

ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW DUŻYCH MIAST

Główne wyniki badań wzorów zachowań
transportowych mieszkańców dużych polskich miast
zrealizowanych w I kwartale 2021 r.

MARZEC 2021 R.



METODOLOGIA BADANIA

Badania zrealizowano techniką wywiadów telefonicznych CATI wykonywanych przez przeszkolonych ankieterów.

Badania przeprowadził CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej w Krakowie w terminie od stycznia 2021 r. do lutego 2021 r.

Badania przeprowadzono na losowej próbie 1800 dorosłych mieszkańców pięciu dużych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Katowic (wraz z miastami satelickimi). Próba dla każdego z miast, z wyjątkiem Warszawy, wyniosła 300 wywiadów. W Warszawie zrealizowano 600 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.

Do badań wykorzystano standaryzowany kwestionariusz wywiadu składający się w większości z pytań zamkniętych. Średnia długość wywiadu wyniosła około 20 minut.

W 2020 r. w analogicznym terminie wykonane zostały badania z wykorzystaniem zbliżonego narzędzia badawczego w ramach tej samej populacji. W uzasadnionych przypadkach wyniki badań z 2021 r. zestawione są z rezultatami odnotowanymi rok wcześniej.

POLACY O PODRÓŻACH PO SWOIM MIEŚCIE – WYNIKI BADAŃ STATYSTYCZNYCH

Nadmiar samochodów na ulicach przeszkadza co drugiemu mieszkańcowi dużych polskich miast. Jednak to nie tylko kierowcy wskazują je jako najważniejszy problem, lecz również inni uczestnicy ruchu w mieście: piesi i rowerzyści. Co bardzo ważne po pandemii do transportu zbiorowego chce wrócić większość jej dotychczasowych pasażerów.

Po raz drugi zbadaliśmy, co mieszkańcy pięciu dużych polskich miast mówią o podróżowaniu po swoim mieście. We Wrocławiu, Warszawie, Poznaniu, Katowicach i Krakowie zapytaliśmy o to, jak i czym

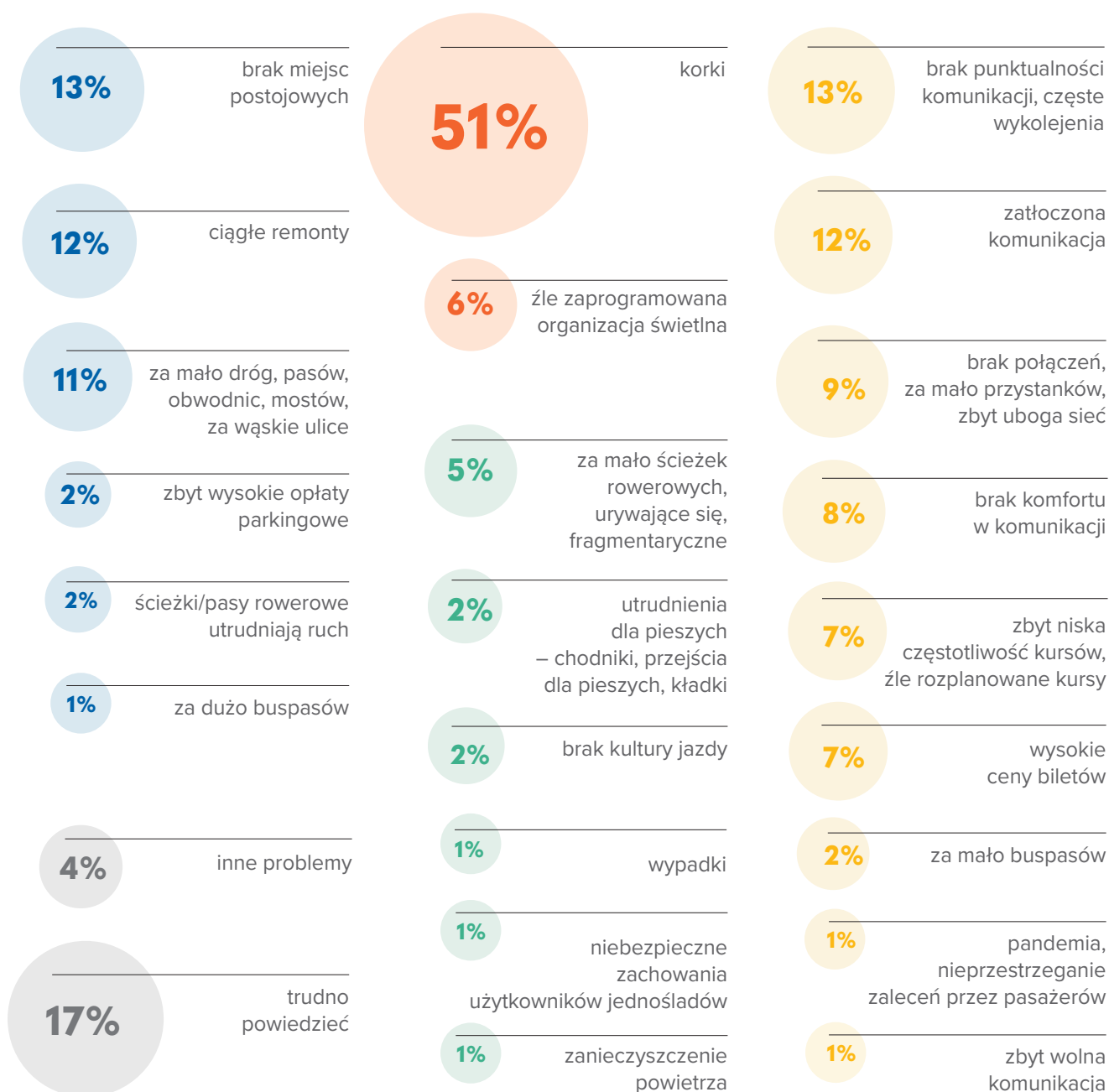
poruszali się w czasie pandemii, co będzie po niej, a także co im przeszkadza i na jakie działania zmieniające sytuację na ulicach się zgodzą.

