym związku z sąsiadującymi z nimi i pobliskimi małymi miastami. Wielu mieszkańców tych małych miejscowości codziennie podróżuje do dużych miast w celach zawodowych [w czasie pandemii udział pracy zdalnej znacznie wzrósł, ale nadal stanowi stosunkowo niewielki procent całego rynku pracy]. Jeżeli mieszkają dalej i mają ograniczone możliwości dojazdu, często decydują się na przeprowadzkę do większego miasta, zwiększając tym samym presję na rynek mieszkaniowy i koszty utrzymania. Dlatego, choć nasza uwaga w działaniach na rzecz zrównoważonego transportu skupia się na dużych miastach, ze względu na ich generalnie większą postępowość, większy potencjał wiedzy i umiejętności oraz większe możliwości finansowe nie możemy w podejmowanych działaniach pomijać miast średnich i małych. Tym bardziej że to właśnie tam szczególnie mocno odczuwane są konsekwencje polityki państwa polegającej na likwidacji lokalnych połączeń kolejowych czy prywatyzacji przewoźników autobusowych, skutkujące dotkliwym dla mieszkańców wykluczeniem transportowym.



W zeszłym roku nasz zespół zajmował się nawykami transportowymi mieszkańców dużych miast¹, a także kwestią oceny nowych rozwiązań, mających na celu zmniejszenie emisyjności transportu, z punktu widzenia tej grupy. W tym roku postanowiliśmy przyjrzeć się zagadnieniu mobilności mieszkańców mniejszych miast i poznać ich punkt widzenia odnośnie zrównoważonych rozwiązań transportowych. Zakładaliśmy, że podejścia tych dwóch grup będą się między sobą znacząco różnić.

¹ Zachęcamy do zapoznania się z raportem „Transportowe nawyki. Wybory i praktyki w zakresie mobilności mieszkańców dużego miasta” dostępnym na stronie PKEOM, https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/Transportowe_nawyki_raport_Sadurna_PKEOM_062022_WEB.pdf [dostęp, 11.09.2023].

W mniejszych miastach w najbliższej przyszłości nie możemy raczej spodziewać się powstania strefy czystego transportu, jednak są szanse, że lokalne władze wprowadzą wybrane prostsze rozwiązania, takie jak strefy dla pieszych, ograniczenia prędkości czy ulice szkolne. Władarze mogą także przejawiać większe ambicje – jak postępowe pod względem transportowym Jaworzno z wizją zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach czy Pabianice (miasto z 65 tys. mieszkańców, znajdujące się pod Łodzią, wybrane do unijnej misji Climate-Neutral and Smart Cities), które obiecują osiągnąć neutralność klimatyczną do 2033 roku. Jednocześnie należy zauważyć, że to **w małych miastach często brakuje środków na rozwój transportu publicznego i to w nich, a nie w dużych miastach, widoczny jest jeden z najpoważniejszych problemów transportowych naszego kraju, czyli wykluczenie transportowe.**

Kluczowe jest zatem podjęcie debaty publicznej na temat zrównoważonej mobilności w małych miastach i wykluczenia transportowego. Jesteśmy przekonani, że istotny wpływ na przebieg tej debaty ma sprawne upowszechnianie odpowiednich informacji – nie tylko danych statystycznych, ale też tych dotyczących doświadczeń, odczuć i potrzeb osób mieszkających w mniejszych miastach. Zwraca to uwagę opinii publicznej na ich problemy, a tym samym pomaga w rozpoczęciu lub wznowieniu interesujących dyskusji w zakresie kształtowania miejskich polityk transportowych.

Celem raportu jest analiza barier uniemożliwiających promowanie idei aktywnej mobilności i zrównoważonych rozwiązań wspierających ograniczanie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego oraz zmniejszających problemy związane z nadmiarem samochodów w miastach. Dodatkowo analizie poddane zostały: sposób postrzegania przez mieszkańców Puław, Otwocka i Skierniewic transportu publicznego w ich miastach, ich problemy związane z dojazdami do miejsca pracy i większych miast, ich reakcje na nowe polityki miejskie. W odbytych rozmowach skupiliśmy się na zagadnieniach takich jak wykluczenie transportowe (komunikacyjne) czy rola ruchu pieszego i rowerowego w małym mieście. Dodatkowo zapytaliśmy o rozwiązania dotyczące ograniczenia ruchu samochodowego w centrum i wydzielonych częściach miasta, wprowadzanie szkolnych ulic, a także reorganizację miejsc parkingowych i opłat za parkowanie.



METODOLOGIA BADAŃ

Podczas przygotowywania założeń dotyczących badanych miast skupiliśmy się na miejscowościach liczących poniżej 50 tys. mieszkańców, położonych w różnych częściach kraju, w pobliżu dużego ośrodka miejskiego lub nieco dalej, jednak zawsze w relacji z tym ośrodkiem, tak aby nasi rozmówcy dojeżdżali do niego regularnie lub sporadycznie do pracy, szkoły, lekarza itd.

Ostatecznie zdecydowaliśmy się na wybór trzech miast powiatowych: Otwocka, Puław i Skierniewic. Poniżej przedstawiamy ich krótką charakterystykę.

Skierniewice to miasto z 48 tys. mieszkańców, obecnie miasto powiatowe, a było miasto wojewódzkie. Skierniewice są położone w połowie drogi między Warszawą a Łodzią, w województwie łódzkim. Mają połączenie kolejowe z Warszawą, a dojazd do stolicy zajmuje około półtorej godziny. W Skierniewicach działa komunikacja miejska MZK. Dojazd ze Skierniewic do Łodzi zajmuje około półtorej godziny, natomiast do Warszawy taka podróż trwa około godziny.

Puławy liczące 46 tys. mieszkańców, położone są w województwie lubelskim na granicy z województwem mazowieckim. Znajdują się na trasie między Warszawą a Lublinem, jednak nie mają bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą. Podróż komunikacją miejską do Warszawy trwa około półtorej godziny, natomiast dojazd do Lublina jedynie 30 minut.

Otwock liczy 44 tys. mieszkańców i jest miastem powiatowym. Znajduje się blisko Warszawy i jest z nią dobrze skomunikowane dzięki Kolei Mazowieckiej [KM] i Szybkiej Kolei Miejskiej [SKM]. Na terenie Otwocka działają też prywatni przewoźnicy (MiniBus), chociaż w tym roku zlikwidowano jedną linię autobusów z Kraczeva przez Otwock do Warszawy. Dodatkowo Otwock planuje wprowadzić własny bezpłatny transport.

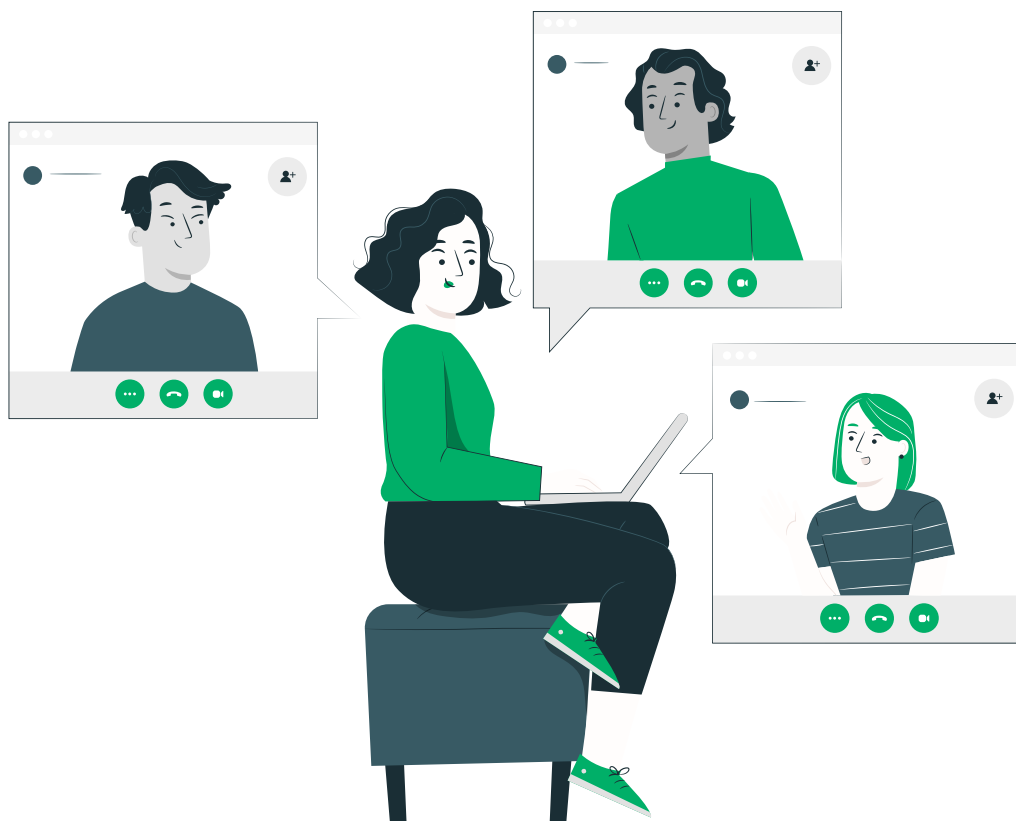
Dodatkowo warto zaznaczyć, że w każdym z badanych miast w ostatnim okresie stopniowo spada liczba mieszkańców.

W trakcie realizacji projektu przeprowadziliśmy 26 pogłębionych wywiadów indywidualnych z mieszkańcami Puław, Otwocka i Skierniewic (po 8 wywiadów w Puławach i Skierniewicach oraz 10 wywiadów w Otwocku). Staraliśmy się uwzględnić przy tym szerokie spektrum użytkowników różnych rodzajów transportu. Do badania zrekrutowane zostały osoby reprezentujące poniższe kategorie:

- osoby studiujące – dojeżdżające regularnie do większego miasta na uczelnię i często korzystające z aktywnych form przemieszczania się, np. z roweru;
- rodzice z dziećmi w wieku szkolnym – regularnie dowożący dzieci do szkół;
- osoby korzystające na co dzień z komunikacji miejskiej, dojeżdżające do pracy w większym mieście;
- osoby poruszające się głównie samochodem i dojeżdżające nim do pracy;
- osoby starsze i osoby z niepełnosprawnością ruchową.

Dzięki takiemu doborowi uzyskaliśmy zróżnicowane opinie osób mających odmienne potrzeby i przyzwyczajenia dotyczące sposobów przemieszczania się.

Posłużyliśmy się zmodyfikowanym scenariuszem z poprzedniego badania, w celu porównania odpowiedzi naszych rozmówców z dużych i małych miast. Scenariusz rozmowy został podzielony na trzy główne części – w pierwszej respondenci byli proszeni o opisanie swoich rutynowych tras, doświadczeń z przemieszczaniem się po swoim mieście oraz dojazdów do większego miasta. Następnie badani przedstawiali swoje opinie na temat różnych sposobów przemieszczania się i respondenci odpowiadali na pytania dotyczące różnych grup wybierających poszczególne formy transportu. W trzeciej części rozmowy prosiliśmy naszych rozmówców o dokonanie oceny przedstawionych przez nas rozwiązań, które z założenia mają zmniejszyć emisyjność wynikającą z ruchu samochodowego w miastach oraz zwiększyć komfort i bezpieczeństwo mieszkańców. Wywiady trwały średnio około 45 minut i zostały przeprowadzone za pośrednictwem platform Zoom i Google Meet.



GŁÓWNE WNIOSKI



Nie możemy mówić o rozwiązaniach promujących aktywną mobilność i zrównoważony transport bez dobrze rozwiniętej alternatywy – komunikacji miejskiej. Badani nie byli przychylnie nastawieni do proponowanych przez nas „zielonych” rozwiązań ograniczających ruch samochodowy. Nie wynika to jednak z ich niechęci do nowych rozwiązań jako takich. Główny problem stanowi brak alternatywy dla samochodu, gdyż funkcjonująca obecnie w obrębie badanych przez nas miejscowości komunikacja miejska nie działa w zadowalający sposób. Autobusy jeżdżą zbyt rzadko, a trasy ich kursowania nie odpowiadają w wystarczającym stopniu na potrzeby mieszkańców, którzy nie są w stanie bezproblemowo dojechać z jednego krańca miasta na drugi i którzy często czekają na przystankach po kilkadziesiąt minut. Mieszkańcy zaznaczają, że zdarzają się sytuacje, gdy nie oplota im się czekać na autobus i szybciej docierają do wybranego punktu na piechotę. W celu przekonania mieszkańców mniejszych miast do nowych rozwiązań konieczne jest więc zapewnienie im alternatywy dla samochodu, która będzie atrakcyjna i warta rozważenia przy dokonywaniu wyborów transportowych.



Dojazdy do większych miast są obciążeniem dla domowego budżetu. Problem ten dotyczy w szczególności osób, które regularnie dojeżdżają do miejsca pracy w większej aglomeracji – podróżujących zarówno samochodem, jak i transportem zbiorowym. Osoby wybierające samochód odczuwają nieustannie rosnące ceny paliw, nie bez znaczenia pozostaje również dla nich konieczność parkowania w większych miastach. Naturalnym rozwiązaniem problemu związanego z dużymi wydatkami wydaje się więc przesiadka do zbiorkomu – i chociaż badani podkreślają, że w porównaniu z cenami dojazdu samochodem transport publiczny wypada znacznie lepiej, to część osób również odczuwa koszty tych przejazdów. Jako przykład mieszkańcy wskazywali prywatnych przewoźników oferujących stosunkowo wysokie ceny za przejazd.



Transport publiczny jako forma dojazdu do większej aglomeracji sprawdza się lepiej niż jako środek do przemieszczania się po mieście. Z przeprowadzonych przez nas wywiadów wynika, że o ile dojazdy pociągami i busami do większych miast odznaczają się pewnym komfortem, to korzystanie z komunikacji publicznej w małym mieście jest uciążliwe. Osoby przemieszczające się na co dzień samochodem dostrzegają zalety przesiadki do pociągu, aby pokonać dłuższe trasy, jednak brak dobrej oferty przewozów autobusowych w ich miastach nie przekonuje do rezygnacji z samochodu podczas pokonywania krótszych dystansów.



Wykluczenie transportowe to problem, który dotyka mieszkańców mniejszych miast, chociaż sami go nie dostrzegają. W trakcie zadawania pytań o to, czy badani czują się wykluczeni transportowo albo czy pozostali mieszkańcy ich miejscowości są wykluczeni, zdecydowana większość odpowiadała przecząco. Jednak opisy ich codzienności świadczą o czymś innym, bowiem z różnymi formami wykluczenia transportowego spotykają się niemal każdego dnia. Kluczowym problemem jest długi czas dojazdów oraz oczekiwania na dany środek transportu, a także rzadkie kursowanie komunikacji miejskiej. Badani zaznaczali, że transportem publicznym nie mogą szybko dojechać do placówki medycznej, a lekarze specjaliści przyjmują jedynie w dużych miastach, dokąd możliwości dojazdu są ograniczone. Problem stanowią szczególnie dojazdy i powroty z dużych miast poza godzinami szczytu, w przypadku których badani doświadczają poważnych utrudnień. Przyczyniają się do tego rozkłady jazdy nie uwzględniające możliwości korzystania z komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych.



