

Zachowania transportowe mieszkańców polskich miast

Raport z badań społecznych zrealizowanych wśród mieszkańców pięciu największych miast w Polsce

Polski Alarm Smogowy, Kraków, luty 2020 r.



**polski
alarm
smogowy**

Spis treści

Informacje na temat badań	3
Wprowadzenie	4
Problemy komunikacyjne miast w opinii ich mieszkańców	7
Podróżowanie po mieście	10
Ocena komunikacji w mieście	14
Ocena uciążliwości transportu samochodowego w mieście	17
Determinanty zmian w zakresie zachowań transportowych	21
Pożądane kierunki ewolucji funkcjonowania transportu w miastach	25

Anna Dworakowska – Polski Alarm Smogowy

Bartosz Piłat – Polski Alarm Smogowy

Łukasz Pytliński – CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej

Badania przeprowadzono dzięki wsparciu Clean Air Fund.

Informacje na temat badań

Termin realizacji badań

Badania przeprowadził CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej w Krakowie w terminie od grudnia 2019 r. do stycznia 2020 r.

Technika realizacji badań

Badania zrealizowano techniką wywiadów telefonicznych CATI wykonywanych przez przeszkolonych ankieterów z pracowni CATI zlokalizowanej w siedzibie Instytutu CEM w Krakowie.

Narzędzie badawcze

Do badań wykorzystano standaryzowany kwestionariusz wywiadu składający się w większości z pytań zamkniętych. Średnia długość wywiadu wyniosła około 14 minut.

Wielkość próby

Badania przeprowadzono na losowej próbie 1500 dorosłych mieszkańców pięciu dużych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Katowic (wraz z miastami satelickimi). Próba dla każdego z miast wyniosła 300 wywiadów. Jako operat losowania posłużyły bazy telefoniczne zawierające numery stacjonarne i komórkowe. W procesie doboru próby kontrolowano jej strukturę według kwot płci i wieku dla każdego z miast z osobna.

Wprowadzenie

Zgodnie z informacjami zawartymi w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w Polsce zarejestrowanych jest około 30 mln pojazdów, z czego ponad 20 mln stanowią samochody osobowe. Według danych Eurostatu w 2016 r. nasz kraj plasował się na szóstym miejscu wśród członków Unii Europejskiej pod względem liczby pojazdów zarejestrowanych na 1000 mieszkańców¹. Wyprzedzamy więc takie potęgi motoryzacyjne jak Niemcy, Wielka Brytania czy Francja, pozostawiając daleko w tyle średnią unijną. Pomimo faktu, że zarówno statystyki CEPiK, jak i opierające się na nich wyliczenia Eurostatu prawdopodobnie w istotny sposób zawyżają rzeczywiste wartości², i tak **wskaźnik motoryzacji w Polsce wciąż określić można jako bardzo wysoki**, szczególnie w kontekście siły nabywczej w porównaniu do krajów „starej” Unii.

Za niepokojące należy uznać nie tylko liczbę samochodów poruszających się po naszych drogach, ale również ich wiek. W 2019 r. do Polski sprowadzono około miliona używanych aut. Europa Zachodnia systematycznie pozbywa się starych, wyeksploatowanych i niespełniających ekologicznych norm pojazdów. Znaczna ich część trafia właśnie do naszego kraju, by po powierzchownych remontach przeżyć tu drugą młodość. **Średni wiek samochodów sprowadzanych do Polski wynosi około 12 lat**³. Zgodnie ze statystykami Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) tylko 30% samochodów poruszających się po polskich drogach w 2018 r. miało 10 lub mniej lat, a wiek zaledwie co dziesiątego pojazdu zawierał się w granicy 4 lat. Według danych firm ubezpieczeniowych **przeciętny wiek aut jeżdżących po naszych drogach wynosi ponad 13 lat**⁴.

Jeździmy więc z reguły starymi, nieekologicznymi pojazdami, a ich główną – i często jedyną – zaletą jest fakt, że są tanie oraz, co za tym idzie, dostępne. Wiele gospodarstw domowych ma dwa lub nawet trzy pojazdy, a właścicielami samochodów stają się coraz młodsze osoby. Samochód dla wielu współczesnych Polaków jest nieodłącznym towarzyszem codziennego życia. Nie tylko dlatego, że w percepcji społecznej stanowi nadal symbol statusu i jaskrawy wyznacznik pozycji finansowej. Bardzo ważnym czynnikiem mnożącym liczbę pojazdów jest uboga oferta publicznego transportu zbiorowego, szczególnie poza dużymi miastami – bez samochodu wielu Polaków nie mogłoby dojechać do szkoły, do pracy, na zakupy czy do lekarza.

Wykluczenie komunikacyjne wynika z postępującej w ciągu ostatnich dekad degradacji transportu publicznego. Upadek PKS-ów, likwidacja połączeń kolejowych, ograniczenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej, niekończące się remonty infrastruktury transportowej doprowadziły do intensywnego uzależnienia Polaków od własnego samochodu.

Sytuacja, w której niemal każdy dorosły mieszkaniec gospodarstwa domowego na wsi dysponuje własnym samochodem, nikogo więc obecnie nie zaskakuje. Model ten jest pochodną bezwzględnego rachunku ekonomicznego, który jasno wykazał, że komunikacja publiczna na terenach słabiej zurbanizowanych, bez wydatnego wsparcia ze strony budżetów samorządowych, nie ma szans na obronę w obliczu wolnorynkowej gospodarki opierającej się na prostym bilansie zysków i strat. Widać to dobrze na zestawieniu przygotowanym przez Eurostat. Polskie samochody zali-

1. Eurostat 2016.

2. Według ekspertów nawet o 20-25%; wynika to z obecności w bazie znacznej grupy pojazdów, które od dawna nie poruszają się już pod drogach, na co wskazuje brak przeglądów technicznych i ubezpieczenia.

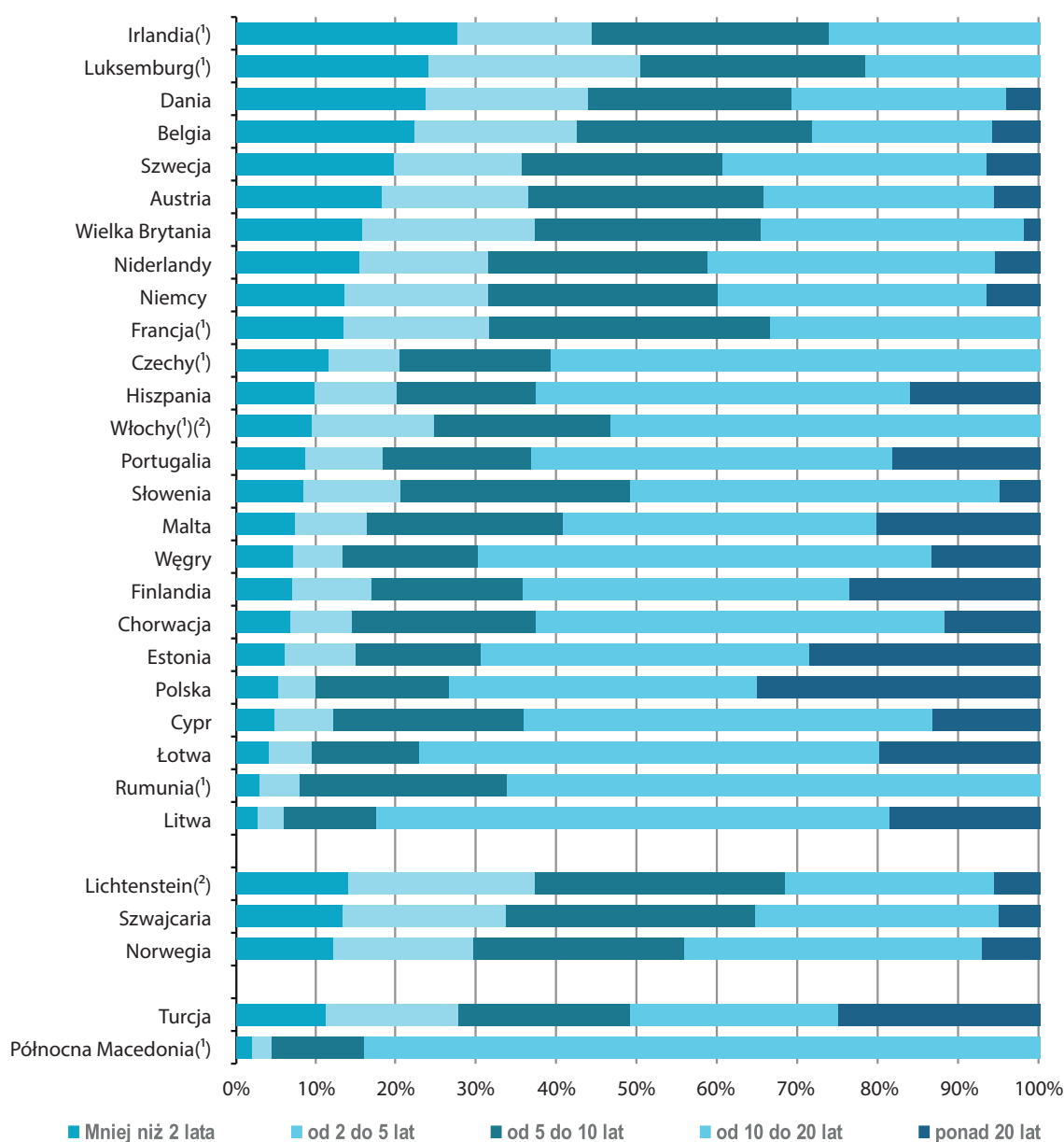
3. Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar za rok 2019.

4. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) 2018.

czają się do najstarszych w Unii Europejskiej. Dzięki zniesieniom limitów dla samochodów sprowadzanych zza granicy, osoby pozbawione transportu zbiorowego decydują się na zakup samochodu za kwotę kilku lub kilkunastu tysięcy zł - ich domowy rachunek dochodów i koniecznych wydatków przymusza ich do takich zachowań.

Znacznie trudniej wyjaśnić, dlaczego równie silne przywiązanie do codziennego użytkowania prywatnych pojazdów cechuje mieszkańców dużych miast. W przeciwieństwie do małych miejscowości tu w ciągu ostatnich dekad jakość miejskiego transportu publicznego – dzięki modernizacji taboru, zwiększeniu częstotliwości kursów oraz inwestycjom w infrastrukturę – z reguły wykazywała tendencję zwyżkową. Nie zniechęciło to jednak mieszkańców polskich metropolii do intensywnego inwestowania we własne środki transportu.

