

co nas porusza?

MIASTO KLIMAT MOBILNOŚĆ



O publikacji i projekcie	5
Jak zbieraliśmy dane?	6
Mobilność i emisje gazów cieplarnianych	9
Czy więcej emisji to lepsze spełnienie potrzeb?	15
Kto emituje, a kto wdycha?	19
(Nie)posiadanie samochodu	25
Zależność od samochodu	33
Rodzicielstwo bez samochodu	39
Poparcie dla ograniczeń wobec samochodów	45
Wakacje w życiu par i rodzin	51
Czy w Polsce wstydzimy się latania?	55
Czy stajemy się zależni od latania?	59
O zespole	64
Publikacje naukowe z projektu	65

O publikacji i projekcie

Oddajemy w Wasze ręce publikację popularyzującą wyniki projektu pt. „Zachowania transportowe mieszkańców polskich miast: przyczynowość, zmiany zachowań i wpływ na klimat”. Dotyczy ona mobilności: tej codziennej, na krótkie odległości, w obrębie miast i aglomeracji oraz tej związanej z wakacjami, odwiedzinami i innymi wyjazdami na dłuższe dystanse.

O projekcie opowiadamy pod hasłem „co nas porusza?”, ponieważ interesuje nas między innymi:

- Co motywuje ludzi do przemieszczania się i wyboru środków transportu?
- Jakie są społeczne i środowiskowe skutki (nie)podróżowania?
- Jakie są społeczne oceny różnych sposobów przemieszczania się?
- Z jakimi emocjami wiąże się podróżowanie?
- Co sprawia, że podejmujemy nowe sposoby podróżowania lub rezygnujemy z nich?
- Jakie znaczenie ma mobilność dla spełnienia potrzeb ludzi i ich poczucia szczęścia?
- Co sądzimy o różnych pomysłach na zmiany w sposobach poruszania się i organizacji transportu?

Ważną motywacją do podjęcia badań był wpływ mobilności na klimat. Transport pasażerski jest jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych. Emisje te prowadzą do zwiększania się średniej globalnej temperatury i coraz większej niestabilności systemu klimatycznego. Żeby poradzić sobie z tym światowym wyzwaniem, potrzebne są nie tylko nowe technologie, ale też zmiana w sposobach przemieszczania się: skrócenie odległości i wybór mniej szkodliwych środków transportu. Dlatego w projekcie szacowaliśmy emisje gazów cieplarnianych związane z mobilnością oraz badaliśmy, jak sposoby podróżowania zmieniają się w mniej lub bardziej emisyjne.

Jednocześnie uważamy, że nie można mówić o takich zmianach bez wiedzy o tym, jak mogą one wpływać na dobrostan ludzi. Dlatego też badaliśmy rolę mobilności w realizacji potrzeb ludzi oraz jej znaczenie dla poczucia szczęścia. Interesowało nas także to, jakie częstotliwości podróżowania są uznawane za niezbędne do dobrego życia, a bez jakich moglibyśmy się obejść. Nasze wyniki sugerują,

że potrzebujemy nowych sposobów opowiadania o dobrostanie, niekoniecznie powiązanych z częstymi wyjazdami i odpoczynkiem daleko od domu.

Badanie zmiany wymaga poznania zarówno tego, co ją wywołuje, jak i tego, co ją powstrzymuje. Dlatego badaliśmy to, co sprawia, że mobilność zmienia się powoli: normy społeczne, układ przestrzenny miasta, trwałą infrastrukturę. Interesowała nas zależność od samochodów, która wielu osobom uniemożliwia rezygnację z używania auta, a także nowe zjawisko rosnącej zależności naszego życia od lotów. Zmianę rozumiemy systemowo, więc badaliśmy też poparcie dla polityk transportowych.

Nasze badania pokazują, jak silnie mobilność jest zakorzeniona w relacjach społecznych i życiu codziennym. Decyzje skutkujące niższą emisyjnością, np. rezygnacja z samochodu lub podróży lotniczych, wymagają reorganizacji niektórych sfer życia i nabycia nowych umiejętności. Spotykają się one też z oporem otoczenia: rodziców, przyjaciół i (potencjalnych) osób partnerskich. Dlatego zmiany w mobilności mające chronić klimat, wymagają nie tylko nowych źródeł energii, infrastruktury i regulacji, ale też zmian w normach społecznych i wyobrażeniach o dobrym życiu.

Publikacja, którą trzymacie w rękach, ma charakter popularnonaukowy. Staraliśmy się przygotować ją w sposób jak najbardziej przystępny, bez wielu odniesień do teorii, wcześniejszych badań i skomplikowanych modeli. Po bardziej naukowe treści odsyłamy do listy publikacji znajdującej się na ostatniej stronie raportu.

Po więcej popularnonaukowych treści zapraszamy na stronę projektu: conasporusza.pl

Projekt realizowany był na Wydziale Socjologii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza oraz w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) na Uniwersytecie Warszawskim.

Publikacja jest wynikiem realizacji projektu badawczego nr 2020/37/B/HS4/03931 finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki.

Zespół badawczy w składzie: Michał Czepkiewicz, Dawid Krysiński, Marta Skowrońska, Filip Schmidt, Marianna Kostecka, Cezary Brudka



UNIWERSYTET
WARSZAWSKI



Wydział
Socjologii



NARODOWE CENTRUM NAUKI

Jak zbieraliśmy dane?

Nasze badanie dotyczyło zachowań transportowych mieszkańców dwóch miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce: Poznania oraz Trójmiasta. Obszary wybraliśmy celowo, ponieważ są do siebie zbliżone pod względem liczby mieszkańców, ale różnią się układem przestrzennym i organizacją miasta. Do obszarów funkcjonalnych włączaliśmy gminy i części gmin, w których co najmniej 10% pracujących mieszkańców dojeżdżało do miast rdzenia obszaru, czyli Poznania, Gdyni lub Gdańska.

Aglomeracja poznańska¹ ma charakter monocentryczny i koncentryczny: jest skupiona wokół jednego głównego ośrodka, a im dalej od centrum Poznania, tym średnio bardziej peryferyjny staje się charakter kolejnych obszarów. Aglomeracja trójmiejska jest układem policentrycznym i liniowym – skupia się wokół kilku centrów, między którymi istnieją liniowe powiązania transportowe, biegnące między brzegiem morskim po jednej stronie a pasmem wzniesień po drugiej. Dzięki temu ujęliśmy w badaniu różne formy urbanistyczne, a dane mogą służyć m. in. do określenia, jak duże znaczenie ma ta forma dla transportu na tle innych zmiennych.

Widoczne na mapie centra miast wyznaczyliśmy na podstawie analizy gęstości zaludnienia, koncentracji miejsc pracy, miejsc odwiedzanych i usług centrotwórczych oraz miejskiego charakteru obszaru. W Trójmieście centrami takimi są Śródmieście Gdańska, gdański Wrzeszcz oraz centrum Gdyni. W Poznaniu są to śródmiejskie osiedla: Stare Miasto, Jeżyce i Św. Łazarz. W wyznaczeniu centrów wspierała nas Hanna Obracht-Prondzyńska z Uniwersytetu Gdańskiego.

Badania miały charakter mieszany, czyli łączyły metody ilościowe, jakościowe i analizy danych zastanych. Strukturę przestrzenną, dostępność i inne cechy środowiska zbudowanego w badanych obszarach badaliśmy na podstawie danych przestrzennych i metod geoinformacyjnych (GIS). Trendy historyczne w podróżach lotniczych i wyjazdach zagranicznych analizowaliśmy na podstawie danych statystycznych oraz istniejących opracowań sondażowych i historycznych.

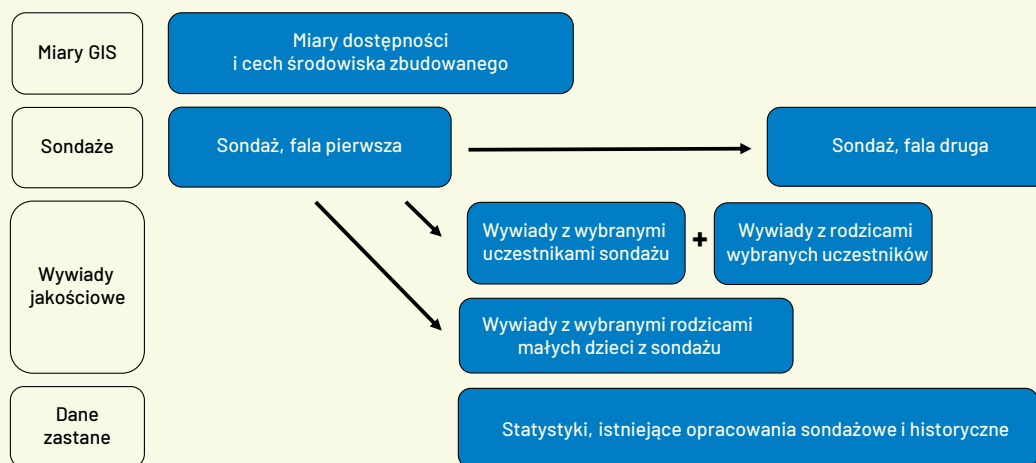
Sondaż: pierwsza fala

Badania ankietowe zrealizowaliśmy w dwóch falach. Pierwsza odbyła się między listopadem 2022 a kwietniem 2023 roku, a druga między majem a lipcem 2024 roku.

Kwestionariusz miał trzy wersje tematyczne: jedna koncentrowała się na mobilności krótkodystansowej w obrębie aglomeracji, druga na mobilności długodystansowej, a trzecia na ubóstwie transportowym. To, którą wersję wypełniała badana osoba, było losowe. Każda wersja zawierała też część wspólną dla całego badania. Ankieta była dostępna w trzech językach: polskim, angielskim i ukraińskim. Dane zbierali profesjonalni ankietery podczas wywiadów bezpośrednich wspomaganymi komputerowo, prowadzonych na tabletach. Narzędzie zawierało klasyczne pytania ankietowe oraz geankietę, czyli interaktywną mapę z pytaniami o odwiedzane miejsca i informacje o związanych z nimi podróżach.

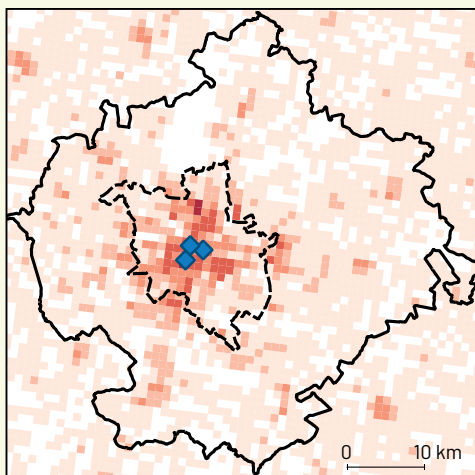
W obu obszarach badanie wykonaliśmy na dwóch próbach. Pierwsza była skonstruowana tak, by uzyskać możliwie dużą reprezentatywność dla populacji aglomeracji. Uczestników wybieraliśmy w kilku krokach. Najpierw losowane były obszary badawcze rozmieszczone w gminach proporcjonalnie do ich udziału w populacji całego obszaru badań. W każdym z obszarów losowaliśmy adresy startowe. Po próbie wykonania wywiadu pod wylosowanym adresem ankietę typował kolejne adresy metodą random route. W razie niepowodzenia,

SCHEMAT PROCESU BADAWCZEGO

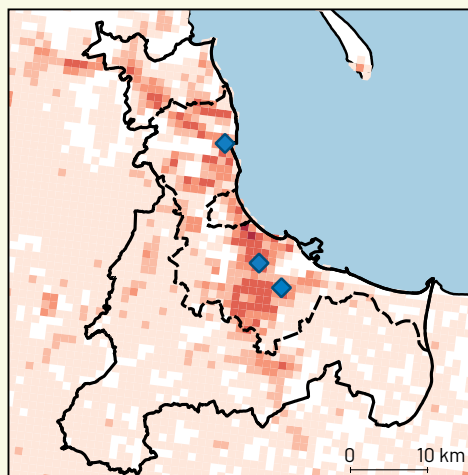


¹ Dla uproszczenia w tym raporcie używamy pojęć "aglomeracja" i "obszar funkcjonalny" zamiennie.

POZNAŃSKI OBSZAR FUNKCJONALNY



TRÓJMIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY



Gęstość zaludnienia
[osób na km²]

- 1 - 500
- 500 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 12000
- > 12000

Główne centra i granice

- ◆ Główne centra miast
- Miasta rdzenia
- Obszar funkcjonalny -
zasięg badania
sondażowego

typował kolejne adresy, aż do momentu wykonania w obszarze pięciu wywiadów. Jeśli nikogo nie było w domu, ankieter miał powrócić pod dany adres. W ramach gospodarstwa domowego ankieter losował osobę do wywiadu. Dodatkowo w celu uniknięcia nadreprezentacji osób niemobilnych, a więc łatwiejszych do zastania w domach, na próbę nałożono ograniczenia kwotowe: udział grup wiekowych, płci i poziomów wykształcenia w próbie musiał być zbliżony do ich udziału w populacji badanego obszaru według danych z Narodowego Spisu Powszechnego.

Próba zawierała 2075 osób w każdym obszarze badania. Po oczyszczeniu danych, usunięciu błędnych lub niezręcznych odpowiedzi uzyskano 1845 obserwacji dla Poznania i 2004 dla Trójmiasta. W niektórych analizach liczebność próby jest jednak mniejsza, ponieważ wiele pytań było wyświetlanych tylko w jednej z trzech wersji kwestionariusza. **Wszystkie statystyki prezentowane w raporcie pochodzą z tej reprezentatywnej próby.**

Druga próba stanowiła uzupełnienie pierwszej i miała charakter bardziej otwarty i dobrowolny. Uczestników do badania pozyskiwaliśmy za pomocą sponsorowanych postów w mediach społecznościowych (Facebook i Instagram) oraz artykułów zachęcających do udziału w lokalnych mediach internetowych. W ten sposób uzyskaliśmy 1527 kompletnych odpowiedzi w aglomeracji poznańskiej i 392 w aglomeracji trójmiejskiej. Uzyskana próba nie jest reprezentatywna — między innymi jest w niej stosunkowo więcej osób młodych i z wyższym wykształceniem niż wśród mieszkańców aglomeracji — ale dzięki niej uzyskaliśmy wgląd w praktyki i postawy osób o takich cechach oraz zgromadziliśmy duże grono osób zainteresowanych udziałem w kolejnych etapach badania.

Wywiady pogłębione

Kolejnym etapem badania były wywiady pogłębione z elementem biograficznym. Wykonaliśmy ich łącznie 118, w trzech wersjach tematycznych:

1. **Dotyczące mobilności krótkodystansowej**, przeprowadzone z 24 osobami dobranymi pod względem miejsca zamieszkania i intensywności korzystania z samochodów.
2. **Dotyczące mobilności rodziców z dziećmi do lat 6**, przeprowadzone z 24 parami, dobranymi pod względem miejsca zamieszkania oraz intensywności korzystania z samochodów.
3. **Dotyczące mobilności długodystansowej**, przeprowadzone z 30 osobami dobranymi pod względem liczby podróży lotniczych w roku poprzedzającym badanie oraz poziomu przejmowania się zmianami klimatu. Dodatkowo przeprowadziliśmy wywiady z ośmiorgiem rodziców naszych rozmówców i rozmówczyń, żeby badać wpływ relacji między rodzicami a dziećmi na wzorce podróżowania.

Wywiady trwały średnio około 90 minut. Były transkrybowane i analizowane ze wsparciem programu MAXQDA w różnych wątkach tematycznych.

Sondaż: druga fala

Ostatnim etapem badania była druga fala sondażu, którą przeprowadziliśmy w maju–lipcu 2024 roku, w większości z uczestnikami drugiej próby pozyskiwanej przez internet. Zaprośiliśmy do badania około 2000 osób, które wyraziły zgodę na udział, i uzyskaliśmy 581 kompletnych odpowiedzi. Zebrane w ten sposób dane pozwoliły nam na podłużną analizę zmian w zachowaniach i postawach transportowych z roku na rok.

Bardzo dziękujemy wszystkim uczestnikom i uczestniczkom naszego badania! To dzięki Wam uzyskaliśmy w projekcie tak bogaty materiał do badań.



Mobilność i emisje gazów cieplarnianych

✦ Michał Czepkiewicz

Transport jest jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych wywołujących zmiany klimatu: w 2019 roku ten sektor generował aż 23% wszystkich emisji CO₂ związanych z energią.¹ Większość tych emisji pochodzi z transportu pasażerskiego, w tym samochodów i samolotów.²

Nie licząc okresu pandemii, w którym przemieszczanie się było ograniczone, emisje z transportu rosną z roku na rok zarówno globalnie, jak i w Polsce. Naukowcy ostrzegają przed zmianami klimatu i wskazują, że konieczna jest silna redukcja tych emisji, żeby zapobiec katastrofalnym skutkom.

Jednocześnie mobilność jest niezwykle ważna w naszym życiu i pozwala na realizację wielu potrzeb. Jak więc pogodzić konieczność ograniczania emisji z transportu z jego ważną rolą społeczną? W odpowiedzi na to pytanie może pomóc przyjrzenie się temu, jak emisje rozkładają się w społeczeństwie i z jakich środków transportu pochodzą.

Nierówności w emisjach

Emisje z mobilności, podobnie jak sama mobilność, rozkładają się bardzo nierówno. W naszej próbie pochodzącej z aglomeracji poznańskiej i trójmiejskiej 10% najwięcej emitujących osób generuje około 44% emisji gazów cieplarnianych związanych z mobilnością.

Dysproporcje są największe w przypadku podróży lotniczych. W roku poprzedzającym badanie samolotem podróżowało tylko około jednej czwartej (26%) uczestników i uczestniczek badania. 10% osób latających najwięcej odpowiadało za aż 68% wszystkich emisji związanych z lotami.

Nierówno rozkładają się także emisje związane z przemieszczaniem się samochodami. Co prawda korzystanie z aut jest powszechniejsze niż podróżowanie samolotem — robi to aż 79% badanych osób — ale ludzie bardzo się różnią odległościami, które pokonują. Pewne znaczenie dla emisji ma też rodzaj samochodu, którym się przemieszczamy, ale znacznie mniejsze niż odległości.

Kto emituje więcej, a kto mniej?

Najwięcej emitują osoby w średnim wieku, około czterdziestki, a najmniej osoby starsze, w wieku emerytalnym.

Najwięcej emitują osoby z wyższym wykształceniem, a najmniej z podstawowym i zawodowym. Wykształcenie silniej wpływa na podróże długodystansowe niż na przemieszczanie się w obrębie aglomeracji.

Dlaczego tak jest? Osoby z wyższym wykształceniem częściej znają języki obce i są zwykle bardziej zainteresowane poznawaniem innych krajów niż osoby bez wyższego wykształcenia, co wpływa na ich skłonność do wyjeżdżania za granicę. Dla wielu osób studia są także okazją do wyjazdów zagranicznych i poznawania osób z innych krajów, co zwiększa szanse na częstsze podróżowanie po studiach.

Im wyższe dochody i lepsza sytuacja materialna, tym wyższe emisje związane z mobilnością, szczególnie w przypadku podróży poza miasto — choć efekt występuje też w obrębie aglomeracji. Oprócz oczywistej zależności między dochodami a możliwością kupienia samochodu, zatankowania paliwa czy zarezerwowania biletów lotniczych, znacznie mogą też tutaj mieć różnice klasowe.

W porównaniu do kobiet mężczyźni więcej korzystają z samochodów i więcej emitują w związku z codziennym przemieszczaniem się w obrębie aglomeracji. W emisjach związanych z podróżowaniem poza miasto nie ma znaczących różnic między płciami.

W przypadku przemieszczania się w obrębie aglomeracji duże znaczenie ma także miejsce zamieszkania. Osoby mieszkające na przedmieściach, daleko od głównych centrów miast, zwykle częściej korzystają z samochodu i pokonują większe odległości.

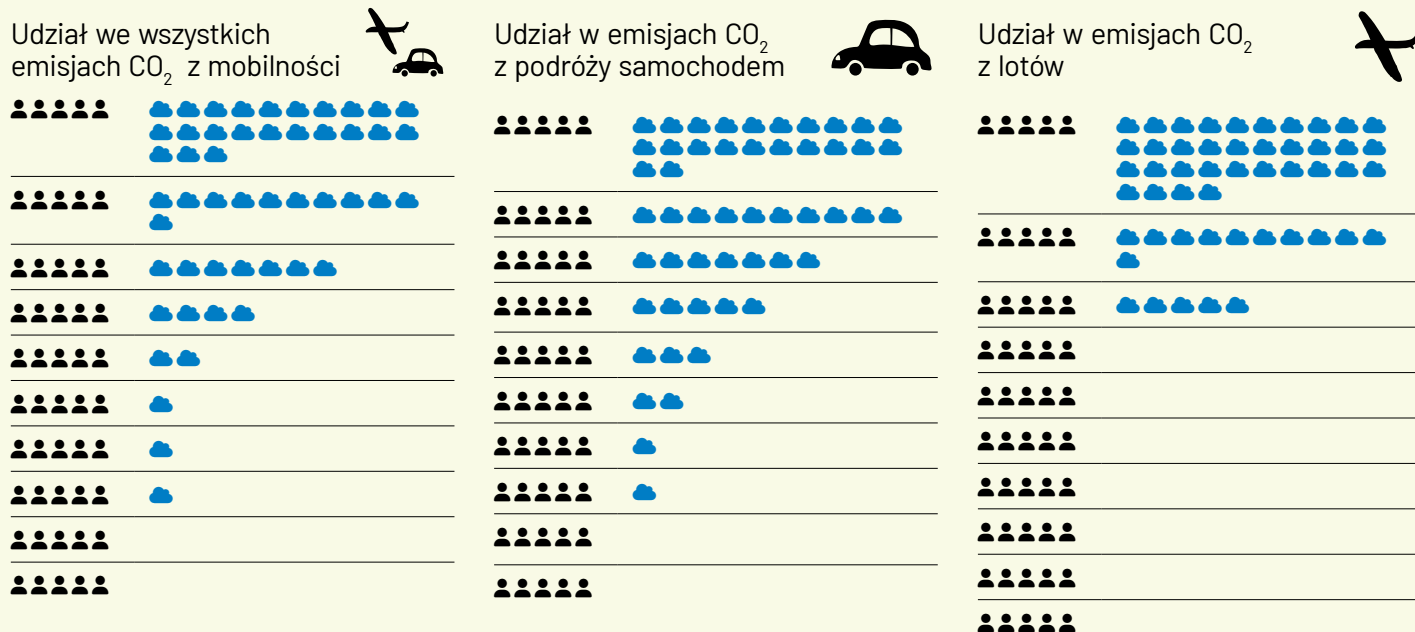
Efekt ten pokazuje, jak ważne jest zapobieganie rozlewaniu się miast oraz zapewnianie dobrego dostępu do lokalnych usług i transportu zbiorowego.

1 <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-10/>



2 <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

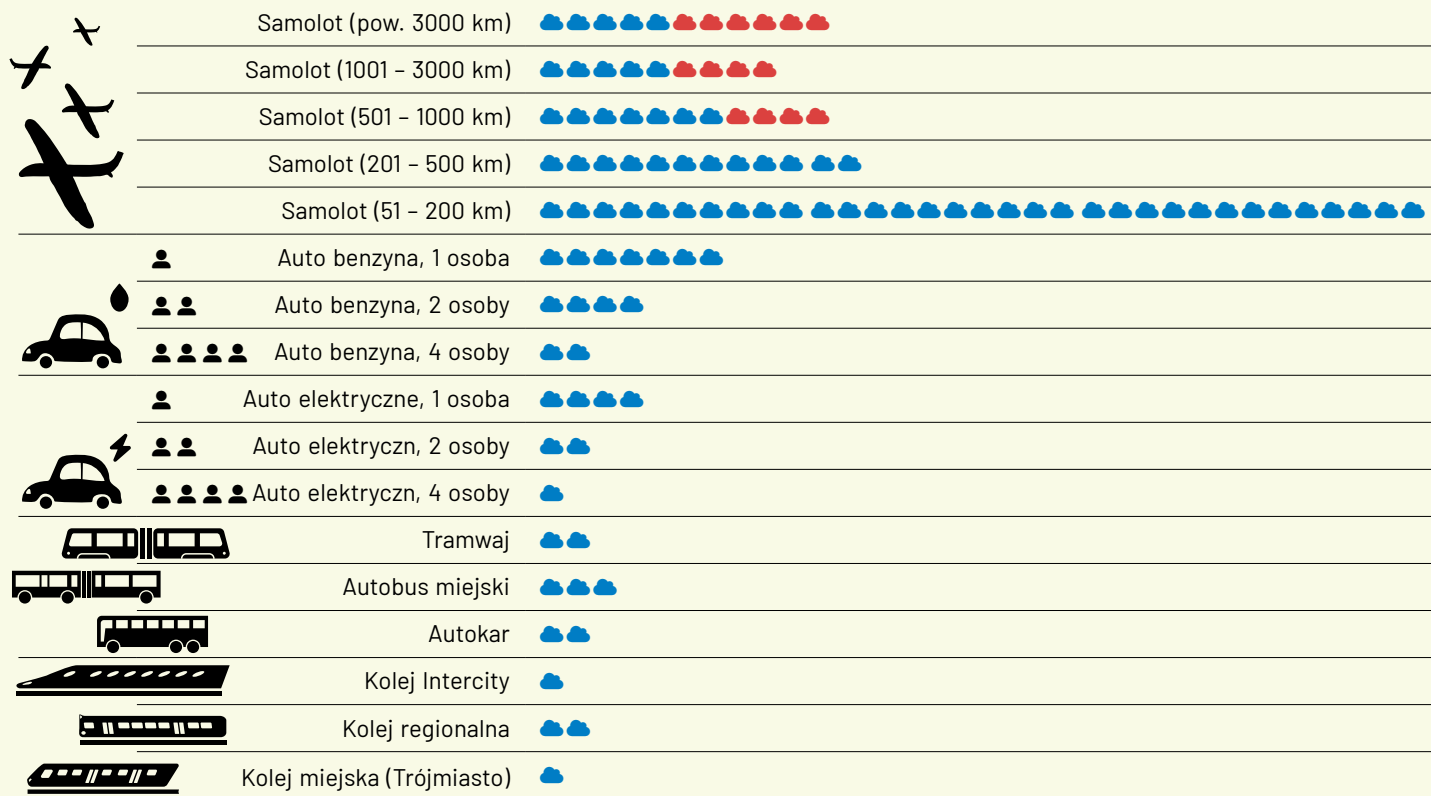
EMISJE CO₂ MIESZKAŃCÓW AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ I TRÓJMIEJSKIEJ Z PODRÓŻY OGÓŁEM, SAMOCHODEM I SAMOLOTEM - W PODZIALE NA DECYLE

 ~2% udziału w emisjach CO₂  10% osób mieszkających w aglomeracjach



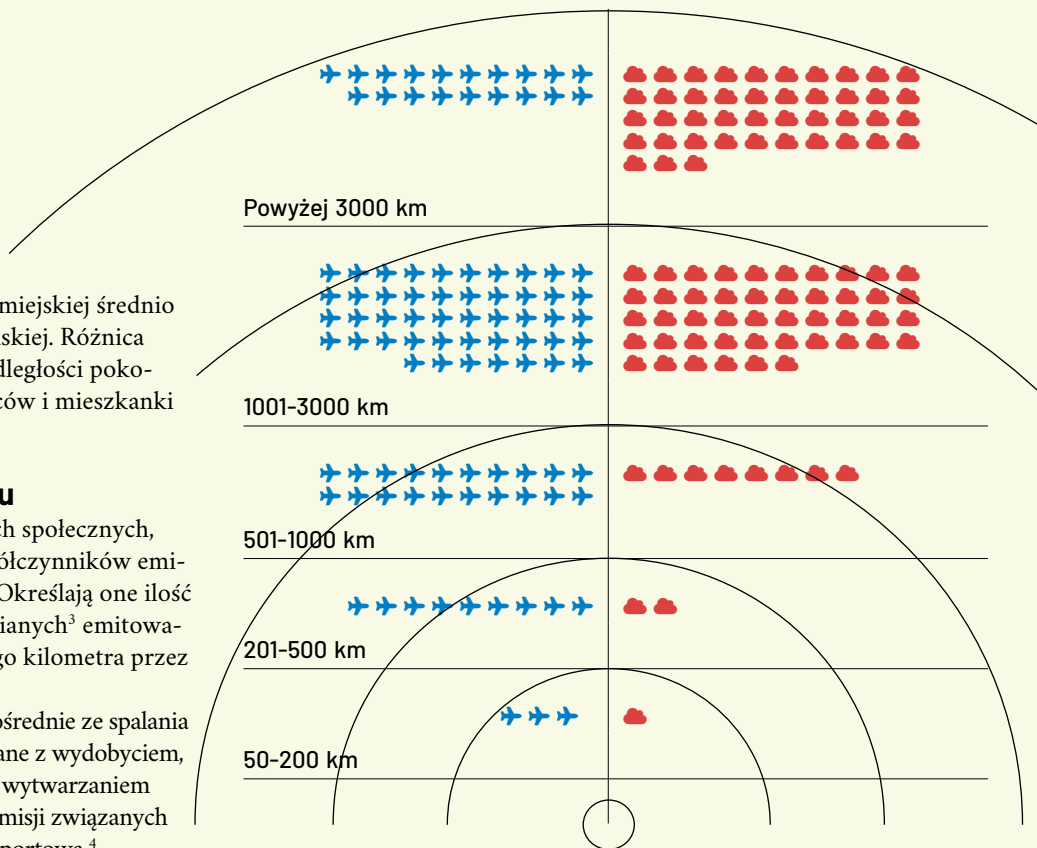
EMISYJNOŚĆ ŚRODKÓW TRANSPORTU

 Emisje CO₂ ~30 g CO₂ na pasażerokilometr
 Emisje Nie-CO₂ ~30 g ekwiwalentu CO₂ na pasażerokilometr



UDZIAŁ PODRÓŻY LOTNICZYCH O RÓŻNYM ZASIĘGU W LICZBIE PODRÓŻY I W EMISJACH

✈ % udziału w podróżach ☁ % udziału w emisjach



Osoby mieszkające w aglomeracji trójmiejskiej średnio emitują mniej niż te z aglomeracji poznańskiej. Różnica wynika głównie ze znacznie większych odległości pokonywanych samochodami przez mieszkańców i mieszkanki Poznania oraz okolic.