KORKI – TYLKO CO TO ZNACZY?

Ponad połowa mieszkańców miast poproszona o spontaniczne wskazanie najpoważniejszych w ich opinii problemów komunikacyjnych miast, w których żyją wymienia korki. Czego jednak nie da się pominąć przy rozpatrywaniu tych wyników, każda badana grupa problem ten widzi inaczej.

WYKRES 1.

NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE (WSKAZANIA SPONTANICZNE)



Grupą gdzie odsetek wymieniających korki jako najważniejszy problem jest najwyższy są paradoksalnie rowerzyści. Kontekst badania każe założyć, że ta grupa widzi w nadmiarze samochodów na ulicach problem nie tyle przekładający się na ich komfort poruszania się po mieście, ale na jakość życia w mieście i negatywne konsekwencje dla transportu zbiorowego. Podobnie za to problem korków postrzegają muszą kierowcy i pasażerowie komunikacji zbiorowej – oni z powodu korków naprawdę tracą czas.

Co naprawdę przeszkadza poszczególnym grupom widać po tym, jakie są dalsze w kolejności wymieniane problemy. Kierowcy mówią o braku miejsc postojowych i braku szerokich jezdni. Pasażerowie komunikacji zbiorowej zwracają uwagę na punktualność i niezawodność komunikacji miejskiej. Rowerzyści mają kłopot z brakiem spójnego systemu dróg rowerowych. Piesi? Z punktualnością komunikacji miejskiej – zapewne dlatego decydują się na chodzenie po mieście. Brak punktualności najbardziej boli badanych z Wrocławia – od wielu lat stan infrastruktury tramwajowej jest tam obiektem krytyki.

WYKRES 2.

NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE WG. GŁÓWNEGO ŚRODKA TRANSPORTU (WSKAZANIA SPONTANICZNE)

Podróż piechotą	Rower	Komunikacja zbiorowa	Samochód
korki 41%	korki 63%	korki 46%	korki 56%
brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 18%	za małą ilość ścieżek rowerowych, fragmentaryczność 23%	brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 19%	brak miejsc postojowych 19%
brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 16%	zatłoczona komunikacja zbiorowa 18%	zatłoczona komunikacja zbiorowa 15%	za mało dróg, pasów, obwodnic, mostów 16%
zatłoczona komunikacja zbiorowa 11%	brak miejsc postojowych 13%	brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 13%	ciągłe remonty 14%
brak miejsc postojowych 10%	brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 13%	ciągłe remonty 12%	brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 11%