Problemy pieszych w małych miastach są mało widoczne. Piesi nie skarżą się na swoją sytuację, choć patrząc na nią obiektywnie, należy stwierdzić, że pozostawia wiele do życzenia. Podczas wywiadu w odpowiedzi na ogólne pytanie dotyczące zmian badani twierdzą, że nie są one konieczne. Dopytani wyrażają jednak wiele obaw i opisują sporo problemów związanych z przemieszczaniem się pieszo. Przeszkadzają im najczęściej stare, nierówne i wąskie chodniki, przejścia zastawione samochodami, brak infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami i mała liczba przejść dla pieszych. Niedostrzeganie problemów i potrzeb pieszych może wynikać ze stosunkowo małej rywalizacji o przestrzeń, związanej z gęstością zaludnienia mniejszą niż w przypadku dużych ośrodków miejskich. Ponieważ generalnie na wszystko jest więcej miejsca mieszkańcy mniejszych miast nie dostrzegają, jak wiele przestrzeni zajmują samochody i w mniejszym stopniu odczuwają czy zauważają konflikty między ruchem samochodowym a pieszymi i rowerzystami.



Badani nie postrzegają samochodów i transportu jako źródła zanieczyszczeń. W przypadku mieszkańców małych miast smog częściej łączony jest z „kopciuchami” i spalaniem śmieci aniżeli z ruchem samochodowym i szeroko pojętym transportem. Dodatkowo **mieszkańcy małych miast nie podejmują decyzji transportowych na podstawie ich klimatycznych i środowiskowych kosztów** – głównymi czynnikami wpływającymi na wybór danego środka transportu są koszty przejazdu, wygoda czy czas. W przypadku aktywnej mobilności czasami powodem decydowania się na nią jest chęć zadbania o zdrowie, samopoczucie i kondycję.

TRANSPORT W MAŁYM MIEŚCIE

SAMOCHÓD TO PODSTAWA

W zbadanych przez nas miejscowościach transport publiczny obecny jest w codziennym przemieszczaniu się mieszkańców. Mimo to samochód nadal stanowi podstawowy środek transportu i pierwszy wybór większości naszych respondentów. Poruszanie się samochodem kojarzone jest przede wszystkim z niezależnością, szybkością przemieszczania się, możliwością dojechania „pod drzwi” wybranego miejsca docelowego czy robieniem większych zakupów. Ze wszystkich wymienianych zalet to właśnie poczucie niezależności wydaje się najistotniejszą przyczyną wybierania samochodu. Zdaniem większości respondentów auto jako główny środek transportu wybierają wszystkie osoby, które mogą pozwolić sobie na jego zakup i utrzymanie, a będą dokonywać takiego wyboru tak długo, jak będą w stanie bezpiecznie prowadzić pojazd.

Wszyscy dorośli, tak do sześćdziesiątki czy siedemdziesiątki prowadzą samochód. To wygląda tak, że jak kogoś stać na samochód, to go ma. To jest wygoda korzystać z własnego środka transportu. [...] Na piechotę, czy autobusem to nawet większych zakupów się nie robi, nawet jak ma się blisko. [IDI 8, Skierniewice]

W małych miastach z pewnością dominuje kultura samochodowa. Kwestia posiadania lub braku własnego auta związana jest z silnie zakorzenionymi stereotypami. Respondenci łączą jazdę samochodem nie tylko z samodzielnością, lecz także z określonym statusem społecznym. W pewnych przypadkach poruszanie się transportem publicznym może być postrzegane jako konsekwencja życiowych niepowodzeń lub problemów.

Osoby wybierające transport publiczny to może właśnie osoby, które są w trudnej sytuacji materialnej. Albo takie, które na przykład zmagają z jakimś tam problemem alkoholowym. Nie wiem. Ale też osoby starsze, które nie mają prawa jazdy lub już się nie czują pewnie za kierownicą i wolą nie ryzykować zdrowiem swoim i innych. [IDI 12, Puławy]

Dla części mieszkańców, szczególnie tych mieszkających na obrzeżach miejscowości lub w obszarach bez dostępu do dobrych połączeń autobusowych, samochód często stanowi jedyny środek transportu umożliwiający dojazd do centrum miasta, sklepu, pracy lub szkoły. Wybór auta może być podyktowany także jego niezawodnością (względna, bo to odczucie subiektywne, związane z porównywaniem samochodu z komunikacją zbiorową, borykającą się z problemami i w ocenie respondentów zdecydowanie bardziej zawodną), umożliwiającą dotarcie do celu na czas.

Przemierzam się głównie samochodem. Jeśli chodzi o komunikację miejską, to akurat mieszkam w takiej dzielnicy, która jest słabo skomunikowana z centrum. Więc stawiam na swój własny środek transportu. [IDI 20, Otwock]

Na przykład mój mąż jest zmuszony dojeżdżać samochodem do pracy, bo niestety w naszej dzielnicy jest bardzo mało autobusów, jeszcze w tygodniu to może i jakoś by dał radę dojechać, ale w weekend nic nie jeździ. [IDI 4, Skierniewice]

Kierowcy nie potrafią wskazać wielu wad poruszania się samochodem. Wśród wypowiedzi respondentów ze wszystkich badanych miast powtarza się przede wszystkim brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych, choć obiektywnie w małych miastach ten problem jest mniej widoczny niż w dużych. Trochę bardziej dotkliwy może być w ścisłym centrum miejscowości. Niedogodność związana z szukaniem miejsca do parkowania wpływa znacząco na sposób lub częstość korzystania z własnego pojazdu.

Samochodów jest bardzo dużo, miejsc parkingowych zdecydowanie mniej... Tak naprawdę ludzie parkują samochodami gdzie tylko się da. Często jest tak, że w każdej wolnej przestrzeni stoi samochód. [IDI 18, Otwock]

Wszędzie jest brak miejsc parkingowych. Ja osobiście mieszkam w samym centrum miasta, także tu jest walka o każde wolne miejsce, przynajmniej w godzinach szczytu. Bywa więc tak, że ja cały tydzień nie odpalę samochodu. [IDI 3, Skierniewice]

Niemniej wskazana przeszkoda nie jest na tyle uciążliwa, aby odwieść kierowców od korzystania z własnego pojazdu. Samochód niezmiennie pozostaje dla nich głównym środkiem transportu.



KOMUNIKACJA MIEJSKA

Transport publiczny w obrębie badanych miast zapewniany jest przez sieci linii autobusowych. Skojarzenia badanych są jednoznacznie – ich zdaniem transport miejski to rozwiązanie przede wszystkim przeznaczone dla uczniów i osób starszych. Środki transportu publicznego wykorzystywane są głównie do dojazdów do centrum miast, gdzie pasażerowie załatwiają liczne sprawy, czy też po to, by dotrzeć na stację kolejową.

W małym mieście sieć tras linii autobusowych nie jest zbyt gęsta, dlatego z autobusów w dużej części korzystają osoby mieszkające bliżej centrum. To tam znajduje się większa liczba przystanków i przecięć linii autobusowych, które pozwalają na sprawniejsze przesiadki. Osoby z obrzeży miejscowości częściej mają problemy z poruszaniem się komunikacją miejską.

Mieszkam w centrum, więc nie narzekam akurat na komunikację miejską, bo mamy dość częste połączenia przynajmniej tam, gdzie mnie interesuje, żeby pojechać. [IDI 3, Skierniewice]

Autobusy częściej pełnią rolę uzupełnienia komunikacji niż głównego środka transportu. Mieszkańcy przemieszczają się głównie samochodem, a publiczny transport miejski traktują drugorzędnie.

Jeżeli nie robię jakiś większych zakupów czy nie chcę gdzieś dalej podjechać, to wtedy wybieram właśnie autobusy – na przykład, żeby gdzieś zrobić jakieś drobne zakupy po pracy, czy załatwić jakieś drobne sprawy. [IDI 14, Puławy]

Istnieje również grupa mieszkańców, która ze względu na niedogodności związane z przemieszczaniem się niespełniającym ich oczekiwań publicznym transportem miejskim całkowicie rezygnuje z przejazdów autobusami.

W Otwocku nie korzystam w ogóle z autobusów. Blisko domu mamy tylko jakiś jeden autobus, a i tak jest on rzadko. Mając czwórkę dzieci, nie wyobrażam sobie iść z dziećmi na przystanek i czekać tyle na autobus. [IDI 20, Otwock]

Wadliwe funkcjonowanie transportu publicznego w badanych miastach niewątpliwie przyczynia się do dużej popularności samochodu. Respondenci wymieniają następujące przeszkody utrudniające im korzystanie z transportu publicznego:



→ **Zbyt mała częstość kursowania**

Zdaniem badanych jeden lub dwa przejazdy autobusu w przeciągu godziny to częstość zbyt mała, aby ich potrzeby transportowe były w pełni zaspokajane. Odstępy pomiędzy odjazdami autobusów utrudniają nie tylko samo przemieszczanie się, ale również planowanie aktywności w miejscu docelowym. Respondenci podkreślają, że rzadkie przejazdy autobusów zniechęcają ich do korzystania z transportu publicznego w ogóle.

Odstęp między pojawieniem się autobusu tej linii to jest około godziny, więc trzeba by się bardziej ustawiać pod autobusy, a nie, że się idzie na przystanek i zawsze coś jest. [IDI 12, Puławy]

Na pewno bym wprowadziła więcej autobusów i o bardziej rozbudowanych trasach. Jeżeli byłby u mnie autobus co 15 minut, to bym bardzo chętnie skorzystała z niego sama lub z dziećmi. [IDI 20, Otwock]



→ **Nieprzystosowanie pojazdów do potrzeb pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej**

Respondenci wskazują nierzadko, że korzystanie z publicznego transportu stanowi dla niektórych pasażerów wyzwanie. Niedogodności związane są przede wszystkim z konstrukcją pojazdów, których wysokie progi nie pozwalają na swobodne, bezpośrednie wejście z chodnika do autobusu. Negatywnie na komfort podróży wpływa również sposób prowadzenia pojazdów – w przypadku gwałtownych ruchów utrzymanie bezpiecznej pozycji w autobusie jest znacznie utrudnione. Do grupy, której dotyczą opisywane trudności w korzystaniu z transportu miejskiego, zaliczają się za-

równy osoby z ograniczeniami ruchowymi wynikającymi nie tylko z posiadanej niepełnosprawności, ale także podeszłego wieku, jak również dzieci oraz rodzice pchający wózki.

Oto przykładowa wypowiedź osoby starszej z ograniczeniem ruchowym:

Najgorzej jak progi są za wysokie, bo jednak kolano przeszkodę robi, żeby po prostu wsiąść. Muszę się jeszcze przytrzymać czegoś, żeby wejść po schodach. Niektórzy kierowcy potrafią przyspieszyć, a później hamować gwałtownie, gdy przystanek się zbliża, a ja nie mogę utrzymać równowagi, choć i tak z trzymam się z całej siły. [...] Byłoby dobrze, gdyby wszystkie autobusy jeździły z obniżonym podwoziem – te, które jak się drzwi otwierają, to się obniżają, żeby właśnie mniejszy kroczek dawać. [IDI 2, Skierniewice]

Tego typu problemy dostrzegają też osoby ich nie doświadczające:

Patrzę na moich sąsiadów, którzy są starsi i czasami jest im ciężko, jak podjedzie ten wysokopodłogowy autobus. Jest im tam ciężko wejść, tak jak mamom z wózkami. Jak autobusy są niskopodłogowe, to jest fajnie. [IDI 4, Skierniewice]



→ **Stosunkowo wysokie ceny biletów**

Nieco innym problemem związanym z komunikacją miejską są stosunkowo wysokie ceny biletów, które przy oferowanej jakości przejazdu często zniechęcają do regularnej jazdy autobusami. W Skierniewicach jednorazowy bilet (niezależnie od liczby przejechanych przystanków) kosztuje 3,20 zł, natomiast miesięczny – 96 zł, dla uczniów w wieku szkolnym przewidziana jest 37-procentowa zniżka i ceny bilety wynoszą odpowiednio 2 zł za jednorazowy bilet i 60 zł za bilet miesięczny. W Puławach istnieje skomplikowany system pięciu stref w zależności od liczby gmin, przez które pasażer chce przejechać. W najtańszym wariantcie koszt przejazdu wynosi 3,60 zł za bilet ważny 30 minut i 100 zł za miesięczny bilet, a w najdroższym wariantcie, czyli za „przejazd w obszarze wyznaczonym przez granice administracyjne trzech i więcej sąsiadujących z sobą gmin”, 75-minutowy bilet kosztuje 5,60 zł lub 150 zł w wersji miesięcznej. Uczniom przysługuje 50% zniżki.

W celu zwiększenia zainteresowania komunikacją miejską, a przede wszystkim promowania jej i przyzwyczajania do niej najmłodszych mieszkańców, należałoby rozważyć darmowe przejazdy (lub w niższej cenie) dla uczniów szkół podstawowych i średnich oraz ewentualnie także dla osób starszych (np. po 70. roku życia). Ponadto można dążyć do obniżenia cen biletów długookresowych, ponieważ w obecnym progu cenowym osobie jeżdżącej 3–4 razy w tygodniu w obie strony bardziej opłaca się kupować bilety na pojedyncze przejazdy. Warto ponadto dążyć do uproszczenia systemu opłat, a także do uwzględnienia w nim możliwości korzystania z łączonych biletów, pozwalających nie tylko na poruszanie się po małym mieście, ale także na przejazd do dużego ośrodka miejskiego i ewentualnie poruszanie się po nim – do czego niezbędna jest współpraca między różnymi operatorami usług transportowych.

Wiem, że w innych miastach jakoś dzieci do szkoły dojeżdżają za darmo. Chciałabym właśnie przede wszystkim to do Skierniewic przenieść. U nas [...] tylko jak mamy to swoje święto skierniewickie, to wtedy autobusy za darmo jeżdżą i to jest tyle na cały rok. Dzieci muszą

płacić, nawet jeżeli mają tylko jeden przystanek, na przykład do szkoły. A jak jest dziecko, to i tak wtedy i rodzic musi też kupić bilet dla siebie. [IDI 4, Skierniewice]

Pośród badanych miast sytuacja dotycząca cen biletów nieco inaczej przedstawia się jedynie w Otwocku, gdzie stosunkowo niedawno, na początku 2023 roku, wprowadzono darmową komunikację miejską – dwie linie autobusowe – dla wszystkich mieszkańców, a pozostała część dostępnej komunikacji zbiorowej podlega pod warszawski transport miejski.



