

---

# AUTO-STOP

---

Doświadczenia osób  
rezygnujących i ograniczających  
korzystanie z samochodu.

---

MIASTO  
JEST  
NASZE

Raport został przygotowany przez Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze

**MIASTO JEST NASZE** 

ul. Boduena 4  
00-011 Warszawa

Autorki:

**Justyna Orchowska,  
Michalina Grzelka**

Koordinator projektu, autor rekomendacji:

**Maciej Folta**

Pomysł na raport:

**Justyna Czarnocka  
Barbara Jędrzejczyk**

Zespół badań jakościowych:

**Michalina Grzelka,  
Barbara Jędrzejczyk,  
Justyna Orchowska,  
Nikodem Szynol**

Skład i opracowanie graficzne:

**Monika Bandyszewska**

Redakcja raportu:

**Jacek Karaczun**

Fotografie:

**Tomasz Kaczor**

WARSZAWA, CZERWIEC 2023

ISBN 978-83-945432-3-5

# Spis treści

Wprowadzenie .....	4
Dlaczego ludzie rezygnują z aut? .....	6
„Niekończące się koło korków”. Rezygnacja z samochodu jako reakcja na trudności komunikacyjne.....	7
„My tu mamy wszystko blisko”. Kiedy samochód przestaje być potrzebny .....	11
„Poruszanie się samochodem przeczy integralności osoby”. Korzyści, jakie niesie za sobą (auto)wysiadka .....	15
Konsekwencje rezygnacji z samochodu .....	22
„O jeden przedmiot mniej, o który muszę się martwić”. Komfort, wolność i spokój.....	23
„To komfort absolutny. Książka. Piękne chwile”. Doświadczenie miasta, rekreacja, ruch.....	26
„Moja rodzina zastanawia się, dlaczego my jeszcze tego auta nie mamy”. Reakcje otoczenia na rezygnację z samochodu.....	30
Warszawa do zmiany .....	38
„Sporo jest rzeczy jeszcze do zrobienia z komunikacją, [...] ona powinna być bardziej friendly.” Komunikacja miejska do poprawy .....	39
„Mam wrażenie, że Warszawa jest bardzo samochodowym miastem”. Samochodoza po warszawsku .....	43
„Warszawa ma pełno poucinanych ścieżek rowerowych”. Braki ścieżek rowerowych .....	45
Podsumowanie i rekomendacje .....	48
Lista rozmówców .....	52
Bibliografia .....	53

# WPROWADZENIE

Samochody są stałym elementem krajobrazu Warszawy. Wielkimi arteriami przelewają się potoki aut. Docierają one do najgłębszych zakątków i zakamarków naszego miasta: są na trawnikach, chodnikach, przed wejściem do sklepu osiedlowego, czy przychodnię lekarską. Na koniec 2022 roku w Warszawie zarejestrowanych było więcej pojazdów niż mieszkańców – **ich liczba wyniosła prawie 2,14 miliona** (przy 1,86 miliona zameldowanych osób). Co więcej, do stolicy codziennie wjeżdżają samochody z miast ościennych – **szacunki Zarządu Dróg Miejskich wskazują, że może być ich nawet pół miliona**. Stawia to Warszawę w niechlubnej czołówce stolic europejskich z najwyższym wskaźnikiem motoryzacji.

Tymczasem redukcja obecności aut w miastach jest kluczowa, jeśli chcemy myśleć o obniżeniu emisji dwutlenku azotu i pyłów szkodliwych dla zdrowia, likwidacji barier przestrzennych, czy – szerzej – poprawie jakości życia mieszkańców. Wiedzą o tym burmistrzowie takich miast jak Paryż, Oslo czy Nowy Jork, którzy wprowadzają w swoich miastach kolejne ograniczenia dla ruchu samochodowego. W przypadku zaś kraju nad Wisłą wszelkie kroki ku wprowadzaniu propieszych i prorowerowych zmian wciąż spotykają się z oporem. Samochód nadal często utożsamiany jest z komfortem i niezależnością. Stajemy zatem przed pytaniem: co może sprawić, że mieszkańcy i mieszkanki Polski będą mniej chętni do „siadania za kółkiem”? Jak skutecznie przekonywać ich, by przesiedli się do komunikacji miejskiej lub na rower? Jakie zmiany muszą zająć, by samochód ostatecznie poszedł „w odstawkę”?

Niniejszy raport może się przyczynić do znalezienia odpowiedzi na te pytania. Na kolejnych stronach przedstawione zostały odczucia i opinie tych mieszkanek i mieszkańców Warszawy, którzy zdecydowali się znacząco ograniczyć korzystanie z samochodu w życiu codziennym. Podzielili się oni z nami opowieściami o przyczynach rezygnacji z auta oraz o korzyściach i trudnościach płynących z tej zmiany. Interesowały nas w szczególności historie tych mieszkanek i mieszkańców, którzy jeszcze niedawno byli aktywnymi użytkownikami samochodów, a dziś – z rozmaitych powodów – przesiedli się do komunikacji publicznej lub na rower.

Raport opiera się na analizie 16 indywidualnych wywiadów pogłębionych zrealizowanych od listopada 2022 do lutego 2023 roku. Wśród rozmówców znalazły się osoby reprezentujące różne płci i kategorie wiekowe. Siedem z nich całkowicie zrezygnowało z posiadania samochodu (np. sprzedały pojazd lub nie przedłużyły umowy leasingu), dwie osoby czasowo wynajmują samochód lub korzystają z auta służbowego, a siedem osób nadal posiada samochód, lecz znacząco ogranicza korzystanie z niego. Ponieważ rekrutacja do wywiadów opierała się na dobrowolnych zgłoszeniach i odbywała się za pośrednictwem kanałów społecznościowych Stowarzyszenia Miasto jest Nasze, rozmówcy stanowili grupę jednorodną pod względem wykształcenia i typu wykonywanego zawodu. Były to osoby posiadające wyższe wykształcenie lub studiujące, a także pracownicy umysłowi m.in. z sektorów kreatywnych. Poniższe analizy – ze względu na wspomniane wyżej ograniczenia – nie roszczą sobie prawa do bycia reprezentatywnymi. Dostarczają jednak pewnych wstępnych wniosków, jakie przesłanki mogą stać za decyzją o rezygnacji z posiadania samochodu w dużym mieście.

# **DLACZEGO LUDZIE REZYGNUJĄ Z AUT?**



Decyzja o ograniczeniu korzystania z samochodu w mieście wynika zazwyczaj z wyliczeń finansowych, „testowania” różnych rozwiązań i racjonalnego wyboru alternatywnych opcji transportu. Na jej ostatecznym podjęciu jednak może zaważyć jedno przełomowe zdarzenie, które pozwala uświadomić sobie, że najwyższy czas pożegnać się z „czterema kółkami”, np. stłuczka samochodowa czy trudności komunikacyjne wynikające z remontu przestrzeni publicznej. Wskazanie jednej, pierwotnej przyczyny rezygnacji z auta jest zatem bardzo trudne – najczęściej nakłada się na nią kilka czynników. W niniejszym rozdziale przedstawione zostały rozmaite uzasadnienia, które przytaczali dla swojej decyzji rozmówcy. Należy jednak pamiętać, że to nie jedno z nich – ale ich różnorakie kombinacje – ostatecznie wpływały na rezygnację z samochodu.

## **„Niekończące się koło korków”. Rezygnacja z samochodu jako reakcja na trudności komunikacyjne**

Poranna pobudka. Po oporządzeniu się i codziennej toalecie nadchodzi czas na podróż do pracy. Wystarczy wcisnąć właściwy guziczek na pilocie, by drzwi w samochodzie stojącym pod domem otworzyły się. Wyjazd z osiedla nie stanowi problemu, całość zaplanowana jest tak, by jak najsprawniej przemieszczać się autem. Koszmar zaczyna się dopiero później, w drodze do centrum. Z każdym metrem liczba samochodów rośnie. Auto powoli zwalnia, by niedługo całkowicie się zatrzymać. Zdaje się, że porusza się z prędkością jednego metra na godzinę, nawet jeśli światła zmieniają się na zielone. Część kierowców nie wytrzymuje – zaczynają krzyczeć, trąbić na innych uczestników ruchu. Dookoła panuje hałas, a spaliny unoszą się nad rozgrzanym asfaltem. Minuty dłużej się, a celu nie widać. Po pół godzinie udaje się przebić przez te dramatyczne korki, ale stres wcale nie maleje. Wręcz przeciwnie. Rozpoczyna się drugi etap odysei, a mianowicie krążenie po ulicach i szukanie wolnego miejsca parkingowego.auta stoją wszędzie, gdzie się da, a nawet tam,

gdzie nie mogą stać. Poupychane na parkingach, chodnikach, często w kilku rzędach, niekoniecznie legalnie. Mimo tego miejsc nadal brakuje. Kiedy w końcu uda się zaparkować, jest się już wyczerpanym i spoconym z nerwów. A przecież to dopiero początek dnia pracy.

Powyższy opis typowego poranka – choć wymyślony – mógłby równie dobrze zostać przytoczony przez tych mieszkańców i mieszkanki Warszawy, którzy codziennie w godzinach szczytu dojeżdżają autami do pracy. W tym gronie do niedawna była część rozmówców, dla których samochód stanowił podstawowy, codzienny środek komunikacji. Faktycznie, wspomnienia ciągłych korków, nieprzyjemności ze strony innych kierowców i stresu związanego z parkowaniem pojawiały się w prawie każdej opowieści. 22-letni student w taki sposób opowiadał o przemieszczaniu się samochodem po Warszawie: „Po prostu przez te korki się nie da, bo korki są ciągle i jak tylko się coś rozkorkuje, to się zaczyna korek związany z inną porą dnia. I to jest po prostu niekończące się wielkie koło korków”.

„Koszmar”, „stres”, czy nawet „panika” – te słowa najczęściej były wykorzystywane do opisu sytuacji panującej na ulicach w Warszawie w godzinach szczytu. Emocje były tak trudne, że niektórzy określali je mianem „traumy”. Przykładem może być historia 51-letniej kobiety, dla której momentem przełomowym okazał się remont spalonego w 2015 roku Mostu Łazienkowskiego. „Wtedy to była jakaś absolutna tragedia [...]. Ten czas właśnie skryształizował moją decyzję o rezygnacji z samochodu. Samochodem było strasznie [...]. To było tak traumatyczne w ogóle dla mnie przeżycie, to stanie w tych cholernych korkach. I co chwila mi ktoś wjeżdżał w zderzak” – opowiadała w rozmowie. O podobnej sytuacji wspominał 44-letni inżynier. Doświadczenie paraliżu komunikacyjnego wynikającego z zamknięcia mostu sprawiło, że z prowadzenia samochodu zrezygnowała jego żona. „To był jej ostatni przejazd samochodem” – mówił.

Godziny spędzone w stojących w korkach samochodach popchnęły niektórych rozmówców do przeprowadzania „eksperymentów”, to znaczy testowania, w jaki sposób – rowerem, komunikacją miejską





**Rys 1.** Codzienne korki są jedną z głównych przyczyn rezygnacji z auta.

„Koszmar”, „stres”, czy nawet „panika” – te słowa najczęściej były wykorzystywane do opisu sytuacji panującej na ulicach w Warszawie w godzinach szczytu. [...] Godziny spędzone w stojących w korkach samochodach popchnęły niektórych rozmówców do przeprowadzania „eksperymentów”, to znaczy testowania, w jaki sposób – rowerem, komunikacją miejską czy samochodem – najszybciej dotrą do pracy.

czy samochodem – najszybciej dotrą do pracy. Te próby pozwoliły im zrozumieć, że samochód niekoniecznie jest najszybszym środkiem transportu w mieście. Czasem wystarczyło wręcz spojrzeć przez okno stojącego w korku auta, by dostrzec, że niezmotoryzowani uczestnicy ruchu przemieszczają się szybciej. 32-letnia kobieta mówiła: „Dla mnie to jest bezsensowne, jak widzisz, że pieszy albo ktoś na rowerze porusza się szybciej od ciebie. Więc, no szczerze, nie widzę sensu”. Frustracja była więc silna. „Jest to strata jednak czasu, żeby tak codziennie z samochodu korzystać, stać w korku na przykład do pracy w godzinach szczytu” – podsumował 29-letni mężczyzna.

