

WROCŁAWSKA DIAGNOZA SPOŁECZNA 2017

MOBILNOŚĆ – PRZESTRZEŃ – JAKOŚĆ ŻYCIA A POLITYKI MIEJSKIE

Katarzyna Kajdanek
Dawid Krysiński
Jacek Pluta

- **Jak robi się Diagnozy i co było ważnym celem badań w WDS 2017**
- Agregaty przestrzenne vs profile mobilności mieszkańców – dwa układy porównać
- **Dobrostan i potencjał rozwojowy miasta – czyli ważny kontekst dla oceny polityki mobilności**
- **Jakość życia w osiedlu a kwestia polityki mobilności**
- **Praktyki mobilności mieszkańców – profile mobilności i bariery międzyprofilowe**
- **Polityka mobilności – jaka być powinna, czyli priorytety działań w ocenie mieszkańców**
- **Czy polityka mobilności jest ważnym elementem polityki rozwojowej miasta? Polityka mobilności a polityki miejskie**
- **Wnioski dla polityki mobilności**



WROCŁAWSKA DIAGNOZA SPOŁECZNA 2017

Tabela 1. Metryka badań w ramach Diagnoza społeczna 2010 oraz 2014-2017

	Diagnoza Społeczna 2010	Diagnoza Społeczna 2014	Diagnoza Społeczna 2017
Technika badania	Wywiad kwestionariuszowy wspomagany komputerowo (CAPI)	Wywiad kwestionariuszowy wspomagany komputerowo (CAPI)	Wywiad kwestionariuszowy wspomagany komputerowo (CAPI)
Wielkość próby	n=5000 obserwacji	n=2000 obserwacji	n=2001 obserwacji
Respondent	Osoba mieszkająca min. 6 miesięcy we Wrocławiu w wieku 15-64 lata	Osoba mieszkająca min. 6 miesięcy we Wrocławiu w wieku 15-80 lat	Osoba mieszkająca min. 6 miesięcy we Wrocławiu w wieku 15-80 lat
Próba	Adresowa gospodarstw domowych osób fizycznych realizowana techniką „do wyczerpania” w schemacie pseudolosowym z kontrolą 29 obszarów przestrzennych badań	Random Route (wg losowej ścieżki) ze startowymi punktami adresowymi w rejonach 29 obszarów przestrzennych, dobór respondenta w punktach adresowych z kontrolą proporcji wieku i płci	Random Route (wg losowej ścieżki) ze startowymi punktami adresowymi w rejonach 29 obszarów przestrzennych, dobór respondenta w punktach adresowych z kontrolą proporcji wieku i płci
Czas realizacji fazy terenowej badania	5 miesięcy	2 miesiące	2 miesiące

Wrocławska Diagnoza Społeczna 2017 została realizowana w momencie szczególnym dla Wrocławia. W stosunku do 2014 roku nastąpił obserwowalny wzrost znaczenia narracji związanych z diagnozą ryzyk i wyznaczeniem nowych celów rozwojowych dla Wrocławia, które ujawniły się także przy okazji prac nad Strategią Wrocław 2030.

- **Obserwowany wzrost ogólnego dobrostanu życia** mieszkańców miast w tym również **mieszkańców Wrocławia** →Efekt 500+, niedobory na lokalnym rynku pracy.
- **Znaczący napływ imigrantów** zwłaszcza z Ukrainy → **wyzwania dla kształtowania postaw wielokulturowości czy tolerancji.**
- **Zakończony cykl wielkich imprez** → społeczne konsekwencje tych wydarzeń, wpływ na przestrzeń konsumpcji czasu wolnego.
- **Nowe narracje celów polityk miejskich** → „nowa” polityka miejska.

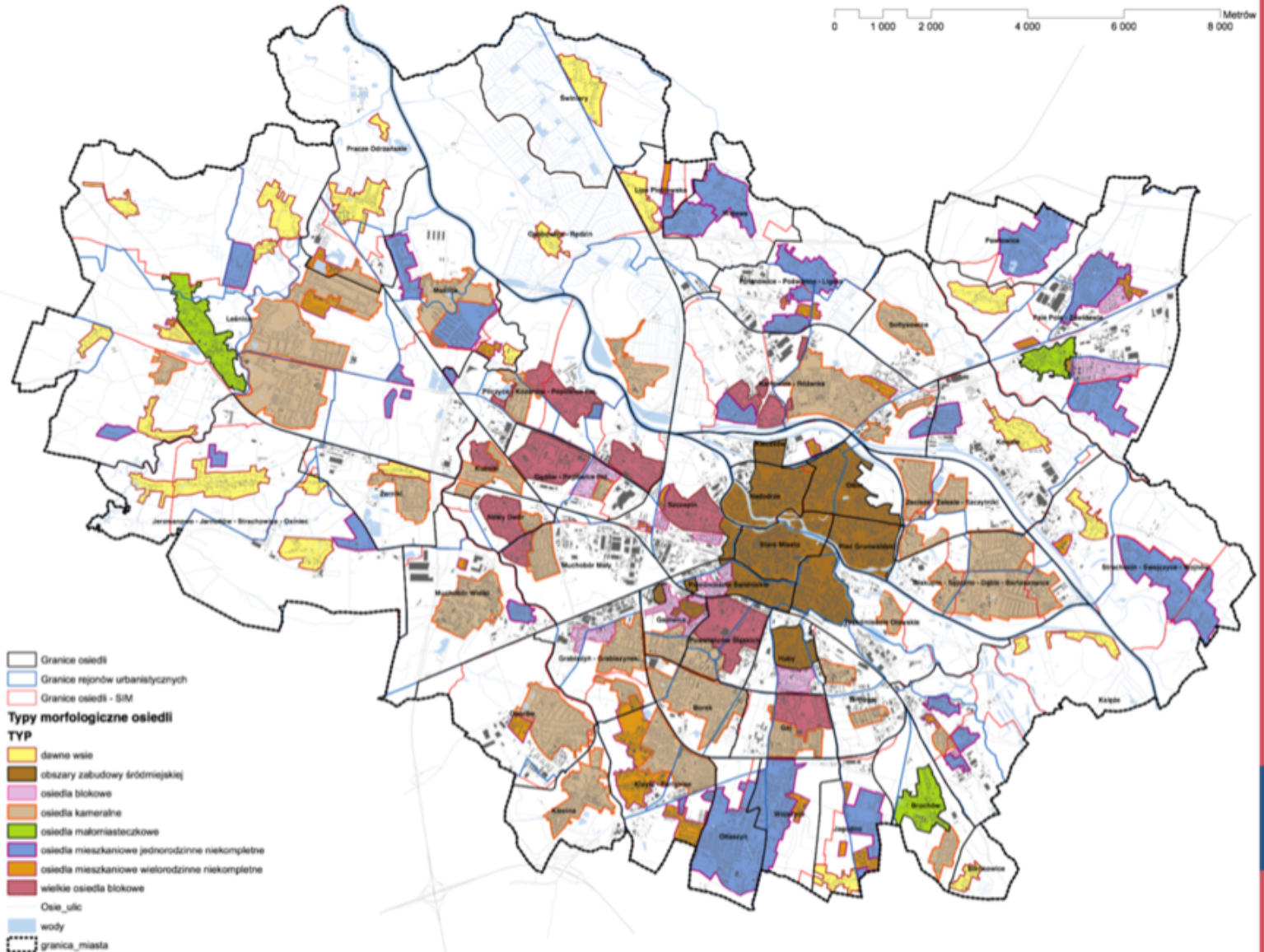
Polityka mobilności jest elementem nowej narracji polityk miejskich, którą łączyć należy z kwestią warunków zamieszkiwania i jakości życia. Pełne rozumienie priorytetów polityki mobilności wymaga całościowego spojrzenia na komponenty ładu przestrzennego, którego elementami są:

- **Ład przestrzenny osiedli:** zasoby i stan przestrzeni oraz realizowana i postulowana jakość życia w osiedlach
- **Praktyki mobilności** (rozumiane jako dostęp do zasobów przestrzeni miasta i jej infrastruktury)
- **Polityka mobilności** – rozumiana jako debata o priorytetach polityk miejskich w tym polityki mobilności (sfera publiczna mobilności)

Trzy konteksty ujmowania mobilności analizowane będą w dwóch wymiarach:

- **Wymiar działań: Grupy interesów** tworzone przez kategorie mieszkańców preferujących/realizujących określony model mobilności
- **Wymiar dystrybutywy: Przestrzeń miasta**, którą można opisać przez **agregaty funkcjonalne – przestrzenne** mające tak jak grupy interesów

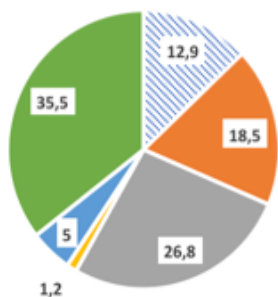
PODZIAŁY FUNKCJONALNE W MIEŚCIE WRAZ Z TYPMI MORFOLOGICZNYMI OSIEDLI



Rysunek 1. Podział przestrzenny rejonów badań Diagnoza Społeczna Wrocławia na tle rejonów urbanistycznych i osiedli

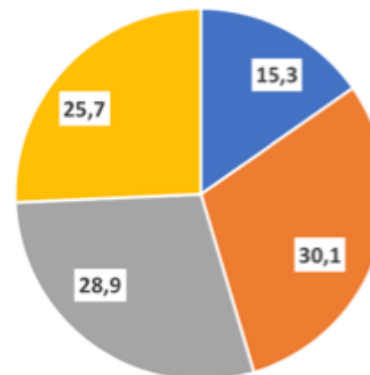


Dominująca forma transportu ze względu na badane cele przemieszczania się (wszyscy n=2001=100%)



▷ Nieokreślone (mieszany) ■ Pieszo ■ MPK ■ Taxi ■ Rower ■ Samochód

Podział funkcjonalno-przestrzenny osiedli



■ centrum - śródmieście [kompletne] ■ zurbanizowane i skomunikowane [tram]
■ peryferyjne - skomunikowane [tram lub bus] ■ peryferyjne niekompletne [bus]

centrum - śródmieście [kompletne]	zurbanizowane i skomunikowane [tram]	peryferyjne - skomunikowane [tram lub bus]	peryferyjne niekompletne [bus]
Stare Miasto Nadodrze Plac Grunwaldzki Przedmieście Oławskie Przedmieście Świdnickie	Wielka Wyspa Borek Gajowice Huby Ołbin - Kleczków Powstańców Śląskich Szczepin	Gaj Gądów-Popowice Pd. Grabiszyn- Grabiszynek Klecina - Oporów Leśnica Muchobór Nowy Dwór Pilczyce-Kozanów- Popowice Pn.	Brochów-Tarnogaj- Jagodno Jerzmanowo- Jarnołów- Strachowice-Osiniec - Kuźniki - Żerniki Karlówice-Różanka Osiedla Wschodnie Krzyki-Partynice Osiedla Północne

Badane cele przemieszczania:

Praca	Sprawy w mieście
Szkoła	Spotkania towarzyskie w mieście
Zajęcia pozalekcyjne	Wizyty u rodziny
Zajęcia rekreacyjne i sportowe	Uczestnictwo w kulturze
Żłobek, przedszkole z dzieckiem	Imprezy masowe
Zakupy	



Potencjał rozwojowy miasta a dobrostan mieszkańców

Tabela 12. Uczestnicy badań wg. czasu przybycia do Wrocławia

Czas przybycia do Wrocławia	Procent
mieszka od urodzenia	55,6
przyjezdni do pięciu lat	10,0
przyjezdni 6-10 lat	9,2
przyjezdni 11-20 lat	13,0
przyjezdni powyżej 20 lat	12,2
Ogółem	N=2001=100%

Liczba ludności Wrocławia (GUS)

- 2005 r. – 635 932 osób
- 2010 r. – 632 996 osób
- 2015 r. – 635 759 osób
- 2016 r. – 637 683 osoby

Wykres 11. Deklarowane powody przyjazdu do Wrocławia WDS 2017

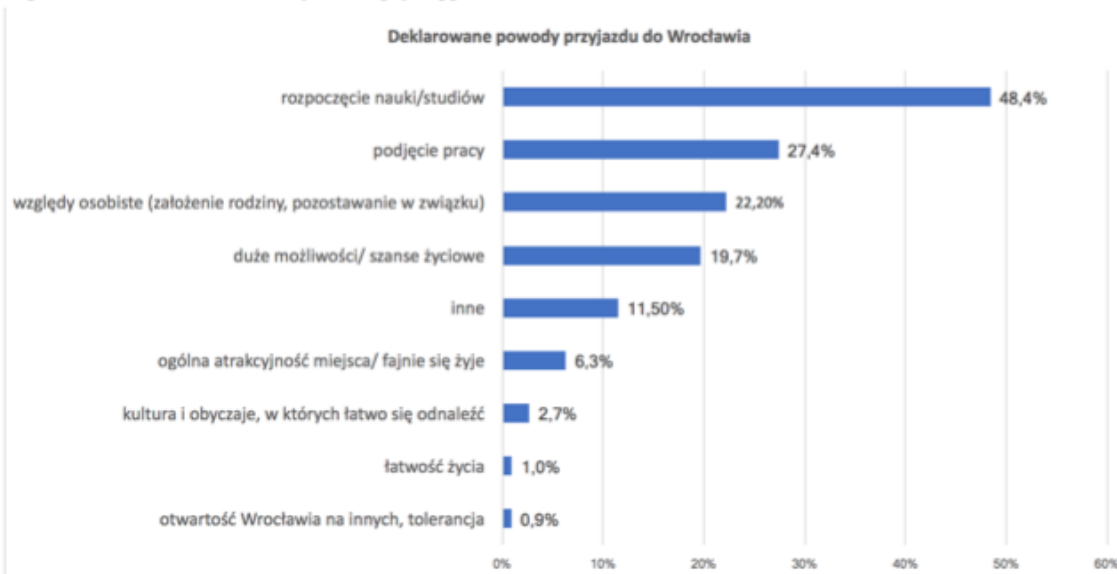
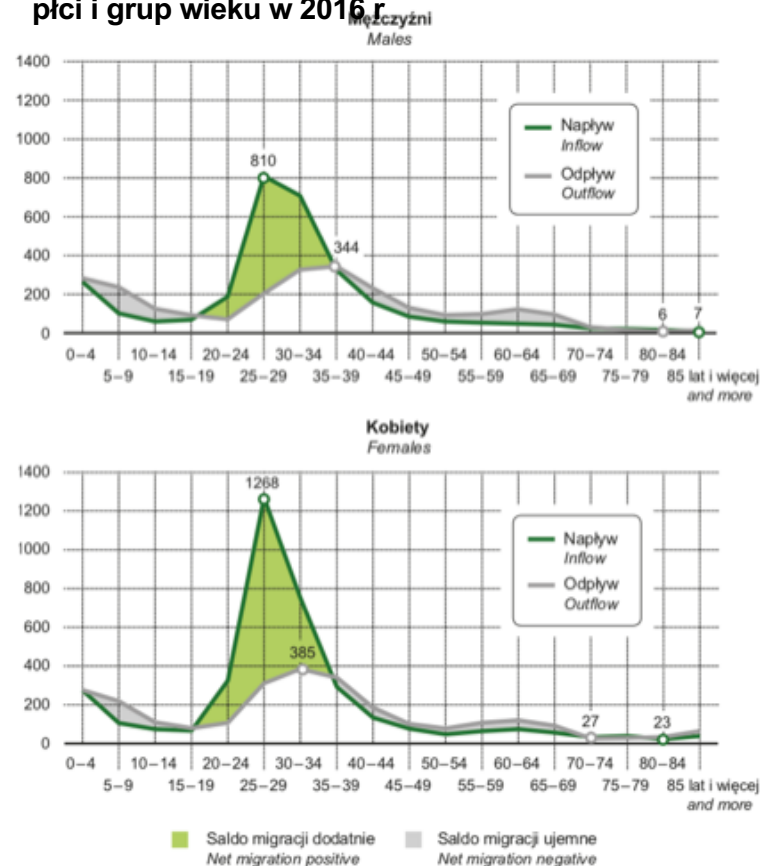


Tabela 13. Ludność w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w 2011 i w 2016 roku.

rok	ogółem	ludność w wieku przedprodukcyjnym 0-17 lat	Ludność w wieku produkcyjnym		Ludność w wieku poprodukcyjnym, 60/65 lat
			Mobilnym, 18-44lat	Niemobilnym, 45-60/65 lat	
2011	631 235	14,7	41,3	23,9	20,2
2016	637 235	15,8	40,4	20,4	23,3

źródło: Bank Danych Lokalnych⁸

Migracje wewnętrzne ludności na pobyt stały według płci i grup wieku w 2016 r.



Źródło Wrocław w liczbach 2017 GUS

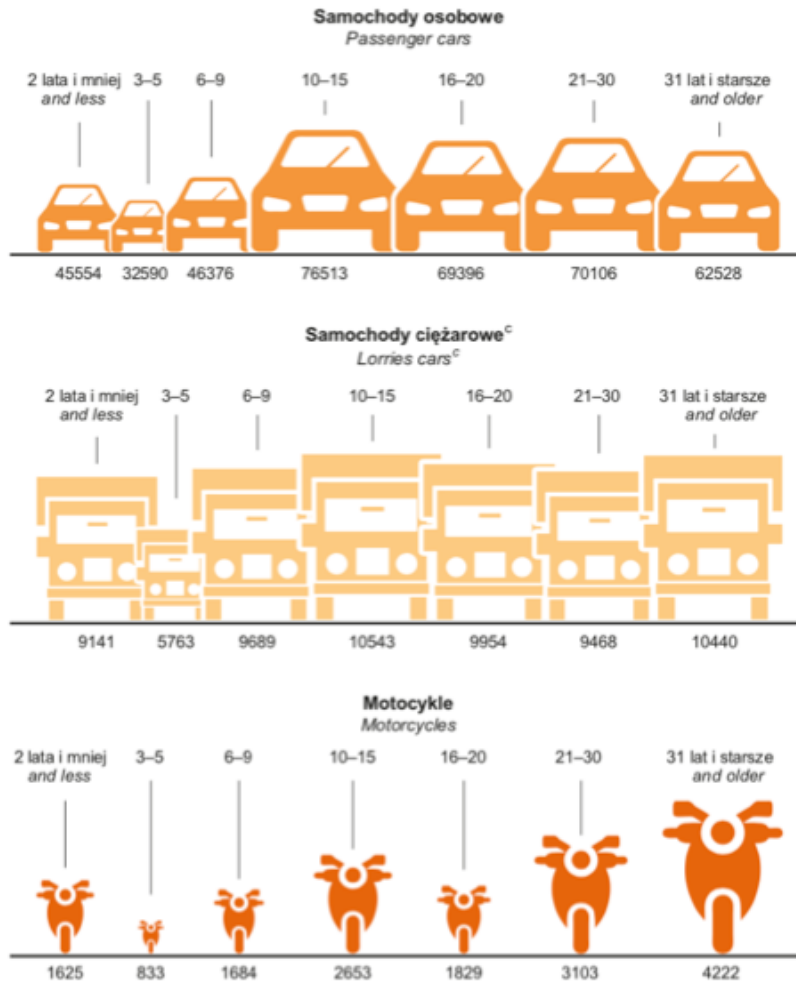
	2013	2014	
Zarejestrowane pojazdy samochodowe ^a	437672	452321	Registered vehicles ^a
w tym:			of which:
Samochody osobowe	352848	365058	Passenger cars
na 1000 ludności	558	575	per 1000 population
Autobusy	1962	2129	Buses
Samochody ciężarowe	60101	61491	Lorries cars
Samochody specjalne	3739	3825	Special cars
Motocykle	12685	13319	Motorcycles
Motorowery	6600	6817	Motorized bicycles
Zarejestrowane ciągniki rolnicze ^a	2410	2418	Registered agricultural tractors ^a
Taksówki osobowe ^{a,d}	2683	2695	Passenger taxis ^{a,d}

a Stan w dniu 31 XII. b Sieć rozdzielcza i kolektory. c W jednostkach naturalnych, według których następuje rozliczenie z odbiorcami. d Dane Wydziału Transportu Urzędu Miasta Wrocławia.
 a As of 31 XII. b Distribution network and collectors. c Co settlements with client occur. d Data of the Transport Department of the City of Wrocław.

	2015	2016	
Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane ^{a,b}	472527	497494	Registered road vehicles and tractors ^{a,b}
Samochody osobowe	381831	403063	Passenger cars
na 1000 ludności	601	632	per 1000 population
Autobusy	2287	2303	Buses
Samochody ciężarowe ^c	62933	64998	Lorries cars ^c
Samochody specjalne	4017	4227	Special cars
Motocykle	14705	15949	Motorcycles
Ciągniki	6754	6954	Tractors

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.
 Source: data of the Ministry of Digital Affairs.