→ **Trudności z zakupem biletów za pośrednictwem aplikacji, brak elektronicznych rozkładów jazdy oraz biletomatów na przystankach**

Trudności z zakupem biletów przez aplikację, a także inne problemy związane z infrastrukturą towarzyszącą, takie jak brak elektronicznych rozkładów jazdy czy brak biletomatów na przystankach przyczyniły się do powstania negatywnych opinii na temat nowej oferty transportowej. Respondenci opisywali sytuacje, podczas których wskazane powyżej niedogodności, pomimo iż niezwiązane bezpośrednio z samym przejazdem, znacząco obniżały jakość podróży. Na postrzeganie wygody korzystania z nowej komunikacji miejskiej wydaje się mieć wpływ również wiek pasażera – w przypadku osób w podeszłym wieku możliwość wyboru dogodniej formy zakupu biletu lub prostszego sposobu sprawdzenia rozkładu jazdy może znacząco ułatwić przemieszczanie się po mieście.

Czasami na przykład jest problem, żeby kupić bilet. Jest jakaś aplikacja, ale zdarza się, że albo się coś zawiesi, albo telefon mi się rozładuje, albo jest ktoś starszy, kto na przykład tej aplikacji nie używa. Nie ma gdzie kupić biletu blisko. Na przystankach nie ma biletomatów, w autobusach też nie ma. [IDI 6, Skierniewice]



→ **Rozkłady jazdy nieadekwatne do potrzeb mieszkańców**

Problemy związane z rzadkim kursowaniem pojazdów, brakiem możliwości dogodniej przesiadki czy niedostosowaniem do rozkładu kursowania pociągów to jeden z aspektów, który również negatywnie wpływa na wybory transportowe respondentów. Brak elastyczności czy możliwości dostosowania godzin podróży do swoich planów obniża atrakcyjność transportu miejskiego jako alternatywy dla samochodu.

Chciałabym, żeby u nas w Skierniewicach autobusy kursowały częściej, bo to rzeczywiście jest duży problem. Są linie, które kursują powiedzmy co pół godziny, ale są też linie, które kursują co godzinę czy co dwie godziny. Jest to duże utrudnienie, jeżeli chcę z mojej dzielnicy dostać się na cmentarz, to jeżdżą tam bodajże dwa autobusy, które w rzeczywistości mają dziennie może z osiem kursów. Więc jak się dojedzie, to się tam spędzi ze dwie godziny, zanim się złapie następny powrotny autobus, bo tym, co się przyjechało to się nie zdąży.

[IDI 5, Skierniewice]

RUCH PIESZY

Większość respondentów pytana bezpośrednio o ruch pieszego nie wskazuje na istnienie większych utrudnień lub problemów dla pieszych w ich mieście. Przeciwnie, często są bardzo zadowoleni z jakości infrastruktury pieszego – szczególnie dobrze wypadają na tym polu Puławy. Zdaniem mieszkańców udzielających wywiadów infrastruktura miejska jest dobrze dostosowana do potrzeb pieszych i zapewnia liczne oznakowane przejścia, chodniki czy wygodne dojścia do poszczególnych budynków. Może mieć na to wpływ wielkość miast, a także niewygodne oczekiwania, ponieważ wiele osób pamięta, że wcześniej warunki były gorsze.

Jeżeli chodzi o pieszych, to u nas raczej nie ma czegoś takiego, że nie ma dojścia do budynku czy coś podobnego. Czasami może gdzieś tam pojawia się problem z dojściem dla inwalidy, ale jest to na zasadzie wyjątku. Raczej we wszystkich blokach są podjazdy, tak że inwalida spokojnie może wejść czy wjechać bloku. [IDI 20, Puławy]

Z punktu widzenia pieszego Puławy są okej, wszędzie tak naprawdę, jeżeli ktoś jest sprawny i nie ma jakichś kontuzji czy dolegliwości, [można dojść]. Pieszego można przejść całe miasto bez jakiegось większego problemu z jednego końca na drugi w górą godzinę. [IDI 12, Puławy]

Infrastruktura jest bardzo bezpieczna. Dostatecznie dobrze zaplanowano miasto urbanistycznie, jest dużo przejść dla pieszych tutaj w Puławach, ale myślę, że to dotyczy nie tylko Puław. Dużo jest też oznakowania pionowego. Drogi rowerowe są już wszystkie równe. Można powiedzieć, że w całym mieście są drogi rowerowe równoległe biegnące do chodników. Dużo jest przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną. [IDI 15, Puławy]

Pomimo ogólnie pozytywnych opinii dotyczących ruchu pieszego po zadaniu respondentom dodatkowych pytań o konkretne elementy infrastruktury dla pieszych, okazuje się, że w ich miastach występują następujące problemy:



→ **Zły stan techniczny chodników**

Respondenci zauważają, że część chodników jest zniszczona, nierówna lub niepoprawnie wyznaczona, co znacznie utrudnia przemieszczanie się. Nie tylko forma, ale również jakość planowania tras pieszych jest negatywnie oceniana – niektóre miejsca pomimo sąsiedowności ze sobą nie posiadają bezpośrednich połączeń chodnikowych, co wymusza korzystanie z okrężnej drogi. Dodatkowo w czasie remontów chodniki czasami są usuwane, zwężane lub skracane, co wymusza na pieszych konieczność wejścia na jezdnię i znacząco wpływa na obniżenie bezpieczeństwa przemieszczania się pieszych.

Chodniki w bardzo złym stanie, w niektórych miejscach, nie mówię, że wszędzie, ale jeszcze rzeczywiście jest sporo do zrobienia. Jeżeli są remonty ulic i chodników, źle są wytyczone przejścia. Niejednokrotnie jest tak, że pieszy musi przechodzić ulicą i jest bardzo niebezpiecznie. Powinny być lepiej zabezpieczone i wytyczone na czas remontów miejsca, gdzie pieszy może bezpiecznie się poruszać, ponieważ obok samochodów jest multum. [IDI 17, Otwock]

Przede wszystkim chodniki, które czasami bywają w oplakanyam stanie. Chcemy się dostać z miejsca A do miejsca B i niestety trzeba jakąś okrężną drogą przejść na piechotę, dlatego że nie ma bezpośredniej. Po prostej linii nie ma żadnego chodnika ani nic takiego, a zamiast tego w tym miejscu albo są mniejsze działki postawione bardzo dziwnie, albo jakiś las i nie ma żadnego nawet wydeptanego przejścia. [IDI 1, Skierniewice]



→ **Nieprawidłowo zaparkowane samochody**

Zastawione chodniki uniemożliwiają swobodne korzystanie z nich zwłaszcza przez osoby z wózkiem dziecięcym bądź inwalidzkim albo osoby starsze, których sposób przemieszczania się nie pozwala na przedzieranie się pomiędzy zaparkowanymi pojazdami. Samochody stojące na chodniku wpływają również na ogólne poczucie bezpieczeństwa respondentów przemieszczających się pieszo.

Przeszkadzają mi pozostawiane chodniki, to na pewno. Brakuje mi na chodnikach takich słupków, przez które samochód by na nie wjechał. Gdy idę z dzieckiem do siebie pod blok i nagle po pasach cofa się samochód, to się zastanawiam, czy mam iść do przodu, czekać czy iść do tyłu i brać dziecko na ręce. Idąc z wózkiem, czasem mam problem, by zmieścić się na chodniku. [IDI 3, Skierniewice]



→ **Braki w zakresie ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami**

Problem ten dotyczy zarówno przemieszczania się w przestrzeni publicznej po chodnikach czy ulicach z niedostosowaną nawierzchnią i z wysokimi krawężnikami, jak również wchodzenia do budynków. Wspomniane już nieprawidłowo zaparkowane pojazdy dodatkowo utrudniają osobom z ograniczeniami ruchowymi pełne i swobodne korzystanie z przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego.

Jeżeli chodzi o chodniki, to wiadomo, że gdzieś są nowsze, gdzieś są starsze. A jeżeli chodzi o podjazdy dla niepełnosprawnych, to czegoś takiego nie ma tutaj w Skierniewicach, jakichś podjazdów czy udogodnień. Czegoś takiego bynajmniej nie widziałam. Chodniki są przykład wystarczające, szerokie, ale też czasami jest taki problem, że są tam samochody zaparkowane. [IDI 7, Skierniewice]



PRZEMIESZCZANIE SIĘ ROWEREM

Przemieszczanie się rowerem różni się w zależności od analizowanego miasta, a przede wszystkim dostępności i jakości infrastruktury rowerowej. Z tego powodu rower jako środek transportu najmniejszą popularnością cieszy się w Skierniewicach.

Mało jest ścieżek rowerowych w Skierniewicach. Wiadomo, z roku na rok na pewno będzie tego przybywać, ale obecnie nie za bardzo je widać. Każdy rowerzysta chodnikami jeździ albo ulicą. [IDI 7, Skierniewice]

Dojazdy z obrzeży miasta do centrum mogą być niebezpieczne.

Rowerem tutaj u nas rzadko, żeby ktoś do miasta się wybrał, bo niestety nie mamy ścieżek rowerowych połączonych i jest u nas dużo wypadków. Zdarzają się też nawet śmiertelne, więc to tak średnio bezpieczne. [IDI 4, Skierniewice]

Na stopniową poprawę jakości infrastruktury rowerowej wskazuje natomiast wielu respondentów z Puław. Jak wynika z ich relacji, dzięki obecności kilku dobrej jakości tras rowerowych część mieszkańców regularnie dojeżdża rowerami do pracy.

Jest coraz więcej ścieżek rowerowych w Puławach, ale tak na przykład do mojej pracy to nie miałabym jak dojechać – znaczy no... chodnikiem albo ulicą. Jednak ogólnie rzecz biorąc, to zdecydowanie się Puławy rozwinęły pod tym kątem, bo jest nawet ta droga na zakłady azotowe, co jest super, bo bardzo dużo pracowników jeździ tam rowerami. W porównaniu z autobusami, to nawet pod kątem czasowym nie wychodzi to bardzo długo i jeszcze są oszczędności. [IDI 14, Puławy]

Jednak w obu tych miastach rower częściej postrzegany jest nie jako środek codziennego transportu, ale sprzęt przeznaczony do rekreacji, który umożliwia wyłącznie miłą wycieczkę z rodziną poza miasto. Nieco inaczej percepcja transportu rowerowego przedstawia się w Otwocku. Oprócz oczywistego postrzegania jazdy na rowerze jako sposobu spędzania wolnego czasu w pobliskim Mazowieckim Parku Krajobrazowym wielu mieszkańców widzi w nim środek służący do codziennych podróży po mieście i do dojazdów do stacji kolejowej, głównie dzięki dosyć dobrze rozwiniętej sieci ścieżek rowerowych. Zainteresowanie jest na tyle duże, że na znajdującym się przy stacji parkingu rowerowym często nie wystarcza miejsca dla pozostawianych tam rowerów.

Jeżeli chodzi o przemieszczanie się po Otwocku [...]. No właśnie ze względów logistycznych jest po prostu wygodniej od niedawna jeździć rowerem, bo potworzyły się ścieżki rowerowe. Teraz mamy nowe, więc ja czuję się bardziej bezpieczna. Przemieszczać się rowerem jest dobrze ze względu na wygodę, ale też ze względów zdrowotnych, o tak, żeby mieć aktywność fizyczną zapewnioną. [IDI 20, Otwock]

PORUSZANIE SIĘ W MAŁYM A DUŻYM MIEŚCIE

W poprzedniej edycji badania² omówione zostały nawyki transportowe mieszkańców dużych miast. Można więc zauważyć, że występują pewne różnice w postawach i nawykach mieszkańców dużych i małych miast. Kilka z różnic wydaje się kluczowych:



→ **Kultura samochodowa**

Pomimo że niezależnie od wielkości miejscowości kultura samochodowa jest dominująca, to w dużym mieście można zaobserwować istotną grupę mieszkańców, która krytykuje dominującą rolę samochodów w mieście i popiera szereg rozwiązań związanych z jej ograniczaniem, takich jak zwiększanie stref spowolnionego ruchu czy ograniczanie liczby miejsc parkingowych w centrach miast. Tego typu podejście niemal nie znajduje poparcia wśród mieszkańców małych miast, nawet tych, którzy regularnie przemieszczają się transportem miejskim. Kultura samochodowa jest tutaj silniej zakorzeniona i postrzegana jako coś oczywistego, a wady poruszania się autem są w jeszcze większym stopniu akceptowane – jako nie do uniknięcia, z braku innych opcji. Częściowo wynika to po prostu ze znacznie mniejszej dostępności alternatyw. Wpływ na opinie respondentów mogło mieć też to, że większość z nich podróżowała rzadziej niż respondenci z dużych miast, którzy brali udział w poprzednim badaniu. W związku z tym nie poczynili oni zbyt wielu obserwacji z innych miast, polskich czy europejskich, w których mogliby doświadczyć nowszych, bardziej zrównoważonych rozwiązań transportowych. Pytani o dobre praktyki i o to, co z nich chcieliby przenieść do swojego miasta, często nie wiedzieli, co odpowiedzieć.



→ **Strefy tylko dla pieszych**

Zdaniem wielu mieszkańców dużych miast potrzebne są strefy przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, wolne od samochodów. Co więcej, zauważalna jest potrzeba przekształcania istniejącej infrastruktury na taką, która jest przyjazna dla pieszych, typu przejścia naziemne, szerokie chodniki. W mniejszych miejscowościach – pomimo złego stanu infrastruktury, nierównej nawierzchni, niedostatecznie dobrze oznakowanych przejść dla pieszych czy parkujących na całej szerokości chodnika samochodów – potrzeby i problemy pieszych nie są powszechnie zauważane. Pewne uciążliwości postrzegane są jako coś normalnego i generalnie oczekiwania co do jakości infrastruktury są wyraźnie mniejsze.



→ **Rozwój i postrzeganie transportu miejskiego**

Mieszkańcy małych i dużych miast różnią się także w sposobie postrzegania transportu miejskiego. W dużym mieście komunikacja publiczna jest negatywnie oceniana głównie przez osoby poruszające się samochodem, a ceny biletów zdaniem podróżnych są na dobrym poziomie w stosunku do jakości usług. W małym mieście transport miejski stoi na znacznie gorszym poziomie – świadczyć może o tym krytyka ze strony samych pasażerów. Oprócz gorszej jakości usług ceny biletów są w ocenie mieszkańców stosunkowo wysokie, co skutecznie zniechęca ich do korzystania z tego środka transportu.

² https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/Transportowe_nawyki_raport_Sadura_PKEOM_062022_WEB.pdf [dostęp: 12.09.2023].

JAK WYGLĄDAJĄ DOJAZDY DO DUŻYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH?

Większość z respondentów podróżowała do najbliższego dużego miasta regularnie lub sporadycznie, by pracować, zaspokoić swoje potrzeby w zakresie edukacji i opieki zdrowotnej, a także korzystać z oferty handlowej, sportowej i kulturalno-rozrywkowej. Generalnie w dużych miastach ta oferta dostępnych towarów i usług, także basenów, kin i teatrów, jest znacznie bogatsza. Respondenci zaznaczali, że nie mogliby lub nie chcieliby zrezygnować z tych podróży. Pragną bowiem czerpać korzyści wynikające z faktu bliskiego sąsiedztwa metropolii. Są też sytuacje, w których nie mają wyjścia, przede wszystkim w przypadku dostępu do specjalistów z różnych dziedzin, nierzadko niedostępnych w mniejszych miejscowościach. Dotyczy to szczególnie specjalistycznej opieki zdrowotnej.