Emisyjność środków transportu

Żeby oszacować emisje w różnych grupach społecznych, opracowaliśmy zestaw tak zwanych „współczynników emisyjności” dla każdego środka transportu. Określają one ilość dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych³ emitowanych w związku z przemieszczeniem jednego kilometra przez jednego pasażera.

Uwzględniliśmy nie tylko emisje bezpośrednie ze spalania paliw w pojazdach, ale też pośrednie, związane z wydobyciem, transportem i przetwarzaniem paliw oraz z wytwarzaniem energii elektrycznej. Nie uwzględniliśmy emisji związanych z produkcją pojazdów i infrastrukturą transportową.⁴

Emisyjność aut oszacowaliśmy na podstawie danych przekazanych przez uczestników badania, w tym rodzaju napędu, średniego zużycia paliwa lub energii elektrycznej oraz liczby pasażerów na często pokonywanych trasach.

Emisyjność środków transportu zbiorowego uwzględnia dane o zużyciu paliw i energii elektrycznej oraz średniego napelnienia pojazdów udostępnione przez przewoźników i organizatorów transportu lub opisane w literaturze branżowej.

Emisyjność podróży lotniczych zróżnicowaliśmy na przedziały odległości, żeby uwzględnić różnice związane ze spalaniem paliw w poszczególnych fazach lotu oraz wpływ smug kondensacyjnych na ocieplenie klimatu.⁵ Wartości dla przedziałów zaczerpnęliśmy z literatury naukowej i branżowej.⁶

Uzyskane w ten sposób współczynniki emisyjności pomnożyliśmy przez odległości przemierzane w ciągu roku przez

uczestników i uczestniczki badania różnymi środkami transportu. Oszacowaliśmy je na podstawie odpowiedzi na pytania ankietowe oraz odwiedzanych miejsc zaznaczonych na mapie.

Uzyskane wyniki pokazują, jak duże znaczenie dla emisji mają przemierzane odległości, szczególnie w przypadku podróży lotniczych. Loty krótkodystansowe, na odległości do 500 km, mają najwyższy współczynnik emisyjności, ale stanowią tylko 13% podróży i 3% emisji z lotów. Loty długodystansowe, powyżej 3000 km, stanowią 19% podróży i aż 35% emisji z lotów.

Inne dotychczasowe badania pokazują, że w skali świata loty na odległości 500 km stanowią prawie 27% podróży lotniczych i tylko 5% paliw zużywanych przez ten sektor. Z kolei loty długodystansowe, powyżej 4000 km, to tylko 5% podróży i aż 39% zużycia paliw.⁷

3 Wyrażonych w równoważniku dwutlenku węgla (CO₂eq)

4 Więcej o metodzie szacowania emisji: Czekiewicz, M., Brudka, C., Krysiński, D., & Schmidt, F. (2024). Social and geographical distribution of mobility-related greenhouse gas emissions in Poznań and Tri-city functional urban areas. *Quaestiones Geographicae*, 43(1), 235-255.

5 <https://naukaoklimacie.pl/aktualnosci/wplyw-lotnictwa-na-klimat-smugi-kondensacyjne-i-chmury>

6 Aamaas, B., Borken-Kleefeld, J., & Peters, G. P. (2013). The climate impact of travel behavior: A German case study with illustrative mitigation options. *Environmental Science & Policy*, 33, 273-282.

7 Dobruszkes, F., Mattioli, G., & Gozzoli, E. (2024). The elephant in the room: Long-haul air services and climate change. *Journal of Transport Geography*, 121, 104022.

Jak to się ma do celów polityki klimatycznej?

W polityce klimatycznej określa się cele redukcji emisji zgodne ze względnie bezpiecznymi scenariuszami ocieplenia o 1,5 stopnia lub 2 stopnie. Unia Europejska dopasowuje cele do krajowych uwarunkowań, dając Polsce cel zmniejszenia emisji o 17.7% w porównaniu do poziomu z 2005 roku.⁸ Ten cel mamy osiągnąć w 2030 roku.

W przeliczeniu na osobę poziom emisji z transportu zgodny z tym celem wynosi **0,85 tCO₂e**q rocznie. Ponieważ około ²/₃ emisji pochodzi z transportu pasażerskiego, a ¹/₃ z transportu towarów,⁹ możemy założyć, że **0,57 tCO₂e**q na osobę rocznie to cel ograniczenia emisji związanych z mobilnością objętych naszymi analizami.

Według naszych danych średnie emisje na osobę w aglomeracji poznańskiej i trójmiejskiej wynoszą około **1,06 tCO₂e**q. To więcej niż wynosi cel do 2030 roku. Jednocześnie mediana to **0,52 tCO₂e**q na osobę rocznie. Oznacza to, że ponad połowa badanych osób emituje mniej niż zakłada unijny cel.

Jeden z naszych artykułów przygląda się temu, kim są osoby „mieszczące się” w takim limicie emisji oraz temu, czy są one w stanie spełnić swoje potrzeby przy tak niskim poziomie mobilności. O tym, czy niskie emisje oznaczają gorsze warunki życia, możesz przeczytać w kolejnym artykule. ■

Co z tego wynika?

- Struktura emisji zależy nie tylko od emisyjności środków transportu, ale przede wszystkim od pokonywanych odległości. Ważne jest też napelnienie pojazdów.
- Większość emisji pochodzi z mobilności stosunkowo niewielkiej grupy osób dużo podróżujących. To przede wszystkim na niej powinny się skupić polityki klimatyczne dotyczące transportu.
- Osoby o wysokich kapitałach — zamożne, dobrze wykształcone — emitują najwięcej.
- Duże znaczenie ma zapobieganie rozlewaniu się miast. Nowe osiedla powinny być budowane jak najbliżej skupisk miejsc pracy oraz mieć dobry dostęp do lokalnych usług, takich jak szkoły, przedszkola i sklepy.
- Dużo uwagi w kontekście emisji poświęca się lotom na krótkie dystanse. Niektóre kraje, jak Francja, ograniczają takie loty na trasach, które są dobrze skomunikowane koleją. Jednak ma to niewielki wpływ na emisje. Jak piszą Mattioli i Dobruszkes, loty długodystansowe są „słoniem w pokoju” polityki klimatycznej — czymś, co ma wielkie znaczenie, ale o czym wolimy nie wspominać.
- Udział lotów długodystansowych w emisjach każe też krytycznie spojrzeć na projektowany obecnie Port Polska. Poprawi on dostęp do takich lotów Polsce i może w efekcie zachęcić Polaków i Polski do spędzania wakacji na innych kontynentach. Zamiast ograniczyć emisje z transportu, jak obiecują proponenci projektu, znacząco je zwiększy.

8 https://climate.ec.europa.eu/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets/effort-sharing-2021-2030-targets-and-flexibilities_en

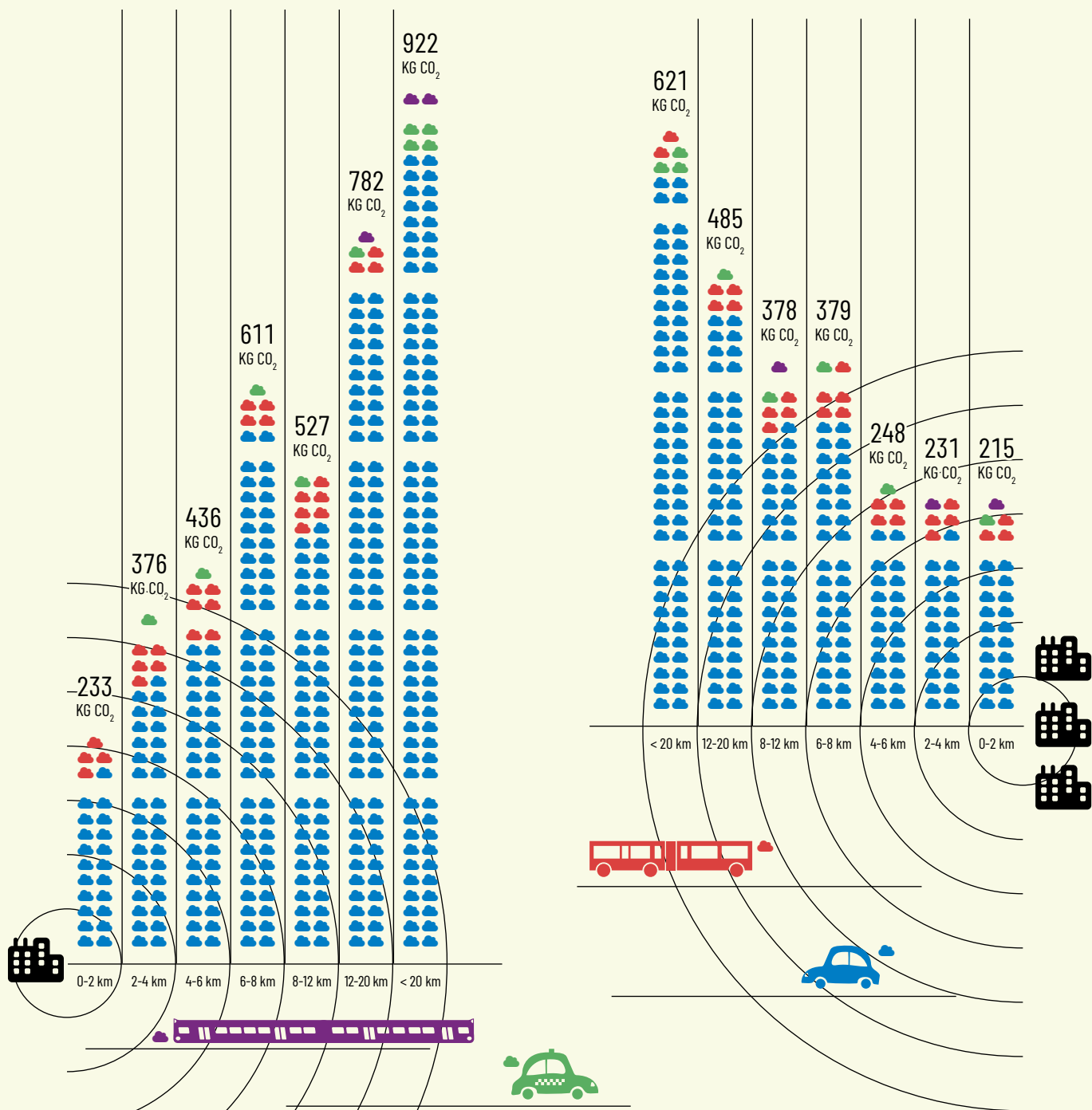
9 <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>

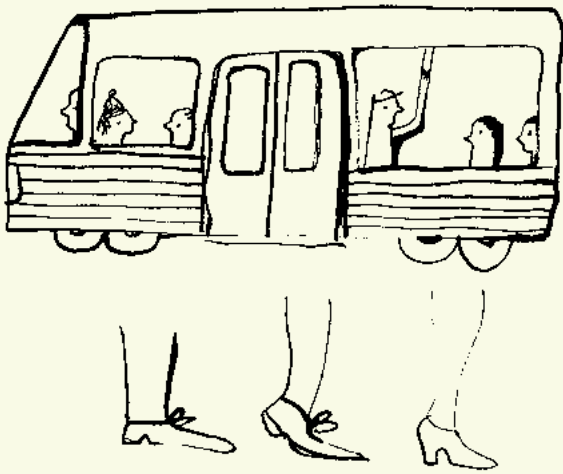
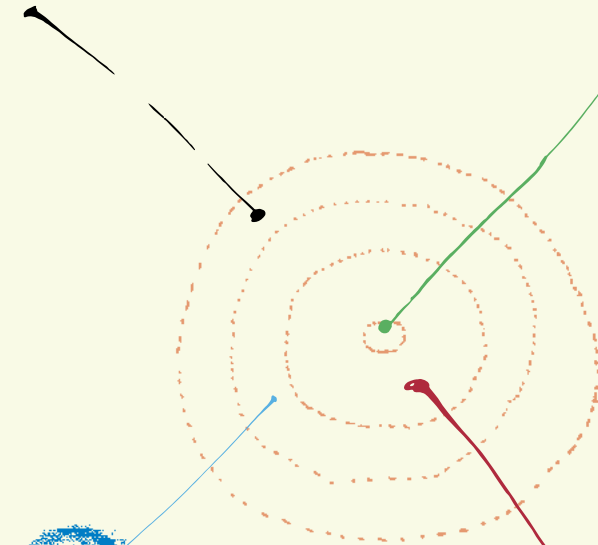
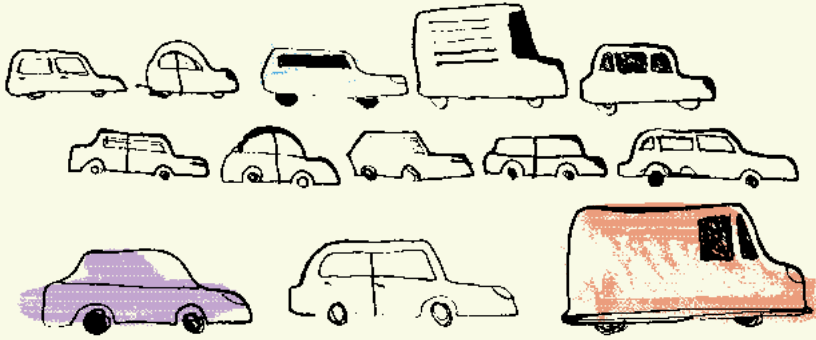
EMISJE ZWIĄZANE Z MOBILNOŚCIĄ LOKALNĄ A ODLEGŁOŚĆ MIEJSCA ZAMIESZKANIA OD NAJBLIŻSZEGO GŁÓWNEGO CENTRUM

☁ ~ 9 KG CO₂

Aglomeracja poznańska

Aglomeracja trójmiejska





Czy więcej emisji to lepsze spełnienie potrzeb?

✦ Michał Czepkiewicz

Codziennie przemieszczanie się jest bardzo ważne dla realizacji naszych potrzeb: dotarcia do pracy i szkoły, odwiedzania bliskich osób, zrobienia zakupów czy dotarcia do miejsca wypoczynku. Brak możliwości przemieszczania się może więc oznaczać depryzację. Jednocześnie transport generuje emisje gazów cieplarnianych, emisje zanieczyszczeń i inne szkodliwe skutki dla otoczenia.

Nie każdą szkodliwość ruchu drogowego można zredukować nowymi technologiami: samochód elektryczny to wciąż samochód, który wymaga surowców do wyprodukowania, energii do zasilania i miejsca na ulicy czy parking. Tak samo jak inne auta może spowodować wypadek. Dlatego też ograniczenie szkodliwości aut może wymagać zmniejszenia ich liczby i pokonywanych przez nie odległości.

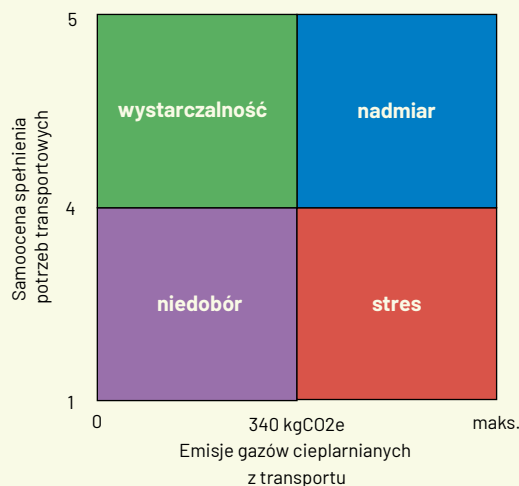
Próby ograniczenia ruchu aut, jak strefy czystego transportu, opłaty za wjazd do centrum czy zwiększanie opłat parkingowych często napotykają na sprzeciw. Jednym z argumentów przeciwników jest sprawiedliwość społeczna: jeśli ograniczymy ruch aut, część osób będzie wykluczona społecznie i nie będzie mogła realizować swoich potrzeb. Rodzi to pytanie: czy ograniczenia w ruchu muszą powodować depryzację i czy można jednocześnie redukować emisje i poprawiać warunki życia ludzi?

Żeby lepiej zrozumieć takie dylematy, przyjrzyliśmy się zależnościom między emisjami gazów transportowych z mobilności w obrębie aglomeracji a spełnieniem potrzeb transportowych uczestników badania. Skupiliśmy się w tej analizie na aglomeracji poznańskiej.

Wykryliśmy w danych pozytywną zależność między emisjami a spełnieniem potrzeb, ale nie była ona bardzo silna. Okazało się też, że wiele osób deklaruje bardzo dobre spełnienie swoich potrzeb przy niskim poziomie mobilności i emisji.

Żeby dokładniej zbadać problem, podzieliliśmy próbę na cztery grupy według poziomu spełnienia potrzeb powyżej oceny 4 w skali od 1 do 5 oraz emisji powyżej i poniżej celu

PODZIAŁ NA GRUPY WEDŁUG EMISJI I SPEŁNIENIA POTRZEB



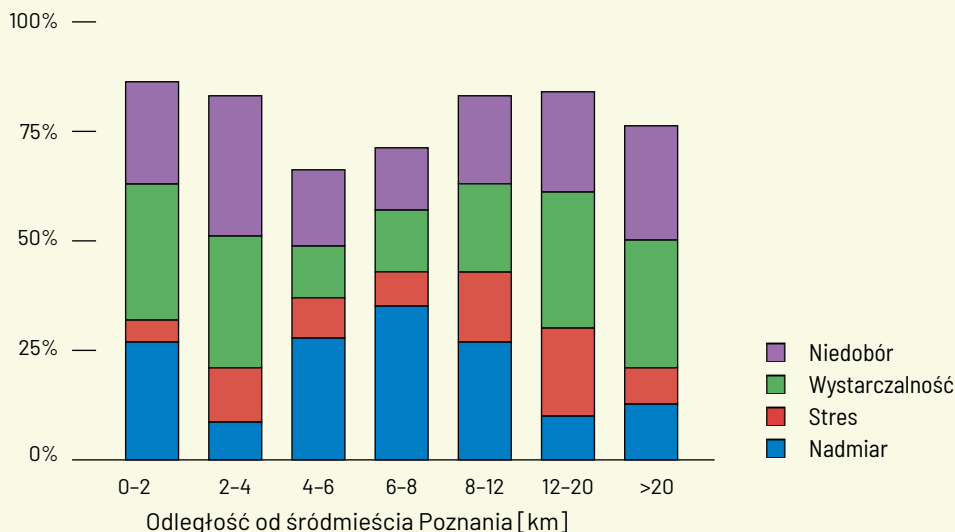
redukcji z polityk klimatycznych (340 kg CO₂ na osobę na rok). Każda z grupy otrzymała opisową nazwę.¹

Wystarczalność

Nazwa grupy nawiązuje do coraz popularniejszej idei wystarczalności (ang. *sufficiency*), która zakłada, że można dobrze żyć przy niskim zużyciu energii i różnych zasobów. Do tej grupy należą osoby spełniające swoje potrzeby transportowe przy niewielkich emisjach. Są to głównie osoby chodzące pieszo, poruszające się rowerem i transportem zbiorowym. Często mieszkają one zwykle blisko centrum, w tym w śródmieściu Poznania, ale też w innych częściach aglomeracji. Przeważają w niej osoby starsze, na emeryturze, ale jest w niej też sporo pracujących i młodych dorosłych, najczęściej bez dzieci.

¹ Czepkiewicz, M., Schmidt, F., Krysiński, D., & Brudka, C. (2024). Satisfying transport needs with low carbon emissions: Exploring individual, social, and built environmental factors. *Computers, Environment and Urban Systems*, 114, 102196.

PRZYNALEŻNOŚĆ DO GRUP WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA



Niedobór

Nazwa grupy nawiązuje do gorszej realizacji potrzeb i niewielkiego śladu węglowego należących do niej osób. Są to osoby najczęściej poruszające się pieszo lub transportem zbiorowym. Osoby w tej grupie wyróżnia konieczność przemieszczania się, na przykład do lekarza lub do osób, którymi się opiekują. Jednocześnie mają one mniejsze umiejętności związane z mobilnością, np. zamówienia taksówki, wypożyczenia hulajnogi czy kupienia biletu na autobus. Mieszkają one w różnych częściach aglomeracji, ale trochę dalej od centrum niż grupa „wystarczalności”. Częściej są to kobiety niż mężczyźni. W grupie dominują starsze osoby, w tym emerytki, ale sporo jest też osób młodych i pracujących.

Nadmiar

Nazwa grupy sugeruje realizację potrzeb przy wysokim poziomie emisji, który według nauki i polityk klimatycznych jest nie do utrzymania na dłuższą metę. Osoby należące do tej grupy najczęściej przemieszczają się samochodem. Nie ma w niej osób bez samochodu i prawa jazdy. Średnio mieszkają one trochę dalej od centrum i dominują na obrzeżach Poznania, ale sporo jest ich także w śródmieściu. Są to osoby stosunkowo zamożne, często z wyższym wykształceniem. Najczęściej są w młodszym lub średnim wieku, często

z dziećmi, częściej mężczyźni niż kobiety. Grupa składa się wyłącznie z pracowników i studentów. Mają oni zwykle wysokie kompetencje mobilnościowe, nie tylko związane z kierowaniem, ale też z jazdą na rowerze czy zamawianiem taksówek przez aplikacje.

Stres

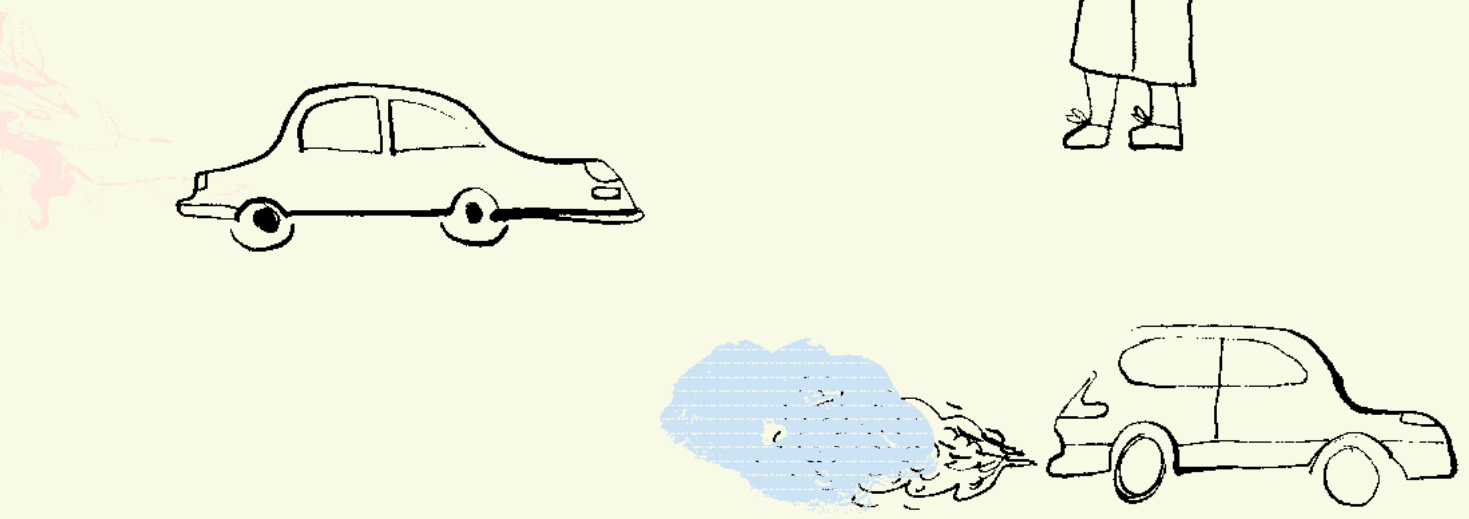
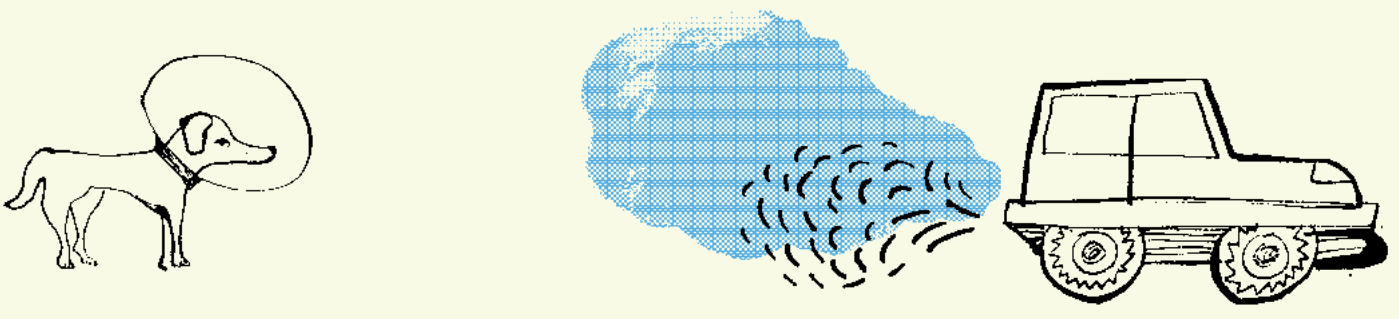
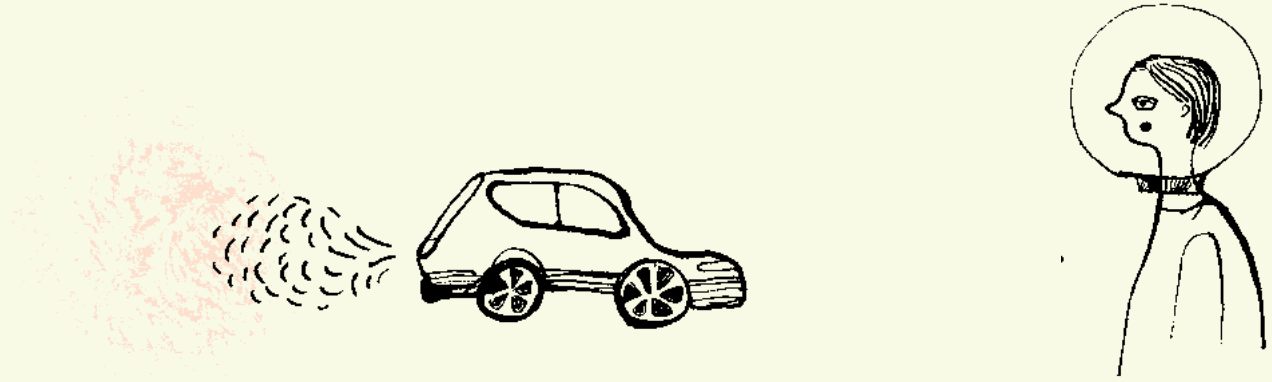
Zdarza się też, że wysoka mobilność i związane z nią emisje nie prowadzą do dobrego spełnienia potrzeb. Wyróżniliśmy grupę osób, które bardzo dużo się przemieszczają samochodami, ale mimo to nie oceniają dobrze spełnienia swoich potrzeb. Mobilność tej grupy określamy jako „stresującą”, ponieważ osoby z tej grupy częściej niż inne są zmęczone swoją mobilnością i poświęcają na nią dużo czasu. Osoby z tej grupy mieszkają stosunkowo najdalej od centrum aglomeracji i pokonują duże odległości. Są to niemal wyłącznie osoby pracujące, często fizycznie i w pracach wymagających przemieszczania się. Jest to najmniejsza grupa, która jednak jest najbardziej narażona na trudności wynikające z ograniczeń w ruchu aut. ■

Zróźnicowanie potrzeb i kontekstów

Nasze wyniki pokazują, że zależność między emisjami a spełnieniem potrzeb jest bardzo zróźnicowana i zależna od kontekstu.