**Wykres 1. Samochody osobowe według przedziału wiekowego (dane za 2017 r. - Eurostat)
(% samochodów pasażerskich)**

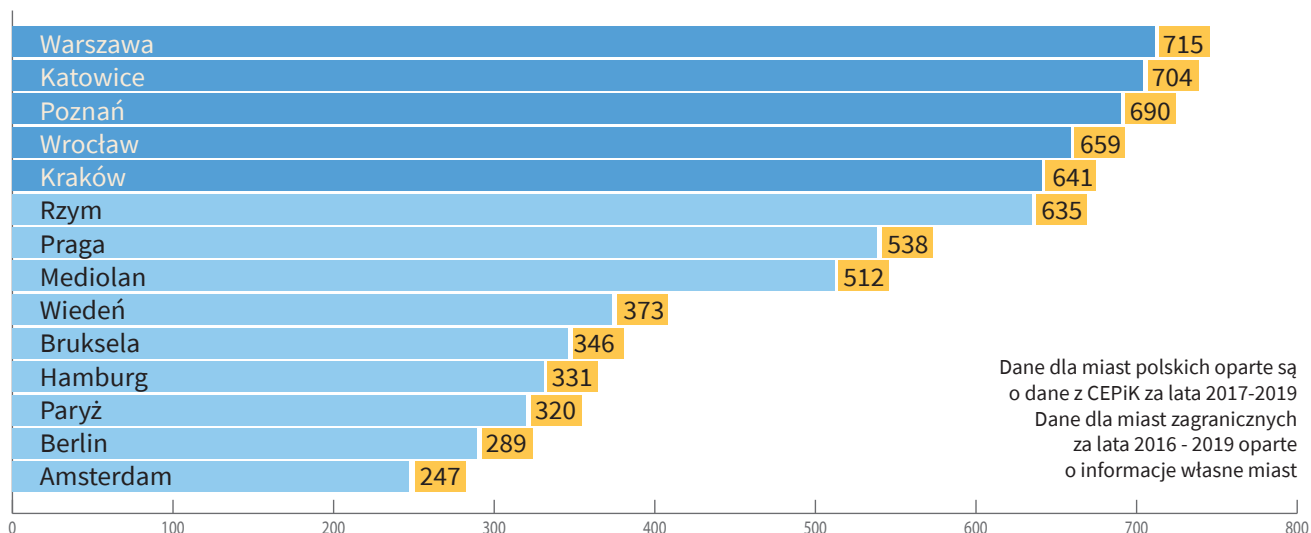


Dane dla Bułgarii, Grecji, Słowacji i Islandii niedostępne.

⁽¹⁾ przedział opisany jako od 10 do 20 lat zawiera także dane dotyczące pojazdów starszych niż 20 lat

⁽²⁾ dane z 2015 zamiast 2016

Wykres 2. Liczba samochodów na 1000 mieszkańców w poszczególnych miastach Polski i Europy



Jak wynika z ostatniego warszawskiego Raportu o stanie miasta: w Warszawie było na koniec 2018 r. zarejestrowanych ponad 1,5 mln aut (w tym niespełna 1000 elektrycznych)⁵. Nasza stolica pod względem wysokości wskaźnika liczby pojazdów osobowych na 1000 mieszkańców z wartością 661 przebija wyraźnie inne stolice europejskie⁶.

Nie inaczej sytuacja przedstawia się w innych największych polskich miastach. Dla przykładu: w Krakowie zarejestrowanych jest ponad 600 tys. pojazdów, a liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosi 641. Ponadto, wskaźnik motoryzacji w Krakowie systematycznie rośnie. W ostatnich latach około 5% rocznie⁷. W innych miastach europejskich można zauważyć odwrotny trend. W Berlinie wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców spadł z 365 pojazdów w 2002 r. do 289 w 2018 r., w stolicach Danii czy Holandii od dawna nie przekracza wartości 250.

Nie tylko liczba samochodów, ale również ich emisyjność różni polskie miasta od miast Europy Zachodniej. Obecnie już kilkaset miast w Europie wprowadziło strefy czystego transportu, eliminując z ruchu miejskiego te samochody, które emitują najwięcej zanieczyszczeń. Przykładowo: do Paryża nie wjedziemy, jeśli użytkujemy auto z silnikiem diesla poniżej normy Euro 4, a od 2024 r. ma zostać wprowadzony zakaz wjazdu dla wszelkich samochodów z silnikiem diesla. W Londynie restrykcje obejmują auta niespełniające normy Euro 6 (diesle) oraz Euro 4 (benzynowe). Aby wjechać do Stuttgartu nasz samochód musi spełniać normę Euro 5 (diesle). W Polsce zaś wprowadzenie tego typu regulacji jest niemożliwe, gdyż nie istnieją odpowiednie przepisy krajowe, które dałyby miastom takie uprawnienia. W efekcie po ulicach polskich miast jeżdżą stare diesle, które emitują bardzo duże ilości takich zanieczyszczeń jak pyły czy tlenki azotu.

W dni powszednie polskie metropolie stoją w korkach i duszą się od spalin. Czy szansą na poprawę sytuacji komunikacyjnej największych polskich miast jest doskonalenie funkcjonowania komunikacji publicznej? A może rozwój infrastruktury na potrzeby bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak rowery czy hulajnogi elektryczne? W jaki sposób namówić ludzi do porzucenia samochodów? Czy ograniczenie ruchu tych samochodów, które emitują najwięcej zanieczyszczeń, znajduje poparcie wśród mieszkańców miast? Na te i inne pytania związane z funkcjonowaniem transportu w największych miastach w Polsce próbuje odpowiedzieć niniejszy raport.

5. Co prawda, podobnie jak dla całej Polski, dane rejestrowe są zawyżone ze względu na niedoskonałości bazy CEPIK, ale według ekspertów ubytek ten w 100% kompensują pojazdy, które każdego dnia dojeżdżają do miasta z miejscowości satelickich, oraz samochody formalnie zarejestrowane w innych miejscowościach, ale faktycznie poruszające się na co dzień po Warszawie.

6. Raport o stanie Miasta 2018 Warszawa 2019.

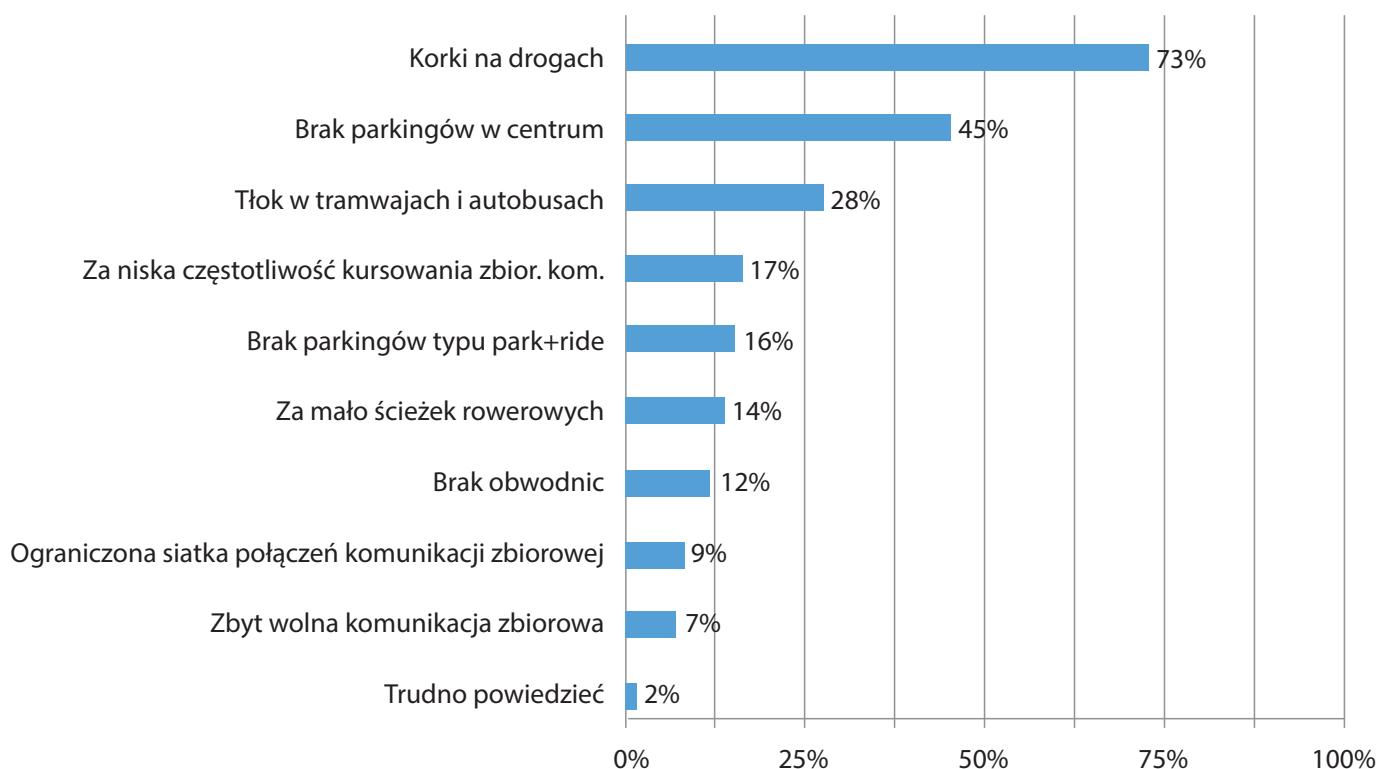
7. Raport o stanie Miasta 2018 Kraków 2019.

Problemy komunikacyjne miast w opinii ich mieszkańców

Zarządzaniu polityką transportową w większości dużych polskich miast w ciągu ostatnich dwóch dekad przyświecał deklarowany cel rozwoju efektywnej komunikacji publicznej przy równoczesnym kontynuowaniu inwestycji wspierających rozwój indywidualnego transportu samochodowego. Rosnąca liczba pojazdów poruszających się po miejskich drogach sprawiła, że czas podróży pasażerów komunikacji zbiorowej wydłużał się, a kierowcy jak stali w korkach, tak stoją nadal. Negatywne doświadczenia użytkowników transportu publicznego prowadzą ich do konstatacji, że jeżeli codzienne podróże i tak mają trwać długo, to lepiej czas ten spędzać we własnym samochodzie niż w zatłoczonym pojeździe komunikacji zbiorowej.

Powyższe mechanizmy definiują punkt widzenia mieszkańców na system transportowy. Przeważnie bowiem problemy związane z komunikacją w miastach są w perspektywie społecznej utożsamiane z niedogodnościami związanymi z poruszaniem się po miejskich drogach własnym samochodem. To, co stanowi problem dla kierowców, ma również bezpośredni wpływ na komfort podróży pasażerów komunikacji zbiorowej. Zatłoczone drogi, w sytuacji braku wydzielonych torowisk czy buspasów, stawiają pasażerów tramwajów i autobusów w tej samej sytuacji co mieszkańców przemieszczających się po mieście własnymi samochodami. Tezę tę jednoznacznie potwierdzają wyniki zrealizowanych badań. Dla ponad 70% badanych głównym problemem komunikacyjnym dużych miast są właśnie korki. Dystansuje on wyraźnie w społecznej percepcji pozostałe niedogodności komunikacyjne doświadczane przez mieszkańców i kształtuje wizerunek jakości transportu w dużych miastach.

Wykres 3. Najpoważniejsze problemy komunikacyjne w mieście



Korki doskwierają najczęściej mieszkańcom Krakowa i Wrocławia, gdzie odsetek wymieniających to zjawisko wśród najważniejszych problemów komunikacyjnych miasta wynosi niemal 80%. Należy jednak podkreślić, że i dla mieszkańców pozostałych badanych miast zakorkowane ulice stanowią zdecydowanie wiodący problem komunikacyjny.

Korki doskwierają najczęściej mieszkańcom Krakowa i Wrocławia, gdzie odsetek wymieniających to zjawisko wśród najważniejszych problemów komunikacyjnych miasta wynosi niemal 80%.

Kolejną bolączką, której charakter wiąże się już bezpośrednio z wykorzystaniem samochodu w mieście, jest brak miejsc parkingowych w centrum. Ta kwestia najbardziej dokucza mieszkańcom Katowic. Wskazuje ją ponad połowa badanych z tego miasta. W pozostałych aglomeracjach brak parkingów wśród kluczowych problemów komunikacyjnych wymienia ponad 40% respondentów. **Tak więc korki i brak miejsc parkingowych stanowią w opinii mieszkańców badanych miast najbardziej uciążliwe cechy ich systemu komunikacyjnego.**

Należy dodać, że wybór ten nie jest w żaden sposób skorelowany ze zmiennymi demograficznymi takimi jak wiek czy płeć. Zbliżoną opinię prezentują w tej kwestii zarówno młodszy, jak i starsi, kobiety oraz mężczyźni. Tym, co różnicuje zaś grupy demograficzne, okazuje się częstotliwość wskazań na kolejny pojawiający się w odpowiedziach badanych problem, czyli **tłok w tramwajach i autobusach**. Wśród ogółu respondentów kwestię tę wymienia 28% osób, przy czym częstotliwość wskazań ujawnia wyraźną zależność od wieku – im młodszy badani, tym częściej ów problem pojawia się w ich wypowiedziach (aż 52% w grupie 18-24 lata i zaledwie 12% wśród osób po 59. roku życia) i płci (33% wskazań wśród kobiet wobec 22% wśród mężczyzn).