Należy zauważyć, że przejazdy do większych miast charakteryzują się pewną regularnością – bez względu na ich częstość respondenci zazwyczaj deklarują, że ich podróże są cykliczne.

Nie wszyscy specjaliści są w Puławach, więc jak jest potrzeba, to nie ma wyjścia i trzeba jechać do Lublina. [IDI 14, Puławy]

Mam ten uniwersytet trochę dalej [w Warszawie]. [...] Zwycie w tamtym roku akademickim to było mniej więcej trzy, cztery razy w tygodniu, teraz to będzie częściej najpewniej. W wakacje w ogóle też jeżdżę sporo, bo lubię podróżować, jeżdżę sobie do Łodzi parę razy w tygodniu, do Warszawy też zdarza mi się jeździć. [IDI 1, Skierniewice]



ETAPY PODRÓŻY

Na podstawie odpowiedzi respondentów można odtworzyć poszczególne etapy podróży do dużych miast wojewódzkich. Z uwagi na brak bezpośrednich połączeń, aby przemieścić się z miejsca zamieszkania do wybranego punktu w Warszawie czy Łodzi podróżujący muszą zazwyczaj przesiadać się kilkakrotnie. Tym samym dojazd nierzadko staje się złożonym przedsięwzięciem, wymagającym dokładnego planowania. Respondenci nie ukrywają, że taki sposób podróżowania jest męczący.

To jest kombinacja alpejska, ponieważ do Falenicy jeżdżę samochodem, a potem jeżdżę albo pociągiem Kolei Mazowieckich albo SKM, czyli też pociągiem, ale już warszawskim, albo autobusem. [IDI 21, Otwock]

Czasami chcę dojechać na południe Warszawy, na uniwersytet, jednak bywały momenty, że musiałem mieć trzy czy cztery przesiadki. [IDI 1, Skierniewice]

Mieszkańcy Puław deklarują zadowolenie z oferowanych połączeń z Lublinem. Na pozytywną ocenę podróży mają wpływ nie tylko krótki czas przejazdu, ale także częstotliwość kursowania pojazdów oraz brak konieczności przesiadania się. Należy wziąć pod uwagę, że Lublin jest mniejszym miastem niż Łódź czy Warszawa, więc ewentualne późniejsze dojazdy ze stacji lub przystanku, gdzie wysiadają po dojeździe do Lublina, do miejsca docelowego trwają krócej.

Tak powiem u nas z Puław bardzo często mamy busy, więc do Lublina, jeśli chodzi o dojazdy, nie ma żadnego problemu, co 15 minut mamy [autobusy]. [IDI 9, Puławy]

No tak teraz jestem pozytywnie zaskoczony, bo pociągi z Puław są do Lublina chyba co 28 minut, to raczej szybko. Wyremontowali tory, mieliśmy taką inwestycję dość dużą w poprawę jakości torowisk. No i teraz to naprawdę fajnie można się do tego Lublina [dostać]. [IDI 12, Puławy]

ETAP I

Pierwszy etap podróży wymaga od respondentów najczęściej skorzystania ze środka transportu, który dowiezie ich do stacji kolejowej lub autobusowej w ich miejscowości. Z zebranych wypowiedzi wynika, że ta część podróży odbywa się na różne sposoby. W zależności od odległości, w jakiej znajduje się stacja kolejowa, respondenci wybierają spacer albo przejazd autobusem lub niekiedy własnym samochodem czy rowerem. Można zauważyć, że na wybór respondentów wpływ ma kwestia wygody połączenia – w przypadku braku skorelowania rozkładu jazdy autobusu z pociągiem podróżni preferują dojście do stacji pieszo, a gdy dystans lub pogoda na to nie pozwala, dojazd autem.

Jedziemy samochodem do stacji, wsiadamy w pociąg i jedziemy do Łodzi. [IDI 6, Skierniewice]

Ode mnie z Rawki muszę się dostać na piechotę na dworzec. Tam sobie dochodzimy, bo nie zawsze autobus pasuje nam do danego pociągu. [IDI 4, Skierniewice]

ETAP II

Kolejny etap przejazdu jest dla większości respondentów taki sam, szczególnie w Otwocku i Skierniewicach – dojazd z centrum zamieszkiwanego miasta do centrum metropolii odbywa się najczęściej pociągiem. Pomimo że zwykle dostępna jest także alternatywa w postaci autobusu, to pociąg stanowi pierwszy wybór podróżnych. Połączenia kolejowe z większym miastem mimo występujących niekiedy niedogodności, takich jak opóźnienia czy tłok, pozwalają na szybkie i zwykle bezproblemowe pokonanie długiego dystansu.

Jeżeli chcę do Warszawy dojeżdżać, to pociągiem, ewentualnie autobusem, ale autobus chyba dwa razy dłużej jedzie, to niezbyt wchodzi w grę. [IDI 23, Otwock]

Podrzucamy je [dzieci] do stacji samochodem albo same dojeżdżają autobusem i dalej pociągiem. [IDI 19, Otwock]

Natomiast w przypadku mieszkańców Puław wygodny dojazd z centrum do Lublina możliwy jest z wykorzystaniem autobusów.

W odniesieniu do przejazdu pociągiem respondenci zwracali uwagę na liczne czynniki, które wpływają na jakość podróży. Spośród wymienionych aspektów można wyszczególnić:



→ Planowanie podróży

W przypadku mieszkańców Otwocka planowanie podróży nie stanowi dodatkowego utrudnienia. Większość respondentów nie przygotowuje się specjalnie do przejazdu pociągiem, lecz sprawdza jedynie godzinę odjazdu.

Myślę, że podróże standardowe, na tę samą godzinę jeżdżę, [...] o tej samej porze wracam, czasem sprawdzę, czy pociąg nie jest opóźniony i tyle. [IDI 22, Otwock]

Jednak już w przypadku mieszkańców Skierniewic dojazd do dużego miasta wymaga podjęcia dodatkowych czynności. Respondenci zwracają uwagę na to, że w pewnych przypadkach (gdy przejazd realizowany jest pociągiem pospiesznym) przewoźnik wymusza na pasażerach rezerwację miejsc w pociągach z wyprzedzeniem. Taki wymóg doprowadza nierzadko do absurdalnych sytuacji – jak opisuje jeden z respondentów:

Teraz jak w tym samym systemie Intercity zmienili to, że do biletów miesięcznych trzeba mieć jeszcze zajmowane miejsca w niektórych pociągach, no to jest czasami straszne. Jak przyjeżdżają dwa pociągi jednocześnie, a ty masz miejscówkę tylko na jeden pociąg, bo system ci blokuje i nie możesz zarezerwować sobie dwóch naraz, nagle się okazuje, że ten jeden, akurat twój pociąg jest opóźniony o dwie godziny. No ale ty nie masz miejscówki na ten drugi i musisz jednak poczekać na ten za dwie godziny. [IDI 1, Skierniewice]

Wymóg rezerwacji nie jest jednak jednolity – tylko część pociągów posiada miejsca rezerwowane. Tym samym respondenci często mają problem z określeniem, jaki typ przejazdu będzie ich dotyczyć. Także w przypadku opóźnień lub innych utrudnień sytuacja jest dodatkowo skomplikowana – zakup biletu na jedną kategorię przejazdu uniemożliwia skorzystanie z tej drugiej.

Jednym z elementów planowania podróży jest dla respondentów także zakup biletów – część z nich dokonuje transakcji przez Internet, natomiast niektórzy korzystają z możliwości zakupu biletu u konduktora lub na stacji. W odniesieniu do rozkładów jazdy niektórzy respondenci przyznają, że nie mieliby problemów z zapamiętywaniem godzin odjazdów pociągów w dogodnych dla nich porach, gdyby nie częste zmiany rozkładów jazdy. Zmuszają one do poświęcania dodatkowego czasu na sprawdzanie godzin odjazdów. Ponadto nawet stosunkowo niewielkie różnice wynoszące 10–15 minut mogą utrudniać planowanie dalszej podróży i zmuszać do czekania na przystankach podczas przesiadek do innych środków transportu.

Dużym dyskomfortem są te częste zmiany rozkładu jazdy czy skrócenie relacji pociągów.

[IDI 22, Otwock]



→ Kursowanie i czas przejazdu pociągów

Jako pozytywny aspekt podróżowania pociągiem respondenci wskazują przewidywalność przejazdów. Z uwagi na to, że kolej jest niezależna od korków na drogach przejazd może odbyć się bez utrudnień. Pasażerowie cenią sobie to, że nie spędzają dodatkowych godzin w samochodzie lub autobusie, których ruch zależny jest od innych pojazdów na trasie. Znając dokładny czas przejazdu ze stacji A do stacji B, mogą zazwyczaj łatwiej zaplanować część dnia spędzaną w miejscu docelowym - wizyty lekarskie, spotkania itp.

Podoba mi się szczególnie właśnie w transporcie kolejowym, że [...] jest on w miarę przewidywalny, nie tak jak autobus, że stanie w korku. [IDI 22, Otwock]

Minusem, w kontekście kursowania pociągów, są według respondentów opóźnienia. Dodatkowo informacja na temat opóźnienia – jakie są przyczyny, ile będzie trwało – jest zazwyczaj ograniczona. Podróżni często nie wiedzą, jaki dokładnie będzie czas oczekiwania na stacji, który pociąg (z którego peronu) odjedzie z niej jako pierwszy albo jak długo będą siedzieli w pociągu, który zatrzymał się w połowie trasy i stoi na stacji lub pomiędzy stacjami. Pracownicy kolei w pociągu też często tego nie wiedzą – czekają na informacje z zewnątrz i nie potrafią odpowiedzieć na pytania pasażerów, co bywa przyczyną konfliktów. Brak punktualności jest źródłem frustracji i niezadowolenia, obniża także zaufanie podróżnych do kolei.

Spóźnienia pociągów bardzo duże, bardzo dużo się spóźniają. Szczególnie pospieszne. W ogóle przestałem w pewnym momencie na nie liczyć. [IDI 6, Skierniewice]

Część respondentów wydaje się być jednak przyzwyczajona do opóźnień. Ich „sezonowe” występowanie uzasadniają trudnymi warunkami atmosferycznymi, które uniemożliwiają normalne poruszanie się pociągów. Za usprawiedliwione respondenci uznają szczególnie opóźnienia zimowe.

Zwłaszcza jak jest sezon opóźnieniowy, czyli jakoś blisko zimy albo gdy zaczynają jakieś mocne deszcze padać. [IDI 1, Skierniewice]

Nierzadko brak alternatywnego środka transportu zmusza podróżnych do czekania na przyjazd opóźnionego pociągu.

Zdarza się, że na przykład spóźniają się dwie godziny i nic nie da się z tym zrobić, ponieważ w zasadzie są jedynym sensownym połączeniem z Warszawą i trzeba po prostu czekać, aż jakiegokolwiek problemy na linii zostaną naprawione. [IDI 18, Otwock]



→ **Komfort przejazdu**

W swoich wypowiedziach respondenci zwracają uwagę na komfort przejazdu. Część z nich zauważa, że podróż pociągiem przynosi wiele korzyści – dla jednych jest to moment relaksu, chwila błogiej beczynności, dla innych produktywnie spędzony czas. Aktywności podejmowane w trakcie podróży to w szczególności odrabianie lekcji, nauka do testów czy egzaminów, praca czy nadrobienie zaległości kulturalnych poprzez czytanie książek czy gazet.

Tak, to jest fajne, bo człowiek może się zanurzyć w jakiejś lekturze czy po prostu chwilę się oderwać od rzeczywistości. Staram się rzeczywiście z tych paru minut spędzonych w pociągu skorzystać. [IDI 22, Otwock]

Podejmowaniu dodatkowej aktywności nie sprzyja jednak brak wygodnej przestrzeni. Respondenci zauważają, że w przypadku braku miejsc siedzących nie mogą oddać się swoim zajęciom. Ten mankament oddziałuje negatywnie nie tylko na pasażerów chcących produktywnie spędzić czas, ale także na pozostałe osoby. Tłok oraz brak miejsc siedzących są dla respondentów męczące i znacząco pogarszają komfort podróży.

Problem jest taki, że trzeba stać jednak do tej Łodzi. Nie zawsze to miejsce siedzące się znajdzie. [IDI 4, Skierniewice]

Inną niedogodnością wskazywaną licznie przez respondentów jest kwestia temperatury w wagonach, przy czym zazwyczaj największym problemem okazuje się brak klimatyzacji. Nieodpowiednia wentylacja pociągów uznawana jest za szczególnie uciążliwą w trakcie upałów. Przejazd rozgrzanym pociągiem jest dla respondentów wyjątkowo nieprzyjemnym doświadczeniem.

W pierwszej kolejności to chyba [należy wymienić] działającą klimatyzację. Zwłaszcza jak trafi się z Kolei Mazowieckich starsza wersja pociągu, to tam czasami jest tak nagrzana metalowa puszką, że człowiek się zastanawia, czy nie lepiej na piechotę pójść. [IDI 23, Otwock]



→ **Koszt przejazdu**

Ceny przejazdów pociągami podróźni oceniają raczej pozytywnie. Większość respondentów uważa, że opłaty są przystępne i nie wymagają zmiany. Zwłaszcza osoby posiadające zniżki są zadowolone z kosztów podróży. W przypadku Otwocka dodatkową korzyścią jest również system honorowania biletów – osoby posiadające warszawską kartę miejską mogą przemieszczać się swobodnie pomiędzy Otwockiem a Warszawą bez konieczności zakupu dodatkowych biletów. Mieszkańcy nieposiadający takiej karty dostrzegli jednak wzrost cen biletów Kolei Mazowieckich w ostatnim czasie.

ETAP III

Po dotarciu do dużego miasta na ostatni etap podróży respondenci wybierają środki transportu dostępne przy stacji kolejowej. W zależności od miasta będą to autobus, tramwaj czy metro. Jeżeli miejsce docelowe znajduje się niedaleko stacji wybieranym rozwiązaniem jest także spacer. Podróżujący zauważają przy tym różnice w jakości oraz dostępności transportu publicznego w miastach wojewódzkich w porównaniu z ich miejscowościami.