Oliwy do ognia dolewa fakt, że – jak deklarują rozmówcy – po odbyciu usianej trudnościami drogi niełatwo jest znaleźć dogodne miejsce do parkowania. Krążenie po okolicy w poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego to jedno z pierwszych skojarzeń, jakie przychodziło rozmówcom do głowy na hasło „samochód”. Jak mówili, w centralnych obszarach miasta parkowanie „graniczy z cudem” (40-letnia kobieta). Nierzadko pochtania więcej czasu niż sama podróż. „W zasadzie znalezienie miejsca zajmowało drugie tyle, co dojazd [...]. Dojazd 15 minut, szukanie miejsca też 15 minut albo więcej” – kwitował 34-letni mężczyzna. Według innej rozmówczynie, 32-latkę, kwestia parkowania jest po prostu „bolesna”. Kobieta utwierdziła się w przekonaniu, że rezygnacja z samochodu jest słuszną decyzją po tym, gdy w pewną sobotę przez pół godziny szukała miejsca do zaparkowania w centrum miasta, jednocześnie spiesząc się na ważne wydarzenie rodzinne:



*Ja myślałam, że się popłaczę. Dzwonią do mnie z rodziny [z pytaniem], gdzie mają zaparkować. [...] nie wszyscy, bo niektórzy zaparkowali, niektórym się udało. A ja kręciłam się 30 minut [...]. I nie wiedziałam, co mam zrobić. Myślałam, że się popłaczę. Naprawdę. Chciałam zostawić to auto po prostu gdziekolwiek, niech je zabiorą, wyrzucą, żeby tylko wyjść z tego auta. Byłam załamana.*

Jak widać, kłopoty z parkowaniem mogą być doświadczeniem bardzo trudnym, generującym negatywne emocje. Według kobiety rozwiązaniem byłoby podniesienie opłat parkingowych do takiej wysokości, by zniechęcić do przyjeżdżania samochodem do centrum na co dzień, a jednocześnie zapewnić wolną przestrzeń do parkowania w sytuacjach awaryjnych.

O stresie, napięciu i nerwach związanych z prowadzeniem samochodu wspominali również inni rozmówcy. „Jazda samochodem mężczy, jest stresogenna” – mówił 31-letni mężczyzna. Parkowanie, przeciskanie się pomiędzy innymi autami czy wykręcanie to skomplikowane manewry, które przysporzyć mogą niektórym kierowcom dużą dawkę stresu. Jak wspomina 51-letnia kobieta, prowadzenie samochodu negatywnie odbijało się na jej

zdrowiu psychicznym. „Parkowanie w jakichś parkingach podziemnych albo piętrowych to jest dla mnie koszmar taki, że ja miewałam ataki paniki. Takie kliniczne ataki paniki podczas prób wjazdu i wyjazdu na miejsce, i zaparkowania” mówiła. Decyzja o odstawieniu auta była w jej przypadku podyktowana chęcią zapewnienia sobie komfortu emocjonalnego. Konieczność zachowania „ograniczonego zaufania do wszystkich wokół” (32-letnia kobieta), lęk przed byciem ofiarą, lecz także sprawcą wypadku – „świadomość, że ja mogę kogoś zabić” (40-letnia kobieta) – sprawiają, że jazda samochodem w mieście jest doświadczeniem trudnym emocjonalnie, którego – dla własnego dobra – warto unikać<sup>1</sup>. Jak wspominał 42-letni mężczyzna, dopiero po tym, jak całkowicie zrezygnował z samochodu, zdał sobie sprawę, jak kierowanie pojazdem wpływało na niego psychicznie: „samochód tak bardzo mnie nakręcał, że ja przyjeżdżałem do pracy wkurzony już trasą”.

## „My tu mamy wszystko blisko”. Kiedy samochód przestaje być potrzebny

Zyskująca od kilku lat na popularności koncepcja 15-minutowego miasta wyraża ideę obecną w urbanistyce od dawna. Dostępność i różnorodność usług oraz wsparcie dla ruchu pieszego stały za założeniami dzielnic projektowanych już na przełomie XIX i XX wieku (przykładem może być koncepcja „miasta-ogrodu” Ebenezera Howarda z 1898 roku, wydana po polsku w 2015 roku). Wizje te zakładają, że wszyscy mieszkańcy i mieszkanki miasta powinni mieć możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb (np. zrobienia zakupów spożywczych, dojazdu do szkoły podstawowej, czy przychodni zdrowia) w pobliżu miejsca zamieszkania –

---

1 Stowarzyszenie Miasto jest Nasze niejednokrotnie zwracało uwagę na wysokie koszty społeczne i gospodarcze wypadków drogowych w Polsce. W samym 2018 r. koszty wypadków i kolizji na drogach w naszym kraju wyniosły blisko 57 miliardów złotych. Każdego roku w wypadkach ginie 77 osób na milion mieszkańców (przy średniej unijnej w wysokości 51 na milion). Więcej na ten temat przeczytać można w raporcie autorstwa Jakuba Czajkowskiego pt. *Ofiary prędkości*.

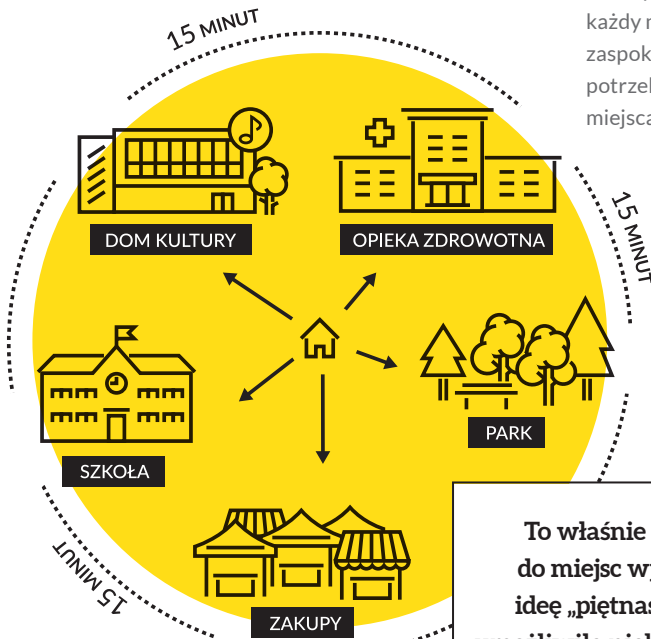
pieszo, rowerem lub transportem publicznym. W tak zaprojektowanym mieście zapotrzebowanie na samochody będzie maleć – mieszkańcy bowiem będą mieć mniej powodów, by „siadać za kółkiem”. Powyższe założenia znajdują potwierdzenie w przeprowadzonych przez nas rozmowach. To właśnie przeprowadzka do miejsc wpisujących się w ideę „piętnastominutowości” umożliwiła niektórym rozmówcom rezygnację z samochodu. Dla nich sprzedaż lub ograniczenie korzystania z auta było najbardziej naturalne. Po prostu przestawało ono być potrzebne.

Opowieść części rozmówców o rezygnacji samochodu była spleciona nierozłącznie z opowieścią o zmianie miejsca zamieszkania. Dla jednych była to przeprowadzka z małej miejscowości lub wsi do Warszawy, dla innych – z dzielnicy położonej na obrzeżach miasta do położonej centralnie. W każdym jednak przypadku były to przenosiny z miejsc o ograniczonej dostępności usług do dzielnic relatywnie dobrze zagospodarowanych. Bliskość przedszkoli i szkół, sklepów i przystanków komunikacji zbiorowej – na te aspekty zwracali uwagę rozmówcy, opowiadając o swoim miejscu zamieszkania. Przykładem może być historia 32-letniej kobiety, która wychowała się na wsi pod Warszawą, potem kilka lat przebywała na emigracji, a wraz z przeprowadzką na Żoliborz ograniczyła korzystanie z samochodu. Swoją decyzję tłumaczyła następująco: „Mamy tu wszystko tak blisko, mamy tu supermarket, mamy tu Rossmanna, mamy wszystko. Ja naprawdę nie muszę się ruszać, nie potrzebuję jechać na zakupy autem i wypełniać bagażnik, tylko naprawdę mogę wyjść co drugi dzień, kupić, co potrzebuję, wrócić”. Podobnie o swojej decyzji o ograniczeniu korzystania z auta opowiadała 40-letnia mieszkanka Starych Bielan, bezpośrednio odnosząc się do koncepcji miasta 15-minutowego:



*[Jeśli] gdzieś w ciągu dnia wychodzę, [na przykład] po zakupy, to wszystko dzieje się w obrębie Starych Bielan, [...] piechotą w obrębie dzielnicy. Wychodzę po zakupy, do paczkomatu, gdziekolwiek, gdzie trzeba wyjść, do lekarza, na paznokcie. Akurat Bielany są cudowne, ponieważ są jakby wcieloną ideą miasta 15-minutowego. Jest tu absolutnie wszystko.*

**Rys 2.** Miasto 15-minutowe to koncepcja miasta, w którym każdy mieszkaniec ma możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb w zasięgu kwadransa od miejsca zamieszkania.



To właśnie przeprowadzka do miejsc wpisujących się w ideę „piętnastominutowości” umożliwiła niektórym rozmówcom rezygnację z samochodu. Dla nich sprzedaż lub ograniczenie korzystania z auta było najbardziej naturalne. Po prostu przestawało ono być potrzebne.

Im bliżej do usług publicznych i do przystanków komunikacji zbiorowej, tym łatwiej zrezygnować z auta. Im dalej – tym trudniej. Zauważyła to 51-letnia kobieta, która sprzedała swój samochód po przeprowadzce na Saską Kępę, którą określiła jako „miejsce bardzo dobrze skomunikowane, centralne, można powiedzieć, że w centrum [...] z mnóstwem rowerów miejskich, tramwajów, autobusów”. W kolejnych latach, ze względu na zmiany rodzinne, kobieta zamieszkała w oddalonym od centrum miasta Wawrze. W rozmowie przyznała: „Nie wiem, czy gdybym nie zrezygnowała z samochodu wcześniej, to czy miałabym odwagę zrezygnować z samochodu, gdybym mieszkała

tutaj”. Z kolei 51-letnia mieszkanka Kabat przytoczyła historię, o tym jak rozwój komunikacji zbiorowej uniezależnił jej rodzinę od auta. Jak opowiadała, po wybudowaniu na Bemowie metra, jej mąż, który pracuje w tamtej okolicy, zrezygnował z codziennej jazdy samochodem.

Podkreślić należy, że dzielnice i osiedla, które wymieniane były przez rozmówców jako dobrze zagospodarowane i pozwalające na życie bez samochodu, były najczęściej centralnie położonymi częściami Warszawy. Były to jednocześnie te dzielnice i osiedla, w których ceny nieruchomości są najwyższe: Śródmieście, Saska Kępa, Stara Ochota, czy Żoliborz. Zakup lub wynajem mieszkania w tych miejscach wiąże się zatem z wysokimi wydatkami, na które nie każdy może sobie pozwolić. Ta zależność sprawia, że – paradoksalnie – to nie samochód staje się wyznacznikiem wysokiego statusu społecznego, lecz wręcz przeciwnie – jego brak. Świadczy to bowiem o posiadaniu majątku pozwalającego na nabycie bądź wynajęcie nieruchomości w tych prestiżowych częściach miasta.

Kolejnym czynnikiem, który zdaje się potwierdzać powyższą tezę, jest charakter wykonywanej przez rozmówców pracy. Brak potrzeby posiadania samochodu częściej deklarowały osoby, których zawody pozwalają na swobodne wyznaczanie czasu i miejsca pracy. Byli to przede wszystkim artyści, freelancerzy, pracownicy kreatywni, osoby prowadzące własną działalność gospodarczą. W ich przypadku odejście od regularnego korzystania z auta wydawało się procesem naturalnym, wynikającym z uelastycznienia czasu pracy i dopuszczenia możliwości pracy z domu. Przykładowo, 47-letnia kobieta, która prowadzi własną firmę, stwierdziła: „Jestem dosyć wolnym człowiekiem w porównaniu z innymi, bo bardzo rzadko wychodzę do pracy. To też może była kwestia tego, dlaczego zrezygnowałam z samochodu”. 42-letni mężczyzna powiedział z kolei: „Pracuję zdalnie. Od pół roku pracuję w centrum. Wcześniej pracowałem na Okęciu i to jest dość ważne, bo to zmiana pracy trochę zmieniła moją sytuację z samochodem”.