- Możliwe jest zadowolenie przy niskim śladzie, ale też można przemieszczać się – i emitować – bardzo dużo i wciąż odczuwać to jako deprivację.
- Mieszkanie blisko centrum, w przyjaznych dla pieszych, gęsto zaludnionych obszarach z dobrym dostępem do usług, ułatwia realizację potrzeb w sąsiedztwie przy niskim koszcie środowiskowym – ale jest to też możliwe w podmiejskich miejscowościach.
- Jednak zamieszkiwanie blisko centrum nie gwarantuje spełnienia potrzeb przy niskich emisjach – mieszkają tutaj też osoby dużo emitujące i takie, których potrzeby nie są dobrze spełnione.
- Ważne jest dbanie o potrzeby osób starszych, głównie kobiet, które mają potrzebę docierania do bliskich osób, lekarzy i innych miejsc, a często nie mogą lub nie potrafią prowadzić samochodu czy zamówić taksówki. Jest to grupa najbardziej narażona na trudności w przemieszczaniu się.
- Istnieje niewielka, ale już teraz „zestresowana” grupa osób mieszkających daleko od centrum, dojeżdżających daleko do pracy samochodem i przemieszczających się w czasie pracy. Ograniczenia w ruchu aut mogłyby dodatkowo utrudnić życie osobom z tej grupy.
- Dominujący obecnie model przemieszczania się samochodem może dobrze działać pod względem realizacji potrzeb, ale jest nie do utrzymania ze względu na zbyt wysokie emisje.
- Co to oznacza dla polityki transportowej? Wprowadzając ograniczenia w ruchu aut, warto zwracać uwagę na potrzeby osób mieszkających na obrzeżach i wykonujących pracę wymagającą przemieszczania się. Jednak nie jest to jedyna grupa narażona na negatywne skutki polityk. Mniej widoczna w dyskusjach, ale większa i bardziej narażona na wykluczenie jest grupa osób nieporuszających się samochodem, które mają duże potrzeby związane z odwiedzinami, opieką i własnym zdrowiem. Pomóc im może lepsza oferta transportu zbiorowego i lokalnie dostępne usługi.





Kto emituje, a kto wdycha?

✦ Jakub Rok, Michał Czepkiewicz

Szkodliwe zanieczyszczenia

Negatywne konsekwencje spalania paliw kopalnych w silnikach samochodów wykraczają poza emisje gazów cieplarnianych. Z perspektywy polskich miast kluczowe znaczenie ma generowany przez samochody smog, czyli zanieczyszczenie powietrza o bezpośrednim, szkodliwym oddziaływaniu na zdrowie ludzi. Polskie powietrze jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych w Europie. Rokrocznie polski smog prowadzi do około 46 tysięcy przedwczesnych zgonów, z czego za około 90% odpowiada pył zawieszony PM_{2.5}, a za 10% dwutlenek azotu NO₂.¹ Zwiększona śmiertelność to jednak tylko część obrazu dotyczącego szkodliwości smogu. Narażenie na wysokie stężenie NO₂ zwiększa ryzyko zachorowań na choroby układu oddechowego (w tym np. astmę), choroby układu krążenia, zwiększa ryzyko wystąpienia nowotworów oraz zaburzeń rozwoju układu nerwowego u dzieci, wpływa także negatywnie na poczucie dobrostanu.

Najważniejszą przyczyną smogu w polskich miastach są przydomowe piece na paliwa stałe, zwłaszcza węgiel. Jednocześnie, zwłaszcza w największych miastach, bardzo dużą rolę w generowaniu szkodliwych emisji ma także transport samochodowy – zarówno poprzez same spaliny, jak i pyły powstające w procesie ścierania opon i klocków hamulcowych oraz ponownego wzbudzania pyłów osadzających się na powierzchni jezdni. Generalizując, możemy jednak powiedzieć, że ogrzewanie przydomowe jest podstawowym źródłem pyłów zawieszonych – przyczyniając się do dotkliwych zimowych epizodów smogowych, z kolei dwutlenek azotu pochodzi przede wszystkim ze spalin samochodowych i oddziałuje negatywnie na mieszkańców przez cały rok. A notowane w polskich miastach stężenia tego gazu zdecydowanie przekraczają poziom bezpieczny dla zdrowia. Przykładowo, średnie roczne stężenie dwutlenku azotu na stacji pomiarowej położonej w centrum Warszawy wynosi

około 40 µg/m³, czyli 4-krotnie więcej niż wartość rekomendowana przez Światową Organizację Zdrowia.

Świadomość problemu smogu jest w Polsce stosunkowo wysoka. W badaniu z 2025 roku, aż 40% mieszkańców miast powyżej 500 tysięcy mieszkańców umieściło złą jakość powietrza wśród najważniejszych problemów trapiących ich okolicę.³ Upowszechnienie się wiedzy o smogu było możliwe między innymi dzięki konsekwentnemu monitorowaniu jakości powietrza oraz zaangażowaniu wielu działaczy i działaczek antysmogowych. Dane o zanieczyszczeniu są na bieżąco dostępne na stronach rządowych (powietrze.gios.gov.pl) jak i za pośrednictwem wielu innych portali czy aplikacji.

Mimo rosnącej liczby publikacji o polskim smogu jeden z aspektów tego problemu był jak dotąd pomijany – to kwestia tego, które grupy społeczne w największym stopniu przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń, a które ponoszą największe koszty wynikające z narażenia na smog.

Niesprawiedliwość środowiskowa?

Kwestią rozłożenia kosztów środowiskowych pomiędzy różne grupy społeczne zajmuje się dziedzina sprawiedliwości środowiskowej (ang. *environmental justice*). Początki badań z tego nurtu dotyczyły uciążliwych zakładów przemysłowych lokalizowanych na terenach zamieszkałych przez osoby z marginalizowanych grup społecznych, np. osoby niebiałe, ubogie, słabiej wykształcone. Kolejne badania odkrywały podobną prawidłowość: grupy narażone na wykluczenie społeczne często są jednocześnie narażone na środowiskowe koszty, takie jak hałas, zanieczyszczenie wód czy brak terenów zielonych. Z czasem badacze i badaczki sprawiedliwości środowiskowej zwrócili uwagę na problem smogu, w tym zwłaszcza tego generowanego przez transport samochodowy.

Jednakże w Polsce wciąż brakuje badań jednoznacznie odpowiadających na pytanie, kto ponosi koszty

1 <https://www.gov.pl/web/klimat/czy-zly-stan-srodowiska-ma-wplyw-na-zdrowie-publiczne>

2 <https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/archives>

3 <https://zdrowepowietrze.profeina.pl/424219-raport-pelna-piersia-polki-i-polacy-o-smogu-i-jakosci-powietrza-2025#>

zanieczyszczenia powietrza, czy są grupy bardziej i mniej narażone i czy mamy do czynienia z niesprawiedliwością środowiskową. Żeby odpowiedzieć na te pytania - i lepiej wykorzystać bogatą bazę dotyczącą mobilności i związanych z nią emisji, jaką stworzyliśmy w projekcie – nawiązaliśmy współpracę z Jakubem Rokiem z Uniwersytetu Warszawskiego, jedną z pierwszych osób, która zaczęła eksplorować ten temat w naszym kraju.⁴

Problem zanieczyszczenia powietrza zbadaliśmy na przykładzie Poznania i okolic, opierając się na wynikach ponad 1700 ankiet przeprowadzonych z mieszkańcami. Wnioski dotyczące emisji i narażenia na smog są osadzone w kontekście przestrzennym, czyli procesie rozwoju miasta. Na dzisiejszy kształt Poznania wpływają różne etapy jego historii. Centrum miasta kształtowało się do początków XX wieku, tworząc kwartały zwartej i łatwo dostępnej pieszko zabudowy. W okresie socjalistycznym powstały duże osiedla mieszkaniowe o wysokiej gęstości zaludnienia, ale z większą ilością przestrzeni i dobrą obsługą transportu publicznego. Po 1990 r. transformacja ustrojowa zapoczątkowała szybkie i w dużej mierze niekontrolowane rozlewanie się miasta. Coraz więcej zamożnych, młodych rodzin zaczęło wyprowadzać się na przedmieścia, m.in. ze względu na hałas, zanieczyszczenie powietrza oraz chęć zamieszkania w domu jednorodzinnym.⁵ Nowi mieszkańcy przedmieść pozostali jednak zależni od miejsc pracy, szkół, czy sklepów znajdujących się w mieście – polegając na codziennych dojazdach własnym samochodem, ponieważ transport zbiorowy nie nadążał za rozbudowującymi się osiedlami. Opisany powyżej proces jest charakterystyczny nie tylko dla Poznania, ale dla większości dużych miast Polski. W efekcie, osoby starsze koncentrują się w dzielnicach powstałych przed latami 90., osoby w średnim wieku częściej mieszkają na przedmieściach, a młodszy dorośli są obecni zarówno w centrum, jak i poza nim.

Kto emituje?

W tym badaniu patrzymy na zanieczyszczenie powietrza z dwóch perspektyw. Po pierwsze, oszacowaliśmy emisję z transportu, przy czym skoncentrowaliśmy się na kluczowym rodzaju zanieczyszczeń pochodzących z rur wydechowych, czyli ilości tlenków azotu (NO_x) uwalnianych do atmosfery. Po drugie, oszacowaliśmy stężenia NO_2 , czyli ilość szkodliwego dwutlenku azotu unoszącego się w powietrzu, którym oddychamy. Przyjrzyjmy się najpierw kwestii generowanych emisji. Zależą one przede wszystkim od liczby pokonywanych kilometrów, rodzaju silnika i wieku pojazdu, którym się poruszamy. W naszym badaniu uwzględniamy emisję zarówno z samochodów prywatnych, jak i z transportu zbiorowego.

Jakie cechy wpływają na wysoki poziom emisji tlenków azotu? Otrzymane przez nas wyniki są podobne jak

w przypadku emisji CO_2 . Przede wszystkim, kluczowe są odległości przemierzane samochodem: im większe, tym więcej emisji. Co ciekawe, mniejsze znaczenie dla poziomu łącznych emisji ma rok produkcji samochodu. Osoby korzystające ze starszych samochodów znajdujemy zarówno w grupie o wysokich emisjach, jak i wśród emitujących niewiele. Rok produkcji ma duży wpływ na emisyjność samochodu ze względu na bardziej restrykcyjne normy spalin w nowszych samochodach, ale **to pokonywane odległości mają decydujące znaczenie**. Innymi słowy, stary diesel stojący przeważnie w garażu to znacznie mniej emisji niż intensywnie wykorzystywany nowy SUV.

Które grupy społeczne w większym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza? W największym uproszczeniu – te, które dużo poruszają się samochodem. W praktyce oznacza to, że wyższe emisje obserwujemy raczej wśród mężczyzn, niż kobiet; wśród osób stosunkowo młodych, raczej niż u seniorów; wśród rodzin z większą liczbą dzieci, a także wśród osób z wyższym wykształceniem, bardziej zamożnych, często posiadających więcej niż jeden samochód. Znaczenie ma także dostępność do różnego rodzaju usług w miejscu zamieszkania – im jest słabsza, tym większa szansa, że taka osoba

ROZKŁAD NIESPRAWIEDLIWOŚCI

Wskaźnik nierówności

Odległość miejsca zamieszkania od centrum (km)

Wiek respondenta (w latach)

Liczba dzieci do 18 r.ż. w gosp. dom.

Dochód miesięczny na osobę w gosp. dom. (zł)

Liczba aut w gosp. dom.

Wiek samochodu (w latach)

Udział podróży pieszo lub rowerem w przemierzanych odległościach

Udział podróży samochodem w przemierzanych odległościach

4 Więcej o badaniach prowadzonych przez Jakuba można znaleźć między innymi na stronie <https://www.projektowanierozwoju.euroreg.uw.edu.pl/sprawiedliwosc-srodowiskowa>

5 Beim M and Tölle A (2008) Motywacje migracji rezydencjalnych w obszarze aglomeracji poznańskiej. In: *Jakość Przestrzeni i Jakość Życia*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

będzie notowała wysokie emisje, ze względu na konieczność dłuższych dojazdów do sklepu czy szkoły.

Kto wdycha?

W kolejnym kroku sprawdziliśmy, które grupy społeczne są narażone na wysokie stężenia zanieczyszczeń. Tutaj wracamy do omawianej wcześniej suburbanizacji, czyli ucieczki na przedmieścia, powodowanej m.in. słabą jakością środowiska w mieście. Faktycznie, odległość od centrum miasta silnie wpływa na poziom narażenia: 10% badanych o najniższej ekspozycji na smog mieszka w odległości średnio ponad 22 km od centrum Poznania, podczas gdy 10% najsilniej narażonych – średnio zaledwie 1,2 km od centrum. Znaczenie ma także kolejny element podmiejskiego życia: im większy udział podróży samochodem, tym mniejsze narażenie na smog. Z kolei osoby korzystające z aktywnych form transportu (np. chodzenie pieszo, rower) są bardziej narażone na NO₂ niż osoby poruszające się samochodem.

Biorąc pod uwagę nierówne rozmieszczenie różnych grup społecznych w przestrzeni miasta, widzimy, że narażenie na smog dotyka w większym stopniu kobiet, osób słabiej wykształconych oraz gospodarstw domowych posiadających

mniej samochodów. Jak wskazują dane demograficzne, to m.in. te grupy są nadreprezentowane w starszych i bardziej centralnych dzielnicach miasta.⁶

Rozkład niesprawiedliwości

Znając narażenie danej osoby na smog oraz wielkość spowodowanych przez tę osobę emisji zanieczyszczeń transportowych, możemy oszacować wskaźnik niesprawiedliwości. Sprawdzamy, czy istnieje dysproporcja między wkładem w emisje i doświadczanym narażeniem.⁷ Jeśli wartości wskaźnika są ujemne, oznacza to, że narażenie przewyższa emisje, czyli dana osoba lub grupa jest poszkodowana. Z kolei wartości dodatnie wskaźnika oznaczają uprzywilejowanie – emisje są wysokie, narażenie niskie.

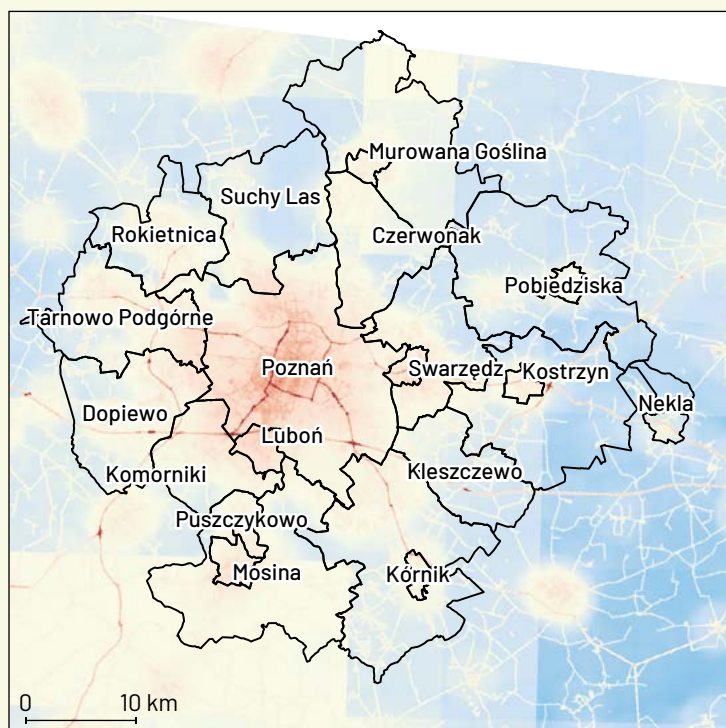
Analizując wskaźnik nierówności, widzimy, które cechy w największym stopniu odróżniają uprzywilejowanych od poszkodowanych. To przede wszystkim zachowania transportowe oraz cechy miejsca zamieszkania. Możemy zatem powiedzieć, że osoby polegające na samochodach przyczyniają problem zanieczyszczenia na barki tych poruszających się głównie pieszo lub rowerem. Mieszkańcy przedmieść, a zwłaszcza osiedli i domów, które wyrosły „po środku niczego” (z dala od szkół, sklepów, miejsc pracy itp.)

	Najsilniej poszkodowani										Najsilniej uprzywilejowani								
	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1.2	2.1	2.6	3	3.3	4	5.5	6.5	8.8	8.8	9.9	10.4	12.6	14.1	15.3	17	18.6	18.9	22.4
	65	59	53	58	54	51	54	53	52	48	48	45	44	42	41	39	40	47	38
	0.2	0.5	0.5	0.3	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.7	0.6	0.6	0.7	0.9	0.6	0.7	0.7
	3451	3705	4202	3766	4209	4095	4183	4267	4368	4130	4474	4553	4863	5005	4731	4600	4640	4485	4681
	0.4	0.6	0.8	0.6	0.9	0.8	1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.4	1.6	1.6	1.8	1.8	1.7	1.6
	9.2	8.1	8.1	7.3	8.1	7.3	8.4	8.1	8.1	8	8.8	7.9	8.4	8.5	8.2	10	7.9	9.6	12.1
	94%	78%	57%	55%	37%	34%	33%	23%	25%	19%	13%	8%	7%	6%	3%	4%	3%	1%	0%
	3%	14%	25%	25%	40%	37%	45%	51%	57%	57%	67%	74%	78%	82%	79%	88%	92%	98%	94%

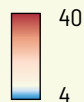
6 <https://www.kartografia-ekstremalna.pl/p/centra-studentow-blokowiska-emerytow>

7 Wskaźnik nierówności jest liczony jako różnica między decylem emisji i decylem narażenia, przyjmując wartości od -9 do 9. Przykładowo, wartość wskaźnika równa 9 oznacza, że dana osoba jest w 10 decylnie emisji (wśród 10% badanych o najwyższych emisjach) oraz 1 decylnie narażenia (wśród 10% badanych o najniższym narażeniu). Taką sytuację nazywamy uprzywilejowaniem; sytuację odwrotną – poszkodowaniem.

MAPA STĘŻENIA NO₂



Stężenia NO₂ [µg/m³]



□ Granice gmin
i części gmin

Jak modelowaliśmy narażenie na zanieczyszczenia?

Nasze analizy oparliśmy na kilku źródłach danych. Po pierwsze, wykorzystaliśmy dane o średniorocznych stężeniach NO₂, pochodzące z ogólnoeuropejskiego programu badawczego EXPANSE.⁸ To pierwsze tak dokładne opracowanie w historii pokazujące zmienność zanieczyszczenia w siatce pól o boku 25 metrów dla całej Europy. W oparciu o te dane stworzyliśmy mapę zanieczyszczenia dla Poznania i okolic. Wyraźnie widać na niej pasy wysokich stężeń NO₂ wzdłuż głównych dróg oraz generalnie podwyższone poziomy zanieczyszczenia w obszarach zurbanizowanych.

Drugim filarem naszej analizy było modelowanie indywidualnych przestrzeni aktywności każdego z respondentów, uwzględniające ich miejsce zamieszkania, odwiedzane lokalizacje oraz prawdopodobny przebieg tras i wykorzystywane środki transportu. To innowacyjne podejście, rzadko dotąd stosowane w innych badaniach, pozwalające na bardziej realistyczną ocenę indywidualnego narażenia na smog. Dzięki temu bierzemy pod uwagę nie tylko poziom zanieczyszczenia w miejscu zamieszkania, ale też jakość powietrza na trasie przejazdu, w pobliżu szkoły, pracy, czy innych odwiedzanych miejsc. W rezultacie, liczone przez nas narażenie jest sumą stężeń z odwiedzanych miejsc, a o ich wadze świadczy spędzany tam czas. Przykładowo, waga miejsca zamieszkania jest bardzo wysoka, z kolei waga punktu znajdującego się na trasie przejazdu między dwoma odwiedzanymi lokalizacjami – bardzo niska.

Pomimo tak zaawansowanego podejścia nie byliśmy w stanie w pełni odzwierciedlić faktycznego narażenia, choćby dlatego, że nie znamy dokładnego przebiegu tras między odwiedzanymi punktami i nie uwzględniamy różnicy w napływie zanieczyszczeń do wnętrza samochodów korzystających z różnych rodzajów nawiewu. Niemniej, duża dokładność danych o zanieczyszczeniu ("piksel" mapy o boku 25 metrów), duża liczba respondentów badania (ponad 1700 osób) oraz uwzględnienie wielu odwiedzanych lokalizacji (przestrzeń aktywności) pozwalają na sformułowanie solidnych wniosków.

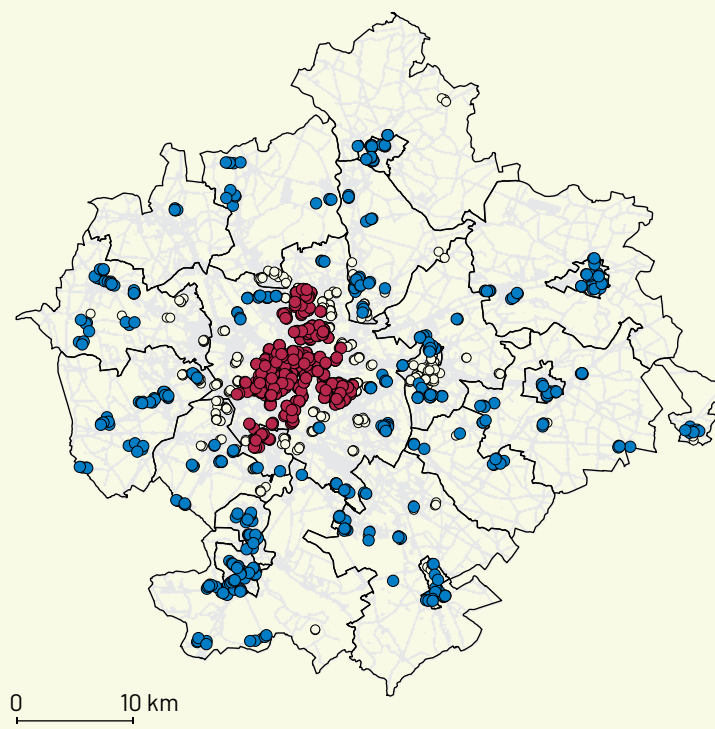
przerzucają problem zanieczyszczenia na mieszkańców centrum. To napięcie między centrum i przedmieściami widać wyraźnie na poniższej mapie. Niebieskie punkty oznaczają lokalizacje, w których koncentrują się osoby poszkodowane, czyli mające niskie wartości wskaźnika nierówności. Punkty czerwone to z kolei miejsca, gdzie mieszkają osoby uprzywilejowane. Wyraźnie widoczny jest podział na dzielnice centralne i duże osiedla mieszkaniowe Poznania, które 'przyjmują' na siebie zanieczyszczenia generowane przez mieszkańców gmin ościennych, dojeżdżających do miasta, lecz żyjących w stosunkowo czystym środowisku, przynajmniej jeśli chodzi o tlenki azotu.

Cechy demograficzne nie generują aż tak dużych nierówności jak miejsce zamieszkania czy zachowania transportowe, ale także tutaj widzimy pewne prawidłowości. Osoby starsze w większym stopniu ponoszą koszty zanieczyszczeń powodowanych przez młodszych. Podobnie pokrzywdzone są także kobiety, osoby bez wyższego wykształcenia oraz pracujące w zawodach robotniczych i usługach podstawowych. Z kolei osoby mieszkające z dziećmi przenoszą część swoich zanieczyszczeń na barki osób z bezdzietnych gospodarstw domowych. Jeszcze mniej wyraźny, ale możliwy do odnotowania jest gradient związany z zamożnością – bogatsi przenoszą część generowanych przez siebie emisji na biedniejsze gospodarstwa domowe.

8 <https://expansoproject.eu/>

HOTSPOTY NIESPRAWIEDLIWOŚCI

- Skupiska podobnych wartości wskaźnika niesprawiedliwości
- Niskie wartości – więcej poszkodowanych
 - Nieistotne
 - Wysokie wartości – więcej uprzywilejowanych
- Granice i pokrycie terenu
- ▭ Obszary zabudowane i drogi
 - ▭ Granice gmin i części gmin



Co z tego wynika?

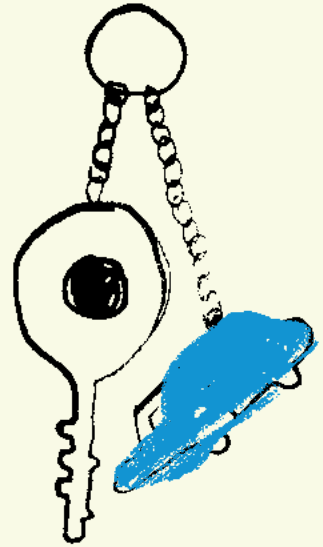
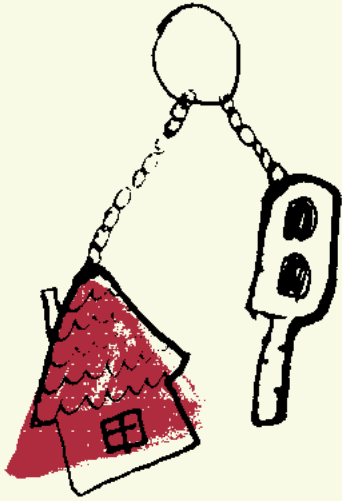
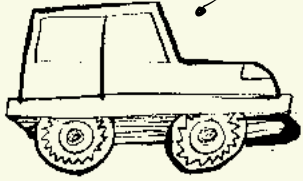
Nasze badanie pokazuje, że mamy do czynienia z niesprawiedliwością środowiskową w odniesieniu do zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu. Grupy społeczne, które są narażone na najwyższe, szkodliwe dla zdrowia stężenia smogu, jednocześnie w stosunkowo małym stopniu dokładają się do emisji. Grupy pokrzywdzone, czyli narażone na nieproporcjonalnie wysokie stężenia NO_2 , to ponadprzeciętnie często m. in. osoby starsze, kobiety, osoby słabiej wykształcone. Ciężar zanieczyszczeń spada częściej na grupy nieuprzywilejowane, co prowadzi do tzw. pętli potrójnego ryzyka, gdzie na wysokie narażenie na smog nakładają się wyższa podatność na negatywne efekty zdrowotne smogu (smog jest bardziej dotkliwy np. dla osób starszych) oraz niższa dostępność do ochrony zdrowia i innych narzędzi zaradczych (np. oczyszczaczy powietrza).

W szerszym kontekście rozwoju miasta, niesprawiedliwość środowiskowa zarysowuje się przede wszystkim między „uprzywilejowanymi” mieszkańcami przedmieść – zwłaszcza tych słabo wyposażonych w usługi – i użytkownikami samochodów, a „poszkodowanymi” mieszkańcami centrum i osobami poruszającymi się pieszo lub rowerem. To pozorne „uprzywilejowanie”, czyli sytuacja, w której emisje przewyższają narażenie, jest zatem w dużej mierze negatywnym efektem modelu suburbanizacji. Osoby uciekające na przedmieścia – m.in. przed smogiem i zatłoczeniem – wpadają w zależność od długich dojazdów samochodowych do centrum, ponieważ za rozlewaniem się miasta nie idzie rozbudowa sieci transportu zbiorowego oraz przenoszenie miejsc pracy i istotnych usług. Uzależnienie od dojazdów napędza problem smogu w centrum, dotykając w nieproporcjonalnym stopniu tych grup, które mają niższy poziom mobilności i ograniczoną możliwość wyboru miejsca zamieszkania.

Polska debata o rozwiązaniach dla problemu zanieczyszczonych centrów miast koncentruje się wokół Stref Czystego Transportu⁹, czyli wydzielonych obszarów miasta, do których ograniczony dostęp mają samochody niespełniające określonych norm emisyjności (co jest wprost proporcjonalne do wieku auta). Nasze badania wskazują, że wiek auta nie jest tak istotnym czynnikiem decydującym o wielkości generowanych emisji jak intensywność użytkowania samochodu. Dlatego uważamy, że polityki transportowe mające na celu ograniczenie emisji powinny uwzględniać odległości pokonywane samochodem, a nie tylko jego rok produkcji i rodzaj napędu. Tym samym więcej uwagi należy poświęcić uregulowaniu procesu suburbanizacji. ■

9 <https://sctwarszawa.pl/>





(Nie)posiadanie samochodu

Michał Czepkiewicz

Ile jest samochodów w naszych miastach?

Samochody wydają się wszechobecne. Zajmują większość przestrzeni ulic i rozległe parkingi. Widzimy je też na chodnikach, a czasem w miejscach zupełnie do tego nieprzeznaczonych. Z mediów docierają do nas informacje, że Polska ma jedno z najwyższych wskaźników motoryzacji w Europie. Wydawałoby się, że samochód mają teraz wszyscy albo prawie wszyscy. Czy rzeczywiście jest w naszych miastach tak wiele aut? Ilu jest ludzi, którzy żyją bez samochodu i kim oni są?

