



polski  
alarm  
smogowy

# ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW WARSZAWY

Główne wyniki z sondażu przeprowadzonego wśród mieszkańców Warszawy w ramach badań zachowań transportowych mieszkańców największych 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 600 dorosłych mieszkańców Warszawy. Jako operat losowania posłużyły bazy telefoniczne zawierające numery stacjonarne i komórkowe. W procesie doboru próby kontrolowano jej strukturę według kwot płci i wieku.

---

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.

---

## KOMUNIKACJA W WARSZAWIE OCZAMI MIESZKAŃCÓW

---

**P**andemia silnie uderzyła w komunikację zbiorową i zwiększyła komfort podróżowania po mieście własnym samochodem. Trudno będzie odzwyczaić osoby, które przesiadły się z komunikacji zbiorowej do samochodu, od komfortu oferowanego przez własny pojazd. Miasta nie mogą sobie pozwolić na obniżenie jakości funkcjonowania komunikacji publicznej (jak redukcja kursów, brak inwestycji w tabor i torowiska) czy podwyższenie cen biletów gdyż będzie to równoznaczne z dalszym odpływem pasażerów co doprowadzi transport zbiorowy do dalszej zapaści.

Pandemia zachęciła jednocześnie do korzystania z jednośladów. Mieszkańcy przesiadli się na rowery nie dlatego, że nagle pokochali ten środek komunikacji, ale z reguły nie mieli alternatywy. Aby utrzymać ten nie do końca zamierzony efekt, kluczowe jest

skupienie się na podniesieniu komfortu podróżujących jednośladami. Rowerzyści oczekują głównie bezpieczeństwa w postaci oddzielenia ruchu rowerowego od samochodów i zintegrowanego systemów szlaków rowerowych po mieście, za pomocą których można bezpiecznie przemieszczać się bez konieczności uczestniczenia w ruchu drogowym (stąd np. ułatwienia dla rowerzystów w ruchu ulicznym niekiedy stanowią rozwiązania priorytetowe).

Ponieważ w okresie tzw. lockdownów poprawił się czas podróży samochodem po mieście, może to utrwalić przywiązanie do tego środka transportu. Badanie wskazuje, że część kierowców na ulicach miast to dotychczasowi użytkownicy transportu zbiorowego – jeśli na ulice powrócą samochody, które w pandemii stały w garażu może dojść do wzrostu liczby pojazdów powyżej granicy paraliżu komunikacyjnego

---

## PROBLEMY KOMUNIKACYJNE MIASTA

---

**P**ółowa mieszkańców Warszawy poproszona o spontaniczne wskazanie najpoważniejszych w ich opinii problemów komunikacyjnych miasta wymienia korki. Korki wskazywane są jako najważniejszy problem komunikacyjny miast bez względu na rodzaj wykorzystywanego najczęściej na co dzień środka transportu. Zmienia się jedynie kontekst w jakim są postrzegane – dla kierowców czy pasażerów komunikacji zbiorowej stanowią utrudnienie codziennych podróży, dla podróżujących piechotą oraz rowerzystów uzasadniają wybór alternatywnego do komunikacji zbiorowej i samochodu środka transportu.

Tłok panujący w komunikacji zbiorowej to kolejny problem mieszkańców dużych miast. Na ten właśnie aspekt w szczególności narzekają mieszkańcy Warszawy. Niepunktualna komunikacja, brak bezpośrednich połączeń, konieczność wielu przesi-

dek, zbyt rzadko rozmieszczone przystanki oraz brak pokrycia siatką połączeń niektórych obszarów szybko rozrastającego się w kierunku okolicznych gmin miasta stanowią dodatkowo istotną przeszkodę w codziennych podróżach dla co dziesiątego badanego.

Dla 5% badanych (podobny odsetek deklaruje regularne wykorzystywanie roweru w codziennych podróżach), problemem jest niedoskonałość sieci dróg rowerowych. Co naturalne mówi się tu przede wszystkim o niewystarczającej długości i ilości ścieżek rowerowych. Badani jednak zwracają również uwagę na fragmentaryczność dróg rowerowych oraz brak spójnego i kompleksowego systemu szlaków umożliwiających swobodne przemieszczanie się po całym mieście – ścieżki są pokawałkowane, urywając się nagle bez kontynuacji zmuszają rowerzystów do poruszania się w ruchu ulicznym.

---

## PODRÓŻE PO MIEŚCIE – PRZED PANDEMIĄ I W JEJ TRAKCIE

**N**ajwiększy ruch generują osoby aktywne zawodowo. Praca zmusza do codziennych przejazdów 68% mieszkańców, a wartość ta kształtuje się na niewiele niższym poziomie niż przed wybuchem pandemii,

kiedy wynosiła 72%. Pomimo faktu, że tempo przyrostu populacji największych polskich miast nie jest duże, to jednak niedoskonała polityka urbanistyczna powoduje, że inwestycje mieszkaniowe lokowane są w znacznej odległości od dzielnic centralnych. W rezultacie 37% mieszkańców Warszawy zmuszonych jest przemierzać codziennie do celu podróży powyżej 10 km.

Co prawda odprowadzanie dzieci do szkoły czy na zajęcia dodatkowe stosunkowo rzadko pojawia się wśród deklarowanych głównych celów codziennych podróży, to jednak aż co piąty badany przyznaje, że zdarza mu się przynajmniej raz na jakiś czas towarzyszyć dzieciom w podróżach po mieście w roli opiekunów. Wśród wykorzystywanych w tym celu środków transportu niepodzielnie dominuje samochód. Aż 51% badanych z grupy podróżujących z dziećmi korzysta z własnego samochodu, a dalsze 6% łączy wykorzystanie samochodu z komunikacją zbiorową.

W trakcie pandemii mieszkańcy miast wybierają komunikację indywidualną. W porównaniu do okresu przed pandemią udział samochodu wśród głównych środków komunikacji mieszkańców Warszawa wzrósł z 41% do 51%. Wzrósł również udział roweru z 6% na początku 2020 do 12% w 2021. Równocześnie spadł z 69% do 61% udział transportu publicznego.

Skalę zmian wywołanych pandemią obrazuje analiza udziału środków komunikacji wykorzystywanych regularnie w dni robocze (codziennie lub prawie codziennie). Udział roweru nieznacznie wzrósł (z 3% do 5%), samochodu nie zmienił się, udział komunikacji zbiorowej został drastycznie zredukowany (z 59% do 37%).

Wśród mieszkańców Warszawy istotnie wzrósł udział regularnie podróżujących pieszo. Ponad dwukrotnie wzrósł udział osób, które nie realizują żadnych regularnych podróży. Znacznie spadł odsetek pasażerów komunikacji zbiorowej, przy równoczesnym zachowaniu na tym samym poziomie udziału podróżujących samochodem i rowerem, co oznacza, że wśród osób mobilnych liczba podróży wykorzystujących samochód i rower względnie wzrosła.

Wyniki badań dają nadzieję, że pandemia nie zraziła mieszkańców miasta do komunikacji zbiorowej na stałe. Większość Warszawiaków spodziewa się, że będzie korzystać w przyszłości z transportu zbiorowego z tą samą częstotliwością, z którą korzystali z niej przed pandemią. W stolicy udział osób deklarujących tę samą częstotliwość wykorzystania komunikacji zbiorowej w przyszłości w porównaniu z okresem poprzedzającym pandemię jest najwyższy ze wszystkich badanych miast. Co znamienne najwyższy jest również udział osób planujących częstsze korzystanie z transportu zbiorowego, a odsetek wybierających tę opcję jest wyższy niż odsetek osób, które spodziewają się ograniczenia częstotliwości korzystania z komunikacji miejskiej.

## OCENA KOMUNIKACJI W MIEŚCIE

---

**N** Podobnie jak to miało miejsce na początku 2020 r. mieszkańcy są istotnie podzieleni w opiniach dotyczących oceny możliwości podróżowania po mieście w dni robocze. Z jednej strony połowa badanych ocenia ten aspekt wysoko lub nawet bardzo wysoko. Z drugiej strony co piąty respondent postrzega warunki podróżowania negatywnie, a dalsze 30% 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. I to nie zmieniło się w porównaniu do okresu sprzed pandemii. Porównanie ocen poszczególnych typów komunikacji prowadzi jednak do konstatacji, że spośród oce-

nianych środków transportu zdecydowanie istotnie zyskał samochód. W 2020 r. efektywność podróżowania samochodem po mieście krytykował

37% respondentów. Obecnie odsetek ten spadł do zaledwie 14%, podczas gdy suma ocen pozytywnych wzrosła z 20% w 2020 r. do 36% obecnie.

