

# ANALIZA GRUPY DOCELOWEJ - DZIENNIKARZE

## RAPORT KOŃCOWY

### GDAŃSK, LUTY 2013



GDAŃSK

# ANALIZA GRUPY DOCELOWEJ - DZIENNIKARZE RAPORT KOŃCOWY, LUTY 2013

## WSTĘP

Badania zachowań komunikacyjnych gdańskich dziennikarzy przeprowadzono w ramach realizowanego przez Miasto Gdańsk europejskiego projektu abc.multimodal „Dostępność poprzez rower – integracja komunikacji rowerowej w multimodalnej strukturze transportu i kulturze mobilności”.

W ramach projektu, każde miasto partnerskie (Gdańsk, Kalmar i Rostock) wybrało grupę docelową działań z zakresu „podnoszenia świadomości”. W przypadku Kalmaru są to lokalni przedsiębiorcy – właściciele sklepów, w Rostocku – osoby, które codziennie podróżują do miejsca swoich obowiązków (pracownicy, uczniowie, studenci); natomiast w Gdańsku – dziennikarze. Przedmiotem badań były codzienne zachowania komunikacyjne przedstawicieli grup docelowych, ich nawyki, motywacje i uwarunkowania tychże nawyków.

## METODOLOGIA

### Cele badania

1. Określenie sposobu podróżowania przez dziennikarzy (dojeżdżania do pracy oraz odbywania podróży służbowych), ich preferencji komunikacyjnych, oraz wiedzy na temat dostępnych form mobilności.
2. Zidentyfikowanie przeszkód, stojących na drodze, aby poruszać się inaczej niż samochodem.
3. Uzyskanie wskazówek od dziennikarzy, którzy zajmują się tematyką przestrzeni publicznej oraz komunikacji w mieście, jak skutecznie promować komunikację rowerową w połączeniu z transportem miejskim.
4. Uzyskanie informacji niezbędnych do przeprowadzenia warsztatów z dziennikarzami oraz do uczestnictwa w warsztatach projektowych w Kalmarze.

Badanie ma być podstawą do analizy faktycznych sposobów przemieszczania się po mieście w odniesieniu do ich subiektywnej oceny przez respondentów. Ma także pomóc w identyfikacji problemów, jakie Miasto Gdańsk może napotkać promując komunikację rowerową oraz integrując ją z komunikacją miejską, a następnie w prowadzeniu kampanii mających na celu zmianę świadomości mieszkańców w zakresie form mobilności.

Pierwsza hipoteza badawcza zakłada, że wybierając środek transportu do odbywania podróży (w ramach obowiązków zawodowych oraz na linii praca – dom) dziennikarze kierują się głównie czasem podróży.

Druga hipoteza badawcza zakłada, że w ramach wykonywania obowiązków zawodowych znaczny procent respondentów podróżuje samochodem jako pasażerowie. Wynika to z faktu, że będąc niezmotoryzowanymi, docierają na miejsce konferencji lub innego wydarzenia samochodem raz ze zmotoryzowanym fotoreporterem lub np. kolegą z innej redakcji.

Trzecia hipoteza badawcza zakłada, że dziennikarze mają zdecydowane poglądy na kwestie problemów komunikacyjnych miasta oraz pomysły, jak należy je rozwiązać.

## Populacja

Liczebność populacji badanej była możliwa do określenia, dzięki kontaktowi z poszczególnymi redakcjami oraz analizie informacji zamieszczonych na stronach internetowych poszczególnych redakcji. Należy jednak przyjąć, że z uwagi na dużą rotację w zawodzie dane nie zawsze są aktualne, oraz że poszczególne redakcje stosują różne kryteria liczenia dziennikarzy tzn. niektórzy pracodawcy uwzględniają tylko osoby zatrudnione na umowę o pracę, inni także wieloletnich współpracowników redakcji bez umowy o pracę, a jeszcze inni liczą także stażystów. Biorąc powyższe pod uwagę, na potrzeby badań przyjęto, że w gdańskich redakcjach wiodących mediów pracuje ponad 165 dziennikarzy.

W toku realizacji badań autorzy raportu skontaktowali się łącznie z 9 redakcjami, w tym z jednym portalem internetowym, 3 stacjami radiowymi, 2 gazetami, 2 stacjami telewizyjnymi, 1 agencją prasową, 6 biurami prasowymi miejskich jednostek organizacyjnych oraz z pojedynczymi osobami zatrudnionymi w innych redakcjach, lub pełniącymi rolę korespondentów.

## Próba

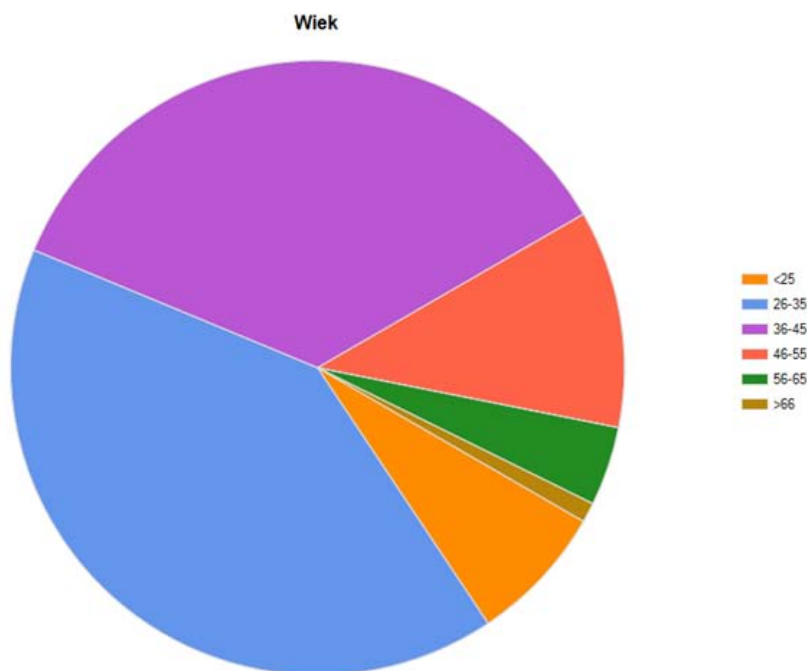
W okresie od grudnia 2012 r. do stycznia 2013 r. ankiety wypełniło 100 dziennikarzy i pracowników biur prasowych. Natomiast w lutym i marcu 2013 r. przeprowadzono 5 wywiadów pogłębionych z dziennikarzami, którzy zajmują się tematyką przestrzeni miejskiej i/lub komunikacji.

## Charakterystyka badanej próby

W badaniu uczestniczyło 51 kobiet i 48 mężczyzn (jedna osoba nie zaznaczyła odpowiedzi w pytaniu o płeć). Taka struktura respondentów ułatwia porównanie motywacji i wyborów komunikacyjnych ze względu na płeć.

Większość, bo aż 39 osób (40.6%) znalazło się w przedziale wiekowym 26 – 35 lat. Kolejną liczną grupę stanowiły osoby w wieku od 36 do 45 lat – 35,4%). Rozkład wieku respondentów przedstawia wykres 1.

**Wykres 1**  
**Wiek respondentów**



### Narzędzie badawcze

Większość danych pochodzi z ankiet (kwestionariuszy do samodzielnego wypełnienia). Po uprzednim ustaleniu terminu z zarządem redakcji badacz rozdawał kwestionariusze dziennikarzom i prosił o ich wypełnienie „od ręki”. Badacze uznali, że biorąc pod uwagę dynamiczny charakter pracy dziennikarzy, uzyskają w ten sposób wyższy odsetek zwrotów. W niektórych przypadkach kwestionariusze dystrybuowała wśród pracowników i przekazywała badaczom umówiona osoba w redakcji. W drodze wyjątku respondenci bądź ich przełożeni otrzymywali ankiety w wersji elektronicznej, a następnie odsyłali je w formie załącznika. Uwzględniono preferencje poszczególnych dziennikarzy jak również poszczególnych redakcji. Badacze byli elastyczni, aby uzyskać jak najwięcej zwrotów.

Ankieta<sup>1</sup> składa się z 18 pytań podzielonych na dwa bloki: PODRÓŻE MIĘDZY PRACĄ A DOMEM, PODRÓŻE W RAMACH WYKONYWANIA OBOWIĄZKÓW SLUŻBOWYCH oraz z trzech pytań metryczkowych, służących lepszej analizie zebranych danych: o płeć, wiek respondenta oraz ograniczenia mobilności. Dzięki poszczególnym pytaniom w dwóch blokach uzyskano głównie dane jakościowe, dotyczące sposobu przemieszczania się, ale także dane ilościowe – dotyczące odległości lub czasu podróży.

<sup>1</sup> Patrz załącznik 1.

W ankiecie dominują pytania zamknięte – zarówno jednokrotnego jak i wielokrotnego wyboru. Są także cztery pytania półotwarte.