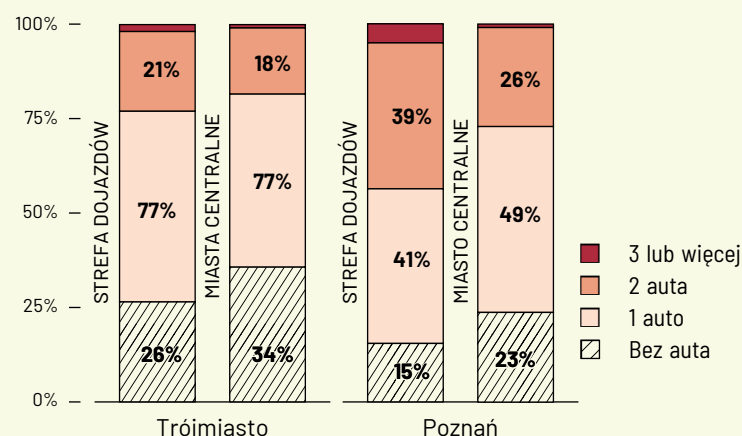
Przez wiele lat statystyki motoryzacji były zawyżone przez tak zwane „martwe dusze”, czyli auta zarejestrowane dawno temu i od wielu lat nieubezpieczone i niemające przeglądów technicznych. Usunięcie ich ze statystyk Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zmniejszyło te wartości, ale wciąż pozostawały one wysokie. Według nowych danych, w 2024 roku w Poznaniu zarejestrowanych było 701 samochodów na 1000 mieszkańców, w powiecie poznańskim 604, a w Trójmieście 577.¹

Poznańscy geografowie opracowujący własne, poprawione statystyki, uwzględniające jeszcze więcej niedoskonałości oficjalnych baz danych podają, że aut jest mniej: w Poznaniu w 2018 roku było ich 535, w Gdańsku 419, a w Gdyni 435 na 1000 mieszkańców.²

Co ważne, te ulepszone statystyki pokazują, że centralne miasta aglomeracji mają niższe wskaźniki motoryzacji niż sąsiadujące z nimi powiaty, inaczej niż wynikałoby to z danych GUS. Potwierdzają to badania sondażowe:

- W badaniu na potrzeby „Planu transportowego aglomeracji poznańskiej” w 2018/2019 roku, w śródmieściu Poznania około 45% gospodarstw nie miało samochodu,

LICZBA SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



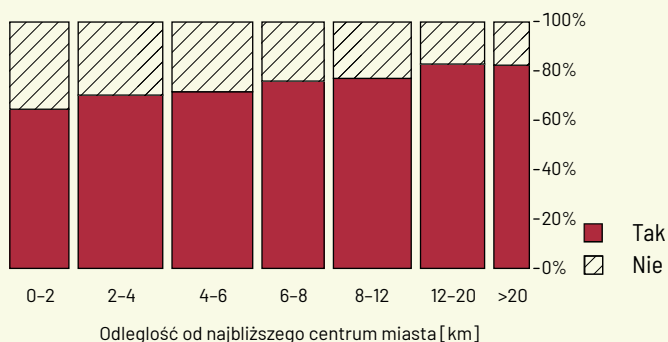
w całym Poznaniu niezmotoryzowanych gospodarstw było 29%, a w powiecie poznańskim tylko 13%.³

- Według Gdańskiego Badania Ruchu z 2022 roku, w samym Gdańsku prawie 39% badanych gospodarstw nie miało samochodu, a w podmiejskim Żukowie już tylko 16%.⁴

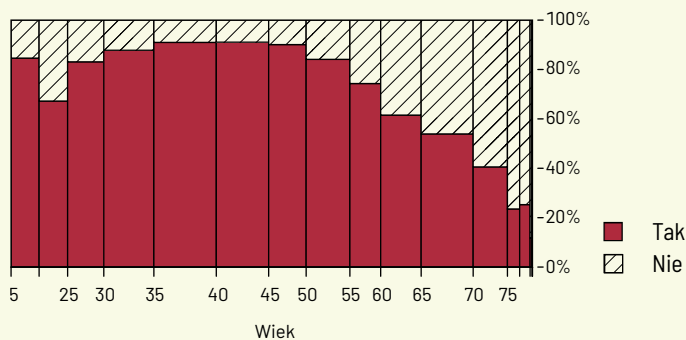
Zgadza się to też z trendami w naszym badaniu i w badaniach z innych krajów. Według naszych badań, posiadanie samochodu jest powszechniejsze w aglomeracji poznańskiej niż w trójmiejskiej. W Poznaniu i okolicach tylko jedna piąta badanych osób jest w gospodarstwie

1 Główny Urząd Statystyczny (2025), Pojazdy ogółem [P1733]: samochody osobowe w 2024, Gęstość zaludnienia oraz wskaźniki [P2425]: ludność w tysiącach w 2024, Bank Danych Lokalnych.
2 Kołsut, B., Gadziński, J., & Strykiewicz, T. (2020). Ułomności statystyki motoryzacji w Polsce i ich konsekwencje dla badań geograficznych. *Przegląd Geograficzny*, 92(2), 227-245.
3 Thiem, J., Thiem, J., Maćkowiak, A., Budny, R., Hanelik, M., Kempa, B., Łykowski, Ł., Popławski, M., Kostecka, A., Brzeziński, B., & Birr, B. (2018). *Badanie ankietowe i aktualizacja modelu ruchu Wykonanie badań ankietowych wraz z opracowaniem wyników Raport końcowy z realizacji etapu II*. BIT PBS.
4 Kostecka, A., Stefański, S., Zawadzka, E., Nowak, M., Góralski, P., Romaniak, G., Sapoń, P., Szpóróg, M., Ściaga, S., Wiertel, B., Żuławiński, M., Birr, K., Kustra, W., & Dziedzic, T. (2022). *Gdańskie Badania Ruchu 2022. Raport 3a—Opracowanie wyników badań i pomiarów*. PBS, Via Vistula, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Rubika Consulting.

POSIADANIE SAMOCHODU A ODLEGŁOŚĆ OD CENTRUM



POSIADANIE SAMOCHODU A WIEK



domowym bez samochodu, a w Trójmieście i okolicach jest to prawie jedna trzecia. Widoczne są też różnice między miastami centralnymi i strefą dojazdów.

Najmniej aut jest najbliżej centrów miast. W Poznaniu są to głównie śródmiejskie osiedla, takie jak Stare Miasto, Jeżyce, Wilda i Łazarz. W Trójmieście są to okolice gdańskiego Wrzeszcza i Śródmieścia oraz centrum Gdyni.

Największy odsetek gospodarstw z autami w aglomeracji poznańskiej jest w odległości około 16–20 km od centrum. Są tam podmiejskie miejscowości, jak np. Rokietnica, Tarnowo Podgórze i Komorniki.

Co wpływa na posiadanie lub nieposiadanie auta?

Niższy wskaźnik motoryzacji w miastach i ich centralnych dzielnicach przynajmniej częściowo wynika ze względów praktycznych, związanych z cechami otoczenia. W centrach miast zwykle koncentrują się miejsca pracy, są one lepiej skomunikowane transportem zbiorowym, a także mają więcej sklepów i usług w zasięgu spaceru. Trudniej w nich też o miejsca parkingowe, co może zniechęcać do posiadania auta.

Mam wrażenie, że jednak samochód w mieście to jest bardziej problem, jak ułatwienie. My jesteśmy też przyzwyczajeni do tego, żeby raczej gdzieś dojechać właśnie tramwajem albo autobusem, żeby nie zostawiać samochodu, na przykład w centrum i nie płacić za parking, no bo to też drogo wychodzi, więc gdyby to zależało tylko i wyłącznie od nas, to moglibyśmy być bez samochodu.

Działa to w dwie strony: cechy miejsca zamieszkania wpływają na decyzje, preferencje i nawyki mieszkańców, a osoby chcące żyć bez samochodu wybierają miejsca, które to ułatwiają.

Biorę pod uwagę to, że to musi być miejsce dobrze skomunikowane. Nie chciałabym, żeby to były jakieś takie getta wybudowane w przedmieściach, wielkie osiedla, na których nic nie ma oprócz żabki i jakiegoś tam autobusu raz na godzinę. Wolalabym, żeby to było centrum, czy jakaś taka dzielnica koło centrum.

Ważne w decyzji o posiadaniu i używaniu jest też położenie miejsca pracy: jeśli jest ono gdzieś daleko, szczególnie poza miastem, to samochód staje się koniecznością. Tutaj też widzimy dwustronny wpływ: zdarza się, że osoby wybierają miejsce pracy tak, żeby przemieszczać się w preferowany sposób.

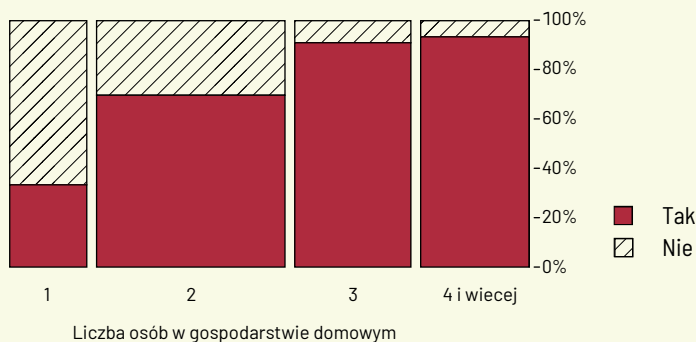
Jednak takie praktyczne względy i przestrzenne cechy nie wyjaśniają wszystkiego. Sporo zależy też od cech demograficznych, sytuacji życiowej, preferencji i postaw związanych ze środkami transportu.

Silnym czynnikiem posiadania lub nieposiadania auta jest skład i wielkość gospodarstwa domowego. Im większe gospodarstwo domowe, tym większe prawdopodobieństwo, że będzie w nim samochód:

- Wśród osób mieszkających w pojedynkę przeważają takie bez samochodu. Wiele z nich to mieszkające samotnie starsze osoby, ale są wśród nich też młodzi single i młode singielki.
- Wśród gospodarstw dwuosobowych, głównie par bez dzieci, przeważają już te z samochodem.
- Wśród gospodarstw wieloosobowych, najczęściej par z dziećmi, już prawie każde ma auto.

Wydaje się, że silne skojarzenie rodzicielstwa z posiadaniem auta stanowi sporą barierę przed zmniejszeniem liczby aut w naszych miastach i ograniczeniem emisji związanych z transportem. Dlatego też postanowiliśmy się przyjrzeć temu bliżej, rozmawiając z parami, które zdecydowały się na rodzicielstwo bez samochodu (patrz str. 39).

POSIADANIE SAMOCHODU A WIELKOŚĆ GOSPODARSTWA DOMOWEGO



Ciekawa jest zależność między posiadaniem samochodu a wiekiem. Zdecydowana większość najmłodszych badanych osób ma samochód w gospodarstwie domowym. Wynika to głównie z tego, że niemal wszystkie mieszkają z rodzicami. Wśród osób w wieku 20-30 lat spada odsetek osób mających auto, co wiąże się między innymi ze studiowaniem i okresem po wyprowadzce od rodziców, a przed założeniem własnej rodziny. Największy udział osób z autem jest w grupie wiekowej 35-50 lat.

Osoby starsze, szczególnie powyżej sześćdziesiątki, znacznie rzadziej niż młodsze mają w domu samochód. Wynika to między innymi z:

- **innych potrzeb osób na emeryturze**, które nie dojeżdżają już do pracy;
- **gorszego stanu zdrowia**, który czasem nie pozwala na prowadzenie samochodu;
- **wychowywania się w innych okolicznościach**, kiedy dostęp do samochodów nie był tak powszechny jak teraz i nabywało się innych przyzwyczajeń i umiejętności, bardziej związanych z poruszaniem się pieszo i komunikacją miejską.

Inne cechy, które są związane z posiadaniem auta to między innymi:

- **Dochody**: im wyższe, tym większa szansa na posiadanie samochodu. Wynika to nie tylko z większej łatwości zakupu auta i ponoszenia kosztów użytkowania, ale też z innych aspiracji i norm w wyższych grupach dochodowych.
- **Wykształcenie**: im wyższe, tym większa szansa na posiadanie auta. Częściowo wynika to z różnic pokoleniowych: wśród osób starszych stosunkowo niewiele jest osób z wyższym wykształceniem, a studiowanie stało się w Polsce powszechne dopiero wśród młodszych roczników.

Im większe gospodarstwo domowe, tym większa szansa, że będzie w nim samochód



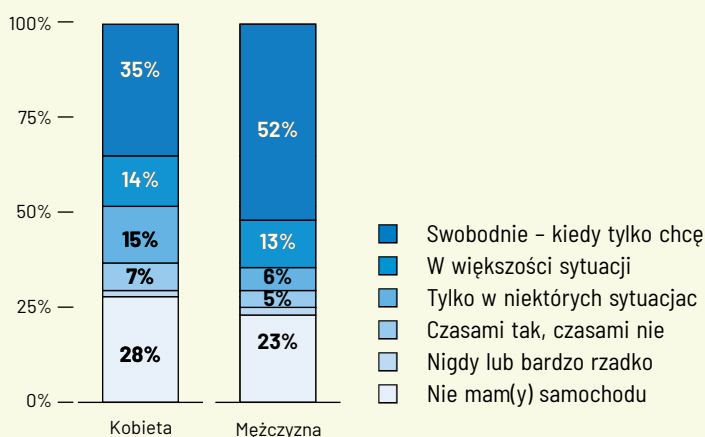
Kobiety mają mniejszy dostęp do aut niż mężczyźni

Posiadanie samochodu w gospodarstwie domowym nie jest jednoznaczne ze swobodnym dostępem do niego. Dlatego pytaliśmy też o swobodę korzystania z auta.

Odpowiedzi na to pytanie bardzo się różnią między płciami. Swobodny dostęp do samochodu deklarowała ponad połowa badanych mężczyzn i około jednej trzeciej kobiet. Nierównowaga ta jest najsilniejsza w gospodarstwach domowych, gdzie jedno auto przypada na dwie lub więcej osób.

Czasem taka sytuacja może prowadzić do wykluczenia kobiet z różnych aktywności, ale wiele naszych rozmówczyń preferowało przemieszczanie się innymi środkami, nawet jeśli w domu był samochód.

W JAKIM ZAKRESIE MASZ MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z SAMOCHODU (JAKO KIEROWCA LUB PASAŻER)?



Samochód jako konieczność: praktyczna i społecznie wymuszona

Dla części naszych rozmówców samochody są niezbędne do wykonywania ich zawodów: wożenia narzędzi i materiałów do pracy w budownictwie, przewożenia towarów do restauracji i kawiarni, czy zarządzania oddziałami firmy rozrzuconymi po regionie. Innym osobom pomagają w okresach ograniczonej sprawności fizycznej i konieczności opieki nad kimś, jak dziećmi i starsi rodzice. Niektórzy cenią sobie wygodę poruszania się autem, nawet jeśli inne środki też pozwalają im na realizację codziennych potrzeb.

Znaczenie dla decyzji o posiadaniu auta mają też normy społeczne, subtelnie działające „w tle” lub jako bezpośrednia presja bliskich osób. Posiadanie i prowadzenie samochodu są przez wiele osób uznawane za konieczne atrybuty normalnego życia, a nieposiadanie go – za dziwne. Dlatego też wiele decyzji z tym związanych uznaje się za zupełnie naturalne.

Presję na zrobienie prawa jazdy mogą wywierać już rówieśnicy w szkole, a także rodzice, dający samochody lub kursy prawa jazdy w prezencie. Presji tej podlegają szczególnie mocno mężczyźni. Jak to ujęła jedna z naszych rozmówczyń, opowiadając o prawie jazdy jej dorastającego syna:

...bardzo mi zależy, bo uważam, że mężczyzna bez prawa jazdy to nie mężczyzna.

B: Czyli... ale właśnie – dlaczego? Jak by Pani powiedziała?

R: No bo taki nieudolny, nie można liczyć na niego, nie?

Niektórzy początkowo nie ulegają tej presji i żyją bez samochodu. Jednak potem względy praktyczne, na przykład związane z wychowywaniem dzieci, mogą przeważać:

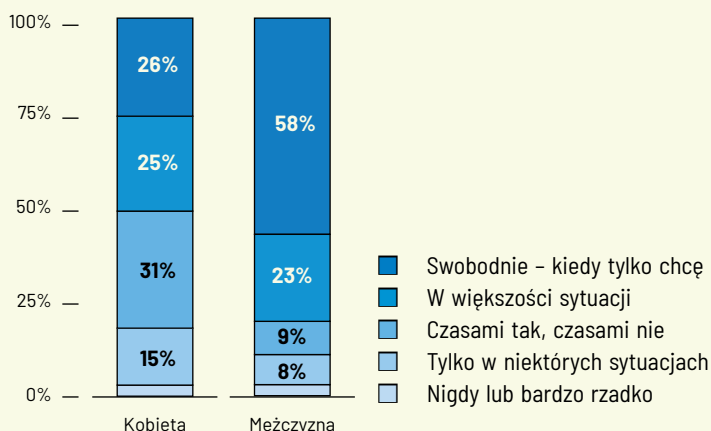
– Nie, ja w ogóle nie chciałem prawa jazdy.

– Nie chciałeś?

– Ale tata mi dał na kurs na 18 urodziny, więc trzeba było zrobić.

– To były pieniądze czy jakiś taki...

W JAKIM ZAKRESIE MASZ MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z SAMOCHODU (JAKO KIEROWCA LUB PASAŻER)? GOSPODARSTWA WIELOOSOBOWE Z JEDNYM SAMOCHODEM



- Nie, tata kurs wykupił po prostu. Kurs wykupił, nas jest trójka w chacie, każdemu na 18 urodziny zawsze.
- A, czyli to była jakaś tradycja, rozumiem.
- Tak, no i tak dla ojca było ważne, żeby mieć prawo jazdy, a mi to jakoś tak nie zależało. No i przez to przez ileś lat nie miałem w ogóle auta, bo mi było niepotrzebne, ale potem, jak już się syn pojawił, to było ułatwienie.

Powody (nie)posiadania samochodu

Jako powody nieposiadania samochodu najczęściej wskazywany był w ankiecie brak prawa jazdy (58%). Drugim najczęstszym powodem był brak potrzeby posiadania auta (30%). Często wskazywaną motywacją były także trudności w ponoszeniu kosztów: około 26% badanych osób odpowiedziało, że nie byłoby ich stać na utrzymanie samochodu i paliwo, a 27%, że nie byłoby ich stać na zakup auta. Stosunkowo **rzadko wskazywana była szkodliwość środowiskowa, bo tylko przez 3% osób nieposiadających samochodu.**

Pełniejszy obraz powodów nieposiadania i nieużywania auta pokazują wywiady.

Dla części osób przemieszczanie się transportem zbiorowym jest mniej stresujące niż jeżdżenie samochodem. Nie trzeba się martwić obowiązkami związanymi z posiadaniem auta, jak opłaty czy naprawy, oraz niebezpiecznymi sytuacjami na drodze i stylem jazdy innych kierowców.

- ...Za duży stres dla mnie.
- Czyli obawy dotyczące bezpieczeństwa.
- Tak, ale ze względu na styl jazdy tych kierowców.
- A jaki jest styl jazdy?
- Agresywny, brawurowy, wymuszający, wywierający presję. Właśnie taki konkurencyjny, jakiś taki, ja bym to nazwała, taki chaotyczny.

Autobus czy pociąg może być z kolei miejscem relaksu, czytania książek, przeglądania wiadomości, słuchania podcastów, nauki do egzaminów i... drzemki.

Ja właściwie chyba na studiach już do wszystkich egzaminów się przygotowywałam, do zaliczeń to głównie właśnie w SKMce, która mnie wozila 45 minut, to można się nauczyć tak? Przygotować albo ogarnąć przynajmniej częściowo jakieś rzeczy albo dospać.

Przemieszczanie się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym to też okazja do aktywności fizycznej, co może pomóc utrzymać się w dobrej kondycji. Jazda rowerem dostarcza też przyjemności:

Rower daje mi i przyjemność, i formę, i możliwość szybszego poruszania się. Nie widzę minusów.

Posiadanie samochodu nie jest dla mnie powodem do dumy ani oznaką jakiegось takiego statusu wyższego czy lepszego.



Niechęć do posiadania auta wiąże się z wysokimi kosztami jego utrzymania w porównaniu do biletów komunikacji miejskiej i okazjonalnych taksówek. Argumenty finansowe podają też osoby dość dobrze zarabiające: nie byłoby ich stać na posiadanie auta nie ze względu na brak środków, ale dlatego, że byłby to zbyt duży wydatek jak na coś, co nie jest dla nich niezbędne.

Mama uważa, że to jest wyrzucanie pieniędzy, że duże OC płacimy i bez sensu, i że jest niepotrzebne i w ogóle się nie zwraca. Jest oszczędna, chyba to przede wszystkim, że realistycznie na to patrzy i dla niej kupno takiego samochodu to był w ogóle niepotrzebny wydatek.

Nieposiadaniu samochodu sprzyja też wychowywanie się w rodzinie, w której nie było aut ani presji na zrobienie prawa jazdy czy zakup samochodu. Nawet jeśli wiele osób uważa samochód za konieczny atrybut dorosłości, samodzielności i statusu społecznego, to nie wszyscy podzielają ten pogląd.

Posiadanie samochodu nie jest dla mnie powodem do dumy ani oznaką jakiegось takiego statusu wyższego czy lepszego.

Kwestie środowiska i zajmowania przestrzeni, pojawiają się między innymi w kontekście (nie)posiadania dwóch samochodów w miejscu, w którym nie jest to konieczne

– ...ja też jestem przeciwna temu, żeby jedno gospodarstwo domowe miało dwa samochody.

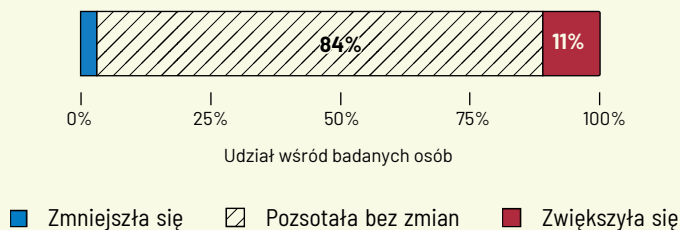
– A dlaczego?

– Bo to jest niepotrzebne moim zdaniem. To nawet nie jest kwestia wychowania, my tak żyliśmy, to jest kwestia stylu życia. Mieszkamy w miejscu, w którym jest wszystko. Wszystko jesteśmy w stanie załatwić pieszo albo podjechać autobusem do miejsca, do którego potrzebujemy dojechać. A widzę, co się dzieje przed sklepami u nas, jak są zawałone parkingi, więc ja nie chciałabym dokładać kolejnego samochodu do tego.

– Czyli rozumiem, że te samochody zajmują dużo przestrzeni, znacznie więcej niż...

– I to takiej przestrzeni, w której ich nie powinno być, typu parkowanie na chodnikach, podjeżdżanie na plac zabaw.

CZY W OKRESIE OD PIERWSZEJ CZĘŚCI BADANIA (POCZĄTKU 2023 ROKU) LICZBA SAMOCHODÓW W TWOIM GOSPODARSTWIE DOMOWYM...?



Czy samochodów będzie ubywać, czy przybywać?

Przedstawione wyżej poglądy na posiadanie auta znajdują się jednak w mniejszości, a nasze badanie podłużne pokazuje tendencję wzrostową. Wśród 580 osób, które uzupełniły powtórnią ankietę, większość miała taką samą liczbę aut jak w pierwszej części badania, ale osób, u których zwiększyła się liczba aut było dużo więcej niż tych, u których aut ubyło.

Najczęstszym powodem zwiększenia liczby aut było posiadanie środków na zakup, czasem związane z poprawą sytuacji materialnej lub połączeniem budżetów dwóch osób. Często podawanymi powodami były także:

- zrobienie prawa jazdy przez jedną z osób,
- wspólne zamieszkanie z partnerem lub partnerką,
- narodziny lub spodziewanie się dziecka,
- zmiana miejsca pracy lub nauki na takie, które wymagało dojazdów autem.

Kilka osób otrzymało także auta w spadku lub w prezencie od rodziców. Innym podawanym powodem – szczególnie ważnym z perspektywy polityki transportowej i planistycznej – były większe trudności w przemieszczaniu się innymi środkami transportu. Czasem wynikały one z nowych aktywności i obowiązków, np. związanych z opieką nad dzieckiem, a czasem z pogarszającej się oferty transportu zbiorowego i spóźnień.

Nasze badanie sugeruje, że **możemy w najbliższych latach oczekiwać raczej zwiększenia niż zmniejszenia liczby aut w polskich miastach**, o ile nie zmienią się normy społeczne i regulacje związane z ich posiadaniem. Zakup dodatkowych aut jest często konsekwencją poprawy sytuacji finansowej i przechodzenia na kolejne etapy w życiu: wspólnego zamieszkania, narodzin dzieci, podjęcia pracy. Dzieje się to często bezrefleksyjnie i jest wyrazem dążenia do poziomu wygody i statusu społecznego, jaki uważamy za normalny.

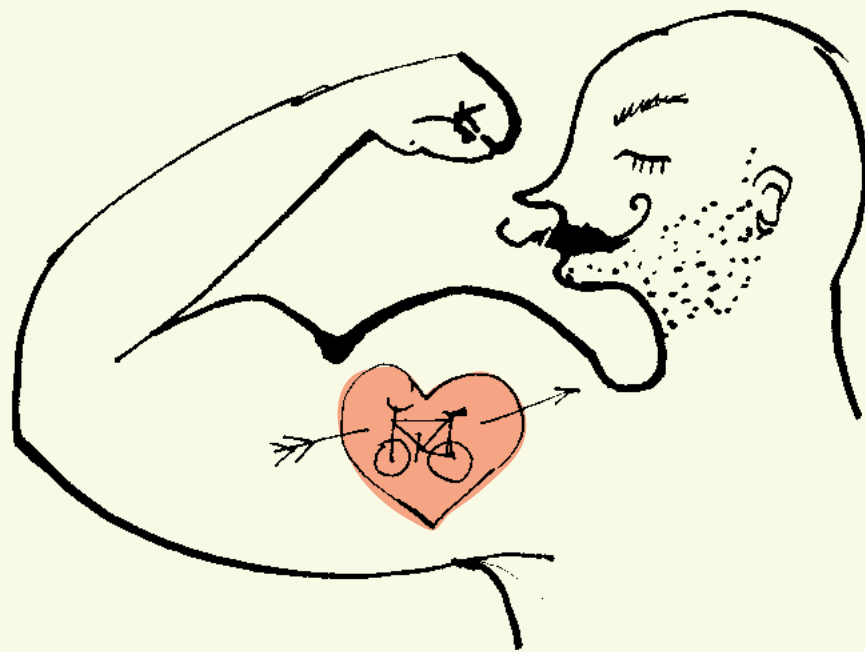
Mniej jest sytuacji życiowych, które skłaniają do rezygnacji z auta. Sytuacją taką może być przejście na emeryturę. Jak odpowiedział jeden z rozmówców zapytany o możliwość życia bez samochodu:

Ja wyobrażam sobie taką sytuację, że kiedy przestanę pracować, prawdopodobnie nie będę miał samochodu, gdyż utrzymanie samochodu w naszym mieście i w naszym kraju jest tak drogie, że po prostu przyjemność posiadania go nie uzasadnia kosztów, które trzeba ponieść. Więc myślę, że może tak być, że za jakiś czas pozbędę się samochodu, ale to się wiąże tylko i wyłącznie z zakończeniem aktywności zawodowej.

Nasze badanie nie pozwala jednak na sprawdzenie, jak wiele osób podziela taką perspektywę. Pytanie, czy osoby urodzone w latach 60-tych i 70-tych będą się pozbywać aut wraz z wiekiem i przechodzeniem na emeryturę, pozostaje do zbadania w przyszłości.

Na liczbę aut w pewnym zakresie można wpływać polityką transportową: zmniejszać dostępność miejsc parkingowych, jednocześnie zapewniając niezawodny i wygodny transport zbiorowy oraz komfort i bezpieczeństwo w przemieszczaniu się pieszo i rowerem. Ważne jest jednak znalezienie takiego sposobu ograniczenia liczby aut w miastach, który jednocześnie zapewni jak największej liczbie osób dobry dostęp do miejsc zaspokajania codziennych potrzeb. ■

**Mężczyzna JJ
bez prawa
jazdy to nie
mężczyzna.**





Zależność od samochodu

✦ Dawid Krysiński

Zależność od samochodu

Jednym z kluczowych wyzwań związanych z mobilnością przestrzenną jest dominacja samochodu jako podstawowego środka przemieszczania się. Zależność od samochodu (ang. *car dependence*) nie oznacza wyłącznie częstego korzystania z prywatnych pojazdów, lecz opisuje stan, w którym pełne uczestnictwo w życiu społecznym bez auta staje się niemożliwe bądź trudne do wyobrażenia. Wynika to z niedostatecznej dostępności alternatywnych środków transportu, rozproszonej struktury urbanistycznej oraz utrwalonych norm społecznych preferujących mobilność opartą na prywatnych samochodach. Dlatego zależność ludzi od samochodu można ujmować w sposób wielowymiarowy, łączący zarówno czynniki strukturalne, jak i kulturowe.