Mieszkańcy największych polskich miast nie mają wątpliwości, iż ruch samochodowy w miastach generuje liczne problemy. Nie zaskakuje fakt, że na pierwszym miejscu wśród problemów wynikających z ruchu samochodowego z reguły stawia się korki. Ponadto zdecydowana większość badanych, aż 84%, uważa, że transport samochodowy ma bezpośredni związek z jakością powietrza w mieście. W Warszawie, w porównaniu do innych miast, opinia ta wybrzmiewa szczególnie dobitnie.

---



## DETERMINANTY ZMIANY ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH

**W** Wyniki badań wskazują, że tym co przede wszystkim zachęciłoby kierowców do rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji miejskiej, jest zmniejszenie tłoku w komunikacji zbiorowej. Aż 49% badanych wskazuje na tę funkcjonalność jako kluczowy czynnik motywacyjny. Drugą równie istotną kwestią jest zapewnienie bezpośrednich połączeń do celu podróży. A trzecią podniesienie punktualności przejazdów. Wśród innych zmian, które mogłyby zachęcić do częstszego wykorzystania komunikacji publicznej, wymienianych przez badanych w sposób spontaniczny, najczęściej wskazuje się na obniżkę cen biletów, lub nawet całkowite zniesienie opłat w komunikacji miejskiej. Kwestię tę podnosi co trzeci kierowca.

Zdaniem badanych poruszających się na co dzień samochodem komunikacją zbiorową jest obecnie zbyt droga aby opłacało się rezygnować na jej rzecz z komfortu oferowanego przez samochód. Drugi argument, wskazywany przez kierowców nieco rzadziej, jednak na tyle często aby, szczególnie w dobie pandemii, warto go było odnotować w niniejszym raporcie, dotyczy niskiego komfortu podróżowania komunikacją zbiorową definiowanego na wielu różnych płaszczyznach – od tłoku panującego w pojazdach skutkującego brakiem możliwości przestrzegania zaleceń epidemiologicznych po brak kultury i higieny współpasażerów.

Wśród szeregu potencjalnych rozwiązań ułatwiających podróżę rowerowe po mieście największy wpływ na motywację do wykorzystania roweru jako środka codziennego transportu wydają się mieć

czynniki związane z bezpieczeństwem. Aż 49% badanych stwierdza, że tym co zachęciłoby ich do wykorzystania roweru jest oddzielenie szlaków rowerowych od dróg dla samochodów. Drugi czynnik motywacyjny stanowi udostępnienie wygodnych i bezpiecznych dróg rowerowych. Dla mieszkańców Warszawy kluczowe wydaje się więc oddzielenie ruchu rowerowego od arterii przeznaczonych dla samochodów co ma gwarantować w ich opinii bezpieczeństwo i swobodę osób poruszających się na rowerach. Obok wyznaczania kontrapasów, umożliwiających jazdę rowerem „pod prąd” wobec ruchu samochodowego i wprowadzania rozwiązań ułatwiających rowerzystom poruszanie się po ulicach w ruchu miejskim, bardzo istotny jest rozwój odrębnej infrastruktury tworzonej wyłącznie dla jednośladów.

Na zmniejszenie komfortu podróży pieszych również wpływ mają samochody. Tym co najbardziej zachęciłoby do przemieszczenia się na piechotę jest bowiem uwolnienie chodników od parkujących pojazdów. Równie istotne jest stworzenie bardziej przestrzeni do podróży pieszych poprzez wprowadzenie większej ilości zieleni na chodnikach i ulicach. Te dwa czynniki są kluczowe dla zapewnienia komfortowych warunków służącym przemieszczaniu się piechotą – według deklaracji badanych.

Postulaty rozwiązań, które zmierzają do ograniczenia szkodliwego wpływu transportu samochodowego na środowisko, trafiają w Warszawie i innych miastach na podatny grunt. Najczęściej jesteśmy skłonni jednak silnie popierać te rozwiązania, które nie ograniczają

naszego osobistego komfortu. Świadczy o tym fakt, że spośród sześciu przedstawionych badanych działań zmierzających do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w mieście najwyższym poparciem cieszą się te propozycje, które zmierzają do penalizacji osób ewidentnie łamiących prawo – zwiększenie kar dla kierowców i mechaników wycinających filtry oraz surowsze kary dla kierowców korzystających z pojazdów bez badań technicznych. Aktywności w tym względzie oczekuje niemal 90% badanych. Wysokim poparciem cieszy się również pomysł zwiększenia opłat wnoszonych przy rejestracji dla samochodów emitujących dużo zanieczyszczeń. Znacznym popar-

ciem cieszy się również większość działań, których realizacja związana jest z narzuceniem ograniczeń w poruszaniu się po mieście również. Pomysł zmiany części pasów drogowych na buspasy popiera 68% badanych. Akceptacja dla zakazu wjazdu starych samochodów z silnikiem diesla do centrów miast również jest wysoka – tego typu działania popiera 62% respondentów. Największe obiekcje zaś budzi pomysł zwiększenia opłat za parkowanie w centrach miast. Przeciwnych podwyżkom jest ponad 56% badanych, popiera jest natomiast 35% i należy zaznaczyć, że wynik ten jest jednym z najwyższych wśród wszystkich miast objętych badaniem.