Uzupełnienie materiału badawczego pochodzącego z ankiet, stanowią informacje uzyskane w toku wywiadów pogłębionych, przeprowadzonych z dziennikarzami, wybranymi ze względu na powiązanie z tematem badań tzn. takimi, którzy zajmują się tematyką komunikacji w mieście oraz przestrzeni miejskiej w ogóle. Udało się przeprowadzić wywiady z pięcioma dziennikarzami: z radia, gazety codziennej i z portalu internetowego. Były to wywiady częściowo ustrukturyzowane, krótkie. Każdy wywiad składał się z 11 pytań głównych<sup>2</sup> oraz dowolnej liczby pytań dodatkowych, i trwał około godziny.

## Wyniki badań – Podróże między pracą a domem

Należy założyć, że to właśnie odległość, jest jednym z głównych, jeżeli niedecydującym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania. Większość, bo blisko 40% respondentów (39 osób) mieszka w odległości od 5 do 10 km od miejsca pracy. Zaskakująco wiele osób (ponad 30%) mieszka w odległości 10 km i więcej. Natomiast 23 osoby (23, 5%) mieszkają w odległości od 2 do 5 km od miejsca pracy i zaledwie 6 osób w odległości mniejszej niż 2 km. Daje to w sumie 28% respondentów<sup>3</sup> mieszka w odległości mniejszej niż 5 km od miejsca pracy. Wśród tych osób najpopularniejszymi środkami transportu są: samochód (12 odpowiedzi) oraz komunikacja miejska (9 odpowiedzi). Natomiast najmniej osób dociera do pracy pieszo (7 odpowiedzi) oraz rowerem (4 odpowiedzi).

Z punktu widzenia celu niniejszego opracowania, istotnym wydaje się, że wśród osób mieszkających w odległości od 2 do 5 km od miejsca pracy, czyli optymalnej do odbywania podróży na rowerze, na rozwiązanie to decyduje się zaledwie 5 osób. Jednocześnie tylko 8 osób mieszkających w takiej odległości deklaruje, że chciałoby docierać do miejsca pracy na rowerze.

Zaledwie 10% respondentów poświęca na dojazd do pracy więcej niż 45 minut i wszystkie te osoby mieszkają w odległości większej niż 10 km od miejsca pracy. Większości (46 osób) respondentów dojazd do pracy zajmuje od 16 do 30 minut. Zależność między odległością pracy od miejsca zamieszkania respondentów a czasem dotarcia do pracy przedstawia wykres 2.

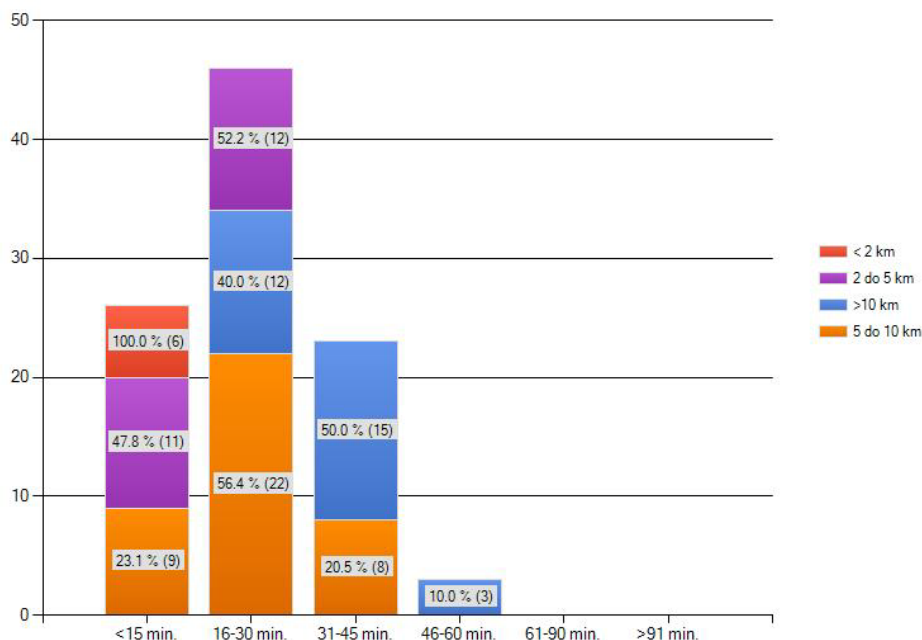
---

<sup>2</sup> Patrz Załącznik 2.

<sup>3</sup> Suma kategorii < 2km i 2 do 5 km.

## Wykres 2 Czas dotarcia do pracy a odległość

Podróż do pracy w jedną stronę zajmuje mi średnio

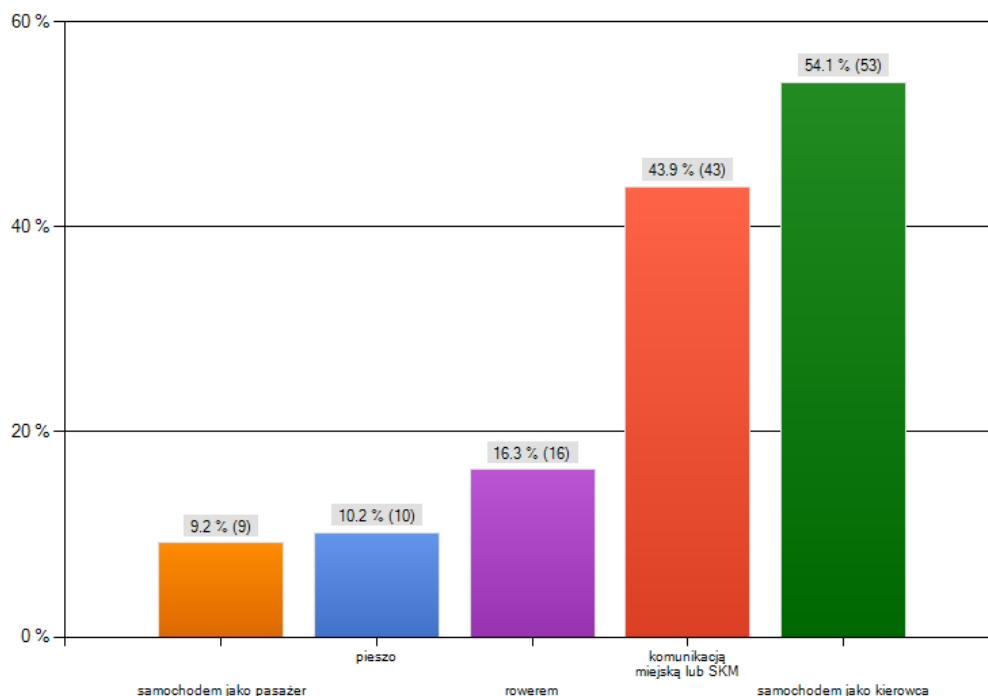


Z kolei wykres 3 przedstawia odpowiedzi na pytanie o najczęstszy sposób docierania do pracy. Wynika z niego, że zdecydowana większość, bo aż 54% dociera do pracy samochodem, a blisko 44% komunikacją miejską lub SKM.

Odpowiedzi nie sumują się do 100% ponieważ można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź. Zdecydowana większość dociera do pracy samochodem jako kierowca. Dla 36 osób (38,7% respondentów) jest to preferowany sposób. Dwie osoby nie udzieliły odpowiedzi. Jednocześnie 16% respondentów deklaruje, że do pracy najczęściej dojeżdża rowerem. Ponieważ jednak wykres przygotowano m.in. na podstawie odpowiedzi na pytania, w którym można było wybrać więcej niż jedna odpowiedź, można sądzić, że rzeczywisty odsetek osób codziennie dojeżdżających do pracy na rowerze jest nieco niższy.

### Wykres 3 Sposób odbywania podróży do pracy

Najczęściej do pracy docieram (można wybrać więcej niż 1 odpowiedź)