Kluczowe zmiany w tym zakresie niewątpliwie przyniosła globalna pandemia. Koronawirus przyspieszył digitalizację życia społecznego w różnych jego wymiarach. E-usługi, telemedycyna, dostęp do kultury w sieci czy zakupy

przez Internet ograniczyły konieczność podróży samochodowych. Jednak przede wszystkim COVID-19 spowodował upowszechnienie się pracy zdalnej. Zmiany, które wprowadzone zostały jako efekt nakładanych restrykcji, w niektórych sektorach okazały się trwałe – do dziś część przedsiębiorstw działa w trybie pracy zdalnej lub w modelu hybrydowym. Wprowadzenie tych zmian spowodowało, że część pracowników ogółem „mniej jeździ” (37-letnia kobieta), co wpływa również na dobór środka komunikacji. 51-latką mówiła:



*Pracuję przeważnie z domu od czasu pandemii. Przed pandemią pracowałam w firmie, wtedy tam dojeżdżałam. Od kiedy była pandemia i przeszliśmy na pracę zdalną, to ja właściwie już zostałam tak naprawdę na pracy zdalnej. Mieszkam na Kabatach, więc mam bardzo dobre warunki dojazdowe – komunikacja miejska, rowery, i tak dalej [...]. To była jedna z moich motywacji do zrezygnowania z użycia tak dużo samochodu jak kiedyś.*

Należy jednak pamiętać, że większość Polek i Polaków nie pracuje zdalnie – [jedynie 8,9% pracowników w wieku 15-64 lat deklaruje taki typ pracy](#). I choć w niektórych sektorach, jak na przykład IT, z domu pracuje nawet 80% zatrudnionych, to – [jak mówił w wywiadzie prasowym ekspert Polskiego Instytutu Ekonomicznego Andrzej Kubisiak](#) – ze względu na strukturę zatrudnienia w Polsce, w skali kraju jest to niewiele.

## **„Poruszanie się samochodem przeczy integralności osoby”. Korzyści, jakie niesie za sobą (auto)wysiadka**

Hasło: „Miasto dla ludzi, nie dla samochodów” na stałe zagościło w debacie publicznej. Jest to między innymi zasługa ruchów miejskich, które – jak przekonywał socjolog, profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego Paweł Kubicki w artykule z 2019 r. pt. *Ruchy miejskie w Polsce. Dekada Doświadczeń*,

swoją silną pozycję zawdzięczają między innymi umiejętności kształtowania dyskursu publicznego. Za sprawą działalności organizacji pozarządowych kwestie takie jak ruch samochodowy w miastach czy zanieczyszczenie powietrza stały się nieodłącznymi tematami debaty publicznej, podnoszonymi nierzadko w mediach. W efekcie społeczna świadomość szkodliwości samochodów rośnie, a ich nieposiadanie zaczyna być kojarzone z proekologicznym, progresywnym stylem życia. Jednocześnie, coraz więcej miast wprowadza polityki wspierające rozwój ruchu pieszego i rowerowego, a aktywność mobilna zyskuje na znaczeniu (o czym Stowarzyszenie Miasto jest Nasze pisało w raporcie „[Pieszko i rowerem przez miasto. Stan obecny i warunki rozwoju aktywnej mobilności w Polsce](#)”). Rezygnacja z samochodu może być podyktowana chęcią wpisania się w ten styl życia i rozpatrywana z perspektywy korzyści, które potencjalnie za sobą niesie.

Jak pokazują [badania CBOS-u z 2020 roku](#), Polki i Polacy niepokoją się o stan środowiska w skali całego świata (70%) i kraju (53%). Co drugi mieszkaniec największych aglomeracji wyraża również obawy o stan środowiska we własnej miejscowości zamieszkania. To właśnie „kwestia środowiskowa”, jak ujął to 34-letni mężczyzna, jest czynnikiem, który popycha ku refleksji nad wyborem środka transportu. „Ekologia tutaj ma duże znaczenie” – kwitowała 36-latką. Rezygnacja z samochodu jest postrzegana jako jeden ze sposobów, w jaki samodzielnie można chronić środowisko i dołożyć swoją „cegietkę” do pozytywnej zmiany. 44-letni inżynier tłumaczył to tak: „Ja nie jestem zbyt zafiksowany na punkcie ekologii i tak dalej, no ale aspekt środowiskowy jest na pewno ważny. Mniejszy ślad węglowy, chociaż tę małą kropelkę w tym całym morzu spalin zmniejszam”. Rozmówca powoływał się przy tym na swoją nastoletnią córkę, dla której działania prośrodowiskowe mają bardzo duże znaczenie.

Argumenty ekologiczne przytaczały także te osoby, które deklarowały bycie fanami motoryzacji. Choć rezygnacja z samochodu jest dla nich w pewnym stopniu równoznaczna z wyrzeczeniem się własnych zainteresowań, to postrzegają one kwestie ekologiczne jako ważniejsze niż personalne upodobania. Jak powiedział 29-latek: „Lubię samochody, ale nie za bardzo lubię zużywać zasoby naturalne bez potrzeby”. O podobnej sytuacji



opowiadała 22-letnia osoba, która, jak mówi, od dzieciństwa pasjonowała się motoryzacją. Ze względu na własne poglądy związane z ekologią oraz presję rówieśników zdecydowała się sprzedać samochód. „To właśnie świadomość szkodliwości samochodów i tego, że tych samochodów jest tak dużo w mieście [sprawia], że mi się po prostu odechciewa, jak na to patrzę. Myślę sobie: okej, wykombinuję tak, żeby jeździć rowerem” – mówiła.

Opowiadając o rezygnacji z samochodu, część rozmówców zwracała uwagę nie tylko na jego szkodliwość dla środowiska, lecz również na wpływ na estetykę miasta i przestrzeń publiczną. Odwoływali się przy tym do narracji typowych dla ruchów miejskich, opisując „dzikie parkowanie” jako plagę Warszawy, psującą wizerunek tego miasta. Samochody postrzegane są jako burzące estetykę przestrzeni i utrudniające poruszanie się. Przykładem może być wypowiedź 50-letniego mężczyzny: „Dla mnie największą uciążliwością jest to zawalenie ulic samochodami, które parkują, gdzie popadnie [...].po prostu czasami wychodzę z siebie i stoję obok, jak widzę, co się dzieje z parkowaniem w Warszawie”. W podobnym duchu wypowiadała się 32-letnia kobieta. Podczas spaceru wraz z mężem zauważyła, że krajobraz warszawski całkowicie zdominowany jest przez auta: „Mój mąż nie mógł patrzeć, mówi: »Boże, ja widzę tylko samochody. Po prostu zaparkowane jeden na drugim, nawet trawnik jest po prostu zajęchany«. No to mnie to też dotyka, to też wpływa na mój światopogląd dotyczący aut”. Sposobność przejścia się po mieście, w którym nie ma samochodów, zmienia sposób postrzegania okolicy: „cudownie się spaceruje i ten krajobraz jakiś nie jest taki kosmiczny, samochodowy, metalowy” (36-letnia kobieta).

Postrzeganie samochodów jako szkodliwych dla środowiska i dla przestrzeni miejskiej sprawia, że rezygnacja z auta na co dzień jest konieczna, by uniknąć dysonansu poznawczego. Opowiadała o tym 51-latką, która – wraz z rosnącym zainteresowaniem kwestiami środowiskowymi – zdecydowała się na rezygnację z auta. „Ja zaczęłam czytać o środowisku, zaczęłam mocno się tym interesować i uznałam, że jestem hipokrytką, nosząc maskę antysmogową i kojarząc swoją astmę ze smogiem, a jednocześnie jeżdżąc sama jedna, jednoosobowo jeżdżąc samochodem do pracy” – mówiła. O podobnej sytuacji wspominała 40-letnia mieszkanka Bielan. Momentem

przełomowym dla niej był październik 2019 roku, kiedy to kierowca BMW zabił przechodnia na przejściu dla pieszych na ulicy Sokratesa. Od tego czasu kobieta sprzeciwia się obecności samochodów w miastach:



*Jak człowiek odkryje w sobie aktywistę pieszego, czyli antysamochodowego, to nagle stwierdza, że poruszanie się samochodem po prostu... przeczy jego integralności jako osoby. Więc im bardziej się angażowałam w sprawy piesze, na przykład zgłaszałam kilka razy na policję fakt, że ludzie jeździli samochodem po chodniku, [tym mniej miałam ochotę jeździć autem - przyp. red.] [...] jestem osobą, która takich rzeczy nie odpuszcza. Ja to nagrywam, zgłaszam, chodzę na policję i potem się cieszę, że dostaję pismo, że ktoś został ukarany mandatem. No więc będąc tą osobą, jest strasznie trudno przy okazji być samochodziarą.*

Na koniec należy wspomnieć, że potencjalne zyski z rezygnacji z samochodu mogą być także całkiem wymierne. Prócz motywacji bardziej abstrakcyjnych – takich jak poprawa jakości środowiska czy estetyki miasta, jak wspominali rozmówcy – rezygnacja z samochodu może przynieść korzyść materialną. Część osób mówiła, że – myśląc już o rezygnacji z samochodów – dokonała obliczeń finansowych, sprawdzając, ile kosztuje ich miesięczne utrzymanie auta. Okazało się, że otrzymane sumy znacząco przewyższały koszty komunikacji miejskiej, a nawet sporadycznych podróży taksówkami. W niektórych przypadkach koszty utrzymania samochodu – opłaty za leasing, paliwo, przeglądy, parkingi – dochodziły nawet do 2,5 tys. złotych miesięcznie. Przykładowe szacunki znajdują się w trzech wypowiedziach poniżej:



*No to tak ze 150 zł na paliwo, mimo że nie jeździłem dużo, ale on dużo palił. Plus ubezpieczenie samochodu kosztowało mnie na rok jakieś 2 tysiące, bo jestem młodym kierowcą. A samochód miał dużą pojemność silnika. Plus jako że ten samochód był dosyć stary, bo nie stać mnie na nowszy, no to naprawy mnie kosztowały koło 3 tysięcy rocznie, czasami więcej. (22-letnia osoba)*



*[...] mam zapłacić 1500 za auto, które de facto będzie stało. Bo skoro robię 600 kilometrów miesięcznie, to z niego nie korzystam. No to nie jest korzystanie z auta 20 kilometrów dziennie, licząc wyjazdy i tak dalej. [...] więc stwierdziłem, że będzie mnie to bolało i spróbuję żyć bez. I tak minęło 7 miesięcy.*

**Jakub Kuciewicz**





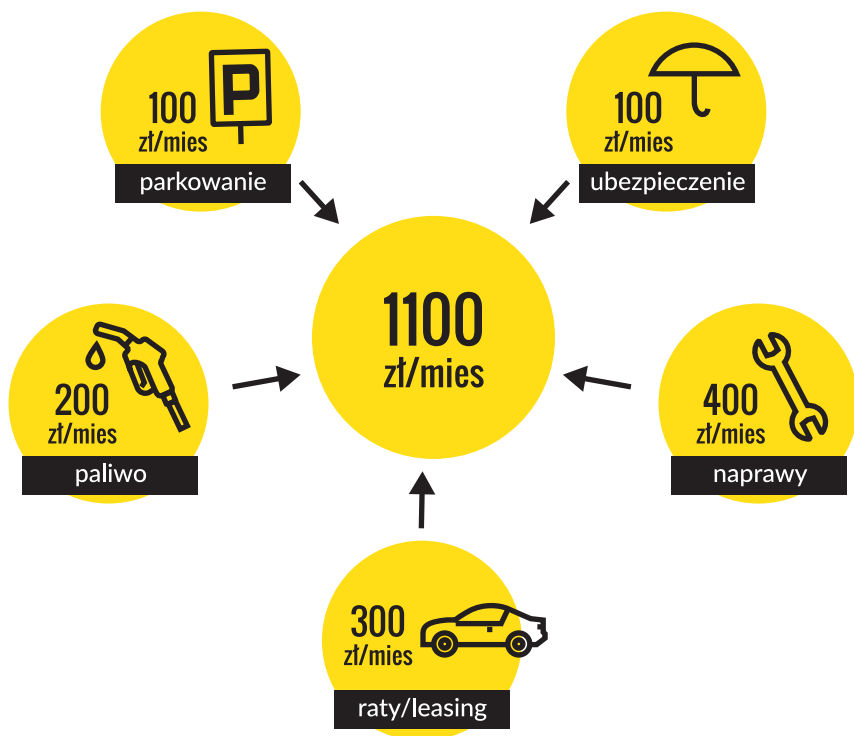
*Myślę, że w zeszłym roku to było przynajmniej 10 tysięcy na naprawy, opony i tak dalej. I myślę, że to jest 600 miesięcznie na utrzymanie, więc to jest 600 zł razy 12, czyli 7200 zł. Dodać do tego 10 tysięcy i podzielić na 12, to wychodzi około 1400 zł miesięcznie [...]. Plus oczywiście nie doliczyłem do tego kosztu parkingu na mieście, który też czasami wychodzi 150 zł miesięcznie. (31-letni mężczyzna)*



*Leasing był na poziomie 1400 zł brutto. Do tego dochodzi benzyna. No ja rzadko jeździłam do pracy, więc ten przysłowiowy 1 bak mi wystarczał. W ostatnich czasach to było 300 złotych [...]. Można policzyć, że raz na pół roku trzeba wymienić opony, to jest 200 zł. Dochodzi do tego ubezpieczenie w pakiecie dealerskimi około 5 tysięcy [...]. No, wiadomo, przeglądy [...]. Ja zakładałabym, że średnio wydaję około 2-2,5 tysiąca, licząc tych wszystkich kosztów na miesiąc. (47-letnia kobieta)*

Wydatek ten, jak deklarują rozmówcy, jest niewspółmierny do tego, co otrzymuje się w zamian. W samochodzie przecież, jak mówiła 32-letnia kobieta, w przeciwieństwie do mieszkania, nie spędza się wolnego czasu, nie śpi się, nie korzysta z toalety. Wręcz przeciwnie – analizy prowadzone na gruncie zachodnioeuropejskim i północnoamerykańskim (przedstawione m.in. przez Donalda Shoupa w książce pt. *The High Cost of Free Parking* i przez [Paula Bartera w artykule internetowym](#)) pokazują, że samochody przez około 95% czasu stoją zaparkowane. W obliczu takich wyliczeń sprzedaż samochodu, bądź rezygnacja z leasingu czy wynajmu wydaje się działaniem racjonalnym i logicznym. Jak podsumował 31-letni mężczyzna: „No i tak, teraz jak to policzyłem i zobaczyłem sobie cyferki, to już [...] trochę mniej miło myśle o tym samochodzie”.

