

Ewa KASPERSKA<sup>1</sup>  
Tomasz HEESE<sup>2</sup>,  
Adam BOGUSKI<sup>3</sup>,  
Norbert CHAMIER-GLISZCZYŃSKI<sup>4</sup>,  
Magdalena KACZORKIEWICZ<sup>5</sup>,  
Piotr PIĄTKOWSKI<sup>6</sup>  
Paweł ZDOLIŃSKI<sup>7</sup>

### WDRAŻANIE ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH PODNOSZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWNIKÓW DRÓG W MIASTACH NA TLE SPOŁECZNO – KULTUROWYCH UWARUNKOWAŃ W ZACHOWANIACH ICH MIESZKAŃCÓW

*Silnie rozwijający się ruch drogowy prowadzi do niekorzystnych zjawisk dotyczących nie tylko zanieczyszczenia środowiska, czy bezpieczeństwa uczestników ruchu ale też zmiany stylu życia współczesnych społeczeństw. Zagrożenia te zyskują sobie coraz większą uwagę różnorodnych instytucji, również samorządów lokalnych. Skutkuje to podejmowaniem działań zmierzających do lepszego wykorzystania transportu publicznego oraz zmiany nawyków komunikacyjnych mieszkańców. W artykule omówiono wdrażany obecnie w Szczecinku unijny projekt CIVITAS, którego celem jest zrównoważony rozwój transportu miejskiego oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg. Zaprezentowano wyniki badań poziomu akceptacji społecznej dla samego projektu oraz skłonność mieszkańców do zmiany nawyków komunikacyjnych, na tle uwarunkowań społeczno – kulturowych.*

<sup>1</sup>Politechnika Koszalińska, Instytut Ekonomii i Zarządzania, Zakład Marketingu, 75-343 Koszalin, ul. Kwiatkowskiego 6E, Tel: +48 94 34 39 157, fax 94 34 39 113, e-mail: [ewa.kasperska@tu.koszalin.pl](mailto:ewa.kasperska@tu.koszalin.pl).

<sup>2</sup>Politechnika Koszalińska, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Katedra Biologii Środowiskowej, 75-453 Koszalin, ul. Śniadeckich 2, Tel: + 48 94 347-85-59, e-mail: [tomasz.heese@tu.koszalin.pl](mailto:tomasz.heese@tu.koszalin.pl).

<sup>3</sup>Politechnika Koszalińska, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Katedra Biologii Środowiskowej, 75-453 Koszalin, ul. Śniadeckich 2, Tel: + 48 94 347-85-59, e-mail: [adam.boguski@tu.koszalin.pl](mailto:adam.boguski@tu.koszalin.pl).

<sup>4</sup>Politechnika Koszalińska, Instytut Mechatroniki Naonotechnologii i Techniki Próżniowej, Zakład Mechatroniki i Mechaniki Stosowanej, 75-620 Koszalin, ul. Raclawicka 15-17, Tel: +48 94 34 78 355 lub 204, e-mail: [norbert.chamier-gliszczyński@tu.koszalin.pl](mailto:norbert.chamier-gliszczyński@tu.koszalin.pl).

<sup>5</sup>Politechnika Koszalińska, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Katedra Biologii Środowiskowej, 75-453 Koszalin, ul. Śniadeckich 2, Tel: + 48 94 347-85-59, e-mail: [magdalena.kaczorkiewicz@tu.koszalin.pl](mailto:magdalena.kaczorkiewicz@tu.koszalin.pl).

<sup>6</sup>Politechnika Koszalińska, Wydział Mechaniczny, Katedra Transportu, 75-620 Koszalin, ul. Raclawicka 15-17, Tel: +48 94 34 78 355 lub 204 Fax +48 94 34 26 753, e-mail: [piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl](mailto:piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl).

<sup>7</sup>Politechnika Koszalińska, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Katedra Biologii Środowiskowej, 75-453 Koszalin, ul. Śniadeckich 2, Tel: + 48 94 347-85-59, e-mail: [pawel.zdolinski@tu.koszalin.pl](mailto:pawel.zdolinski@tu.koszalin.pl).