Wybrane pojazdy samochodowe^{ab} według grup wieku w 2016 r.
Selected registered road vehicles^{ab} by age groups in 2016



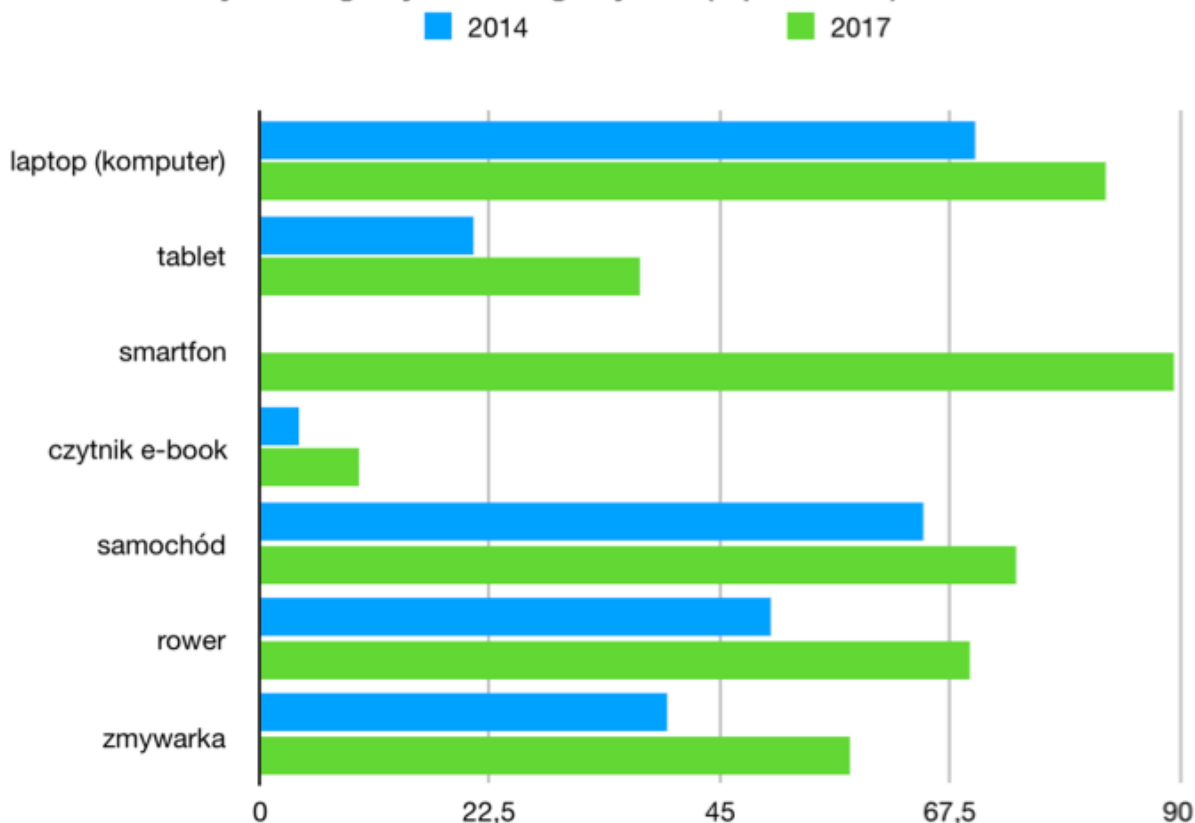
	2015	2016	
Wypadki drogowe	554	579	Road traffic accidents
Na 10 tys. pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych ^{ab}	11,7	11,6	Per 10 thous. registered motor vehicles and tractors ^{ab}
Ofiary wypadków drogowych	684	694	Road traffic accidents casualties
Śmiertelne	9	19	Fatalities
na 100 tys. ludności	1,4	3,0	per 100 thous. population
Ranni	675	675	Injured
na 100 tys. ludności	106	106	per 100 thous. population

Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

Wszelka dyskusja o polityce mobilności musi uwzględniać fakt masowego wzrostu liczby indywidualnych środków transportu w posiadaniu mieszkańców.

W dłuższej perspektywie powoduje to wzrost rozmaitych przejawów konfliktu o przestrzeń i wzrost nacisku na wzmocnienie elementów jakości życia, które pojawiają się jako skutki popytu na auta.

Wykres 8. Występowanie wybranych sprzętów we wrocławskich gospodarstwach domowych. Zestawienie danych z Diagnozy 2014 i Diagnozy 2017 (w procentach)

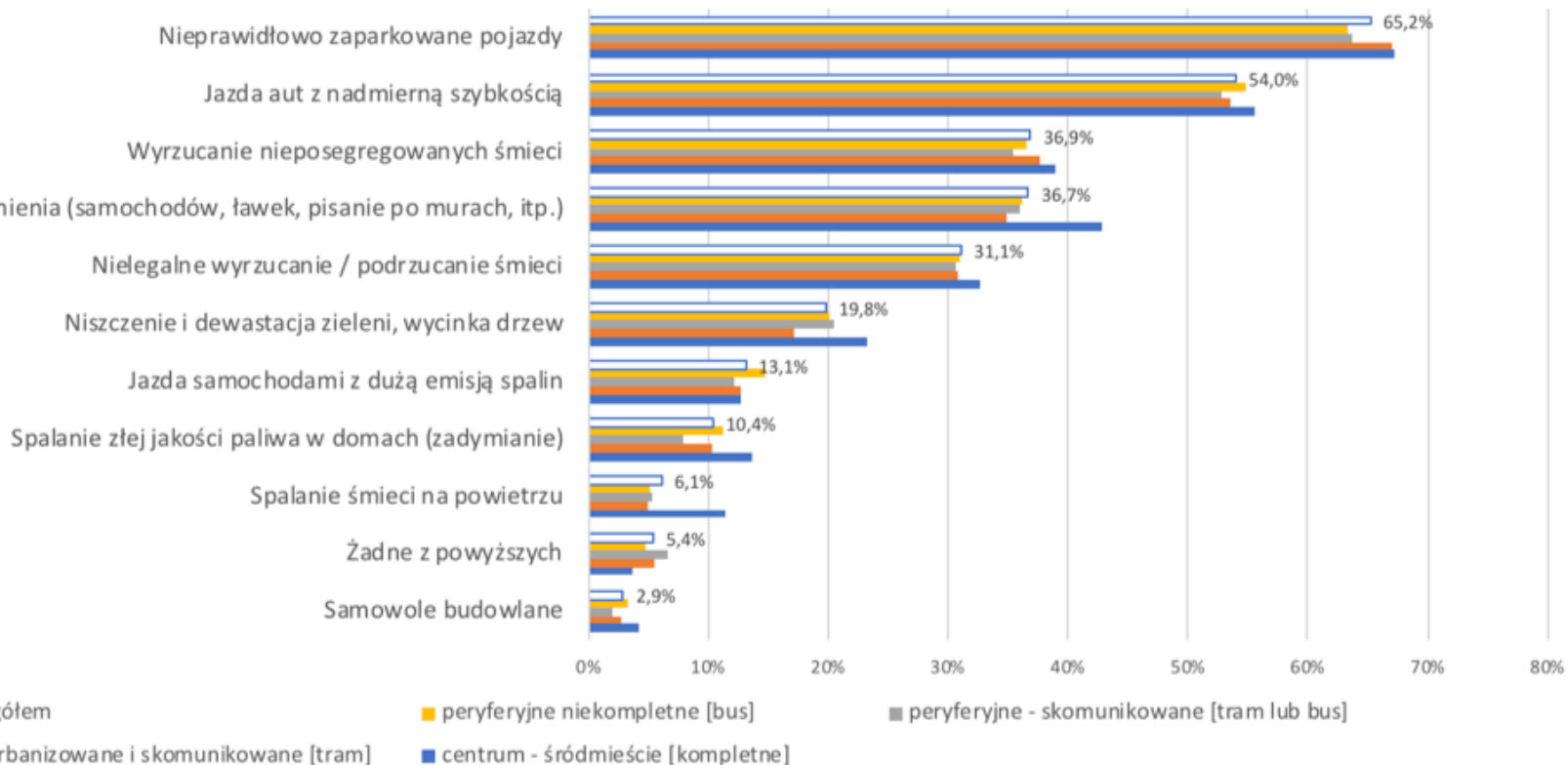


W ostatnich 3 latach wyraźnie poprawił się standard zamieszkiwania wrocławian. Wiele spośród sprzętów niegdyś uznawanych za luksusowe dziś są coraz powszechniejszym elementem wyposażenia gospodarstw domowych. Dotyczy to również samochodów.



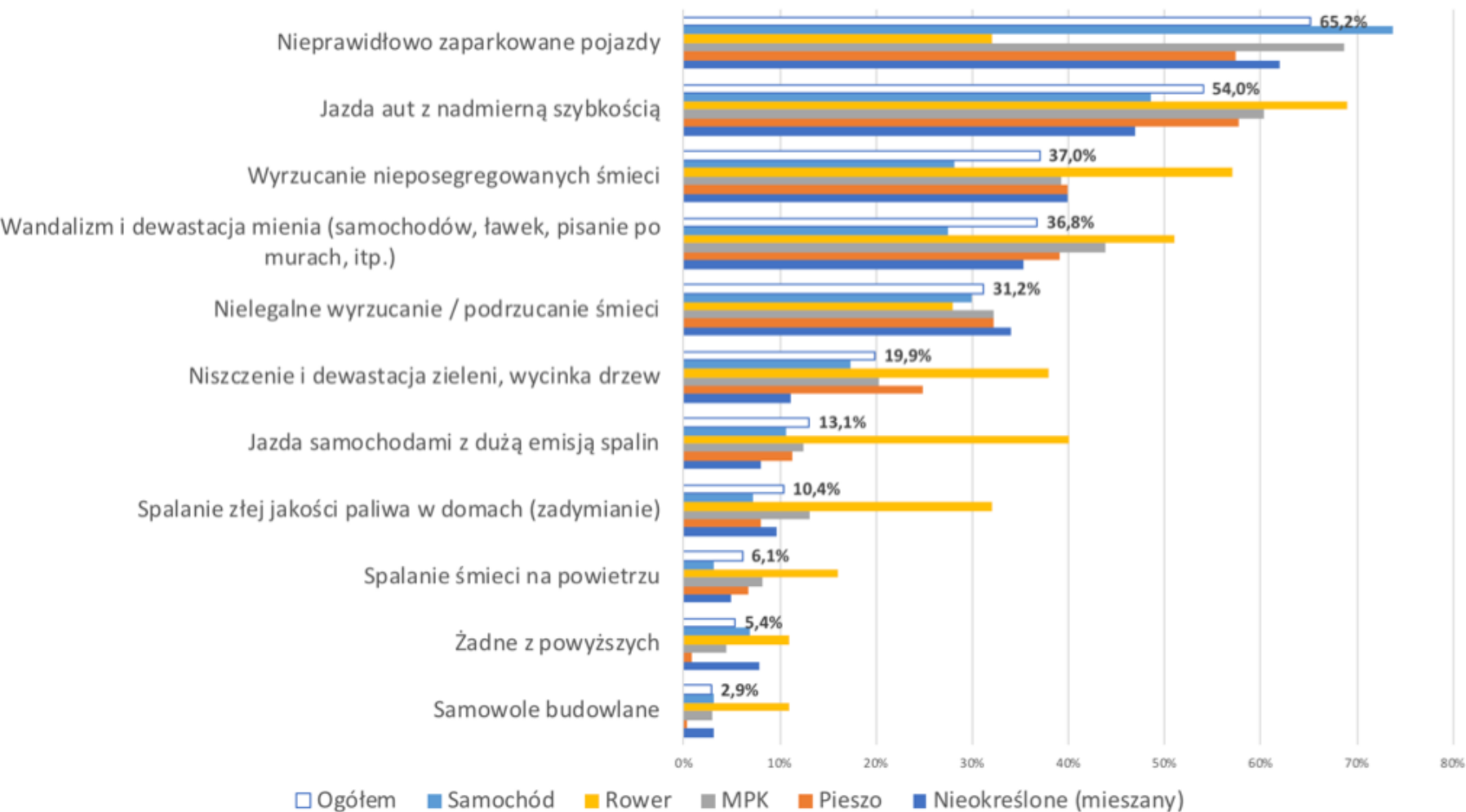
OSIEDLA - JAKOŚĆ ŻYCIA A MOBILNOŚĆ

Czy w ciągu ostatnich 12 miesięcy zdarzyło się, że w najbliższym sąsiedztwie mieszkania, domu, w rejonie ulic, był P. świadkiem następujących sytuacji:



Procenty nie sumują się do 100% można było wskazać wiele odp. N=2001=100% ogółem.