**Rys 3.** Przykładowe koszty utrzymania samochodu, oszacowane na podstawie wypowiedzi rozmówców



[...] potencjalne zyski z rezygnacji z samochodu mogą być także całkiem wymierne. Prócz motywacji bardziej abstrakcyjnych – takich jak poprawa jakości środowiska czy estetyki miasta, jak wspominali rozmówcy – rezygnacja z samochodu może przynieść korzyść materialną.

# KONSEKWENCJE REZYGNACJI Z SAMOCHODU



Dla jednych rozmówców rezygnacja lub ograniczenie korzystania z samochodu wymagały dużej zmiany przyzwyczajeń. Inni nie musieli podejmować specjalnego wysiłku. W każdym przypadku jednak rezygnacja z samochodu wiązała się ze zmianą utartych nawyków i przyniosła rozmaite konsekwencje – zarówno te oczekiwane, przewidywalne, jak i bardziej zaskakujące.

## „O jeden przedmiot mniej, o który muszę się martwić”. Komfort, wolność i spokój

Mężczyzna w rozpędzonym samochodzie, wiatr we włosach, w radiu muzyka – takie sceny przewijają się przez dziesiątki hollywoodzkich filmów. Jak powiedział [redaktor Hubert Salik w wywiadzie prasowym z prof. Januszem Barańskim](#), „Wizja mężczyzny pędzącego swoim mustangiem przez Route 66 pobudza wyobraźnię”. W tym wyobrażeniu (jak też i w większości reklam) samochód przestaje być postrzegany jedynie jako środek transportu – staje się atrybutem wolności i autonomii, symbolem panowania nad przestrzenią i czasem. Co więcej, jak przekonuje profesor Zbyszko Melosik w artykule z 2015 r. pt. *Samochód, tożsamość i płęć kulturowa*, postrzegany jest jako źródło poczucia własnego indywidualizmu. Według tego socjologa możliwość wyboru drogi, prędkości jazdy, a także pęd i satysfakcja z prowadzenia dają wrażenie niezależności, pomimo że zasady ruchu drogowego są precyzyjnie uregulowane, a technika prowadzenia jest skrajnie ujednolicona.

Echa tych symbolicznych znaczeń widoczne były w narracjach na temat zmiany, jaką przyniosła rezygnacja z samochodu. Zapytani o to, czego im brakuje po sprzedaży auta, rozmówcy odpowiadali zgodnie: spontaniczności i dalekich, nieplanowanych podróży. Przykładem może być wypowiedź 29-letniego pracownika organizacji pozarządowej, który mówił: „Ja zazwyczaj jeśli gdzieś wyjeżdżałem, to właśnie w takie miejsce, żeby się zgubić, nie do końca wiedziałem gdzie, tylko [...] w jakimś kierunku,

jakiś azymut, żeby odkryć jakieś nowe miejsca”. Taka „romantyczna” wizja długich weekendowych wypraw towarzyszyła wielu rozmówcom. Inny interlokutor, pracujący jako wykładowca akademicki, odniósł się wprost do wzorca obecnego w kulturze amerykańskiej. Stwierdził, że tęskni za atrakcyjnością, jakiej dostarczało mu organizowanie wyjazdów. „Amerykanie to nazywają »road trip«. No taka wycieczka krajoznawcza” – mówił. Po sprzedaży samochodu podróże „wymagają więcej na pewno wysiłku planistycznego [...] i to rzeczywiście ogranicza pewne możliwości takich spontanicznych podróży. Co nie znaczy, oczywiście, że to nie jest możliwe” (50-letni dziennikarz).

Powyższe wypowiedzi z jednej strony silnie osadzone są we wspomnianej symbolice samochodu, wiążącej go z wolnością, autonomią i indywidualizmem. Z drugiej strony uwidaczniają inny, wymierny problem, który w Polsce stale narasta – białych plam na mapie transportu zbiorowego w kraju. Jak pokazaliśmy w raporcie „[Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim](#)”, 65% gmin na samym Mazowszu nie ma dostępu do połączeń kolejowych, 75% połączeń w tym województwie nie działa w weekendy, a prawie połowa z nich (46%) wygasa w okresie wakacji. Można się spodziewać, że w innych województwach problem ten również występuje na mniejszą lub większą skalę. Faktycznie, rozmówcy nierzadko wspominali o trudnościach w dotarciu na wakacje, do rodziny, a nawet do miejscowości ich pochodzenia. „Ja często, jak chcę gdzieś pojechać na wakacje i pytam, jak ja do państwa dojadę komunikacją, to słyszę: »był autobus, ale go zlikwidowali, bo się nie opłacał«” opowiadała 51-letnia kobieta. Jedynym rozwiązaniem, aby dotrzeć do niektórych miejsc, jest dojazd samochodem<sup>2</sup>.

Co więcej, z przeprowadzonych rozmów wynika, że o ile symbolikę samochodu relatywnie łatwo odnieść do dalekodystansowych podróży, o tyle – w kontekście codziennego funkcjonowania w mieście –

---

2 Jak wskazywali niektórzy, nie jest to jednak wystarczająca przesłanka, by posiadać auto w mieście – w razie potrzeby można je bowiem pożyczyć na parę dni od znajomych, rodziny, bądź z profesjonalnej wypożyczalni.



niekoniecznie jest ona adekwatna. Samochód, postrzegany jako wyznacznik władzy i wolności, dający możliwość przekraczania granic, w przestrzeni miejskiej okazuje się po prostu kolejnym obowiązkiem. Oprócz nerwów związanych z prowadzeniem (wspominane w części pierwszej obawy przed kolizjami czy wykonywaniem trudnych manewrów), auto niesie za sobą konieczność wykonywania szeregu innych czynności: dbania o karoserię, regularnego mycia i pielęgnacji, wymiany opon, robienia przeglądów, usuwania usterek, doglądania. „No, to jest odpowiedzialność” – mówiła 32-latka. Nawet jak już się dopieści samochód i stoi on zaparkowany przed wejściem do domu, obawy nie znikają. Co jeśli ktoś auto porysuje? Albo – co gorsza – ukradnie? „Czasami może się zdarzyć, że na samochód spadnie konar albo uderzy w niego inny samochód, więc jest to po prostu dodatkowy problem na głowie” – tłumaczył 50-latek.

Jedną z głównych konsekwencji zatem, jakie niesie za sobą sprzedaż samochodu, jest poczucie ulgi. To właśnie to słowo, jak również „komfort psychiczny” i „spokój” było najczęściej wykorzystywane przez rozmówców do opisanego swojego stanu emocjonalnego po rezygnacji z auta. „Nie muszę pamiętać o ubezpieczeniu, nie muszę się martwić, gdzie jest samochód, czy rdzewieje albo wyjmować akumulator na zimę, czy w ogóle gdzieś go zimować. Nie muszę się tym przejmować po prostu totalnie” – tłumaczył 29-latek. Paradoksalnie więc, wbrew dominującej w kulturze popularnej symbolice, to właśnie rezygnacja z samochodu, a nie jego posiadanie, przynosi rozmówcom autonomię i niezależność. Znajduje to potwierdzenie w słowach 51-latki prowadzącej własną działalność gospodarczą, która mówiła wprost: „Dla mnie rezygnacja z samochodu to jest ogromne poczucie wolności, że nie mam tej kuli u nogi, że nie muszę się martwić o samochód, że nie muszę się martwić, że ktoś mi ukradnie, że ktoś zarysuje i będę musiała do lakiernika”. Podobnie wypowiadała się 42-latek, który mówił, że rezygnacja z samochodu pozwoliła mu na ograniczenie planowania i realizację wizji życia bardziej swobodnego: „Samochód ogranicza, czyli człowiek jest z nim cały czas powiązany. Olbrzymi kawał blachy, który trzeba ze sobą zabrać wszędzie”. „No to jest taki spokój, że nic się nie stanie, no bo samochodu nie ma” – konkludował 29-latek.

# **„To komfort absolutny. Książka. Piękne chwile”. Doświadczanie miasta, rekreacja, ruch**

O ile spokój wywołany brakiem samochodu i wiążących się z nim obciążeń interpretowany może być w kategoriach wolności negatywnej, wolności „od czegoś”, o tyle dodatkowe korzyści płynące z tej decyzji – takie jak aktywność fizyczna, lepsze poznanie miasta, czy czas na lekturę – rozumiane mogą być jako wolność pozytywna, wolność „do czegoś”. Jak mówią rozmówcy, po rezygnacji z samochodu z ich życia nie tylko zniknęło wiele kłopotliwych kwestii, takich jak szukanie miejsc parkingowych, stanie w korkach, wizyty u mechanika, lecz również pojawiło się wiele nowych możliwości.

Pierwsza z nich wiąże się z możliwością lepszego poznania miasta, w którym się mieszka, i jego uroków. O tym aspekcie wspominał 39-letni mężczyzna, który zrezygnował z auta na rzecz roweru. Jak opowiadał, podczas przejażdżki rowerem ma możliwość zatrzymywania się w dowolnym miejscu, oglądania architektury, podziwiania pomników. Jest to szczególnie wartościowe podczas podróży z dziećmi, ponieważ można im wtedy przekazywać wiedzę o otaczającym ich świecie. „A tego nie można zrobić w samochodzie. Więc w żaden sposób do tego nie tęsknię” – dodawał. Rower jest tym środkiem transportu, który daje możliwość rekreacji, jednocześnie pozwalając na zachowanie autonomii, tak często przywoływanej jako zaleta samochodu. „Nie muszę się martwić, gdzie zaparkuję, czy będę stał w korku, po prostu wsiadam na niego, jadę, dojeżdżam praktycznie pod drzwi i go zabieram” – mówił 34-letni architekt. „Rower daje mi wolność, świeże powietrze” – kwitował 39-latek.

Podczas podróży komunikacją zbiorową lub pieszo kluczową kwestią jest również możliwość przebywania z innymi ludźmi. Na taki argument powoływała się 36-letnia kobieta, która mówiła: „Ja doceniam to, że mogę się jeszcze przejść, przewietrzyć, spojrzeć na ludzi w tramwaju,



**Rys 4.** Za wyborem innych sposobów przemieszczania się po mieście idą takie korzyści jak: możliwość lepszego poznania okolicy, poprawa zdrowia i kondycji fizycznej, więcej wolnego czasu.