Tabela 1. Najpoważniejsze problemy komunikacyjne w mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Korki na drogach	73%	67%	76%	70%	77%	72%
Brak parkingów w centrum	45%	51%	44%	45%	41%	44%
Tłok w tramwajach i autobusach	28%	19%	28%	32%	21%	37%
Za niska częstotliwość kursowania zbior. kom.	17%	13%	17%	16%	18%	19%
Brak parkingów typu park+ride	16%	16%	15%	15%	16%	16%
Za mało ścieżek rowerowych	14%	20%	14%	13%	8%	14%
Brak obwodnic	12%	10%	16%	8%	12%	13%
Ograniczona siatka połączeń zbior. kom.	9%	8%	8%	9%	8%	10%
Zbyt wolna zbior. kom.	7%	7%	6%	7%	9%	8%
Trudno powiedzieć	2%	2%	2%	2%	1%	1%

Na kolejnym miejscu w rankingu problemów komunikacji w miastach plasuje się **zbyt niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej**. Mieszkańcy dwa razy częściej skłonni są wymieniać właśnie to zjawisko niż ograniczoną siatkę połączeń. Jeszcze rzadziej w kategoriach problemu postrzega się kwestię szybkości poruszania się komunikacją zbiorową. Z danych wynika jednoznacznie, że mieszkańcy oczekują od zarządzających transportem publicznym w najwięk-

szych miastach przede wszystkim istotnego zwiększenia częstotliwości połączeń, co w naturalny sposób zmniejszy tłok oraz poprawi tempo podróżowania po mieście.

Brak parkingów park+ride wymieniany jest wśród największych bolączek komunikacyjnych w miastach przez 16% badanych. Wydawałoby się, że nie należy on do kluczowych problemów, lecz analiza w grupach wiekowych wykazuje, iż okazuje się szczególnie istotny dla osób w wieku 35-59 lat i tych, które zamieszkują dzielnice poza centrum. Silną korelację z wiekiem ujawnia również częstotliwość wskazań na **niewystarczająco rozwiniętą sieć dróg rowerowych**. W grupie 25-44 lata problem ten wymienia co piąty badany, podczas gdy w pozostałych grupach wiekowych zaledwie co dziesiąty. Jego skala jest zróżnicowana w poszczególnych miastach. Najczęściej na brak dróg rowerowych narzekają mieszkańcy Katowic, najrzadziej – badani z Wrocławia.

Tabela 2. Najpoważniejsze problemy komunikacyjne według najczęściej wykorzystywanego środka transportu

	Ogółem	Kierowcy	Pasażerowie komunikacji miejskiej
Korki na drogach	73%	77%	70%
Brak parkingów w centrum	45%	56%	37%
Tłok w tramwajach i autobusach	28%	17%	40%
Za niska częstotliwość kursowania zbior. kom.	17%	11%	22%
Brak parkingów typu park+ride	16%	21%	12%
Za mało ścieżek rowerowych	14%	12%	13%
Brak obwodnic	12%	16%	9%
Ograniczona siatka połączeń zbior. kom.	9%	7%	9%
Zbyt wolna zbior. kom.	7%	5%	9%
Trudno powiedzieć	2%	1%	1%

Sposób postrzegania problemów komunikacyjnych, co naturalne, zależy również od dominującej formy codziennego podróżowania po mieście. O ile skala wagi najczęściej wskazywanego problemu komunikacyjnego dużych miast, czyli wszechobecnych korków, nie różni się istotnie wśród kierowców i pasażerów komunikacji publicznej (odpowiednio 77% i 70% wskazań), o tyle już w ocenie takich zagadnień jak dostępność infrastruktury drogowej czy szeroko rozumiana jakość komunikacji publicznej ujawniają się znaczne różnice.

Głównym problemem kierowców wydaje się brak parkingów w centrum – tę bolączkę wymienia aż 56% z nich, podczas gdy wśród regularnie korzystających z komunikacji publicznej liczba wskazań wynosi w tym przypadku 37%. Z kolei tłok w tramwajach i autobusach doskwiera aż 40% pasażerów komunikacji miejskiej, a co piąty badany z tej grupy narzeka na zbyt niską częstotliwość kursowania pojazdów. Kierowcy rzadziej mają tendencję do uwzględniania tego typu problemów: tłok w komunikacji publicznej dostrzega 17% z nich, a niską częstotliwość kursowania 11%.

Podróżowanie po mieście

Konieczność codziennego podróżowania po mieście jest zjawiskiem oczywistym i powszednim dla większości mieszkańców. Największy ruch generują osoby aktywne zawodowo. Praca zmusza do codziennych przejazdów ponad 70% badanych.

Wykres 4. Główne cele podróży codziennych po mieście

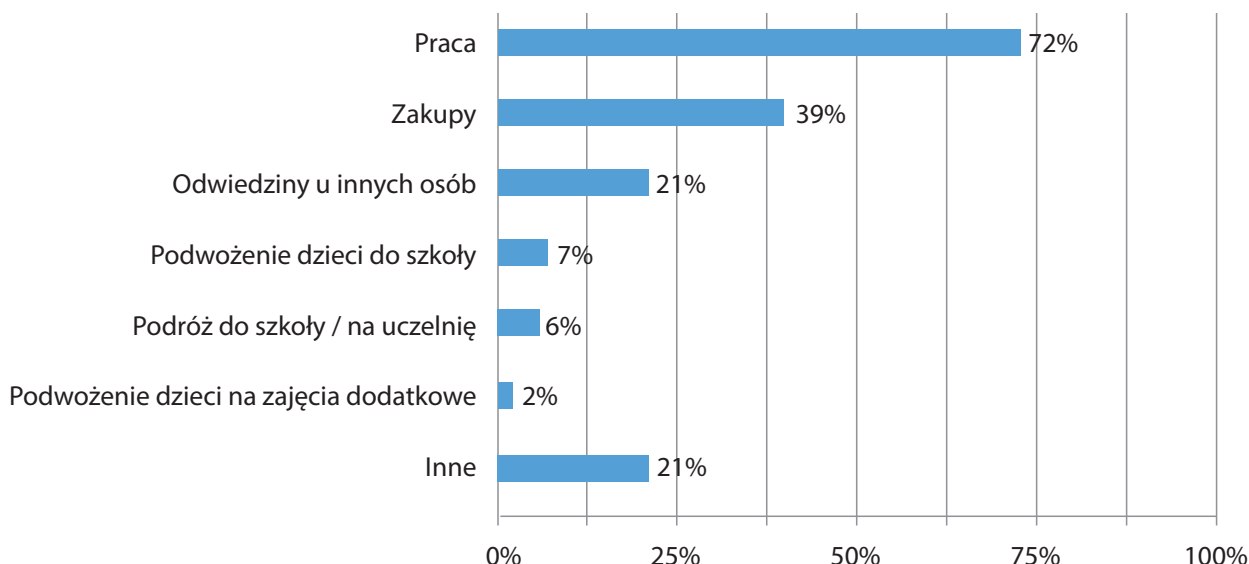


Tabela 3. Główne cele podróży codziennych po mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Praca	72%	69%	71%	73%	74%	73%
Zakupy	39%	43%	41%	42%	37%	33%
Odwiedziny u innych osób	21%	22%	24%	20%	18%	19%
Podwożenie dzieci do szkoły	7%	7%	7%	8%	7%	4%
Podróż do szkoły / na uczelnię	6%	6%	7%	4%	7%	3%
Podwożenie dzieci na zajęcia dodatkowe	2%	4%	2%	3%	1%	1%
Inny	21%	24%	22%	17%	20%	21%

To jednak wiek i związana z nim faza cyklu życia głównie determinują cele podróży po mieście.

To jednak wiek i związana z nim faza cyklu życia głównie determinują cele podróży po mieście. Wśród osób w wieku 25-59 lat odsetek osób regularnie dojeżdżających do pracy waha się w granicach 80-90%, wśród młodszych jest to niemal 70%, a wśród osób 60+ wynosi 30%. Kolejnym czynnikiem zmuszającym do codziennych podróży są zakupy. Stanowią one główny cel aktywności komunikacyjnej przede wszystkim osób starszych. Pod względem częstotliwości wskazań na trzecim miejscu lokują się podróże, których celem jest życie towarzyskie. Dla co piątego badanego jest to jeden z głównych celów codziennych przejazdów; z reguły są to osoby należące do najmłodszej bądź najstarszej grupy wiekowej. Z kolei podwożenie dzieci do szkoły czy na zajęcia dodatkowe to

ze względu na naturalny cykl rozwoju rodziny przede wszystkim domena osób w przedziale wiekowym 25-44 lata. Również płeć wywiera wpływ na codzienne cele komunikacyjne. To mężczyźni częściej dojeżdżają do pracy, a kobiety z kolei z większą częstotliwością podróżują w celu robienia zakupów czy podwożenia dzieci do szkoły.

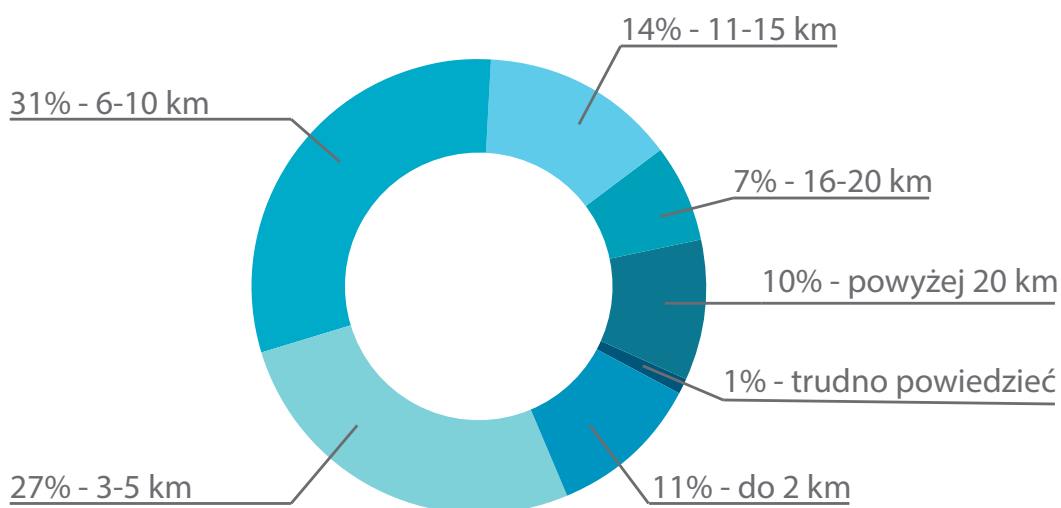
Tabela 4. Główne cele codziennych podróży po mieście w grupach płci i wieku

	Ogółem	Kobieta	Mężczyzna	18-24	25-34	35-44	45-59	60+
Praca	72%	65%	80%	68%	86%	87%	84%	30%
Zakupy	39%	46%	32%	31%	30%	34%	34%	64%
Odwiedziny u innych osób	21%	25%	17%	24%	12%	13%	16%	42%
Podwożenie dzieci do szkoły	7%	9%	5%	2%	9%	16%	3%	2%
Podróż do szkoły / na uczelnię	6%	6%	5%	45%	4%	0%	1%	0%
Podwożenie dzieci na zajęcia dodatkowe	2%	2%	2%	1%	2%	5%	2%	1%
Inny	21%	24%	17%	10%	14%	9%	17%	51%

Pomimo faktu, że tempo przyrostu populacji największych polskich miast nie jest duże, to jednak niedoskonała polityka urbanistyczna (a w zasadzie jej brak) powoduje, że inwestycje mieszkaniowe lokowane są w znacznej odległości od dzielnic centralnych. To w naturalny sposób wydłuża (i tak już długie) szlaki komunikacyjne. Układ urbanizacyjny i funkcjonalny większości polskich miast wymusza na ich mieszkańcach konieczność przeznaczania istotnej części typowego dnia na podróże.