---

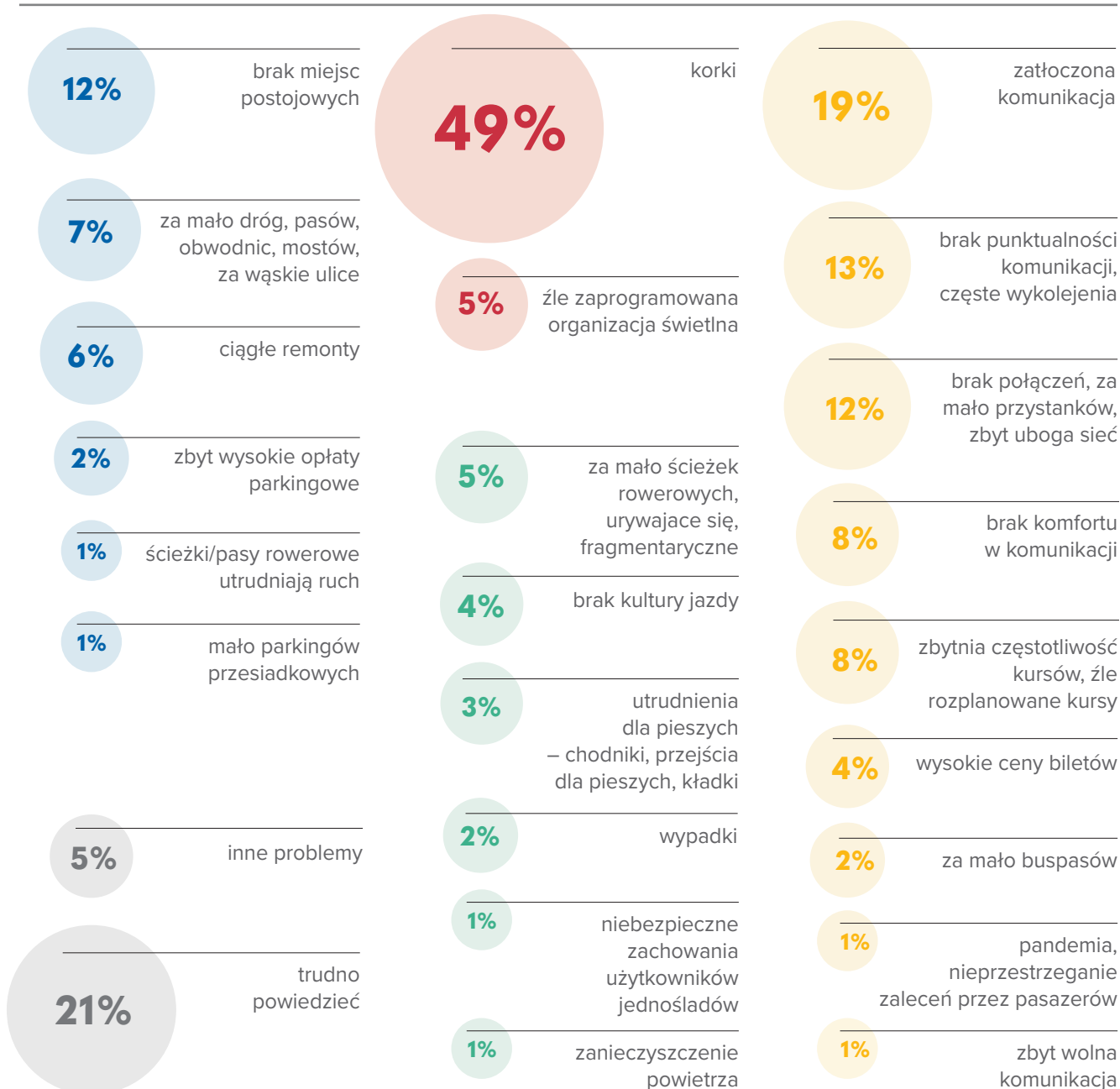


# PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W OPINII MIESZKAŃCÓW



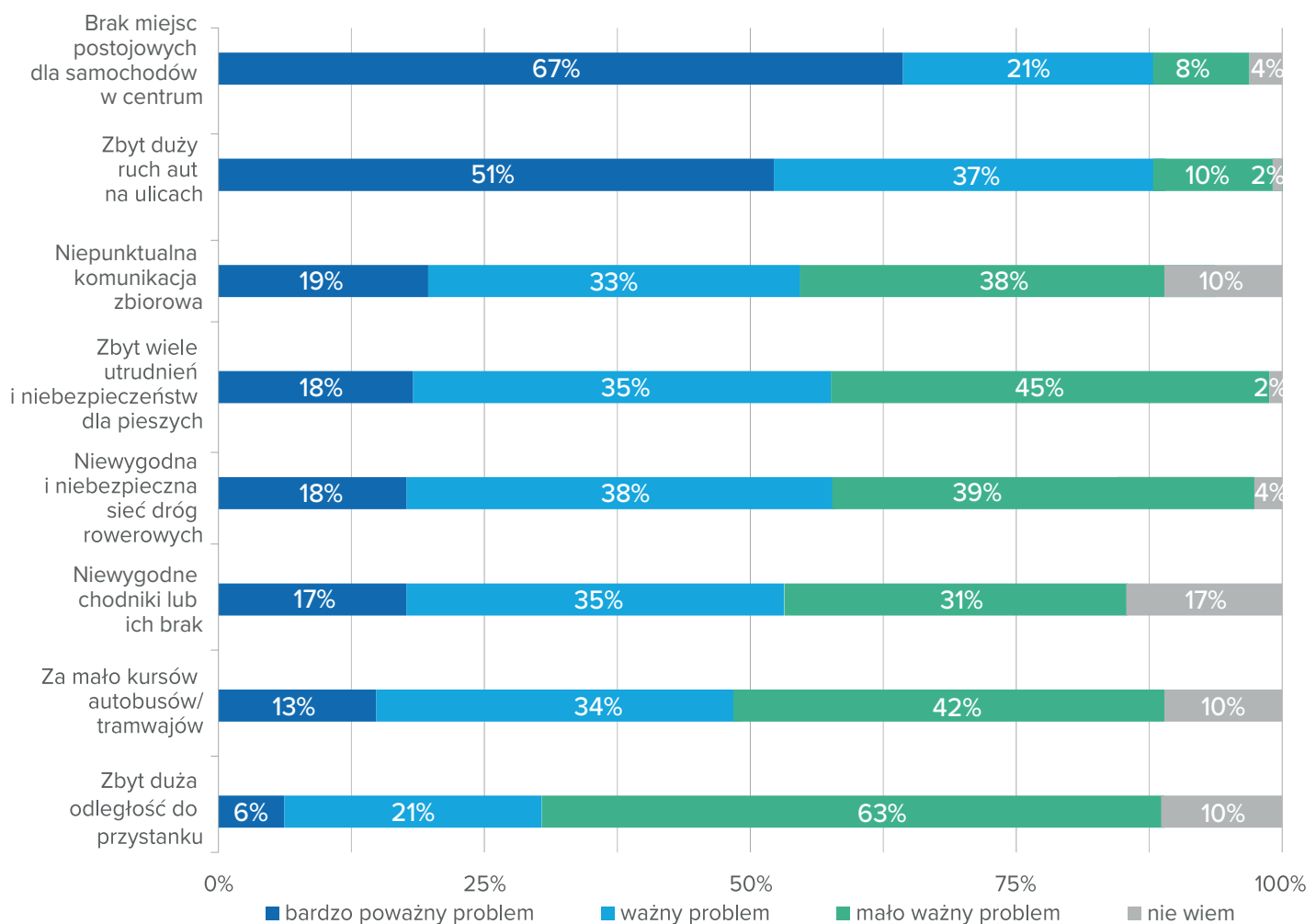
## NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE

Jakie są Pana(i) zdaniem trzy najważniejsze problemy komunikacyjne w Pana(i) mieście?



## NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE

Odczytam teraz listę możliwych problemów związanych z komunikacją w mieście. Przy każdym z nich proszę ocenić czy w odniesieniu do Pana(i) miasta jest to bardzo poważny problem, ważny problem czy mało ważny problem?

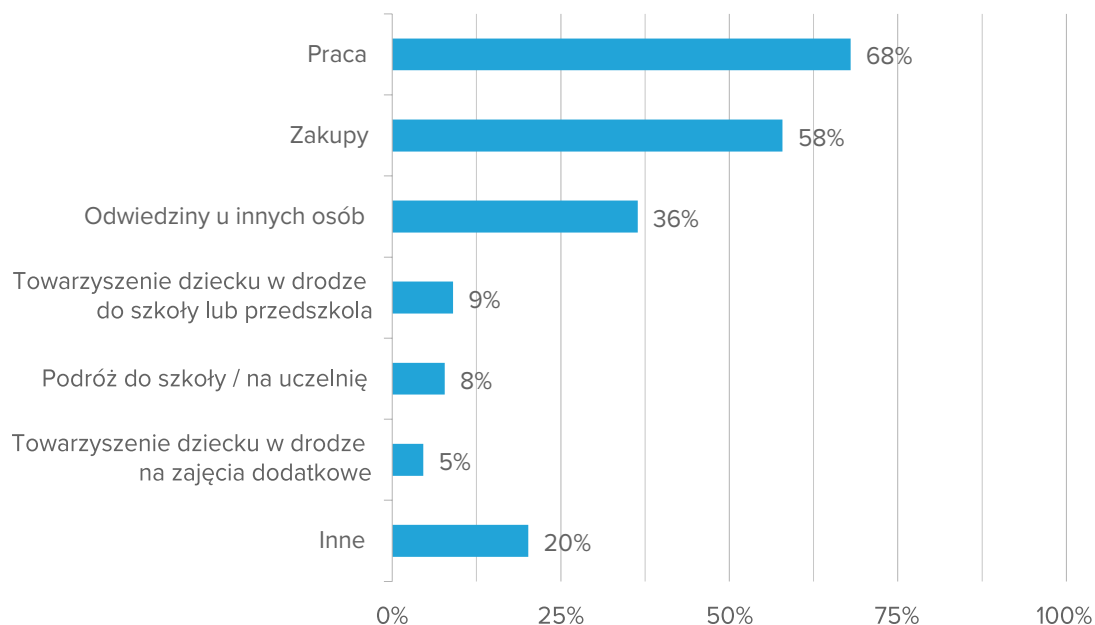


# PODRÓŻE PO MIEŚCIE



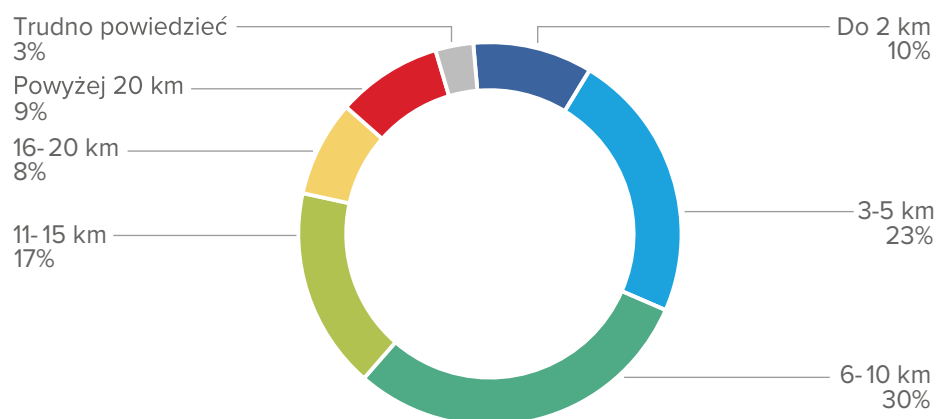
## CELE CODZIENNYCH PODRÓŻY I POKONYWANE ODLEGŁOŚCI

Jaki jest główny cel Pana(i) codziennych podróży po mieście? Proszę wziąć pod uwagę okres sprzed wprowadzenia obostrzeń w codziennym funkcjonowaniu, jak np. zamknięcie szkół.