[Warszawa dysponuje] bardzo zróżnicowanym i przez to funkcjonalnym transportem publicznym, szynowym, autobusowym, metrowym. Tęgo w Otwocku nie ma, są tylko linie autobusowe. [IDI 19, Otwock]

W DRODZE DO DUŻEGO MIASTA PRZYDA SIĘ TAKŻE ROWER



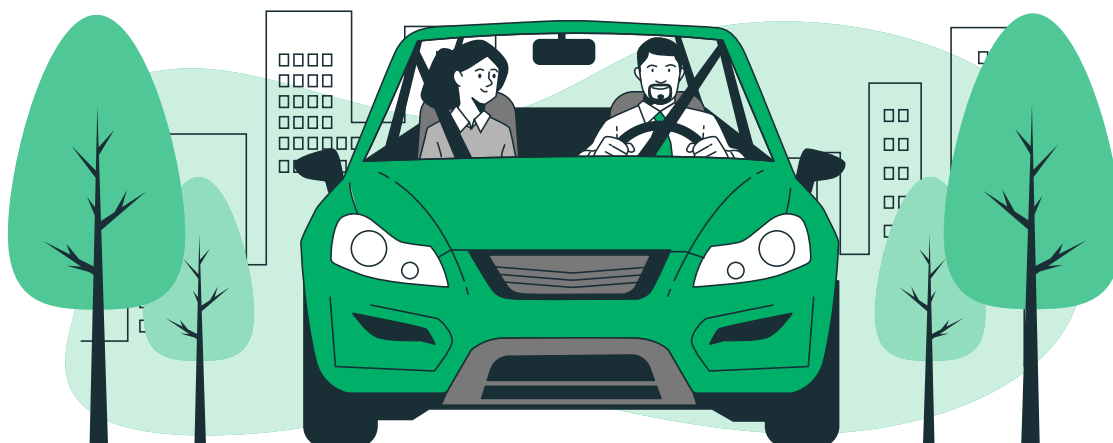
W kontekście wyjazdów do miast wojewódzkich w wypowiedziach niektórych respondentów pojawia się również rower. Ten środek transportu służy nie tylko do przemieszczania się po miejscowości zamieszkania czy jako forma rekreacji – podróżni deklarują, że rower stanowi dogodne uzupełnienie ich podróży do dużego miasta w przypadku, gdy pozwalają na to warunki atmosferyczne. Rower doskonale sprawdza się jako alternatywa dla autobusu, który przewozi pasażerów na krótszych dystansach, na każdym z opisywanych etapów podróży. Użytkownicy roweru cenią sobie w szczególności wygodę oraz niezależność, którą gwarantuje jednoślad.

Dojeżdżam najczęściej komunikacją publiczną, znaczy się pociągiem [...], biorę rower do pociągu i dojeżdżam tam [Warszawa] na stadion, a potem jeszcze 20 minut rowerem, a wracam też rowerem. [IDI 19, Otwock]

Zwykle dojeżdżam do stacji rowerkiem, bo niedaleko domu mam stację rowerów miejskich i też pod dworcem, więc sobie biorę rower i wyjeżdżam na stację. [IDI 1, Skierniewice]

Respondenci wybierają zarówno rowery prywatne, jak i publiczne oferowane przez dane miasto. Jednak w przypadku korzystania z prywatnych jednośladów problemem jest ich transport – z uwagi na brak lub ograniczoną liczbę miejsc dla rowerów przewiezienie ich pociągiem, zwłaszcza w godzinach szczytu, może okazać się kłopotliwe lub niekiedy niemożliwe. Jako minusy użytkowania rowerów miejskich respondenci wymieniają natomiast ich ograniczoną liczbę oraz problemy z obsługą stacji wypożyczenia.

Zazwyczaj jest jeszcze w mianę luźno, ale w godzinach szczytu nie wszedłbym już z rowerem, nie zmieściłbym się do pociągu. [IDI 19, Otwock]



ZWOLENNICY SAMOCHODÓW

Pomimo dużej popularności transportu publicznego wśród respondentów znajdują się także zagorzali zwolennicy prywatnych pojazdów. Niektóre osoby są przekonane, że samochód zawsze stanowi lepszy wybór w stosunku do komunikacji miejskiej. Korzystanie z autobusów czy pociągów jest wyłącznie wynikiem braku prawa jazdy lub ograniczeń ruchowych, które uniemożliwiają zasiadanie za kierownicą.

Według mnie, jeżeli ktoś ma do wyboru autobus czy samochód, to już prędzej samochodem pojedzie niż autobusem. [IDI 20, Otwock]

Część osób podróżujących z miejsca zamieszkania do metropolii wybierająca przejazd samochodem wyjaśnia, że na ich preferencje znaczący wpływ w szczególności mają:



→ **Bezpieczeństwo przejazdu**

Wśród wypowiedzi kierowców pojawiają się komentarze podważające bezpieczeństwo transportu publicznego. Zdaniem niektórych podróżnych jedynie samochód pozwala na uniknięcie nieprzyjemnych sytuacji wywołanych zachowaniem innych osób. Zagrożenia dotyczą w szczególności kobiet, osób starszych oraz dzieci. Zwolennicy aut twierdzą również, że korzyści płynące z poruszania się prywatnym środkiem transportu przeważają nad problemami, które on generuje.

Mam takie poczucie, że matka z dzieckiem nie jest mile widziana w autobusie, są trudności, czasem trudno wjechać. [IDI 20, Otwock]

Natomiast w samochodzie mimo tego, że jest zagrożenie oczywiście wypadku czy różnych innych przypadłości, ale jest [ono] o wiele mniejsze niż na przykład przebywanie z jakimś dziwnym towarzystwem w pociągu czy w autobusie, szczególnie w godzinach wieczornych. [IDI 17, Otwock]



→ **Czas przejazdu.**

Zdaniem niektórych czas przejazdu samochodem jest krótszy niż transportem zbiorowym – szczególnie w przypadku niedopasowania rozkładu lub trasy do konkretnych potrzeb. Uważają oni, że to samochód jest bardziej dogodnym rozwiązaniem w przypadku ograniczonej ilości czasu, ponieważ auto pozwala na bezpośredni dojazd do punktu docelowego, bez konieczności przesiadek.

Samochodem lubię to, że jest szybciej, jak mi się śpieszy, to faktycznie jest szybciej. [IDI 6, Skierniewice]



→ **Komfort przejazdu**

Na wybór samochodu jako środka transportu wykorzystywanego do dojazdu do dużego miasta ma wpływ także komfort przejazdu. Respondenci zwracają uwagę na elastyczność, którą zapewnia własny pojazd – w takim przypadku trasa nie musi być wyznaczona od punktu do punktu, gdyż kierowca może wstąpić po drodze do wielu miejsc. Kierowca nie jest też uzależniony od panujących warunków atmosferycznych oraz ma możliwość wygodnego podróżowania z bagażami oraz dziećmi.

Zaletą samochodu jest to, że nie męczy, że można nim dojechać w zasadzie wszędzie i dojechać szybko i w każdych okolicznościach, nawet jeśli pada i jest zimno, no i transportować duże przedmioty. [IDI 18, Otwock]

Niemniej kierowcy dostrzegają również pewne minusy podróżowania samochodem. Za mankamenty prywatnych przejazdów postrzega się zwłaszcza:

- trudności ze znalezieniem miejsca parkingowego w dużym mieście,
- wysokie ceny paliwa (w porównaniu z cenami biletów transportu zbiorowego),
- wysokie ceny utrzymania samochodu,
- korki.

Jeśli chodzi o zaparkowanie, o dojechanie, to Lublin i Radom to po prostu masakra. Teraz jest już trochę lepiej, chociaż też nie jest tak najlepiej w Lublinie. A tutaj w Puławach, małe miasto, łatwy dojazd, właściwie nie ma takich miejsc, że nie możesz parkować, tak jak na przykład w Lublinie czy w Warszawie. [IDI 10, Puławy]

Na pociąg osobowy to cena jest dobra. W sumie 20 zł razem. Myślę, że samochodem bym nie przejechała za te pieniądze. [IDI 6 Skierniewice]

Częściej do Łodzi dojeżdżam tylko samochodem. Zajmuje to do godziny czasu, no ale to zależy. Czasami się coś wydarzy i z godziny czasu może się zrobić trzy godziny. [IDI 8, Skierniewice]

WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

Wykluczenie transportowe to zjawisko, które swoim zasięgiem obejmuje całą Polskę, jednak za najbardziej dotknięte tym problemem uważane są mniejsze miejscowości. Pomimo trudności z oszacowaniem dokładnej liczby osób, których dotyczy wykluczenie komunikacyjne, wskazuje się, że brak lub ograniczony dostęp do publicznego transportu w szczególności dotyczy seniorów, osób z niepełnosprawnościami czy dzieci. Choć wymienione grupy odznaczają się innymi cechami, ich wykluczenie posiada często wspólny mianownik, którym jest brak możliwości poruszania się własnym samochodem. Niemożność wyjazdu z miejscowości zamieszkania odciska piętno na wielu fundamentalnych aspektach życia, pozbawiając dostępu do pracy, edukacji czy istotnych usług. Wykluczenie komunikacyjne to także często wykluczenie społeczne poprzez brak możliwości spotkań z rówieśnikami, uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych czy sportowych.

Za przyczyny tego niekorzystnego stanu uważa się między innymi brak integracji systemu publicznego transportu zbiorowego oraz rozproszenie kompetencji w tym zakresie, niejednolity system taryfowy, a także brak stabilnego i długofalowego planowania organizacji transportu publicznego z wykorzystaniem środków publicznych. Na słabą kondycję transportu zbiorowego niewątpliwie mają wpływ lata systemowych zaniedbań związanych z przemianą ustrojową. Pomimo złożoności problemu wykluczenia komunikacyjnego pozostaje on jednak kwestią szczególnie pilną, wymagającą niezwłocznych działań, dlatego rozważania nad nim zostały podjęte także w tym badaniu.

Respondenci pytani o kwestię wykluczenia transportowego w pierwszej chwili wskazują, że nie odczuwają w swoim przypadku takiego problemu. Osoby podróżujące twierdzą, że dojazdy do innych miast nie sprawiają im większych trudności. Siatka połączeń co do zasady zapewnia możliwość przemieszczania się poza obręb miejscowości zamieszkania, do sąsiednich miast.

Do Lublina jest bardzo szybko, nawet jakby pociągiem tam dojechać. [...] autobusy jeżdżą i też są w porządku godziny. [...] z dojechaniem do Lublina na pewno nie ma problemu i z dojechaniem do Warszawy. Ogólnie uważam, że jest sporo tych pociągów, że na pewno pod względem wybrania jakiegoś nie ma problemu. Tylko trzeba wtedy ewentualnie wcześniej bilet kupić. [IDI 11, Puławy]

Niemniej zauważyć można, że niektórzy z respondentów nie postrzegają swojej sytuacji transportowej jako uciążliwej z uwagi na to, że ich życie codzienne ogranicza się do miejscowości zamieszkania. W przypadku tych respondentów kwestia wykluczenia transportowego nie jest przedmiotem głębszych przemyśleń. Aspektem, który sprzyja opisywanym postawom respondentów, może być standard życia w badanych miejscowościach. W przypadku, gdy podstawowe potrzeby mieszkańców są zaspokojone, nie są oni zmuszeni do podejmowania dodatkowych podróży – tym samym ewentualny problem wykluczenia transportowego traci na znaczeniu.

Tak spokojnie mógłbym spełnić swoje wszystkie potrzeby bez dojazdów do dużego miasta.

[IDI 8, Skierniewice]

Nie czuję się wykluczona, niemal wszystko jest w Skierniewicach. [IDI 6, Skierniewice]

Z wypowiedzi wynika jednak, że nasilenie wykluczenia transportowego zwiększa się wraz ze wzrostem częstotliwości dojazdów do innego miasta czy odległości od miejsca zamieszkania do stacji kolejowej. Trudności z podróżowaniem stają się w takim przypadku widoczne i wpływają na postrzeganie sytuacji transportowej danej osoby.

Ja się nie czuję wykluczony, ale wydaje mi się, że im dalej od linii kolejowej, tym to poczucie może wzrastać. [IDI 18, Otwock]

Ja tak nie mam, ale jakbym pracowała w Warszawie, to może bym się czuła [wykluczona]. Myślę, że mogą się tak czuć ci, którzy codziennie jadą do Warszawy. [IDI 20, Otwock]

Pomimo deklaracji niektórych osób, że miasta, w których mieszkają, zaspokajają większość ich potrzeb, wielu respondentów jest jednak ściśle związanych z miastami wojewódzkimi. Metropolie znajdujące się w sąsiedztwie mniejszych miast zapewniają ich mieszkańcom dostęp do specjalistycznych usług, w szczególności w zakresie medycyny czy edukacji. Dla tych osób regularne wizyty w dużych miastach są zatem nieuniknionym i nieodłącznym elementem życia.



Nie mam wyjścia, więc muszę dojechać. Zrobię prawo jazdy, kupię samochód i będę dojeżdżała samochodem albo będę dojeżdżała komunikacją, bo nie mam innego wyjścia. To znaczy jest wyjście takie, że rezygnuję z pracy w Lublinie i szukam w Puławach, i nie jeżdżę do Lubina do lekarza. Będę płakać i będę płacić, bo muszę dojechać do pracy, do lekarza. [IDI 10, Puławy]

Problem wykluczenia komunikacyjnego nie towarzyszy jednak wyłącznie podróżom do dużych miast. Respondenci napotykają na podobne trudności także w obrębie swoich miejsc zamieszkania. W szczególności osoby mieszkające z dala od centrum miejscowości, nieposiadające własnego samochodu mogą mieć problem w codziennym funkcjonowaniu. W przypadku chęci skorzystania z transportu publicznego dotyczą ich problemy opisane w poprzednich rozdziałach. Osoby, które nie są w pełni sprawne czy to z powodu stanu zdrowia, czy obciążenia bagażami, napotykają trudności (np. wysokie progi), które ograniczają ich możliwości korzystania z transportu publicznego.

Puławy nie są miejscowością tak dobrze skomunikowaną. Nie jest tu jak w Warszawie, że co sześć minut przyjeżdża jakiś autobus. Tutaj odstęp między pojawieniem się autobusów to jest zawsze około godziny. Trzeba się bardziej ustawiać pod autobusy niż odwrotnie. [IDI 12, Puławy]



ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA – PROBLEM DUŻYCH MIAST?

Mieszkańcy Puław, Otwocka i Skierniewic zostali zapytani o to, jak ich zdaniem wygląda problem zanieczyszczenia powietrza w ich mieście, a także w całej Polsce. Wszyscy zgodnie ocenili stan polskiego powietrza jako zły – podawali jako przykład Kraków i Warszawę, które toną w smogu, zwracali uwagę na rolę spalania węgla, a także, co najważniejsze, zwracali uwagę na problem „kopciuchów” i spalania śmieci (co okazało się szczególnie dotkliwie zimą ubiegłego roku m.in w związku z kryzysem energetycznym, jakiego doświadczyli Polacy). Jednak problemu w swoim mieście nie widzieli albo nie dostrzegali jego wagi.