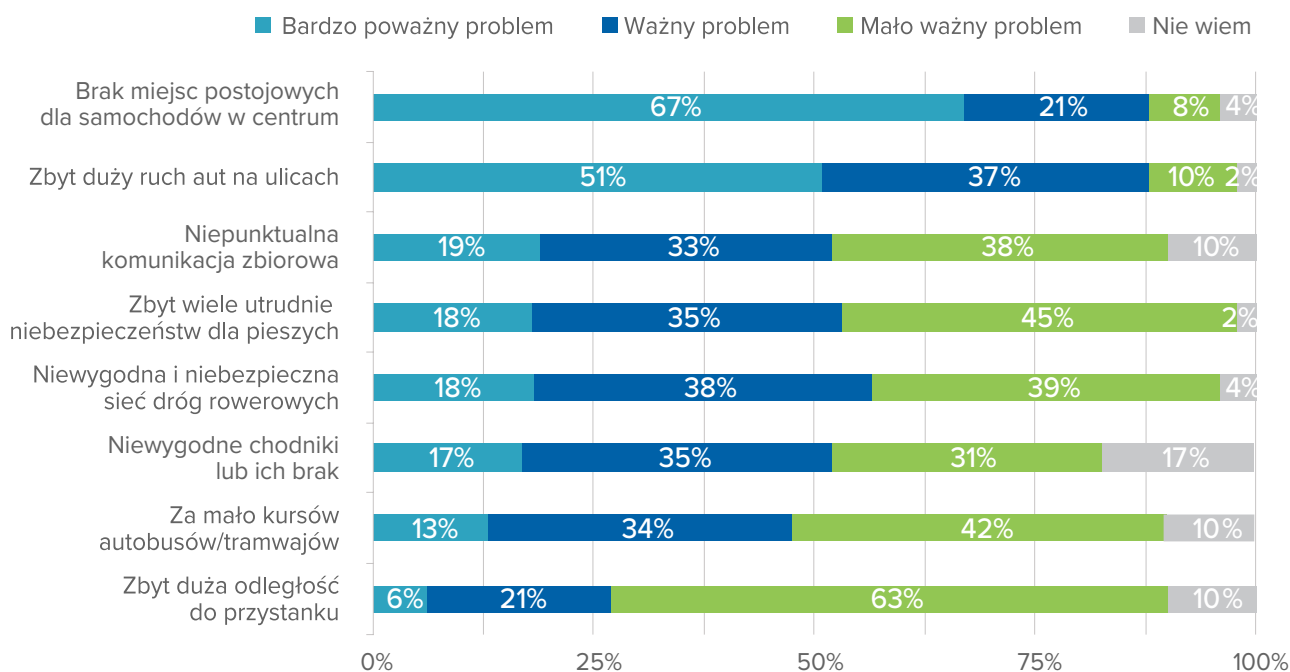
ZBYT DUŻY RUCH, ZBYT NISKA PUNKTUALNOŚĆ TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Kiedy przedstawiliśmy listę problemów i poprosiliśmy o ocenę ich wagi, ponownie nadmiar samochodów okazał się być najważniejszym problemem. Dla 88 proc. badanych ogółem, sprawą bardzo ważną

lub ważną jest brak miejsc postojowych w centrum, ale jednocześnie 88 proc. badanych narzeka na zbyt duży ruch samochodowy. Na trzecim miejscu najczęściej wskazywanych problemów jest punktualność transportu zbiorowego, ważna dla 52 proc. respondentów. Tyle samo osób wskazuje, jako problem niewygodną sieć rowerową.

WYKRES 3.

WAGA POSZCZEGÓLNYCH PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH W MIEŚCIE



Do grzechów komunikacji zbiorowej zaliczane były również wątpliwy komfort podróży (od wysłużonego taboru, poprzez awaryjne automaty biletowe, brak klimatyzacji czy ograniczoną liczbę miejsc siedzących czy braku higieny cechującego niektórych współpasażerów), zbyt niska częstotliwość kursów oraz związane z tym niekorzystne rozkłady jazdy. Ceny biletów nie były istotną kwestią – na tym tle wyróżniali się badani z Krakowa, w którym na krótko przed badaniem dokonano zmiany cennika. Istotne jest tu wskazanie, że to wzrost cen miał wpływ na opinię badanych, a nie ich faktyczna wysokość – krakowskie bilety nadal zaliczają się najtańszych w dużych miastach Polski.