## CELE CODZIENNYCH PODRÓŻY I POKONYWANE ODLEGŁOŚCI

Jaki dystans na co dzień Pan(i) pokonuje aby osiągnąć najbardziej odległy z głównych celów podróży?  
Chodzi o dystans w jedną stronę.



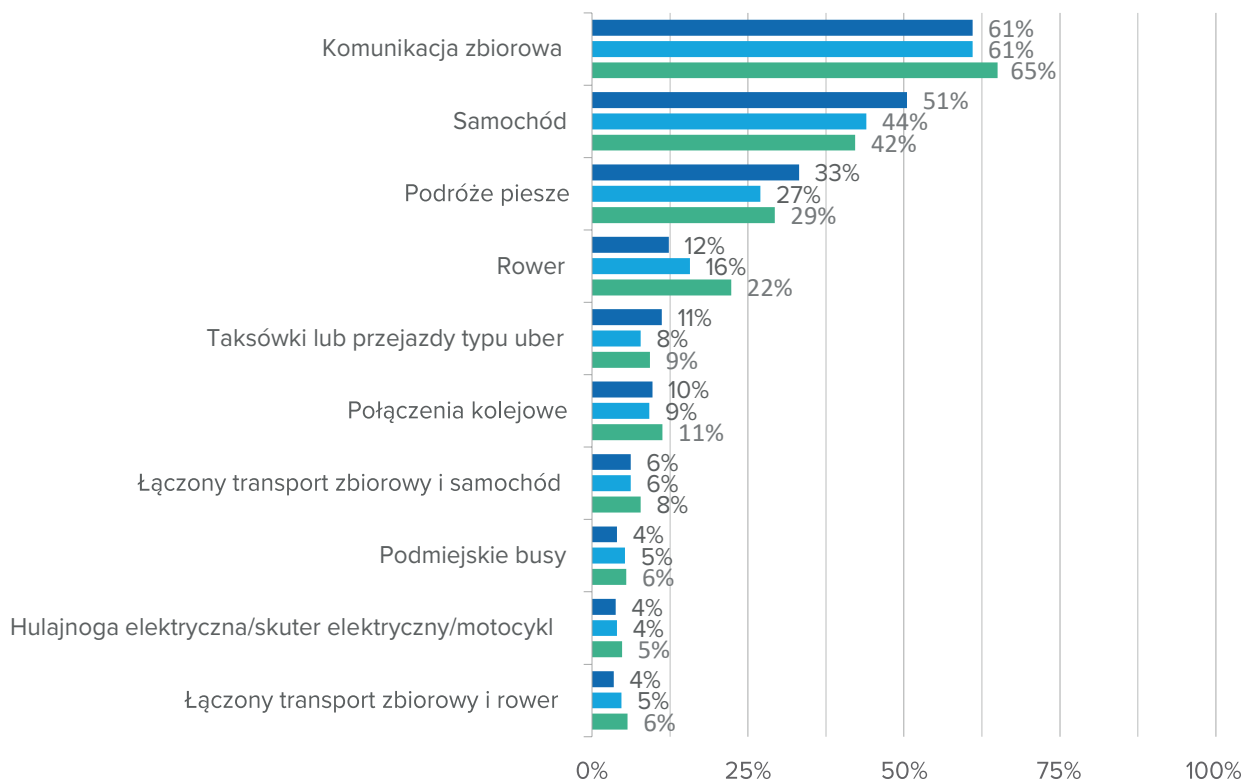
## ŚRODKI KOMUNIKACJI WYKORZYSTYWANE W TRAKCIE

■ Z których środków transportu w mieście korzystała Pan(i) najczęściej w normalne dni robocze w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy kiedy w związku z pogarszającą się sytuacją epidemiczną wprowadzono liczne ograniczenia, między innymi zamknięto szkoły?

■ A z których środków transportu korzystała Pan(i) najczęściej we wrześniu zeszłego roku, kiedy życie pomimo pandemii toczyło się w miarę normalnie?

■ A jak się Pan(i) spodziewa, z których środków transportu będzie Pan(i) najczęściej korzystać gdy zakończy się pandemia?

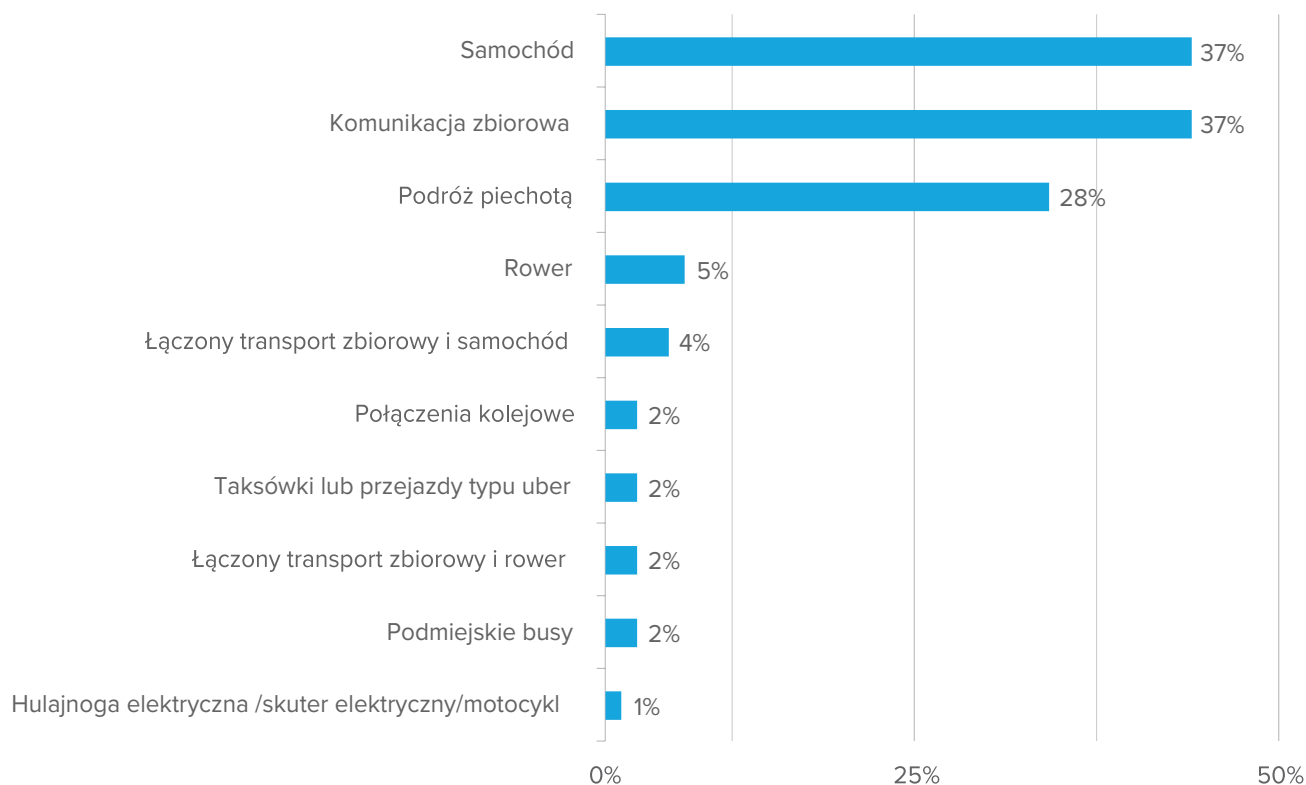
■ Wykorzystywane we wrześniu 2020 ■ Wykorzystywane na początku 2021 ■ Będą wykorzystywane po pandemii