O ile spokój wywołany brakiem samochodu i wiążących się z nim obciążen interpretowany może być w kategoriach wolności negatywnej, wolności „od czegoś”, o tyle dodatkowe korzyści płynące z tej decyzji – takie jak aktywność fizyczna, lepsze poznanie miasta, czy czas na lekturę – rozumiane mogą być jako wolność pozytywna, wolność „do czegoś”.

jak wyglądają, o czym rozmawiają. Jakoś tak się lepiej czuję wśród ludzi i niezamknięta w puszcze”. Podobnie, 42-latek wspominał, że rezygnacja z samochodu pozwoliła mu „wrócić do społeczeństwa”. Jak mówił:



*Wolę słyszeć ludzi, wolę słyszeć ulicę, gwar. Ten tygiel językowy... teraz to już w ogóle jest jakiś kosmos, że nie wiadomo, co to za języki niektóre. Na przykład właśnie to,*

*że wsiadam do autobusu i człowiek tak obcuje z ludźmi.  
To znaczy ja się czuję taką... nie wiem, jak to powiedzieć...  
jakąś taką częścią tego wszystkiego. To nie znaczy, że ja  
chcę być członkiem grupy pasażerów, tylko [po prostu]  
obcuję z ludźmi. Samochód jest taką kulą, w której  
człowiek jest zamknięty.*

Mężczyzna dodawał, że to samo dotyczy wszelkich innych bodźców, których dostarcza miasto: „Człowiek zmoknie, jest mu zimniej, wszystko trwa dłużej, buty czasem przemokną, plecak jest cięższy, ale doznań jest więcej. Mózg dostaje tyle bodźców, a nawet inspiracji”.

Kolejna kwestia wiąże się z zasobami czasowymi, które pojawiają się w momencie rezygnacji z samochodu. Choć argumentem na rzecz aut nierzadko jest szybsza podróż, jak wskazują rozmówcy, paradoksalnie to dzięki przesiadce do komunikacji publicznej lub na rower mają więcej czasu. Wynika to nie tylko z bezpośrednich oszczędności czasowych (brak konieczności stania w korku czy szukania miejsc parkingowych), lecz również z możliwości innego spożytkowania czasu przeznaczanego dotychczas na prowadzenie. Podróżując komunikacją zbiorową nie trzeba skupiać się na drodze, lecz można oddać się lekturze, posłuchać muzyki i – ogółem – odpocząć. „W ogóle to komfort absolutny. Książka [...]. Piękne chwile” – tak opisywała swoją 45-minutową przejażdżkę autobusem 51-letnia kobieta. Według rozmówców możliwość czytania książek, a nawet nauki, jest znaczącym atutem transportu zbiorowego. „W pociągu zawsze głowa może odpocząć, można się czegoś nauczyć” – wskazywała 36-letnia kobieta. Z tej perspektywy podróż samochodem postrzegana jest wręcz jak „zmarowany czas” (50-letni mężczyzna), nawet jeśli zajmuje ona dwa razy krócej niż komunikacją zbiorową.

Ostatnia zmiana spowodowana decyzją o ograniczeniu przejazdów samochodem odnosi się do kwestii zdrowotnych i aktywności fizycznej. Niezależnie od tego, czy przesiedli się na rower czy do komunikacji miejskiej, rozmówcy stwierdzają, że ich codzienna dawka ruchu uległa znacznemu zwiększeniu. Te osoby, które dojeżdżają do biura samochodem, nierzadko

W  
Rowerem wiem, że się 40-45 minut dostanę. Niezależnie od tego, co się będzie działo. I rzeczywiście takie czasy mi się udawało tam osiągnąć, nie męcząc się jakoś strasznie.

Stanisław Gepner



nie przechodziły w ciągu dnia nawet kilku tysięcy kroków. 51-letnia tłumaczka opowiadała: „Widzę same zalety, chociażby to, że się więcej ruszam, bo tak to wsiadałam do samochodu i wysiadałam. Jeździłam w takie miejsca, gdzie parkowałam przy samym wejściu, więc nawet nie musiałam nigdzie podchodzić”. Natomiast dojazd rowerem, albo dojsze do przystanku komunikacji miejskiej, zapewnia niezbędną aktywność fizyczną. „Nie wsiadam do samochodu i nie jadę, prawda? Tylko muszę do metra dojsze” – mówiła 47-letnia przedsiębiorczyni.

Ograniczenie korzystania z samochodu może pozytywnie przełożyć się na zdrowie danej osoby, przyczynić się do poprawy kondycji i odporności. Jest to duża zaleta, w szczególności gdy ktoś nie ma możliwości uczęszczania na regularne treningi. O takiej sytuacji opowiadał 39-latek, ojciec dwójki dzieci. Mężczyzna deklarował, że bardzo lubi sport, lecz ze względu na obowiązki rodzinne i opiekuńcze, nie może sobie pozwolić na codzienne treningi. „A jazda na rowerze pozwala mi wprowadzić do mojego trybu życia codzienny element ruchu. Coś, co było niemożliwe” – mówił. Pomimo, że rower w pełni nie zastąpi treningów na siłowni, może pozwolić na podtrzymanie kondycji. 34-latek stwierdzał: „Mimo wszystko od razu poczułem, że trochę to jednak daje. Że ja mogę robić mniej treningów biegowych czy rolkowych, a mimo to dalej mam kondycję na jakimś tam poziomie”.

## **„Moja rodzina zastanawia się, dlaczego my jeszcze tego auta nie mamy”. Reakcje otoczenia na rezygnację z samochodu**

W przypadku niektórych rozmówców, decyzja o rezygnacji z auta spotkała się z reakcją osób z ich otoczenia. Często były to reakcje neutralne lub pozytywne, ale kilka osób wspominało o zdziwieniu, a nawet krytyce takiego posunięcia ze strony swoich krewnych, znajomych i współpracowników. W wypowiedziach rozmówców na temat różnych reakcji spowodowanych rezygnacją z samochodu przewijają się rozmaite,

niekiedy zaskakujące, wątki: różnice pokoleniowe i płciowe, wyobrażenia na temat funkcjonowania rodzin z dziećmi, auto jako symbol statusu czy tęsknota za prowadzeniem samochodu.

Rozmówcy spotykali się z różnymi reakcjami otoczenia na ich decyzję o rezygnacji z posiadania bądź ograniczeniu korzystania z samochodu. W przypadku kilku osób ich krewni byli zdziwieni takim krokiem, szczególnie jeśli decyzja o rezygnacji z auta była podejmowana przez rodziny z małymi dziećmi. W relacjach niektórych osób pojawiły się zatem wzmianki sugerujące różnice pokoleniowe w postrzeganiu samochodu i jego roli w życiu rodziny. Jak zauważyła jedna z rozmówczyń, 32-letnia matka trójki dzieci, w społeczeństwie, szczególnie wśród osób powyżej 50. roku życia, istnieją pewne głęboko zakorzenione wyobrażenia na temat tego, jak powinny funkcjonować rodziny z dziećmi:



*[Rodzice] zaproponowali, że nam pożyczą swoje auto, bo mieli dwa wtedy [...]. Że nam pożyczą, żebyśmy sobie zobaczyli, czy nam się przyda i może się skusimy. Bo generalnie u mnie w rodzinie oczywiście samochód to jest rzecz podstawowa. Dla ludzi mieszkających pod miastem, na wsi to jest oczywiste, że jest auto. Że jesteśmy rodziną, mamy dzieci, więc auto jest na pewno nam potrzebne. Dlaczego wy jeszcze nie macie auta, weźcie pożyczcie, zobaczcie, jak to jest łatwo, wspaniale i świetnie, i wtedy sobie pewnie też zdecydujecie się na kupno [...]. Moja rodzina zastanawia się, dlaczego my jeszcze tego auta nie mamy. Że to jest taka rodzina, mąż, żona dzieci i auto. Jeszcze może piesek do tego. Że to jest taki model, nie? (32-letnia kobieta)*

Co ciekawe, z relacji rozmówczynie wynika, że odstępianie od takiego modelu rodziny może być postrzegane jako brak pokory i „uparte” podążanie własną ścieżką wbrew społecznym oczekiwaniom. Ponadto 32-latką zauważyła, że jeszcze do niedawna samochód był dla jej rodziców „świętością”, z której korzystało się tylko w ściśle określonych sytuacjach jak dojazd do pracy czy kościoła, „żeby jechać, żeby się nie pobrudzić”.

W podobnym tonie wypowiadała się inna kobieta z pokolenia trzydziestolatków – 36-letnia matka jednego dziecka. Wspomniała ona, że dla przedstawicieli starszego pokolenia posiadanie samochodu (a już w szczególności samochodu dobrej marki) jest oznaką wysokiego statusu społecznego jego właścicieli:



*Mam wrażenie, że posiadanie auta to jest wyznacznik statusu społecznego, ale nie dla naszego już pokolenia – bardziej dla naszych rodziców. Posiadanie mieszkania i auta. To, czy ty masz auto i w ogóle jakie auto, to o nas świadczy [...]. Dlatego [dla moich rodziców] jest to ważne, żeby mieć auto. No i jeszcze doszła ta kwestia jakie, co przez długi czas jakby nie miało dla mnie znaczenia, ale widzę, że dla nich ma [...]. Staramy się jej to wybić z głowy, ale to nie, to już tego myślenia się raczej nie zmieni. (36-letnia kobieta)*

Matka rozmówczyni sugerowała ponadto, że córka i jej partner powinni rozważyć zakup nowego samochodu, ponieważ ich dotychczasowe auto, Skoda Octavia, „jest takie pospolite”.

Wyżej wspomniana 36-latką spotkała się jeszcze z jedną, inną ciekawą reakcją otoczenia na rezygnację z poruszania się samochodem. Zauważyła, że jej starsi koledzy i koleżanki z pracy byli zdziwieni, kiedy zaczęła przyjeżdżać do pracy i wracać do domu tramwajem zamiast, jak do tej pory, autem, szczególnie w godzinach wieczornych:



*Mieszkamy w Warszawie, o 22 jeszcze naprawdę dużo się dzieje. Komunikacja działa, więc nie widzę problemu, żeby wrócić sobie tramwajem. A były takie właśnie komentarze, często tego starszego pokolenia: »ojej, to ty przyjechałaś tramwajem«. To było odebrane jako coś strasznego, że ja muszę się z czymś mierzyć, że jak to partner mnie wypuścił do centrum bez auta, że jestem jakaś niezaopiekowana, niepełnosprawna, że przyjechałam tramwajem. (36-letnia kobieta)*



W opisaney wyżej reakcji współpracowniczek i współpracowników odbijają się echem nie tylko negatywne wyobrażenia na temat komunikacji zbiorowej („niektórzy [...] już dawno nie korzystali z komunikacji i mają jakiś taki stary zakodowany obraz typu: tłumy, śmierzdi, zimno zimą, a gorąco latem i że wszyscy się o siebie ocierają” – przytoczyła 36-latką), ale także poglądy na temat ról płciowych oraz obecności kobiet w przestrzeni publicznej, szczególnie po zmroku.

Uwaga o zmianach pokoleniowych w kwestii podejścia do posiadania samochodu wybrzmiała również w wypowiedzi najmłodszego, 22-letniego rozmówcy, który wśród swoich rówieśników dostrzega „taki trend, że na przykład nie kupują samochodu, tylko pożyczają od rodziców, jeśli potrzebują”. Ta sama osoba, zapytana o reakcję jej otoczenia na decyzję o sprzedaży samochodu, odpowiedziała, że jej dziadek był „na początku trochę zszokowany i nie rozumiał, dlaczego” wnuczek pozbył się samochodu. Jednak w przeciwieństwie do rodziców czy starszych znajomych wcześniej wspomnianych trzydziestokilkuletnich matek małych dzieci, dziadek bezdzietnego rozmówcy dość szybko pogodził się z jego decyzją, a nawet pochwalił nowy rower, który wnuk kupił za część pieniędzy pochodzących ze sprzedaży auta.

Kilku rozmówców wspomniało o reakcjach ze strony znajomych i współpracowników, jednak w przeciwieństwie do reakcji członków rodzin, były one w większości neutralne lub pozytywne. Na przykład 37-letni mężczyzna powiedział, że odkąd przesiadł się na rower dostaje od swojego pracodawcy dodatek za dojeżdżanie do pracy tym środkiem komunikacji:



*U obecnego pracodawcy mam dodatkowo płacone za przyjazdy do pracy na rowerze. Jest taka akcja pracownicza. Za przyjazdy plus za kilometry przejechane w miesiącu. Nie zmienia to w znaczący sposób mojej sytuacji finansowej, umówmy się, ale jest pewnym jakimś tam bonusem, tak? Do tego, że korzystam z roweru.*

**W**

*Mam wrażenie, że posiadanie auta to jest wyznacznik jakiegoś statusu społecznego, ale nie naszego pokolenia, bardziej [pokolenia] naszych rodziców. Posiadanie mieszkania i auta. Znaczy, ty masz auto i w ogóle jakie auto. I to o nas świadczy. Ale ja już w ten sposób nie myślę [...] ja się z moim autem nie identyfikuję.*

Marta Wiejak



Z pewnym brakiem zrozumienia ze strony swoich znajomych spotkała się 47-letnia kobieta. Jej koleżanki i koledzy z pracy od razu zauważyli, że przestała przyjeżdżać do biura autem, ponieważ, jak powiedziała: „Zawsze było tak, że jak stoi samochód, no to ja już jestem w pracy, a zawsze pierwsza jestem, bo tam wszystkim otwieram”. W trakcie naszej rozmowy stwierdziła, że „ludzie [w ogóle] nie rozumieją takich zmian”. Jej zdaniem wynika to z przyzwyczajenia osób, którym ciężko zrezygnować z pewnych korzyści, jakie przynosi posiadanie samochodu, nawet jeśli są to „jakieś dwudziestoletnie samochody, do których cały czas dokładają, które były już kupowane jako używane”. Ta sama rozmówczyni spotkała się także z pytaniami znajomych o to, co zrobi bez samochodu, gdy stanie się coś niespodziewanego, na przykład w razie nagłej choroby jej psa, na co odparła, że przecież zawsze może zawieźć go do lekarza taksówką, którą można przewozić zwierzęta.