## **IMPLEMENTATION OF TRANSPORT DESIGNS INCREASING THE SAFETY OF ROADS USERS IN TOWNS IN THE CONTEXT OF SOCIAL AND CULTURAL CONDITIONS OF THE BEHAVIOUR OF THEIR INHABITANTS**

*Intensively developing vehicular traffic leads to unfavourable phenomena in not only environmental pollution or in the safety of roads users but also in changes in the lifestyle of modern societies. These threats are more and more taken care of by different institutions, also local governments. It results in undertaking actions aimed at better utilization of public transport and changing communication habits of cities' inhabitants. The paper touches upon the UE project CIVITAS, now implemented in the town of Szczecinek, whose purpose is the sustainable development of the towns' transport system and improvement of the safety of roads' users. It presents the outcomes of the research into social acceptance of the project itself and into the willingness of the inhabitants of Szczecinek to alter their transport habits, in the context of social and economic conditions.*

### **1. WSTĘP**

Rozwój ruchu drogowego jest nieodłącznym zjawiskiem rzeczywistości. Samochód zrewolucjonizował sposób i komfort przemieszczania się i z przywileju dostępnego nielicznym uczynił prawo przysługujące wszystkim. Zmienił tym samym obraz współczesnego świata silnie wpływając na przeobrażenia tzw. przestrzeni publicznej.

Nasilony ruch drogowy, co oczywiste, niesie ze sobą nie tylko korzyści. Problem niekorzystnych zjawisk towarzyszących rozwojowi motoryzacji jest jednak dużo bardziej skomplikowany, niż postrzeganie go li tylko w kategoriach wydarzeń odbywających się na jezdni.

### **2. ROZWÓJ TRANSPORTU DROGOWEGO I JEGO SKUTKI**

Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przez obszar przestrzeni publicznej „należy rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne...”[1]. Zgodnie z tą definicją do przestrzeni publicznej zaliczyć można drogi, ulice, place, parkingi, skwery, parki, budynki stanowiące własność publiczną, itp.

Dużo kontrowersji budzi w ostatnich latach zawłaszczanie przestrzeni publicznej przez zarządców osiedli odgradzających je od pozostałego obszaru miasta, czy reklamodawców zajmujących fasady publicznych budowli i pobocza dróg. Jednak zawłaszczanie ma nie tylko taki, powszechnie znany i szeroko dyskutowany wymiar. Nie mniej istotne dla wspomnianego w ustawie, nawiązywania kontaktów społecznych, jest zawłaszczanie ulic miast. Jest to zjawisko o tyle nieoczywiste, że dotyczy, wydawałoby się najbardziej prawowitego użytkownika ulicy – samochodu.

Ulica jest drogą biegnącą w obszarze zabudowanym, wzdłuż której mogą znajdować się budynki mieszkalne, przemysłowe, usługowe, jak również tereny zielone (trawniki, klomby, kwietniki, pasy zieleni, skwery itp.). Bezdyskusyjnym elementem ulicy miejskiej jest też pas przeznaczony dla ruchu pieszego lub pieszo – kołowego (chodniki, ścieżki

rowerowe, drogi rowerowo – piesze). Znaczenie ulicy jest jednak daleko większe niż postrzeganie jej tylko jako pasa ruchu. Według słów B. Jałowieckiego i M. Szczepańskiego: „Ulica zawiera funkcje informacyjne, symboliczne i ludyczne. Tu się człowiek bawi, tu się uczy. (...) Tutaj są miejsca ruchu i zespалania, bez których nie ma życia miejskiego...” [2]. Ulice są naturalnym miejscem zgromadzeń, spotkań towarzyskich, spacerów, okazjonalnych imprez (happeningi, teatry uliczne, parady, marsze) itp. Stąd, użytkownikiem drogi miejskiej na równych prawach jest nie tylko pojazd, ale też pieszy i rowerzysta. Tymczasem jednak, wobec stale rosnącej ilości samochodów, równowaga ta jest dziś poważnie zachwiana. Już w 1994 roku J. Gierczak pisał: „ulice miejskie, które niegdyś były zaludnione i pulsowały życiem, zmieniły się bardzo często w kolektory ruchu pojazdów do tego stopnia, że zaczęły zanikać chodniki.”[3] Natomiast amerykański etnolog i badacz kultur Edward Twitchell Hall dużo wcześniej, bo w 1966 roku, twierdził: „Samochód połyka przestrzenie, na których spotykać by się mogli ludzie. Parki, chodniki i wszystko, co je otacza, przemienia się w jezdnię.”[4]

W Polsce musiało minąć kilkadziesiąt lat, zanim wystąpiły problemy nadmiernego ruchu drogowego. Dziś jednak, są już codziennością i coraz częściej i głośniejsze mówi się o ich różnorodnych, negatywnych skutkach. Niekorzystne następstwa wzmożonego ruchu dotyczą bowiem nie tylko samych użytkowników dróg. Dotyczą one rozległych obszarów życia, począwszy od najbardziej oczywistych kosztów utrzymania samochodu i infrastruktury drogowej, poprzez społeczne koszty motoryzacji, aż do aspektów socjologicznych, związanych ze zmianą modelu życia współczesnych społeczeństw i to nie tylko w kontekście zwiększonej mobilności.