## ŚRODKI KOMUNIKACJI WYKORZYSTYWANE W TRAKCIE

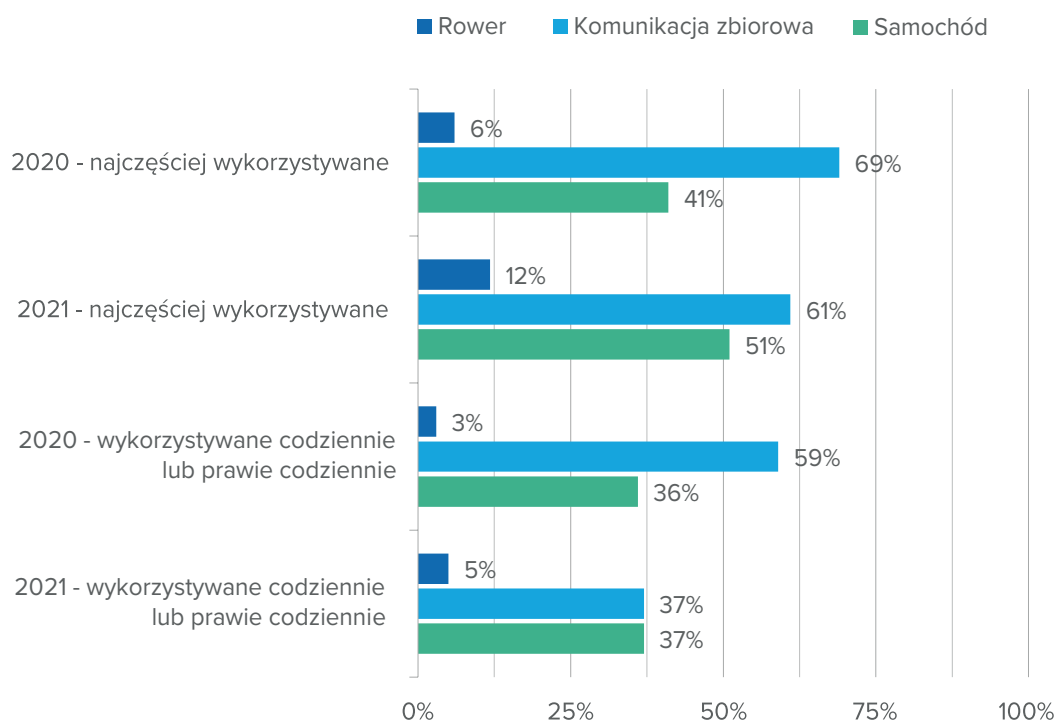
Z jaką częstotliwością korzysta Pan(i) w dni robocze z poszczególnych środków transportu?  
Odsetek wskazań „Codziennie lub prawie codziennie”.



## PODRÓŻE PO MIEŚCIE PRZED PANDEMIĄ I W JEJ TRAKCIE

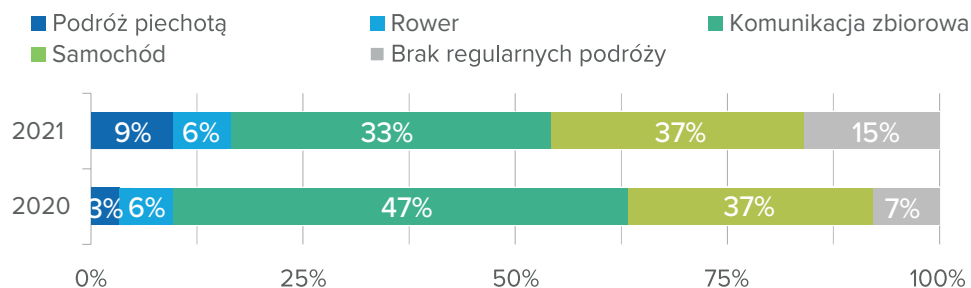
■ Z których środków transportu w mieście korzystała Pan(i) najczęściej w normalne dni robocze w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy?

■ Z jaką częstotliwością korzystał(a) Pan(i) z następujących środków transportu w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy?

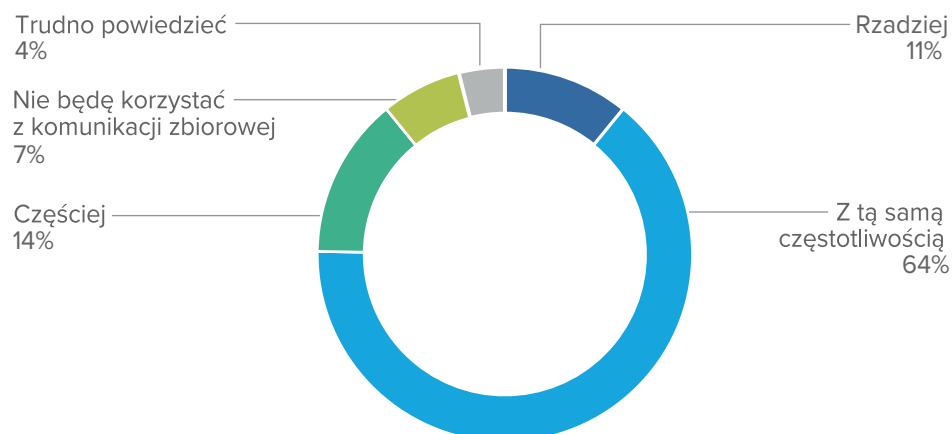


## PODRÓŻE PO MIEŚCIE PRZED PANDEMIĄ I W JEJ TRAKCIE

Najczęstszy sposób podróżowania po mieście przed pandemią i w jej trakcie.



Czy w przyszłości będzie Pan(i) korzystać z komunikacji zbiorowej rzadziej, częściej czy z tą samą częstotliwością co przed pandemią?