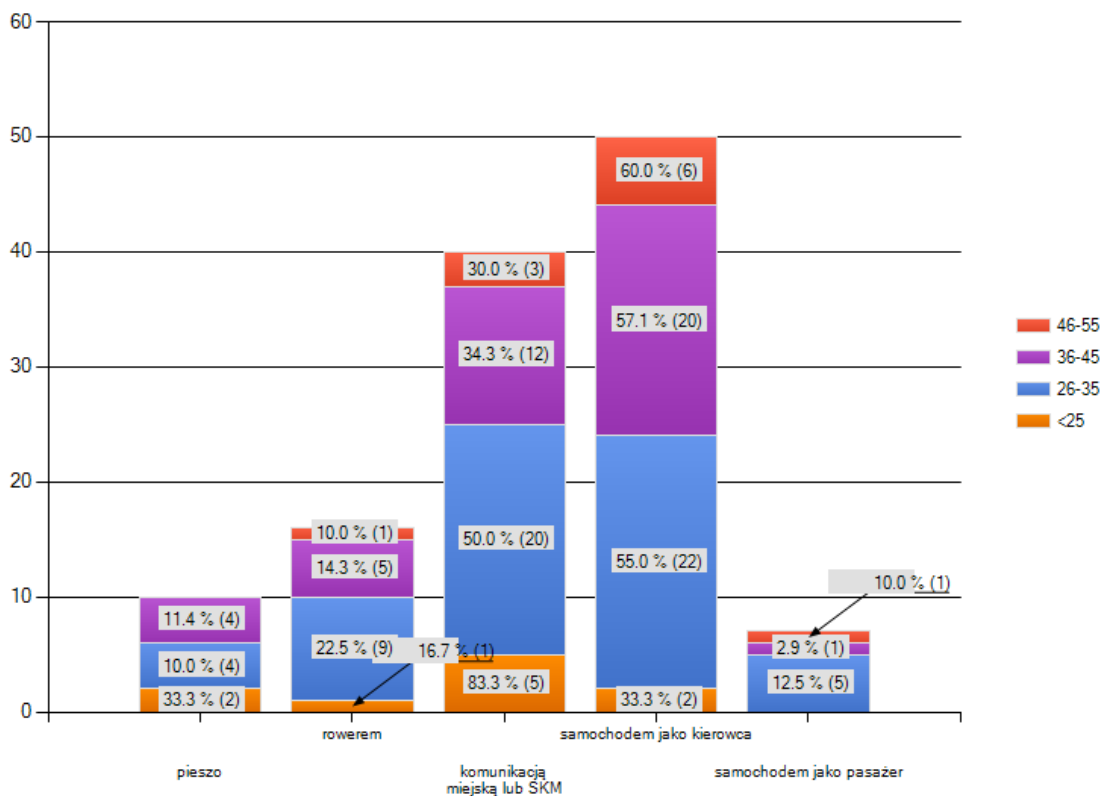


Ciekawie przedstawiają się odpowiedzi na powyższe pytanie z uwzględnieniem podziału na płeć. Mężczyźni częściej niż kobiety docierają do pracy pieszo lub rowerem, natomiast rzadziej samochodem (zarówno jako kierowca i pasażer) oraz komunikacją miejską. Biorąc pod uwagę obiegowe opinie i stereotypy można było spodziewać się odwrotnych proporcji. Rozkład odpowiedzi z podziałem na płeć przedstawia tabela 1.

| Odpowiedzi                  | Płeć    |           | Procent odpowiedzi     | Liczba odpowiedzi |
|-----------------------------|---------|-----------|------------------------|-------------------|
|                             | Kobieta | Mężczyzna |                        |                   |
| pieszo                      | 4       | 6         | 10,3%                  | 10                |
| rowerem                     | 6       | 10        | 16,5%                  | 16                |
| komunikacją miejską lub SKM | 23      | 19        | 43,3%                  | 42                |
| samochodem jako kierowca    | 29      | 24        | 54,6%                  | 53                |
| samochodem jako pasażer     | 7       | 2         | 9,3%                   | 9                 |
|                             |         |           | <b>odpowiedzi</b>      | <b>97</b>         |
|                             |         |           | <b>brak odpowiedzi</b> | <b>2</b>          |

Wybór sposobu przemieszczania się jest też wyraźnie uzależniony od wieku respondentów. Zależność tę przedstawia wykres 4.

**Wykres 4**  
**Sposób dotarcia do pracy z podziałem na wiek**  
**Najczęściej do pracy docieram**



Spytaliśmy także respondentów, o to, czym kierują się w wyborze sposobu docierania do pracy. Zdecydowana większość, bo aż 63 osoby (67% respondentów) dociera do pracy wybranym środkiem transportu z uwagi na fakt, że zajmuje im to najmniej czasu, 36 osób (38,3%) jako czynnik decydujący wymienia komfort, 31 osób (33%) – dbałość o zdrowie, a 11 osób (11,7%) kieruje się innymi czynnikami. Tym samym potwierdza się hipoteza 1, zgodnie z którą decydującym czynnikiem przy wyborze środka transportu przez dziennikarzy jest czas dojazdu.

Przykładowe uzasadnienia przedstawiają się następująco:

- Kobieta, 26 – 35 lat, dojeżdża samochodem lub komunikacją miejską: *czas (dowóz dziecka do przedszkola),*
- Kobieta, 26 – 35 lat, dojeżdża komunikacją miejską lub SKM: *miejsce zamieszkania w pobliżu SKM,*
- Kobieta, 26 – 35 lat, dojeżdża rowerem lub komunikacją miejską/SKM: *niezależność od komunikacji i korków,*



- Mężczyzna, 36 – 45 lat, dojeżdża samochodem jako kierowca: *jestem mobilny*.

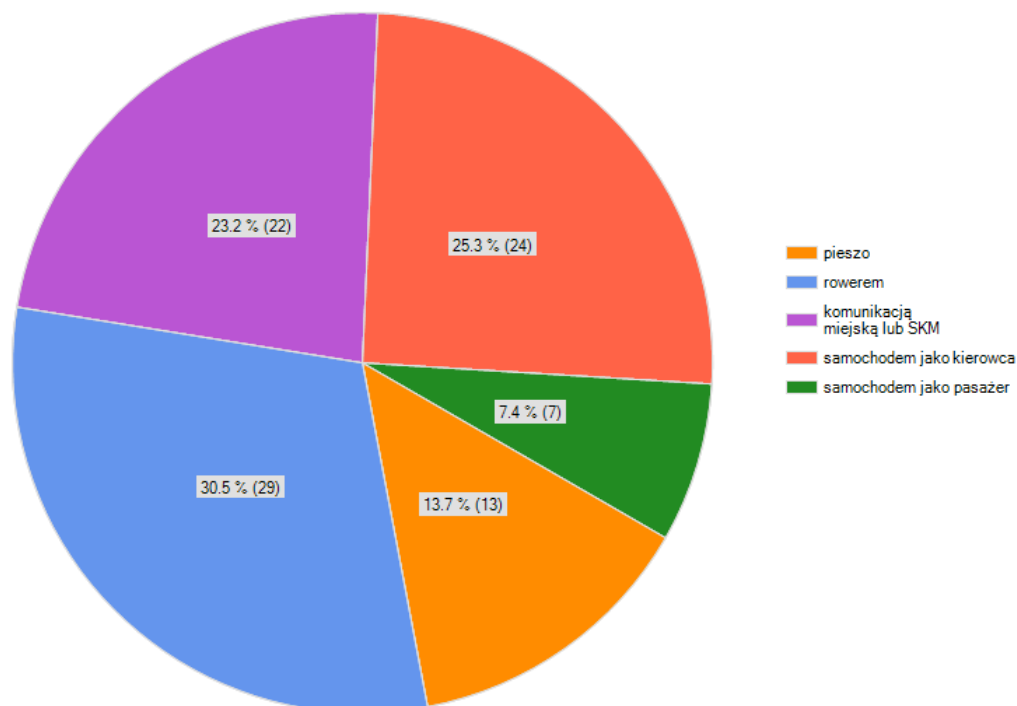
W kolejnym pytaniu, zapytaliśmy respondentów o preferowany sposób docierania do pracy, prosząc o udzielenie tylko jednej odpowiedzi. Tabela 2 przedstawia rozkład odpowiedzi z podziałem na płeć, natomiast wykres 5 - odpowiedzi ogółem.

| Odpowiedzi                  | Płeć    |           | Procent odpowiedzi | Liczba odpowiedzi |
|-----------------------------|---------|-----------|--------------------|-------------------|
|                             | Kobieta | Mężczyzna |                    |                   |
| pieszo                      | 8       | 5         | 13,8%              | 13                |
| rowerem                     | 11      | 18        | 30,9%              | 29                |
| komunikacją miejską lub SKM | 4       | 17        | 22,3%              | 21                |
| samochodem jako kierowca    | 19      | 5         | 25,5%              | 24                |
| samochodem jako pasażer     | 5       | 2         | 7,4%               | 7                 |
| <b>odpowiedzi</b>           |         |           |                    | <b>94</b>         |
| <b>brak odpowiedzi</b>      |         |           |                    | <b>5</b>          |

Okazuje się, że mężczyźni zdecydowanie częściej chcieliby przemieszczać się na rowerze lub komunikacją miejską, natomiast kobiety samochodem jako kierowca.