Od przestrzeni po kulturę

Uwarunkowania strukturalne – takie jak duże dystanse między miejscem zamieszkania a miejscami zaspokajania potrzeb, niska gęstość zabudowy czy słaba oferta transportu publicznego – ograniczają dostęp do pracy, usług i relacji społecznych osobom pozbawionym samochodu. Jednak zależność od auta ma też wymiar kulturowy, wyrażając się w przekonaniach dotyczących wygody, statusu czy przyjemności prowadzenia auta, a także w normach społecznych wzmacniających poczucie, że samochód jest domyślnym środkiem transportu, nawet tam, gdzie dostępne są alternatywy.

Wreszcie niektóre uwarunkowania mają charakter „hybrydowy”, leżąc pomiędzy strukturalnymi a kulturowymi. Przykładowo, presja czasu, złożoność codziennych obowiązków i konieczność koordynacji aktywności sprawiają, że samochód pełni funkcję narzędzia kompensującego ograniczenia organizacyjne – także dla osób skłonnych do korzystania z transportu zbiorowego¹.

Uzależnienie od samochodu w wielu przypadkach jest efektem długotrwałej polityki transportowej i przestrzennej, która konsekwentnie sprzyjała rozlewaniu się zabudowy, inwestycjom drogowym i rozbudowie przestrzeni parkingowych. Procesy te były wydatnie wspierane przez przemysł motoryzacyjny, silnie oddziałujący na politykę publiczną oraz wyobraźnię konsumentów, zachęcanych do kupowania i użytkowania samochodów.

Badacze tacy jak Giulio Mattioli opisują zależność od samochodu jako proces w dużej mierze nieodwracalny. Gdy miasta rozlewają się, a infrastruktura i gospodarka podporządkowane są mobilności samochodowej, każdy kolejny element – nowe drogi, parkingi, decyzje planistyczne, polityczne kompromisy – tworzy blokadę strukturalną, którą trudno przelamać. Mattioli wskazuje, że to powiązanie przemysłu motoryzacyjnego, infrastruktury drogowej, charakteru zabudowy i kultury konsumpcji aut tworzy spójny, samopodtrzymujący się system, prowadzący do trwałego „uwięzienia” w wysokoemisyjnym transporcie samochodowym (tzw. *carbon lock-in*). W takim układzie chęć zmiany kursu polityki transportowej natrafia na przeszkody – od interesów gospodarczych, przez wysokie koszty obsługi transportem publicznym ekstensywnej zabudowy, po obawy społeczne przed pogorszeniem dostępu do mobilności, co prowadzi do swoistego „klinczu” decyzyjnego wokół ograniczania ruchu samochodowego².

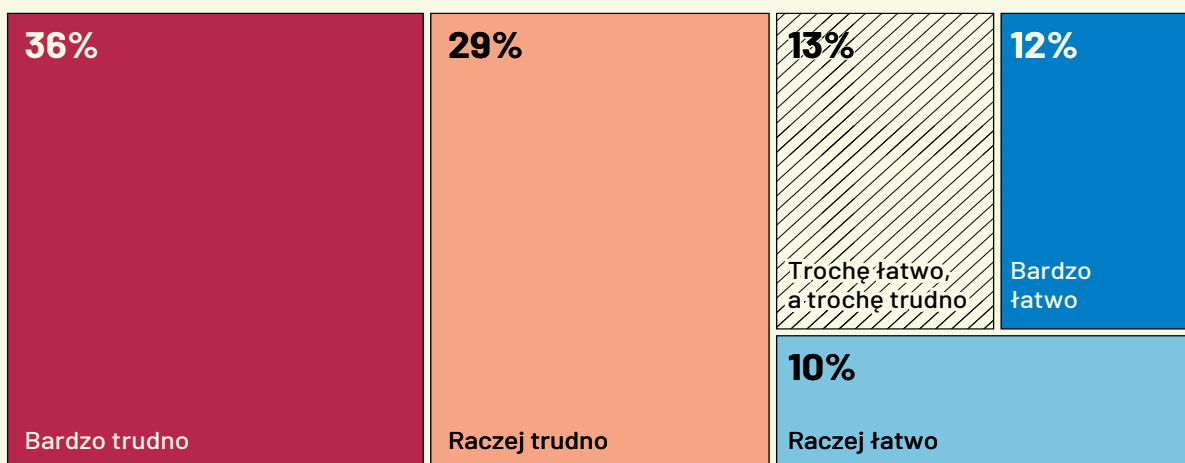
Zależność od samochodu to nie tylko kwestia infrastruktury

Ta pozorna nieodwracalność odbija się również w świadomości ludzi. W systemach głęboko zależnych od samochodu codzienne świadome decyzje transportowe przestają być postrzegane jako wybory – stają się czymś „naturalnym” i oczywistym. Badania pokazują, że wiele praktyk – jak dowożenie dzieci, zakupy czy łączenie wielu aktywności w krótkim

1 Cremer-Schulte, M., Van Wee, B., & Heinen, E. (2025). Stuck in the driver's seat: A conceptualisation for understanding car dependence and its determinants. *Transport Reviews*, 45(2), 173–193.

2 Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J.K., Brown, A. (2020). *The political economy of car dependence: A systems of provision approach*, *Energy Research & Social Science*, 66, 10148

W JAKIM STOPNIU ŁATWO LUB TRUDNO BYŁOBY CI ŻYĆ BEZ SAMOCHODU?



czasie – zostaje tak silnie splecionych z autem, że ludzie postrzegają je jako z definicji samochodowe, a alternatywy – nawet gdy istnieją – jako niepraktyczne lub niewystarczające. W świadomości społecznej utrwała się przekonanie, że „bez samochodu się nie da”, wzmacniane przez lokalne normy opisowe i przez rosnące poczucie braku realnego wyboru, co potwierdzają badania nad postrzeganiem mobilności i dostępnością transportu. W efekcie zależność od samochodu staje się nie tylko faktem infrastrukturalnym, lecz także głęboko zakorzenionym sposobem myślenia o mobilności³.

W warunkach, w których realne ograniczenia infrastrukturalne splatają się z kulturowymi normami i wewnętrznymi przekonaniem, sama analiza obiektywnych parametrów – takich jak gęstość sieci drogowej czy częstotliwość kursowania autobusów – nie oddaje pełni zjawiska, bo o wyborach transportowych w dużym stopniu decyduje percepcja braku alternatyw, poszukiwanie wygody czy przekonanie o „normalności” jazdy autem. W tym kontekście subiektywne poczucie konieczności staje się jednym z kluczowych wskaźników pokazujących, jak głęboko system samochodowy zakorzenił się w praktykach i wyobrażeniach mieszkańców. Subiektywne wskaźniki pozwalają uchwycić wewnętrzne, psychologiczne i społeczne mechanizmy, utrwalające zależność nawet tam, gdzie teoretycznie istnieją możliwości zmiany⁴. Dzięki temu umożliwiają lepsze zrozumienie realnych barier transformacji mobilności i pomagają projektować polityki, które odpowiadają nie tylko na braki infrastrukturalne, lecz także na zakorzenione przekonania i obawy użytkowników.

Jak bardzo mieszkańcy polskich aglomeracji są zależni od samochodu?

Podążając tym tropem, zapytaliśmy uczestników naszych badań, w jakim stopniu byłoby im łatwo bądź trudno żyć bez samochodu. Pytanie skierowaliśmy nie tylko do regularnych użytkowników własnych pojazdów, ale też do osób, które żyją na co dzień bez podróżowania autem. Przyjęliśmy bowiem, że takie osoby również mogą postrzegać swoją sytuację w kategoriach „zależności od samochodu” – zwłaszcza na przedmieściach oraz w innych miejscach pozbawionych łatwego dostępu do transportu publicznego.

W badanej próbie⁵ zaledwie 12% badanych uznało, że byłoby im bardzo łatwo funkcjonować bez auta, a 10% – że raczej łatwo. Jednocześnie niemal dwie trzecie badanych osób postrzega funkcjonowanie bez samochodu jako raczej lub bardzo problematyczne, co świadczy o silnym subiektywnym poczuciu zależności od auta w codziennym życiu wśród mieszkańców badanych aglomeracji.

Dalsza analiza ujawnia wyraźne różnice w profilach osób słabo i mocno zależnych od samochodu. Kategoria osób deklarujących niezależność od auta⁶ charakteryzuje się względnie wysokim odsetkiem osób starszych, a także częstym zamieszkiwaniem obszarów bliżej centralnych punktów badanych aglomeracji. Niska zależność od samochodu jest zatem kombinacją sprzyjających warunków przestrzennych oraz etapu cyklu życia – często około emerytalnego – który redukuje intensywność codziennych aktywności. Dane pokazują również, że osoby z tej grupy stosunkowo rzadko odczuwają presję czasu i częstą potrzebę przemieszczania się.

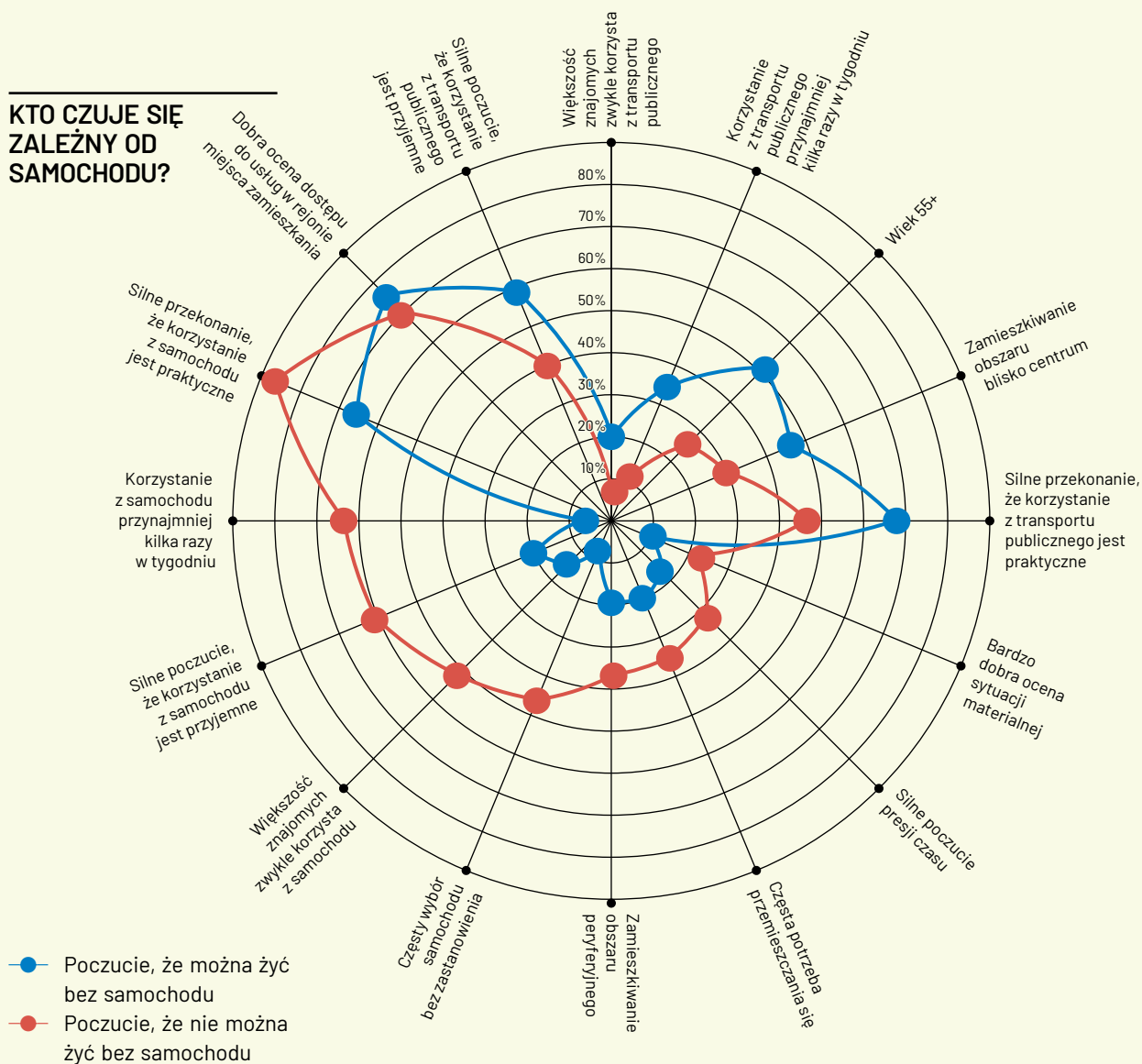
3 Sierra Muñoz, J., Duboz, L., Pucci, P., & Ciuffo, B. (2024). Why do we rely on cars? Car dependence assessment and dimensions from a systematic literature review. *European Transport Research Review*, 16(1), 17.

4 Zhao, J. (2011). Subjective Measure of Car Dependence. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2231(1), 44–52.

5 Analiza na próbie n=1519 respondentów, którzy odpowiadali na pytania dotyczące zależności od samochodu

6 Odpowiedzi „bardzo łatwo” i „raczej łatwo” w pytaniu o to, jak łatwo bądź trudno byłoby żyć bez samochodu.

KTO CZUJE SIĘ ZALEŻNY OD SAMOCHODU?



W takich warunkach samochód nie pełni funkcji narzędzia do zarządzania napiętym rytmem dnia, a lokalizacja domu i miejsc docelowych rzadziej zmusza do długich dojazdów, co w naturalny sposób ogranicza presję mobilności. Spośród badanych należących do tej kategorii, jedynie 7% używa samochodu kilka razy w tygodniu, a tylko 8% wybiera auto „bez zastanowienia”, co koresponduje też z ograniczonymi możliwościami finansowymi tej grupy: zaledwie 10% z nich ocenia swoją sytuację materialną jako bardzo dobrą. Wśród badanych deklarujących niezależność od samochodu, korzystanie z tego środka transportu nie jest więc nawykowe i nie stanowi kluczowego narzędzia organizacji codziennego życia; co sprzyja stosunkowo częstemu korzystaniu z transportu publicznego.

Co istotne, również otoczenie społeczne nie wzmacnia w tym przypadku zależności od auta. Wśród osób o niskiej

zależności tylko 15% badanych deklaruje, że większość znajomych zazwyczaj jeździ samochodem. Ogranicza to społeczną presję na codzienne używanie samochodu.

Zupełnie inaczej wygląda znacznie bardziej powszechny profil osób deklarujących uzależnienie od samochodu⁷. Udział badanych w wieku 55+ jest w tej kategorii wyraźnie niższy, sugerując dominację młodszych respondentów. To również grupa aktywna zawodowo i społecznie, co znajduje odzwierciedlenie w relatywnie częstych deklaracjach dotyczących presji czasu oraz konieczności ciągłego przemieszczania się. Osoby zależne od samochodu względnie często mieszkają na obszarach peryferyjnych, co wraz z intensywnym rytmem dnia sprawia, że samochód pełni funkcję podstawowego narzędzia organizacji obowiązków. Potwierdza to wysoki odsetek osób, które korzystają z samochodu co najmniej kilka razy w tygodniu.

7 Odpowiedzi „bardzo trudno” i „raczej trudno” na pytanie o to, jak łatwo bądź trudno byłoby żyć bez samochodu.

W przypadku badanych zaliczonych do omawianej kategorii codzienne funkcjonowanie jest ściśle splecione z autem nie tylko w praktyce, ale też w przekonaniach. Osoby te dość często wybierają auto nawykowo, bez zastanowienia, a prowadzenie samochodu wiąże się dla nich z pozytywnymi skojarzeniami: ponad połowa badanych deklarujących silną zależność od samochodu uznaje jazdę za przyjemną, a jeszcze większy odsetek postrzega ją jako praktyczną. W efekcie to także grupa, która jest najbardziej sceptyczna wobec transportu publicznego – tylko 11% korzysta z niego kilka razy w tygodniu. Stosunkowo niewiele spośród tych osób – przynajmniej w porównaniu z badanymi deklarującymi niezależność od auta – postrzega też komunikację publiczną jako praktyczną.

W otoczeniu społecznym osób uzależnionych od samochodu auto zajmuje pozycję wyraźnie uprzywilejowaną – wśród badanych z tej grupy ponad połowa deklaruje, że większość znajomych zwykle korzysta z auta (a więc wyraźnie więcej niż wśród respondentów, którzy uważają, że łatwo żyć bez auta). Silna zależność od samochodu ma więc zarówno wymiar strukturalny, wynikający z lokalizacji i organizacji życia, jak i subiektywny, oparty na przekonaniach, emocjach oraz społecznych normach otoczenia.

W tle tego uzależnienia widać całe spektrum szeroko opisywanych w literaturze uwarunkowań o charakterze politycznym, sprzyjających liberalnej polityce przestrzennej oraz dekompozycji transportu publicznego. Ich efektem jest m.in. suburbanizacja, która wymusza długie dojazdy oraz ograniczona dostępność transportu publicznego na peryferiach (wykluczająca z dostępu do usług osoby bez samochodu oraz kolidująca z dynamiczną organizacją życia codziennego, w której samochód staje się narzędziem do łączenia licznych – rozproszonych w czasie i przestrzeni – obowiązków i aktywności). Czynniki te wydatnie wzmacniają nadbudowę kulturową, normalizującą korzystanie z auta i czyniącą z niego niezbywalny atrybut codzienności – zarówno w swoim życiu, jak i w doświadczeniach bliskich i znajomych osób.

Jak pokazują wyniki naszych badań, ta trwała, wielowymiarowa zależność od samochodu jest osłabiana tylko w bardzo specyficznych warunkach – zwykle wtedy, gdy życie „zwalnia”, człowiek podejmuje mniej aktywności, a ograniczone potrzeby łatwiej zaspokoić w najbliższym otoczeniu. Zazwyczaj jednak zależność od samochodu w polskich miastach i ich otoczeniu okazuje się zjawiskiem głęboko zakorzenionym nie tylko w przestrzeni i polityce transportowej, lecz przede wszystkim w kulturze codzienności.

W rezultacie samochód funkcjonuje dziś nie tylko jako środek transportu, ale także jako narzędzie organizacji życia rodzinnego i zawodowego oraz ważny zasób umożliwiający sprawcze funkcjonowanie w codzienności. W tym sensie zależność od auta jest podtrzymywana nie tylko przez infrastrukturę, ale również przez procesy socjalizacji mobilności, które czynią korzystanie z samochodu rozwiązaniem domyślnym i „oczywistym”. Nawet tam, gdzie istnieją alternatywy, często nie są one postrzegane jako realne opcje działania, lecz raczej jako rozwiązania drugiego wyboru.

Ograniczanie zależności od samochodu wymaga więc nie tylko inwestycji infrastrukturalnych (jak rozwój transportu publicznego oraz zwiększanie dostępności usług blisko domu), lecz także działań podważających dominację prywatnego auta na poziomie normatywnym i kulturowym – pokazywania alternatywnych biografii mobilności, redefiniowania wyobrażeń o normalnym stylu życia oraz osłabiania instytucjonalnych i kulturowych oczekiwań, które czynią posiadanie samochodu milczącym standardem uczestnictwa w życiu społecznym. ■





Rodzicielstwo bez samochodu

✦ Filip Schmidt, Marta Skowrońska

W wielu rodzinach samochód traktuje się jak coś naturalnego. Osiąganie dorosłości związane jest ze zdobyciem prawa jazdy, a rodzinne wyjazdy kojarzą się z logistyką pakowania i „ogarniania” wszystkiego, w czym auto wydaje się najbardziej pomocne. Kiedy na horyzoncie pojawia się dziecko, auto narzuca się jako najbezpieczniejsze i najbardziej praktyczne rozwiązanie, zwłaszcza gdy trzeba przewieźć wózek, zakupy i cały dziecięcy ekwipunek.

W naszym badaniu postanowiliśmy przyjrzeć się sytuacjom, w których ktoś nie chce albo nie może mieć samochodu. Co wtedy dzieje się w związku, w rodzinie, w kontaktach z otoczeniem? Jeśli rodzicielstwo bez auta jest rzadkie, tym bardziej odsłania to działanie społecznych norm i presji związanych z mobilnością.

Jak rzadkie jest rodzicielstwo bez auta?

Wyniki badań ilościowych wskazują na to, że w gospodarstwach domowych z co najmniej jednym dzieckiem w wieku 0–6 lat tylko ok. 6% osób deklaruje brak samochodu. Dla porównania, w całej próbie bez auta jest ok. 28% gospodarstw, a wśród osób w wieku 25–44 lata – ok. 14%.

To oznacza, że brak samochodu przy małych dzieciach to raczej wyjątek, który często wymaga tłumaczenia.

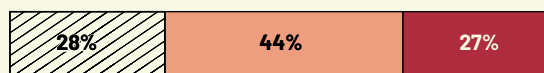
Dlaczego rodziny nie mają samochodu?

W naszym badaniu ważne jest rozróżnienie na dwa rodzaje rodzin, wprowadzone przez Anne E. Brown¹:

- „wolne od auta” (*car-free*) – to gospodarstwa, które nie mają auta, mimo że miałyby taką możliwość. Taka sytuacja dotyczy rodzin mających wystarczające zasoby (zwłaszcza środki finansowe i umiejętności) i warunki umożliwiające poruszanie się innymi środkami transportu (komunikacja miejska, drogi rowerowe, dostęp pieszy),
- „pozbawione auta” (*car-less*) – to gospodarstwa, które nie mają auta i które raczej nie mogą go mieć, nawet gdyby chciały. Taka sytuacja wynika z rozmaitych ograniczeń (zwłaszcza zasobów finansowych, braku prawa jazdy lub umiejętności prowadzenia) i wiąże się nieraz z ryzykiem wykluczenia transportowego.

LICZBA AUT W GOSPODARSTWACH RODZICIELSKICH I NIERODZICIELSKICH W AGLOMERACJACH POZNAŃSKIEJ I TRÓJMIEJSKIEJ.

Gosp. domowe bez dzieci w wieku 0-6: cała próba



Gosp. domowe bez dzieci w wieku 0-6: tylko osoby w wieku 25-44 lata



Gosp. domowe z min. 1 dzieckiem w wieku 0-6 lat



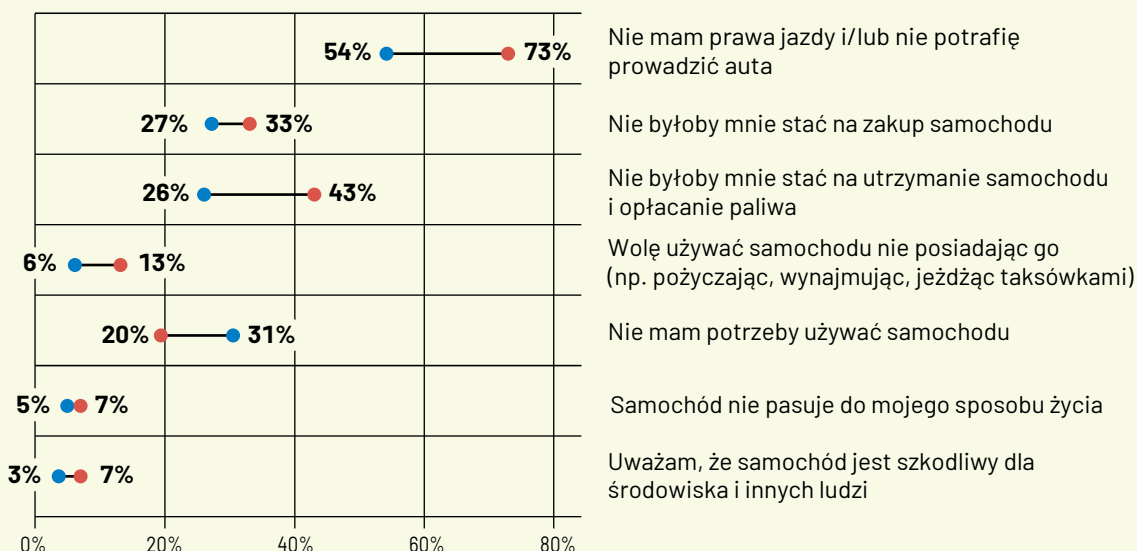
☐ Brak auta
■ Jedno auto
■ 2 lub więcej

0% 25% 50% 75% 100%
Udział wśród badanych osób

1 Brown, A. E. (2017). Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households. *Transport Policy*, 60, 152–159.

DEKLAROWANE POWODY BRAKU POSIADANIA AUTA PORÓWNANIE GOSPODARSTW Z MAŁYMI DZIEĆMI I BEZ MAŁYCH DZIECI

- Gosp. domowe bez dzieci w wieku 0-6
- Gosp. domowe z min. 1 dzieckiem w wieku 0-6 lat



Dane sondażowe pokazują, że druga z tych sytuacji ma miejsce znacznie częściej. Wbrew popularnym wyobrażeniom, brak auta rzadko wynika z postaw pro-ekologicznych. Dominują czynniki strukturalne:

- po pierwsze, brak prawa jazdy lub umiejętności prowadzenia samochodu. Wśród gospodarstw bez auta deklaruje go ok. 54% respondentów, ale wśród rodziców małych dzieci, którzy nie mają auta – aż 73%;
- po drugie, są to ograniczenia finansowe (koszt zakupu i/lub utrzymania), na które wskazuje ok. 26% wszystkich gospodarstw bez auta, ale wśród rodziców bez auta – aż 50%.

Tylko niewielka część wskazuje na powody takie jak brak potrzeby czy preferowany styl życia, a wśród rodziców małych dzieci jest to zaledwie ok. 10%.

W porównanie do gospodarstw rodziców małych dzieci, którzy mają samochód, gospodarstwa rodziców, którzy nie mają samochodu składają się z osób, które są średnio:

- młodsze (średni wiek: 32 vs 36 lat)
- w gorszej sytuacji finansowej
- słabiej wykształcone
- mniej zadowolone z tego, jak wygląda ich codzienne przemieszczanie się.

Co więcej, także jakościowa część naszych badań pokazuje wyraźnie, że decyzje by nie mieć samochodu bywają

raczej pragmatyczne niż ideologiczne – liczy się wygoda, koszty, parkowanie i dostępność transportu publicznego.

Choć te dwa światy – osób „wolnych od auta” i „pozbawionych auta” bywają wrzucane do jednego worka, ich codzienność wygląda inaczej.

Samochód a „dobry rodzic” i „prawdziwy mężczyzna”

Samochód jest powiązany z wieloma społecznymi normami, które widoczne są szczególnie intensywnie, gdy w rodzinie pojawia się dziecko.

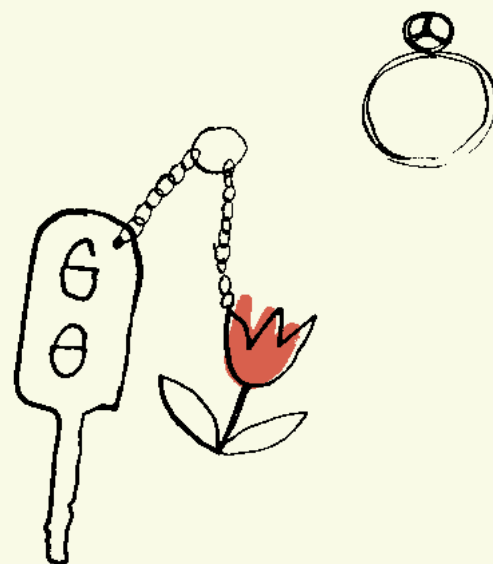
W jednej z analizowanej przez nas rodzin, rodzice partnerki naciskali, żeby ich zięć „wreszcie” zrobił prawo jazdy, traktując to jak męski obowiązek czy wręcz warunek konieczny do tego, by być „normalnym” czy „prawdziwym” mężczyzną. Jak wspomina respondentka, mówili do niej:

„Co to za mężczyzna, który nie ma prawa jazdy?”, „Co, kobieta będzie Ciebie wozić?”

Ona sama z kolei przyznała, że w ciąży zaczęła myśleć o tym, by wrócić do jeżdżenia samochodem, choć wcześniej z niego zrezygnowała:

Tak, to chyba [było dla mnie] wtedy takie trochę naturalne. Taka postawa: „Jak poruszać się z dzieckiem, jak nie autem? Tak najwygodniej, tak najlepiej, najbezpieczniej.”

Co, kobieta „**”** będzie Ciebie wozić?