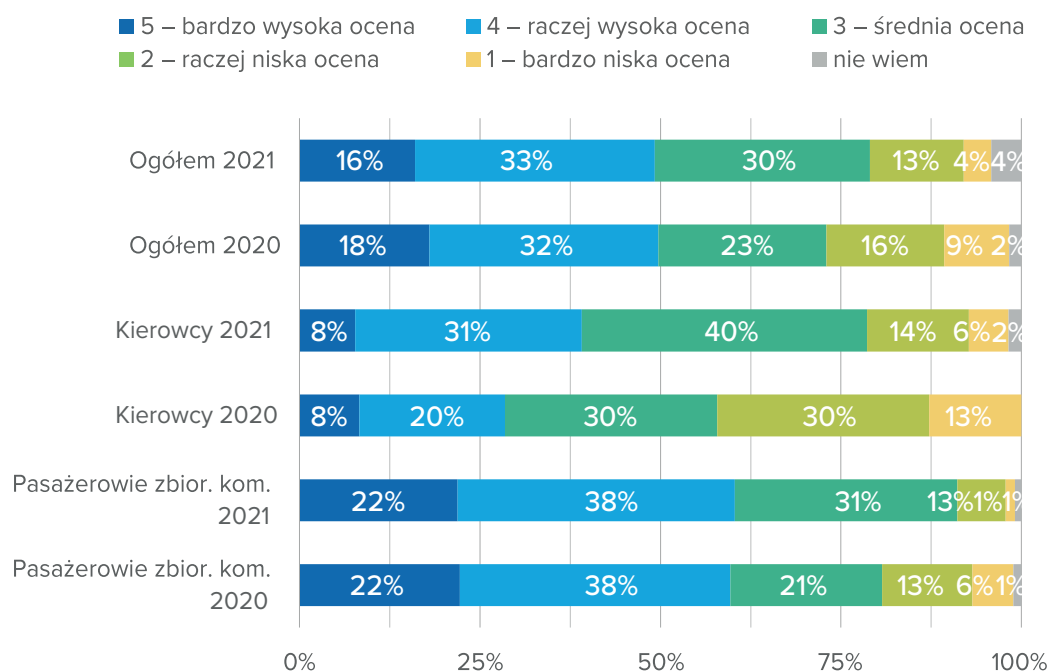


# OCENA KOMUNIKACJI W MIEŚCIE



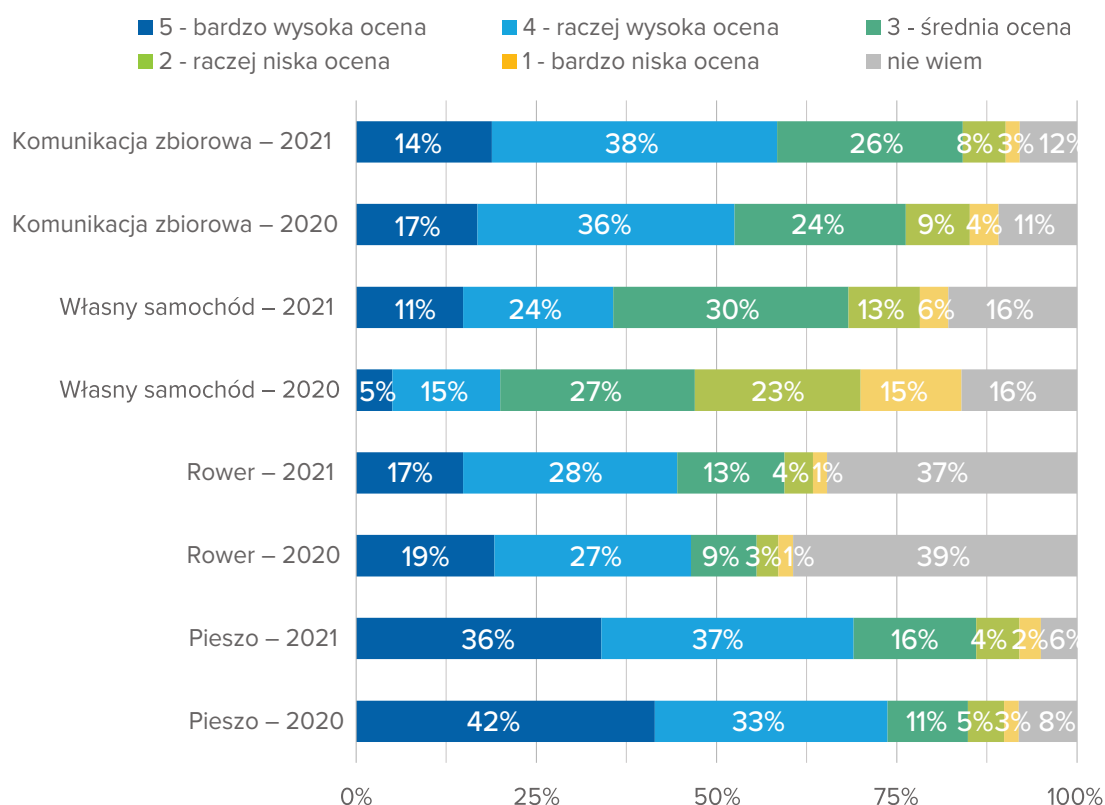
# OGÓLNA OCENA MOŻLIWOŚCI PODRÓŻOWANIA I OCENA POSZCZEGÓLNYCH SPOSOBÓW KOMUNIKACJI

Jak generalnie ocenia Pan(i) możliwość przemieszczania się po mieście w dni robocze?



# OGÓLNA OCENA MOŻLIWOŚCI PODRÓŻOWANIA I OCENA POSZCZEGÓLNYCH SPOSOBÓW KOMUNIKACJI

Jak ocenia Pan(i) efektywność poruszania się po mieście ...

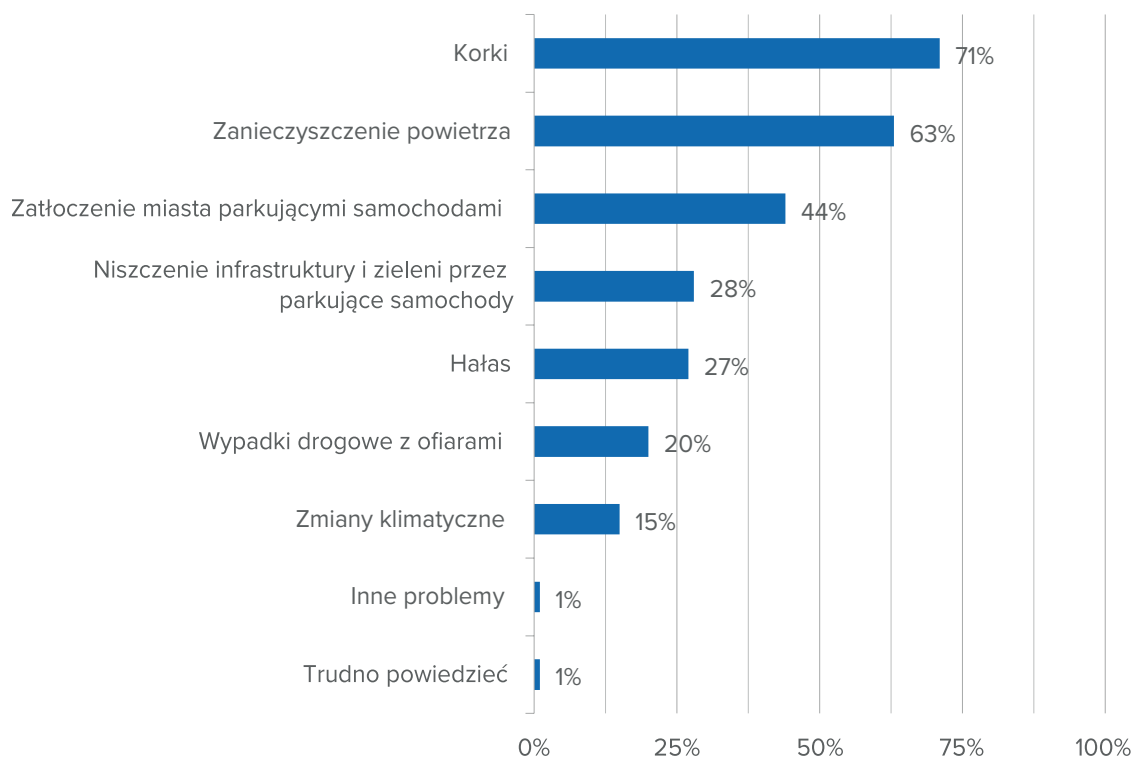


# OCENA UCIĄŻLIWOŚCI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W MIEŚCIE



## PROBLEMY WYNIKAJĄCE Z RUCHU SAMOCHODOWEGO I WPŁYW NA ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

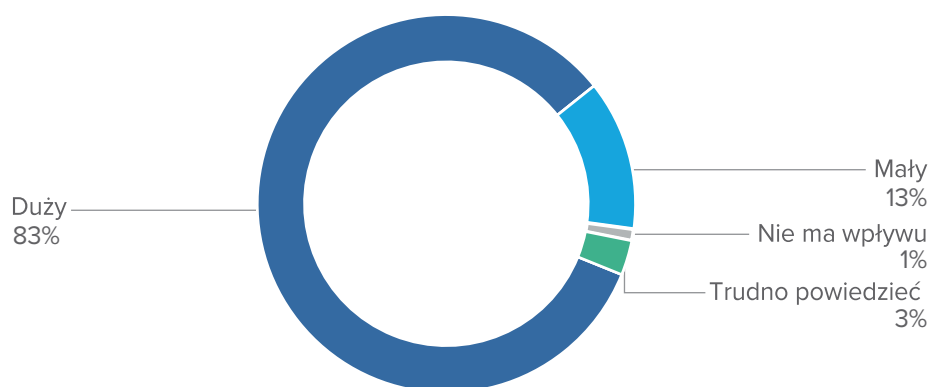
Jakie są Pana(i) zdaniem największe problemy wynikające z ruchu samochodowego w mieście?



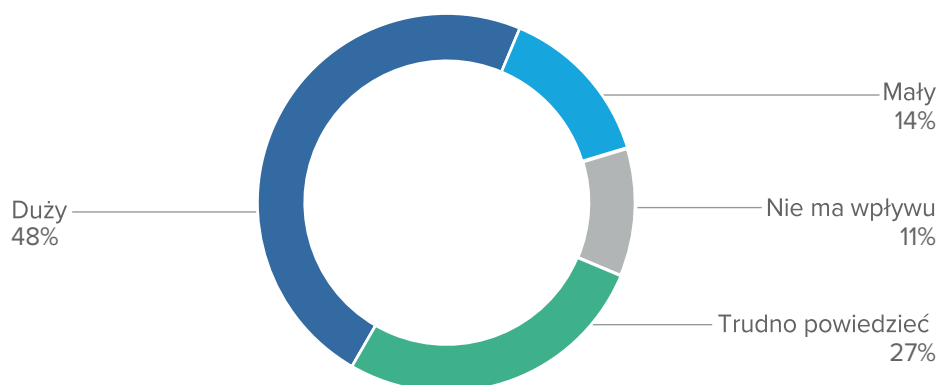


## PROBLEMY WYNIKAJĄCE Z RUCHU SAMOCHODOWEGO I WPŁYW NA ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście?



Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ oddychania zanieczyszczonym powietrzem na przebieg choroby powiązanej z wirusem Covid-19?