Czy w ciągu ostatnich 12 miesięcy zdarzyło się, że w najbliższym sąsiedztwie mieszkania, domu, w rejonie ulic, był P. świadkiem następujących sytuacji:

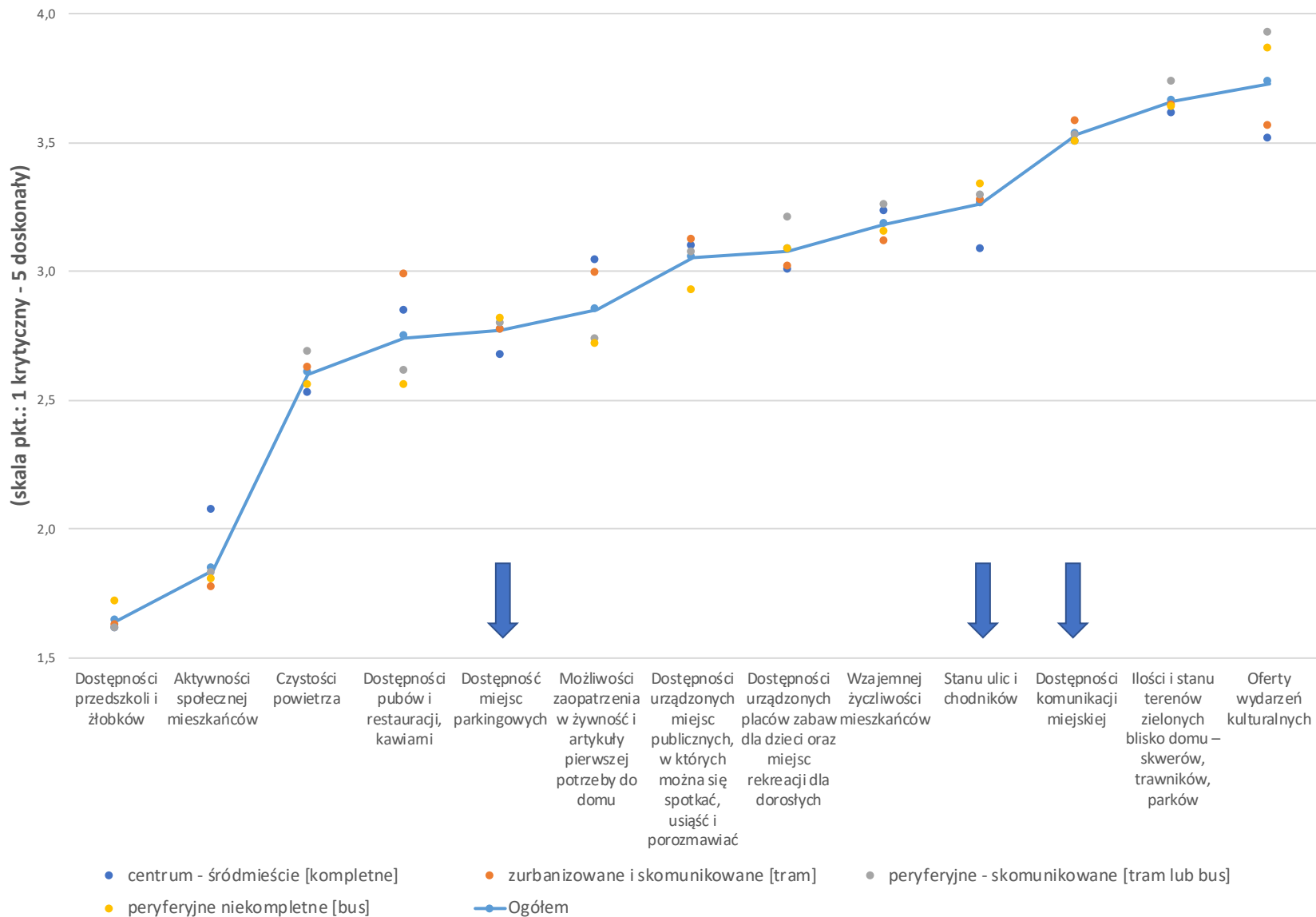


Procenty nie sumują się do 100% można było wskazać wiele odp. N=2001=100% ogółem.

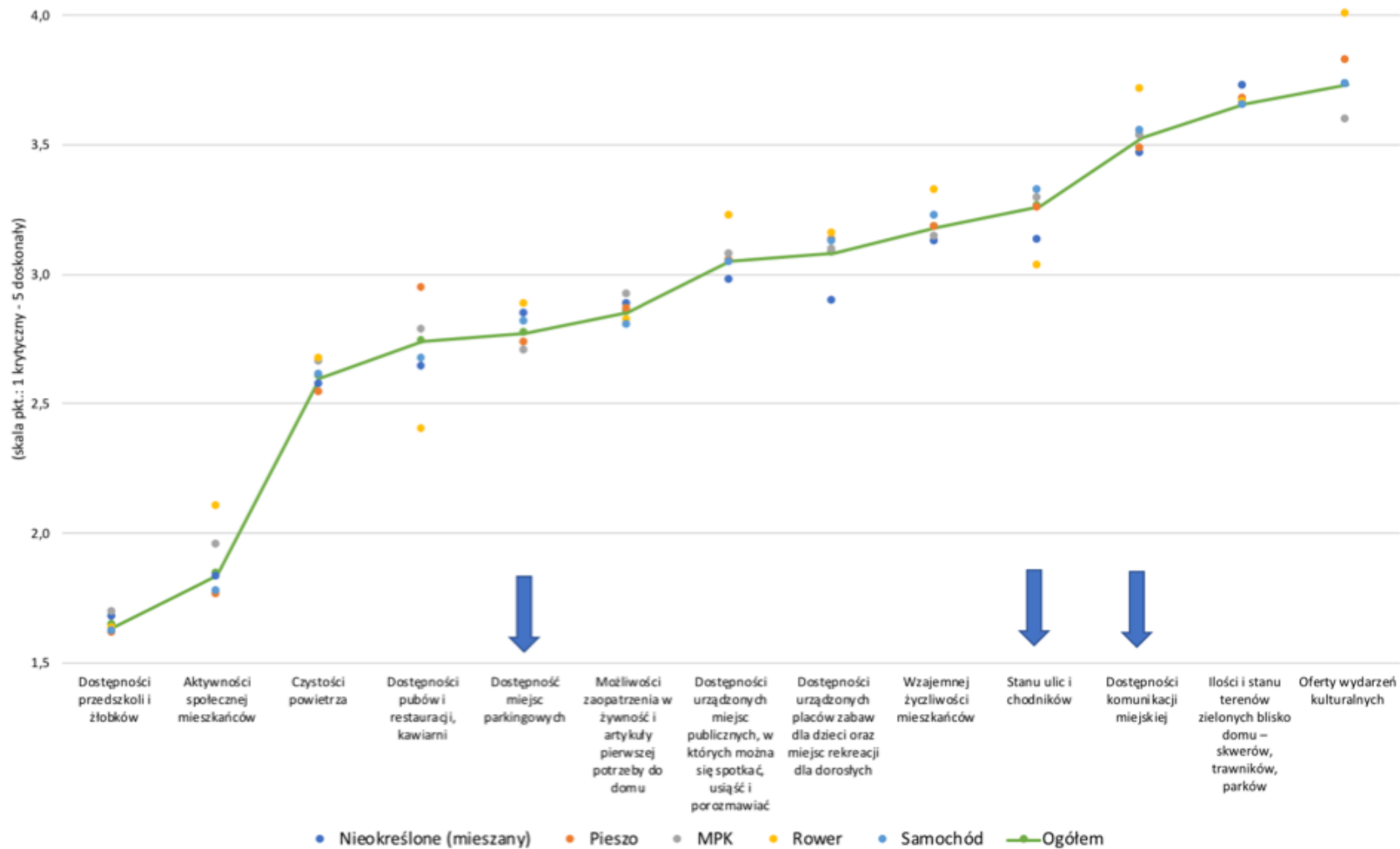
Tabela Rozkład ocen poszczególnych komponentów jakości życia w osiedlach*

Na ile ocenia P. jakość życia w P. osiedlu – w najbliższym rejonie ulic, pod względem wskazanych kwestii?	Poziom krytyczny i mierny	Poziom akceptowalny	Poziom dobry i doskonały	Nie dotyczy/nie korzysta/trudno powiedzieć*
Oferty wydarzeń kulturalnych	15,5%	20,4%	60,7%	3,2%
Ilości i stanu terenów zielonych blisko domu – skwerów, trawników, parków	11,4%	31,0%	57,3%	0,1%
Dostępności komunikacji miejskiej	8,9%	28,1%	55,1%	7,9%
Dostępności urządzonych miejsc publicznych, w których można się spotkać, usiąść i porozmawiać	26,4%	29,6%	41,4%	2,6%
Dostępności urządzonych placów zabaw dla dzieci oraz miejsc rekreacji dla dorosłych	25,1%	32,2%	40,1%	2,4%
Stanu ulic i chodników	20,0%	40,9%	38,6%	0,4%
Wzajemnej życzliwości mieszkańców	6,6%	48,1%	36,7%	8,5%
Dostępności pubów i restauracji, kawiarni	20,1%	28,0%	36,0%	15,8%
Możliwości zaopatrzenia w żywność i artykuły pierwszej potrzeby do domu	34,6%	36,6%	28,2%	0,4%
Dostępność miejsc parkingowych	31,1%	41,2%	25,2%	2,4%
Dostępności przedszkoli i żłobków	8,5%	24,8%	18,2%	48,3%
Czystości powietrza	33,0%	53,7%	12,5%	0,6%
Aktywności społecznej mieszkańców	16,9%	43,2%	7,0%	32,8%