Inny rozmówca, 42-latek z Sadyby, powiedział, że jeden z jego kolegów był wręcz „zachwycony” jego całkowitą rezygnacją z posiadania samochodu. W trakcie wywiadu okazało się, że ów znajomy miał dość duży wpływ na decyzję rozmówcy z Sadyby i dopingował go, gdy ten zdecydował się na porzucenie auta na rzecz komunikacji miejskiej i roweru. Ponadto rozmówca ten znany był wśród swoich przyjaciół z tego, że lubił prowadzić samochód, więc dodał, że od czasu do czasu znajomi pytają go, czy nie brakuje mu jazdy samochodem. 42-latek przyznał, że czasem tęskni za prowadzeniem samochodu, ponieważ w przeszłości sprawiało mu to przyjemność, ale dodał, że w jego przypadku to jedyna negatywna zmiana związana z rezygnacją z auta.

Z podobnym „zachwytem” ze strony otoczenia spotkał się wspomniany wcześniej 22-latek, któremu przyjaciółka pogratulowała decyzji o rezygnacji z samochodu. Jednocześnie rozmówca dodał, że taka reakcja jego przyjaciółki wynikała zapewne z tego, w jakich kręgach obracają się na co dzień:



*Ja się obracam w bardzo lewicującym środowisku i jestem w kilku organizacjach zajmujących się zmianami klimatycznymi. I to jest temat, który jest moim życiu obecny*

*od dziesięciu lat cały czas. No i zawsze się tak trochę podśmiewaliśmy ze mnie, że z jednej strony jestem taki zielony, a z drugiej strony jestem samochodziarzem [...]. No, ale jak powiedziałem, że przerzucam się na rower, to po prostu wszyscy mi pogratulowali fajnej decyzji.*

Tylko jedna jego znajoma wyraziła brak zrozumienia dla tej decyzji, ale, jak wyjaśnił 22-latek, było to prawdopodobnie spowodowane tym, że ta przyjaciółka wychowała się w rodzinie, w której samochód (a raczej samochody) stanowi ważny element codziennego życia:



*Moja przyjaciółka jest właśnie z takiej rodziny, gdzie mama ma samochód, tata ma samochód i jeżdżą nimi dużo na co dzień w jakichś sprawach biznesowych, załatwiać rzeczy. U nich zawsze się właśnie robiło takie co weekend duże zakupy i akurat ona sporo jeździ [...]. Mam wrażenie, że dla niej to było takie szokujące, że można z własnej woli z tego rezygnować, z tego komfortu, który daje samochód.*

Osobną reakcją otoczenia na rezygnację z samochodu jest dość często powtarzające się pytanie: „A co z wyjazdami na wakacje?”, w którym odbijają się wspomniane wcześniej popularne wyobrażenia na temat auta kojarzącego się z długimi podróżami i wolnością. Z takimi reakcjami spotkały się na przykład dwie rozmówczynie: 51-latka z Wawra i 47-latka z Muranowa. Jak wspomniano w poprzednim podrozdziale, prawdopodobnie w tych reakcjach wybrzmiewa świadomość tego, że do wielu miejsc w Polsce nie da się dotrzeć transportem zbiorowym. 51-letnia rozmówczyni z Wawra mówiła wprost: „Wykluczenie komunikacyjne jest naprawdę ogromne i po prostu... bardzo to mnie boli”. Z kolei mieszkanka z Muranowa przytoczyła argumenty finansowe, którymi posługuje się w dyskusjach ze znajomymi na temat braku samochodu i wyjazdów poza Warszawę:

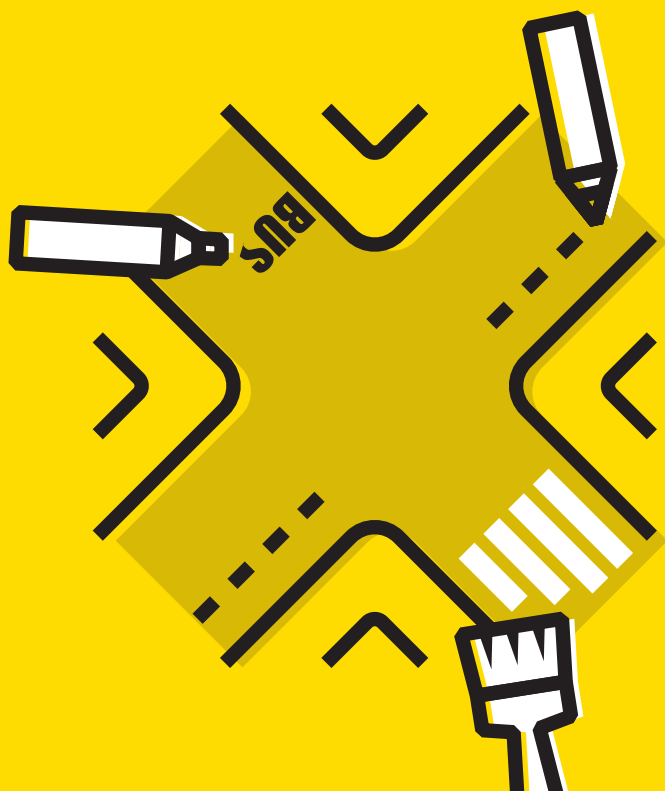


*Oni [pytają], a jak będziesz jechać na wakacje. A akurat ja wtedy to przeliczałam, przed wojną, przed podjęciem decyzji, bo tu wojna ma kluczowe znaczenie ekonomiczne.*

*I ja mówię słuchaj, no, ale [taki nowy samochód] w automacie, na trzy dni wynajęcie, nie w Panku, tylko w takiej firmie, która się [tym] zajmuje [...] to jest koszt 500 złotych netto. No to ile ja jeżdżę na Pomorze czy do Sopotu [...] drożej mnie to kosztowało niż utrzymanie samochodu. Bo jeżeli nawet pojedę cztery razy do roku na weekend, to i tak [...] to jest koszt miesięczny utrzymania samochodu. (47-letnia kobieta)*

Z reakcji otoczenia na rezygnację rozmówców z samochodu można wysnuć dwa najważniejsze wnioski. Po pierwsze w relacjach 20- i 30-latków ujawniają się różnice w podejściu do posiadania samochodu między ich pokoleniem a osobami powyżej 50. roku życia. Można też wywnioskować, że dla starszego pokolenia samochód był i jest nieodłącznym elementem „poukładanego”, „dorosłego” życia, szczególnie jeśli w tym życiu pojawiają się dzieci. Posiadanie samochodu, mieszkania i dzieci (oraz pieska – jak ironicznie stwierdziła jedna z kobiet) symbolizuje niejako przejście z okresu młodości w „prawdziwą” dorosłość, w której człowiek przestaje być odpowiedzialny tylko za siebie. Po drugie z wypowiedzi niektórych rozmówców wynika, że dla pewnych osób powyżej 50. roku życia posiadanie (odpowiedniego) samochodu wciąż stanowi oznakę wysokiego statusu społecznego. Tymczasem wśród 20- i 30-latków myślenie o samochodzie jako symbolu statusu społecznego ulega zmianie: rozmówcy nie zgadzali się z wypowiedziami swoich starszych krewnych i znajomych, sugerujących, że powinni kupić samochód lub zamienić posiadane już auto na lepszy model. W ich wypowiedziach pojawiał się opór wobec spełniania społecznych oczekiwań związanych z samochodem.

# WARSZAWA DO ZMIANY



Na koniec każdego wywiadu pytaliśmy rozmówców o to, co by zmienili w Warszawie, biorąc pod uwagę ich doświadczenia sprzed i po rezygnacji z (lub ograniczeniu) korzystania z samochodów. W swoich odpowiedziach wskazywali oni na trzy główne obszary w funkcjonowaniu Warszawy, które ich zdaniem wymagają zmian. Są to: komunikacja zbiorowa, drogi i pasy rowerowe oraz obecność samochodów w mieście. W poniższych sekcjach przedstawiamy i analizujemy pomysły rozmówców na zmiany w tych właśnie trzech obszarach.

## **„Sporo jest rzeczy jeszcze do zrobienia z komunikacją, [...] ona powinna być bardziej friendly.” Komunikacja miejska do poprawy**

Wielu rozmówców wskazywało na konieczność wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu warszawskiej komunikacji zbiorowej. Jedną z najczęściej powtarzających się propozycji zmian było częstsze kursowanie autobusów. Przede wszystkim jednak rozmówcy byli przeciwko ograniczaniu kursowania transportu zbiorowego w mieście. Zauważali, że tam, gdzie otwarto nowe stacje metra, „poszatkowano” trasy i rozkłady jazdy autobusów. Jedna z rozmówczyń stwierdziła, że takie okrajanie kursów jest nie tylko „bez sensu”, ale też uciążliwe dla wielu mieszkańców stolicy: „Przecież niekiedy tak jest, że trzeba podjechać tylko kawałeczek, prawda? [...] Ja sobie mogę przejść, ale są osoby, które się spieszą do pracy, są osoby, które są starsze, które mają problem z chodzeniem i tak dalej” (47-letnia kobieta).

Kobieta uznała, że fakt istnienia linii metra na jakimś terenie, nie usprawiedliwia cięcia kursów autobusowych, ponieważ te dwa środki transportu pełnią nieco inne funkcje. Metro w Warszawie służy głównie do szybkiego przemieszczania się na dłuższych trasach między dzielnicami, podczas gdy autobusy są niezbędne dla obsłużenia krótszych tras, często w obrębie jednej lub dwóch dzielnic. Kasowanie połączeń autobusowych

**Rys 5.** Fakt istnienia linii metra na jakimś terenie, nie usprawiedliwia cięcia kursów autobusowych.



**Metro w Warszawie służy głównie do szybkiego przemieszczania się na dłuższych trasach między dzielnicami, podczas gdy autobusy są niezbędne dla obsłużenia krótszych tras, często w obrębie jednej lub dwóch dzielnic. Kasowanie połączeń autobusowych na rzecz metra sprawia, że przemieszczanie się na mniejsze odległości w obrębie jednej dzielnicy (na przykład z domu na bazarek lub do przychodni) staje się utrudnione.**

na rzecz metra sprawia, że przemieszczanie się na mniejsze odległości w obrębie jednej dzielnicy (na przykład z domu na bazarek lub do przychodni) staje się utrudnione. Co więcej, zmusza to użytkowników komunikacji miejskiej do częstych przesiadek. Takie kasowanie połączeń jest szczególnie uciążliwe dla kobiet, które, jak wykazała Caroline Criado Perez w swojej książce pt. *Niewidzialne kobiety. Jak dane tworzą świat skrojony pod mężczyzn*, w swoich podróżach po mieście pokonują bardziej



skomplikowane trasy niż mężczyźni<sup>3</sup>. To zjawisko jest w dużej mierze spowodowane (nieodpłatną) pracą opiekuńczą kobiet, które częściej zajmują się starszymi osobami, odprowadzają dzieci do szkoły lub robią zakupy dla całej rodziny. Częste przesiadki, szczególnie jeśli niesie się ciężką torbę z zakupami, prowadzi wózek z dzieckiem lub towarzyszy się starszej cioci w drodze do przychodni, utrudniają kobietom wykonywanie tych zadań. Dodatkowo warto przypomnieć, że Polska była jednym z nielicznych państw, które w związku z pandemią koronawirusa wprowadziły wyjątkowo surowe limity liczby pasażerów w transporcie publicznym. Zmiany te uderzały w rentowność przewoźników, którzy w efekcie masowo cięli połączenia. Wywołało to nieufność pasażerów wobec komunikacji publicznej, [co, jak pokazało Stowarzyszenie Miasto jest Nasze w raporcie „Zbiorkom jest ok!”](#), przez długie miesiące odbijało się na niskiej częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego.