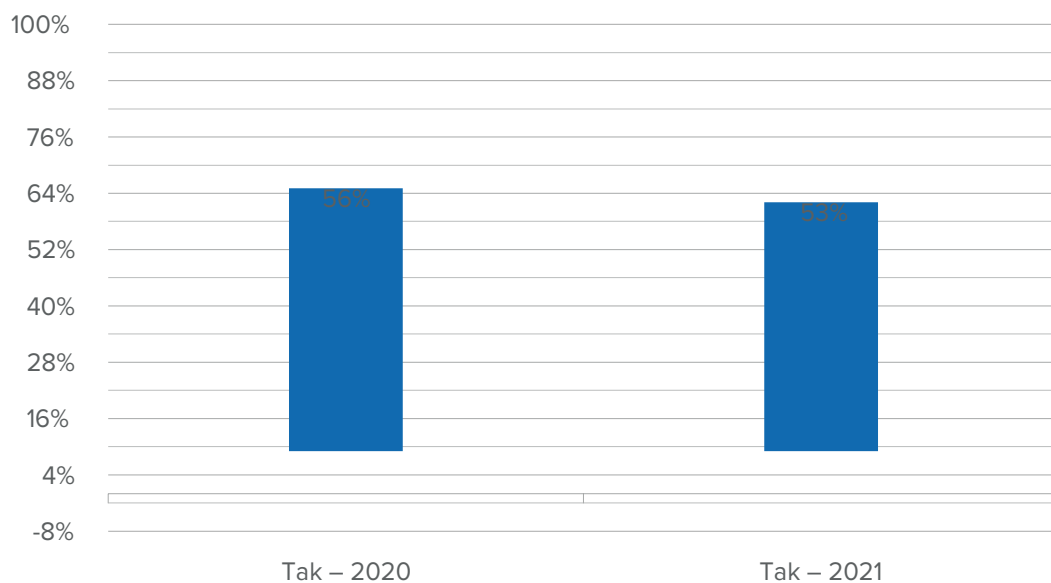


# DETERMINANTY ZMIANY WZORÓW TRANSPORTOWYCH



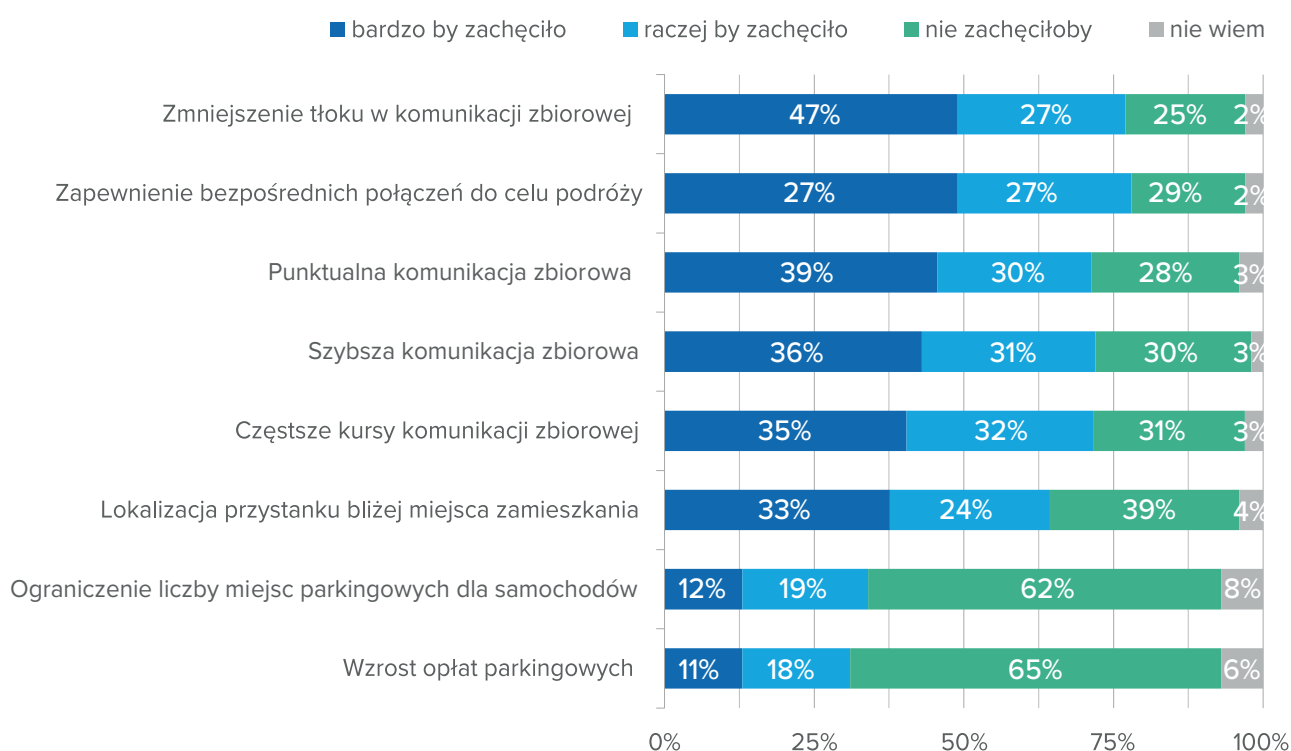
## OGRANICZENIE WYKORZYSTANIA SAMOCHODU NA RZECZ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Czy dopuszcza Pan(i) możliwość rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej lub innej formy podróżowania po mieście?



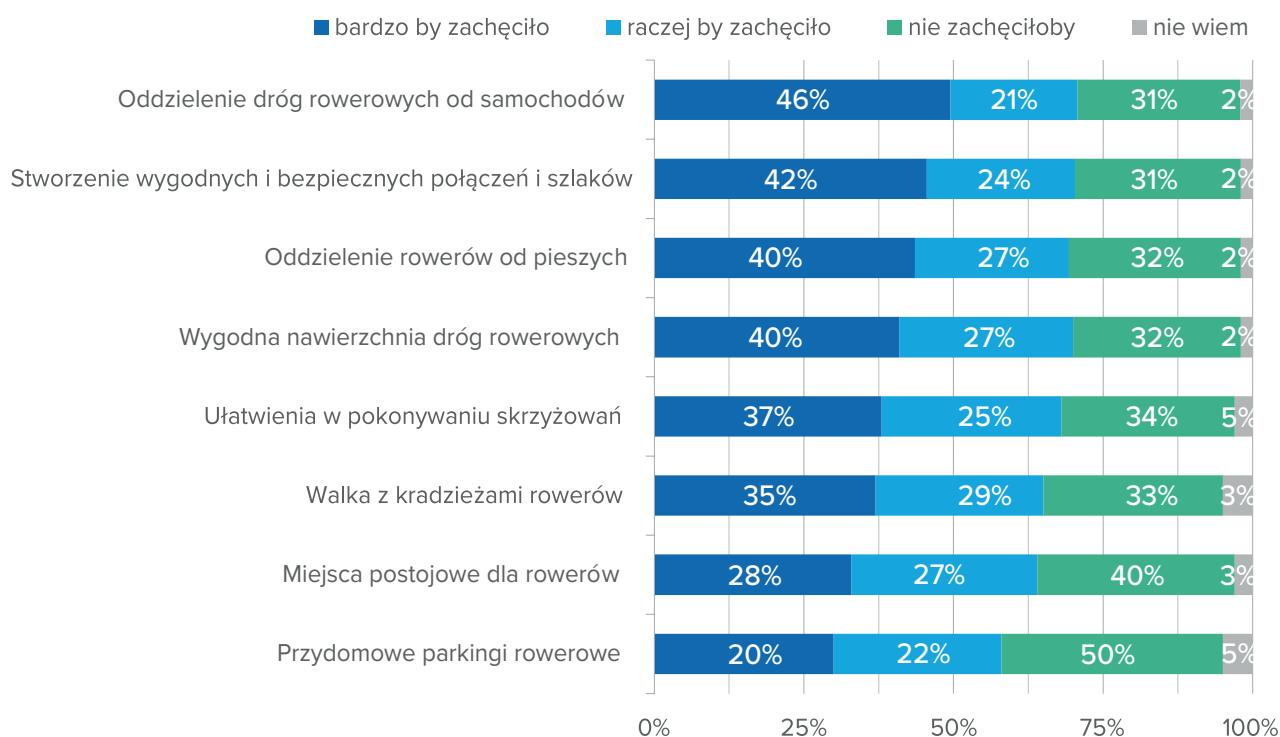
## OGRANICZENIE WYKORZYSTANIA SAMOCHODU NA RZECZ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

W jakim stopniu następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej zachęciłyby Pana(i) do rezygnacji z samochodu na rzecz codziennego wykorzystania transportu zbiorowego?