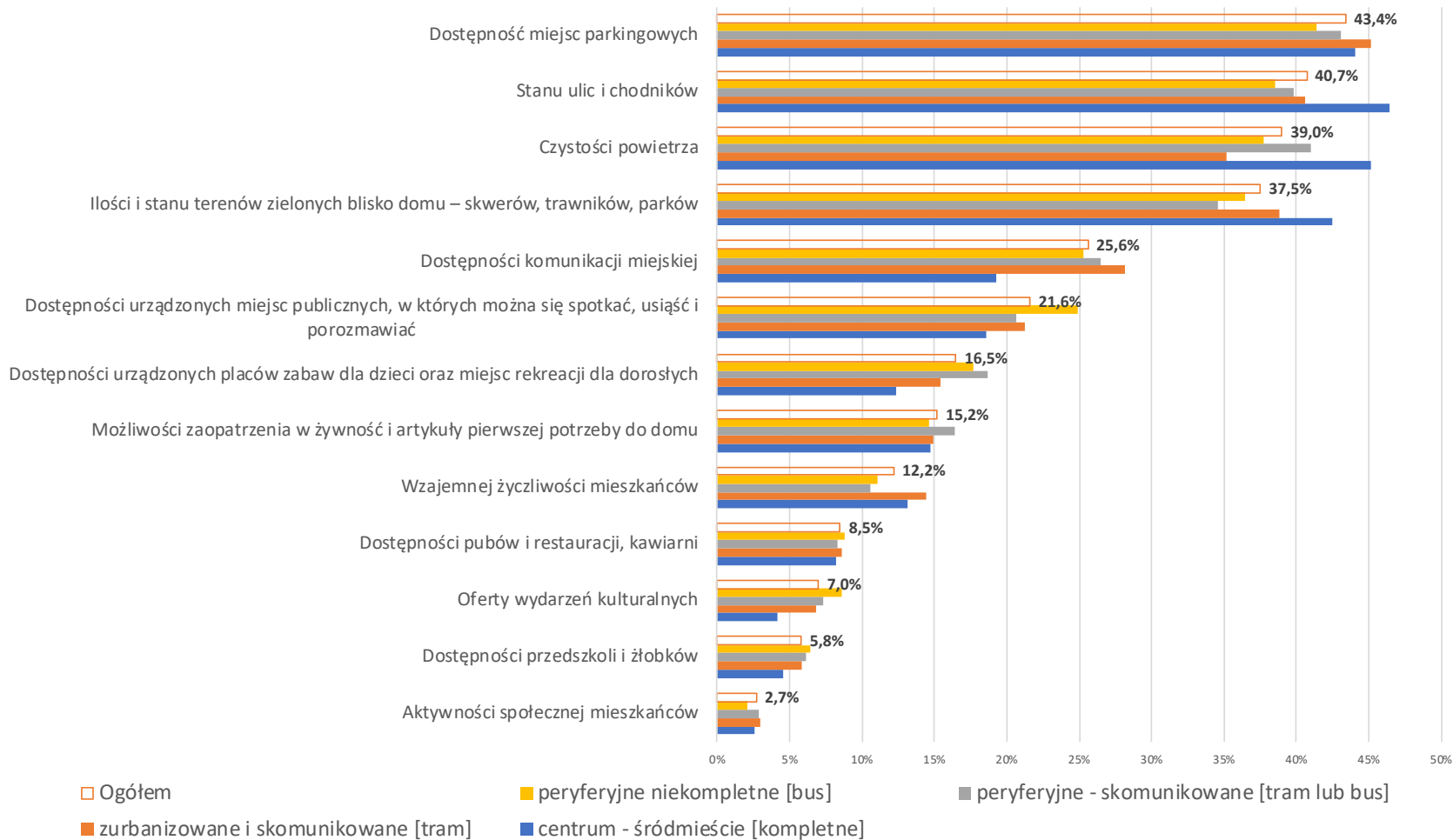
Na ile ocenia P. jakość życia w P. osiedlu – w najbliższym rejonie ulic, pod względem wskazanych kwestii?



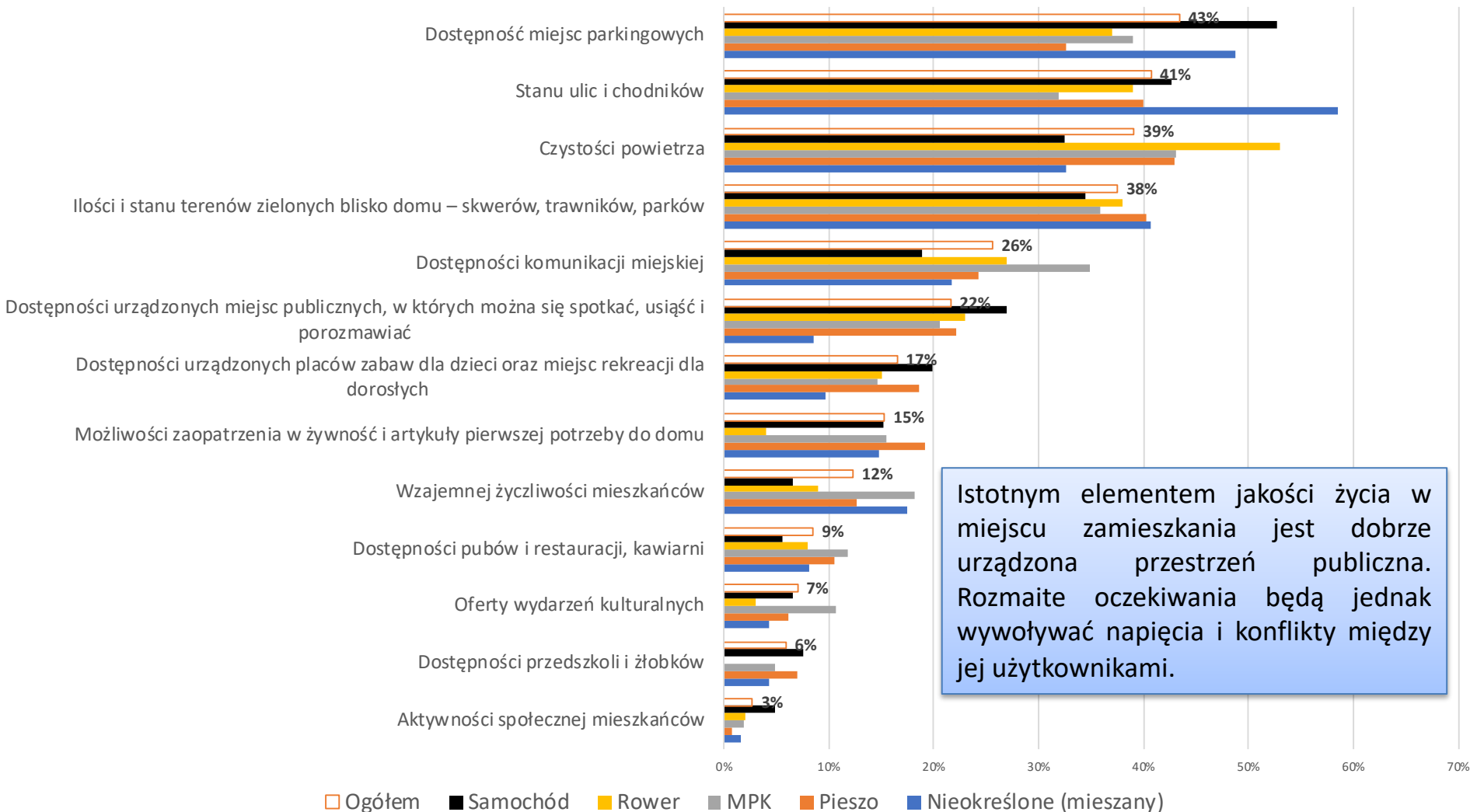
Na ile ocenia P. jakość życia w P. osiedlu – w najbliższym rejonie ulic, pod względem wskazanych kwestii?



Które z powyższych spraw są dla P osobiście najbardziej istotne dla zapewnienia dobrej jakości życia w osiedlu – rejonie ulic.
(maks 3 wskazania):



Które z powyższych spraw są dla P osobiście najbardziej istotne dla zapewnienia dobrej jakości życia w osiedlu – rejonie ulic.
(maks 3 wskazania):



Istotnym elementem jakości życia w miejscu zamieszkania jest dobrze urządzona przestrzeń publiczna. Różne oczekiwania będą jednak wywoływać napięcia i konflikty między jej użytkownikami.



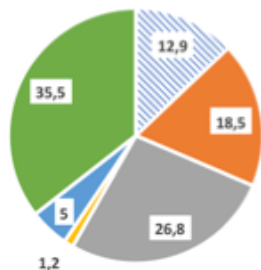
Praktyki mobilności

Tabela 52. Preferencje komunikacyjne mieszkańców w zakresie przemieszczania się do celu podróży (dane w %)*

	Praca (N=1382)	Szkoła (N=320)	Zajęcia pozaszkolne (N=208)	Zajęcia rekreacyjne, sportowe (N=1220)	Do żłobka, przedszkola z dzieckiem (N=299)	Zakupy (N=2001)	Sprawy w mieście (N=1943)	Spotkania towarzyskie we Wrocławiu (N=1935)	Do rodziny (N=1869)	Na wystawy, do opery, kina (N=1747)	Na imprezy masowe, koncerty (N=1667)
Rodzaj transportu	% respondentów										
Pieszo/wygodne dojście	23,5%	30,0%	20,7%	29,1%	27,4%	63,7%	27,9%	41,1%	8,9%	31,7%	35,0%
Kolej	1,3%	0,3%	13,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,6%	0,1%	1,9%
Tramwaj/autobus MPK	29,9%	65,0%	44,2%	24,9%	15,4%	18,4%	45,6%	51,4%	23,5%	47,1%	58,7%
Taksówka	1,2%	4,7%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	17,9%	1,2%	9,3%	11,7%
Rower	11,4%	17,8%	13,0%	14,5%	7,4%	6,2%	8,4%	11,2%	4,4%	3,7%	7,6%
Samochód	56,3%	19,4%	46,2%	59,4%	73,2%	56,9%	49,6%	26,5%	68,0%	47,7%	33,6%

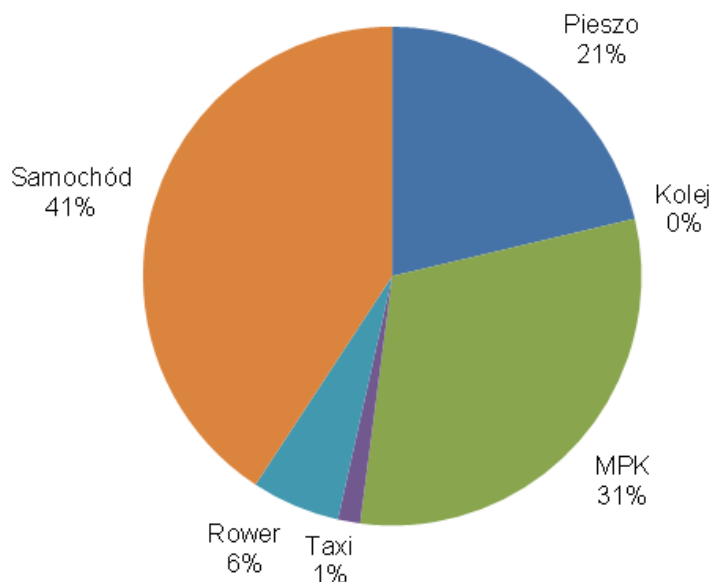
*Procenty nie sumują się do 100%. Można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź

Dominująca forma transportu ze względu na badane cele przemieszczania się (wszyscy n=2001=100%)



Najczęściej wybierany środek transportu

Ogółem N = 1742 = 100%
(bez nieokreślonych preferencji)



49% badanych wykorzystuje komunikację miejską i samochód zamiennie.