Potwierdzają to wyniki badań. Dla zaledwie co dziesiątego badanego cel codziennych podróży zawiera się w dystansie 2 km w jedną stronę. Są to z reguły osoby najstarsze (60+) lub te, które należą do najmłodszej grupy wiekowej (do 25 lat), a więc podróżujące częściej głównie w celu zaspokojenia potrzeb zakupowych, towarzyskich lub edukacyjnych. Z kolei dla ponad 35% badanych z grupy najaktywniejszych zawodowo, czyli respondentów w wieku 35-59 lat, dystans codziennych podróży przekracza 10 km. Co dziesiąty badany zmuszony jest przebywać codziennie nawet powyżej 20 km.

Wykres 5. Dystans do głównego celu codziennych podróży (w jedną stronę)



Im dłuższy jest dystans codziennych podróży, tym większe okazuje się prawdopodobieństwo wykorzystania samochodu. Aż 43% regularnie używających samochodów do celu podróży pokonuje co najmniej 10 km. Wśród pasażerów komunikacji miejskiej analogiczny odsetek wynosi znacznie mniej, gdyż 24%. Pozostałe 76% badanych z tej grupy przemieszcza się w granicach do 10 km.

Co naturalne, ze względu na powierzchnię miasta najdłuższe dystanse w codziennych podróżach zmuszeni są pokonywać mieszkańcy Warszawy. Aż 43% z nich przejeżdża codziennie do celu swojej podróży ponad 10 km. Analogiczna wartość dla Krakowa, Poznania czy Wrocławia nie przekracza 30%. Wyjątkiem są Katowice, które stanowią cel podróży mieszkańców mniejszych satelickich miast aglomeracji śląskiej, stąd aż co trzeci badany deklaruje w tym przypadku dystanse przekraczające 10 km.

Tabela 5. Dystans do głównego celu dziennych podróży (w jedną stronę)

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Do 2 km	11%	11%	14%	12%	9%	9%
3-5 km	27%	25%	28%	31%	29%	19%
6-10 km	31%	30%	32%	30%	35%	28%
11-15 km	14%	11%	15%	13%	11%	19%
16-20 km	7%	8%	4%	7%	4%	11%
Powyżej 20 km	10%	13%	5%	6%	11%	13%
Trudno powiedzieć	1%	2%	2%	1%	1%	1%

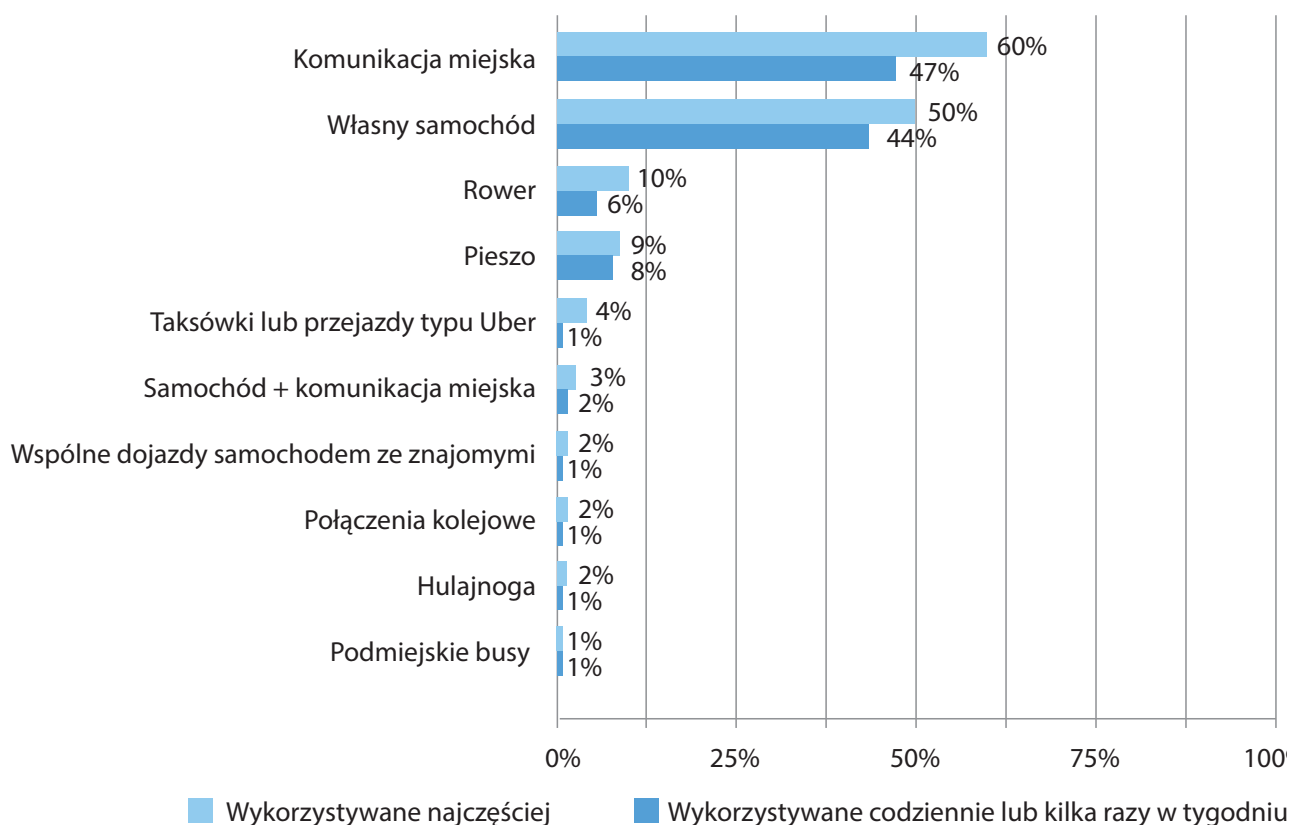
Samochód jest regularnym środkiem transportu dla 44% mieszkańców. To zaledwie o 3% mniej niż odsetek pasażerów korzystających na co dzień z komunikacji publicznej. **Połowa badanych traktuje własny samochód jako główny lub jeden z głównych środków transportu w mieście. Dla komunikacji publicznej analogiczny odsetek wynosi 60%.** Organizowanie przejazdów wspólnych ze znajomymi lub rodziną stanowi rzadkość.

Powyższe wyniki dowodzą jednoznacznie, że mieszkańców polskich miast cechuje znaczny stopień przywiązania do własnych samochodów. Równocześnie należy jednak zwrócić uwagę, że ten silny związek z samochodem warunkowany jest również czynnikami obiektywnymi – do pokonania z reguły są spore dystanse. Im dalej jest do celu podróży, tym częściej badani skłonni są zdecydować się na własny samochód. Komunikacja miejska, choć z pewnością tańsza, w takich przypadkach nie stanowi wystarczająco atrakcyjnej, komfortowej i efektywnej czasowo alternatywy. Jeśli chodzi o zmienne demograficzne warunkujące wykorzystanie samochodu, to należy wspomnieć, że z samochodu częściej korzystają mężczyźni oraz osoby w wieku 35-59 lat.

Samochód jest regularnym środkiem transportu dla 44% mieszkańców. To zaledwie o 3% mniej niż odsetek pasażerów korzystających na co dzień z komunikacji publicznej.

Optymizmem napawa natomiast rosnąca w dużych miastach popularność roweru. Aż co dziesiąty badany deklaruje, że traktuje rower jako jeden z głównych środków transportu, a regularnie, czyli codziennie lub przynajmniej kilka razy w tygodniu, korzysta z niego 6% respondentów. Wbrew oczekiwaniom do grupy tej nie należą wyłącznie osoby najmłodsze. Najwyższy udział de-

Wykres 6. Najczęściej wykorzystywane środki komunikacji



klarujących wykorzystanie roweru codziennie lub przynajmniej kilka razy w tygodniu odnotować można w grupie osób w wieku 35-44 lata, choć różnice we wszystkich grupach wiekowych do 60. roku życia, kiedy wykorzystanie roweru wyraźnie traci na popularności, nie są duże. Regularne wykorzystanie samochodu w codziennych miejskich podróżach częściej deklarują mieszkańcy Katowic i Wrocławia. W tych miastach równocześnie mniejszy odsetek mieszkańców wskazuje na wykorzystanie komunikacji publicznej. Inaczej sytuacja przedstawia się w Krakowie czy Poznaniu, gdzie codziennie lub prawie codziennie ze środków komunikacji publicznej korzysta mniej więcej połowa mieszkańców, oraz w Warszawie, gdzie analogiczny odsetek wynosi niemal 60%.

Tabela 6. Środki komunikacji wykorzystywane codziennie lub przynajmniej kilka razy w tygodniu

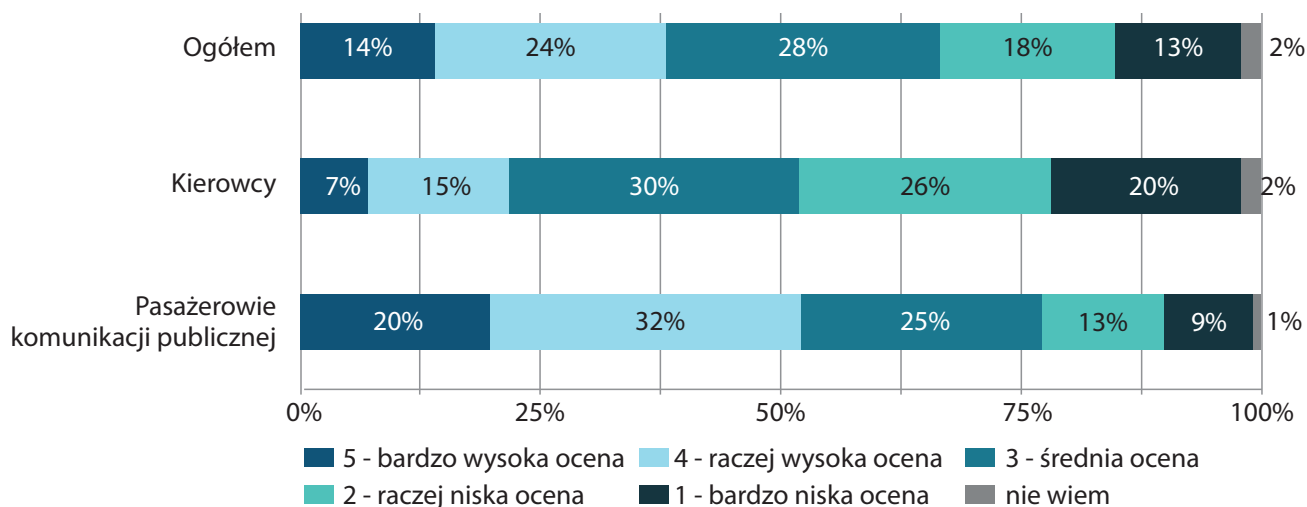
	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Komunikacja miejska	47%	38%	50%	48%	41%	59%
Własny samochód	44%	49%	38%	43%	49%	36%
Pieszko	8%	10%	8%	8%	7%	7%
Rower	6%	4%	8%	7%	7%	3%
Samochód + komunikacja miejska	2%	2%	2%	1%	2%	1%
Połączenia kolejowe	1%	2%	0%	1%	1%	1%
Hulajnoga	1%	0%	2%	0%	1%	1%
Wspólne dojazdy samochodem ze znajomymi	1%	1%	0%	1%	1%	0%
Taksówki lub przejazdy typu Uber	1%	0%	1%	1%	0%	1%
Podmiejskie busy	1%	1%	1%	0%	0%	0%

Ocena komunikacji w mieście

Mieszkańcy są istotnie podzieleni w opiniach dotyczących oceny komunikacji w mieście. Z jednej strony wyróżnić można niespełną czterdziestoprocentową grupę badanych, którzy oceniają możliwość przemieszczania się po mieście w dni robocze wysoko lub nawet bardzo wysoko. Z drugiej strony co trzeci respondent postrzega warunki podróżowania negatywnie, a dalsze 28% określa je jako średnie, co de facto uznać należy jako ocenę umiarkowaną, ale jednak z zabarwieniem negatywnym.