W większości badanych miast narzeka się również na źle zaprogramowaną sygnalizację świetlną. Podobnie jak korki problem ten dotyczy wszystkich grup badanych – kierowców, którym doskwiera brak zielonej fali lub zielonych strzałek, pasażerów komunikacji miejskiej zwracających uwagę na częsty brak na skrzyżowaniach uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego oraz pieszych narzekających na zbyt długie oczekiwanie na zielone światło lub zbyt krótki cykl zmuszający do znacznego pośpiechu czy nawet pokonywania skrzyżowań w kilku etapach.

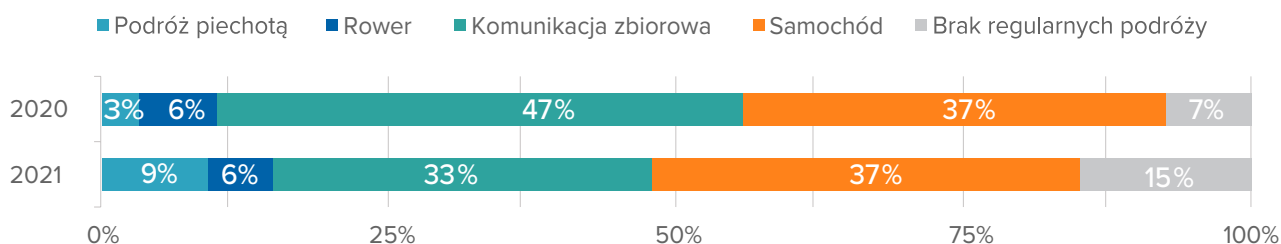
CO W PANDEMII, CO PO NIEJ

Jak pandemia i ograniczenia z nią związane wpłynęły na sposób podróżowania po polskich miastach widać było gołym okiem – znacząco mniej pasażerów komunikacji zbiorowej, niski ubytek podróży autami, ogólny spadek liczby osób jeżdżących po mieście (co nie dziwi, biorąc pod uwagę, że dojazd do pracy to najważniejszy kierunek podróży dla 68 proc. badanych).

Zestawienie wyników obecnego badania z badaniem przeprowadzonym w styczniu 2020 r. tuż przed pandemią, wskazuje na zgodność deklaracji z danymi szacunkowymi dotyczącymi liczby pasażerów komunikacji zbiorowej. Spadek udziału podróży transportem zbiorowym wyniósł 14 pkt. proc., czyli o 30 proc. Jednocześnie nie zmieniła się liczba osób regularnie podróżujących samochodem. Biorąc pod uwagę, kto wykonywał w okresie pandemii pracę z domu, należy założyć, że wśród dodatkowych 8 proc. osób, które przestały podróżować po mieście lub deklarowały podróże piesze, znajdowali się najczęściej użytkownicy samochodów. Wniosek jest niepokojący: w pandemii do aut wsiedli wcześniejsi użytkownicy transportu zbiorowego.

WYKRES 4.

ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE W LATACH 2020 I 2021



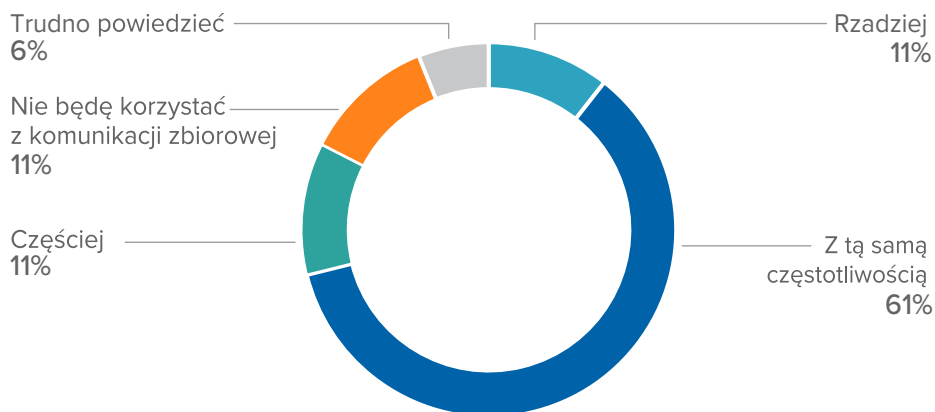
Ciekawe zmiany zanotowaliśmy w czasie pandemii w przypadku roweru. Aż 15 proc. badanych deklaro- wało, że rower we wrześniu 2020 r. należał do grupy najczęściej wykorzystywanych przez nich środków transportu. Na początku 2021 r. odsetek udziału wska- zań na rower nieznacznie spadł, do 12 proc., jednak należy założyć, że korekta ta związana była z warun- kami pogodowymi. Niemniej jednak wyniki uzyskane zarówno we wrześniu 2020 r. jak i na początku 2021 r. uznać można za bardzo wysokie. Fakt iż w styczniu 2021 r. ponad 10 proc. mieszkańców miast wymienia