Kolejny rozmówca (42-letni mężczyzna) również zwrócił uwagę na dość rzadkie kursowanie autobusów miejskich w jego okolicy, co utrudnia mu dotarcie komunikacją miejską ze swojego miejsca zamieszkania (Sadyba) na Górny Mokotów: „Na przykład koło mnie jest buspas, który wycięli z Sikorskiego [...]. I tam jedzie autobus co 10 minut. Coś jest nie tak. Jak już robić buspas, to niech one lecą co 3 minuty”. W podobnym tonie na temat częstotliwości kursów wypowiedział się inny rozmówca: „Nie jest tajemnicą, że trochę ograniczone są te połączenia. No i to był zły ruch chyba” (34-letni mężczyzna). Dodawał przy tym:



*Gdybym nie miał możliwości pojechania rowerem do pracy, to bym się i tak zastanawiał, czy w ogóle jechać komunikacją. Bo wiem, że by mi to zajęło więcej czasu, musiałbym się przesiadać pewnie kilka razy i tak dalej. Kiedyś mogłem dojechać od siebie bezpośrednio, teraz chyba średnio. (34-letni mężczyzna)*

3 Na ten temat Michalina Grzelka pisała również w artykule dostępnym na stronie internetowej Stowarzyszenia Miasto jest Nasze pt. [Miasta mają płęć – i jest to zazwyczaj płęć... męska](#) (2021).

Kolejny rozmówca zauważył, że przemieszczanie się komunikacją miejską pomiędzy różnymi dzielnicami jest w Warszawie utrudnione, szczególnie między obrzeżami miasta a jego centrum:



*Może nawet nie chodzi mi pod miastem, ale gdzieś do takich okolicznych, granicznych tych dzielnic, to [komunikacja] nie działa. Trzeba dojechać gdzieś do centrum i dopiero wtedy się przesiadać. I to niestety czasami... no po pierwsze wpada się korki, a po drugie mocno wydłuża się ten czas, no bo też im więcej przesiadek i korków, no to ciężiej to zaplanować.*  
(29-letni mężczyzna)

Po drugie rozmówcy zwracali uwagę na to, że Warszawie w niewystarczającym stopniu wykorzystuje się istniejącą już infrastrukturę transportową. Na przykład niektórzy z nich podkreślali, że brakuje im integracji linii metra z istniejącymi trasami przejazdu Szybkiej Kolei Miejskiej. 42-latek mówił, że: „w Warszawie dziwi to, że nie próbujemy połączyć [...] Wschodniego, Zachodniego z Centralnym jako kolejnej linii metra”. Ponadto jeden z respondentów zwrócił uwagę na dość wysokie, jego zdaniem, ceny biletów jednorazowych:



*Obniżyłbym [ceny] biletów jednorazowych. O ile uważam, że bilet miesięczny [za] 90 złotych [...] to jest luz, to jest dobra cena, o tyle 4,40 za dwa przystanki czy trzy uważam, że to jest przesada. To jest rzecz, którą bym zmienił [...]. Dla mnie koszt miesięcznego [biletu] jest bardzo atrakcyjny. To nie jest bloker wejścia. Ale te bilety jednorazowe, to jest troszkę dziwne.* (42-letni mężczyzna)

Jako miasto, z którego Warszawa pod tym względem powinna brać przykład, podał Poznań, w którym, według relacji mężczyzny, istnieje system pozwalający pasażerom komunikacji miejskiej na płaćenie za liczbę przejechanych przystanków, a nie za czas spędzony w tramwaju lub autobusie.

# „Mam wrażenie, że Warszawa jest bardzo samochodowym miastem”. Samochodoza po warszawsku

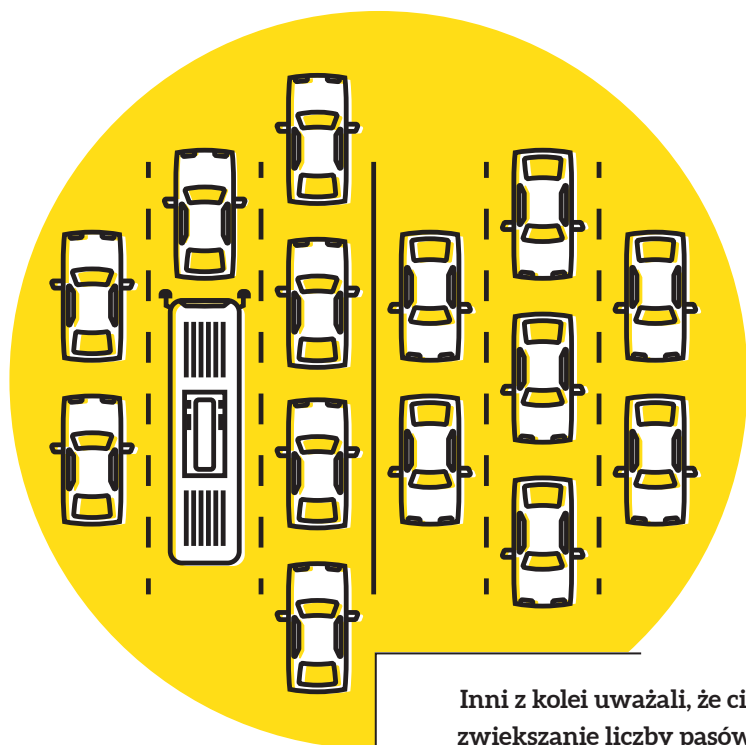
Wielu rozmówców negatywnie wypowiadało się na temat obecności samochodów w przestrzeni miasta. Dwie kobiety stwierdziły, że centrum Warszawy powinno zostać zamknięte dla aut. 32-latka stwierdziła, że trzeba „te samochody trochę zepchnąć, zmienić priorytet w tym momencie. Niestety, wciąż według mnie Warszawa daje im priorytet. Mogą się rozpędzić, no nie?”. Z kolei 47-latka zastrzegła, że tak radykalne zmiany jak zakaz wjazdu samochodów do centrum lub wyższe opłaty parkingowe muszą iść w parze z uatrakcyjnieniem siatki i częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej, bo tylko wtedy „takie zakazy [...] miałyby jakiś sens”.

Inni z kolei uważali, że ciągłe zwiększanie liczby pasów lub poszerzanie ulic nie rozwiązuje problemu korków w Warszawie, a wręcz go pogarsza. 22-letnia osoba zauważyła, że to właśnie przez dużą liczbę samochodów autobusy w Warszawie tkwią w korkach, co z kolei może się przyczynić do postrzegania transportu zbiorowego w stolicy jako niepunktualnego i zawodnego. Rozmówcy wskazywali również na fakt, że istnieją już rozwiązania, które mogłyby uporządkować funkcjonowanie samochodów w przestrzeni miejskiej, ale nie są one wykorzystywane w stopniu, który mógłby przynieść jakieś efekty. Na przykład 34-letni mężczyzna zauważył, że w Warszawie mogłoby pomóc:



*nawet nie zaostrzenie przepisów, bo one i tak są już na poziomie, tylko ich egzekwowanie. Czyli pilnowanie, jak ludzie parkują, gdzie jeżdżą. I to dotyczy nie tylko kierowców, ale i rowerzystów. Po prostu, żeby jednak te patrole nie zajmowały się tylko łapaniem kogoś na radar, tylko właśnie wyjście na ulicę, zobaczenie, jak się wymusza pierwszeństwo, jak się jeździ na czerwonym świetle i tak dalej. I jak się parkuje, bo to jest chyba najgorsze w Warszawie.*

**Rys 6.** Ogromna liczba samochodów w mieście sprawia, iż zmniejsza się jakość i przepustowość komunikacji zbiorowej.



Inni z kolei uważali, że ciągle zwiększanie liczby pasów lub poszerzanie ulic nie rozwiązuje problemu korków w Warszawie, a wręcz go pogarsza. 22-letnia osoba zauważyła, że to właśnie przez dużą liczbę samochodów autobusy w Warszawie tkwią w korkach, co z kolei może się przyczyniać do postrzegania transportu zbiorowego w stolicy jako niepunktualnego i zawodnego.

Inny rozmówca (42-letni mężczyzna) dodał, że pewnym rozwiązaniem problemów z parkowaniem w Warszawie byłoby wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych na przykład dla taksówek lub samochodów dostawczych:



*To problem w Warszawie, że nigdzie nie da się podjechać samochodem. Przyjeżdża po Ciebie taksówka albo kurier z paczką i nie ma gdzie stanąć. I wymuszałbym na przykład na zarządcach budynku, tak jak jest pod hotelami, że jest taka zatoczka, taki kiss and drive [wł. Kiss and Ride – przyp. red.]. Że na minutę i na przykład (...) uważam, [że] tego w tkance miejskiej brakuje.*

## **„Warszawa ma pełno poucinanych ścieżek rowerowych”. Braki ścieżek rowerowych**

Wielu rozmówców wypowiadało się dość krytycznie na temat jakości ścieżek rowerowych w Warszawie. Zaniedbania na tym polu dziwiły ich tym bardziej, że, ich zdaniem, „coraz więcej ludzi z rowerów korzysta niezależnie od pory roku” (22-letnia osoba niebinarna). W kontekście infrastruktury rowerowej w Warszawie rozmówcy przede wszystkim zwracali uwagę na pewną „przypadkowość” w wyznaczaniu dróg dla rowerów. Podkreślali, że wiele jest ścieżek, „które zaczynają się w środku ulicy i kończą się w środku innej ulicy” (22-letnia osoba) lub sprawiają wrażenie „dolepianych na siłę” (51-letnia kobieta). 37-letni mężczyzna, który do pracy dojeżdża rowerem, zauważył, że urywające się nagle ścieżki rowerowe raczej nie zachęcają do poruszania się po mieście tym środkiem transportu:



*Przede wszystkim te wszystkie połączenia tych ścieżek rowerowych [powinny być] tak zrobione, żeby rowerem się dało jechać możliwie długie odcinki bez zatrzymywania się, z w miarę dużą prędkością. Ja na przykład w samochodzie*

*w mieście mam prędkość średnio 23 kilometry na godzinę. Na rowerze, myślę, że mam z 18. Nie ma dużej różnicy. Ale zależy, gdzie się jedzie. Są miejsca takie, gdzie to jest po prostu uciążliwe [...]. Jeżeli to można naprawić, to myślę, że to będzie na pewno procentowało – korzyść ze zmiany ruchu na taki bardziej zrównoważony. A z drugiej strony brak tego będzie to bardzo mocno hamował. (37-letni mężczyzna)*

Rozmówcy podkreślali również, że w Warszawie powinno być więcej dróg rowerowych – nie tylko po to, aby zachęcić kolejne osoby do korzystania z roweru, ale żeby sprostać wymaganiom ruchu rowerowego na obecnym poziomie. Twierdzili na przykład, że w ścisłym centrum miasta powinno być znacznie więcej dróg rowerowych po to, aby móc rozwijać strefę czystego transportu<sup>4</sup> (37-letni mężczyzna). W podobnym tonie wypowiedział się inny rozmówca (34-letni mężczyzna), który zauważył: „Ja oczywiście wiem, że są budowane nowe ścieżki [...], ale rowerzystów też jest więcej i po prostu ta infrastruktura jest moim zdaniem już trochę za mała. Powoli staje się przeciążona. W centrum jest jeszcze gorzej”. Ten sam mężczyzna dodał, że kolejnym problemem warszawskich tras rowerowych jest kłopot z ich przejezdnością w niesprzyjających warunkach pogodowych, na przykład podczas opadów śniegu. Zauważył, że chociaż miasto obiecuje regularnie odśnieżanie dróg rowerowych, to jednak spełnianie tych obietnic „nadal kuleje”.

Kilku rozmówców podkreśliło, że chętnie poprawiliby bezpieczeństwo ścieżek rowerowych. Niektórzy twierdzili, że część dróg rowerowych w Warszawie jest „dolepiana na siłę i porobiona w taki karkołomny, wymagający dużych umiejętności sposób... no są zakręcone pod jakimiś kątami wymagającymi dużych umiejętności” (51-letnia kobieta) lub nie jest w wystarczająco bezpieczny sposób odseparowana od ruchu samochodowego i pieszego (37-letni mężczyzna). Ten sam mężczyzna

---

4 Strefa czystego transportu to wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin (tzw. normy Euro), które są powiązane z datą produkcji pojazdu.

zwrócił uwagę na to, że w kwestii bezpieczeństwa problem często stanowią sami rowerzyści: „Rowerzyści są różni, naprawdę. Tak jak zawsze narzekałem na kierowców, tak coraz bardziej narzekam na rowerzystów, że a to ktoś wjedzie na czołówkę, a to ktoś wymusi pierwszeństwo”. Czyżbyśmy złe nawyki nabyte podczas jazdy samochodem przenosili również na trasy rowerowe?

