

STRESZCZENIE RAPORTU Z BADANIA NA TEMAT UWARUNKOWAŃ DO PODEJMOWANIA TRANSPORTOWEJ AKTYWNOŚCI FIZYCZNEJ POLAKÓW

Środki transportu na co dzień – miejsce roweru na tle innych sposobów na dojazdy

Środki transportu wybierane na potrzeby dojazdu do miejsca pracy lub nauki to przede wszystkim samochód oraz komunikacja publiczna. Z nich na co dzień korzysta 70% osób. Na rower decyduje się 6% ankietowanych, czyli około milion pracujących lub uczących się Polaków.

Rower – ile osób rozważa „dwa kółka” w codziennych dojazdach?

Osoby, które rozważają możliwość dojeżdżania do miejsca pracy/ nauki na rowerze, stanowią zdecydowaną mniejszość. Wśród ogółu pracujących lub uczących się to co piąty ankietowany (około 20%). Częściej deklarację taką składają m.in. mieszkańcy miast niż wsi, osoby mające swój własny rower, żyjące w stosunkowo niedalekiej odległości od miejsca docelowego (od 2 do 6 km), oceniające swoją miejscowość jako przyjazną rowerzystom, dostrzegające infrastrukturę rowerową w miejscu pracy czy nauki. Powyższe cechy sprzyjają więc temu, by przesiąść się na „dwa kółka” i należy brać je pod uwagę przy projektowaniu działań promujących jazdę na rowerze.

Regularnie dojeżdżający rowerem na tle ogółu pracujących lub uczących się

Kim są osoby regularnie dojeżdżające na rowerach w porównaniu do ogółu pracujących/ uczących się? Okazuje się, że różnic nie ma wielu. Wśród dojeżdżających nieco więcej jest mężczyzn, dwudziestolatków, osób z wykształceniem wyższym, ale też tych, którzy dobrze oceniają swoją sytuację materialną. Wbrew oczekiwaniom okazuje się, że te dwie grupy nie różnią się pod względem sytuacji rodzinnej – w równym stopniu mają dzieci i podobnie obciążone są obowiązkami związanymi z odwożeniem ich do przedszkola czy szkoły. Wyniki badań nie potwierdzają zatem przypuszczenia, że dojeżdżający rowerem to osoby bez zobowiązań związanych z wychowaniem małych dzieci. Z drugiej strony, zgodnie z przypuszczeniami korzystający z rowerów na potrzeby dojazdów do miejsca pracy / nauki rzadziej dysponują samochodem, którego są głównym użytkownikiem. Natomiast ich gospodarstwa domowe są wyposażone w auta w równym stopniu – około 65% – co gospodarstwa ogółu pracujących/ uczących. Wygląda też na to, że w obydwu grupach podobny odsetek osób ma dostęp do samochodu.

Tak jak w większości gospodarstw domowych osób pracujących/ uczących się jest samochód, tak samo w większości nie brakuje również roweru (66%). O ile jednak wśród regularnie dojeżdżających na rowerze niemal każdy ma swój własny „jednoślad”, to wśród ogółu pracujących/ uczących się własny rower ma 46% osób. Oznacza to, że dla wielu osób obiektywną barierą dla zmiany środka transportu stanowi brak sprzętu.

Co sprzyja a co zniechęca do regularnych dojazdów na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię?

Dlaczego osoby używające roweru na co dzień decydują się na ten środek transportu? Okazuje się, że wśród wielu potencjalnych korzyści dwie zdecydowanie najbardziej doceniane to: przyjemność z jazdy oraz dbałość o zdrowie i kondycję fizyczną (za ważne uznaje je ponad 90% osób). Mniej ważne, aczkolwiek doceniane przez większość, są kwestie związane z oszczędnością czasu i pieniędzy. Do rzadkości natomiast należą sytuacje, kiedy rowerzysta nie ma innej możliwości dostania się do miejsca pracy lub nauki. Rower jako środek transportu jest więc świadomym wyborem a nie jedyną opcją z dostępnych.