**Wykres 5**  
Jak chciałbym dojeżdżać do pracy

Najbardziej chciałbym docierać do pracy (proszę wybrać TYLKO jedną odpowiedź)



Blisko 87% respondentów wie, jak dojechać do pracy oraz wrócić do domu komunikacją miejską, a 76,5% respondentów zna ceny biletów komunikacji miejskiej. Dla połowy respondentów czas dotarcia z domu do przystanku komunikacji miejskiej jest krótszy niż 5 min, a dla kolejnych 30% wynosi od 6 do 10 min. W poniższej tabeli dane te zestawiliśmy z liczbą osób rzeczywiście korzystających z komunikacji miejskiej, oraz liczbą osób podróżujących samochodem. Jest to tabela krzyżowa, powstała w oparciu o odpowiedzi udzielone do pytania nr 1, w którym można było wybrać więcej niż jedną odpowiedź (Najczęściej do pracy docieram) oraz o odpowiedzi udzielone na pytanie nr 10 (średni czas dotarcia z domu do przystanku komunikacji miejskiej). Okazuje się, że w przypadku osób, którym droga do przystanku komunikacji miejskiej zajmuje mniej niż 10 min., przeważają osoby, które w codziennych dojazdach do pracy korzystają z samochodu. W tym kontekście należy dodać, że aż 86,7% respondentów posiada ważne prawo jazdy kategorii B, z którego to grona aż 74, 5% osób ma na co dzień dostęp do samochodu.

| Tabela 3   |         |           |            |                    |
|--|---------|-----------|------------|--------------------|
| Czas dotarcia z domu do przystanku komunikacji miejskiej |         |           |            |                    |
| Odpowiedzi   | <5 min. | 6-10 min. | 11-15 min. | Procent odpowiedzi |
| komunikacją miejską lub SKM                              | 22      | 13        | 7          | 44,8%              |
| samochodem (jako kierowca lub pasażer)                   | 28      | 20        | 7          | 63,6%              |

Na decyzję o korzystaniu z komunikacji miejskiej wpływ ma także konieczność ewentualnej przesiadki. Większość respondentów, bo aż 56 osób, jest w stanie dojechać do miejsca pracy korzystając z jednej linii (bez przesiadek). Zależność odległości od liczby przesiadek obrazuje wykres 6. Spośród 49 osób, deklarujących, że dotarcie na przystanek komunikacji miejskiej zajmuje im mniej niż 5 min, 28 jest w stanie dojechać do pracy korzystając z jednej linii, bez przesiadania się. Można przyjąć, że mają one optymalne warunki, aby docierać do pracy komunikacją miejską. Tymczasem 22 na 100 respondentów deklaruje, że na co dzień dociera do pracy, korzystając z tego środka transportu. Dlatego przeanalizowaliśmy uzasadnienia osób, które deklarują, że najbardziej chciałyby podróżować komunikacją miejską do pracy, ale w rzeczywistości wybierają inny środek transportu.

Osoby mieszkające w odległości większej niż 10 km od miejsca pracy:

- Kobieta, 26 – 35 lat, najczęściej dojeżdża samochodem lub komunikacją miejską: *prace drogowe (Węzeł Marynarki)*
- Mężczyzna, 36 – 45 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *istniejące połączenie jest zbyt rzadkie i wymaga przesiadki, brak Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, (...)*

- Mężczyzna, 26 – 35 lat, mieszka w odległości powyżej 10 km od miejsca pracy i najczęściej dojeżdża samochodem: *muszę przemieszczać się w pracy, jeżdżę rano*
- Mężczyzna, wiek 46 – 55 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *kiepskie miejsce do przesiadki*
- Mężczyzna, 36 – 45 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *zła struktura komunikacji, konieczność wielu przesiadek*

Osoby mieszkające w odległości od 5 do 10 km:

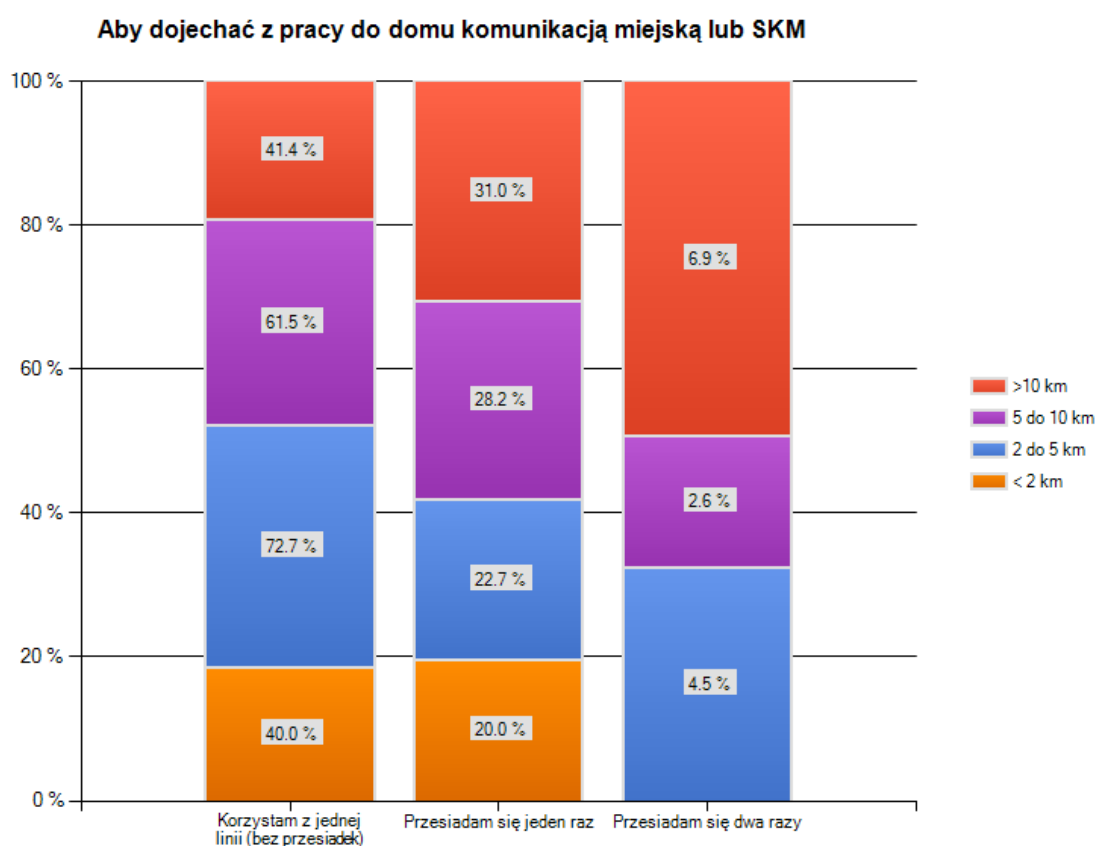
- Mężczyzna, 36 – 45 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *czas przejazdu*

Osoby mieszkające w odległości od 2 do 5 km:

- Mężczyzna, wiek 46 – 55 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *tlók w tramwaju*
- Mężczyzna, 26 – 35 lat, najczęściej dojeżdża samochodem: *potrzeba użycia auta po pracy*

Okazuje się, że dla wszystkich osób, które chciałyby docierać do pracy komunikacją miejską, ale podróżują inaczej, codzienny środek transportu do i z miejsca zatrudnienia stanowi samochód.

**Wykres 6**  
**Konieczność przesiadania się**



W przypadku pytania o przeszkody w docieraniu do pracy w najbardziej preferowany sposób, o odpowiedź poprosiliśmy tylko te osoby, które podróżują inaczej aniżeli by chciały - w sumie 63

osoby, z czego 7 osób nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie. Główną przeszkodą podawaną przez dziennikarzy była odległość do pokonania. Uzasadnienie takie podało 18 osób. Ograniczenia finansowe powstrzymują 8 osób przed podróżowaniem w preferowany sposób. Natomiast aż 31 osób podało inne przyczyny. W tej grupie respondentów przeanalizowaliśmy głównie odpowiedzi udzielone przez osoby (12%), które jako preferowany sposób przemieszczania się podały rower (odpowiednio 5 kobiet i 11 mężczyzn). Jako główny czynnik uniemożliwiający dojazd do pracy na rowerze, większość osób (w sumie 10) podała odległość. Uzasadnienie takie podało 6 osób mieszkających w odległości 5 – 10 km oraz 4 osoby mieszkające w odległości przekraczającej 10 km. Kolejnym powtarzającym się uzasadnieniem są warunki pogodowe, którymi dojeżdżanie do pracy w inny sposób niż na rowerze tłumaczy 5 osób. Inne uzasadnienia to: konieczność dowożenia i odbierania dzieci ze szkoły lub przedszkola, odległość, brak dróg rowerowych wiodących bezpośrednio do celu, brak roweru, brak miejskiej wypożyczalni, lenistwo lub brak udogodnień takich jak prysznice w miejscu pracy. Część osób podała więcej niż jedno wytłumaczenie.

Analizując podróże odbywane przez respondentów na odcinku praca – dom, zapytaliśmy również, czy odbywają te podróże bezpośrednio, czy też załatwiają po drodze jakieś sprawy. Ponad połowa respondentów (47 osób) podróżuje bezpośrednio do pracy oraz z pracy do domu, natomiast 45 osób, załatwia po drodze sprawy na mieście np. odwozi lub odbiera dzieci z placówek edukacyjnych. W grupie osób, które udzieliły pozytywnej odpowiedzi na to pytanie, przeważają kobiety (28 kobiet i 17 mężczyzn). 7 osób pominęło to pytanie.