Jak podaje Fundacja Nasza Ziemia (specjalizująca się w edukacji ekologicznej i obywatelskiej) na swoim portalu „Ziemia na rozdrożu” – zaledwie 25 % kosztów transportu samochodami osobowymi pokrywa użytkownik samochodu, pozostałe 75% ponosi całe społeczeństwo. Koszty te to m.in.:

- „65% zanieczyszczeń (w Unii Europejskiej);
- budowa dróg, mostów, parkingów, stacji benzynowych i garaży;
- utrzymanie sygnalizacji świetlnej oraz systemów sterowania ruchem;
- pokrycie strat w środowisku wywołanych zanieczyszczeniami;
- koszty renowacji niszczonych przez smog budynków i zabytków;
- utrzymanie administracji związanej z bezpieczeństwem transportu;
- hałas i walka z nim - przez budowę barier dźwiękochłonnych;
- złomowanie samochodów;
- utrzymanie służb ratowniczych;
- zakorkowanie ulic (koszty korków są szacowane na ponad 1% PKB);
- leczenie ofiar wypadków i inne koszty gospodarcze” [5].

W wymiarze kulturowym, rozrost transportu samochodowego nad wyraz silnie wpływa na styl życia społeczeństw, co znajduje swoje odzwierciedlenie zwłaszcza w miastach. „Inwazja samochodu (...) uczyniła auto przedmiotem-pilotem, parking obsesją, cyrkulację zagadnieniem priorytetowym, niszcząc całe życie społeczne i miejskie” [2]. „Ludzie mieszkają w jednym miejscu, a pracują w innym. Nie chodzą do pracy, za to jeżdżą samochodem, spędzając czas daleko od domu, z ludźmi mieszkającymi daleko od nich. Nie znają swoich sąsiadów i w związku z tym nie ufają im. Ulice stają się niebezpieczne, ludzie boją się wypuszczać dzieci z domów, do momentu aż staną się dorosłymi ludźmi. W 1971

roku, 80% angielskich dzieci w wieku 7-8 lat chodziło samodzielnie do szkoły. Współczesnym rodzicom wydaje się to absolutnie niewyobrażalne. Tam, gdzie wcześniej dzieci uczyły się samodzielności, bawiąc się na dworze, dziś są prowadzone za rękę przez rodziców z zajęć na zajęcia” [5].

Zauważmy, że omawiając kwestie bezpieczeństwa w kontekście wzmożonego ruchu drogowego możemy poruszyć trzy jego aspekty:

- zanieczyszczenie środowiska i wynikające z niego zagrożenia schorzeniami: choroby układu oddechowego, nowotwory, alergie;
- zagrożenia dla zdrowia psychicznego i fizycznego powodowane „samochodowym” stylem życia: pośpiech, długie dojazdy do pracy, monotonne i denerwujące stanie w korkach, hałas, zatrucie spalinami, siedzący tryb życia i brak ruchu skutkujący problemami z krążeniem, kręgosłupem, nadwagą itp., urazy czy śmierć spowodowane uczestnictwem w wypadkach samochodowych;
- wzrost przestępczości na obszarach wyludnionych, w miejscach, gdzie nie istnieją wspólnoty mieszkańców, gdzie mamy do czynienia z izolacją i wzajemnym brakiem zaufania do sąsiadów, a co za tym idzie - obojętnością na sprawy innych.

Te, tak bardzo niepokojące zjawiska sprawiają, że przewartościowania wymagają poglądy na rolę i znaczenie samochodu w codziennym życiu jego użytkowników. Nieodzowne stają się wszelkie działania mające doprowadzić do zmiany nawyków transportowych w kierunku większego wykorzystania masowych środków komunikacji, jak również ekologicznych sposobów przemieszczania się. Nie są to na pewno zadania łatwe do zrealizowania, przynoszące natychmiastowe efekty. Ważne jednak, że konieczność ich podejmowania dostrzegają dzisiaj już nie tylko entuzjaści ekologicznego trybu życia i różnobarwne ugrupowania „przyjaciół Ziemi”, lecz również poważne instytucje.