Wielokrotnie okazuje się, że nawet jeśli para dobrze funkcjonuje bez auta, rodzicielstwo jest momentem, w którym normy społeczne, w postaci komunikatów czy myśli o tym co „naturalne”, „zwyczajne” są najmocniej odczuwalne.

Związek to negocjacje i wzajemny wpływ

Mobilność nie jest tylko indywidualnym wyborem. W parach i rodzinach to proces uzgadniania, dostosowywania się i dzielenia obowiązków. W badaniu szczególnie mocno widać wpływ partnera/partnerki na praktyki transportowe. W opisanych historiach mężczyźni często pełnili rolę „katalizatora” zmiany w stronę mobilności bez auta (np. przekonywali do roweru lub wzmacniali rutyny transportu publicznego). Jednocześnie nie było raczej przypadków odwrotnych: kobiet „nawracających” mężczyzn na mniej samochodowy styl.

To znaczy, wydawało mi się, że wtedy rzeczywiście samochód będzie potrzebny, ale okazało się, że był potrzebny, ale bez przesady, że da się to jednak zrobić inaczej. Ale głównie [mąż] się interesował tą kwestią transportową. (...) I [mąż] zaczął szukać właśnie rozwiązania, jak to zrobić, jak jeździć rowerem z małym dzieckiem

Presja i „współczucie”

Rodziny bez samochodu spotykają się z komentarzami, ocenami i „dobrymi radami”. Czasem wprost, czasem w formie troski, która tak naprawdę jest kontrolą:

Czasem mi się wydaje, że niektórzy znajomi bardzo by chcieli nam układać życie i dziwić się, że nie mamy samochodu (...) kiedyś sąsiadka, już nieżyjąca, patrzyła jak wracamy kiedyś z jakiegoś wyjazdu z torbami i tak ubolewała, że nie mamy [auta]. Myślę, że uznała wtedy, że zaliczamy się do biednych, bo przyniosła nam potem jakieś ubrania dla dzieci. Tak myślę, że pomyślała, że chcielibyśmy, a nie stać nas i trzeba nam pomagać.

Co ciekawe, presja działa także na dzieci, które zaczynają zauważać, że „normalna rodzina ma auto” i dopytują, „czemu my nie mamy”.

Ale no jednak dzieci pytają i podkreślają, że „o gdybyśmy mieli auto to byłoby nam wygodniej. To dotarlibyśmy szybciej.” No i to jakby dzieci mają. (...) dzieci mówią, że czy możemy kupić auto.

Trzy ścieżki do życia bez auta (lub z ograniczonym użyciem samochodu)

Nasze badanie pokazuje, że mimo dość powszechnego posiadania auta wśród rodziców z naszej próby, mechanizm dotyczący relacji między rodzicielstwem a użytkowaniem samochodu jest bardziej złożony. Rodzicielstwo to moment wzmożonej refleksyjności, w którym rodzice muszą uzasadniać i negocjować swoje wybory wobec oczekiwań otoczenia. Nie zawsze prowadzi to jednak do większego użycia samochodu. Są takie pary, które kontynuują życie bez auta lub nadal używają go rzadko, a nawet takie, które redukują jego udział w codziennej mobilności.

Z opowieści par „wolnych od samochodu” (wybierających życie bez auta lub wybierających jego bardzo ograniczone użycie) wylaniają się trzy typowe wzory:

1. **Aktywny opór:** świadome odrzucenie „samochodowej normalności”, z którą zetknęło się w dzieciństwie i budowanie alternatywy (np. rower albo rower cargo) na bazie zasobów, które były rozwijane już wtedy, kiedy było się dzieckiem i nastolatkiem,
2. **Konwersja:** stopniowe porzucenie auta, które było domyślnym środkiem w dzieciństwie na rzecz wzmacnianych kompetencji do używania roweru lub transportu publicznego,
3. **Ciągłość (lub stopniowe przesunięcie):** podtrzymanie używania innego środka niż samochód, który zawsze był czymś naturalnym, także po urodzeniu dziecka.

Duże znaczenie dla faktu i intensywności używania auta ma to, do czego przyzwyczajali nas i czego uczyli nasi rodzice. Wśród rodziców, którzy nie mają auta, tylko 40% wspomina bycie wożonym autem przez rodziców, podczas gdy wśród rodziców, którzy mają auto, takie doświadczenie miało 67% z nich. ■

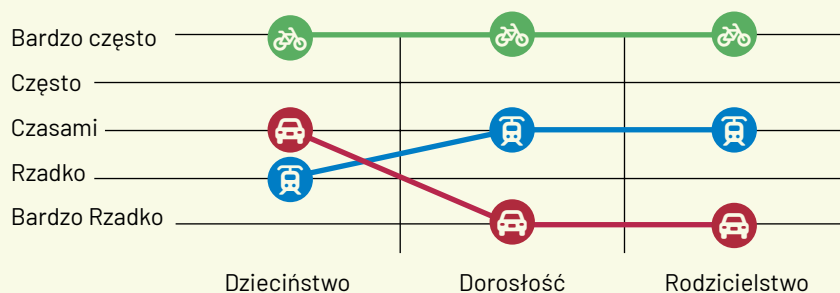
Podsumowanie

- Rodzicielstwo bez samochodu jest rzadkie, więc często uruchamia społeczne komentarze i presję. Jest momentem „próby”, bo wtedy normy dotyczące auta wracają najmocniej i trzeba się wobec nich pozycjonować.
- W ograniczaniu użycia samochodu najczęściej nie chodzi o ekologię, tylko o bariery (prawo jazdy, koszty) oraz o praktyczne warunki życia.
- W parach i rodzinach mobilność jest negocjowana, a partner(ka) może realnie zmienić codzienne praktyki, choć wpływ mężczyzny na kobiety wydaje się w tym względzie silniejszy niż odwrotny.

TYPOWE TRAJektorie BIOGRAFICZNE RODZICÓW, KTÓRZY NIE MAJĄ AUTA: AKTYWNY OPÓR, KONWERSJA ORAZ CIĄGŁOŚĆ

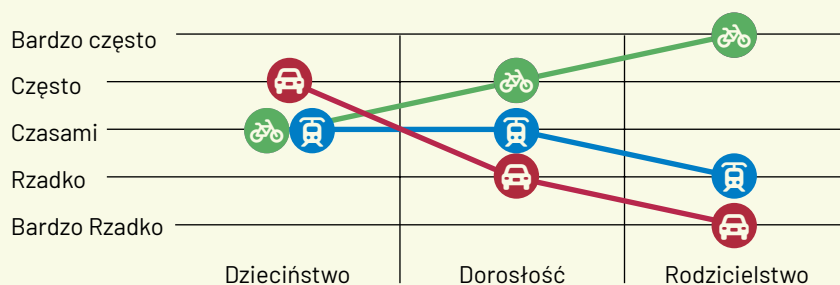
Aktywny opór

Świadome odrzucenie „samochodowej normalności”, z którą zetknęło się w dzieciństwie i budowanie alternatywy (np. rower albo rower cargo) na bazie zasobów, które były rozwijane już wtedy, kiedy było się dzieckiem i nastolatkiem.



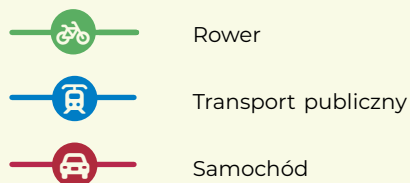
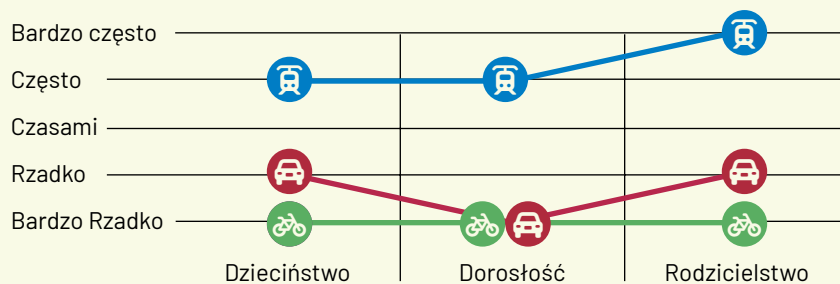
Konwersja

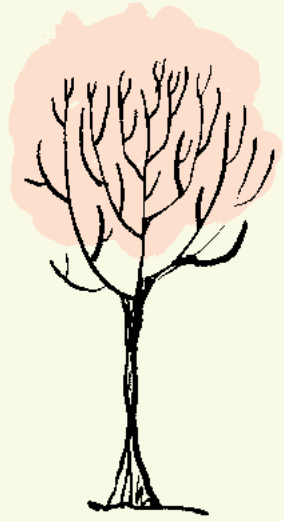
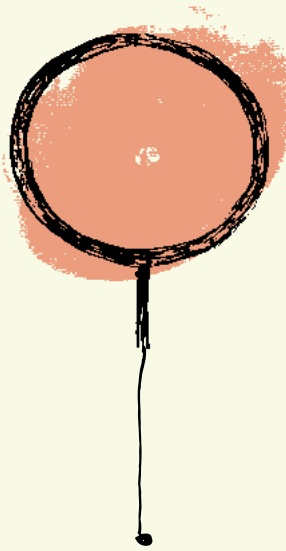
Stopniowe porzucenie auta, które było domyślnym środkiem w dzieciństwie na rzecz wzmacnianych kompetencji do używania roweru lub transportu publicznego.



Ciągłość

Podtrzymanie używania innego środka niż samochód, który zawsze był czymś naturalnym, także po urodzeniu dziecka.





Poparcie dla ograniczeń wobec samochodów

✦ Dawid Krysiński

Współczesne miasta stoją wobec rosnącego wyzwania związanego z przeciążeniem systemów transportowych oraz intensywnym oddziaływaniem ruchu samochodowego na środowisko naturalne i zdrowie publiczne. Badania wskazują, że w wielu metropoliach mieszkańcy tracą rocznie setki godzin w korkach, co znacząco obniża efektywność funkcjonowania miasta i generuje koszty ekonomiczne oraz społeczne. Jednocześnie transport drogowy pozostaje jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych – w Unii Europejskiej samochody osobowe odpowiadają za ok. 16% całkowitej emisji CO₂, zaś pojazdy dostawcze za kolejne 3%¹. W świetle takich danych wdrażanie polityk ograniczających ruch samochodowy staje się kluczowym narzędziem poprawy jakości życia w miastach oraz realizacji celów klimatycznych.

Od politycznie poprawnych do efektywnych: repertuar ograniczeń dla samochodów

Polityki te funkcjonują zwykle jako elementy szerszego systemu interwencji miejskich, obejmującego trzy główne grupy działań². Pierwsza z nich koncentruje się na poprawie jakości transportu publicznego – zarówno poprzez zwiększanie częstotliwości i niezawodności usług, jak i integrację systemów biletowych. Tego typu inwestycje cieszą się szeroką akceptacją społeczną, jednak literatura wskazuje, że ich wpływ na realną redukcję korzystania z samochodu jest ograniczony, jeśli nie towarzyszą im działania zwiększające względny koszt podróży autem. Druga grupa działań obejmuje promocję mobilności aktywnej – rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej czy stref uspokojonego ruchu, co poprawia jakość przestrzeni publicznej i sprzyja zdrowiu

mieszkańców. Także i tu efekty w zakresie zmiany zachowań transportowych są umiarkowane, dopóki podróż samochodem pozostaje łatwo dostępna i uprzywilejowana.

Najbardziej efektywne, choć jednocześnie najbardziej kontrowersyjne, okazują się środki z trzeciej kategorii – instrumenty restrykcyjne. Należą do nich m.in. strefy niskiej emisji (w Polsce nazywane strefami czystego transportu), opłaty za wjazd do centrum, redukcje miejsc parkingowych czy filtrowanie ruchu. Analizy takich polityk, w tym badań nad strefami niskiej emisji w Madrycie, Londynie i innych miastach europejskich oraz strefy opłat za wjazd w Nowym Jorku, wskazują, że ograniczenia te prowadzą zwykle do poprawy jakości powietrza i redukcji liczby pojazdów wysokoemisyjnych, a czasem również udziału aut w ruchu³. Powstaje jednak tzw. „paradoks skuteczności”: środki zachęcające („marchewka”) są powszechnie akceptowane, lecz mają ograniczoną skuteczność, zaś środki ograniczające („kij”) okazują się najefektywniejsze, ale budzą wyraźny sprzeciw społeczny i polityczny⁴.

Obserwacje z różnych krajów dowodzą więc, że poziom poparcia dla ograniczeń samochodowych jest zróżnicowany, choć zazwyczaj stosunkowo niski dla bardziej restrykcyjnych rozwiązań; nierzadkie są też protesty wyrażające sprzeciw wobec planowanych restrykcji, jak w przypadku wprowadzania stref czystego transportu. Jednak w Europie Zachodniej, gdzie strefy niskiej emisji i opłaty za wjazd do centrów miast są stosowane od lat, początkowy sprzeciw społeczny zwykle słabnie po wdrożeniu zmian⁵. Przykłady Londynu, Sztokholmu czy Mediolanu pokazują, że z biegiem czasu stopniowo rośnie świadomość korzyści, takich

1 European Commission, *Cars and vans – CO₂ emissions*, Climate Action, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en (dostęp: 21.03.2026)

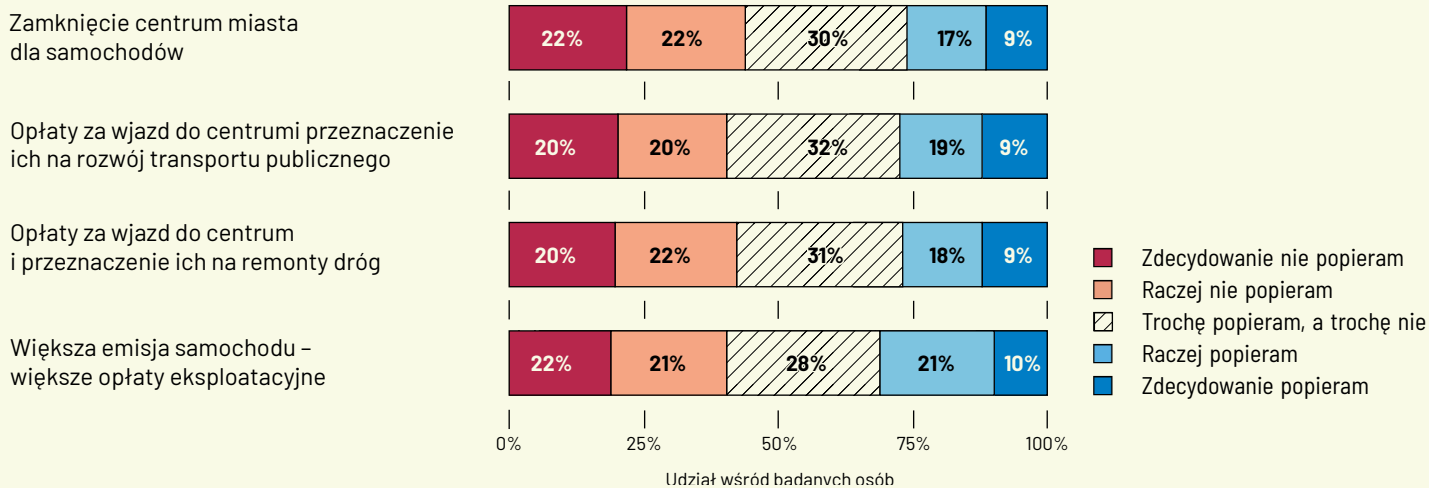
2 A. Moeinaddini, M. Habibian (2024), *Acceptability of transportation demand management policy packages considering interactions and socio-economic heterogeneity*, *Research in Transportation Economics*, Volume 103, 101374, ISSN 0739-8859,

3 Delgado-Lindeman, M., Cordera, R., Moura, J. et al. *Characteristics and effects of low emission zones in Europe. A systematic literature review*. *Eur. Transp. Res. Rev.* 17, 54 (2025).

4 A. Moeinaddini, M. Habibian (2024), *Acceptability of transportation demand management policy packages considering interactions and socio-economic heterogeneity*, *Research in Transportation Economics*, Volume 103, 101374, ISSN 0739-8859,

5 Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, M., & Brundell-Freij, K. (2012). *The Stockholm congestion charges – five years on*. CTS Working Paper.

POPARCIE DLA BADANYCH POLITYK TRANSPORTOWYCH



jak lepsza jakość powietrza, mniejszy hałas czy większa przewidywalność podróży⁶.

Odmienne wygląda sytuacja w Stanach Zjednoczonych, gdzie przywiązanie do samochodu jest silniejsze, a polityki ograniczające jego użytkowanie budzą większą polaryzację. Na przykład wdrożenie opłat za wjazd w Nowym Jorku poprzedzały intensywne spory polityczne, także na poziomie krajowym między Demokratami a Republikanami⁷. Z kolei miasta Ameryki Łacińskiej, takie jak Bogotą czy Meksyk, wykazują mieszany obraz poparcia: mieszkańcy dostrzegają konieczność ograniczeń dla poprawy jakości powietrza, lecz równocześnie obawiają się problemów z egzekucją wprowadzonych reguł oraz niesprawiedliwości w dostępie do dóbr i usług – zwłaszcza tam, gdzie transport publiczny jest słabo dostępny⁸.

Ograniczenia dla samochodów a postawy mieszkańców polskich miast

Wyniki naszych badań⁹ nie odbiegają znacząco od obrazu wyłaniającego się z analiz międzynarodowych. Po pierwsze, obserwujemy przewagę przeciwników proponowanych ograniczeń, choć zarazem segment zwolenników trudno uznać za marginalny. Taki rozkład postaw jest typowy dla polityk transportowych, które mogą zmniejszyć negatywne skutki dominacji samochodu w miastach, jednak ingerują

w swobodę korzystania z prywatnych pojazdów i są odbierane jako ograniczające indywidualną autonomię.

Po drugie, znacząca część populacji ma słabo ukształtowane lub ambiwalentne postawy. Jest to kategoria niezwykle istotna z punktu widzenia projektowania polityk publicznych. Badania z miast Ameryki Łacińskiej pokazują, że osoby niezdecydowane mogą stosunkowo łatwo przesunąć się w stronę poparcia, pod warunkiem że zaprojektowane rozwiązania będą dla nich zrozumiałe i korzystne w praktyce¹⁰.

Po trzecie, różnice poziomu poparcia pomiędzy poszczególnymi typami polityk są w naszych danych stosunkowo niewielkie. Sugeruje to, że sprzeciw nie jest przede wszystkim odpowiedzią na konkretny zestaw instrumentów (np. opłaty za wjazd, redukcję miejsc parkingowych, strefy niskiej emisji), ale raczej na samą ideę ograniczania swobody korzystania z samochodu. Jeśli mieszkańcy oceniają jedynie abstrakcyjną ideę ograniczeń, sprzyja to pojawianiu się reakcji negatywnych, opartych na dominującej w ich otoczeniu emocjonalnej ramie interpretacyjnej. Jest to szczególnie interesujące w świetle ustaleń badań zagranicznych, które podkreślają, że stopień akceptacji polityk zależy od ich konstrukcji: transparentności, zakresu terytorialnego, wsparcia dla grup wrażliwych i jakości istniejących alternatyw transportowych¹¹. Być może brak podobnej wrażliwości na detale

6 Schuitema, G., Steg, L., & Forward, S. (2010). [Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm](#). *Transportation Research Part A*, 44(2), 99-109.

7 Cohen, S. (2025). [The fact-free opposition to congestion pricing in New York](#). Columbia University School of Professional Studies.

8 Boso, Á., Oltra, C., Garrido, J., & López-Asensio, S. (2023). [Understanding public acceptance of automobile restriction policies: A qualitative study in four Latin American cities](#). *Society*, 60, 592-605.

9 Analiza na próbie n=1519 respondentów, którzy odpowiadali na pytania dotyczące poparcia dla polityk transportowych.

10 Boso, Á., Oltra, C., Garrido, J., & López-Asensio, S. (2023). [Understanding public acceptance of automobile restriction policies: A qualitative study in four Latin American cities](#). *Society*, 60, 592-605.

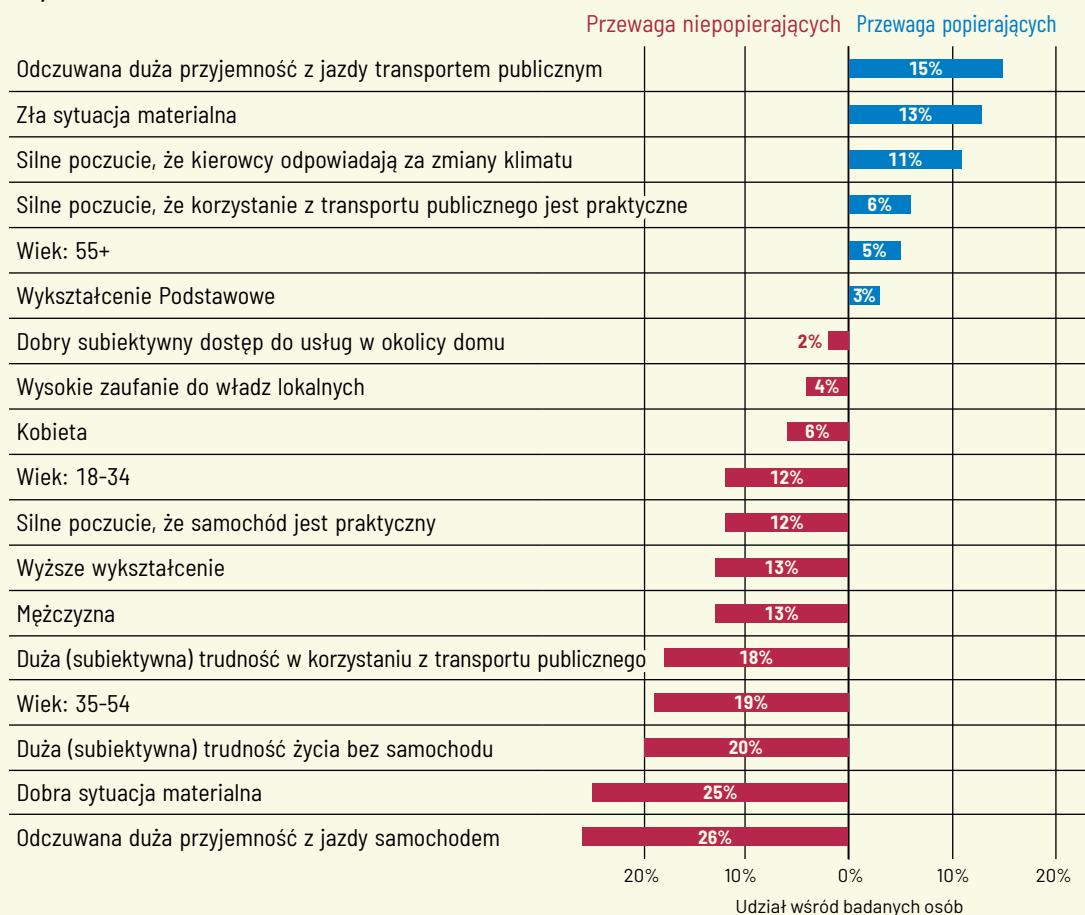
11 Kim, J., Schmöcker, J.-D., Fujii, S., & Noland, R. B. (2013). [Attitudes towards road pricing and environmental taxation among US and UK students](#). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 48, 50-62.

KTO POPIERA OGRANICZENIA, A KTO ICH NIE POPIERA?

O ile więcej zwolenników lub przeciwników polityki „Większa emisja samochodu = wyższe opłaty eksploatacyjne” występuje w poszczególnych kategoriach społeczno-demograficznych?

Różnice między zwolennikami i przeciwnikami. W punktach procentowych; kolor niebieski – przewaga odpowiedzi „raczej popieram” lub „zdecydowanie popieram” w danej kategorii

Społeczno-demograficznej; kolor czerwony – przewaga odpowiedzi „raczej nie popieram” lub „zdecydowanie nie popieram” w wybranej kategorii.



proponowanych rozwiązań wynika w Polsce z faktu, że idea ograniczeń dla samochodu jest tu wciąż pewną nowością, przez co badany trudno oszacować rezultaty poszczególnych polityk.

Na co zatem zwrócić uwagę, starając się budować poparcie dla ograniczeń i przelamywać niechęć mieszkańców? Z danych wyłania się bardzo spójny obraz czynników, które sprzyjają akceptacji lub odrzuceniu ograniczeń dla samochodów w miastach. Widać wyraźnie, że postawy te nie są przypadkowe, lecz wynikają z codziennych doświadczeń mobilności oraz przywiązania do określonych środków transportu.

Kto jest za, a kto przeciw?

Po stronie przeciwników znajdujemy przede wszystkim osoby, dla których samochód jest zarówno źródłem przyjemnych doznań, jak i narzędziem, które realnie ułatwia codzienne funkcjonowanie. Dane pokazują, że jeśli jazda autem sprawia przyjemność, a do tego respondent lub respondentka uważa, że życie bez samochodu byłoby bardzo trudne, sprzeciw wobec ograniczeń rośnie wyjątkowo silnie.

Warto jednak podkreślić, że wspomniana „przyjemność z jazdy” nie jest wyłącznie prostą emocją – to często element złożonej postawy transportowej, która ma silny komponent

afektywny: kojarzy się z poczuciem swobody, płynności ruchu, kontroli nad czasem, a czasem wręcz z elementami tożsamości (np. samochód jako symbol sprawczości i dorosłości). Afektywne komponenty postaw są bardziej stabilne i trudniej poddają się zmianie niż przekonania, czyli komponenty poznawcze, dlatego ich rola w sprzeciwie wobec polityk transportowych bywa znacznie większa niż mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Właśnie dlatego ograniczenia samochodowe dotyczą jednego z najtrudniejszych obszarów zmiany społecznej: nie warstwy „co wiem”, ale warstwy „co czuję”.

W tym kontekście szczególnie istotne jest to, że „przyjemność” stanowi rodzaj filtra percepcyjnego. Jeśli ktoś lubi prowadzić samochód, a jednocześnie odbiera transport publiczny jako niekomfortowy, wolny czy nieprzewidywalny, to niezależnie od tego, czy alternatywy wobec auta faktycznie takie są, będzie interpretować rozwiązania ograniczające ruch aut jako zagrożenie dla swojej jakości życia. Z tego powodu „przyjemność” staje się kluczową barierą polityczną i psychologiczną – działa jako czynnik wzmacniający przywiązanie do samochodu na poziomie emocji, których nie da się szybko zmienić edukacją, informacją czy apelami klimatycznymi. Postawa ta ma też charakter samowzmacniający: osoby czerpiące przyjemność z jazdy częściej

wybierają samochód, co utrwala ich przywiązanie do tego środka transportu i pogłębia dystans wobec alternatyw.

Podobny mechanizm widoczny jest u ludzi w wieku 35–54 lat, pozostających w intensywnym okresie życia zawodowego i rodzinnego. W tej grupie pozytywne emocje wobec auta łączą się z poczuciem funkcjonalności: samochód pozwala „panować nad czasem”, przewozić dzieci, wykonywać wiele zadań jednego dnia. Podobny wzorzec dotyczy osób o dobrej sytuacji materialnej, mężczyzn i ludzi z wyższym wykształceniem – grup, które częściej doświadczają jazdy samochodem jako komfortowej i sprawnej.

Co istotne, nawet tam, gdzie usługi miejskie – sklepy, szkoły czy przychodnie – są łatwo dostępne, przeciwnicy ograniczeń na ogół mają w naszych badaniach niewielką przewagę. To wskazuje, że sama urbanistyczna „bliskość” nie wystarczy, aby zmienić zakorzenione postawy. Ludzie mogą mieszkać w okolicy, w której łatwo jest dojść pieszo do wielu celów, ale jeśli ich doświadczenie korzystania z transportu publicznego jest negatywne, a jazda autem – przyjemna i przewidywalna, postawa wobec ograniczeń pozostaje negatywna. Innymi słowy, postawy transportowe kształtują się przede wszystkim na podstawie przeżytej codzienności, a nie samego układu przestrzennego.

Po drugiej stronie znajdują się zwolennicy, których postawy są równie spójne, ale opierają się na innym doświadczeniu mobilności. Najsilniej ze wsparciem dla ograniczeń dla używania auta ponownie wiążą się całosciowe postawy – tyle, że przeciwne niż w przypadku oponentów restrykcyjnych rozwiązań. Większą skłonność do popierania ograniczeń ruchu samochodowego wyrażają ludzie, którzy lubią jazdę komunikacją miejską i uważają ją za praktyczną.