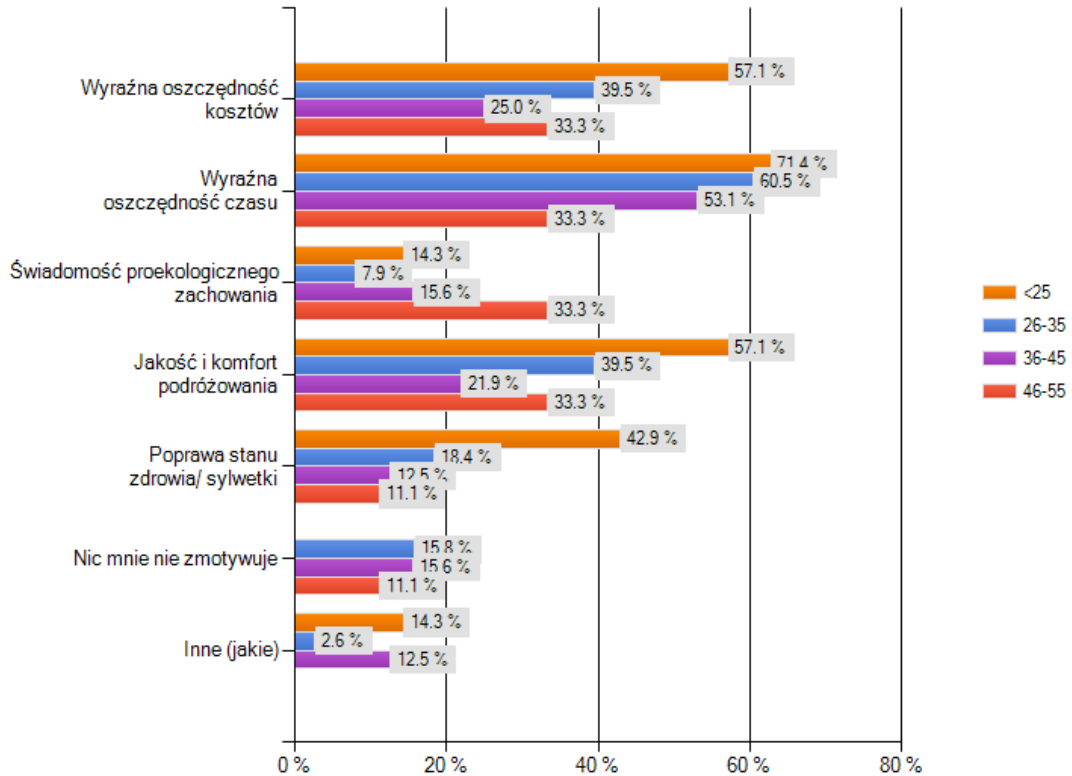
Blok pytań dotyczących podróży do i z pracy kończy pytanie, o motywacje do zmiany zachowań komunikacyjnych. Przy czym należy dodać, że chodzi tu o zmianę na zachowania bardziej pożądane z perspektywy przestrzeni publicznej, czyli głównie o rezygnację z podróży samochodem na rzecz podróży rowerem lub komunikacją miejską. Można tu było wybrać więcej niż jedną odpowiedź, dlatego uzyskane wyniki nie sumują się do stu procent. Poniższy wykres przedstawia rozkład udzielonych odpowiedzi z wyszczególnieniem przedziałów wiekowych. Wykres nie uwzględnia respondentów powyżej 56 roku życia, z uwagi na ich niewielką liczebność (5,1%).

Niewielkiej grupy respondentów nic nie zmotywuje do zmiany obecnych zachowań komunikacyjnych. W grupie tej zabrakło osób w przedziale wiekowym do 25 roku życia, co sugeruje, są one najbardziej podatne na zmiany.

Należy jednak podkreślić, że ponieważ pytanie to znalazło się w bloku pytań dotyczących podróży do i z pracy, udzielone odpowiedzi odnoszą się do życia prywatnego i należy przypuszczać, że inne czynniki decydowałyby o wyborze formy mobilności w ramach wykonywania obowiązków służbowych.

## Wykres 7

Do zmiany zachowań komunikacyjnych zmotywuje mnie: (można wybrać więcej niż 1 odpowiedź)



## Wyniki badań – podróże w ramach wykonywania obowiązków służbowych

Podobnie jak w przypadku podróży do i z pracy, sprawdzono jaką formę mobilności pracownicy najczęściej wybierają, jaką chcieliby wybierać oraz, co powstrzymuje ich przed podróżowaniem w preferowany sposób.

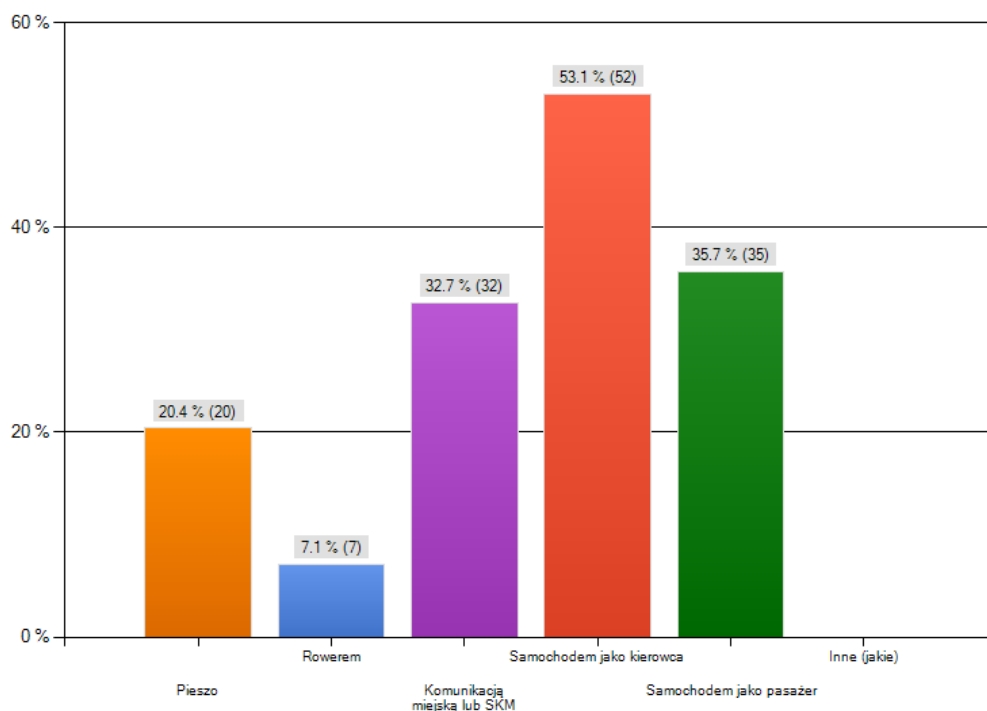
Tabela 4 zestawia odpowiedzi o najczęstszy sposób podróżowania do i z pracy/ do pracy oraz w ramach obowiązków zawodowych.

|                             | Tabela 4<br>Najczęściej podróżuję |                    |
|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------|
|                             | do i z pracy (%)                  | w ramach pracy (%) |
| pieszo                      | 10.2                              | 20.4               |
| rowerem                     | 16.3                              | 7.1                |
| komunikacją miejską lub SKM | 43.9                              | 32.7               |
| samochodem jako kierowca    | 54.1                              | 53.1               |
| samochodem jako pasażer     | 9.2                               | 35.7               |

Analizując dane z Tabeli 4 wyraźnie widać, że procent osób podróżujących samochodem jako kierowcy w przypadku podróży do i z pracy oraz tych w pracy, kształtuje się na bardzo zbliżonym poziomie (różnica jednego punktu procentowego). Można więc wnioskować, że osoby, które do pracy dojeżdżają samochodem, ten sam samochód wykorzystują w podróżach służbowych. Ciekawie wypada również porównanie danych dla osób podróżujących samochodem jako pasażer. Okazuje się, że w badanej próbie blisko cztery razy częściej dziennikarze są „podwożeni” w pracy niż na odcinku praca - dom. Także w ramach pracy dziennikarze dwa razy częściej podróżują pieszo, aniżeli do pracy. Wskazuje to na fakt, że w ramach wykonywania obowiązków służbowych dziennikarze często podróżują na stosunkowo niedługich odcinkach i tym samym potwierdza się przyjęta przez nas hipoteza. Natomiast, jeśli chodzi o podróże odbywane rowerem, dziennikarze ponad dwa razy częściej docierają do pracy na rowerze, aniżeli z redakcji do miejsc związanych z wykonywaniem swojej pracy.