### **3. PROJEKT *CIVITAS RENAISSANCE* JAKO PRZYKŁAD DZIAŁAŃ NA RZECZ PRZYJAZNYCH ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH**

Inicjatywa *CIVITAS - czystszy i lepszy transport w miastach*, to projekt realizowany od roku 2002 ze środków Unii Europejskiej w ramach kolejnych programów ramowych. Dotychczas miały miejsce trzy jego edycje:

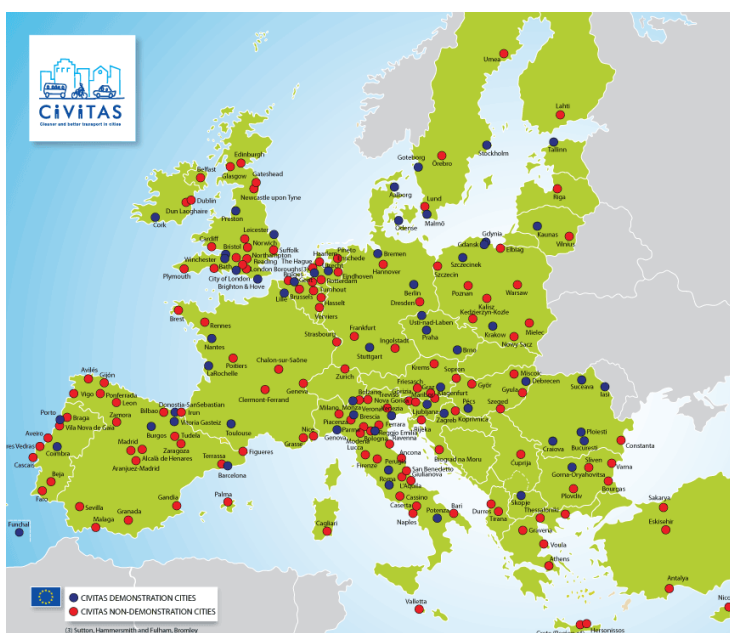
- *CIVITAS I* realizowany w latach 2002 – 2006 w ramach V Ramowego Programu Badawczego,
- *CIVITAS II* - lata 2005 – 2009, w ramach VI RPB,
- *CIVITAS PLUS*, realizowany obecnie, lata 2008 – 2012 z VII RPB.

Nazwę *CIVITAS* utworzono od pierwszych liter słów: *City*, *VITALity*, *Sustainability* (miasto, vitalność, stabilność). Z pomocą inicjatywy *CIVITAS* Komisja Europejska wspiera wdrażanie ambitnych, zintegrowanych i stabilnych strategii transportu miejskiego, które powinny w istotny sposób wpłynąć na jakość życia mieszkańców Europy[6].

W ramach każdej edycji powstało kilka niezależnych projektów realizowanych łącznie przez 61 miast z 22 krajów Europy. W realizację każdego z projektów zaangażowanych jest w poszczególnych miastach po kilka partnerskich instytucji wspierających, co w efekcie daje liczbę kilkuset członków projektu. Deklarację *CIVITAS NETWORK* (zrzeszającą miasta zaangażowane w strategiczne działania na rzecz czystego transportu) podpisały natomiast 194 miasta z 31 państw. Wszystkie projekty, a powstało ich łącznie 13: *Miracles*, *Vivaldi*, *Trendsetter*, *Tellus (CIVITAS I)*, *Mobilis*, *Success*, *Smile*, *Caravel (CIVITAS II)*,

*Renaissance, Mimosa, Modern, Elan i Archimedes (CIVITAS PLUS)* mają wyznaczone własne cele szczegółowe i działania. Są one jednak spójne z nadrzędnym celem postawionym przed całą inicjatywą, którym jest zrównoważony rozwój transportu miejskiego, dobrobyt oraz bezpieczeństwo mieszkańców.

Aktualnie prowadzonym projektem w Polsce jest komponent *CIVITAS RENAISSANCE*. Zrzesza on miasta, które złożyły najciekawszą ofertę obejmującą działania związane z promocją rozwoju alternatywnych form transportu miejskiego. Główne założenia programu skupiają się na zmniejszeniu uciążliwości ruchu drogowego w historycznych i turystycznych aglomeracjach miejskich poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, oraz realizowaniu działań zmierzających do ochrony środowiska naturalnego. Polskim miastem partnerskim w projekcie jest Szczecinek. *RENAISSANCE* skupia jeszcze 4 inne miasta europejskie: Bath z Wielkiej Brytanii, Gorną Oryahovitę z Bułgarii, Skopje z Macedonii i Perugię z Włoch.