Ja nie, nie widzę tego problemu w moim mieście, jeżeli chodzi o zanieczyszczenie powietrza, gdyż większość miasta jest zasilana z elektrociepłowni, więc tutaj akurat nikt nie pali. Tak teraz są też restrykcyjne jakieś przepisy, które zmuszają ludzi do wymiany pieców, są kary za palenie byle czym. Być może w zimie ten stan powietrza jest gorszy, kiedy więcej ludzie palą. Ta jakość powietrza być może jest mniejsza, ale są to sporadyczne dni. Myślę, że Puławy wypadają dobrze na tle innych miast, np. śląskich, w których to jest więcej tych starych budynków, kamienic zasilanych piecami. Słyszałem też co nieco o Krakowie, że urbanistyka tego miasta została źle zaprojektowana. [IDI 15, Puławy]

Mieszkańcy małych miast często stwierdzają, że oni smogu i zanieczyszczenia powietrza nie odczuwają. Podkreślają, że mieszkają w zielonej okolicy, z dala od dużych miast, więc problem smogu ich nie dotyczy.

U nas brak chmur smogowych, jakie bywają gdzie indziej, Znaczy, ja nie czuję aż takich oparów plastiku albo czegoś takiego. Jest OK. [IDI 1, Skierniewice]

Niestety, chociaż odległość od dużych aglomeracji miejskich teoretycznie mogłaby sprzyjać czystości powietrza, to w rzeczywistości problem zanieczyszczenia w tych miejscowościach istnieje, a nawet okresowo może być zaliczany do poważnych.

Według danych z września bieżącego roku, udostępnionych przez stronę Airly.eu poziom pyłów PM 2,5 dla Puław miejscami przekraczał 400 procent normy³.

Ponadto w Puławach od wielu lat działają zakłady azotowe, co również wpływa na jakość powietrza w regionie.

U nas (Puławy) jest bardzo, bardzo, bardzo zielone miasto, u nas jest bardzo, bardzo dużo zieleni [...] kiedyś „azoty” zanieczyszczały środowisko, teraz mają takie filtry, że te zanieczyszczenia środowiska nie są aż takie duże, jeśli chodzi o Puławy, uważam, że jest nawet nieźle. [IDI 10, Puławy]

Podobna sytuacja ma miejsce w pozostałych badanych miastach, z danych pokazujących średnioroczne zanieczyszczenie pyłem PM 2,5 i PM 10 dla Skierniewic można odczytać, że przez ponad połowę roku zanieczyszczenia te przekraczają bezpieczną normę⁴. Analogiczna sytuacja ma miejsce w Otwocku⁵, gdzie również przekraczane są dopuszczalne normy.

Większość badanych ocenia jakość powietrza w swoim mieście jako dobrą. Nie należy jednak wysnuwać pochopnego wniosku, że mieszkańcy mniejszych miast nie mają świadomości zanieczyszczeń powietrza związanych z transportem (w szczególności transportem samochodowym). Przynajmniej część z nich zdaje sobie sprawę, że problem istnieje, jednak nie odnosią tego do siebie. W większości uważają to za problem dużych miast, a nie swoich miejscowości. Zapytani o zanieczyszczenie powietrza w ich okolicy spontanicznie przywołują raczej „kopciuchy”.

Myślę, że to nie dotyczy nas aż tak, no są miasta, w których jest naprawdę duży problem. Wiadomo, bo to spaliny i to wszystko, ale nie, nie można jakoś tam bardzo narzekać. [IDI 13, Puławy]

Należy podkreślić, że w sezonie grzewczym jakość powietrza bywa bardzo zła, szczególnie jeśli chodzi o pyły, problem ten nie jest natomiast podejmowany w okresie letnim. Dwutlenek azotu emitowany przez samochody jest zanieczyszczeniem co do zasady niewidocznym, a pyłów auta generują mniej, co prowadzi do mylnego przekonania wielu osób, że problemu nie ma. To jedna z przyczyn wyjaśniających powody lekceważenia wpływu transportu na jakość powietrza⁶.

Podczas wywiadów zapytaliśmy badanych, czy ich zdaniem warto zajmować się problemami zanieczyszczeń związanych z transportem samochodowym, a także innymi uciążliwościami związanymi z samochodami. Tutaj odpowiedzi były dość mocno spolaryzowane – z jednej strony część naszych rozmówców podkreślała, że w większej skali jest to problem, który zdecydowanie należy zaakcentować i przedstawić jakieś rozwiązania. Z drugiej strony doświadczenia mieszkania w małym mieście, często w otoczeniu zieleni, sprawiają, że nie do końca czują, że problem może ich dotyczyć – także ze względu na stosunkowo mniejszą liczbę samochodów niż w dużych aglomeracjach oraz to, że samochód jest tam wciąż głównym środkiem transportu.

3 <https://airly.org/map/pl/#51.41525,21.953416,i6187> [dostęp: 12.09.2023]

4 <https://ongeo.pl/geoportal/skierniewice/zanieczyszczenie-powietrza> [dostęp: 12.09.2023].

5 <https://ongeo.pl/geoportal/otwock/zanieczyszczenie-powietrza> [dostęp: 12.09.2023].

6 Więcej informacji o ryzykach związanych ze smogiem: https://www.pkeom.pl/uploads/Transport/raport_transport_powietrze_zdrowie_dzieci_12052021.pdf [dostęp: 12.09.2023].

Według mnie są, no nie wiem, no są chyba... Bardziej bym się zajęła tymi domami, tak. Bo to jest według mnie powódź, tak? Tutaj sama się czuję zagrożona chociażby przez swojego sąsiada, tak? Dla mnie nie jest problemem jego samochód [czy] jego warsztat samochodowy nawet, tylko to [...] jak kopci w tym kominie. Tak więc ja bym się [tym] zajęła. No, no, nie wiem, właśnie tutaj jakimiś przepisami, [...] jak ogrzewać, [...] wprowadzaniem jakiejś [...] normy. [IDI 20, Otwock]

Badani zwracają więc uwagę na inne zanieczyszczenia, a emisje związane z samochodami pozostają dla nich mniej ważne i uciążliwe.

A ja wiem, ja nie narzekam na jakość powietrza. Ja nie mam jakiegoś tam problemu, jakoś tam nie widać, żeby były u nas jakieś tam zanieczyszczenia [...]. Ktoś chce mieć czyste powietrze, to niech jedzie do lasu i oddycha tam, będzie miał mnóstwo. Zawsze może [...] na jakieś wsi się pobudować i będzie miał czyste powietrze. No nie oszukujmy się. [IDI 7, Skierniewice]

Nie oznacza to jednak, że osoby badane nie dostrzegają problemów związanych z samochodami w przestrzeni publicznej. Zauważają, że część samochodów ze starymi silnikami nie powinna być dopuszczana do ruchu drogowego, ze względu na spaliny i hałas. Dotykają ich problemy spotykane również w dużych miastach, takie jak „dzikie parkowanie”.

No oczywiście, że ma to ogromne znaczenie [transport na stan powietrza] jestem tego zupełnie świadoma [...] ja posiadam samochód nowy z katalizatorem ze wszystkimi dopuszczalnymi zabezpieczeniami, ale wiadomo, że nie wszystkich ludzi na to stać. Tak więc no niestety jeżdżą samochodami, które mają zły wpływ ekologiczny [...] dodatkowo hałas, tylko że tutaj znowu wracamy do kwestii pierwotnej, czyli czym starszy samochód, tym daje większą emisję zarówno spalin tych złych, jak i poziomu hałasu. Tak wiadomo, że takie samochody nie powinny być w ogóle dopuszczone do ruchu drogowego, które wydzielają zbytnią ilość decybeli [...]. Nad zajmowanym miejscem przez samochody się nigdy nie zastanawiałam, ale powiem szczerze jako użytkownik samochodu oczywiście wkurzam się, jak nie mam gdzie zaparkować. [IDI 17, Otwock]

Ciekawym problemem, zauważonym przez badanych, a nieporuszonym bezpośrednio podczas wywiadów okazał się problem tzw. betonozy i jej wpływu na środowisko.

Rynek, gdzie były drzewa, była fontanna, zrobili teraz betonowy i to już jest rzeczywiście duża różnica. Bo tak to bardzo dużo ludzi chodziło tam na spacer, siadało sobie na tych ławeczkach, bo były ławeczki. Teraz też są, owszem, są fontanny, ale nie ma tej zieleni. Nie ma tego, żeby usiąść sobie na spokojnie, poodychać, to świeże powietrze, tak jak woda tryska, tego nie ma. [IDI 5, Skierniewice]

Mieszkańcy Skierniewic podkreślają, że na stan środowiska, a także pośrednio na ich zwyczaje transportowe wpływają również nieudane rewitalizacje, polegające na wycinaniu miejskiej zieleni i zastępowaniu jej betonem. Przed zmianami wprowadzonymi na rynku w Skierniewicach większość mieszkańców decydowała się na spacer i odpoczynek w cieniu zieleni, a obecnie omijają to miejsce.



PROPONOWANE ROZWIĄZANIA I (NIE)POTRZEBNE ZMIANY?

Podczas wywiadów zadawano pytanie o to, jakie rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza związanego z transportem, zdaniem badanych, są najlepsze i przyniosą największe korzyści. Przedstawiono kilka propozycji skupiających się na ograniczaniu ruchu samochodów w mieście, począwszy od likwidacji i reorganizacji miejsc parkingowych, poprzez ograniczenia wjazdu samochodów do centrum, a skończywszy na ograniczeniu prędkości i tzw. szkolnych ulicach.

Mieszkańcy miast są dość sceptycznie nastawieni do proponowanych rozwiązań i w większości wyrażają się o nich krytycznie.

Zapytani o to, czy uważają, że dobrym rozwiązaniem byłaby **likwidacja miejsc parkingowych lub zwiększenie opłat za parkowanie** stanowczo twierdzą, że nie jest to rozwiązanie, które sprawdziliby się w ich mieście.

Ludzie by się tylko denerwowali, że znowu ktoś im robi problem z parkingiem albo że ceny są nieadekwatnie wysokie, a i tak, kto by miał, to i tak by parkował. Uważam, że jedyne, co by to zmieniło, to to, że ci ludzie by po prostu bardziej przeklinali tych, którzy to zmieniają [...]. Myślę, że tylko wywołałoby to po prostu niezadowolenie społeczne, w większym stopniu niż jest. [IDI 11, Puławy]

Mieszkańcy podkreślają, że jeżeli takie rozwiązanie miałyby zostać wprowadzone, to znalazłoby zastosowanie jedynie w ścisłym centrum przy rynku miasta i urzędach. Tam opłaty parkingowe mogłyby być podniesione, aby uniknąć sytuacji, kiedy samochody są tam pozostawiane na cały dzień, podczas gdy część mieszkańców jedzie do pracy do większego miasta, a pozostała część nie może zaparkować pod urzędem.

Jednak w większości przypadków badani widzą więcej zagrożeń niż korzyści płynących z wprowadzania płatnych miejsc parkingowych i podnoszenia opłat na już obowiązujących parkingach.

No brzmi to dobrze, ale już i tak trochę nie ma gdzie parkować. To znaczy, nie wydaje mi się, żeby zmniejszanie liczby miejsc parkingowych, kiedy i tak nie ma ich za dużo, było dobrą strategią. Raczej bym poczekał, aż [...] może przestanie być takie zapotrzebowanie na te miejsca parkingowe, zanim bym je zlikwidował. [IDI 19, Otwock]

Zdecydowana większość badanych zgadzała się, że takie rozwiązania sprawdzają się w dużych miastach, natomiast nie znajdują zastosowania w mniejszych miejscowościach.

W Warszawie to chyba ma sens? To znaczy rzeczywiście chyba dzięki temu czasem w ogóle da się tam zaparkować, ale w Otwocku to mnie trochę zdziwiło, że zostało wprowadzone.

[IDI 19, Otwock]

Głównym problemem zauważanym przez rozmówców jest ryzyko zwiększenia (już obecnych) nadużyć ze strony kierowców, takich jak parkowanie poza strefami do tego wyznaczonymi, zastawianie chodników i niszczenie zieleni. Obawiają się, że wyższe ceny spowodują, że część osób zdecyduje się zaparkować w miejscu do tego nieprzeznaczonym.

To nie jest rozwiązanie, bo są ludzie, którzy szukają oszczędności. Taka osoba pojedzie gdzie indziej, tam, gdzie jest za darmo i zastawi komuś bramę lub stanie przy skrzyżowaniu. Dlatego to dla mnie nie jest wyjście z sytuacji. [IDI 4, Skierniewice]

Kolejnym rozwiązaniem, o które pytano badanych, było **uspokajanie ruchu samochodowego**, polegające na ograniczeniu prędkości w centrum i/lub na innych wybranych drogach do 30 km/godz. Dodatkowo poruszana była też kwestia ograniczenia prędkości do 20 km/godz., którym mogłyby być obejmowane drogi w otoczeniu osiedli mieszkaniowych i szkół.

W tym przypadku opinie badanych były nieco bardziej zróżnicowane. Grupą, która częściej opowiadała się za wprowadzeniem takiego lub podobnego rozwiązania, byli rodzice dzieci w wieku szkolnym. Zaznaczali, że sytuacja na drogach bywa niebezpieczna i nie czują się pewnie, gdy ich dzieci samodzielnie przemieszczają się po mieście, zwracali uwagę na kierowców przekraczających prędkość w pobliżu szkół i spokojnych osiedli.

Uspokojony ruch: Jestem za w stu procentach. Dla mnie mogą być za każdym skrzyżowaniem i przed każdym te progi zwalniające, żeby się do tego stosować. Patrząc, co się dzieje w miastach, to czasem jest naprawdę strach dziecko wypuścić przez ulicę do sklepu. [IDI 3, Skierniewice]

Pozostali mieszkańcy nie byli tak pozytywnie nastawieni do ograniczania prędkości. Nie uważali, aby było ono potrzebne, i obawiali się, że może się to przyczynić do powstawania korków w mieście.

Należy jednak zauważyć, że obawy związane z tworzeniem się na ulicach korków spowodowanych ograniczeniami prędkości są bezpodstawne, w rzeczywistości prawidłowo przeprowadzone uspokajanie ruchu nie powoduje korków.

Takie ryneczki, nie ryneczki, takie gdzieś wokół [...] Starego Miasta, to niech będzie to 30 km/godz. Jednak ogólnie w mieście to myślę, że te 50 km/godz. co jest, to jest okej, bo wie pan, obniżając prędkość, to będą się korki robiły. [IDI 8, Skierniewice]

Należy podkreślić, że podczas wywiadów celowo nie poruszano rozwiązania, jakim są progi zwalniające. Specjaliści ds. ruchu uznają je za przestarzałe rozwiązanie i często proponują nowe sposoby na uspokajanie ruchu, np. przez zważanie drogi lub wprowadzanie „esowania” (toru jazdy zbliżonego do litery „s”). Jednak progi zwalniające to rozwiązanie powszechnie znane i nadal często stosowane w całym kraju, a już szczególnie w mniejszych miejscowościach, gdzie nowsze rozwiązania nie cieszą się jeszcze popularnością. Co więcej, progi zwalniające (obok zwykłych ograniczeń prędkości) są zwykle jedynym rozwiązaniem, jakiego doświadczyła większość użytkowników ruchu.