Powyższą ocenę determinuje przede wszystkim rodzaj wykorzystywanego w codziennych podróżach środka transportu – znacznie bardziej zadowoleni są użytkownicy komunikacji miejskiej. W tej grupie odsetek osób skłonnych wystawić możliwościom transportowym, jakie oferuje ich miasto, oceny 4 lub 5 wynosi aż 52%, przy 22% ocen negatywnych; w przypadku kierowców analogiczne oceny przyjmują niemal dokładnie odwrotne rozkłady – 22% ocen pozytywnych wobec aż 46% negatywnych. Niemalże całkowicie bez znaczenia są w tym kontekście zmienne demograficzne, a zauważalny w wyniku analizy w grupach wiekowych niewielki spadek ocen wśród osób w przedziale 35-44 lata wiąże się z wyższą częstotliwością wykorzystania samochodu w tej właśnie grupie wiekowej, która – jak wspomniano wcześniej – warunkuje tendencję do negatywnej opinii na temat oceny możliwości komunikacyjnych w mieście.

Wykres 7. Ogólna ocena komunikacji w mieście w dni robocze



Ocena możliwości transportowych różni się w istotny sposób zależnie od miasta. Najwyższy poziom zadowolenia ujawniają mieszkańcy Warszawy i Poznania. Najwięcej opinii negatywnych zaś pojawia się wśród mieszkańców Wrocławia.

Tabela 7. Ogólna ocena komunikacji w mieście w dni robocze

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	39%	36%	35%	45%	27%	50%
Średnia ocena (3)	28%	30%	26%	31%	28%	23%
Niska ocena (1+2)	32%	32%	36%	23%	44%	25%
Nie wiem	2%	2%	3%	1%	2%	2%

Porównanie ocen poszczególnych typów komunikacji w największych polskich miastach prowadzi do konstatacji, że najskuteczniej jest poruszać się po nich pieszo. Ten właśnie środek transportu jako efektywny wskazuje niemal 80% badanych. Spośród trzech pozostałych ocenianych środków transportu, czyli komunikacji zbiorowej, roweru i własnego samochodu, zdecydowanie najgorsze oceny uzyskał ten ostatni. Efektywność podróżowania samochodem po mieście krytykuje 38% respondentów. Odsetek negatywnych ocen rośnie jeszcze do 42% w grupie samych kierowców, podczas gdy wśród podróżujących na co dzień komunikacją miejską nie przekracza 33%.

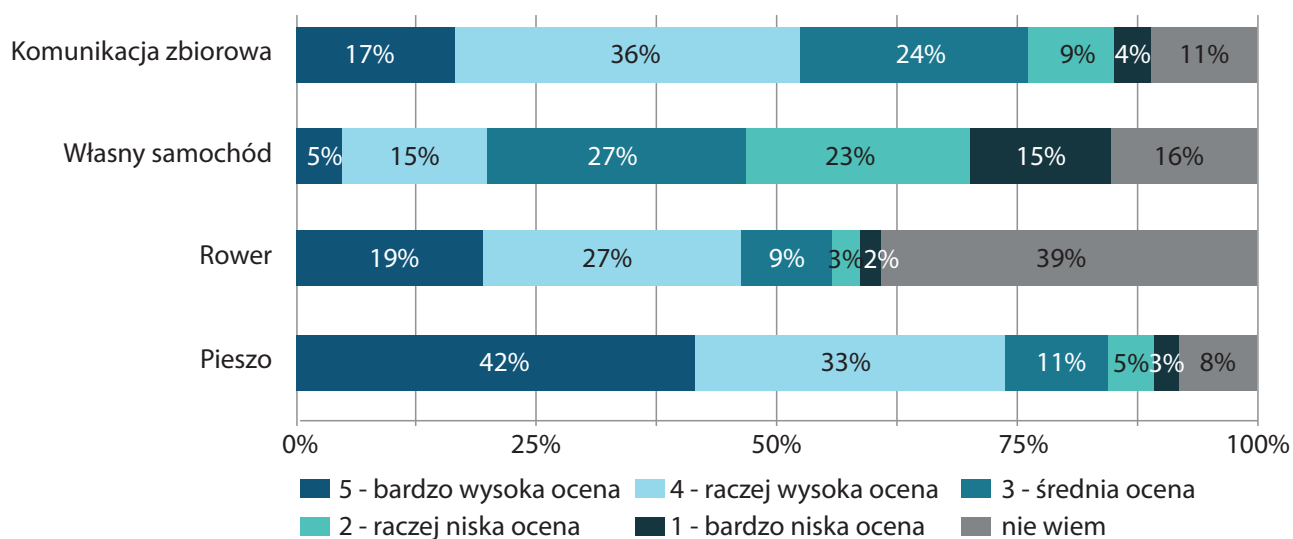
Porównanie ocen poszczególnych typów komunikacji w największych polskich miastach prowadzi do konstatacji, że najskuteczniej jest poruszać się po nich pieszo.

Ponad 50% badanych ocenia efektywność podróżowania po mieście komunikacją publiczną wysoko lub bardzo wysoko, a zaledwie co siódma osoba prezentuje w tym względzie postawę jednoznacznie negatywną.

Rower generalnie postrzegany jest przez mieszkańców miast jako efektywny środek transportu. Duża część badanych uznała, że stanowi on dobry wybór komunikacyjny, a opinię przeciwną prezentuje zaledwie 5%. Należy jednak zauważyć, że spora grupa respondentów nie czuje się kompetentna do dokonywania oceny w tym aspekcie. Opinia ta ma więc charakter w znacznej części intuicyjny, gdyż większość oceniających nie korzysta na co dzień z roweru jako środka transportu (stąd duży udział odpowiedzi „Nie wiem”).

Warto więc przyjrzeć się bliżej ocenom dokonywanym przez najlepiej zorientowanych w tej dziedzinie, czyli przez osoby, które korzystają z roweru codziennie lub przynajmniej kilka razy w tygodniu i których udział w badanej populacji stanowi jednak zaledwie 6%. Wśród rowerzystów opinia o efektywności tego środka transportu jest jednoznacznie pozytywna: 90% badanych rowerzystów decyduje się wystawić tej formie transportu ocenę 5 lub 4.

Wykres 8. Ocena efektywności poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji



Ocena komunikacji zbiorowej w istotnym stopniu różni się w poszczególnych badanych miastach. Najwięcej ocen pozytywnych ten środek transportu zbiera w Warszawie, Poznaniu i Krakowie. Znacznie słabiej komunikacja miejska oceniana jest we Wrocławiu, gdzie aż co piąty badany wy-

raża na jej temat opinię negatywną. We Wrocławiu nisko oceniana jest również możliwość przemieszczania się własnym samochodem. Podobnie jest w Krakowie. W tym aspekcie najlepsze opinie swoim miastom wystawiają mieszkańcy Katowic i Warszawy. Z kolei za miasta najbardziej przyjazne rowerzystom uważane są przez swoich mieszkańców Wrocław, Kraków i Poznań. Najstabilniej ta forma komunikacji oceniana jest przez badanych z Katowic.

Tabela 8. Ocena efektywności poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji

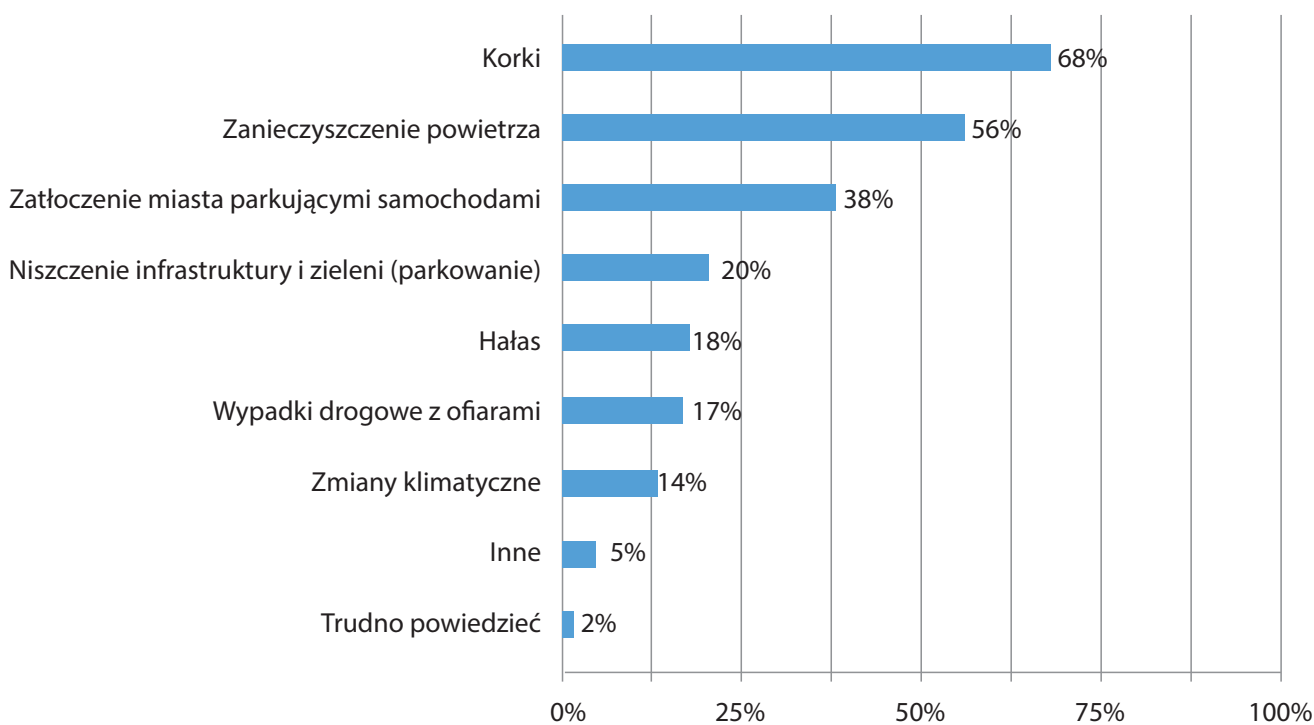
Komunikacja zbiorowa	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4 + 5)	52%	45%	56%	60%	40%	59%
Średnia ocena (3)	24%	26%	21%	22%	25%	25%
Niska ocena (1 + 2)	13%	12%	13%	8%	22%	8%
Nie wiem	11%	16%	10%	9%	13%	7%
Własny samochód	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4 + 5)	20%	30%	12%	20%	15%	22%
Średnia ocena (3)	27%	27%	24%	31%	24%	28%
Niska ocena (1 + 2)	38%	29%	46%	35%	48%	31%
Nie wiem	16%	14%	18%	14%	12%	19%
Rower	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4 + 5)	46%	41%	49%	47%	50%	44%
Średnia ocena (3)	9%	13%	7%	10%	9%	8%
Niska ocena (1 + 2)	5%	9%	4%	5%	3%	4%
Nie wiem	39%	37%	40%	38%	37%	44%
Pieszko	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4 + 5)	74%	77%	73%	72%	74%	74%
Średnia ocena (3)	11%	7%	12%	12%	11%	10%
Niska ocena (1 + 2)	8%	7%	6%	9%	8%	7%
Nie wiem	8%	9%	9%	6%	8%	9%

Ocena uciążliwości transportu samochodowego w mieście

Truizmem byłoby stwierdzenie faktu, że mieszkańcy największych polskich miast nie mają wątpliwości, iż ruch samochodowy w miastach generuje liczne problemy. O ile nie dziwi, że na pierwszym miejscu wśród problemów wynikających z ruchu samochodowego stawia się **korki** – symbol miejskich arterii w Polsce, o tyle drugie miejsce pod względem częstotliwości wskazań, na którym plasuje się **zanieczyszczenie powietrza**, daje już do myślenia. Świadczyłoby to o tym, że mieszkańcy coraz częściej zwracają uwagę na jakość powietrza oraz zdają sobie sprawę z wpływu transportu na ilość zanieczyszczeń w miastach.

