

Mobilność na osiedlach podmiejskich w Polsce a piesi



Katarzyna Kajdanek



Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

SKRÓT:

Można wskazać dwa główne powody, dla których trudno jest być pieszym w osiedlach podmiejskich polskich miast i miasteczek. Po pierwsze, suburbia są bardzo słabo wyposażone w usługi co oznacza, że w niemal każdej sprawie (gdy zapomnisz kupić masła, gdy chcesz poćwiczyć zumbę, wziąć kota do weterynarza, itp.) trzeba wykonać podróż do miejsca, gdzie takie i inne usługi są dostępne. Tym miejscem - pobliskim ośrodkiem usługowym - jest następna większa wieś lub miasto. Więc po pierwsze - konieczność przemieszczenia się na względnie dużą odległość. Po drugie, w osiedlach podmiejskich słaba jest sieć transportu publicznego (rzadkie i niewygodne połączenia autobusowe, duża odległość do stacji PKP, często brak chodników, utwardzonych, oświetlonych poboczy, brak ścieżek rowerowych). W efekcie, najszybciej i najłatwiej jest podjąć decyzję, by jechać samochodem. Po trzecie, wiele osób wyprowadzających się pod miasto uważa, że wolnostojący dom pod miastem i wolnostojący pod domem samochód (albo dwa) stanowią i zaświadczenia o prestiżu społecznym. I nie mają ochoty oznak tego prestiżu się pozbywać.

Wybór samochodu i utrudnienia w podejmowaniu roli pieszego na suburbiach wynika z dwóch głównych (o złożonej naturze) przyczyn:

I. charakteru infrastruktury usług w osiedlach podmiejskich oraz infrastruktury transportowej

II. przekonań mieszkańców osiedli podmiejskich

1. Charakter infrastruktury:

- Istotne braki w infrastrukturze drogowej
- Brak lub słabość transportu publicznego
- Słabość infrastruktury społecznej i usługowej (żłobki, przedszkola, szkoły, sklepy, przychodnie, miejsca aktywności sportowej, rozrywki, itp.)
[Co generuje podróże?](#)
- Silne powiązania funkcjonalne z miastem centralnym - wymuszone i dobrowolne
- Żywotne powiązania społeczne z miastem centralnym i brak zakorzenienia w społeczności lokalnej

2. Przekonania mieszkańców:

„Priorytetowymi wyznacznikami prestiżu, zarówno w latach 90-tych, jak i obecnie, są dom i samochód” (Domański, 2014). Na liczbę podróży wykonywanych autem silnie działają przekonania o niższej jakości lokalnej szkoły, sklepu, lekarza, fryzjera, siłowni, itp. i wymóg realizowania tych usług w mieście.

- Na suburbiach mniejszych miast popularne jest chodzenie, rowerowanie, carpooling, autobus (są tam mniejsze odległości, jest większa akceptacja dla alternatyw wobec aut, lepsze kontakty społeczne umożliwiające współdzielenie usług)
- Na suburbiach małych miast uznaniem cieszy się szkoła podstawowa, sklepy spożywcze (chleb), punkty usług osobistych (to ma związek z mniejszym kontrastem z ofertą miasta, mniejszym znaczeniem stylu bieżącej konsumpcji jako wyznacznika prestiżu społecznego)

Równoważenie transportu na suburbiach wymaga:

Złożonego oddziaływania na:

- 1) twardą infrastrukturę i na
- 2) sferę przekonań - zmianę postaw mieszkańców wobec samochodu i innych form mobilności, czyli:
 - pogłębianie wiedzy o różnych formach mobilności,
 - przekładającej się na emocje i wreszcie
 - na zachowania.

1. Wprowadzenie

Współczesne miasta często wykraczają poza administracyjnie zdefiniowane granice. Ma to swoje wielorakie konsekwencje. W wymiarze krajobrazowym przekłada się na obserwowane zabudowy miejskiej (zwykle niższej i mniej zagęszczonej) na obszarach pozamiejskich. W wymiarze społeczno – kulturowym wiąże się z przenoszeniem się mieszkańców miast i ich sposobów życia na obszary nie będące miastem. Wreszcie w ujęciu funkcjonalnym skutkuje to poszerzeniem się rdzenia aglomeracji i pojawieniem się nowych relacji pomiędzy nim a terenami pozamiejskimi oraz koniecznością redefinicji dawnych powiązań. Ten etap procesu urbanizacji określany powszechnie mianem suburbanizacji, także rozlewaniem się miasta, urban sprawl, był, i wciąż jeszcze jest, szeroko komentowany przez badaczy angloamerykańskich, ponieważ w tamtejszych układach osadniczych najbardziej się rozpowszechnił. Jednak suburbia nie są zjawiskiem charakterystycznym wyłącznie dla świata anglosaskiego, a ich korzenie sięgają dużo dalej niż do początków XX wieku.