Strefy czystego transportu, czyli ograniczanie dostępu do wyznaczonych stref miasta dla pojazdów wysokoemisyjnych, spotkały się z podobnym odbiorem wśród mieszkańców mniejszych miejscowości jak wśród mieszkańców dużych miast w poprzednim badaniu.

Głównym zarzutem stawianym tworzeniu stref czystego transportu jest to, że jej zasady są odbierane jako niesprawiedliwe. Badani zwracają uwagę na problem ograniczania możliwości przemieszczania się osób, które nie mają wystarczających zasobów finansowych, aby posiadać samochód hybrydowy lub elektryczny.

Samochody elektryczne chociażby, one teraz są drogie, prawda? One nie są dla każdego i dla mnie to nie jest rozwiązanie. [IDI 20, Otwock]

Negatywny stosunek do stref czystego transportu wynika najczęściej z braku rzetelnej wiedzy, ze złej prasy wokół tego tematu, a także z nieprzyjemnych doświadczeń związanych z tym rozwiązaniem. Niektórzy badani zaznaczają, że zdarzyło im się przejeżdżać przez miasta, w których zostały wprowadzone podobne strefy i czuli się wykluczeni. Inni przewidują problemy, choć ich nie doświadczyli.

*Mówię, no, chore po prostu. A teraz jak ja bym sobie pojechała na przykład do Stuttgartu i miałabym samochód taki jak teraz, to nie mogłabym wjechać. To jest, że tak powiem, dyskryminacja. Ja rozumiem. Kiedyś, dziesięć lat temu, słyszała pani o smogu? Nie było tego słyhać, a teraz tak brzydko już powiem, że w ***** im się wszystkim poprzewracało. Tak i wszędzie tylko czyste powietrze, smog, czyste powietrze, smog, spalanie i tak dalej, i tak dalej...* [IDI 13, Puławy]

Ostatnim rozwiązaniem, o ocenę którego prosiliśmy, były tzw. **szkolne ulice**, czyli ograniczenie możliwości podjechania samochodem bezpośrednio pod wejście do szkoły lub w jego pobliżu w godzinach, gdy do szkoły przychodzi najwięcej uczniów⁷. Zaproponowaliśmy godziny między 7:30 a 8:15.

Mieszkańcy mniejszych miast już na wstępie zaznaczyli, że taki pomysł może być ciężki do wprowadzenia w ich miejscowościach ze względu na położenie szkół. W ich ocenie, w większości przypadków szkoły położone są przy głównych drogach, co sprawia, że z ruchu zostałby wyłączony fragment ulicy, po której poruszają się również osoby niedowożące dzieci.

Szkoła jest przy osiedlu, na którym mieszkam, i to będzie nierealne. Dlatego że szkoła akurat u nas jest przy głównej ulicy i jakby był taki zakaz, to nie wiem, jak by ludzie mieli się przemieszczać. [IDI 5, Skierniewice]

⁷ Raport „Szkolne ulice w Polsce”, https://www.pkeom.pl/uploads/szkolna-ulica/Szkolne_ulice_Polska_raport_PKEOM_27032023.pdf [dostęp, 12.09.2023]

Dodatkowo badani krytykowali pomysł ze względu na brak alternatyw dla dowożenia. Mieli poczucie, że młodsze dzieci wciąż potrzebowałyby pomocy rodziców w dojściu do szkoły, a w konsekwencji rodzice musieliby parkować w strefie, gdzie nie ma zakazu ruchu i przeprowadzać dzieci na piechotę dalej. To zdaniem badanych wiązałoby się z ryzykiem natężonego ruchu i parkowania „na dziko” w strefie przylegającej do „szkolnej ulicy”.

Mieszkam koło szkoły, obserwuję ten temat czasami, jak mi się zdarzy dziecko prowadzić na godzinę 8:00 do szkoły tak, że tłum tych samochodów podjeżdża. Z jednej strony to rozwiązanie jest fajne, ale z drugiej strony wiadomo, każdy się spieszy. Ja bym to zrobił tak może, że małe dzieci, które chodzą tam [...] do pierwszej, drugiej, czy tam ewentualnie trzeciej klasy, to jak najbardziej mi się wydaje, że te podwożenie przez rodziców no to jeszcze ma sens. [IDI 22, Otwock]

Warto jednak zauważyć, że rodzice widzą potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa przy szkołach, ale jako alternatywę dla szkolnych ulic proponują raczej zwiększenie ograniczeń prędkości i ustawienie tradycyjnych spowalniaczy, które pomogłyby dzieciom bezpiecznie odbyć drogę do szkoły. Przydatne mogłoby więc być informowanie ich o nowych rozwiązaniach, w tym także o możliwościach wdrożenia szkolnej ulicy z innej formie, dopasowanej do lokalnych warunków.

W ramach rozmowy o proponowanych ograniczeniach i rozwiązaniach wpływających na ruch drogowy spontanicznie w wielu wywiadach pojawił się temat stosunkowo nowych zmian w przepisach. Zasady wprowadzone 1 czerwca 2021 roku dają **pieszym pierwszeństwo przy przejściach dla pieszych**. Jak zaznaczono we wcześniejszych rozdziałach raportu, potrzeby pieszych i rowerzystów są słabo rozpoznawane przez mieszkańców mniejszych miast. Problem ten zauważyliśmy również w tym przypadku. Zarówno osoby poruszające się głównie samochodami, jak i te korzystające z transportu zbiorowego negatywnie wypowiedziały się o nowych przepisach, które stawiają pieszego na pierwszym miejscu.

Uważam, że już od wielu lat ulica Centralna [Puławy] jest sporym problemem, bo tam jest dużo przejść obok siebie i tam nie ma ani jednych świateł, jeszcze jak weszła ta ustawa, że teraz piesi mają tak jakby od tej żółtej linii pierwszeństwo. Teraz ludzie zachowują się tak, że widzą, że jedzie samochód i że ktoś nie ma ochoty ich przepuścić, chociaż nawet powinien, to i tak nie poczekają, tylko się na siłę próbują zwalać na te pasy i nawet się nie rozglądają. [IDI 11, Puławy]

Użytkownicy samochodów zaznaczają, że nowe przepisy powodują „wymuszanie” pierwszeństwa przez pieszych, a także sprawiają, że piesi nie zwracają uwagi na sytuację na drodze.

Co ja zauważyłam jako kierowca, to po zmianie przepisów ruchu drogowego w momencie, kiedy pieszy nawet zbliża się z zamiarem przejścia do pasów, my musimy ustąpić. To też jest kłopotliwe, bo czasami jest tak: podchodzi do pasów i ja nie wiem, czy on sobie po prostu stoi i rozmawia przez telefon, czy on ma zamiar wtargnąć w tej chwili na pasy przed samym samochodem, więc tutaj powinny być czasowe światła, że podchodzi, włącza światło, wtedy wiem, że muszę mu ustąpić pierwszeństwa. [IDI 17, Otwock]

Warto zaznaczyć, że zdaniem ekspertów i według danych policji przepisy te znacząco wpływają na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Już rok 2022 był bardzo dobry pod tym względem – pierwszy raz w historii w wypadkach zginęło mniej niż 1900 osób. Pierwszy kwartał 2023 roku pokazuje, że w wypadkach z pieszymi na pasach zginęło o ponad 50% mniej pieszych niż w tym samym okresie 2022 roku⁸.

Zastanawiając się na powodach, dlaczego nasi rozmówcy mieli tak negatywny stosunek do zmian w prawie drogowym, a także byli niechętni wobec proponowanych przez nas „zielonych” rozwiązań, należy zwrócić uwagę na podstawową zmienną. W mniejszych miejscowościach, gdzie występuje mniejsza gęstość zamieszkania, mieszkańcy mają zwykle więcej przestrzeni, a w konsekwencji walka o nią jest mniej nasilona niż w dużych miastach. To wniosek, który przypomina o sobie przez większość wywiadów przeprowadzonych w Puławach, Otwocku i Skierniewicach. Jest to szczególnie widoczne, gdy porównujemy wyniki obecnego badania z raportem sprzed roku. Podczas rozmów z mieszkańcami większych miast napięcie między poszczególnymi grupami walczącymi o przestrzeń i „zasoby” miasta było o wiele bardziej widoczne.

Można postawić ogólny wniosek, że ze względu na inną specyfikę zamieszkania i przemieszczania się po mniejszym mieście rozwiązania wprowadzane w większych miastach nie spełniają obecnych oczekiwań mieszkańców mniejszych miejscowości. Nie oznacza to jednak, że nie wpłynęłyby one pozytywnie na komfort ich życia i codziennych podróży. Po prostu na razie nie są postrzegane jako konieczne czy potrzebne. Wiedza na ich temat jest generalnie mniejsza, a rozmówcy najczęściej nie widzieli ich zastosowania w praktyce, ale mieszkańcom dużych miast też często tej wiedzy i doświadczeń brakowało. Potrzeba informowania i edukacji jest powszechna.

Mieszkańcy mniejszych miejscowości nie doświadczają na co dzień korków, nie zauważają zanieczyszczenia spalinami, hałasu i niebezpiecznych sytuacji na drogach w takim stopniu jak mieszkańcy dużych miast, a w konsekwencji nie widzą potrzeby wprowadzania zmian.



⁸ Więcej na ten temat można znaleźć w raportach rocznych na stronie Policja.pl: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 12.09.2023].

ZMIANY, KTÓRYCH OCZEKUJĄ MIESZKAŃCY MNIEJSZYCH MIAST

Respondenci negatywnie oceniają większość rozwiązań uwzględnionych w badaniu, jednak nie oznacza to, że nie widzą i nie rozumieją potrzeb, które za nimi stoją, czy motywacji do wprowadzenia ich w większych miejscowościach.

Jak zaznaczono wcześniej w raporcie, wynika to z kilku przyczyn, takich jak mniejsza konkurencja o przestrzeń [związana z mniejszą gęstością zamieszkania] i rzeczywiste lub pozorne niedopasowanie rozwiązań do realiów mniejszego miasta (przykład stref czystego transportu). Jednak najpoważniejszym powodem i podstawą niechęci mieszkańców do proponowanych w ramach badania rozwiązań jest słabo rozwinięty transport publiczny, który sprawia, że samochód stanowi dla nich główny środek transportu. Samochody są bezkonkurencyjne w zestawieniu z rzadko kursującymi autobusami, spóźniającymi się pociągami i słabą infrastrukturą pieszo-rowerową.

Kluczem do rozwiązania problemów transportowych mieszkańców okazuje się więc inwestowanie w rozwój transportu zbiorowego oraz w infrastrukturę pieszo-rowerową, co da im większe możliwości rezygnacji z samochodu.

Jeżeli byłoby więcej autobusów i często byłyby te autobusy,[...]jakoś tak bardziej skomunikowane różne miejsca czy ze stacją kolejową, to by więcej osób było chętnych. Póki co to jest takie zniechęcające, że tych autobusów jest po prostu mało i nie opłaca się nikomu jeździć nimi do pracy. Myślę, że jeżeli transport publiczny byłby atrakcyjny, to by zdecydowanie większość osób z niego korzystała, tak chociażby w ramach oszczędności na paliwie.

[IDI 20, Otwock]

[...] na pewno bym wprowadziła więcej autobusów i o bardziej rozbudowanych trasach. Jeśli byłby dla mnie co 15 minut autobus, to bym bardzo chętnie nim jeździła – czy sama, czy z dziećmi. Żeby jeździły do takich najważniejszych miejsc w Otwocku. No i te ścieżki rowerowe, tak to też, bardziej rozbudowane, chociaż i tak jest coraz lepiej. [IDI 20, Otwock]

Nasi rozmówcy pytani o to, co zmieniliby w komunikacji w swoim mieście, oraz jak należy zachęcać mieszkańców ich miejscowości do korzystania z transportu publicznego, podkreślali konieczność jego modernizacji i inwestycji, a także wprowadzenie większej liczby elektrycznych autobusów.

Autobusów takich bardziej ekologicznych, chociaż chyba mamy część na gaz. Ale może na jakieś autobusy elektryczne? W tę stronę bym poszedł, ewentualnie jakbym miał nieograniczone środki na to, to bym po prostu dofinansował, żeby te bilety były raczej taką symboliczną opłatą. I wtedy może rzeczywiście więcej osób by się decydowało na przejazd autobusem. [IDI 12, Puławy]

Kolejną potrzebą podkreśloną przez naszych badanych jest tania komunikacja, tak aby mieszkańcom opłacało się na nią przesiąść. Na razie wygoda nie stanowi karty przetargowej dla zbiorokomu, jednak

tym, co mogłoby zmienić perspektywę mieszkańców mniejszych miejscowości, jest oszczędność. Badani podkreślają, że dojazdy do większych miast „zjadają” znaczną część ich budżetu, a ceny paliw wciąż rosną. Tania lub bezpłatna komunikacja miejska mogłaby pozytywnie wpływać na wybory transportowe i zmianę przyzwyczajeń dojazdowych w wielu mniejszych miejscowościach.

Ja uważam, że powinien być bezpłatny transport dla każdego mieszkańca danego miasta i mówię o mniejszych miastach, bo nie, nie mówię o Warszawie. W Warszawie jak najbardziej ulgi, tak dla pewnych grup wiekowych, ale Warszawa jest olbrzymią infrastrukturą, natomiast w tak małych miastach jak Otwock, Mińsk i Garwolin można wprowadzić darmową komunikację miejską dla mieszkańców. Oczywiście trzeba udowodnić, że jest się mieszkańcem, tak? Czy zamieszkuje się czasowo? No wiadomo, różne są formy. Ktoś wynajmuje. Tutaj ma inny meldunek, ale wynajmuje tak. [IDI 17, Otwock]

Tutaj należy jednak zauważyć, że transport miejski już jest stosunkowo tani, a w niektórych miastach wprowadzone zostały darmowe linie autobusów (m.in. w Otwocku), co nie zmienia faktu, że nadal niewiele osób z niego korzysta. Można więc wnioskować, że nacisk powinien być postawiony nie na cenę komunikacji, a na jej jakość, a przede wszystkim dostępność.

Kolejnym pomysłem, który pojawił się podczas naszych wywiadów, było wprowadzenie miejskich rowerów i hulajnóg. Takie rozwiązania byłyby odpowiedzią na problem tzw. ostatniej mili, czyli dojazdu od punktu przesiadkowego bezpośrednio do miejsca zamieszkania lub kolejnego punktu – w przypadku naszych rozmówców stacji kolejowej lub pętli autobusowej.