Dominacja wybranego środka transportu u danego respondenta nie eliminuje całkowicie korzystania z innych środków transportu – stanowią one uzupełnienie pierwszego wyboru

Przewaga motoryzacji indywidualnej w przypadku dojazdów:

- do pracy
- na zajęcia rekreacyjne i sportowe
- do rodziny

Współ-konkurencyjność ruchu pieszego i samochodowego w przypadku dojazdów na zakupy

Samochód oraz komunikacja miejska są współ-konkurencyjne w przypadku:

- załatwiania spraw miejskich
- zajęć pozaszkolnych
- wystaw oraz wyjść do opery i do kina

Przewaga komunikacji miejskiej zaznacza się w przypadku dojazdów:

- do szkoły
- na imprezy masowe i koncerty

Jakie czynniki decydują o wyborze środka transportu?

Liczba celów, do których jednorazowo docierają respondenci. Sam fakt obierania kilku celów przejazdu nie wyklucza korzystania z komunikacji miejskiej

Zatrudnienie w sferze podmiejskiej. Oferta transportu publicznego na obszarze aglomeracji jest nieatrakcyjna i skłania respondentów do oparcia swojej mobilności na samochodzie

Dostępność MPK. Przewaga KM dotyczy osiedli z rozbudowanym systemem komunikacji miejskiej – np. Wielka Wyspa, Szczepin

Różnorodność zgłaszanych celów przemieszczania się	Respondenci wybierający jako środek transportu:					
	Pieszko	Kolej	MPK	Taxi	Rower	Samochód
Nie wskazano żadnego celu	24,4%	85,5%	25,8%	77,4%	77,4%	27,9%
Wskazywana liczba celów:						
1	19,4%	11,4%	13,1%	10,8%	9,6%	6,6%
2	16,0%	3,0%	12,3%	5,5%	3,2%	7,1%
3	10,1%	0,0%	14,0%	6,3%	3,8%	8,7%
4	9,7%	0,0%	8,4%	0,0%	2,1%	11,3%
5	10,5%	0,0%	8,8%	0,0%	1,3%	13,6%
6	3,6%	0,0%	7,2%	0,0%	1,0%	10,9%
7	4,2%	0,0%	6,0%	0,0%	0,5%	8,1%
8	1,3%	0,0%	2,9%	0,0%	0,2%	4,1%
9	0,6%	0,0%	1,0%	0,0%	0,7%	0,9%
10	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%
11	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ogółem % N = 2001 = 100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Miejsce wykonywania pracy zarobkowej	Preferencje dominujące ze względu na badane cele przemieszczania się						Ogółem %
	Nieokreślone	Pieszko	MPK	Taxi	Rower	Samochód	
We Wrocławiu	13,8%	20,6%	24,9%	2,0%	5,9%	32,8%	100,0%
We Wrocławiu i poza Wrocławiem	12,2%	19,8%	11,7%	0,0%	5,9%	50,5%	100,0%
Poza Wrocławiem	12,4%	10,9%	13,1%	0,7%	0,7%	62,2%	100,0%
W domu	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Sama obecność częstych połączeń MPK nie gwarantuje dominacji MPK (np. na Gaju i Kozanowie dominuje samochód). Czynnikiem determinującym wybór danego środka transportu może być również odległość od przystanków komunikacyjnych oraz kształt siatki połączeń

Jakie czynniki decydują o wyborze środka transportu?

W przypadku samochodu jako najpopularniejszego środka mobilności przestrzennej dominują osoby:

- w wieku aktywności zawodowej
- określający swoją sytuację materialną jako przynajmniej przeciętną
- charakterystyczne dla niemal wszystkich kategorii rodzinnych

Komunikacja miejska cieszy się największą popularnością wśród:

- osób do 24. roku życia, a także wśród wrocławian powyżej 65 lat
- wrocławian postrzegających swoją sytuację materialną jako skromną
- osób, które nie założyły własnej rodziny

O tym, jaki środek transportu będzie dominujący, decyduje kwestia obecności samochodu w GD. Samochód jest podstawowym środkiem transportu w gospodarstwach domowych, w których znajdują się dwa pojazdy. Tam, gdzie samochodu nie ma, głównym sposobem przemieszczania się jest MPK.

Liczba rowerów w GD nie wpływa na preferencje transportowe

Liczba samochodów lub rowerów w GD	Preferencje dominujące ze względu na badane cele przemieszczania się						Ogółem %
	Nieokreślone	Pieszo	MPK	Taxi	Rower	Samochód	
Samochód w GD							
0	14,1%	26,4%	46,1%	0,4%	7,7%	5,4%	100,0%
1	12,6%	15,8%	20,3%	1,5%	4,6%	45,1%	100,0%
2	11,5%	14,4%	17,3%	1,9%	1,4%	53,4%	100,0%
3	13,0%	26,1%	30,4%			30,4%	100,0%
Rower w GD							
0	10,3%	21,2%	31,5%	2,3%	1,0%	33,7%	100,0%
1	13,0%	17,8%	23,5%	0,7%	6,9%	38,1%	100,0%
2	14,5%	15,7%	33,5%	0,8%	6,6%	28,9%	100,0%
3	19,4%	19,4%	21,5%	2,2%	2,2%	35,5%	100,0%
4	18,6%	15,7%	18,6%		7,1%	40,0%	100,0%
5	15,8%	21,1%	26,3%		15,8%	21,1%	100,0%

Dlaczego samochód, a nie MPK lub rower?

- szybkość dojazdu do celów podróży
- subiektywnie rozumiany komfort
- możliwość sprawnego przemieszczania się pomiędzy różnymi celami
- przyjemność z jazdy samochodem

Stosunkowo
niewielkie
znaczenie przy
wyborze
samochodu ma
jakość usług MPK

Jeśli w codziennych podróżach po w mieście PORUSZA SIĘ P. SAMOCHODEM to dlatego, że:	Preferencje dominujące ze względu na badane cele przemieszczania się							Ogółem %
	Nieokreślone	Pieszko	Kolej	MPK	Taxi	Rower	Samochód	
Tak jest najszybciej	51,4%	30,2%	0,0%	50,0%	12,5%	45,5%	65,0%	54,4%
Tak jest najtaniej	27,9%	10,1%	0,0%	1,2%	0,0%	2,3%	5,5%	8,0%
Przy okazji rozwożę domowników do szkoły/pracy	9,5%	20,1%	0,0%	17,5%	8,3%	0,0%	15,2%	14,9%
Tak mogę załatwić jeszcze inne sprawy	62,0%	51,9%	0,0%	38,5%	25,0%	68,2%	45,0%	47,4%
Tak jest komfortowo	28,5%	38,6%	0,0%	39,3%	70,8%	40,9%	52,0%	44,8%
Mieszkam w miejscu, gdzie rzadko jeździ MPK	2,2%	1,6%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	9,0%	5,4%
Brak jest dogodnych połączeń MPK	4,5%	14,8%	0,0%	12,7%	0,0%	0,0%	6,9%	8,4%
Transport MPK jest załoczony	1,7%	1,1%	0,0%	1,6%	0,0%	2,3%	3,1%	2,3%
MPK się spóźnia	6,1%	5,8%	0,0%	18,7%	0,0%	4,5%	13,8%	12,1%
W pojazdach MPK jest brudno	5,0%	4,2%	0,0%	2,8%	62,5%	0,0%	0,7%	3,1%
W pojazdach MPK nie czuję się bezpiecznie	1,1%	1,1%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	5,8%	3,4%
Po prostu lubię jeździć samochodem	16,2%	9,0%	0,0%	10,3%	4,2%	25,0%	16,4%	14,4%
Nie wypada bym jeździł czymś innym	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ogółem N	276	258	0	392	40	53	1372	1398

Kiedy badani wybraliby MPK lub rower zamiast samochodu?

Zmiana preferencji transportowych w odniesieniu do samochodu wymaga kompleksowych i spójnych działań opartych na schemacie „nagrody-kary”

Strategia rozwiązania problemów komunikacyjnych może opierać się na wyraźnym priorytecie dla ruchu pieszego oraz MPK na obszarze centrum –
45% wrocławian załatwia sprawy w mieście korzystając z komunikacji miejskiej

W sferze nagród do najważniejszych zadań należy:

- **usprawnienie komunikacji miejskiej:**
 - krótszy czas przejazdu (wydzielenia torowisk i buspasów): 39%*
 - niższe ceny biletów: 32%*
 - nowy tabor: 20%*
 - nowe linie: 9%*; 32%***
- **rozbudowa spójnej infrastruktury rowerowej (45%**) wraz z fizycznym wydzieleniem ścieżek rowerowych na jezdniach (37%**) oraz budową zamkniętych parkingów (21%**)**
- **rozbudowa systemu kolei miejskiej: 20%*****

Pozostałe obszary priorytetowe zmian w systemie transportu miejskiego:

- **dokończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej: 68%*****
- **budowa większej liczby bezpiecznych przejść naziemnych: 24%*****

* - z pyt. o to, co by zachęciło do korzystania z KM

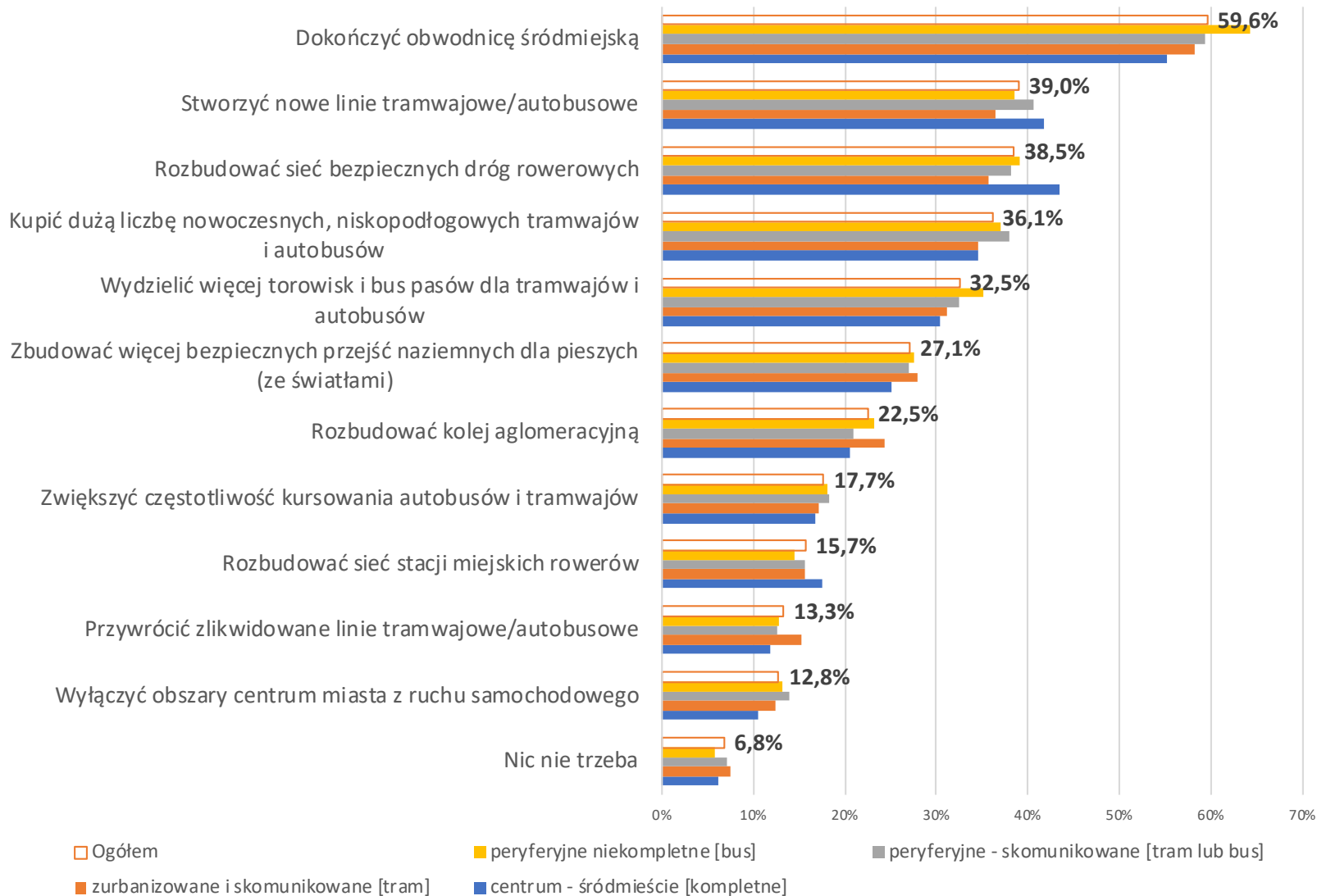
** - z pyt. o to, co by zachęciło do jazdy rowerem