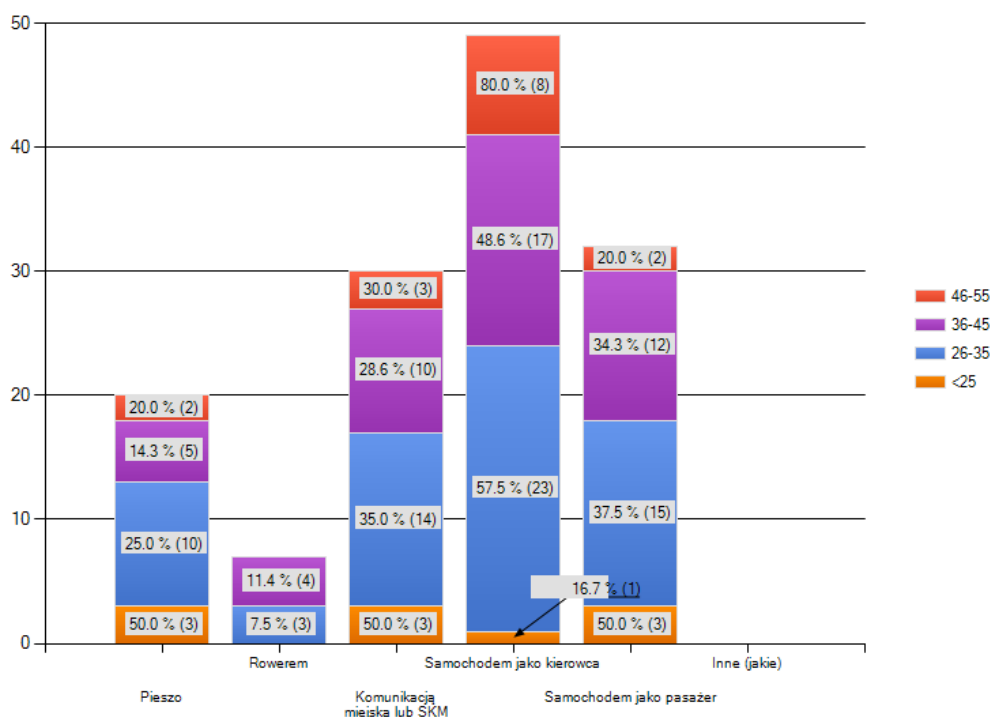
**Wykres 8**  
**W pracy najczęściej przemieszczam się**

**W ramach wykonywania obowiązków służbowych zwykle przemieszczam się**



**Wykres 9**  
**W pracy najbardziej chciałbym przemieszczać się**

W ramach wykonywania obowiązków służbowych zwykle przemieszczam się



**Tabela 4**  
**W ramach wykonywania obowiązków służbowych zwykle przemieszczam się**

| Odpowiedzi                  | Płeć    |           | Procent odpowiedzi | Liczba odpowiedzi |
|-----------------------------|---------|-----------|--------------------|-------------------|
|                             | Kobieta | Mężczyzna |                    |                   |
| Pieszo                      | 13      | 7         | 20,6%              | 20                |
| Rowerem                     | 3       | 4         | 7,2%               | 7                 |
| Komunikacją miejską lub SKM | 18      | 13        | 32,0%              | 31                |
| Samochodem jako kierowca    | 27      | 25        | 53,6%              | 52                |
| Samochodem jako pasażer     | 19      | 16        | 36,1%              | 35                |
| <b>odpowiedzi</b>           |         |           |                    | <b>97</b>         |
| <b>brak odpowiedzi</b>      |         |           |                    | <b>2</b>          |

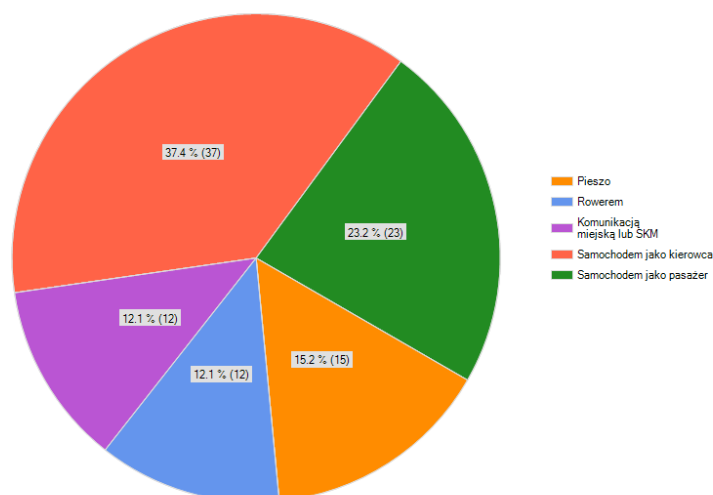
Sposób przemieszczania się w ramach wykonywania obowiązków służbowych nie jest znacząco zróżnicowany ze względu na płeć respondenta, szczególnie jeśli chodzi o odbywanie podróży samochodem. Podobnie jest w przypadku preferencji, tzn. pytania o to, jak respondent najbardziej chciałby się przemieszczać. W obydwu przypadkach (rzeczywiste podróże i preferencje) więcej kobiet deklaruje, że chciałoby chodzić pieszo.

| Tabela 5   |         |           |                    |                   |
|--|---------|-----------|--------------------|-------------------|
| W ramach wykonywania obowiązków służbowych najbardziej chciałbym przemieszczać się |         |           |                    |                   |
| odpowiedzi   | Płeć    |           | Procent odpowiedzi | Liczba odpowiedzi |
|  | Kobieta | Mężczyzna |                    |                   |
| Pieszo   | 9       | 6         | 15,3%              | 15                |
| Rowerem  | 4       | 8         | 12,2%              | 12                |
| Komunikacją miejską lub SKM  | 6       | 5         | 11,2%              | 11                |
| Samochodem jako kierowca   | 19      | 18        | 37,8%              | 37                |
| Samochodem jako pasażer  | 13      | 10        | 23,5%              | 23                |
| <b>odpowiedzi</b>  |         |           |                    | <b>98</b>         |
| <b>brak odpowiedzi</b>   |         |           |                    | <b>1</b>          |

Okazuje się, że o ile w przypadku podróży od pracy, większość bo ponad 30% respondentów deklaruje, że najbardziej chciałoby dojeżdżać rowerem, o tyle w przypadku podróży służbowych, większość respondentów (ponad 37%) najbardziej chciałoby podróżować samochodem.

Wykres 10

W ramach wykonywania obowiązków służbowych najbardziej chciałbym przemieszczać się



|                             | Tabela 6                                |                        |
|-----------------------------|---|------------------------|
|                             | Najbardziej chciałbym przemieszczać się |                        |
|                             | dojazd do pracy (%)                     | obowiązki służbowe (%) |
| Pieszo                      | 13,7                                    | 15,2                   |
| Rowerem                     | 30,5                                    | 12,1                   |
| Komunikacją miejską lub SKM | 23,2                                    | 12,1                   |
| Samochodem jako kierowca    | 25,3                                    | 37,4                   |
| Samochodem jako pasażer     | 7,4                                     | 23,2                   |

Z tabeli numer 6 wynika między innymi, że zwolennicy pieszego przemieszczania się po mieście są wyjątkowo konsekwentni i chcieliby odbywać w ten sposób zarówno podróże do i z pracy jak i w ramach pracy.



## Wyniki badań – indywidualne wywiady pogłębione

W lutym i marcu 2013 przeprowadzono indywidualne wywiady pogłębione z dziennikarzami, wybranymi ze względu na powiązanie z tematem badań. Badaczom zależało na opiniach dziennikarzy, którzy zajmują się tematyką miejską, a szczególnie komunikacją w mieście. Były to wywiady częściowo ustrukturyzowane, krótkie. Wśród 11 pytań głównych<sup>4</sup> znalazły się m.in. pytania o sposób postrzegania mobilności w mieście i związanych z nią problemów oraz pytania o sugestie, jak kształtować świadomości mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności.

Dziennikarze podzielili się przede wszystkim swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi problemów komunikacyjnych w mieście. Należy sądzić, że mówili o problemach, z którymi sami się zetknęli oraz tymi sygnalizowanymi przez czytelników i słuchaczy.

Kilka spostrzeżeń dotyczyło komunikacji miejskiej, jej struktury, taboru i organizacji ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej. Pojawiła się między innymi kwestia zróżnicowania stanu taboru tramwajowego na poszczególnych liniach:

*MN: Ja dojeżdżam ze Stogów i strasznie ubolewam nad tym, że tramwaje no jednak one nie są takie jakbym sobie tego życzył tak. Jak na przykład czasami z zazdrością patrzę na mieszkańców Chełmu czy też Ujeściska, jak oni jadą w tych nowych Pesach, wsiadają w te nowe tramwaje. (...) Czuję się takim trochę wie pani pasażerem drugiej kategorii. Jak bym podróżował pociągami drugiej klasy, o, a na Chełm jeżdżą pierwszą klasą.*

Inny rozmówca zauważył, że poszczególne dzielnice są także dyskryminowane pod względem stopnia skomunikowania:

*KK: (...) jeżeli chodzi o komunikację miejską brak połączeń poprzecznych tak zwanych, czyli chociażby wspomniany przeze mnie przejazd na Zaspę, na Przymorze właściwie na całe blokowiska po drugiej stronie torów kolejowych.*

W kolejnej rozmowie wyniknął problem z dojazdem komunikacją miejską do głównej osi komunikacyjnej:

*WR: Komunikacja miejska, komunikacja zbiorowa to jest największy problem komunikacyjny Gdańska. (...) Nie dojeżdżanie do godzin w miejscach przesiadek (...). Mnie się marzy model komunikacji taki, że do głównej osi komunikacyjnej mogę w sposób szybko dojechać z każdej dzielnicy. Czy wychodzę na tramwaj, autobus, nawet na busa, dojeżdżam do głównej osi komunikacyjnej, ale czekam na ten autobus 5 minut., 10 no. (...) Czas oczekiwania i czas dojazdu.”*

Jeden rozmówca zauważył, że problem korków w mieście dotyczy także pojazdów komunikacji miejskiej:

---

<sup>4</sup> Patrz Załącznik 2.