Może więcej jakiś hulajnóg czy rowerów przy tych przystankach? Nawet nie mówię, że na każdym przystanku, ale przykład tak jak do Lublina, żeby były po prostu przy tym PKS, tam, gdzie się wysiada, jakieś właśnie środki, żeby ludzi do tego zachęcić. Bardzo dużo ludzi młodych, bardzo dużo studentów mamy, także wydaje mi się, że młodzież uczy się tego, że jednak te busy M-ki zdecydowanie są łatwiejsze, tańsze i wybierają je. Mam też siostrę, która mieszka poza Puławami i też trzeba tam do niej dojechać busiem [...] przydałoby tam się coś takiego. [IDI 9, Puławy]



PODSUMOWANIE

Widać różnicę zdań między mieszkańcami dużych miast a badanymi z Puław, Otwocka i Skierniewic – szczególnie podczas przedstawiania propozycji rozwiązań, z których część postrzegana jest jako niepotrzebna w małym mieście. Za przykład mogą posłużyć krytykowane przez mieszkańców postulaty dotyczące ograniczenia miejsc parkingowych. Nie znaczy to jednak, że punktowo nie ma tam takich miejsc, gdzie przydałyby się ograniczenia dla parkowania samochodem oraz lepszy dostęp dla pieszych i parkingi dla rowerzystów. Likwidacja miejsc i podnoszenie cen za parkowanie może sprawdzić się na przykład w centrum mniejszego miasta, w okolicach rynku i urzędu miasta, mimo że nie spotkały się z poparciem mieszkańców.

Dodatkowo warto zwrócić uwagę na sam stosunek badanych do samochodów – ci z dużych miast mieli doświadczenia lepiej rozbudowanego transportu publicznego i częściej postrzegają transport samochodowy jako źródło zanieczyszczeń i smogu. W przypadku mieszkańców małych miast smog częściej łączony jest wyłącznie z „kopciuchami” i spalaniem śmieci, a transport publiczny nie jest głównym środkiem poruszania się, a raczej dodatkiem. Zdecydowanie ciężiej było więc badanym myśleć o alternatywach dla samochodu i rzadziej zwracali uwagę na jego wady (na co dzień nie doświadczają bowiem problemów związanych z przepelnionymi ulicami, dzikim parkowaniem itp.).

Mieszkańcy małych miast nie podejmują decyzji transportowych na podstawie ich klimatycznych i środowiskowych kosztów – głównymi czynnikami wpływającymi na wybór danego środka transportu są koszty przejazdu, wygoda, czas, a czasami, jeśli mowa o aktywnej mobilności, powodem decydowania się na nią jest chęć zadbania o zdrowie, samopoczucie i kondycję.

Chociaż badani nie chcą o sobie myśleć jako o wykluczonych transportowo, to z ich doświadczeń wynika coś przeciwnego. Często opowiadają, że bez samochodu nie mogą dojechać do lekarza w sytuacjach kryzysowych – lekarz specjalista przyjmuje w dużym mieście np. w Warszawie, Łodzi, Lublinie, a dojazdy zbiorowym są zbyt uciążliwe, aby z nich korzystać w takich sytuacjach. Podnoszą problem rzadko kursujących autobusów w swoich miastach – **bywa, że szybciej dojdą pieszo z jednego krańca miasta na drugi, jeśli odjedzie im autobus, niż dojadą następnym** (co jest szczególnie uciążliwe wieczorami i zimą). **Podkreślają, że ich dojazdy do miejsc kultury i rozrywki są uzależnione od rozkładów jazdy i wieczorami nie mają jak wrócić, więc rezygnują ze spotkań towarzyskich poza miejscem zamieszkania.**

Samochód jest w praktyce głównym środkiem transportu w małych miastach, więc mówienie o ograniczaniu ruchu samochodowego jest dla ich mieszkańców trudne. Służące temu celowi rozwiązania nie spotkają się z ich aprobatą, a z pewnością nie są (na razie) traktowane jako sposób na promowanie zrównoważonego i mniej emisyjnego transportu. Mieszkańcy zwykle są zdania, że zanim zostaną wprowadzone zmiany, należy usprawnić komunikację miejską i stworzyć atrakcyjną alternatywę dla samochodu.

Przekonanie badanych, obecne w ich wypowiedziach, że wielu rozwiązań nie da się wprowadzić w mniejszych miastach, jest błędne. Nie należy jednak zapominać, że rozwiązania te można modyfikować i dopasowywać do potrzeb konkretnego ośrodka miejskiego, jeśli bardziej przydatne będą inne ich formy czy sposób wdrożenia, albo inne zestawienie różnych narzędzi. W przypadku małych miast lepszym rozwiązaniem mogą okazać się ograniczenia prędkości i tworzenie stref lub fragmentów ulic tylko dla pieszych z ograniczonym ruchem, mających charakter deptaka albo ulicy handlowo-usługowej.



REKOMENDACJE



Zwiększanie świadomości odnośnie smogu i zanieczyszczenia powietrza powodowanych przez inne źródła niż kociuchy i spalanie śmieci – obecnie głównym zmartwieniem związanym z zanieczyszczeniami powietrza dla mieszkańców miast jest spalanie śmieci. Brakuje im wiedzy na temat problemów dotyczących zanieczyszczenia powietrza przez transport drogowy, jego skali i poważnych skutków. Warto zatem wdrożyć programy informujące o szkodliwości zanieczyszczeń z innych źródeł niż piece w domach, takich jak transport samochodowy. Warto dostarczyć im przedstawionych w klarowny sposób informacji, opartych na danych, które powinny być w miastach zbierane – potrzebny jest też więc dalszy rozwój monitoringu jakości powietrza oraz objęcie nim liniowych źródeł zanieczyszczenia, czyli dróg.



Sprawne zarządzanie transportem publicznym i jego dalszy rozwój, a także współpraca i koordynacja usług między operatorami różnych środków transportu zbiorowego nie tylko zwiększy komfort mieszkańców mniejszych miast, zachęci ich do korzystania z komunikacji zbiorowej, ale także [a może przede wszystkim] da możliwość wprowadzania dalszych zmian równoważących transport w małych miastach. Aby wdrożyć „zielone” rozwiązania transportowe, konieczne jest zapewnienie mieszkańcom łatwego dostępu do innych środków transportu niż samochód.



Priorytetowe podejście do potrzeb oraz zwracanie uwagi na problemy pieszych i rowerzystów, upowszechnianie informacji na temat dobrych praktyk w tym zakresie – na razie potrzeby pieszych i rowerzystów, a szczególnie pieszych, są o wiele mniej rozpoznawalne wśród mieszkańców małych miast niż dużych. Warto informować ich o tym, co zmienia się na lepsze w kraju i w innych miastach w tym zakresie, jakie korzyści przynoszą takie zmiany i dlaczego warto je wprowadzać (np. ze względu na spadek liczby wypadków z udziałem pieszych z ofiarami śmiertelnymi po zmianach w przepisach ruchu drogowego).



Małe kroki – chociaż badani byli stosunkowo niechętni większości zaproponowanych rozwiązań, to w przypadku części z nich wykazywali gotowość do akceptacji ich łagodniejszych wersji, nieco ograniczonych, np. do ograniczenia parkowania pod samymi urzędami i na rynku, zamiast w całym centrum miasta lub ograniczenia prędkości przy szkole, zamiast całkowitego zamknięcia ulicy. Byli też bardziej otwarci na wprowadzanie zmian, jeśli byłoby ono stopniowe, rozłożone w czasie, a także jeśli miałyby być wprowadzone później, po rozwiązaniu innych problemów, szczególnie tych związanych z dostępnością transportu publicznego. Dlatego małe miasta nie powinny porzucać dążenia do zrównoważenia miejskiej mobilności, tylko dobrze planować kolejność, rozłożenie w czasie i sposób wprowadzania zmian, dać mieszkańcom czas na przystosowanie się do nich, zwiększać dostępność środków transportu, które mogą zastąpić samochód, oraz ułatwiać korzystanie z nich. Równie istotne jest to, by każdej z zaplanowanych zmian towarzyszyły solidne, szerokie działania informacyjne i konsultacyjne oraz równoległe edukowanie mieszkańców, wyjaśnianie powodów, pokazywanie korzyści, prezentowanie dobrych praktyk.



Szkolne ulice mogą się sprawdzić – dla poprawy sytuacji dzieci warto, aby miasta prowadziły analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół szkół i przedszkoli z uwzględnieniem potrzeby i możliwości wprowadzenia szkolnych ulic. Badani jako przeszkodę wskazywali położenie szkół przy głównych ulicach miasta, konieczne jest jednak zaznaczenie, że nie jest to do końca prawda i duża część placówek znajduje się przy mniejszych ulicach. Szkolne ulice oraz inne narzędzia ograniczania i uspokajania ruchu da się też zastosować w różnych zestawieniach i dopasować do lokalnych warunków. Na przykład, jeśli szkoła jest przy głównej ulicy, można sprawdzić możliwość przekierowania ruchu pieszego i rowerowego od innej strony, zrobić dodatkową furtkę i ścieżkę przez osiedle. Należy więc nagłaśniać problem i potrzebę zapewnienia dzieciom bezpieczeństwa. W ten sposób można budować poparcie dla ograniczania ruchu samochodowego wokół szkół i innych placówek opiekuńczo-dydaktycznych.



Uproszczenie systemu opłat za korzystanie z transportu publicznego – aby zachęcić mieszkańców małych miast do korzystania z transportu publicznego, konieczne jest podjęcie działań mających na celu maksymalne uproszczenie opłat z nim związanych oraz umożliwienie korzystania z łączonych biletów. Ważne jest to, aby pozwolić mieszkańcom poruszać się po całym mieście, a najlepiej także po tych sąsiadujących na jednym bilecie lub karcie – dodatkowe strefy biletów i zmieniające się ciągle stawki nie zachęcają na razie do korzystania z transportu publicznego. Warto również rozważyć możliwość korzystania z łączonych biletów, pozwalających na poruszanie się po małym mieście, przejazd do dużego ośrodka miejskiego i ewentualne poruszanie się po nim – do tego niezbędna jest współpraca między różnymi operatorami usług transportowych i poszczególnymi gminami.



Koordinacja rozkładów jazdy – w celu skrócenia czasu oczekiwania na przystankach autobusowych lub stacjach kolejowych także potrzebna jest wymiana informacji i współpraca między różnymi operatorami usług transportowych. Jeśli lokalne połączenia autobusowe będą dobrze zgrane w czasie z godzinami przyjazdów i odjazdów regionalnych pociągów, dowożących mieszkańców do najbliższego dużego miasta, zachęci to do korzystania z obydwu środków transportu.



Długoterminowy wynajem rowerów – część mieszkańców zaznaczała, że widzi potrzebę wprowadzenia rozwiązań takich jak rowery i hulajnogi na wynajem. Warto pójść za przykładem Krakowa i rozważyć udostępnienie mieszkańcom rowerów miejskich w formie wynajmu długoterminowego. Takie rozwiązanie zachęci do aktywnej mobilności część mieszkańców nie posiadających własnych jednośladów, a jednocześnie nie mających chęci lub możliwości, by korzystać z miejskich rowerów współdzielonych wynajmowanych za pomocą aplikacji. Obie formy wynajmu można łączyć ale wynajem długoterminowy pozwala uniknąć problemów z wyznaczaniem oddzielnych miejsc do parkowania dla współdzielonych rowerów (a dla części systemów roweru miejskiego - z instalacją stacji do parkowania). Mieszkańcy dbają o wypożyczone rowery i nie „porzucają” ich w przypadkowych punktach miasta, poza wyznaczonymi miejscami (choć ten problem dotyczy bardziej hulajnóg). Korzystanie z roweru staje się jeszcze łatwiejsze, jeśli w razie potrzeby mieszkańcy mogą skorzystać z pomocy miasta w zakresie serwisu i napraw.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK 1

Zestawienie respondentów z opisem ich dopasowania do danych kategorii potrzeb w zakresie mobilności i wybieranych środków transportu

Numer wywiadu	Kategoria respondenta	Miasto
IDI 1	Osoba do 25 r. życia (uczeń/student/ka) korzystająca głównie z transportu publicznego, rowerów lub hulajnóg. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Skierniewice
IDI 2	Osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi	Skierniewice
IDI 3	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa) + z małym dzieckiem do lat 3 (osoba poruszająca się z wózkiem)	Skierniewice
IDI 4	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa) + z małym dzieckiem do lat 3 (osoba poruszająca się z wózkiem). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa, Łódź) nieregularnie (kilkanaście razy w roku)	Skierniewice
IDI 5	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z transportu publicznego/ zbiorowego do poruszania się po mieście	Skierniewice
IDI 6	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa, Łódź) nieregularnie (kilkanaście razy w roku)	Skierniewice
IDI 7	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z transportu publicznego/ zbiorowego do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Skierniewice
IDI 8	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z samochodu do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa, Łódź) nieregularnie (kilkanaście razy w roku)	Skierniewice
IDI 9	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z samochodu do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Lublin) nieregularnie (kilkanaście razy w roku)	Puławy
IDI 10	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z transportu publicznego/ zbiorowego do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Lublin) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Puławy
IDI 11	Osoba do 25 r. życia (uczeń/student/ka) korzystająca głównie z transportu publicznego, rowerów lub hulajnóg	Puławy

IDI 12	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa)	Puławy
IDI 13	Osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi	Puławy
IDI 14	Rodzic z małym dzieckiem do lat 3 (osoba poruszająca się z wózkiem)	Puławy
IDI 15	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z samochodu do poruszania się po mieście. Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Lublin) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Puławy
IDI 16	Rodzic z małym dzieckiem do lat 3 (osoba poruszająca się z wózkiem). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Lublin) nieregularnie (kilka–kilkanaście razy w roku).	Puławy
IDI 17	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z samochodu do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) nieregularnie (kilka–kilkanaście razy w roku)	Otwock
IDI 18	Osoba do 25 r. życia (uczeń/student/ka) korzystająca głównie z transportu publicznego, rowerów lub hulajnóg. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Otwock
IDI 19	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Otwock
IDI 20	Rodzic z małym dzieckiem do lat 3 (osoba poruszająca się z wózkiem). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) nieregularnie (kilka–kilkanaście razy w roku).	Otwock
IDI 21	Osoba pracująca, zwykle korzystająca z samochodu do poruszania się po mieście. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) nieregularnie (kilka–kilkanaście razy w roku).	Otwock
IDI 22	Rodzic dziecka/dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa). Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Otwock
IDI 23	Osoba do 25 r. życia (uczeń/student/ka) korzystająca głównie z transportu publicznego, rowerów lub hulajnóg. Osoba dojeżdżająca do większego ośrodka miejskiego (Warszawa) regularnie (minimum 2–3 razy w tygodniu)	Otwock
IDI 24	Osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi	Otwock
IDI 25	Osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi	Otwock
IDI 26	Osoba starsza z ograniczeniami ruchowymi	Otwock

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. Podczas realizacji projektu odpowiadała za przeprowadzenie wywiadów jakościowych i przygotowanie raportu.

Kuba Szczypiński

Socjolog, badacz ilościowy oraz jakościowy. Zainteresowany szeroko pojętymi badaniami społecznymi, a także wpływem nowoczesnych technologii na społeczeństwo. Podczas realizacji projektu odpowiadał za przeprowadzenie wywiadów jakościowych i przygotowanie raportu.



O Polskim Klubie Ekologicznym Okręgu Mazowieckim:

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 polityki lokalnej, krajowej, europejskiej i międzynarodowej w wymienionych wyżej obszarach tematycznych, działania rzecznicze, informowanie, doradztwo, edukacja.

pkeom.pl