*** - z pyt. o priorytety poprawiające sprawność przemieszczania się po mieście



Polityka mobilności - priorytety działań

Co najpilniej powinny zrobić władze Wrocławia, aby poprawić jakość przemieszczania się mieszkańców w przestrzeni miasta?
(maks. 3 sprawy)

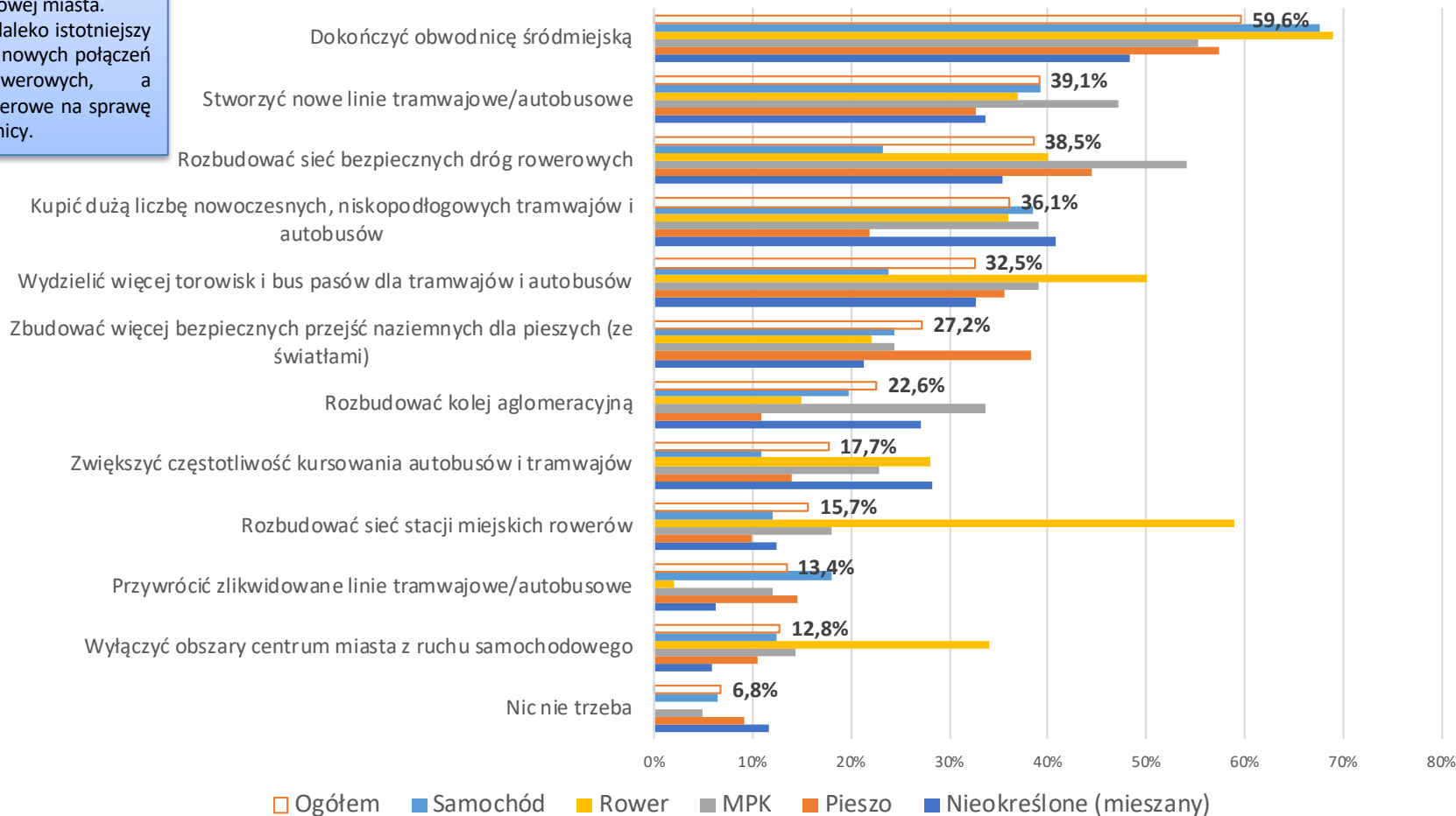


Mieszkańcy widzą poprawę mobilności w wieloaspektowych działaniach

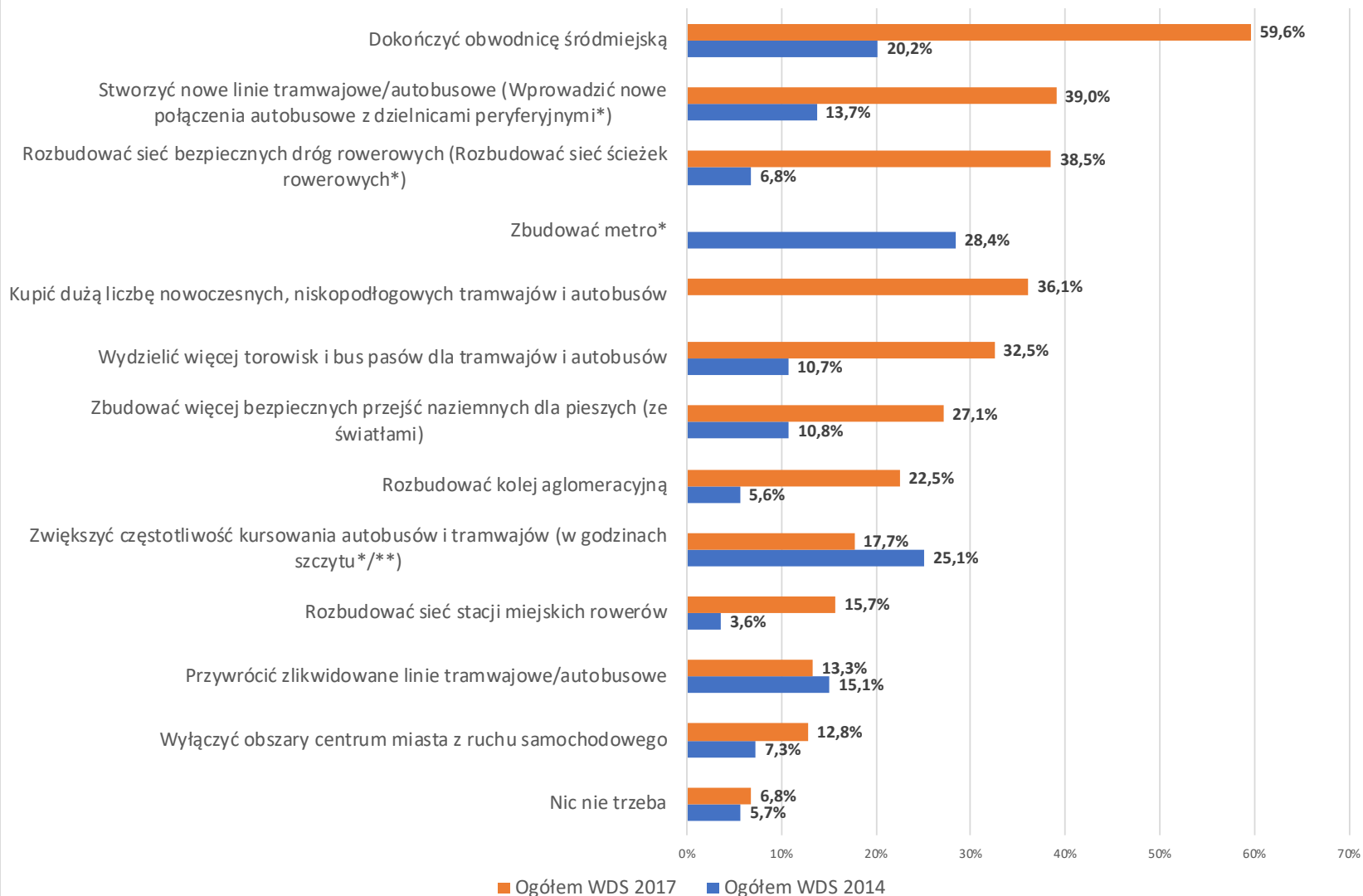
W stosunku do WDS 2014 wzrosła istotnie rola lobby rowerowego – jego priorytety to rozbudowa infrastruktury rowerowej miasta.

Lobby MPK kładzie daleko istotniejszy nacisk na tworzenie nowych połączeń i ścieżek rowerowych, a samochodowe i rowerowe na sprawę dokończenia obwodnicy.