rower w gronie głównych środków transportu, a 6 proc. deklaruje że wykorzystuje rower codziennie lub prawie codziennie świadczy o ugruntowaniu się po- pularności tej formy przemieszczania się po mieście.

Co jednak najbardziej istotne 72 proc. badanych deklaruje, że po ustaniu pandemii wróci do korzy- stania z transportu zbiorowego lub będzie z niego korzystać częściej. Wydaje się więc, że pandemia mogła mieć mniejszy wpływ na zachowania trans- portowe niż początkowo się obawialiśmy.

WYKRES 5.

OCZEKIWANIA DOTYCZĄCE CZĘSTOTLIWOŚCI KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W PRZYSZŁOŚCI W PORÓWNANIU Z OKRESEM SPRZED PANDEMII



WARTO PRZEKONYWAĆ KIEROWCÓW

Co nie jest zaskoczeniem, najczęściej podróżuje- my do pracy i na zakupy. Biorąc zaś pod uwagę, że w dalszym ciągu co drugi kierowca, jest gotów ograniczyć codzienne podróże samochodem po mieście, władzom samorządowym nie pozostaje nic

innego, jak rozwijać system transportu zbiorowego. Wyniki badania jednoznacznie wskazują, że dobra oferta transportu samochodowego, jest jedyną kar- tą przetargową, kiedy przychodzi przekonywać kie- rowców do rezygnacji z samochodu w codziennych podróżach po mieście.

TABELA 1.

OCZEKIWANIA DOTYCZĄCE CZĘSTOTLIWOŚCI KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W PRZYSZŁOŚCI W PORÓWNANIU Z OKRESEM SPRZED PANDEMII

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Tak – 2021	48%	45%	44%	45%	55%	53%
Tak – 2020	50%	48%	52%	51%	45%	56%

Jeśli te warunki byłyby spełnione ogółem 59 proc. badanych (najwięcej w Warszawie, bo 68 proc.) jest gotowa zrezygnować z pasa ruchu dla samochodów na rzecz buspasów, skoro podniosłoby to ich punktualność.

Co warto zauważyć średnio 9 proc. badanych podróżuje z dzieckiem do szkoły lub przedszkola. Najwięcej we Wrocławiu (12 proc.). Wśród tych 9 proc., 53 proc. to podwożenie dziecka autem. 19 proc. dzieci jest odprowadzana pieszo, a 18 proc. jedzie do szkoły z rodzicami w komunikacji zbiorowej. Tu znów najbardziej usamochodowany jest Wrocław (61 proc.).

CO ZAOFEROWAĆ POTENCJALNYM ROWERZYSTOM

Skoro nawet w styczniu rowerem regularnie jeździło po mieście 6 proc. mieszkańców największych miast, zapytaliśmy co mogłoby przekonać innych mieszkańców do częstszego korzystania z roweru w codziennych podróżach.

Odpowiedzi nie zaskakują, ale pokazują władzom miast, jak ważna jest dobra infrastruktura. Dla 67 proc. badanych odseparowane od ruchu samochodów drogi rowerowe to najważniejszy argument. C

o ciekawe tyle samo badanych potrzebuje oddzielenia od ruchu pieszego.

Jednocześnie 66 proc. badanych oczekuje spójnej sieci rowerowej, a 67 proc. liczy, że sieć ta będzie miała dobrą nawierzchnię.

Mówiąc krótko: dajcie im drogi, będą jeździć.

KORKI I ZŁE POWIETRZE – TO SIĘ ŁĄCZY

Dla 62 proc. badanych jedną z najpoważniejszych konsekwencji związanych z ruchem samochodowym jest zanieczyszczenie powietrza, dla 27 hałas, a dla 26 niszczenie infrastruktury i zieleni przez parkujące samochody. Według 81 proc. badanych samochody mają duży lub bardzo duży wpływ na niską jakość powietrza.