A co zniechęca osoby pracujące/ uczące się, by używać roweru jako codziennego środka transportu? Trzy najważniejsze powody to niekorzystne warunki pogodowe (zdecydowany lider rankingu), niewygodna związana z ubiorem oraz obawa o własne bezpieczeństwo. Według składanych deklaracji mniej ważne okazują się kwestie związane z dystansem, ale też z infrastrukturą – zarówno tą miejską (jak ścieżki rowerowe), jak i tą w docelowym miejscu podróży. Co jednak warto podkreślić, w oczach osób pracujących/ uczących się infrastruktura miejska jest większą barierą niż brak udogodnień rowerowych w miejscu pracy lub nauki. Jest to z pewnością związane z tym, że udogodnienia związane z drogą dojazdową łączą się z poczuciem bezpieczeństwa.

Bariery, które najrzadziej postrzegane są jako istotne, to: brak akceptacji ze strony pracodawcy, współpracowników, brak wystarczających umiejętności rowerowych, obowiązki rodzinne czy zły stan zdrowia. Potwierdzeniem dla powyższych wyników są inne wnioski z badania:

- Wizerunek rowerzystów jest pozytywny, a osoby dojeżdżające do pracy lub szkoły na rowerze rzadko zetknęły się z negatywnymi komentarzami ze strony otoczenia. Zdecydowana większość osób pracujących lub uczących się jest zdania, że wszystkim wypada jeździć na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię.
- Zdecydowana większość osób pracujących lub uczących się dobrze ocenia swój stan zdrowia i potrafi jeździć na rowerze.

Dystans w zasięgu roweru – co to znaczy?

Zbyt mała lub zbyt duża odległość pomiędzy domem a miejscem docelowym może zniechęcać do wyboru roweru jako środka transportu. Średni kilometrąż pokonywany przez przeciętnego pracownika, ucznia lub studenta to prawie 14 km. Tymczasem dojeżdżający rowerem średnio przejeżdżają około 7 km, a nieco mniej niż połowa przebywa mniej niż 4 km. Wśród ogółu pracujących/ uczących się w odległości poniżej 4 km od miejsca pracy/ nauki mieszka co trzecia osoba.

Percepcja dystansu – czy jest długi czy krótki – jest czymś względnym. Wydaje się jednak, że odległość, którą można „bezpiecznie” promować jako tę „rowerową” to trasa o długości około 4 kilometrów.

Bariery infrastrukturalne – rzeczywiste czy wymyślone?

Choć obydwie grupy – regularnie dojeżdżający rowerem oraz ogół pracujących/ uczących się – mieszkają w miejscowościach podobnej wielkości, to ich ocena infrastruktury rowerowej jest bardzo odmienna. Różnice są na tyle duże, że prawdopodobnie wynikają nie tylko z faktycznych rozbieżności w istniejącej infrastrukturze, ale też z odmiennej percepcji. Dla przykładu:

- Ponad 80% regularnie dojeżdżających rowerem uważa, że ich trasa z domu do pracy/ szkoły/ uczelni jest wygodna do pokonania na rowerze. Tymczasem wśród ogółu pracujących lub uczących się zdanie to podzieliła znacząco mniejszy odsetek, czyli połowa osób.
- Choć 65% rowerzystów zgadza się ze zdaniem „Rowerowa infrastruktura drogowa jest wystarczająca, żeby dojechać bezpiecznie”, to analogiczny odsetek wśród ogółu pracujących/ uczących się wynosi 47%.

Podobne zależności występują w przypadku udogodnień rowerowych w miejscu pracy lub nauki. Przykładowo w obydwu grupach najwięcej osób przyznaje, że miejsce pracy lub nauki zapewnia szatnię/ miejsce na przebranie oraz niezadaszone stojaki na rowery. Udziały osób potwierdzających istnienie tych rozwiązań są jednak bardzo różne – odpowiednio 67% i 25% oraz 57% i 34%.

Istnienie odpowiedniej infrastruktury można uznać za warunek konieczny, aczkolwiek sam w sobie niewystarczający do tego, by zachęcić ludzi do jazdy na rowerze. Wyniki badania zwracają uwagę na istotność komunikacji – wprowadzając nowe rozwiązania (czy to w przestrzeni publicznej, czy na terenach instytucji, firm, placówek edukacyjnych itp.) nie należy zapominać o działaniach informacyjno-promocyjnych. Inaczej cały włożony wysiłek oraz efekty pracy przez wielu ludzi może zostać niezauważony.

Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów – co za nie odpowiada?