Rys. 1. Miasta zaangażowane w inicjatywę CIVITAS jako miasta „demonstracyjne”- (kolor niebieski) oraz te, które podpisały deklarację CIVITAS NETWORK (kolor czerwony) [6]

W ramach programu *CIVITAS* dla Szczecinka przewidziano 10 komponentów:

- rozwój transportu wodnego,
- uzupełnienie połączeń ścieżek rowerowych,
- wprowadzenie ekologicznych mini-busów,
- modernizacja przystanków autobusowych,
- strategia zrównoważonego rozwoju transportu,
- kampanie promujące transport publiczny,

- podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i kierowców,
- wprowadzenie systemu wynajmu rowerów i rikszy,
- monitoring ruchu drogowego,
- rozwój monitoring ruchu w pobliżu szkół.

Podejmowane działania mają usprawnić i uatrakcyjnić transport miejski, dostarczyć alternatywne środki transportu, podnieść poziom świadczonych usług, zwiększyć zadowolenie pasażerów. W efekcie doprowadzić do wzrostu bezpieczeństwa mieszkańców oraz wpłynąć na ich zachowania komunikacyjne tak, aby z prywatnych samochodów chcieli przesiadać się na transport publiczny lub korzystać z rowerów czy rikszy.

Ewaluacja efektów osiągniętych w ramach realizacji projektu obejmuje szereg pomiarów dokonywanych w całym okresie jego trwania:

- badania ankietowe mieszkańców na temat ich nawyków transportowych oraz oceny i poziomu akceptacji wprowadzanych przedsięwzięć,
- zbieranie danych dotyczących:
  - natężenia hałasu,
  - emisji zanieczyszczeń powietrznych,
  - obłożenia autobusów miejskich i transportu wodnego,
  - ilości wypożyczeń rowerów oraz liczby klientów rikszy,
  - liczby rowerów na ścieżkach,
  - liczby wypadków drogowych,
  - monitoring prędkości.

Dla potrzeb niniejszej pracy wykorzystano badania ankietowe obrazujące poziom akceptacji społecznej dla samego projektu oraz skłonność mieszkańców do zmiany nawyków komunikacyjnych.

#### **4. WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH**

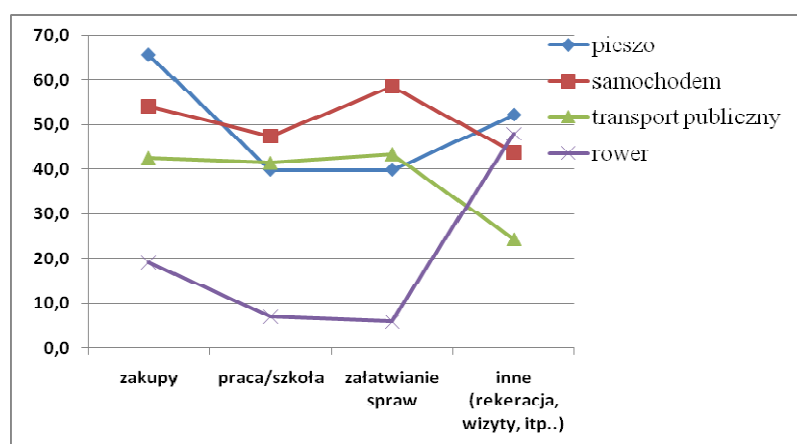
W ewaluacji działań realizowanych w Szczecinku w ramach *CIVITAS RENAISSANCE*, w pierwszych dwóch latach projektu przeprowadzono badania ankietowe skierowane do różnych grup respondentów. Badaniem objęto osoby uczestniczące w ruchu miejskim w Szczecinku, szczecineckie gospodarstwa domowe oraz (w sezonie letnim) turystów. Dla każdej z badanych grup sporządzono właściwy kwestionariusz. Zastosowano technikę ankiety bezpośredniej. Badania wykonywane były na potrzeby ewaluacji *ex ante*, w celu zdiagnozowania stanu bazowego przed realizacją projektu oraz ewaluacji *on going*, w czasie wdrażania poszczególnych działań. W niniejszej pracy zaprezentowano tylko wycinek wszystkich zebranych danych, o tematyce spójnej z poruszonymi zagadnieniami.

##### **4.1. Korzystanie ze środków transportu a powody mobilności**

Zdecydowana większość badanych mieszkańców Szczecinka (88,4%) deklaruje korzystanie z transportu miejskiego, jednak zaledwie ¼ twierdzi, że robi to często. Ponad to, z badań dotyczących rodzaju środka transportu używanego do przemieszczania się ze względu na różne powody mobilności wynika, iż zdecydowanie najczęściej używanym środkiem transportu jest samochód. Ponad 50% badanych wybiera się samochodem po zakupy, blisko 60% dojeżdża nim do pracy lub szkoły. Stosunkowo najrzadziej respondenci

wykorzystują samochód do tzw. „innych” celów. Z uwagi na ich charakter (rekreacja, wizyty u znajomych, itp.), należało się spodziewać, że badani skorzystają z innych metod przemieszczania. I rzeczywiście, najczęściej podawanym sposobem było „pieszo”, na drugim zaś miejscu rower. Jednak odsetek blisko 44% respondentów wybierających dla tej aktywności samochód jest w dalszym ciągu bardzo wysoki.