Wśród negatywnych czynników będących skutkiem ruchu samochodowego w miastach wymienia się również **zatlócenie przestrzeni miejskiej parkującymi samochodami**. Na czynnik ten wskazuje aż 38% badanych. Rzadziej wśród największych problemów respondenci skłonni byli wymieniać niszczenie infrastruktury i zieleni przez parkujące samochody, hałas generowany przez ruch samochodowy czy wypadki drogowe, choć na czynniki te i tak zwróciło uwagę w granicach 17-20% badanych.

Wykres 9. Najpoważniejsze problemy wynikające z ruchu samochodowego w mieście



Generalnie korki dominują wśród problemów wynikających z ruchu samochodowego we wskazaniach mieszkańców wszystkich badanych miast. W poszczególnych miastach wymienia je ponad 60% respondentów, choć w Krakowie odsetek ten przekracza nawet 70%. Mieszkańcy Krakowa również nieco częściej skłonni są wskazywać to zjawisko w gronie najpoważniejszych problemów. Aż 62% Krakowian uznało obniżenie jakości powietrza jako jeden z najuciążliwszych skutków ruchu samochodowego w mieście. Dla porównania w Warszawie, Katowicach i Wrocławiu analogiczny odsetek wyniósł 56-57%, a w Poznaniu nawet 49%. Na problem zanieczyszczenia powietrza

Generalnie korki dominują wśród problemów wynikających z ruchu samochodowego we wskazaniach mieszkańców wszystkich badanych miast.

częściej wyczuwane są kobiety niż mężczyźni. Skłonność do wymieniania tego zjawiska w niewielkim stopniu uzależniona jest z kolei od wieku oraz od faktu poruszania się na co dzień samochodem lub komunikacją miejską.

Tabela 9. Najpoważniejsze problemy wynikające z ruchu samochodowego w mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Korki	68%	65%	73%	65%	69%	68%
Zanieczyszczenie powietrza	56%	57%	62%	49%	56%	56%
Zatłoczenie miasta parkującymi samochodami	38%	47%	38%	34%	34%	37%
Niszczenie infrastruktury i zieleni (parkowanie)	20%	16%	18%	21%	24%	21%
Hałas	18%	15%	17%	20%	18%	17%
Wypadki drogowe z ofiarami	17%	18%	13%	20%	14%	22%
Zmiany klimatyczne	14%	14%	11%	16%	14%	12%
Inne	5%	3%	4%	5%	7%	5%
Trudno powiedzieć	2%	2%	3%	3%	1%	2%

Zapytani wprost o wpływ ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście respondenci potwierdzają wnioski płynące z analizy odpowiedzi na pytanie o najważniejsze problemy wynikające z ruchu samochodowego. Zaledwie co siódmy badany jest skłonny określić skalę tego wpływu jako niewielką lub stwierdzić nawet, że wpływ ten nie występuje. Zdecydowana większość, aż 83% osób, wskazuje, że wpływ ruchu samochodowego na jakość powietrza jest faktem. Generalnie 37% badanych określa go jako bardzo duży, a skala tej opinii jest zbliżona we wszystkich pięciu miastach.

Wykres 10. Ocena wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście

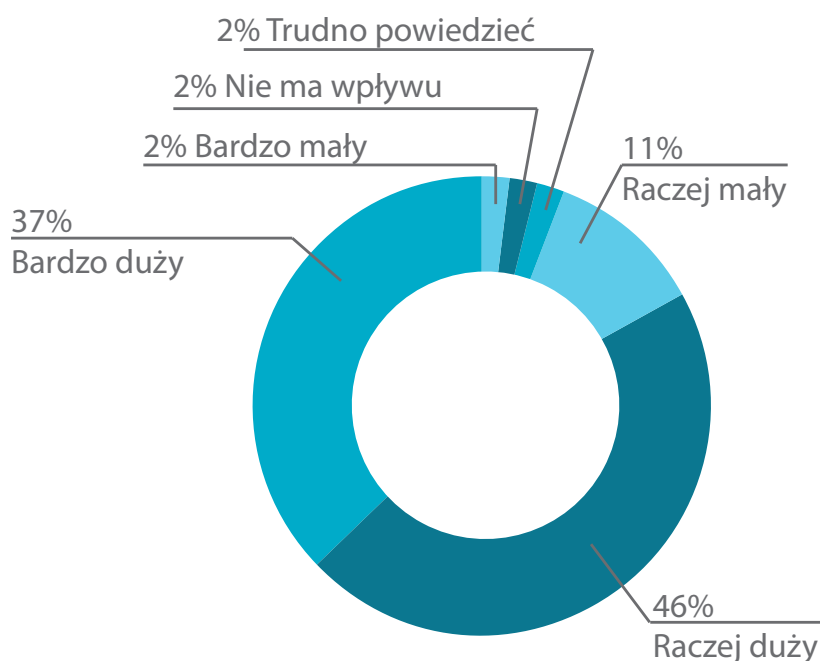
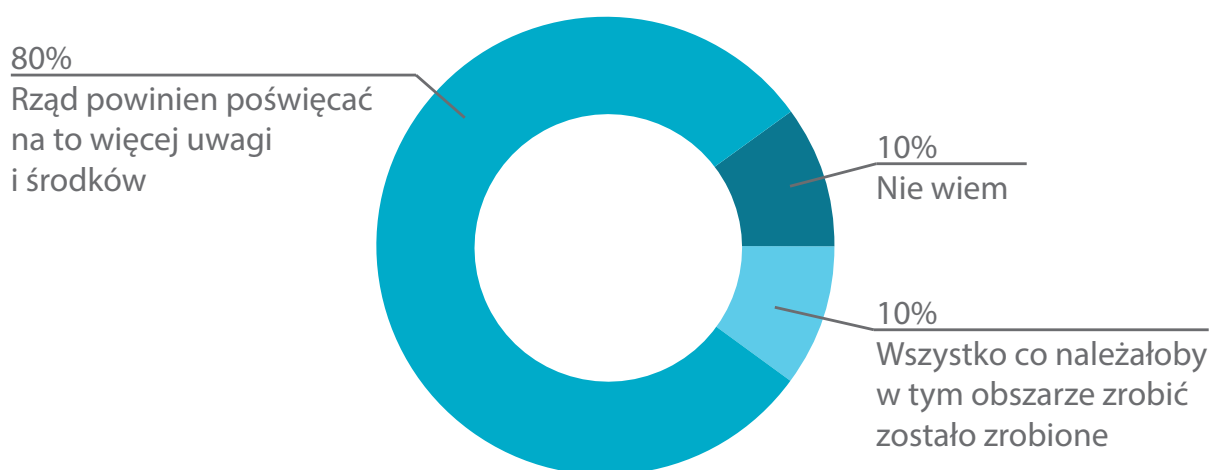


Tabela 10. Ocena wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Duży	83%	81%	81%	85%	82%	86%
Mały	13%	14%	16%	12%	14%	9%
Nie ma wpływu	2%	2%	1%	1%	2%	2%
Trudno powiedzieć	2%	3%	2%	2%	2%	3%

Badani oceniają, że w kwestii zanieczyszczeń komunikacyjnych jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Zdecydowana większość uważa, że zarówno władze centralne, jak i miejskie powinny się wykazać znacznie większą aktywnością w tym obszarze. Osiemdziesiąt procent respondentów twierdzi, że polski rząd ma obowiązek poświęcać więcej uwagi i środków na rozwiązanie problemu zanieczyszczeń transportowych w miastach. Zaledwie co dziesiąty badany uważa, że wszystko, co należało zrobić w tym obszarze, zostało już zrobione.

Wykres 11. Ocena zaangażowania polskiego rządu w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu samochodowego**Tabela 11. Ocena zaangażowania polskiego rządu w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu samochodowego**

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Rząd powinien poświęcić na to więcej uwagi i środków	80%	75%	82%	84%	81%	80%
Wszystko, co należałoby w tym obszarze zrobić, zostało zrobione	10%	10%	11%	7%	9%	11%
Nie wiem	10%	14%	7%	9%	10%	9%

Mieszkańcy oczekują więcej aktywności w kwestii ograniczenia zanieczyszczeń transportowych również od władz swoich miast. W tym przypadku jednak odsetek wskazujących na adekwatność dotychczasowych działań podejmowanych przez miasto do skali problemu jest dwukrotnie większy niż w odniesieniu do władz centralnych. Badani częściej skłonni są zauważać aktywność władz miejskich niż władz centralnych w obszarze redukcji zanieczyszczeń transportowych. Jednak wciąż zdecydowana większość uważa, że władze miasta powinny w tym zakresie robić więcej.

Wykres 12. Ocena zaangażowania władz miasta w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu samochodowego

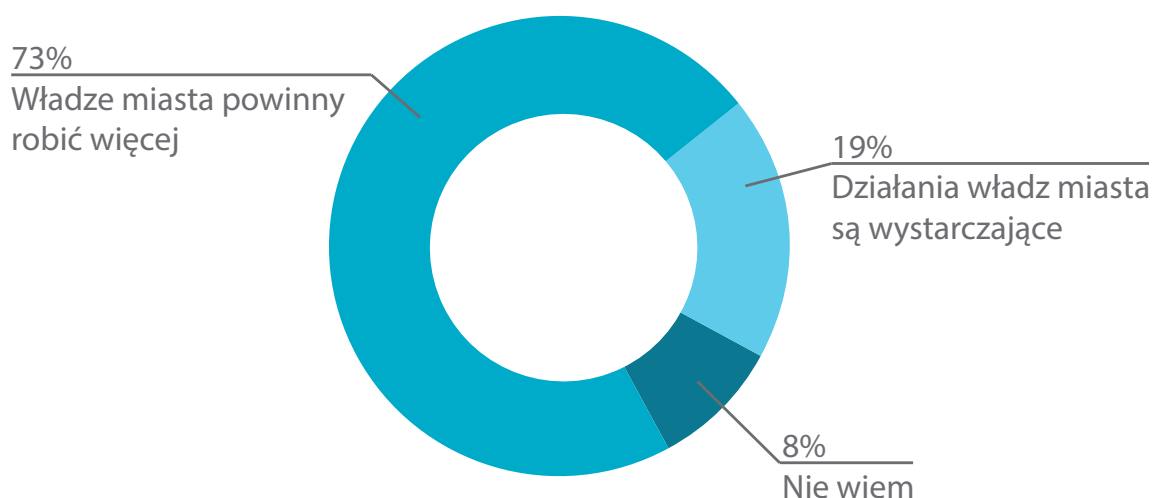


Tabela 12. Ocena zaangażowania władz miasta w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu samochodowego

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Władze miasta powinny robić więcej	73%	72%	73%	74%	70%	74%
Działania władz miasta są wystarczające	19%	16%	20%	21%	18%	18%
Nie wiem	8%	11%	7%	5%	11%	8%

Determinanty zmian w zakresie zachowań transportowych

Półowa kierowców, którzy regularnie używają swoich pojazdów w codziennych podróżach po mieście, deklaruje, że skłonni byliby zrezygnować z wykorzystania swojego samochodu. Nieco częściej taką postawę prezentują badani z Warszawy, Poznania i Krakowa. W przypadku Wrocławia i Katowic większy zaś jest odsetek tych, którzy zdecydowanie odrzucają tego typu rozwiązanie.