Tabela 1 przedstawia przesunięcie liczby ludności pomiędzy miastem a wsią w okresie między spisami powszechnymi w 2002 i 2011 roku. Wyraźnie z niej wynika fakt, iż polskie miasta się kurczą, a liczba ludności zwiększa się na wsiach. Zaznaczyć należy, że wsią nazywa się tereny nie będące miastem, bowiem w statystyce publicznej wciąż nie zbiera się danych w efektywnie zdefiniowanych obszarach metropolitalnych.

Tab. 1 Zmiana liczby ludności w okresie międzyspisowym 2002-2011

| | 2002 (tys) | 2011 (tys) | 2002 = 100% | 2011 |
|-------------|------------|------------|-------------|--------|
| | Wieś | Miasto | Wieś | Miasto |
| Polska | 486,2 | -204,5 | 103,3 | 99,1 |
| Dolny Śląsk | 46,4 | -38,4 | 105,6 | 98,2 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Proces suburbanizacji w Polsce ma relatywnie krótką, mniej więcej 20-letnią, historię¹. „Suburbanizacja”, „suburbia” to określenia przeniesione na grunt polski z analiz rozwoju miast amerykańskich i zachodnioeuropejskich, zwłaszcza z okresu po II wojnie światowej, kiedy, szczególnie w USA, nastąpiła prawdziwa eksplozja osiedli podmiejskich. Tymczasem, dynamiczny rozwój podmiejski w Polsce

¹ Należy jednak odnotować takie zjawiska, jak posiadanie drugich domów letnich na obszarach podmiejskich, czy daczy tworzących nieraz większe skupiska na atrakcyjnych obszarach wiejskich wokół miast, które są wcześniejsze niż aktualnie obserwowane zjawiska suburbanizacji, a dotąd były przedmiotem zainteresowania np. turystyki i geografii (zob. Kajdanek 2011, Kowalczyk 1994; Czarnecki, Heffner 2008: 29-46, Coppock 1977, Gallent 2001b, 2007, Paris 2009).

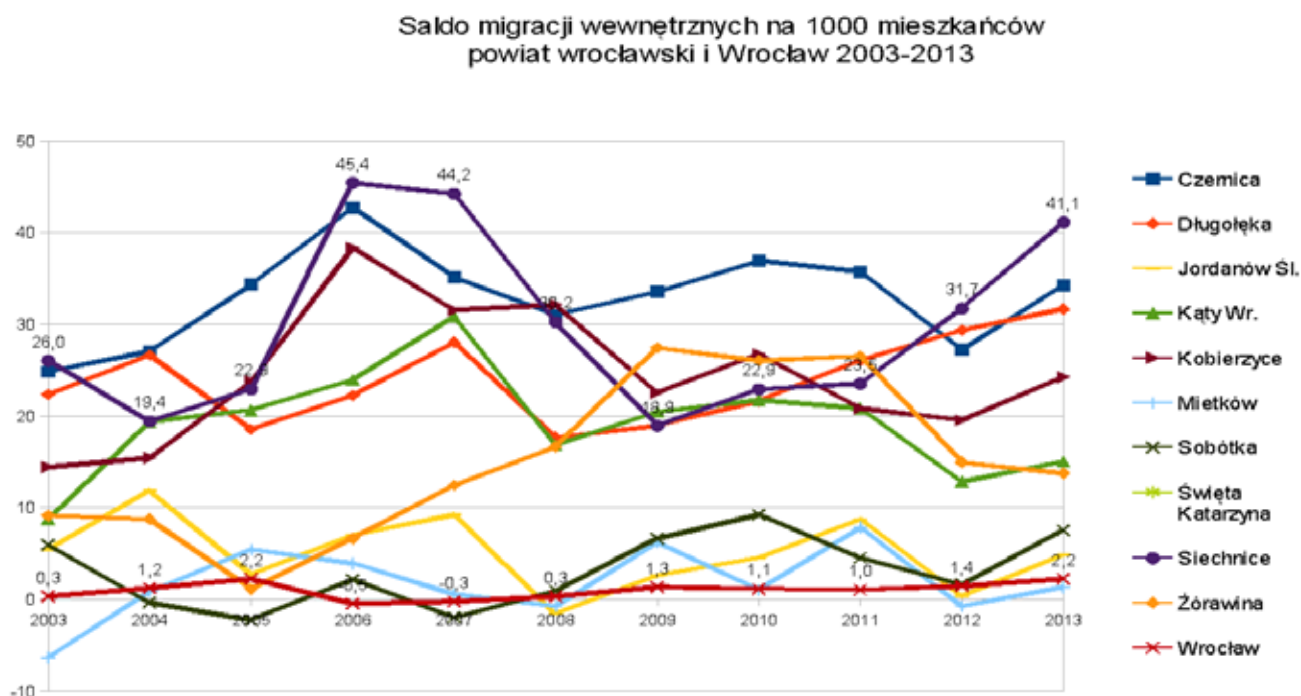
ma odmienne podłoże i jest, w ujęciu makrostrukturalnym, konsekwencją społeczno-przestrzennych przemian obszarów miejskich z socjalistycznych przez postsocjalistyczne w kapitalistyczne.