Co najpilniej powinny zrobić władze Wrocławia, aby poprawić jakość przemieszczania się mieszkańców w przestrzeni miasta? (maks. 3 sprawy)



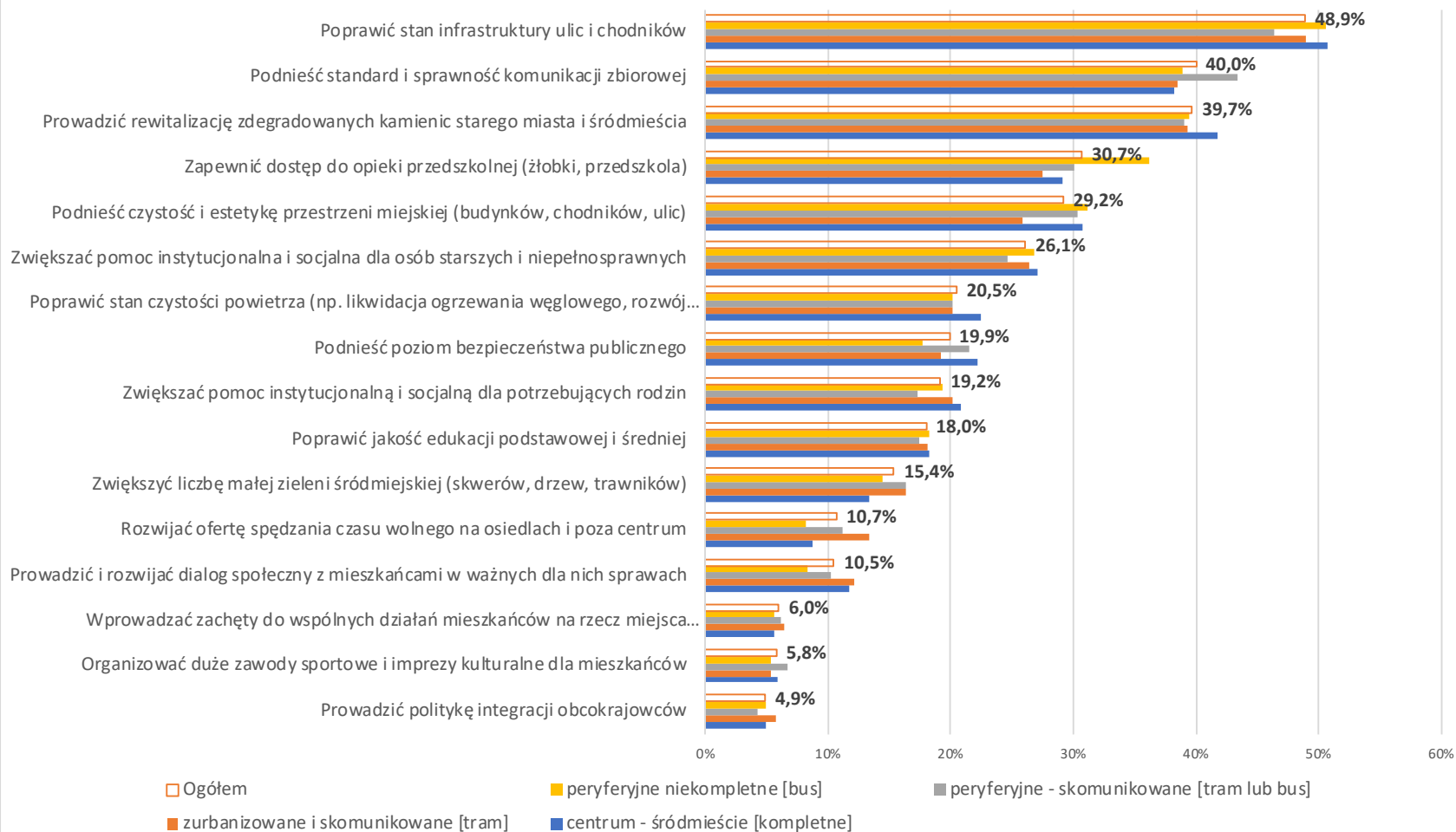
Co najpilniej powinny zrobić władze Wrocławia, aby poprawić jakość przemieszczania się mieszkańców w przestrzeni miasta? (maks. 3 sprawy)



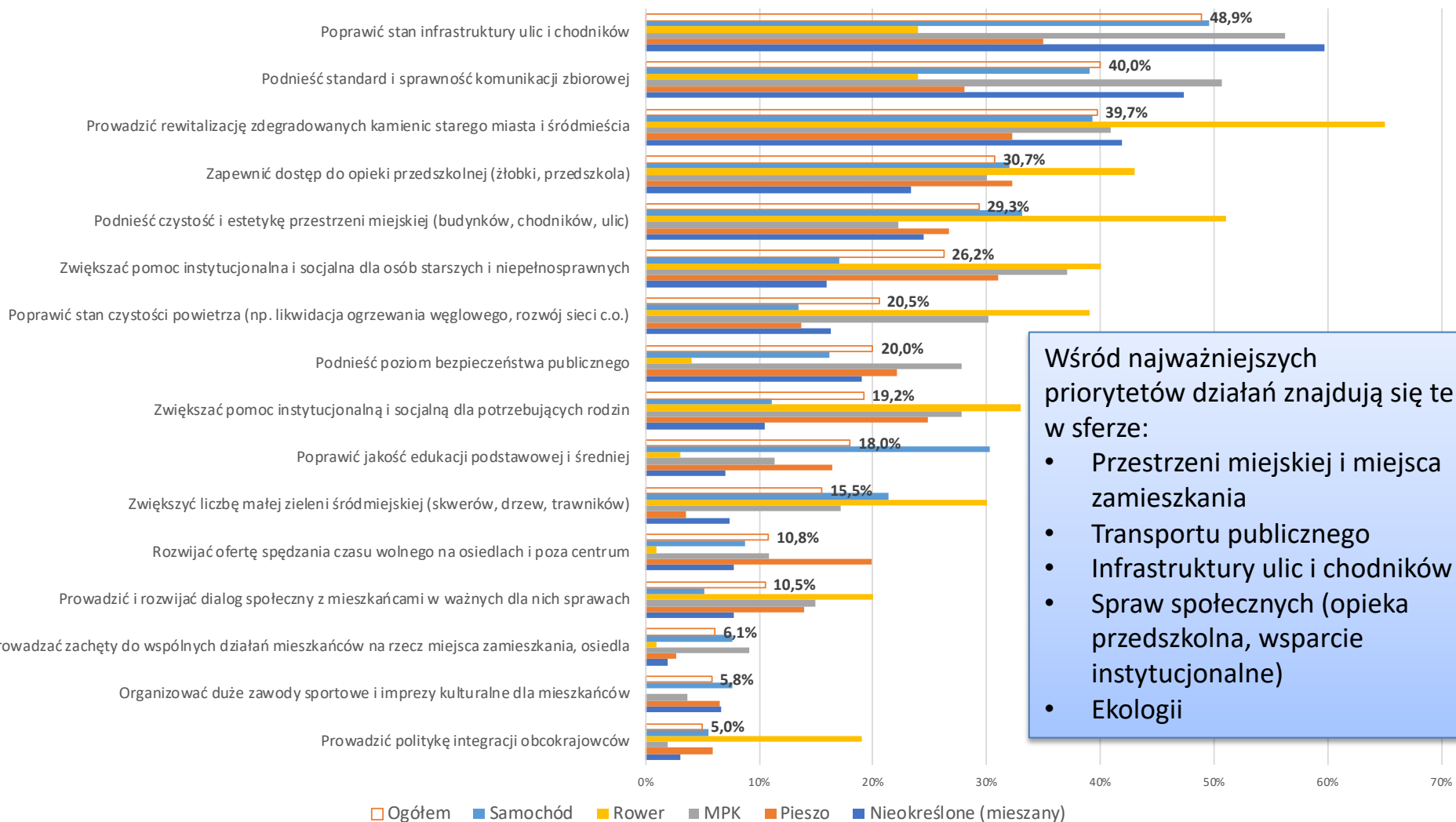


Polityka mobilności a polityki miejskie

Co wg P. muszą zrobić władze miasta, aby samodzielnie lub we współpracy z innymi władzami i instytucjami, poprawić jakość życia mieszkańców Wrocławia. w ciągu najbliższych 5 lat?



Co wg P. muszą zrobić władze miasta, aby samodzielnie lub we współpracy z innymi władzami i instytucjami, poprawić jakość życia mieszkańców Wrocławia. w ciągu najbliższych 5 lat?



Wśród najważniejszych priorytetów działań znajdują się te w sferze:

- Przestrzeni miejskiej i miejsca zamieszkania
- Transportu publicznego
- Infrastruktury ulic i chodników
- Spraw społecznych (opieka przedszkolna, wsparcie instytucjonalne)
- Ekologii

- Sposób patrzenia na miasto zależy przede wszystkim od sposobu korzystania z zasobów i potencjału miasta, w tym od realizowanych wzorów mobilności.
- Same profile mobilności nie są przyczyną formowania się grup interesów, ale bardziej (ukrytym) warunków życiowych, przejawem aspiracji, czy ogólniej mówiąc momentu biografii jednostek realizujących pożądaną przez siebie standard życia, dla którego odbiciem jest jego określony styl między innymi poruszania się po mieście.
- Ważnym elementem konstruowania polityki mobilności jest znajomość warunków, na jakich można oddziaływać na strukturę modalną ruchu (kto czym jeździ). W diagnozie zaprezentowano czynniki kluczowe dla tych działań.
- Układ funkcjonalno-przestrzenny nie różnicuje problemów mobilności tak wyraźnie jak preferencje w sposobie poruszania się po mieście, ale jednoznacznie dobrze pokazuje napięcia dyskutowane w debacie publicznej.
- Mówienie o agregatach przestrzennych w kontekście polityki mobilności pozwalają uzupełnić jej rozumienie o istotne szczegóły. „Zwierciadłem” konfliktu o przestrzeń jest śródmieście i centrum miasta – co istotne dotyczy to tak kluczowych dla polityki mobilności kwestii jak budowa obwodnicy śródmiejskiej, ale też zanieczyszczenia środowiska czy stan infrastruktury chodników i dostępu do zieleni.
- Jakościowy postęp w rozwoju miasta zależeć będzie w znaczący sposób od tego jak powiązane i zależne od siebie elementy systemu miejskiego wpłyną na zrównoważenie sposobu funkcjonowania centrum miasta.
- Zrównoważona polityka miejska – w kontekście polityki mobilności to rozwiązanie zarówno kwestii dostępności miejsc parkingowych, infrastruktury ulic i chodników, jak i czystości powietrza – czego świadomi są zwłaszcza mieszkańcy centrum miasta, jak i rowerzyści.
- Jeżeli miasto planuje wdrażanie rozwiązań zgodnych z paradygmatem zrównoważonego transportu, to - w świetle danych - tworzy się podatny grunt dla takich rozwiązań. Pożądana wydaje się kombinacja dalszej budowy obwodnicy z działaniami na rzecz poprawy stanu komunikacji miejskiej. Rozwiązania te cieszą się poparciem użytkowników różnych form transportu, a w kontekście uzyskanych wyników dają szansę na zmianę preferencji transportowych wrocławian (skuteczną promocję komunikacji miejskiej). W wymiarze osiedlowym "koalicyjność" znajduje to odbicie w kwestii dostrzegania źle zaparkowanych samochodów - rozwiązanie tego problemu to jednak nie tylko większa dyscyplina parkujących, ale też kwestia poradzenia sobie z dużą popularnością samochodu w skali ogólnomiejskiej.
- Podkreślić jednak należy, że przychyłność kierowców dla poprawy transportu publicznego dotyczy głównie zachęt. Ograniczenia - np. budowa buspasów - nie budzą entuzjazmu



Dziękujemy za uwagę

Raport:

KajdANEK K., Pluta J. red., 2017. *Wrocławska diagnoza społeczna 2017. Raport z badań socjologicznych nad mieszkańcami miasta*. Wrocław

Dostępny:

W Repozytorium Uniwersytetu Wrocławskiego

<http://www.repozytorium.uni.wroc.pl/dlibra/docmetadata?id=89133>