Podsumowując, w kwestii proponowanych zmian rozmówcy wyraźnie skupili się na trzech obszarach funkcjonowania Warszawy: komunikacji miejskiej, obecności samochodów w mieście i ścieżkach rowerowych. W kontekście komunikacji miejskiej rozmówcy zwiększyliby częstotliwość jej kursowania oraz skończyliby z procederem „szatkowania” tras autobusów i tramwajów. Jeśli chodzi o obecność samochodów w mieście, to zdecydowana większość rozmówców zauważyła, że aut w Warszawie jest po prostu zbyt dużo. Jako remedium na warszawską samochodową niektórzy rozmówcy postulowali zakaz wjazdu samochodów do centrum miasta, uprzywilejowanie transportu zbiorowego oraz egzekwowanie istniejących już przepisów regulujących kwestię prędkości poruszania się po mieście czy prawidłowego parkowania. Z kolei w kwestii ścieżek rowerowych rozmówcy przede wszystkim zwiększyliby ich liczbę, zapewniliby ich większą ciągłość oraz poprawili ich bezpieczeństwo.

# **PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE**





Samochodów w Warszawie jest bardzo dużo. Świadczą o tym nie tylko statystyki wspomniane na początku tego raportu, ale również obserwacje osób, z którymi rozmawialiśmy. Z ich opowieści wyłania się obraz Warszawy zakorkowanej, zmagającej się z plagą źle zaparkowanych aut, które okupują chodniki i tereny zielone. Przygotowany przez nas raport przedstawia motywacje osób, które, poprzez swoje decyzje, choć trochę przyczyniły się do ograniczenia obecności samochodów w Warszawie. Ponadto nasza publikacja wskazuje propozycje rozwiązań, które mogą przyczynić się do poprawy sytuacji Warszawy, zarówno pod względem komunikacyjnym jak i funkcjonalności jej infrastruktury. Z przedstawionego materiału opisującego czynniki wpływające na decyzje o rezygnacji, bądź ograniczenia korzystania z samochodu oraz napotkane trudności po realizacji tych decyzji, można sformułować następujące zalecenia:

Po pierwsze podstawą jest odpowiednie planowanie. Na rezygnację z samochodu miała wpływ „kompletność” infrastruktury, zarówno technicznej jak i społecznej, w miejscu zamieszkania. Oznacza to możliwość załatwienia większości bieżących spraw w pobliżu miejsca zamieszkania, w myśl wspomnianej już idei „miasta 15-minutowego”. Kompletność ta jest, niestety, luksusem. Luksusem, za który trzeba płacić. Dlatego też podstawowy postulat to działania mające na celu zapewnienie maksymalnej kompletności osiedli we wszystkich częściach miasta. Czyli – lepsze i bardziej perspektywiczne planowanie przestrzenne, które przez ostatnie dekady w naszym kraju było zaniedbane. Pewne nadzieje można wiązać z reformą planowania przestrzennego, aktualnie procedowaną przez parlament (26 maja 2023 Sejm przyjął ją w III trzecim czytaniu). Konieczne jednakże są naciski na samorząd, aby korzystał z nowych instrumentów w sposób optymalny, a nie tylko realizował ustawowe minimum.

Po drugie nieodzowna jest rozbudowa alternatywnych wobec samochodów środków komunikacji, czyli transportu publicznego i infrastruktury rowerowej. Miasto 15-minutowe pozwala zlikwidować wiele problemów związanych z ruchem samochodowym, ale nie wszystkie. Dlatego też nieodzowne jest także rozbudowywanie transportu zbiorowego z jednej strony (zwłaszcza komunikacji tramwajowej i autobusowej) oraz



**Rys 7.** Aby uczynić miasto przyjaznym dla niezmotoryzowanych, niezbędne jest wprowadzenie sprawiedliwego podziału przestrzeni.

**Przestrzeń miasta jest ograniczona, w związku z czym tworzenie infrastruktury jest sumą o grze zerowej: aby ktoś mógł zyskać, ktoś musi stracić. Do tej pory tracili wszyscy, poza kierowcami.**

infrastruktury rowerowej z drugiej. Szczególnie w stosunku do tej drugiejj podejście musi być systemowe w miejsce przypadkowego wytyczania dróg rowerowych, które – co gorsza – nie układają się w spójną sieć, a często ich powstanie wiąże się z odebraniem przestrzeni pieszym. Także przebieg tras komunikacji zbiorowej powinien zostać zmodyfikowany tak, aby stworzyć możliwie gęstą sieć dogodnych połączeń, a ich częstotliwość powinna minimalizować czasy oczekiwania zarówno na przyjazd pojazdu jak i na przesiadkę.

Wykluczenie transportowe oraz wybór samochodu jako głównego środka transportu są ze sobą silnie powiązane. Z niektórych wypowiedzi wynika,

że nie tylko rozmówcy, ale również ich rodzina oraz znajomi są świadomi ograniczeń, które wiążą się z poruszaniem się po kraju transportem zbiorowym. O ile dojazd komunikacją zbiorową z Warszawy do Gdańska lub Krakowa nie stanowi większego problemu, o tyle do wielu miejscowości w Polsce, szczególnie tych położonych na uboczu, można dostać się jedynie samochodem. Jest to oczywiście rezultat wieloletnich zaniedbań i kasowania połączeń kolejowych oraz autobusowych, o czym w 2021 r. pisaliśmy we wspomnianym już wyżej raporcie poświęconym wykluczeniu transportowemu na Mazowszu. Należy zatem wziąć pod uwagę możliwość, że brak dobrze rozwiniętej sieci komunikacji zbiorowej na terenie całego kraju może dla niektórych Polaków stanowić barierę utrudniającą ostateczną rezygnację z auta.

To prowadzi do wniosku trzeciego. Przestrzeń miasta jest ograniczona, w związku z czym tworzenie infrastruktury jest sumą o grze zerowej: aby ktoś mógł zyskać, ktoś musi stracić. Do tej pory tracili wszyscy, poza kierowcami. Wymienione wyżej zmiany w infrastrukturze rowerowej i transporcie zbiorowym wymagają odebrania uprzywilejowanej pozycji samochodom osobowym. Drogi rowerowe powinny być wytyczane na jezdni i odpowiednio fizycznie zabezpieczane w sposób właściwy dla natężenia ruchu na tej drodze. Buspasy powinny być wytyczane odważniej, w sposób ciągły i dający pierwszeństwo autobusom, a stawki za parkowanie i ceny biletów komunikacji miejskiej powinny być ustalane tak, aby bardziej opłacalne było korzystanie z komunikacji zbiorowej. Wszystkie te kroki są od dawna znane i postulowane. Potrzeba tylko woli politycznej i odwagi, aby je wprowadzić. Jak wynika z niniejszego raportu, rezygnacja z samochodu jest nie tylko możliwa, ale także niesie się ze sobą wiele korzyści. Jakiś czas temu popularny był slogan “think outside the box”. Teraz czas na “think outside the car”.

# Lista rozmówców

- 22-letnia osoba niebinarna, Ochota, osoba studiująca, całkowita rezygnacja.
- 29-letni mężczyzna, Praga-Południe, pracownik organizacji pozarządowej, całkowita rezygnacja.
- 31-letni mężczyzna, Wawer, inżynier, posiada samochód.
- 31-letni mężczyzna, Wola, architekt, posiada samochód.
- 32-letnia kobieta, Żoliborz, specjalistka ds. marketingu, samochód czasowo wynajmowany.
- 36-letnia kobieta, Praga-Południe, artystka, posiada samochód.
- 37-letni mężczyzna, Ochota, inżynier, posiada samochód.
- 39-letni mężczyzna, Mokotów, nauczyciel akademicki, posiada samochód.
- 39-letni mężczyzna, Praga-Południe, analityk, całkowita rezygnacja.
- 40-letnia kobieta, Bielany, pracowniczka biurowa, posiada samochód.
- 42-letni mężczyzna, Mokotów, logistyk, całkowita rezygnacja.
- 44-letni mężczyzna, Żoliborz, technik, czasowo samochód służbowy.
- 47-letnia kobieta, Śródmieście, specjalistka ds. zarządzania, całkowita rezygnacja.
- 50-letni mężczyzna, Mokotów, dziennikarz, całkowita rezygnacja.
- 51-letnia kobieta, Ursynów, tłumaczka, posiada samochód.
- 51-letnia kobieta, Wawer, pracowniczka organizacji pozarządowej, całkowita rezygnacja.

# Bibliografia

- Anagnostopulu A., Praca zdalna w pandemii. Te liczby rozwiewają powszechnie złudzenie, „Business Insider”, 2021, <https://businessinsider.com.pl/twoje-pieniadze/praca/praca-zdalna-liczba-osob-pracujacych-z-domu-w-polsce-w-2020-r/8yvnxq9> [dostęp: 12.04.2023]
- Barański J., *Antropolog: Co o nas mówi samochód*, rozm. przezr. Hubert Salik, „Plus Minus. Rzeczpospolita”, 2017, <https://www.rp.pl/plus-minus/art10230421-antropolog-co-o-nas-mowi-samochod> [dostęp: 12.04.2023].
- Barter P., *Cars are parked 95% of the time. Let's check!*, „Reinvent Parking”, 2013 <https://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html>, [dostęp: 3.06.2023].
- Chlewicki, M., Jędrzejczyk, B., Czarnocka, J., *Pieszko i rowerem przez miasto. Stan obecny i warunki rozwoju aktywnej mobilności w Polsce*, Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, Warszawa 2019. <https://miastojestnasze.org/wp-content/uploads/2020/11/raport-pieszko-i-rowerem-przez-miasto-mjn-ce.pdf> [dostęp 07.06.2023]
- Criado-Perez C., *Niewidzialne kobiety. Jak dane tworzą świat skrojony pod mężczyzn*, Karakter, Kraków 2020.
- Czajkowski, Jakub, *Ofiary prędkości – koszty społeczne i gospodarcze*, Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, Warszawa 2021. <https://miastojestnasze.org/wp-content/uploads/2021/03/ofiary-predkosci-raport-mjn-1.pdf> [dostęp 07.06.2023]
- Dybalski J., *Warszawa. Każdego dnia granicę miasta przekracza milion aut*, „Transport-publiczny”, 2017, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-kazdego-dnia-do-miasta-wjezdza-milion-aut-54092.html> [dostęp: 11.04.2023].

- Grzelka M., *Miasta mają pleć – i to jest zazwyczaj pleć... męska*, „Stowarzyszenie Miasto jest Nasze”, 2021, <https://miastojestnasze.org/miasta-maja-plec-i-jest-to-zazwyczaj-plec-meska/> [dostęp: 26.04.2022].
- How usual is it to work from home?*, Eurostat 2021, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20210517-2> [dostęp: 12.04.2023].
- Howard, E., *Miasta-ogrody jutra*. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015.
- Kościńska (Orchowska) J., Jarzynowski M., Mencwel J., *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim*, Stowarzyszenie Miasto jest Nasze, European Climate Foundation, Warszawa 2021.
- Kubicki P., *Ruchy miejskie w Polsce. Dekada doświadczeń*, „Studia Socjologiczne” 2019, 3 (243), s. 5-30.
- Marczak, M., Jędrzejczyk, B., *Zbiorkom jest ok!* Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, Warszawa 2021. <https://miastojestnasze.org/wp-content/uploads/2021/05/zbiorkom-jest-ok-raport-mjn-1.pdf> [dostęp 07.06.2023]
- Melosik Z., *Samochód, tożsamość i pleć kulturowa*, „Studia Edukacyjne” 2015, 36, s. 76-86.
- Omyła-Rudzka, M. Świadomość ekologiczna Polaków, komunikat z badań nr 163/2020, CBOS, 2020.
- Osowski J., *Ponad 2,1 mln aut zarejestrowanych w Warszawie. Samochodowa większa niż w Berlinie czy Nowym Jorku*, „Gazeta Stołeczna” 2023, <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,29430864,ponad-2-1-mln-aut-zarejestrowanych-w-warszawie-i-jeszcze-jedno.html> [doostęp: 12.04.2023].
- Shoup D., *The High Cost of Free Parking*, American Planning Association, Chicago 2005.



Wspieraj nas na Patronite



PATRONITE

[Patronite.pl/MJN](https://patronite.pl/MJN)

**MIASTO JEST NASZE** 

Warszawa, czerwiec 2023

ISBN 978-83-945432-3-5



9 788394 543235