Specyfika polskiej suburbanizacji wywodzi się ze współoddziaływania następujących czynników: głodu mieszkaniowego odziedziczonego jeszcze po okresie socjalizmu i powiększającego się po 1989 roku, surowych normatywów mieszkaniowych obowiązujących na budowanych masowo osiedlach bloków, w których w 2006 roku mieszkało 40% Polaków, postępującej dekapitalizacji i degradacji materialnej i społecznej miejskich zasobów komunalnych i dużo wyższych cen ziemi w granicach administracyjnych miasta.

Poza wymienionymi czynnikami makrostrukturalnymi sprzyjającymi wypychaniu bardziej zasobnych mieszkańców z mieszkań w mieście, ogromną rolę odgrywają także mechanizmy społeczne zachęcające jednostki do tego, by, w sytuacji wyboru, decydować się na zamieszkanie poza miastem, takie jak moda na „wiejskość”, prestiż przypisywany posiadaniu domu pod miastem kreowany przez deweloperów i media. Skuteczność i siłę oddziaływania tych mechanizmów odzwierciedliły badania opinii prowadzone w 2006 roku, z których wynika, że w porównaniu z rokiem 1998 wyraźnie przybyło osób, które deklarują, że chciałyby mieszkać na wsi (z 30% do 42%), ubyło natomiast zwolenników miejskiego życia (z 67% do 55%).

Na poniższym wykresie została ukazana dynamika zmian ludnościowych wynikających z salda migracji w gminach podmiejskich Wrocławia.

Wykres 1.



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS

2. Specyfika polskiej suburbanizacji a sprawa piesza

Dla specyfiki polskiej suburbanizacji istotny jest jeden element: słabość infrastruktury technicznej i społecznej w urbanizujących się wsiach. O ile do lat 90. XX w. projekty inwestycyjne oddziałujące na jakość życia mieszkańców były realizowane dzięki aktywności spółdzielni oraz interwencji inwestora – państwa, o tyle po 1990 roku trwałym elementem krajobrazu usług stała się niewłaściwa alokacja zasobów przeznaczonych na infrastrukturę społeczną. Samorządów nie stać na utrzymanie istniejących placówek (żłobków, przedszkoli, świetlic, domów kultury), nie budują też nowych. **W efekcie takiej polityki, polskie suburbia powstają w pustce instytucjonalnej i funkcjonalnej.** Na przykład, jeśli na terenie gminy istnieje szkoła, to zwykle jest to jedna szkoła zbiorcza we wsi będącej siedzibą gminy. W podobny sposób są lokalizowane przedszkola czy ośrodki podstawowej opieki medycznej. To sprawia, że napływowi mieszkańcy w większości przypadków pozostają bardzo silnie funkcjonalnie powiązani z miastem. Coraz większym problemem stają się także rosnące koszty budowy infrastruktury technicznej i dostarczania usług komunalnych (np. działania wodociągów czy kanalizacji).

To, jak są (nie) zaplanowane polskie przedmieścia jest odbiciem braku gminnych strategii rozwoju przestrzennego. Kiedy wyraźnie zaczął rosnać popyt na ziemię pod miastami, włodarze podmiejskich gmin w nowych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przekształcili i przeznaczili pod zabudowę (i na sprzedaż) niemal każdy skrawek ziemi. Nie pomyślano ani o spójnych warunkach zabudowy ani o przestrzeniach publicznych. Pojawienie się suburbiów oznacza kryzys, a może i koniec, miasta kompaktowego, budowanego na skalę pieszą, stawiającego pieszego w centrum planowania miejskiego życia i orientującego się na człowieka nieuzbrojonego w samochód jako niezbędny środek do pokonywania przestrzeni.

Jak opisuje jedna z osób swoje doświadczenia jako piesza:

Albo jak się wraca z zakupów, bo oczywiście tu drogi nie ma, a dzieci wracają ze szkoły z plecakami, a auta jeżdżą, od stacji benzynowej jest taka droga, nie ma chodników. Jest po prostu okropnie. No to nieraz wracam [autobusem] z takim dziadkiem i zawsze mu pomagam zakupy nieść, bo też przyjechał tu ze względu na żonę, parę lat temu i przeklina ten Kruszyn.. No bo tu nie ma dojazdu. Jak ktoś chce iść na zakupy, a rzadko kiedy jeździ jakiś autobus „3”, ale czasami ona jeździ na ten Kruszyn, a czasami na tamten i człowiek nigdy nie wie gdzie wysiądzie.