*KK: No i komunikacja chociażby pod względem nawet autobusów, które jakby zamiast wydłużyć im zatoki autobusowe one są skracane. Autobus musi czekać by wjechać w tę zatokę, potem w zasadzie w myślach w cudzysłowie prosić, aby ktoś go wypuścił z tej zatoki. Oczywiście teoretycznie każdy kierowca powinien wypuścić autobus, ale teoretycznie to on spędzi minutę w tej zatoce, zamiast prowadzić go jakimś pasem, tak jak przy Manhattanie zrobiono zatokę.*

Dziennikarz zauważył, że problem korków dotyka nie tylko autobusy, ale również tramwaje:

*KK: No powiem tak, no oczywiście priorytet dla komunikacji miejskiej a nie to co się dzieje w systemie Tristar, który chyba dla wszystkich jest poza pieszymi i komunikacja miejską (...) tramwaj musi stać ponieważ tam na lewostronicy 5,6 aut stoi. Tristar oczywiście puszcza auta a nie tramwaj (...). I tak na każdym skrzyżowaniu, no Tristar jest takim przykładem antyprzykładem (...) cała próba powojennej odbudowy, wydzielania torowisk idzie tak naprawdę na marne. Jedno to jest wydzielenie torowisk a drugie to jest wprowadzenie sprawnej sygnalizacji świetlnej.*

W kontekście komunikacji miejskiej, kolejny rozmówca stwierdził, że nie stanowi ona sprawnie działającego systemu:

*SK: Myślę, że problem nie tylko Gdańska polega na tym, że to wszystko nie jest jednym spójnym systemem. (...) To znaczy, że wszystkie rodzaje komunikacji działają (...) natomiast uważam, że to wszystko jest w pewnym sensie oderwane od siebie. Jako podróżny nie mam odczucia, że gdzieś, przy kolejnym kroku ktoś na mnie czeka, ja muszę, rozpoczynam od nowa podróż.*

Kolejnym zaobserwowanym przez dziennikarzy problemem jest niedostrzeżenie przez władze miasta, planistów i inwestorów problemów związanych z pieszym poruszaniem się po mieście m.in. planowanie dróg pod kątem poruszania się samochodem, czas oczekiwania na możliwość przejścia przez jezdnię, wielopasmowe drogi przecinające miasto oraz utrudnianie ruchu pieszego w trakcie realizacji inwestycji infrastrukturalnych:

*MN: (...) właśnie ostatnio opisałem sprawę tutaj przy żółtym wiadukcie obok przejścia które zostało zamknięte. To właśnie psuje ten wizerunek tego miasta, które przecież no tak jest coraz więcej tych ścieżek rowerowych tak mamy te ładne promenady nad morzem. Wszystko to wygląda ładnie pięknie, ale brakuje tego wypracowania takiej jakby... takiego regulaminu dla pieszych, dla rowerzystów, dla pracowników budów na przykład.*

*MS: Czyli w trakcie realizowania jakichś inwestycji infrastrukturalnych brakuje rozwiązań, dobrze rozumiem?*

*MN: Chyba tak. Chyba tu chodzi o to. Nie dbamy o tych pieszych w takich miejscach newralgicznych, na przykład budowa. Ja rozumiem, że to jest budowa, ale pewne rzeczy można zrobić.*

Problem ten został wspomniany przez jeszcze jednego rozmówcę:

*JW.: Strasznie irytuje to co się dzieje przy żółtym wiadukcie, teraz są te prace prowadzone i tam jest zrobione coś takiego że nikt tego nie przestrzega. (...) To jest paranoja i to nie może działać. Nie uwzględnianie w momencie, kiedy się coś realizuje, nie uwzględnianie tego, że jest ruch pieszy i jest ruch rowerzystów i wiadomo, że samochody zawsze się jakimś objazdem puszcza a tego się nie uwzględnia i to jest problem.*

Mówiąc o konkretnych problemach komunikacyjnych w mieście, dziennikarze podawali przykłady realizowanych ostatnio inwestycji, opisywane w mediach. I tak jak pojawił się j/w przykład „żółtego wiaduktu” oraz ulicy Nowej Słowackiego:

*KK: To jest ogromny problem no i niestety też pewna polityka planowania dróg, które właściwie owszem służą kierowcom, ale nie służą ani pieszym, ot choćby jakieś gigantyczne skrzyżowania, dorabia się kolejne fazy dla pieszych aby pokonać dane skrzyżowanie, przy Słowackiego teraz chociażby dorobiono jedną.*

Powyższy problem poruszony został także przez innego rozmówcę:

*RK: (...) Czy obecne działania miasta Gdańska, przede wszystkim myślę o sferze inwestycyjnej, czy mieszkańcy mogą mieć takie wrażenie, że one zmierzają mimo wszystko do tego, żeby im przede wszystkim poprawić warunki do poruszania się samochodem właśnie indywidualnie?*

*WR: Znaczący mieszkańcy mogą mieć takie wrażenie. (...) dlatego że to parcie na budowanie infrastruktury samochodowej i budowanie miasta szybkich kanałów komunikacyjnych to jest ta dyskusja tak? Budować Nową Wałową czy nie budować czy pozostawić to miejsce dla ruchu rozproszonego? To już mleko zostało wylane. To chociaż są organizacje społeczne tak czy ruchy miejskie które mówią nie powinniśmy to zmienić to w mentalności chyba większości mieszkańców jednak budowa tych szybkich arterii komunikacyjnych samochodowych jest czymś dobrym, właściwym i oni są za. (...) o Nowej Słowackiego i o tym nowym wiadukcie, który co byśmy nie powiedzieli dla mnie jest paskudny a jedzie się tam szybko po prostu.*

Dziennikarzy irytują także przyciski dla pieszych przed przejściami dla pieszych:

*KK: No tu znowu niejako powiązane do Tristara guziki dla pieszych. No nie ma nic bardziej irytującego niż pieszy, który błaga o przejście przez drogę. (...) Z punktu widzenia roweru też jest to irytujące. (...) jeszcze te słupki są przy każdym skrzyżowaniu tak zrobione, że za każdym razem z innej strony jest, raz z lewej, raz z prawej.*

*JW: Kwestia tych guzików na przejściach, o które tam się toczy bój. (...) I to jest irytujące, że one są, że trzeba stawać i klepać ten guzik i czekać aż to zaskoczy i zmieni, nie powinno tego być.*

W ramach problemów komunikacyjnych w mieście dziennikarze dostrzegają także problemy, z którymi borykają się rowerzyści. Mówili o nich zarówno w kontekście problemów komunikacyjnych w ogóle, a także w kontekście przeszkód w promowaniu komunikacji rowerowej w Gdańsku.

Rozmówcy wskazywali tutaj na niedostatek dróg rowerowych w południowej części Gdańska, dziurawe nawierzchnie jezdni, brak miejskiej wypożyczalni rowerów, znaczne odległości oraz różnice wzniesień do pokonania, obawę przed bezpiecznym pozostawieniem roweru oraz mentalność kierowców i antagonizm pomiędzy poszczególnymi użytkownikami dróg.

Dziennikarz, który sam użytkowo korzysta z roweru podzielił się następującym spostrzeżeniem:

*JW: Ja mieszkam tam gdzie jest dużo ścieżek, ale tam gdzie ich nie ma, ponieważ kierowcy są przyzwyczajeni, że rowerzyści poruszają się po ścieżkach, to w momencie, kiedy ścieżki nie ma to powiedzmy bardzo specyficznym reagują na rowerzystów, bo nie mają świadomości tego, że oni mają prawo korzystania normalnie z ulicy. Problem w sensie mentalnym.*

Problem wspólnego korzystania z jezdni przez rowerzystów i kierowców dostrzegł także inny rozmówca:

*SK: (...) ze względu na kulturę kierowców jest to mocno ryzykowne i jestem sobie w stanie wyobrazić, że to robię, aczkolwiek niespecjalnie chętnie. No ale to jest pochodna natężenia ruchu, kultury kierowców i rodzaju nawierzchni, bo dla rowerzysty jazda poboczem, gdzie tych dziur może być sporo nie jest specjalnie przyjemna i wiadomo, że on czasem będzie chciał lawirować, a ktoś nie odczyta jego sygnalizacji i w jego wjedzie.*

W toku wywiadów pogłębionych dziennikarze wracali także do niejednokrotnie opisywanej w mediach sprawie miejskiej wypożyczalni rowerów:

*KK: Dla mnie to jest przyznam szczerze niezrozumiałe już od kilku lat dlaczego Gdańsk znajduje wydatki znaczny pieniądze na wydatkowanie na różne cele nie będę mówił jakie może, ale w każdym razie w stosunku do roweru miejskiego to to są wydatki dużo bardziej przekraczające tak niewielki koszt jakim jest rower miejski. Bo ja powiem wprost ja na prawdę na rower nie wsiądę albo będę miał parking taki prawdziwy, gdzie bezpiecznie zostawię ten rower (...) na przykład przy miejscu zatrudnienia (...) zadaszony parking z ograniczoną dostępnością żeby tylko pracownicy mogli do niego dojść.*

Według autora powyższej wypowiedzi miejska wypożyczalnia rowerów stanowi odpowiedź na lęk przed pozostawieniem własnego roweru na parkingu:

*KK: Dla mnie albo rower miejski, który nie jest mój, ja go wypożyczam, zostawiam w jakiejś stacji (...) najlepsze rozwiązanie, on nie jest mój, ja go zostawiam, już się nie przyjmuję (...) co się z nim dalej stanie to jest problem no jego właściciela (...)."*

Z uwagi na rozległy obszar oraz rzeźbę terenu w Gdańsku, inny dziennikarz uznał, że nie dla każdego rower może być środkiem transportu:

*WR: Ja myślę, że rower do końca nie jest alternatywą dla wszystkich, że w Trójmieście bardzo dużo ludzi mieszka gdzieś tam pod obwodnicą (...) na morenkach, oni sobie naprawdę nie wyobrażają, że*

*mieliby 10 km jeździć do pracy z tych morenek, a potem z powrotem pedałowac, to nie jest dla wszystkich, komunikacja miejska (...) może rower w połączeniu. To są te tematy jak zmienić kulturę, bo każdy pewnie będzie bał się o ten swój rower, bo co rower teraz zostawimy przy kolejce jak w Amsterdamie? Przecież zajmują.*

Obawa przed pozostawieniem roweru niejednokrotnie dominowała wywiady pogłębione z dziennikarzami:

*SK: Gdybym miał rower to może bym go zostawił, ale nie na dłużej, bałbym się, że ktoś by mi wyjął siodełko na przykład. Ja bym się bał (...) wydaje mi się, że tak jak z samochodami, im więcej rowerów jest, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo, że trafi na twój. Tej kradzieży nie wyeliminujemy w ogóle. Czyli strzeżone parkingi rowerowe, bo jesteśmy w Polsce mimo wszystko.*

Obawę o kradzież pozostawionego na parkingu roweru lub jego dewastacji wyraziło czterech na pięciu dziennikarzy, którzy sami przyznali, że nawet, jeśli jest to subiektywne postrzeganie pozornego niebezpieczeństwa, powstrzymuje ich ono przed zaparkowaniem roweru na dłużej.

Dwoje rozmówców dostrzegło także pewną niekonsekwencję w działaniach władz miasta, które z jednej strony promują komunikację rowerową, a z drugiej budują szerokie drogi przelotowe dla samochodów:

*JW: To jest tak, że my z jednej strony deklarujemy coś tam a z drugiej strony robimy coś tam, czyli budujemy te strasznie szerokie drogi. Nie ma świadomości tego, że jak się buduje szersze drogi to te korki nie znikną. Tylko się jeszcze bardziej rozlewają i ludzie chętniej wybierają te samochody, bo wiedzą, że tych dróg jest więcej i łatwiej jest dojechać i dalej to się tak napędza nawzajem.*

*SK: Ja bym bardzo chętnie jechał kontrapasem na terenie głównego miasta gdyby na całej jezdni była gładka nawierzchnia, bo ja bym wiedział, że ani ja ani kierowca obok nie będzie musiał wykonywać dzikich ruchów, aby ominąć dziury, żeby nie rozwalić zawieszania. W Polsce rzadko kiedy samochód jedzie po prostej drodze w sposób prosty.*

Reasumując, dziennikarze byli dość sceptyczni, jeśli chodzi o możliwość wypromowania komunikacji rowerowej jako codziennego, masowego środka transportu mieszkańców Gdańska. Doceniali jednak wysiłki miasta w zakresie zapewnienia sieci dróg rowerowych oraz poszczególne działania promocyjne. Ich sceptycyzm wynikał m.in. z przeświadczenia o mentalności mieszkańców przywiązanych do swoich samochodów oraz działań władz miasta zmierzających do tworzenia coraz lepszych warunków do przemieszczania się samochodami. Odpowiadając na pytanie, czy miasto Gdańsk jest przyjazne pieszym i rowerzystom, jeden z rozmówców podsumował: *Robi coś, ale robi dużo za mało albo robi w sposób nieprzemyślany. (...) no i tych pieszych albo się do podziemi wrzuca jak na Słowackiego albo się im każe chodzić za jakimiś ekranami.*

Pytani o to, jak skutecznie promować komunikację rowerową, dziennikarze sceptycznie odnieśli się do akcji podnoszących świadomość mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności. Świadczy o tym chociażby przytoczona wypowiedź:

*Ja mam wrażenie (...), że nie świadomość tylko system zachęt jest czymś co działa. Bo mi nie potrzeba mówić, że jak będę jechał rowerem to będzie dla mnie zdrowsze, będzie dla mnie niewiele wolniejsze i będzie dla mnie tańsze. Mi potrzeba, żeby ktoś pozwolił mi ten rower wypożyczyć we Wrzeszczu w pracy (...) gdzie ja będę mógł pojechać do centrum i tam go zostawić na przykład, no ale tu mówimy o cudzych rowerach, a gdybym miał swój to gdyby wiedział, że parkingi, to wszystko działa i to jest bezpieczne, to bym przynajmniej się nad tym poważnie zastanowił.*

Dziennikarze mają świadomość, jakie rozwiązania wdrażane są w innych polskich miastach i chętnie się na nie powołują. Widać to szczególnie na przykładzie wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów.

Wracając do kwestii akcji budujących świadomość mieszkańców, rozmówcy widzieli zasadność przeprowadzenia takiej nie tyle wśród potencjalnych rowerzystów, co kierowców, tak aby uzmysłowić im, że rowerzyści nie stanowią dla nich zagrożenia i są równouprawnionymi użytkownikami dróg:

*SK: Budowanie świadomości kierowców – taka akcja miałaby jakiś sens, typu motocykle są wszędzie, kojarzę naklejki, wydaje mi się, że rowery są wszędzie przez analogię bardzo by pomogło tym bardziej, że w Gdańsku ruch rowerowy jest duży. Budowanie świadomości mieszkańców jeśli chodzi o kierowców, ale jeśli chodzi o rowerzystów, to trzeba im dać gotowe rozwiązania.*

*SK: Uważam, że kampania jest ważna informacyjna, edukacyjna, ale bardziej to czuję w przypadku kierowców uważaj rowerzyści są niż w przypadku rowerzystów, a może Janku Kowalski masz rower w piwnicy, a może byś chciał.*

*JW.: Ważne, aby starać się unikać tego antagonizmu, który co jakiś czas wraca, bo to podgrzewają nawet niektórzy dziennikarze w momencie, gdy się mówi gdzie ci rowerzyści się nam pakują, gdzie tam ktoś wyjeżdża. Trzeba ten antagonizm starać się jakoś niwelować. To nie jest do końca konflikt.*

*Moim okiem rowerzysta jest wielkim przyjacielem kierowcy, bo on nie stoi w korku przed tym kierowcą i im więcej tych rowerzystów jest tym mniej tych samochodów, bo tak to działa, to jest prosta arytmetyka i to jest ważne, aby coś takiego podkreślać.*

Warto na zakończenie przywołać pomysły dziennikarzy, które mogłyby zachęcić mieszkańców do korzystania z rowerów. Pojawiła się między innymi sugestia, aby wykorzystać wyświetlacze czasu przejazdu, jakie mają powstać w ramach systemu Tristar, do wyświetlania czasu przejazdu rowerem obok przewidywanego czasu przejazdu samochodem. Takie zestawienie, na zasadzie kontrastu szczególnie zaostrzającego się w godzinach szczytu, mogłoby skłonić wielu kierowców do

zastanowienia. Inne sugestie, składające się na system zachęt do korzystania z rowerów i parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych to tańsze przejazdy komunikacją miejską dla osób, które zostawia rower na węźle oraz niższy podatek<sup>5</sup> dla osób przesiadających się z samochodów na rowery. Natomiast w przypadku wykorzystywania wizerunku rowerzystów w reklamie i kampaniach, rozmówcy sugerowali taki dobór bohaterów kampanii, aby przeciętny gdańszczanin mógł się z nimi identyfikować.

## Rekomendacje

Przeprowadzenie ankiet oraz wywiadów pogłębionych z dziennikarzami pozwoliło na poznanie ich motywacji w dokonywaniu wyborów komunikacyjnych oraz opinii o działaniach władz miasta w zakresie zarządzania mobilnością. Zaleca się dialog ze środowiskiem dziennikarzy w celu utrzymania przepływu informacji oraz obecności w mediach rzetelnych wiadomości o działaniach miejskich w ramach promowania komunikacji rowerowej i jej integrowania z transportem publicznym.

---

<sup>5</sup> Nie sprecyzowano, jaki konkretnie podatek, sugerując jedynie, że zachęty finansowe są skuteczne.

## Spis Treści

|  |    |
|--|----|
| METODOLOGIA Cele badania .....   | 2  |
| Populacja .....  | 3  |
| Próba .....  | 3  |
| Charakterystyka badanej próby .....                                    | 3  |
| Narzędzie badawcze .....   | 4  |
| Wyniki badań – Podróże między pracą a domem .....                      | 5  |
| Wyniki badań – podróże w ramach wykonywania obowiązków służbowych..... | 13 |
| Wyniki badań – indywidualne wywiady pogłębione .....                   | 17 |
| Rekomendacje .....   | 23 |