Naturalnie narzuca się pytanie, jakie czynniki mogłyby motywować mieszkańców miast do porzucenia samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Okazuje się, że są to głównie względy ekologiczne oraz prosty rachunek kosztów. W opinii badanych poruszanie się komunikacją publiczną jest bez wątpienia znacznie tańsze niż regularne przejazdy samochodem. Ponadto, daje poczucie, że taka podróż jest istotnie mniej uciążliwa dla środowiska naturalnego.

Wykres 13. Czy dopuszcza się możliwość rezygnacji lub znacznego ograniczenia wykorzystania samochodu (100% – regularnie użytkujący samochód w mieście)?

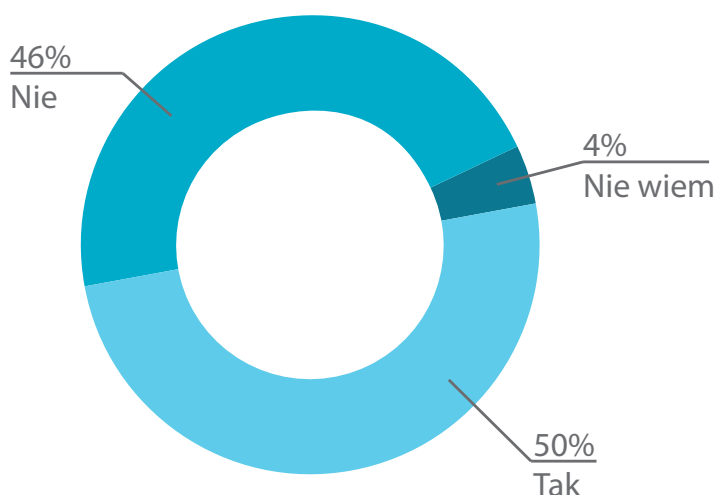


Tabela 13. Czy dopuszcza się możliwość rezygnacji lub znacznego ograniczenia wykorzystania samochodu (100% – regularnie użytkujący samochód w mieście)?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Tak	50%	48%	52%	51%	45%	56%
Nie	46%	47%	43%	44%	51%	42%
Nie wiem	4%	6%	5%	6%	4%	2%

Głównym motywem wyboru samochodu jest przede wszystkim komfort podróżowania. Jak wskazują wypowiedzi badanych, pomimo wszechobecnych korków samochód i tak stanowi dla podróżujących na dłuższych dystansach najszybszy środek komunikacji. Duża odległość od przystanku, zbyt niska częstotliwość odjazdów, a więc potencjalnie długi czas oczekiwania w razie przesiadki, powodują, że osoby zmuszone do podróży w odległe od domu rejony miasta decydują się na

samochód – czas stracony w korku spędzony w swoim pojeździe często nie odbiega bowiem od czasu podróży komunikacją zbiorową, a nierzadko okazuje się krótszy.

Wyniki badań wskazują, że **brak bezpośrednich połączeń komunikacyjnych do celu podróży plasuje się na szczycie rankingu barier utrudniających rezygnację z własnego samochodu na rzecz komunikacji miejskiej.**

Konieczność przesiadania się zniechęca do transportu publicznego aż 36% badanych regularnie korzystających na co dzień z samochodu. Najczęściej to zagadnienie jako główny czynnik demotywujący do korzystania z komunikacji zbiorowej wskazują kierowcy z Warszawy.

Drugą kwestią, która pojawiła się zresztą już wcześniej w kontekście problemów związanych z funkcjonowaniem transportu w mieście, jest **niezadowalająca częstotliwość przejazdów komunikacji zbiorowej**. Na niedogodność tę zwraca uwagę 30% badanych z analizowanej grupy. Częściej tę kwestię podnosi się w Krakowie, gdzie problem ten wymienia 35% kierowców, podczas gdy analogiczny wskaźnik w Katowicach kształtuje się na poziomie 26%.

Na dalszych miejscach wymienia się zwiększenie prędkości przejazdów komunikacji zbiorowej, zbyt dużą odległość przystanków od miejsca zamieszkania, udostępnienie większej liczby parkingów park+ride oraz zmniejszenie tłoku w transporcie publicznym. **Zaledwie co dziesiąty badany zadeklarował wprost, że nic go nie przekona do rezygnacji z samochodu na rzecz transportu miejskiego.**

Dziwić może odległa pozycja w powyższym rankingu parkingów park+ride. Należy jednak pamiętać, że badania realizowane były z założenia wśród mieszkańców terenów położonych w granicach administracyjnych miast (z wyjątkiem Katowic, gdzie objęto badaniem również osoby z miast satelickich), podczas gdy z parkingów park+ride korzystają w dużej części osoby zamieszkujące obszary zlokalizowane poza tymi granicami.



Wykres 14.
Zmiany, które zmotywowałyby do rezygnacji lub znacznego ograniczenia wykorzystania samochodu (100% - regularnie użytkujący samochód w mieście)

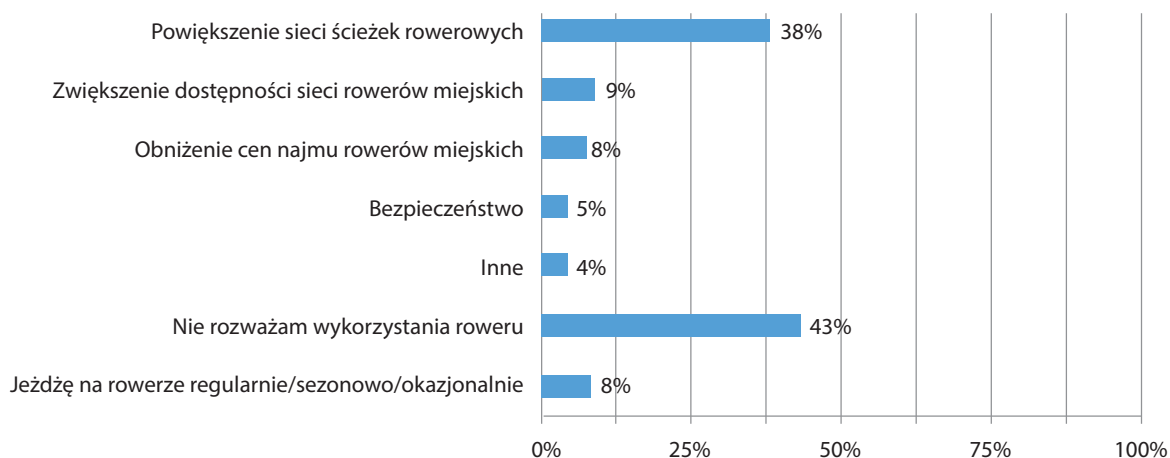
Tabela 14. Zmiany, które zmotywowałyby do rezygnacji lub znacznego ograniczenia wykorzystania samochodu (100% – regularnie użytkujący samochód w mieście)

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Bezpośrednie połączenia kom. zbior. do celu podróży	36%	36%	35%	35%	35%	43%
Zwiększenie częstotliwości przejazdów kom. zbior.	30%	26%	35%	31%	29%	30%
Zwiększenie prędkości przejazdów kom. zbior.	19%	21%	19%	12%	20%	22%
Lokalizacja przystanku bliżej miejsca zamieszkania	17%	16%	17%	25%	11%	15%
Udostępnienie większej liczby parkingów park+ride	16%	15%	16%	17%	15%	17%
Zmniejszenie tłoku w kom. zbior.	15%	9%	13%	18%	16%	20%
Unowocześnienie taboru kom. zbior.	8%	9%	5%	8%	10%	6%
Wzrost opłat parkingowych	4%	4%	6%	6%	1%	2%
Tańsza/darmowa kom. zbior.	3%	4%	2%	5%	3%	2%
Ograniczenie liczby miejsc parkingowych	3%	4%	4%	1%	3%	2%
Inne	8%	8%	5%	6%	14%	8%
Trudno powiedzieć	13%	15%	12%	16%	13%	11%
Nie ma nic takiego	10%	10%	11%	9%	10%	11%

Do wszystkich badanych skierowano pytanie o zmiany, które potencjalnie zmotywowałyby ich do wykorzystania roweru jako środka transportu w mieście. **Czterdzieści trzy procent odpowiada wprost, że bez względu na okoliczności nie rozważałoby skorzystania z roweru w codziennych podróżach.** Jak można się spodziewać, taka deklaracja jest ściśle uzależniona od wieku respondenta. O ile nie dziwi fakt, że odsetek odrzucających rower jako środek codziennej komunikacji sięga 70% wśród osób 60+, o tyle zaskakujące może się wydawać, iż niechęć do wykorzystania na co dzień roweru ujawnia co piąta osoba w wieku 18-25 lat.

Jako czynnik motywujący do wykorzystania w mieście roweru wskazuje się najczęściej rozwój sieci dróg rowerowych. Wypowiedzi badanych wskazują, że infrastruktura rowerowa w polskich miastach – z reguły uboga, fragmentaryczna, z licznymi lukami, a nierzadko również z przeszkodami – nie zachęca do wykorzystania roweru w codziennych podróżach. Między innymi właśnie dlatego rower nadal traktowany jest przede wszystkim jako narzędzie rekreacji, a nie jako pełnoprawny środek miejskiego transportu.

Wykres 15. Zmiany, które zmotywowałyby do wykorzystania roweru jako środka transportu w mieście



Czynnikiem motywującym najmłodszych badanych, do 24. roku życia, do wykorzystania na co dzień roweru jest rozwój systemu sieci rowerów miejskich.

Czynnikiem motywującym najmłodszych badanych, do 24. roku życia, do wykorzystania na co dzień roweru jest **rozwój systemu sieci rowerów miejskich**. Chodzi zarówno o zwiększenie dostępności rowerów, jak i obniżenie ceny ich najmu. Z kolei w grupie osób w wieku 25-59 lat często podnoszone są **argumenty związane ze wzrostem bezpieczeństwa wykorzystywania roweru jako środka transportu**.

Bezpieczeństwo jest w tym przypadku rozumiane przez badanych bardzo szeroko. Odnosi się do takich zagadnień jak uprzywilejowanie rowerów w ruchu ulicznym, separowanie ruchu rowerowego od pozostałych środków transportu, braku kultury we wzajemnych relacjach między kierowcami, rowerzystami i pieszymi, zapewnienie bezpiecznych i komfortowych miejsc do parkowania i pozostawiania rowerów na dłuższy czas, a nawet do kwestii jakości powietrza i konsekwencji zdrowotnych związanych z wykorzystaniem roweru w ruchu miejskim.