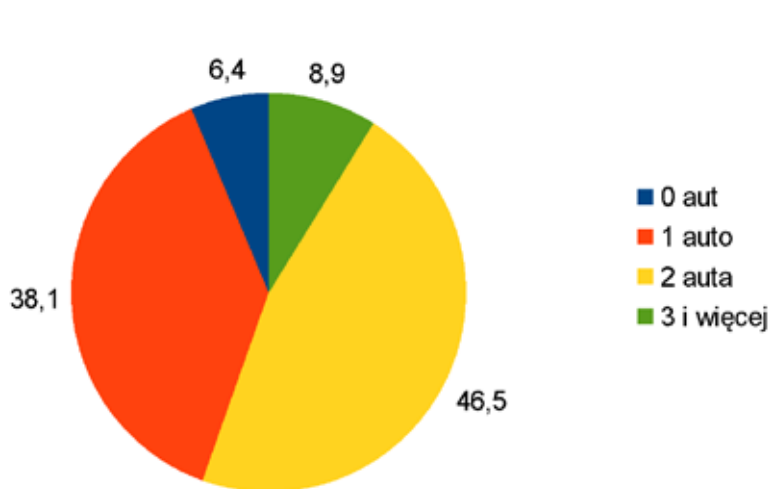
[Kruszyn, W19]

Jak to wpływa na miejsce i rolę pieszego mieszkającego na suburbiach?

Po pierwsze trzeba zaznaczyć, że – domyślnie – na skutek istniejących braków w wyposażeniu w infrastrukturę drogową i usługową na suburbiach, gospodarstwa domowe podmiejskie są wyposażone w co najmniej jedno auto. Z moich badań nad gospodarstwami domowymi w osiedlach podmiejskich Wrocławia wynika, że zaledwie 7% gospodarstw nie ma żadnego samochodu. Natomiast najwięcej gospodarstw ma dwa samochody (wyk2.)

Wykres2.

Liczba samochodów w gospodarstwie domowym w osiedlach podmiejskich Wrocławia



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych (Kajdanek 2012)

Jedna z osób biorących udział w badaniu tak opisuje swoje doświadczenia związane z nieposiadaniem samochodu:

„No radziłam, tak sobie radziłam że w pewnym momencie myślałam że normalnie... umrę. Zmęczona. No bo czy deszcz czy nie. Jak się spóźniło no to trzeba było rowerem – deszcz, śnieg... Ostatnio to rowerem do Polkowic, z początku, w pierwszych latach, no to cały czas się jeździło rowerem, nie? Plecak, rower, na zakupy... no i busem.” [Sobin, Wywiad7]

Najprościej mówiąc – w osiedlach podmiejskich brakuje gęstego wyposażenia w program usługowy, co oznacza że pomiędzy domami budowanymi na dawnych działkach rolnych, a więc dość głęboko wrzynających się w strukturę pól, a np. sklepem lub szkołą, kościołem lub apteką (o ile w ogóle we wsi istnieją) jest względnie duża odległość. Po drugie, pokonanie tej odległości jest trudne. Jeśli usługi są, to zwykle nie ma prowadzących do nich bezpiecznych chodników, oświetlonej drogi, nie wspominając o ścieżce rowerowej. Pieszy, dla własnego bezpieczeństwa lepiej, by pojechał samochodem po zapomniany chleb czy kostkę masła. Natomiast, co zdarza się równie często, usług w ogóle nie ma – jedynym wyjściem dla mieszkańca jest zaspokojenie swoich potrzeb w mieście, do którego także dojeżdża samochodem, bowiem siatka połączeń transportem publicznym albo w ogóle nie istnieje albo jest niewygodna (duże oczka sieci, duża odległość od punktów przystankowych).

Dlatego w osiedlach podmiejskich trudno mówić o możliwościach przemieszczania się pomiędzy miejscem zamieszkania a lokalizacją usług innym środkiem transportu niż samochód.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że sytuacja jest zróżnicowana pomiędzy osiedlami podmiejskimi Wrocławia, a osiedlami podmiejskimi miast małych i średnich na Dolnym Śląsku i pod tym względem to właśnie mieszkańcy tego drugiego typu suburbiów stosują rozmaite strategie, w których rola pieszego, ale także rowerzysty, pasażera komunikacji zbiorowej jest ważniejsza niż rola kierowcy lub

pasażera samochodu.

Przegląd tych strategii w przypadku Wrocławia oraz innych lokalizacji został zawarty poniżej.