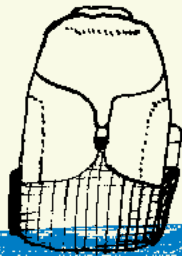
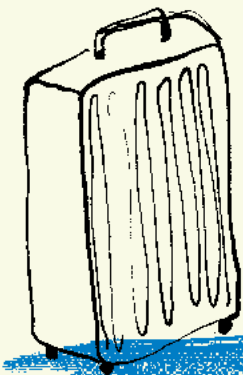
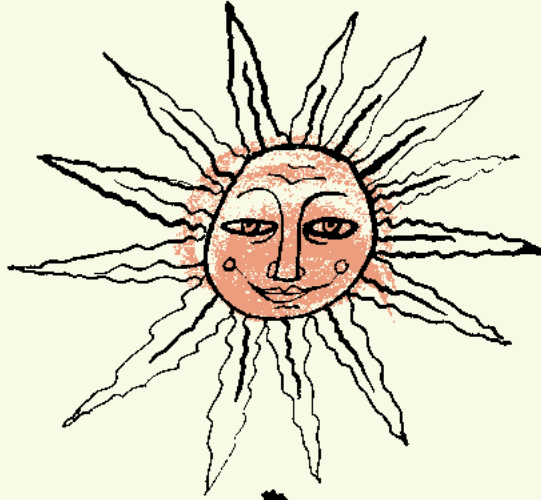
Ciekawa jest także rola sytuacji materialnej: osoby znajdujące się w gorszym położeniu ekonomicznym częściej popierają ograniczenia, prawdopodobnie dlatego, że koszty posiadania auta są dla nich dotkliwe, a transport publiczny bywa atrakcyjną alternatywą. Niezależnie od tego, widoczna jest lekka przewaga poparcia wśród osób starszych – być może ich wzorce mobilności są mniej

związane z pośpiechem i wielozadaniowością, a bardziej z prostotą i stabilnością, przez co łatwiej im zaspokajać potrzeby transportowe z pominięciem samochodu.

Wśród zwolenników ograniczeń samochodowych widoczna jest również grupa osób, które – oprócz pozytywnych doświadczeń z transportem publicznym – charakteryzują się bardziej rozwiniętą świadomością środowiskowych kosztów ruchu samochodowego. Nie chodzi wyłącznie o ideowe przekonanie, że „kierowcy odpowiadają za zmiany klimatu”, lecz raczej o rozpoznanie, że codzienne użytkowanie samochodu generuje określone konsekwencje środowiskowe, zdrowotne i przestrzenne, które wracają do mieszkańców w bardzo namacalny sposób. Wrażliwość klimatyczną można więc rozumieć nie jako moralny imperatyw, lecz jako szerszą percepcję skutków miejskiej mobilności: dostrzeganie smogu w sezonie grzewczym, wyższych temperatur na obszarach o dużym natężeniu ruchu, rosnących kosztów zdrowotnych czy podporządkowania przestrzeni publicznej infrastrukturze drogowej. W praktyce przekłada się to na większą gotowość do wspierania polityk, które realnie zmniejszają negatywne efekty użytkowania aut: czystsze powietrze, mniej hałasu, mniej spalonych paliw oraz większe bezpieczeństwo na ulicach.

Chociaż świadomość środowiskowa wydaje się w tym względzie obiecująca, wyniki badań jednoznacznie wskazują, że największą przeszkodą w budowaniu poparcia dla ograniczeń nie są fakty dotyczące emisji, lecz afektywna, a częściowo również funkcjonalna wartość samochodu oraz trudność dotycząca „przejęcia” tej wartości przez alternatywne środki transportu. Polityki transportowe nie są bowiem oceniane wyłącznie przez pryzmat ich deklarowanych celów, lecz także ze względu na to, w jakim stopniu ingerują w praktyki mobilności stanowiące źródło komfortu, przyjemności lub poczucia kontroli nad codziennością. Poparcie dla zmian w polityce transportowej najskuteczniej buduje się zatem poprzez stopniowe tworzenie takich doświadczeń z alternatywami wobec samochodu, które – choć w części – odtwarzają pozytywne aspekty użytkowania prywatnego pojazdu. ■





Wakacje w życiu par i rodzin

✦ Marianna Kostecka i Marta Skowrońska

Wakacje wydają się czymś oczywistym, naturalnym elementem dorosłego życia, związku czy rodziny. Wspólny wyjazd ma być nagrodą po ciężkiej pracy, czasem odpoczynku, bliskości i „bycia razem”. Co się jednak dzieje, jeśli ktoś nie chce albo nie może podróżować?

Zainteresowało nas to, jak (nie)podróżowanie jest oceniane i negocjowane w relacjach intymnych – partnerskich i rodzinnych. **Z naszych badań wynika, że brak wspólnych wyjazdów rzadko jest neutralny. Na ogół budzi on zdziwienie, niepokój, a czasem wręcz wątpliwości co do samej relacji.**

Wakacje jako rytuał bliskości

Socjolożki i socjologowie od dawna zwracają uwagę, że rodzina czy związek nie jest czymś, co po prostu jest, ale czymś, co się robi¹ – poprzez codzienne praktyki, rytuały i wspólne działania. Jedną z kluczowych praktyk podtrzymujących rodzinność są wakacyjne wyjazdy. Wspólny wyjazd to kulturowo rozpoznawalny rytuał: planujemy go z wyprzedzeniem, inwestujemy w niego czas, pieniądze i emocje, dokumentujemy zdjęciami, opowiadamy o nim innym. W przeprowadzonych przez nas rozmowach często pojawiała się przekonanie, że wakacje są dowodem na to, że związek dobrze funkcjonuje – że potrafimy być razem, dogadać się, w stu procentach cieszyć swoją obecnością. W przypadku rodzin istotny był też wątek bycia dobrymi rodzicami: pokazywania dzieciom świata i przekazywania im, za pośrednictwem podróży, ważnych kompetencji (np. znajomości języka obcego) i postaw (takich jak życiowa zaradność czy otwartość na innych ludzi).

Utopia idealnej rodziny

Zarówno literatura, jak i nasze badania pokazują, że urlop często wiąże się z nadzieją na realizację wyobrazonego ideału rodziny lub związku². To próba stworzenia lepszej wersji codzienności, w której mniej jest pracy i pośpiechu,

a więcej uważności i bycia razem. Problem polega jednak na tym, że te nadzieje i wyobrażenia rodzą presję i napięcie.

Mogliśmy wspólnie spędzić czas. Wiadomo, na wyjazdach było troszeczkę i nerwów, bo nie każdy akurat tak samo myślał, nieraz pewnie ten..., ale to był ten czas faktycznie wspólnie spędzony z dziećmi. Bo tam byliśmy tylko ze sobą. W domu każdy ma jakieś zajęcia, ten tu, ten tu, a tam jesteśmy tylko razem. Razem żartujemy, nawet jak się pokłócimy, to jesteśmy ze sobą razem. To na pewno buduje więzi. Zawsze.

Co więcej, w praktyce urlop rzadko okazuje się wyłącznie odpoczynkiem. To także intensywna praca organizacyjna i emocjonalna, obejmująca planowanie, pakowanie, dbanie o dobry nastrój, rozwiązywanie konfliktów, radzenie sobie ze zmęczeniem i nadmiarem bliskości, który może się pojawić, gdy cała rodzina przez kilka dni dzieli jedną przestrzeń.

Warto też zauważyć, że odpowiedzialność za sukces wspólnych wakacji nie rozkłada się równo. To najczęściej kobiety biorą na siebie ciężar dbania o dobrą atmosferę.

Podróż jako moment prawdy o nas

Podróż potrafi wystawić związek na próbę. Wspólny wyjazd ujawnia różnice, które w codziennym życiu łatwiej ukryć: nierówności finansowe, różnice w planowaniu dnia czy w oczekiwaniach wobec czasu wolnego. W naszych badaniach podróżowanie często było interpretowane jako test kompatybilności: czy osoba partnerska jest wystarczająco otwarta, spontaniczna, ciekawa świata? Czy ma zasoby – pieniądze, czas, kompetencje, żeby podróżować?

1 Morgan, D. H. L. (1996). *Family connections*. Polity Press; Morgan, D. H. G. (2011). *Locating 'Family Practices'*. *Sociological Research Online*, 16(4), 174-182.; Finch, J. (2007). *Displaying Families*. *Sociology*, 41(1), 65-81.

2 Hall, S. M., & Holdsworth, C. (2016). *Family Practices, Holiday and the Everyday*. *Mobilities*, 11(2), 284-302.

- Twój partner nie był typem towarzysza podróży, którego można zabrać do samolotu?
- Nie miał pieniędzy. W każdym razie, kiedy lecieliśmy, zapłaciłam za niego. I nadal nie zwrócił mi tych pieniędzy. A potem bardzo szybko się rozstaliśmy, więc...
- Ważna podróż.
- Tak, podróż, która dała mi wiele do myślenia.

Gdy ktoś nie chce podróżować

We współczesnym świecie, w którym podróżowanie coraz częściej postrzegane jest jako norma i symbol dobrego życia, brak chęci do wyjazdów rzadko jest neutralny. Osoby niepodróżujące często spotykają się z takimi reakcjami, jak zdziwienie (jak to, nie chcesz jechać?), współczucie (szkoda mi ludzi, którzy nie chcą nic zobaczyć), czy nakłanianie do zmiany decyzji (musisz odpocząć na wakacjach, to zdrowe).

Bo teraz to jest jakoś bardzo naturalne, że gdzieś wyjeżdżam. A naprawdę bardzo szkoda mi osób, które nie czują w tym potrzeby. Myślę, że to są osoby, które nie mają żadnych zainteresowań, bo zawsze można w podróżach coś znaleźć dla siebie.

W życiu par i rodzin brak gotowości do wyjazdów jest zazwyczaj interpretowana jako oznaka głębszego niedopasowania. Dla niektórych osób było to wręcz powodem do zakończenia relacji romantycznej.

Presja podróżowania i wstyd

Dlaczego to wszystko tak bardzo nas dotyka? Jednym z kluczowych mechanizmów jest wstyd. Wstyd pojawia się tam, gdzie zagrożona jest więź, gdy czujemy, że nie spełniamy oczekiwań ważnych dla nas osób.

Gdy podróżowanie uchodzi za coś oczywistego i pożądanego, niepodróżowanie staje się odstępstwem, a wstyd działa jak emocjonalna sankcja, nierzadko skłaniając do tłumaczenia się, dopasowania i „naprawy” sytuacji.

- Czy spotkałeś się kiedyś z takim zjawiskiem wstydu z powodu niebycia za granicą?
- Może kiedyś u siebie tak miałem.
- Jak myślisz skąd się to bierze? Bo to jest rzeczywiście zjawisko.
- Myślę, że z takiej presji otoczenia, że tak wszyscy wyjeżdżają gdzieś na wakacje za granicę. No, ja, powiedzmy, siedzę i nigdzie nie wyjeżdżam.

Inne definicje spełnienia

Jednocześnie słychać głosy, które ten porządek kwestionują. Osoby, które mówią: „nie czuję potrzeby podróżowania”, „mam teraz inne rzeczy do zrobienia”, „lubię być u siebie”.

- A ma Pani takie poczucie, że właśnie coś Pani traci nie wyjeżdżając?
- Nie, ja nie mam potrzeby wyjeżdżać, lubię czytać książki.

Te narracje pokazują, że **dobrze życie nie musi oznaczać bycia w ciągłym ruchu**, a spełnienie można budować również wokół stabilności, opieki, zakorzenienia i codziennych relacji.

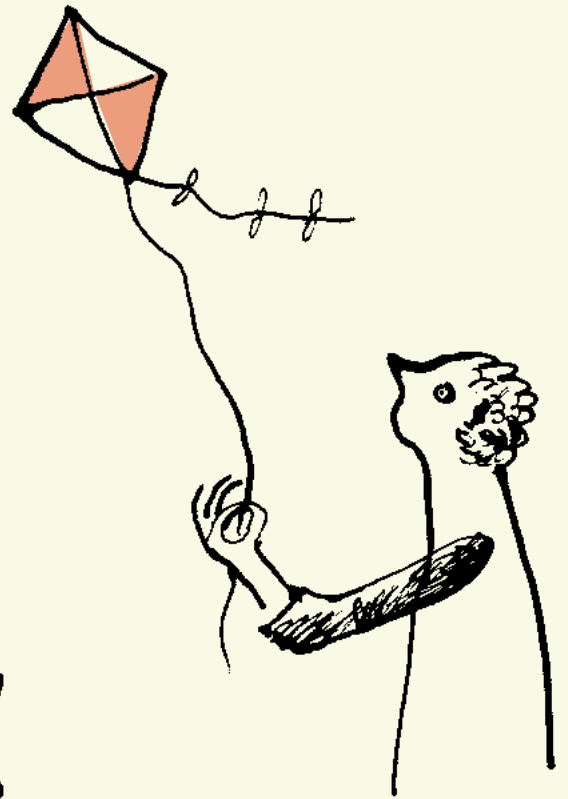
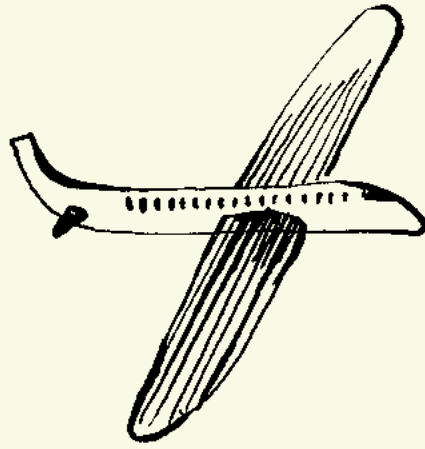
W czasach kryzysu klimatycznego te alternatywne sposoby myślenia o bliskości i wspólnym życiu wydają się szczególnie ważne. ■

Co z tego wynika?

- Wakacje pełnią dziś znacznie więcej funkcji niż tylko wypoczynek – są narzędziem budowania, testowania i oceniania relacji.
- Brak podróży bywa społecznie i emocjonalnie sankcjonowany, zwłaszcza w związkach romantycznych.
- W czasach kryzysu klimatycznego potrzebujemy dostrzec i uprawomocnić inne definicje dobrego życia i bliskości – takie, które nie opierają się na ciągłym przemieszczaniu się.

**ja nie mam JJ
potrzeby
wyjeżdżać,
lubię czytać
książki**





Czy w Polsce wstydzimy się latania?

✦ Marianna Kostecka

W ostatnich latach dużo mówiono o tzw. wstydzie z powodu latania – znanym pod szwedzkim określeniem *flygskam*. Pojęcie to zrobiło imponującą karierę medialną i naukową, stając się symbolem moralnego napięcia między potrzebą mobilności a rosnącą świadomością kryzysu klimatycznego. „«Flight shame» odnosi się do niepokoju jednostki związanego z zaangażowaniem w konsumpcję, która jest energochłonna i klimatycznie problematyczna. Odnosi się również do podróżujących samolotem jako osób zaangażowanych w społecznie niepożądane działania [...]”¹. W krajach nordyckich zjawisko to przez pewien czas realnie wpływało na debatę publiczną, a nawet – przynajmniej deklaracyjnie – na zachowania podróżnicze. Pytanie brzmi jednak: czy ten rodzaj wstydu występuje także w Polsce?

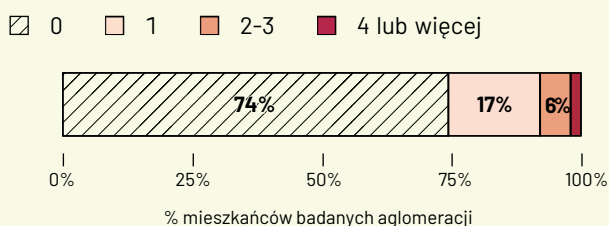
Nasze badania sugerują, że odpowiedź na to pytanie prowadzi w zaskakującym kierunku. **W Polsce nie tyle wstydzimy się latania, ile coraz częściej wstydzimy się tego, że nie podróżujemy.** I to właśnie wstyd z powodu niepodróżowania okazuje się kluczowy dla zrozumienia społecznej presji, by latać więcej i dalej. W praktyce utrudnia to także społeczną akceptację ograniczania latania jako niezbędnego sposobu redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Flygskam: pojęcie globalne, doświadczenie lokalne

Flygskam narodził się w specyficznym kontekście kulturowym. W krajach skandynawskich, gdzie kwestie klimatyczne od dawna zajmują ważne miejsce w debacie publicznej, latanie zaczęto postrzegać nie tylko jako wybór konsumencki, lecz także jako decyzję moralną. Z czasem pojęcie to zostało przejęte przez media – często w sposób uproszczony, prowokacyjny i silnie nacechowany emocjonalnie.

Problem polega na tym, że **wstyd jako narzędzie zmiany społecznej działa ambiwalentnie.** Z jednej strony może zwiększać świadomość problemu, z drugiej prowadzić do oporu, zniechęcenia i utraty zaufania wobec tych, którzy moralizują cudze wybory.² Co więcej, *flight shame* – mimo

LICZBA PODRÓŻY LOTNICZYCH W CIĄGU 12 MIESIĘCY POPRZEDZAJĄCYCH BADANIE



widoczności medialnej – nie doprowadził do trwałego spadku liczby lotów ani do masowego odchodzenia od podróży lotniczych. Dlaczego więc tak trudno zrezygnować z latania, nawet wtedy, gdy wiemy, że szkodzi ono klimatowi oraz obecnym i przyszłym pokoleniom?

Mobilność jako wartość kulturowa

Jednym z kluczy do odpowiedzi jest zrozumienie, że latanie nie jest wyłącznie kwestią infrastruktury, cen biletów czy dostępności połączeń. **Mobilność – a zwłaszcza mobilność lotnicza – ma również wymiar symboliczny i emocjonalny.**

Choć w skali globalnej samolotem podróżuje mniejszość ludzi, w dominującym dyskursie społecznym latanie jawi się jako norma.

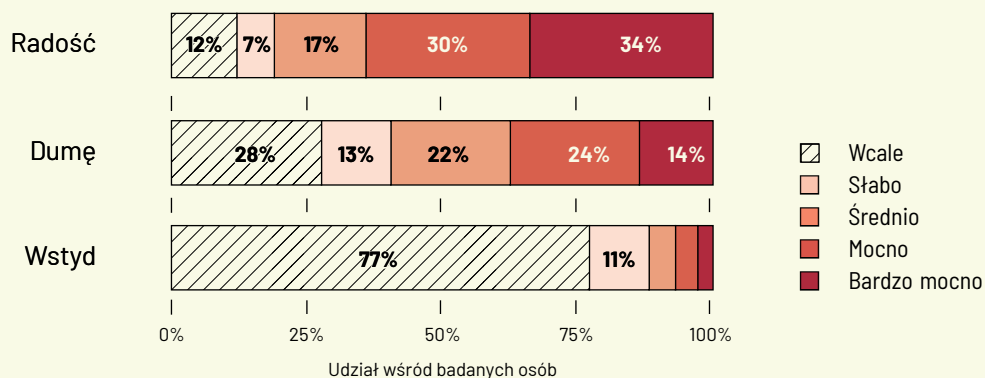
Latanie jest przedstawiane jako coś oczywistego, pożądanego, a czasem wręcz koniecznego, by „żyć pełnią życia”. Podróże – szczególnie te dalekie – funkcjonują jako forma kapitału kulturowego: świadczą o otwartości, zaradności, nowoczesności, być może nawet są rodzajem współczesnej dystynkcji klasowej.

Społeczeństwo, które celebrytuje ruch, szybkość i dostępność, z rezerwą patrzy na wszystko, co oznacza

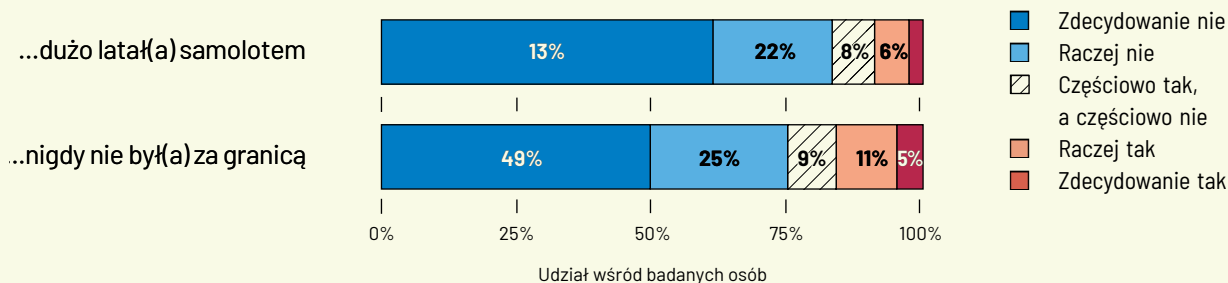
¹ Gössling, S. (2019). Celebrities, air travel, and social norms. *Annals of Tourism Research*, nr 79, s. 1.

² Fredericks, S. (2021). *Environmental Guilt and Shame: Signals of Individual and Collective Responsibility and the Need for Ritual Responses*. Oxford: Oxford University Press

WYOBRAŹ SOBIE, ŻE LECISZ SAMOLOTEM NA WAKACJE NA INNYM KONTYNENCIE NP. W AZJI LUB AMERYCE POŁUDNIOWEJ. JAK SĄDZISZ, W JAKIM STOPNIU ODCZUWAŁ(A)BYŚ...?



BYŁOBY MI WSTYD, GDYBYM...



zatrzymanie, ograniczenie lub brak mobilności. Dotyczy to nie tylko ludzi, lecz także towarów, informacji czy idei – cenimy przepływ, a nie bezruch.³

Polskie miasta: brak wstydu z powodu latania, obecność wstydu z powodu niepodróżowania

W polskim kontekście *flygskam* nie zakorzenił się w takim stopniu jak w Europie Północnej. W naszych badaniach tylko niewielki odsetek ludzi biorących udział w badaniu deklarował wstyd lub poczucie winy związane z dalekimi podróżami lotniczymi. **Znacznie częściej pojawiała się natomiast duma – zwłaszcza z podróży międzykontynentalnych.**

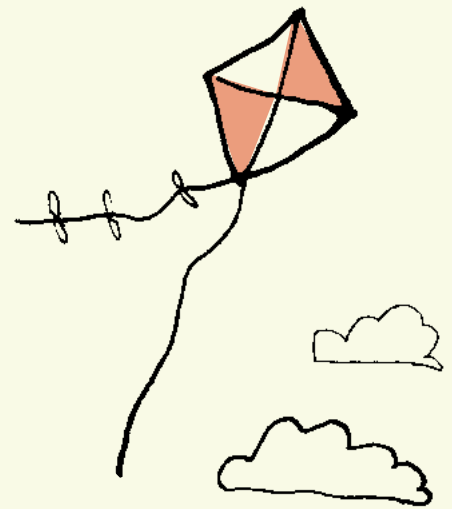
Jednocześnie aż co szósta badana osoba z Poznania i Trójmiasta przyznała, że **odczuwałaby wstyd z powodu niebycia nigdy za granicą.**

Ten rodzaj emocji był szczególnie silny wśród osób młodych oraz latających często. W ich narracjach brak podróży nie był neutralnym faktem biograficznym, lecz czymś, co wymaga tłumaczenia, usprawiedliwienia, a czasem wręcz ukrycia.

Na pewno nie chcę mówić o tym, że mało, na przykład, podróżowałam, bo faktycznie to jest dalej taki temat, który jest mimo wszystko trochę bardziej wstydlivy, bo [...], faktycznie prywatnie dosyć mało latałam tak na wycieczki, mam na myśli zagraniczne, więc tym na pewno się nie chcę jakoś specjalnie chwalić.

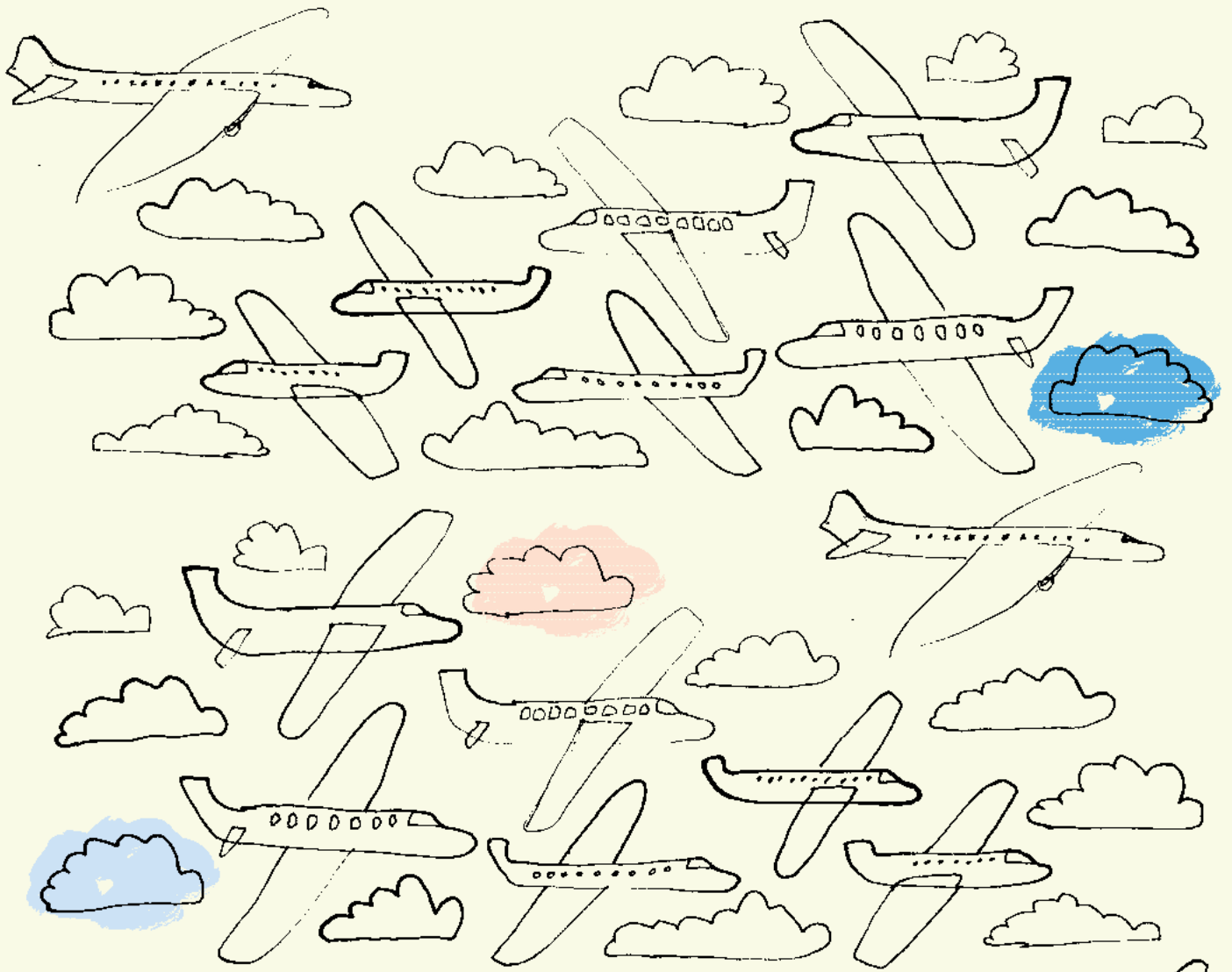
To ważne przesunięcie: problemem, który może mieć zabarwienie emocjonalne (w postaci np. wstydu czy winy), nie jest nadmierne latanie, ale jego brak lub mała ilość podróży samolotem. ■

3 Czepczyński, M. (2025). Mobilność jako cecha przestrzeni. Kulturowe wybory i możliwości przemieszczania się, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 28(1), 24-35; Krajewski, M. (2020). (Nie)Nawidzenia. Świat przez nienawiść. Kraków: Universitas, s. 144-169.



Co z tego wynika?

- W Polsce latanie nie jest dziś przede wszystkim źródłem wstydu moralnego związanego z kryzysem klimatyczno-ekologicznym, lecz elementem szerszego porządku kulturowego, w którym podróżowanie uchodzi za coś oczywistego, pożądanego i społecznie nagradzanego.
- W tym porządku emocjonalnym problemem staje się raczej brak podróży niż ich nadmiar.
- Taki układ emocji utrudnia rozmowę o ograniczaniu mobilności w kontekście zmian klimatu. Apel o „latanie mniej” zderza się bowiem z głęboko zakorzenionym przekonaniem, że podróżowanie jest nobilitujące (także emocjonalnie w postaci dumy).
- Jeśli chcemy myśleć o bardziej zrównoważonych formach mobilności, warto brać pod uwagę nie tylko kwestie infrastrukturalne i ekonomiczne, lecz także społeczne i emocjonalne koszty bycia osobą niepodróżującą często lub wcale.



Czy stajemy się zależni od latania?

✦ Filip Schmidt, Michał Czepkiewicz

Jak samolot stał się „normalną” częścią naszego życia

Jeszcze kilkadziesiąt lat temu latanie było w Polsce rzadkością. Dziś dla wielu osób jest czymś oczywistym – sposobem na wakacje, odwiedzin u bliskich, wyjazd na studia czy konferencję. W naszym badaniu sprawdziliśmy, jak szybko latanie stało się częścią codziennych praktyk społecznych oraz dlaczego niektórym coraz trudniej wyobrazić sobie życie bez samolotu.