Kwestie związane z bezpieczeństwem stanowią jedne z najistotniejszych barier powstrzymujących respondentów przed dojazdami do pracy/ na uczelnię rowerem. Osobom dojeżdżającym i niedojeżdżającym regularnie na rowerze

towarzyszą obawy z różnych obszarów – o bezpieczeństwo na drodze (np. ze strony innych uczestników ruchu drogowego), o bezpieczeństwo roweru. Zdecydowana większość rowerzystów spotyka się podczas jazdy z niebezpiecznymi zachowaniami kierowców. Często też mają przekonanie, że kierowcy mają do nich negatywne nastawienie, a co więcej nie zwracają na nich dostatecznej uwagi, wpływając na ich poczucie bezpieczeństwa.

Bariera dotycząca poczucia bezpieczeństwa wiąże się również bardzo silnie z czynnikiem pogodowym, na który rowerzyści nie mają żadnego wpływu. Zdecydowana większość pracujących/ uczących się Polaków sądzi, że pogoda w Polsce nie pozwala na bezpieczną jazdę rowerem o każdej porze roku. Osoby, które regularnie używają roweru jako środka transportu, częściej niż ogół skłaniają się jednak do poglądu, że problemy pogodowe można przezwyciężyć odpowiednią infrastrukturą oraz pozytywnym nastawieniem rowerzystów. Na postawie tego przykładu oraz ogólnych ocen dotyczących jakości i bezpieczeństwa drogi do pracy, można powiedzieć, że osoby obecnie dojeżdżające na rowerze mają zdecydowanie mniejsze obawy niż osoby, które używają do codziennych dojazdów innych środków transportu.

Promowanie jazdy na rowerze – co brać pod uwagę?

Rowerzysta już teraz cieszy się akceptacją, o ile nie szacunkiem, co zatem można jeszcze zrobić, aby szerzej rozpropagować dojazdy rowerem do miejsca pracy/ nauki? Wydaje się, że zadanie nie będzie łatwe (bo trzeba będzie zmierzyć się z pewną niechęcią do wysiłku i niewygody), ale nie jest to niemożliwe.

Zdecydowanie zwraca uwagę to, jak pozytywnie osoby korzystające z roweru na potrzeby dojazdów do miejsca pracy / nauki odnoszą się do swojej aktywności i korzyści z niej płynących. Warto wziąć pod uwagę te korzyści w kampaniach kierowanych do osób niedojeżdżających i mówić o tym, że poranna jazda rowerem to nie tylko forma oszczędności, sposób dbania o zdrowie i sylwetkę (co jest oczywiste), ale też o tym, jak pozytywnie wpływa na samopoczucie (dodaje energii, uspokaja), tym samym promując emocjonalne korzyści płynące z takiej formy aktywności.

Okazuje się (o czym wspominaliśmy już wcześniej), że osoby niedojeżdżające bardziej negatywnie postrzegają infrastrukturę rowerową niż osoby, które faktycznie z niej korzystają. Warto skonfrontować wyobrażenia osób niedojeżdżających z pozytywnymi zmianami, które zaszły w obszarze infrastruktury rowerowej, uświadamiając im to, że (być może) ich wyobrażenia skali trudności są już nieaktualne.

Bariery powstrzymujące przed dojazdami rowerem są też nacechowane lękiem i niepewnością osób niedojeżdżających, związanymi z tym, ile czasu potrzebowałyby na pokonanie dystansu dzielącego ich do miejsca pracy/ nauki, na ile taki dystans jest wymagający kondycyjnie. Można rozważyć podjęcie

działań edukacyjnych w tym zakresie i – np. w formie ciekawych symulacji – pozwolić respondentom sprawdzić realny czas dojazdu do ich miejsca docelowego rowerem.

Wyraźnie pojawia się też zapotrzebowanie na działania edukujące zarówno kierowców jak i rowerzystów w zakresie przepisów drogowych oraz stworzenie przestrzeni do dialogu dla różnych uczestników ruchu drogowego. Takie inicjatywy mogą mieć pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na drodze i większą akceptację poruszających się po niej rowerzystów, ale też być formą propagowania jazdy rowerem.

Dodatkowo w akcję propagowania ruchu rowerowego warto włączyć nie tylko organizacje pozarządowe, ale także pracodawców. Tych drugich należy zachęcać do tworzenia programów promowania takich form dojazdów do pracy. Wydaje się, że takie działania mogą być elementem budowania wizerunku firmy społecznie odpowiedzialnej.