3. Suburbia, samochody, piesi – perspektywa podwrocławska

Silne powiązania z miastem i wyizolowanie nowych mieszkańców ze środowiska wiejskiego znajduje swoje wyraźne odzwierciedlenie w dominujących praktykach przestrzennych związanych z poruszaniem się pomiędzy podmiejskim domem a innymi miejscami zainteresowania nowych osadników. Jedynym wykorzystywanym przez nich środkiem transportu jest samochód. W podmiejskich gospodarstwach domowych znajdował się zwykle co najmniej jeden samochód, przy czym wraz ze wzrostem liczby osób w gospodarstwie domowych rosła liczba posiadanych aut. O ile w gospodarstwach jedno- i dwuosobowych był to jeden samochód, to w trzy- i czteroosobowych pojawiały się zwykle dwa, a w pięcio- i więcej osobowych nawet trzy i cztery pojazdy. Prywatne środki transportu są postrzegane jako jedyny sposób wydostania się z osiedla podmiejskiego. Choć w wielu miejscach kursują podmiejskie autobusy i rdzenni mieszkańcy posługują się nimi, to wielkomięjscy suburbanicy nie korzystają z komunikacji podmiejskiej. Do autobusu mają daleko, drogi nie zawsze mają chodniki pozwalające wygodnie dotrzeć do przystanku, kursy są zbyt rzadkie, by uznać je za dogodne. Biorąc jeszcze pod uwagę, że transfer do miasta nie jest podróżą indywidualną, lecz – w przypadku rodziców dzieci w wieku szkolnym – wiąże się z odstawieniem potomstwa do przedszkola albo szkoły i z koniecznością robienia popołudniowych zakupów, podróż autobusem nie jest rozpatrywana jako jakakolwiek alternatywa dla transportu indywidualnego. Trudno zauważyć także inne sposoby poruszania się nowych mieszkańców po wielkomięjskich wsiach podmiejskich. Nie spacerują, nie jeżdżą na rowerach, nie uprawiają joggingu czy nordic walking. Z jednej strony, infrastruktura postrzegana jako słaba, w porównaniu z miastem, nie pozwala im tego robić. Z drugiej, nie czują takiej potrzeby. Trudno orzekać, co jest pierwotną, a co wtórną przyczyną takiego stanu rzeczy, ale w efekcie mieszkańcy wielkomięjskich suburbiów uzależnili się od samochodów. Biorąc pod uwagę ich opinie o transporcie publicznym (tworzoną w porównaniu z wielkomięjskim), jego zróżnicowaniu i dostępności, o jakości wiejskiej infrastruktury drogowej i dość dużej odległości od miasta, uzależnienie to będzie się pogłębiać. Dla gospodarstw domowych oznacza to coraz większe wydatki czasu i pieniędzy z domowych budżetów. Podmiejskim wsiom przynosi zanieczyszczenie hałasem i spalinami, osłabienie popularności transportu publicznego oraz dalsze izolowanie nowych mieszkańców poruszających się indywidualnymi „korytarzami” pomiędzy podmiejskimi domami a miastem centralnym. Poddane największej presji podmiejskiej rejonu aglomeracji miejskich cierpią z powodu zwiększającego się natężenia ruchu samochodowego, korków w godzinach porannego i popołudniowego szczytu i pogarszającej się kondycji infrastruktury drogowej.

Taka sytuacja jest powszechna w suburbiach wielkomięjskich. Czy w osiedlach powstających w sąsiedztwie miast małych i średnich można obserwować podobne prawidłowości? To pytanie warto ujmować także i w szerszym kontekście polityki rozwoju transportu - Wrocławskiej Polityki Mobilności. W tym dokumencie, uchwalonym we wrześniu 2013 roku zawarto cel strategiczny - ograniczenia liczby podróży samochodowych z 42% w 2010 do 35% w dalszej perspektywie (w założeniu w 2020 roku ten odsetek ma wynosić mniej niż 40%). Dynamika rozwoju przedmieść i 200 tysięcy samochodów wjeżdżających codziennie do miasta powodują, że centra tracą walor przestrzeni przyjaznej pieszym, choć wysokiej jakości tej przestrzeni publicznej oczekują mieszkańcy. Niestety, im więcej

aut otrzymuje przyzwolenie na obecność w centrum miasta, tym trudniej potem je z przestrzeni centralnej "wyprosić". Dodatkowo, wyprowadzka mieszkańców na suburbia (a często są to gospodarstwa domowe z małymi dziećmi) powoduje, że pieszych w mieście ubywa. Z pewnością centra miast przyjazne mieszkańcom mogłyby stanowić jeden z czynników (obok np. odpowiedniej polityki mieszkaniowej) zachęcających do pozostania w mieście lub wręcz powrotu z suburbiów do miasta.

4. Suburbia, samochody, piesi – perspektywa dolnośląska

Na osobną uwagę zasługują zróżnicowane praktyki przestrzenne mieszkańców poszczególnych osiedli podmiejskich i fakt, że samochód – prywatny środek transportu – nie jest jedynym stosowanym przez nich i ich dzieci. Dzięki temu, w moim przekonaniu, można mówić o suburbiach miast małych i średnich jako o przestrzeniach, które – jeżeli lokalne władze zaczną pielęgnować postawy wykazywane przez mieszkańców – będą mogły się rozwijać w sposób bardziej zrównoważony transportowo i środowiskowo. Suburbia wielkomiejskie nigdy takiej szansy nie miały.

Jeśli gmina jest wystarczająco zamożna, a odległość od osiedla do wsi i do miasta niewielka, zabudowa mieszkalna jest uzupełniona drogami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi, ale jest są to raczej wyjątek niż reguła. Dlatego mieszkańcy suburbiów mniejszych miast w większości korzystają z transportu indywidualnego, tylko niektórzy z nich mają to szczęście, że do pracy, sklepu czy rodziny mogą dojść pieszo, a dzieci do szkoły dojechać rowerem. Samochód, niezbędny element wyposażenia podmiejskiego domu, skutecznie oddziela od siebie przestrzeń miejsca zamieszkania, miejsca pracy, załatwiania codziennych spraw i spędzania czasu wolnego, stymulując rozrost suburbiów wielkich miast i zabierając wiele godzin z domowych budżetów czasu, co ma bezpośrednie przełożenie na słabą kondycję czy zanik lokalnych wspólnot.