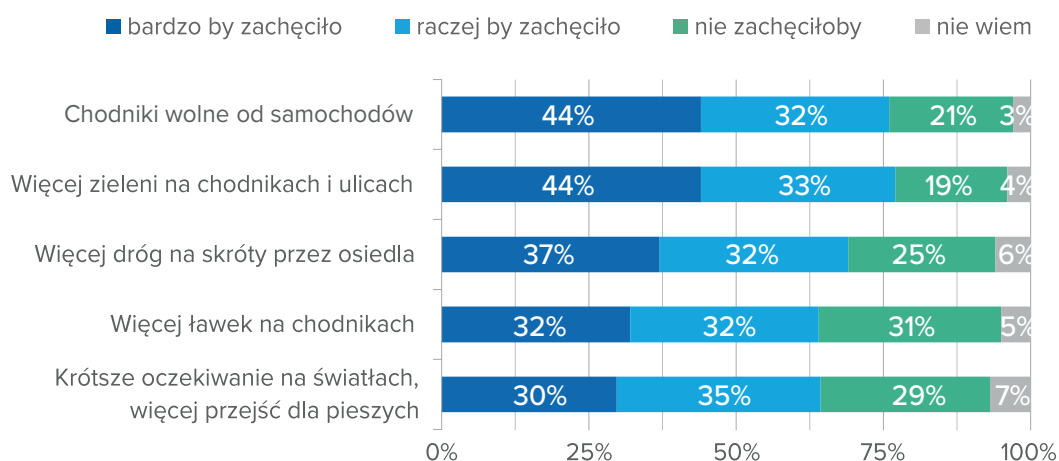
## ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI WYKORZYSTANIA ROWERU I PODRÓŻY PIESZYCH

W jakim stopniu następujące zmiany mieście zachęciłyby Pana(ią) do wykorzystania roweru jako środka transportu po mieście?



## ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI WYKORZYSTANIA ROWERU I PODRÓŻY PIESZYCH

W jakim stopniu następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej zachęciłyby Pana(i) do rezygnacji z samochodu na rzecz codziennego wykorzystania transportu zbiorowego?

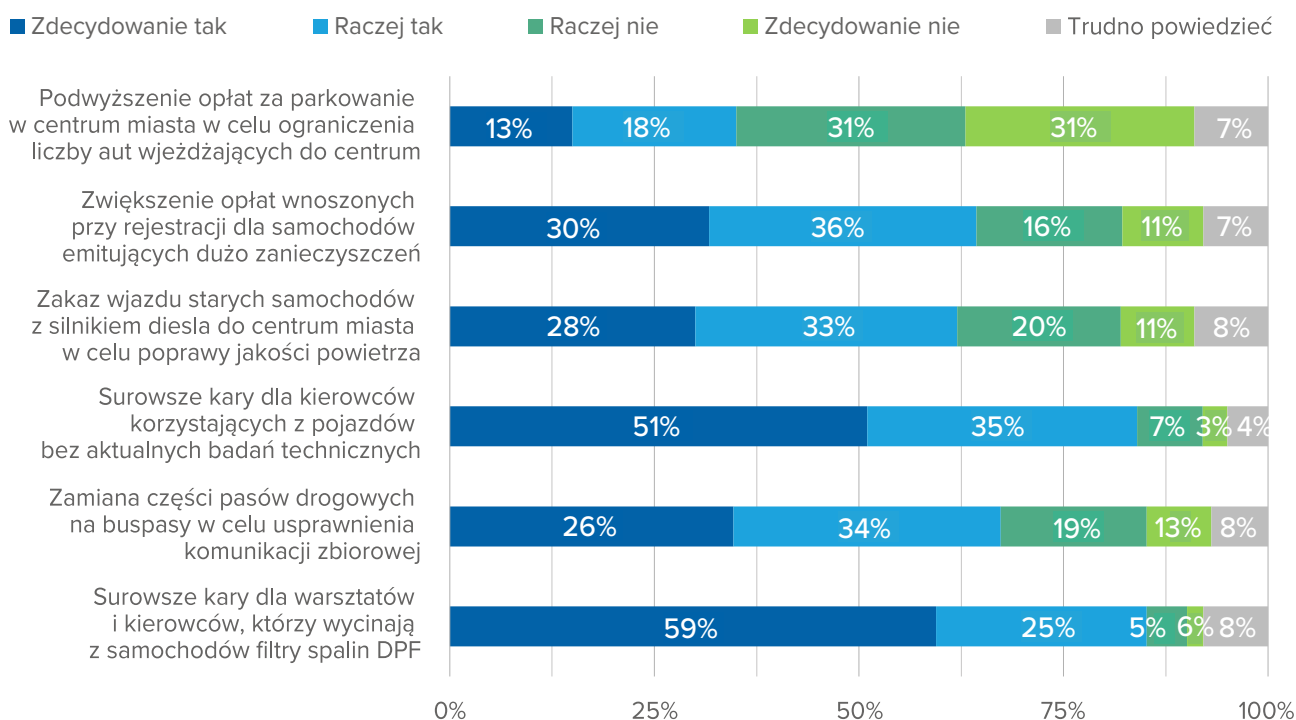


# POŻĄDANE KIERUNKI EWOLUCJI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU



## POPARCIE DLA DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO OGRANICZENIA RUCHU SAMOCHODÓW W MIEŚCIE

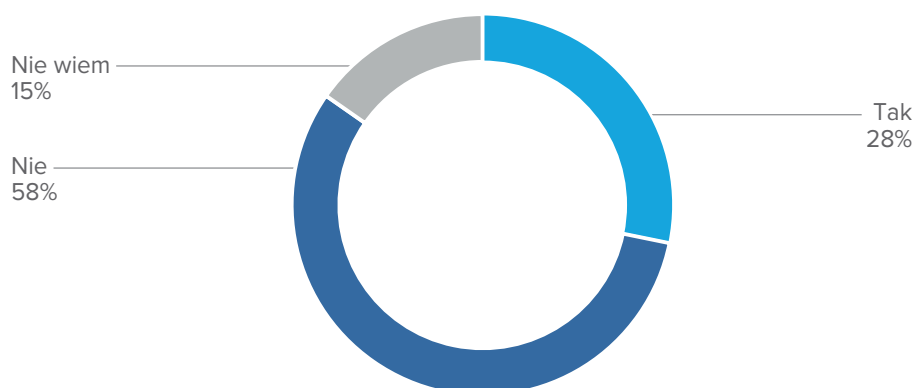
Czy był(a)by Pan(i) skłonny(a) poprzeć wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie ruchu samochodowego w mieście?



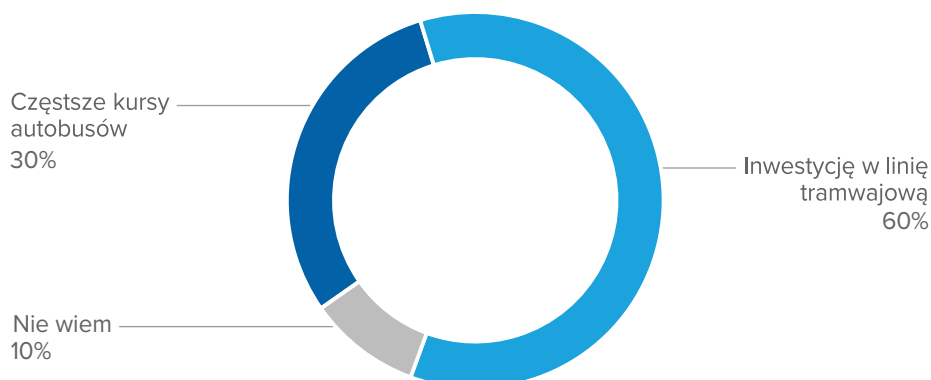


## PREFERENCJE WOBEC WYBRANYCH ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH

Czy uważa Pana(i) że strefa płatnego parkowania powinna być rozszerzana na kolejne dzielnice?



Gdyby miał(a) Pan(i) do wyboru już dziś podnieść częstotliwość odjazdu autobusów i zwiększyć liczbę obsługiwanych przez nie osiedli albo zainwestować w nową linię tramwajową w jednej z dzielnic, która zostanie uruchomiona najwcześniej za trzy lata, co by Pan(i) wybrał(a)?



## PREFERENCJE WOBEC WYBRANYCH ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH

Najczęstszy sposób podróżowania po mieście przed pandemią i w jej trakcie.