Korzystanie z transportu publicznego, jako jednego z najczęstszych sposobów dojazdu do pracy lub szkoły, załatwiania spraw, czy wyjazdu po zakupy deklaruje dla każdej z aktywności podobna ilość, nieco ponad 40%, respondentów. Wobec takich wskazań, przedstawione powyżej, deklaracje blisko 64% badanych o zaledwie „rzadkim” wykorzystaniu transportu publicznego wydają się zbyt skromne.



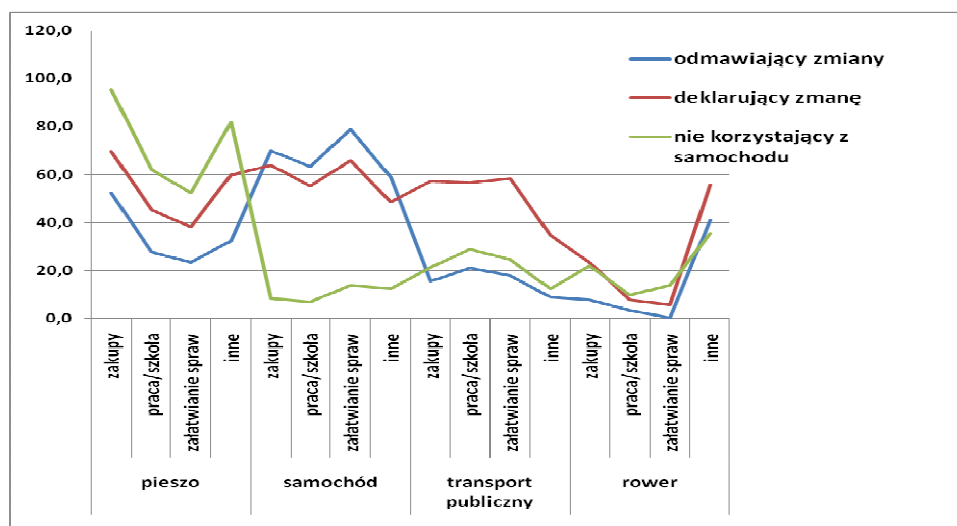
Rys. 1. Sposoby przemieszczania się z względu na różne powody mobilności

#### 4.2. Skłonność do zamiany samochodu na inny sposób przemieszczania się

Respondentom zadano pytanie, czy w warunkach nadmiernego ruchu ulicznego (np. problem z parkowaniem, korki itp.) byliby skłonni zastąpić samochód autobusem komunikacji miejskiej, rowerem lub poruszaniem się pieszo. Co 4 badany odmówił zamiany samochodu na inny środek transportu, co 5 stwierdził, że nie korzysta z samochodu. Pozostałe 54% zadeklarowało chęć zmiany, zwłaszcza na autobus komunikacji miejskiej – 38% spośród deklarujących zmianę. 16 % zmieniłoby samochód na rower, 13% na poruszanie się pieszo, a 32% respondentów stwierdziło, że w takich sytuacjach korzystałoby z różnych środków transportu (w tym również chodziłoby pieszo).

Ciekawie przedstawiają się wyniki deklaracji zmiany środka transportu zestawione ze sposobami przemieszczania się w zależności od powodów mobilności. Osoby nie korzystające z samochodu przemieszczają się przede wszystkim pieszo, deklarując jednak minimalne wykorzystanie go, głównie w celu załatwiania spraw. Wśród respondentów deklarujących zamianę samochodu na inny środek transportu istnieje stosunkowa równowaga w poziomie wykorzystania samochodu i transportu publicznego. Wśród osób, które twierdzą, że nie przesiądą się z samochodu na inny środek transportu występuje zdecydowanie największa intensywność w jego wykorzystaniu. 79% respondentów z tej grupy załatwia przy jego pomocy sprawy, 70% robi zakupy, 63% dojeżdża do pracy lub

szkoły, a przy innych motywach przemieszczania się wykorzystuje go 59%. To odpowiedzi tej grupy badanych składają się na tak wysoką pozycję samochodu wśród wykorzystywanych sposobów przemieszczania się.