Osiedla podmiejskie mniejszych miast są pod tym względem w nieco szczęśliwszym położeniu niż osiedla podwielkomiejskie, choć niewielu mieszkańców zdaje się to dostrzegać, a jeszcze mniej docenia to dobrodziejstwo i zeń korzysta, przemierzając się pieszo czy na rowerze.

Na szczególną uwagę zasługują ujawniające się tak w **Kruszynie**, jak i w innych badanych suburbiach miast małych i średnich alternatywne wobec samochodu sposoby poruszania się w przestrzeni oraz odmienna od wielkomiejskiej percepcja odległości i znaczenie nadawane takim pojęciom, jak „daleko” i „blisko”.

Po pierwsze, uważa się, że podmiejski dom jest blisko miasta. Pojęcie „bliskości” jest definiowane nie w minutach podróży samochodem, co jest typowe dla mieszkańców wielkomiejskich suburbiów (to jest jedyna jednostka miary odległości, jaką się posługują na co dzień), lecz w jednostkach czasu potrzebnego, by pokonać dystans do miasta pieszo, ewentualnie podaje się go w metrach. To zasadnicza różnica, świadcząca o odmiennym sposobie postrzegania (i pokonywania) przestrzeni oraz wyraźny znak, że dominujące praktyki przestrzenne w suburbiach małych i średnich miast, nie czynią ich jednoznacznie zależnymi od transportu indywidualnego, choć trudno mówić tu o zrównoważonym rozwoju czy świadomości ekologicznej mieszkańców. Być może ten sposób myślenia o przestrzeni wynika z istnienia infrastruktury drogowej: chodników łączących osiedle z miastem.

Po drugie, w codziennych praktykach przestrzennych, obok samochodu, mieszkańcy korzystają z transportu publicznego (ocenianego w zróżnicowany sposób w zależności od położenia działki wo-

bec trasy przejazdu i lokalizacji przystanków), chodzą do miasta pieszo lub jeżdżą na rowerze. Rowery, co warto podkreślić, nie są zarezerwowane wyłącznie dla dorosłych, także starsze dzieci dojeżdżają w ten sposób do szkoły. Nawet zmotoryzowani mieszkańcy deklarują, że gdyby tylko przygotowano wygodniejsze ścieżki rowerowe łączące Kruszyn z Bolesławcem, chętnie przesiedliby się na rowery.

Innym, dość często wymienianym sposobem pokonywania odległości do miasta, są wspólne przejazdy prywatnymi samochodami: podwożą się koleżanki z pracy czy sąsiedzi pracujący w jednej firmie, taką pomoc świadczą sobie także rodzice dzieci uczęszczających do tych samych klas, szkół czy na zajęcia pozalekcyjne.

Jak opisuje jedna z uczestniczek badań:

Jest autobus, koleżanka jedna, koleżanka druga, wszystkie chętne panie, mamy strategię. Jeszcze możemy iść 300 m do miasta i jest „3”, jedzie na wieś, więc nie trzeba się martwić.

Ewentualnie zostaje nam taksówka, a sąsiad też jest taksówkarzem. Wszystko jest poukładane.

[Kruszyn, W1]

Obserwowane przejawy uniezależnienia się od samochodu są bardzo pozytywnym sygnałem dla władz chcących kierować rozwojem osiedli podmiejskich tak, by stawały się środowiskowo i społecznie zrównoważone.

Po trzecie, suburbia nie są kojarzone z uciążliwościami transportowymi, co było charakterystyczne dla osiedli pod wielkimi miastami. Jedna rozmówczyni (wyjątek potwierdzający regułę) przyznała, że tuż po przeprowadzce w rodzinie pojawił się nowy samochód po to, by utrzymać komfort życia taki jak w mieście, kiedy oboje mieli dość blisko do pracy. Inni, wśród nich także zmuszeni okolicznościami finansowymi do sprzedaży wcześniej posiadanego drugiego samochodu, podkreślają, jak szybko, łatwo i w różny sposób można się dostać do miasta.

Ale już w Jeżowie Sudeckim, suburbium Jeleniej Góry sposoby poruszania się pomiędzy osiedlem podmiejskim a miastem nie są tak zróżnicowane jak w przypadku podbolesławieckiego Kruszyna. Wynika to, z jednej strony, z braku udogodnień dla pieszych i rowerzystów oraz ukształtowania terenu (wzniesienia, puste przestrzenie pól), z drugiej natomiast jest konsekwencją przeniesienia sposobów przemieszczania się z poprzedniego miejsca zamieszkania. Cały czas trzeba pamiętać, że samochód jest ulubionym środkiem transportu Polaków i coraz bardziej powszechnym, a mieszkańcy badanych suburbiów nie są pod tym względem wyjątkowi. Według Diagnostyki Społecznej z 2011 roku samochód posiada obecnie prawie 2/3 gospodarstw (o 40% więcej niż w 2000 r.). W porównaniu do 2007 r. wzrósł odsetek gospodarstw domowych, które mają więcej niż jeden samochód (z 11,3 do 21,9%). Skłonność niektórych z nich do tego, by wysiąść z auta i przejść się do innych środków transportu, jest fenomenem przykuwającym uwagę. To szczególnie warto podkreślić, gdy w literaturze przedmiotu tak silnie wiąże się rozwój wczesnych osiedli podmiejskich z boomem motoryzacyjnym i podkreśla wynikające z tego obecne problemy oraz czarne scenariusze przyszłości.