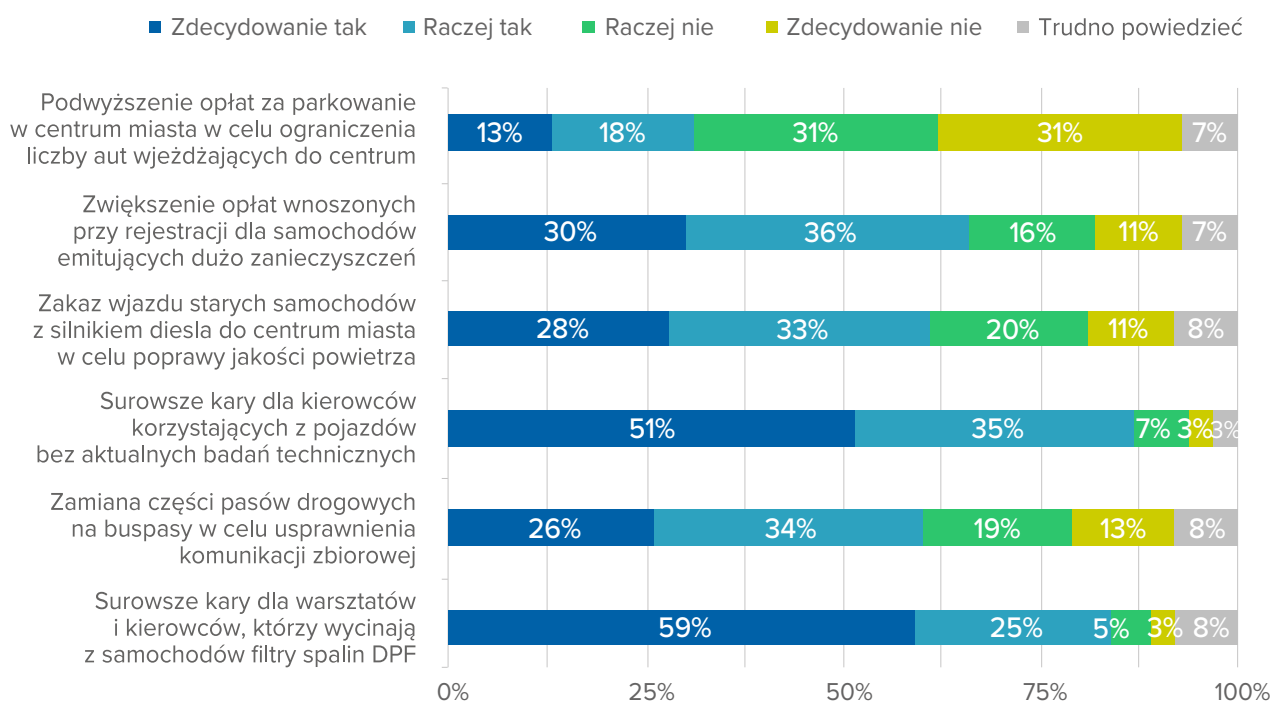
Kiedy więc pytamy czy poparliby niektóre rozwiązania mające na celu zmniejszenie liczby samochodów na ulicach, wobec większości propozycji respondenci wyrażają aprobatę. Buspasy kosztem jezdni dla samochodów ma poparcie 59 proc. badanych, z kolei 61 proc. badanych deklaruje poparcie dla zakazu ruchu dla pojazdów z silnikami Diesla w centrach miast. Z najmniejszym entuzjazmem

spotyka się podnoszenie cen za postój na ulicach miejskich – akceptuje tę metodę 32 proc. badanych. Rozkład wyników dość dobrze pokrywa się z polityką prowadzoną przez władze miast. Najniż-

szą akceptację wobec dalszego podnoszenia cen widać w Krakowie, w którym od ponad półtora roku obowiązują ceny 6 zł za godzinę postoju.

WYKRES 6.

POPARCIE DLA DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO OGRANICZENIA ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ZWIĄZANEGO Z RUCHEM SAMOCHODOWYM W MIEŚCIE



Badania przeprowadzono na losowej próbie 1800 dorosłych mieszkańców pięciu dużych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Katowic (wraz z miastami satelickimi). Próba dla każdego z miast, z wyjątkiem Warszawy, wyniosła 300 wy-

wiadów. W Warszawie zrealizowano 600 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.