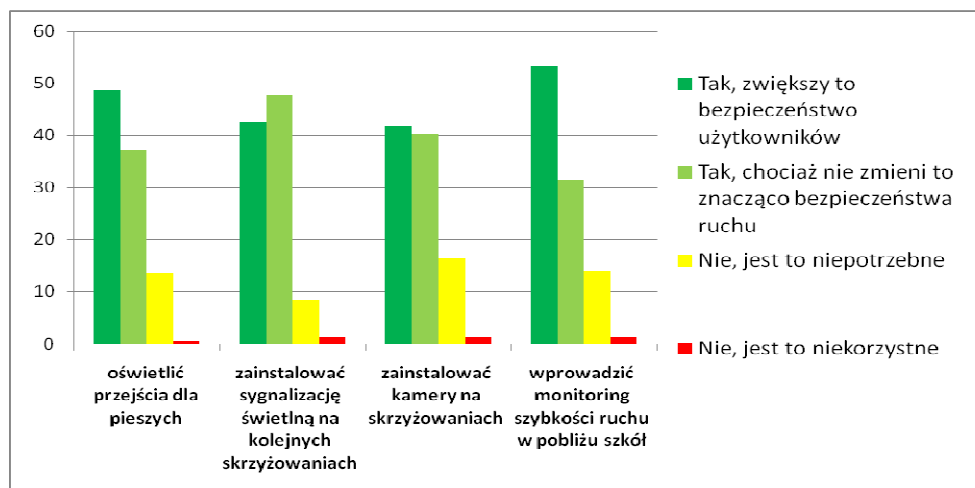
Rys. 3. Deklaracja zmiany samochodu w zależności od stopnia jego wykorzystania

#### 4.3. Poziom akceptacji działań mających poprawić bezpieczeństwo w mieście

Wśród mieszkańców Szczecinka zbadano również stopień akceptacji działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu ulicznym. W ramach projektu przewidziano bowiem:

- oświetlenie przejść dla pieszych,
- zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na kolejnych skrzyżowaniach,
- zainstalowanie kamer na skrzyżowaniach,
- wprowadzenie monitoringu prędkości w pobliżu szkół.





Rys. 4. Akceptacja dla działań mających poprawić bezpieczeństwo

Znikomy procent respondentów uznał te działania za niekorzystne. Zdecydowana większość badanych jest im przychylna, chociaż średnio blisko połowa spośród nich nie wierzy, że dzięki temu zwiększy się bezpieczeństwo ruchu. Największą nadzieję pod tym względem pokładają w monitoringu ruchu w pobliżu szkół (53%). Najliczniejszą grupę zwolenników natomiast, ma wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na kolejnych skrzyżowaniach (90%), chociaż równocześnie najwięcej badanych twierdzi, że dodatkowa sygnalizacja nie zmieni bezpieczeństwa ruchu (48%). Stosunkowo najwięcej przeciwników ma instalowanie kamer na skrzyżowaniach (18%).

## 5. Społeczno – kulturowe podłoże zachowań badanych

Jak wynika z przedstawionych badań, respondenci popierają działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w mieście, chociaż nie zawsze wierzą w ich skutek. Z drugiej strony natomiast, przyznają się do częstego wykorzystywania samochodu we wszelkich możliwych celach przemieszczania się i tylko nieco ponad połowa deklaruje możliwość zamiany go na inny środek transportu. Na dodatek osoby, które są jego najbardziej intensywnymi użytkownikami nie są skłonne do weryfikacji swoich nawyków komunikacyjnych. Jakie mogą być przyczyny takiego „przywiązania” do poruszania się samochodem?

Niewątpliwym powodem takiej postawy jest po prostu wygoda. Samochód daje możliwość dotarcia od punktu wyjścia do celu, bez konieczności kłopotliwego przesiadania się, zapewniając komfortowy transport nie tylko ludziom ale również ich bagażom, które dzięki temu zawsze są „pod ręką”. Użyteczność samochodu wzrasta niepomiaralnie, gdy inny, równie prosty i szybki sposób przemieszczania się, nie istnieje. Wówczas, jak pisze J. Gierczak „... brak alternatywy powoduje, że ludzie pragną mieć auta i z nich korzystać nawet za cenę mniej lub bardziej uświadomionych, [...] negatywnych konsekwencji” [3]. Jednak jest to tylko jedna, najprostsza z przyczyn powszechnego wykorzystania własnego środka transportu. Za posiadaniem samochodu kryją się bowiem głębsze motywy natury

społeczno – kulturowej. Samochód daje poczucie swobody i niezależności. Posiadanie auta nadto, jak dowodzą badania wywołuje w jego właścicielu żywe uczucia: sympatii, przywiązania, a nawet miłości. Samochód jest nierzadko kolejnym „członkiem rodziny”, otoczonym troskliwą opieką i pieśczeniem. Jakkolwiek może się to wydać niepoważne, taki jest właśnie stosunek większości właścicieli do swoich samochodów.