Sobin, suburbium Polkowic, jest nazywany przez mieszkańców sypialnią kopalni. Typowe podmiejskie gospodarstwo domowe w tym rejonie składa się z mężczyzny pracującego zarobkowo w kopalni i pozostającej w domu kobiety, zajmującej się domem i dziećmi. W innym modelu oboje dorośli

Jest to zarówno wyraz zamożności i przywiązania do wygody, jak i konieczność wynikająca nie tyle z obowiązku odwożenia dzieci do szkoły (wiele z nich korzysta z darmowych dojazdów sponsorowanych przez gminę), ile z przywożeniem ich z miasta i odwożeniem na rozmaite (opłacane przez gminę) zajęcia pozalekcyjne. Transport publiczny we wsi w godzinach popołudniowych czy wieczornych jest bardzo utrudniony, a do przystanków z domów rozsianych na działkach jest daleko. Opiekujące się dziećmi, niepracujące kobiety wspominają, że wraz z ich powrotem na rynek pracy zakup drugiego samochodu stanie się koniecznością, wręcz przymusem, bo tylko transport indywidualny pozwoli sprawnie organizować życie domowników, dojeżdżać do pracy, odwozić i przywozić dzieci, robić zakupy itp. Pokazuje to nie tylko zwykle bardzo silne powiązanie funkcjonalne nowych mieszkańców Sobina z Polkowicami (i innymi miastami), lecz także brak alternatywnych sposobów poruszania się w przestrzeni. Mieszkańcy nie deklarują chęci pokonywania dystansów inaczej niż samochodem, ewentualnie rzadko kursującymi busami. Brak chodników, ścieżek rowerowych, wystarczająco szerokich i wygodnych poboczy wzdłuż drogi prowadzącej do miasta jest dodatkowym hamulcem dla takiej potencjalnej potrzeby. Alternatywne sposoby dotarcia do pracy (prośba sąsiada o podwiezienie, korzystanie z prywatnych „nysek”, dzielenie przejazdów z kolegami z pracy) pojawiają się wyłącznie w odpowiedzi na sytuacje awaryjne.

5. Fotografie

Fot1. Jeżów Sudecki. Miejsce dla pieszych? (Źródło: dolnyslask.org.pl)



Fot2. Kruszyn. Jest garaż, jest droga, nie ma chodnika (Źródło: archiwum własne)



Fot3. Łagów. Droga prowadząca do skupiska domów jednorodzinnych
(Źródło: archiwum własne)



Fot4. Sobin. Dwa samochody, a za płotem błoto. (Źródło: archiwum własne)



Fot5. Wioska. Podwójny garaż – normalna sprawa (Źródło: archiwum własne)



Fot6. Wioska – drogi i bezdroża. Ślady tylko po oponach (Źródło: archiwum własne)



6. Społeczne koszty dominacji samochodów i ograniczenia roli pieszych na suburbiach – perspektywa dzieci i młodzieży

O amerykańskim podmiejskim stylu życia mówiło się, że jest „childcentred”. To świat, który kręcił się wokół dobrobytu i dobrostanu dziecka. Choć przez lata ta idea wypaczyła się i suburbia nie okazały się najlepszymi miejscami do spędzania dzieciństwa, konsekwencja, z jaką próbowano ją realizować, dostarczając niezbędną infrastrukturę i podtrzymując tradycyjną organizację życia gospodarstw domowych, jest niezwykła.

Pod względem owej determinacji polskie suburbia dorównują amerykańskim – równie konsekwentnie lekceważą fakt, że mieszkańcami urbanizujących się wsi są niepełnoletni i nie w pełni szczęśliwi obywatele.

Dzieci i młodzież doświadczają na suburbiach następujących problemów:

- izolacja społeczna od dawnych grup rówieśniczych
- izolacja od lokalnych grup rówieśniczych (inne szkoły, obciążenie zajęciami pozalekcyjnymi - skromny budżet czasu)
- uzależnienie od samochodów rodziców i „socjalizacja do samochodu”
- opóźnione nabywanie umiejętności społecznych

Trudności komunikacyjne wzmagają poczucie izolacji. Chłopiec, który przez rok dojeżdżał do swojej starej szkoły, jest jeszcze wożony na dodatkowe zajęcia języka angielskiego. Uczęszcza na nie z dzieckiem innych sąsiadów, więc rodzice uprawiają car pooling – czasem wozi ich jedna, a czasem druga rodzina.