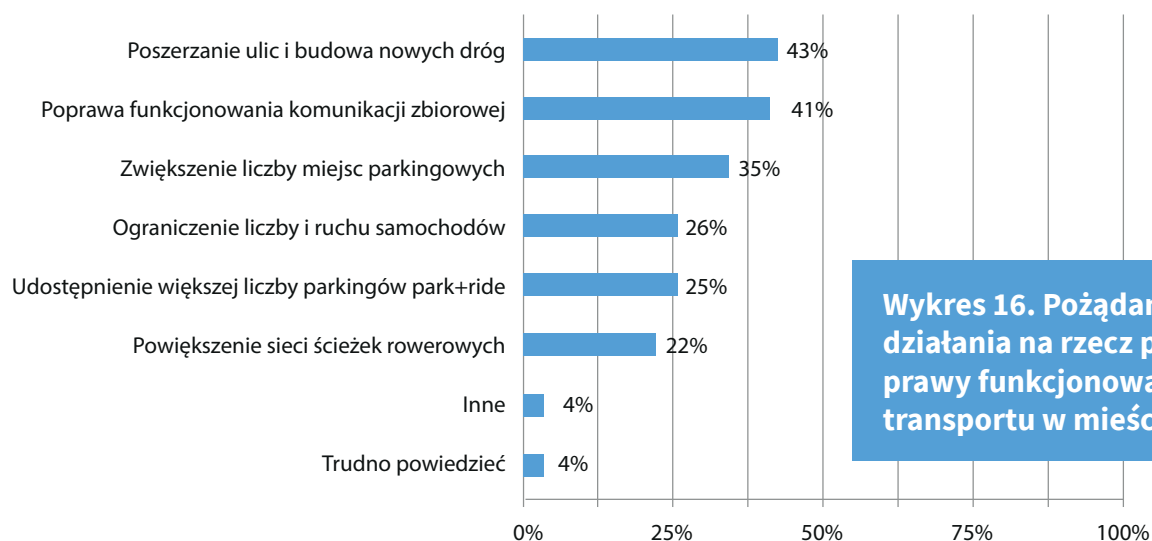
Tabela 15. Zmiany, które zmotywowałyby do wykorzystania roweru jako środka transportu w mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Powiększenie sieci ścieżek rowerowych	38%	47%	36%	36%	33%	38%
Zwiększenie dostępności sieci rowerów miejskich	9%	11%	8%	11%	6%	8%
Obniżenie cen najmu rowerów miejskich	8%	8%	8%	10%	7%	6%
Bezpieczeństwo	5%	4%	3%	4%	6%	5%
Inne	4%	4%	4%	2%	5%	6%
Nie rozważam wykorzystania roweru	43%	39%	48%	40%	43%	45%
Jeżdżę na rowerze regularnie/sezonowo/okazjonalnie	8%	6%	6%	12%	11%	7%

Pożąpane kierunki ewolucji funkcjonowania transportu w miastach

Zgodnie z opiniami mieszkańców natłok samochodów na ulicach i zanieczyszczenie powietrza to najpoważniejsze problemy komunikacyjne polskich miast. Badani dobrze oceniają komunikację publiczną, ale w obliczu dłuższych dystansów najczęściej wybierają własne samochody, a to z reguły kończy się narzekaniem – na tempo podróży, na spaliny i na niekończące się korki. W jaki sposób zmienić tę sytuację? Jak podnieść komfort i skrócić czas podróżowania po polskich miastach? Jakie rozwiązania byliby skłonni zaakceptować ich mieszkańcy i czy mogliby zrezygnować ze swoich przyzwyczajeń dla dobra ogółu?

Okazuje się, że rzadko jesteśmy gotowi radykalnie zmieniać przyzwyczajenia i perspektywę, z której spoglądamy na świat wokół nas. Znaczna część mieszkańców dużych miast, pomimo zmęczenia korkami, upatruje rozwiązania problemów komunikacyjnych raczej w dalszej rozbudowie infrastruktury drogowej niż udoskonalaniu komunikacji zbiorowej czy szukaniu alternatywnych sposobów na podróżowanie po mieście. Chociaż 41% badanych szansę na podwyższenie jakości podróżowania po mieście widzi w poprawie funkcjonowania komunikacji zbiorowej, to jednak aż 43% oczekuje budowy nowych i poszerzania istniejących dróg, a co trzeci badany chciałby zwiększenia liczby miejsc parkingowych w mieście. Zaledwie co czwarty mieszkaniec wymienia w tym kontekście ograniczenie liczby i ruchu samochodów i tylko co piąty – inwestycje w rozwój sieci ścieżek rowerowych.



Wykres 16. Pożąpane działania na rzecz poprawy funkcjonowania transportu w mieście

Ograniczenia liczby i ruchu samochodów oczekują nieco częściej mieszkańcy Krakowa i Warszawy. Z kolei poszerzanie i budowa nowych ulic najczęściej jako postulaty w kontekście poprawy funkcjonowania transportu pojawiały się we Wrocławiu. Tutaj też najrzadziej wymieniano inwestycje w powiększenie sieci ścieżek rowerowych.

Najczęściej jesteśmy skłonni silnie popierać te rozwiązania, które nie ograniczają naszego osobistego komfortu. Spośród sześciu przedstawionych badanych działań zmierzających do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w mieście najwyższym poparciem cieszą się te rozwiązania, które zmierzają do penalizacji osób ewidentnie łamiących prawo – zwiększenie kar dla kierowców i mechaników wycinających filtry oraz surowsze kary dla kierowców korzystających z pojazdów

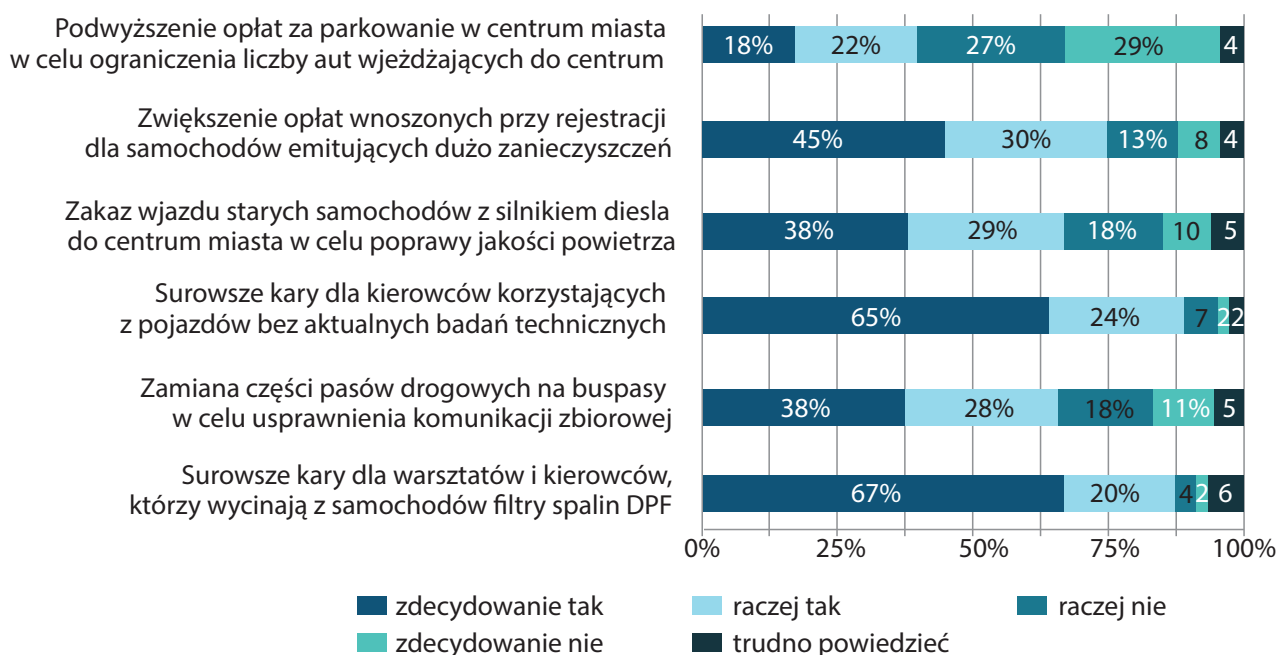
Tabela 16. Pożądane działania na rzecz poprawy funkcjonowania transportu w mieście

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Poszerzanie ulic i budowa nowych dróg	43%	40%	38%	42%	51%	42%
Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej	41%	38%	38%	43%	43%	45%
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	35%	38%	34%	39%	28%	33%
Ograniczenie liczby i ruchu samochodów	26%	24%	28%	24%	22%	30%
Udostępnienie większej liczby parkingów park+ride	25%	25%	28%	25%	23%	26%
Powiększenie sieci ścieżek rowerowych	22%	27%	23%	22%	14%	23%
Inne	4%	3%	4%	3%	6%	2%
Trudno powiedzieć	4%	4%	2%	3%	4%	4%

bez badań technicznych. Aktywności w tym względzie oczekuje niemal 90% badanych. Wysokim poparciem cieszy się pomysł zwiększenia opłat wnoszonych przy rejestracji dla samochodów emitujących dużo zanieczyszczeń.

Większość działań, których realizacja związana jest z narzuceniem ograniczeń w poruszaniu się po mieście również cieszy się znacznym poparciem. Pomysł zmiany części pasów drogowych na buspasy popiera 66% badanych. Akceptacja dla zakazu wjazdu starych samochodów z silnikiem diesla do centrów miast również jest wysoka – tego typu działania popiera 67% respondentów. Największe obiekcje zaś budzi pomysł zwiększenia opłat za parkowanie w centrach miast. Przeciwnych podwyżkom jest ponad połowa badanych. Rozwiązanie takie popiera jednak wciąż 40% respondentów. Akceptacja rozwiązań polegających na wprowadzeniu w mieście różnego typu ograniczeń dla prywatnych samochodów z reguły nie jest związana ze zmiennymi demograficznymi jak płeć czy wiek, silnie natomiast – jak można się domyślać – zależy od wykorzystywanego na co dzień środka transportu.

Wykres 17. Poparcie dla działań zmierzających do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w mieście



Zdecydowanie najwyższe poparcie dla zwiększenia opłat za parkowanie w centrum odnotować można w Warszawie. Pomysł ten akceptuje niemal połowa badanych, podczas gdy w innych miastach poparcie dla tego rozwiązania oscyluje wokół 40%. Również w Warszawie znaczny odsetek badanych optuje za zwiększeniem liczby buspasów. Rozwiązanie to popiera 76% respondentów z Warszawy, tymczasem na przykład we Wrocławiu przeciwko rozwojowi buspasów jest niemal połowa badanych.

Mieszkańców poszczególnych miast nie różni natomiast stosunek do pomysłu wprowadzenia zakazu wjazdu starych samochodów z silnikiem diesla do centrum miasta. Udział zwolenników i przeciwników tego zakazu kształtuje się na zbliżonym poziomie we wszystkich badanych aglomeracjach.

Tabela 17. Poparcie dla działań zmierzających do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w mieście

Podwyższenie opłat za parkowanie w centrum	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	40%	37%	36%	42%	38%	47%
Zdecydowanie/raczej nie	56%	58%	61%	52%	59%	50%
Trudno powiedzieć	4%	6%	3%	6%	3%	3%
Zwiększenie opłat wnoszonych przy rejestracji dla samochodów emitujących dużo zanieczyszczeń	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	75%	66%	76%	78%	77%	78%
Zdecydowanie/raczej nie	21%	27%	22%	19%	21%	18%
Trudno powiedzieć	4%	7%	3%	4%	3%	4%
Zakaz wjazdu starych samochodów z silnikiem diesla do centrum miasta	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	67%	67%	67%	68%	66%	67%
Zdecydowanie/raczej nie	28%	29%	26%	26%	29%	28%
Trudno powiedzieć	5%	4%	7%	6%	4%	5%
Surowsze kary dla kierowców korzystających z pojazdów bez aktualnych badań technicznych	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	89%	85%	87%	90%	91%	91%
Zdecydowanie/raczej nie	9%	12%	11%	6%	8%	7%
Trudno powiedzieć	2%	3%	2%	3%	1%	2%
Zamiana części pasów drogowych na buspasy	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	66%	67%	70%	69%	49%	76%
Zdecydowanie/raczej nie	29%	24%	26%	25%	48%	21%
Trudno powiedzieć	5%	9%	4%	6%	3%	3%
Surowsze kary dla warsztatów i kierowców, którzy wycinają z samochodów filtry spalin DPF	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	88%	87%	85%	90%	88%	88%
Zdecydowanie/raczej nie	6%	6%	8%	4%	7%	7%
Trudno powiedzieć	6%	7%	7%	5%	5%	5%