Niebagatelne znaczenie ma również fakt, istotny zwłaszcza w warunkach polskich, iż auto, mimo, że tak rozpowszechnione, jest w dalszym ciągu synonimem luksusu dla przeciętnego Polaka. Przeprowadzone na zlecenie Wprost w 2006 roku badania wykazały, że blisko ¼ Polaków na pytanie, która kategoria najbardziej kojarzy im się z luksusem wskazała samochód (II miejsce po kategorii „miejsce zamieszkania”). Najbardziej luksusową marką świata okazał się być Mercedes, który zdecydowanie zdystansował pozostałe wypowiedzi zdobywając 28% wszystkich głosów. Ponad to, wśród pierwszych 10 miejsc rankingu znalazło się łącznie aż 6 marek samochodów (obok marek odzieżowych i perfum) [7]. Podobne badania, zrealizowane w 2009 roku na zlecenie Golf Properties.pl przez Agencję IQS and QUANT Group, w dalszym ciągu wskazują na zwycięską pozycję Mercedesa. Zastosowano tu podział respondentów na ludzi bogatych i pozostałych. Wśród pierwszej grupy wybrało tę markę 22,7% badanych, w drugiej grupie 34,3%. Bogaci, wśród 10 najbardziej luksusowych, wskazali 6 marek samochodów, pozostali 5, ale za to kolejno na pierwszych pięciu miejscach [8]. Samochód jest więc oznaką prestiżu, zamożności i klasy. Jest stosunkowo łatwym sposobem na zdobycie uznania, szacunku czy zamaniestowanie osiągniętego sukcesu. Można wręcz mówić o funkcjonowaniu systemu wartości opartym na kryterium auta. „Brak auta dyskwalifikuje człowieka. Typ, marka, wiek, koszt auta określają status i wartość właściciela. Kryteria te są o tyle uproszczone, co powszechne i nie omijają sfer o niekwestionowanym poziomie intelektualnym”[3].

Bardzo trudno jest zmieniać takie podejście. Rzadko kto rezygnuje dobrowolnie z atutu podkreślającego jego status. Przy powszechności takich poglądów, proces zmiany zachowań komunikacyjnych należałoby raczej rozpocząć od zmiany stosunku użytkowników do posiadanych samochodów. Przekonywanie o zaletach dla środowiska naturalnego, niższych kosztach, bezpieczeństwie czy rozładowaniu ulicznych korków w wyniku rezygnacji z samochodu napotka na obojętność tak długo, jak długo nie uczynimy z ekologicznych sposobów przemieszczania się obowiązującego stylu życia. Tożsamość z tą ideą wpajając jak najmłodszym pokoleniom.

## 6. WNIOSKI

Na podstawie zaprezentowanych w pracy badań oraz przy uwzględnieniu tła występujących zjawisk nasuwają się poniższe wnioski:

- użytkownicy samochodów są przychylnie nastawieni do wdrażanych instytucjonalnie rozwiązań transportowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu, sami jednak w niewielkim stopniu skłonni są do istotnej zmiany swoich nawyków transportowych,
- niechęć do wyzbycia się samochodu ma podłoże w mentalności i uwarunkowaniach kulturowych – samochód jest synonimem niezależności, luksusu, prestiżu, właściciele mają do niego stosunek emocjonalny,
- zmiana nawyków komunikacyjnych i stereotypów dotyczących postrzegania samochodu wymaga długiego procesu przewartościowywania stosunku do niego, podejmowanego już na etapie nauczania najmłodszych.

**7. BIBLIOGRAFIA**

- [1] *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717.
- [2] B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009.
- [3] J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1994.
- [4] A. T. Hall, *Ukryty wymiar*, Warszawa, PIW, 1978.
- [5] <http://ziemianarozdrozu.pl/encyklopedia/44/transport-drogowy>
- [6] <http://www.civitas-initiative.org>
- [7] *Czym dla Polaków jest luksus? Wynik badania realizowanego dla Wprost*, Research International Pentor, 2006.
- [8] [http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,6754249,Bogatego\\_kryzys\\_nie\\_tyka.html](http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,6754249,Bogatego_kryzys_nie_tyka.html).