Od luksusu do normy

Dane z dwóch polskich aglomeracji – poznańskiej i trójmiejskiej – pokazują ogromną zmianę pokoleniową, wynikającą przede wszystkim ze zmieniających się historycznie warunków podróżowania.

- Wśród osób urodzonych przed 1955 rokiem aż 67% nigdy nie leciało samolotem. Wśród Millenialsów ten odsetek spada do zaledwie 15%.
- W przeliczeniu na lata życia, pokolenie Z latało dwukrotnie częściej niż pokolenie X, pięciokrotnie częściej niż pokolenie Baby Boomers i aż dziesięciokrotnie częściej niż najstarsze badane roczniki.

Młodsze pokolenia latają nie tylko częściej – częściej też uważają, że trudno byłoby im z latania zrezygnować. Nazwaliśmy to zjawisko **postrzeganą zależnością od latania** (ang. *Perceived Flight Dependence*).

Sprawdzaliśmy, na ile trudno byłoby badanym całkowicie zrezygnować z lotów oraz nie używać samolotu do różnego rodzaju praktyk. Okazuje się, że dla około 16% mieszkańców badanych miast byłoby to bardzo trudne, dla 14% – raczej trudne, a dalsze 16% ma mieszane uczucia (częściowo trudne, częściowo łatwe). Łącznie aż połowa widzi większe lub mniejsze trudności z wyobrazeniem sobie życia bez samolotu. Dotyczy to szczególnie osób młodszych. Jeśli zapytać o poszczególne rodzaje praktyk, latanie najsilniej wrosło w odpoczywanie i wakacje oraz realizację różnego rodzaju hobby.



Rozkład lotów z lotniska w Gdańsku z 1974 r.
Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Nawet jeśli wiele z naszych rozmówczyń i rozmówców dostrzega możliwość spędzenia dobrych wakacji w kraju, dla niektórych podróże międzynarodowe, wymagające latania, stały się czymś najzupełniej normalnym i oczekiwanym. Trudno jest z nich zrezygnować, nawet jeśli nie są czymś najbardziej niezbędnym.

Jaskrawym przykładem wrastania podróży lotniczych w różne praktyki jest bieganie maratonów w różnych miastach świata. Do takich wyjazdów włączane są osoby z otoczenia o podobnych zainteresowaniach. Nawiązują się nowe, powtarzalne rytuały wspólnego spędzania czasu w gronie przyjaciół.

INTENSYWNOŚĆ DOŚWIADCZEŃ Z LATANIEM SAMOLOTEM W PODZIALE NA POKOLENIA

Średnia liczba lotów...	W ciągu całego dotychczasowego życia	W ciągu ostatnich 12 miesięcy	Przypadająca na jeden rok dotychczasowego życia
Gen Z (1997-2005)	7,5	0,8	0,36
Milleniarsi (1981-96)	7,9	0,8	0,23
Gen X (1965-80)	8,6	0,7	0,18
Boomersi / Pokolenie Solidarności (1955-64)	4,9	0,6	0,08
Powojenne / Marca 68 (1945-54)	3,2	0,2	0,05
Przedwojenne (do 1945)	0,5	0,01	0,01

Z tym bieganiami to było tak, że te wyjazdy już się zaczęły, bym powiedziała, w 2018 roku. Tak mniej więcej. Przy czym czasami było tak, że ja np. byłam tylko z mężem. W Nowym Jorku byliśmy tylko we dwójkę. Po tym Nowym Jorku faktycznie zaczęliśmy tak, że zawsze jechaliśmy albo w trzy pary, albo w dwie.

Zależność od lotów silnie dotyka osób, których bliscy wyjechali gdzieś dalej za granicę. Normy społeczne nakazują odwiedzać bliską rodzinę, nawet gdy mieszka bardzo daleko. Niektórym w utrzymaniu kontaktu na odległość pomagają komunikatory i rozmowy wideo, co zmniejsza trochę konieczność latania. Według wielu osób niezbędne są jednak spotkania na żywo. Migracje i umiędzynarodowienie naszych sieci społecznych mogą więc powodować zwiększenie się zależności od lotów.

Dlaczego latanie „wciąża”?

Nasze wyniki pokazują, że latanie nie jest tylko indywidualnym wyborem. Staje się elementem szerszej układanki – sieci powiązań, umiejętności i oczekiwań społecznych.

Najważniejsze czynniki wzmacniające zależność od latania to:

- **Doświadczenie podróży** – im więcej krajów ktoś odwiedził, tym większe prawdopodobieństwo, że będzie latał dalej. Podróże „generują” kolejne podróże.
- **Relacje za granicą** – posiadanie partnera, przyjaciół lub rodziny mieszkających w innym kraju znacząco zwiększa zarówno częstotliwość lotów, jak i poczucie, że bez nich trudno funkcjonować.
- **Umiejętności i kompetencje** – znajomość języków obcych, łatwość poruszania się po lotniskach czy

organizowania wyjazdów sprawiają, że latanie staje się prostsze i bardziej naturalne.

- **Normy społeczne** – jeśli w naszym otoczeniu „wszyscy latają”, lot przestaje być wyjątkiem, a zaczyna być standardem.

Jednocześnie jednym z najsilniejszych czynników ograniczających latanie pozostaje... **lęk przed lataniem**. Co ciekawe, jest on wyraźnie rzadszy wśród młodszych pokoleń. Występuje u 40-50% osób z trzech starszych generacji, ale już tylko u 18-28% osób z trzech najmłodszych pokoleń.

Pokolenia wychowane w różnych światach

Starsze generacje dorastały w czasach ograniczeń politycznych i ekonomicznych. Podróże za granicę były często niemożliwe, a jeśli dało się je zrealizować, wymagały dużego wysiłku, kapitału społecznego, dostępu do zagranicznej waluty i różnych wyrzeczeń. Nie było też tanich linii lotniczych.

Dla młodszych dorosłość przypadła na okres otwartych granic, tanich linii lotniczych i migracji po wejściu Polski do UE. To oznacza nie tylko większy dostęp do podróży, ale też inne **doświadczenia socjalizacyjne**:

- coraz więcej osób było zabieranych w dzieciństwie na zagraniczne wakacje,
- coraz częściej widziało się rodziców podróżujących służbowo,
- coraz częściej widziało się osoby wyjeżdżające za granicę w szkole, a osoby, które nie wyjeżdżały, mogły być niekiedy wyśmiewane.

Latanie zostało wpisane w biografie życiowe – jako coś „oczywistego”.

Czy wszyscy latamy?

Nie – i jest to bardzo ważne. Choć liczba lotów z polskich lotnisk wrosła w niesłychanym tempie – w latach 2002–2023 zwiększyła się o 1135% w Poznaniu i o 1720% w Gdańsku – to ich rozkład między ludźmi jest bardzo silnie nierówny. Wśród badanych przez nas osób zamieszkujących aglomeracje trójmiejską i poznańską 33% osób nie latało nigdy. W ciągu ostatniego roku przynajmniej jeden lot wykonało tylko 26%. W każdym pokoleniu niewielki odsetek częstych pasażerów znacząco podnosi średnie statystyki. W badanych aglomeracjach za połowę wszystkich podróży lotniczych odpowiada zaledwie 4% badanych. To oznacza, że choć zależność od latania rośnie, nie jest jeszcze powszechna, a korzyści i koszty związane z lotami są bardzo nierównomiernie rozłożone. Przekłada się to też na nierówności w emisjach, o których możecie przeczytać na str. 9.

Co to oznacza dla klimatu?

Lotnictwo odpowiada dziś za około 4% wpływu człowieka na globalne ocieplenie.¹ To bardzo dużo jak na pojedynczą

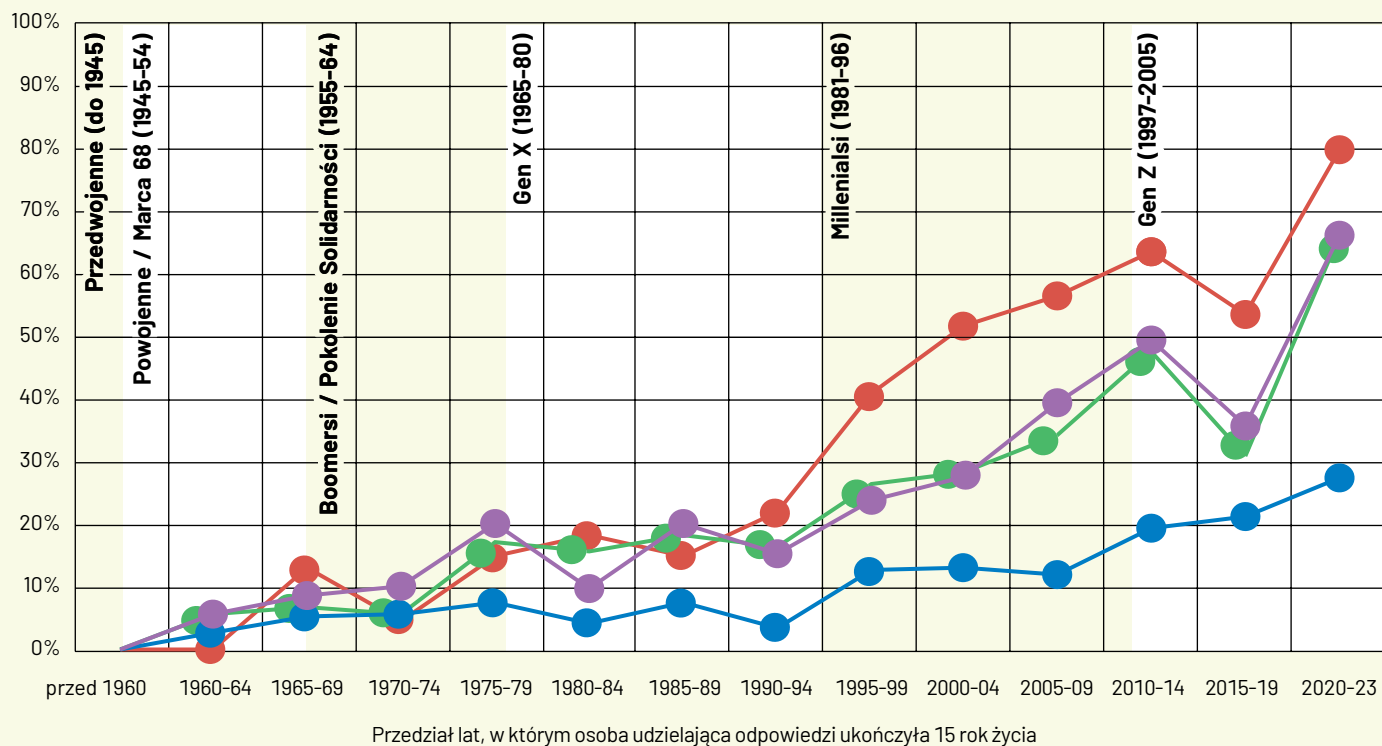
praktykę. Dodatkowo w krajach zamożnych jego udział jest znacznie wyższy. W bogatych europejskich aglomeracjach udział emisji z latania jest już wyższy niż udział emisji z wszystkich innych środków transportu. W aglomeracjach poznańskiej i trójmiejskiej udział ten wynosi już ok. 30%. W rezultacie może się okazać, że wszelkie wysiłki na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu na co dzień „odbijemy” sobie z nawiązką poprzez coraz częstsze latanie.

Niestety sama poprawa technologii, np. biopaliwa, nie wystarczy, by znacząco ograniczyć emisje. Nie da się tego zrobić bez ograniczania popytu na podróże. Nasze badania pokazuje, że wraz z każdym pokoleniem latanie coraz silniej „wplata się” w codzienne życie. To może prowadzić do tzw. **węglowego „zablokowania”** (ang. *carbon lock-in*) – sytuacji, w której zmiana staje się bardzo trudna społecznie i politycznie. Im więcej osób będzie uznawać latanie za niezbędne, tym trudniej będzie wprowadzać regulacje ograniczające jego skalę.

KIEDY MIAŁEM/AM MNIEJ WIĘCEJ 15 LAT...

ŁĄCZNY ODSETEK ODPOWIEDZI „ZDECYDOWANIE SIĘ ZGADZAM” I „RACZEJ SIĘ ZGADZAM”

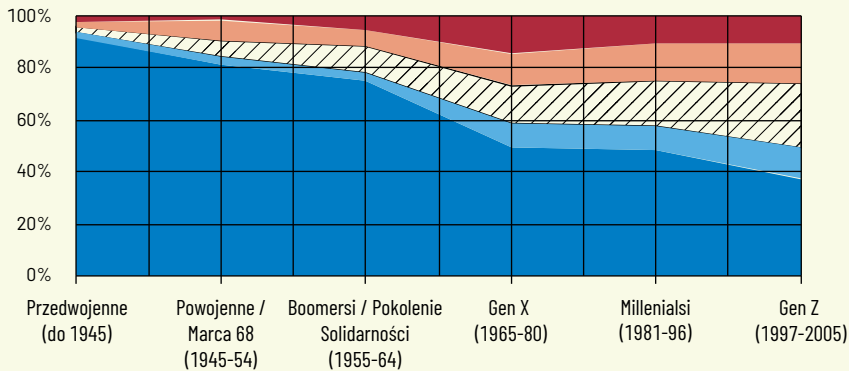
- W szkole wyśmiewano osoby, które nie wyjeżdżały za granicę
- Rodzice zabierali mnie na zagraniczne wakacje
- Rodzice latali samolotem
- Moi koledzy/koleżanki ze szkoły wyjeżdżali na wakacje za granicę



1 Klöwer, M., Allen, M. R., Lee, D. S., Proud, S. R., Gallagher, L., & Skowron, A. (2021). Quantifying aviation's contribution to global warming. *Environmental Research Letters*, 16(10), 104027.

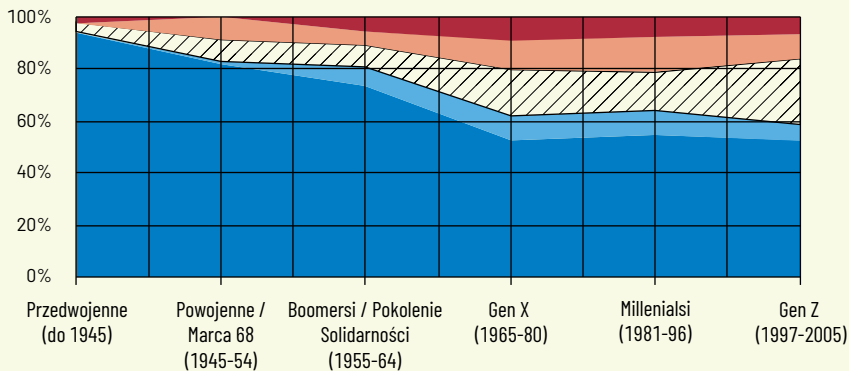
JAK BARDZO TE RZECZY WYMAGAJĄ OD CIEBIE LATANIA SAMOŁOTEM?

Odpoczynek
lub wakacje

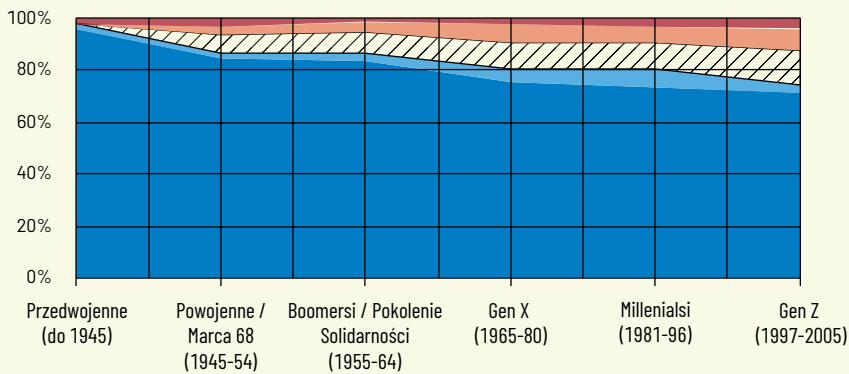


- BARDZO - samolot jest do tego niezbędny
- W dużym stopniu
- Częściowo tak, częściowo nie
- W niewielkim stopniu
- WCALE - samolot nie jest do tego potrzebny

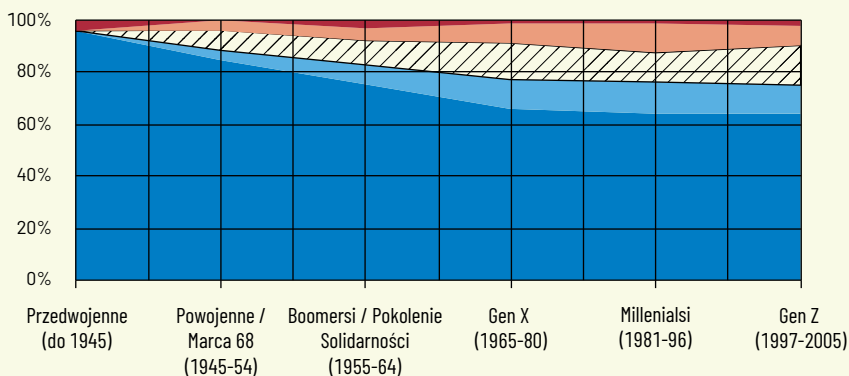
Hobby
i zainteresowania

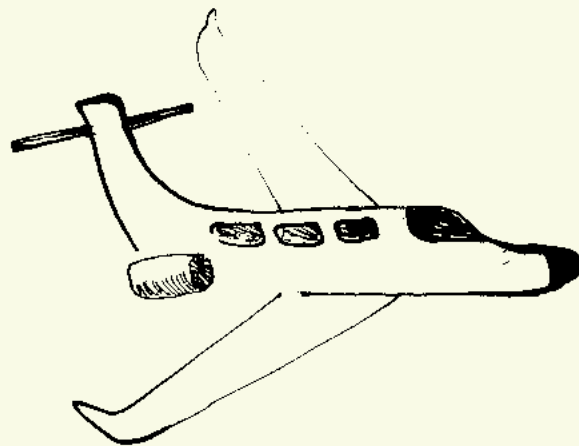


Praca



Odwiedzanie
znajomych





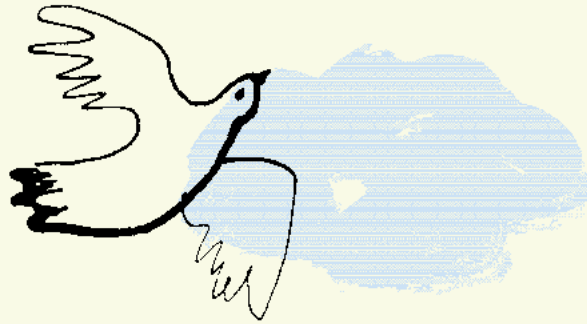
Dlaczego to ważne?

Zrozumienie, jak i dlaczego latanie stało się tak silnie zakorzenione w naszych praktykach, pozwala lepiej projektować polityki klimatyczne. Jeśli zależność od lotów nie wynika wyłącznie z dochodów, ale z relacji, norm i doświadczeń – rozwiązania muszą dotyczyć właśnie tych obszarów:

- rozwoju alternatyw (np. kolei dalekobieżnej),
- uwzględniania lotnisk w budżetach emisyjnych miast i państw – obecnie nie są one często wliczane do emisji, a polityki transportowe zakładają intensywne rozwijanie lotnictwa
- wycofania bezpośrednich i ukrytych form subsydiowania latania, takich jak brak opodatkowania paliwa lotniczego i brak VAT-u na loty międzynarodowe
- ograniczania najbardziej emisyjnych form podróży (zwłaszcza dalekodystansowych), w szczególności dla osób, które wykonują wiele lotów rocznie,
- zmian w normach społecznych.

Latanie nie jest tylko środkiem transportu. Stało się częścią stylu życia. A pytanie o przyszłość lotnictwa jest dziś pytaniem o to, jak wyobrażamy sobie dobre życie – w świecie ograniczeń klimatycznych.

O zespole



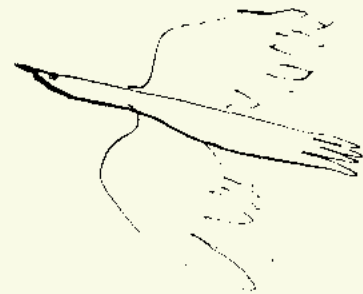
Michał Czepkiewicz jest geografem pracującym w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG). Zajmuje się zależnościami między urbanistyką, mobilnością, emisjami gazów cieplarnianych i dobrostanem mieszkańców miast. W swojej pracy łączy jakościowe i ilościowe metody wywodzące się z geografii, geoinformacji i socjologii. W projekcie zajmował się koordynacją zadań, a także modelował emisje gazów cieplarnianych i cechy środowiska zbudowanego, badał wpływ mobilności na realizację potrzeb ludzi oraz analizował biografie mobilności na tle historycznych przemian.

Marianna Kostecka jest doktorantką w Szkole Doktorskiej Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Jej zainteresowania naukowe krążą wokół socjologii emocji, ciała i intymności. W projekcie badała to, jakie reakcje emocjonalne wywołuje niepodróżowanie, jak społecznie oceniani są zarówno ci, co podróżują, jak i ci, co nie podróżują, oraz co to ma wspólnego z trudnością w spędzaniu wakacji na niskoemisyjne sposoby.

Dawid Krysiński jest socjologiem pracującym w Instytucie Socjologii Uniwersytetu Wrocławskiego. Pracował w Biurze Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miasta Wrocławia, a w projekcie odpowiadał za współorganizację badań ilościowych w aglomeracjach poznańskiej i trójmiejskiej. Był również zaangażowany w analizę tych danych, zwłaszcza w obszarach dotyczących poparcia dla polityk transportowych oraz zależności od samochodu.

Filip Schmidt jest socjologiem na Wydziale Socjologii UAM w Poznaniu. Interesuje się głównie społecznymi i środowiskowymi korzyściami i kosztami mobilności, sprawiedliwością społeczną w transporcie oraz biografiami mobilności i praktykami życia rodzinnego zawiązującymi się wokół różnych sposobów przemieszczania się. W projekcie zajmował się zjawiskiem uzależnienia od latania samolotem, biografiami rodzin żyjących bez samochodu i różnicami w motylności (potencjale do bycia mobilnym) oraz uczestniczył w analizach dotyczących spełnienia potrzeb transportowych, zależności od samochodu, emocji towarzyszących lataniu i niesprawiedliwości w kontekście zanieczyszczeń powietrza.

Marta Skowrońska jest socjolożką na Wydziale Socjologii UAM w Poznaniu. Jej badania koncentrują się na życiu codziennym, zwłaszcza w kontekście domu i relacji intymnych. W projekcie koordynowała badania jakościowe oraz analizowała praktyki mobilności na przecięciu życia rodzinnego i biografii a także to, jak podróżowanie łączy się z praktyką bycia parą i emocjami z tym związanymi.



Publikacje naukowe z projektu

Opublikowane

Krysiński, D., Schmidt, F., Czepkiewicz, M., Brudka, C. (2026). Do negative experiences of car dependence foster support for car use restrictions? Evidence from Polish urban regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 204, 104843. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104843>

Schmidt, F. (2025). Kiedy praktyki się zmieniają? Krytyczna analiza koncepcji i mechanizmów zmiany i dynamiki społecznej w teorii praktyk społecznych Shove, Pantzara i Watsona oraz Schatzkiego. *Przegląd Socjologiczny*, 74(4), s. 107–142. <https://doi.org/10.26485/PS/2025/74.4/5>

Krysiński, D., Czepkiewicz, M., Schmidt, F., Brudka, C. (2025). Public urban transport in the face of the Covid-19 pandemic: Current trends, technological opportunities, and social challenges. W: *Urban Responses to the Covid-19 Pandemic*. Routledge. s. 115-129. <http://dx.doi.org/10.4324/9781003634003-14>

Czepkiewicz, M. (2025) Kult cargo, czyli dewzrostowe spojrzenie na CPK [w:] Łapniewska Zofia (red.) *Dewzrost po polsku*, Wydawnictwo Ekonomiczne Heterodox, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Poznaniu, Poznań, s. 203-220.

Czepkiewicz, M., Brudka, C., Krysiński, D., Schmidt, F. (2024). Social and geographical distribution of mobility-related greenhouse gas emissions in Poznań and Tri-city functional urban areas. *Questiones Geographicae*, 43(1), s. 235–255. <https://doi.org/10.14746/quageo-2024-0014>

Czepkiewicz, M., Schmidt, F., Krysiński, D., & Brudka, C. (2024). Satisfying transport needs with low carbon emissions: Exploring individual, social, and built environmental factors. *Computers, Environment and Urban Systems*, 114, 102196. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2024.102196>

Pre-print

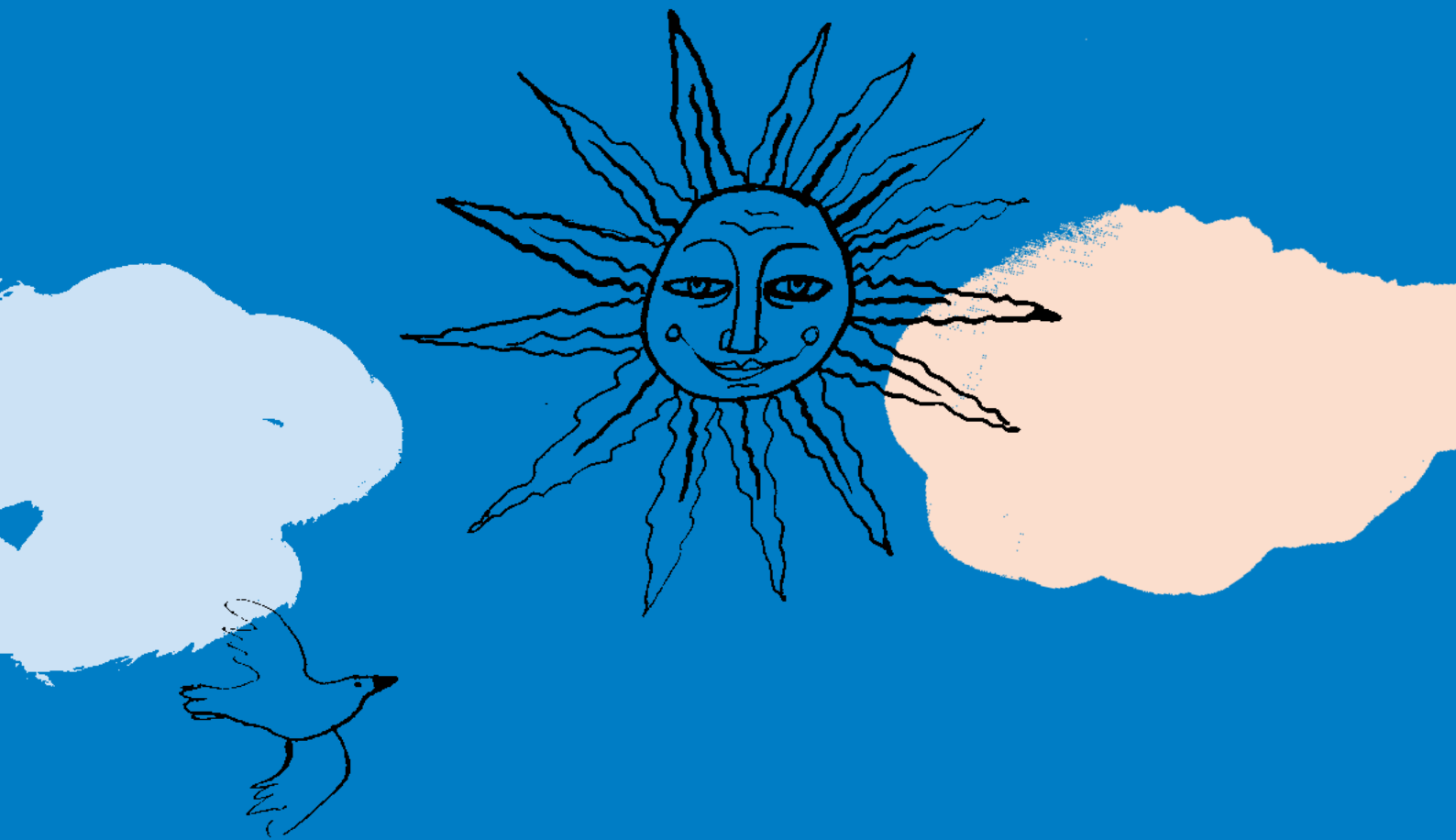
Schmidt, F., Czepkiewicz, M., Mattioli, G., Kostecka, M., & Krysiński, D. (2025). *Flight Dependence in the Making. Social Institutionalisation of Air Travel Across Generations* (SSRN Scholarly Paper No. 5248848). Social Science Research Network. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5248848>

Po aktualny wykaz publikacji zapraszamy na stronę projektu: www.conasporusza.pl

Części opracowań nie ma na powyższej liście, ponieważ dopiero się ukażą.



ilustracje: Karo Koto
skład: Jerzy Parfianowicz / KRAJOBRAZ



www.conasporusza.pl