W przypadku dziewczynki, która nie zna innych dzieci pomimo trzech lat mieszkania w suburbiu, problemy transportowe wpływają na ograniczenie kontaktów z koleżankami z miasta.

Jak mówi jej mama (córka ma 13 lat):

Zdaniem tej mojej mniejszej córki gorsze jest to, że nie może spotykać się z koleżankami, bo tak to by sobie wyszła i wróciła do domu, a tak... a tak nie może, nie, musiałaby tam jeździć czerwonym autobusem czy musielibyśmy ją zawozić, jeszcze jest za mała, żeby jeździć [sama]. [Kruszyn, W5]

Uzależnienie od samochodu rodziców w realizacji własnych planów często wywołuje u dorastających dzieci frustrację, podzielaną zresztą z rodzicami, którzy muszą dzieci – dla zachowania względnego ładu i spokoju w rodzinie – wozić na życzenie. Dużo istotniejsze jest jednak owo przyuczanie dziecka to efektywności poruszania się samochodem i uczynienie z niego właściwie jedyne wyboru mobilnościowego.

Jak mówi mama trójki synów:

Nie, [synowie] raczej nie chcieli [się przeprowadzić]. Oni chcieli w mieście, bo mają tam kolegów pod ręką, a w tej chwili muszą dojeżdżać. Musimy ich samochodem dowozić, jak taksówką. W tę i z powrotem. Jak pani słyszała - powiedział, że nie jest zadowolony. [Jeźów Sudecki, W1]

W badanych osiedlach podmiejskich Dolnego Śląska popularną praktyką jest chodzenie pieszo do pobliskiego miasta. To fenomen, który mógł się pojawić wyłącznie dzięki bliskości miasta, połączenia go wygodnym systemem chodników i przejść oraz akceptacji dla taktyki poruszania się w przestrzeni innymi środkami transportu niż samochód. W moim przekonaniu jest to specyfika mieszkańców suburbiów małych i średnich miast, niemożliwa do zaistnienia w suburbiach wielkomiejskich z uwagi na rolę samochodu w rozwoju osiedli podmiejskich i tendencję do poruszania się w korytarzach pomiędzy miastem a wsią.

PODSUMOWANIE

Zmiana podziału modalnego w polskich miastach, tj. odchodzenie od samochodu na rzecz innych środków transportu jest trudna, auto nie jest traktowane wyłącznie jako środek transportu, ale ma znaczenie symboliczne – bowiem komunikuje o statusie społecznym właściciela, pozwala symbolicznie opowiadać się za takimi wartościami jak prywatność, indywidualizm, brak ograniczeń przestrzennych w realizacji potrzeb i jest ważnym komponentem wzorów konsumpcji, poprzez które wyrażane są style życia i konstytuowane różnice społeczne.

Co prawda, jak wskazuje Henryk Domański, badacz struktury społecznej i zjawiska prestiżu w Polsce, w miarę jak upowszechniają się przedmioty zaświadczające o statusie (np. samochody), ich wartość jako symboli powodzenia deprecjonuje się, natomiast coraz bardziej poszukuje się nie tylko

nowych obiektów statusowych, lecz wyrafinowaniu ulegają praktyki towarzyszące ich używaniu (konsumowaniu ich). Niemniej jednak, z analiz tego autora wynika, że o przynależności do klasy średniej w Polsce „decydują takie symbole powodzenia życiowego, jak: [...] własny dom w zamożnej dzielnicy, nowy samochód..”

Zwolennicy rugowania samochodów z przestrzeni miejskiej i takiego jej planowania, by promować inne formy mobilności przyznają, że alternatywne wobec auta sposoby przemieszczania się muszą konkurować z samochodem i próbować go zastępować tam, gdzie to możliwe, oferując porównywalny komfort (elastyczność, wygodę, krótki czas przejazdu), bowiem całkowite usunięcie aut z miast jest (na razie?) niemożliwe. Bardziej stanowczy badacze sugerują wręcz, że choć era samochodów kończy się, bo wyczerpują się zasoby umożliwiające podtrzymanie ich dominacji, to jednak nadal nie wiadomo, jaki środek transportu mógłby samochód zastąpić – nie powodować takich szkód, a jednocześnie nie zburzyć ładu społecznego i ekonomicznego, podtrzymywanego dziś przez kulturę auto-mobilności.

Skoro taka rewolucja nie jest możliwa, to istotnym elementem ewolucji (kampanii na rzecz „przesadzania” pasażerów z aut do innych środków transportu) jest rozpoznanie motywacji i uzasadnień stojących za korzystaniem ze środków transportu, a następnie oddziaływanie na sferę poznawczą i sferę emocji i, w konsekwencji, próba zmiany zachowań transportowych. Co więcej, te oddziaływania muszą być dostosowane do różnych kategorii odbiorców - o różnym statusie społecznym i odmiennych doświadczeniach biograficznych.



ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:

Bank Gospodarki Żywnościowej SA

51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: darowizna na cele statutowe

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Śliczna 51/21

Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski





AKCJA
MIASTO