

Hipokryzja „proekologicznych” mieszkańców Warszawy?

7 marca 2024

Aż 60 proc. mieszkańców Warszawy deklarujących się jako „proekologiczni” na co dzień wybiera samochód jako środek transportu. Jednocześnie 70 proc. „sympatyków samochodów”, faktycznie jeździ na co dzień samochodem – wykazało badanie polsko-norweskiego zespołu naukowców.

W środę opublikowano wyniki badania i zaprezentowano je na konferencji podsumowującej projekt CoMobility w Centrum Nauki Kopernik w Warszawie. Tworzyli go naukowcy z trzech warszawskich uczelni: Uniwersytetu Warszawskiego, Politechniki Warszawskiej i Szkoły Głównej Handlowej, norwescy antropolodzy oraz fizycy z norweskiego Instytutu Badawczego NILU.

Naukowcy zbadali nawyki transportowe mieszkańców stolicy. Podzielili ich na cztery grupy: proekologicznych (33 proc.), sympatyków samochodów (28 proc.), indywidualistów (10 proc.) i zwolenników transportu publicznego (29 proc.).

Okazuje się, że aż 60 proc. deklarujących się jako „proekologiczni” na co dzień wybiera samochód jako środek transportu. Tylko 35 proc. z nich wybiera transport publiczny. Proekologiczni oczekują też, żeby podróż była o 5 zł tańsza lub o 15 minut krótsza, aby wybrali transport publiczny zamiast samochodu. Natomiast – jak deklarują – chętnie pojedą rowerem.

Dane pozyskane w badaniu pokazują, że zadeklarowani „sympatycy samochodów” niewiele różnią się od „proekologicznych”. 70 proc. z nich faktycznie jeździ na co dzień samochodem, a 13 proc. wybiera transport publiczny. Podróż musi być 10 zł tańsza i 20 minut krótsza, by wybrali transport publiczny zamiast samochodu. Nie wyobrażają sobie oni podróży rowerami.

„Indywidualiści”, których jest w Warszawie 10 proc., są gotowi dopłacić 50 zł do rachunku podróży i będą dodatkowo stali pół godziny w korku, by pojechać samochodem zamiast transportem publicznym. Chętnie wybiorą też rower, ale pod warunkiem, że będą ścieżki rowerowe i miejsce do ich pozostawiania.

Zadeklarowanych „zwolenników transportu publicznego” jest w Warszawie 30 proc. Mimo sympatii do tego typu transportu, 29 proc. z tej grupy wybiera jednak samochód jako główny środek transportu. Ci, którzy na co dzień jeżdżą transportem publicznym (66 proc. tej grupy), są gotowi dopłacić 5 złotych i wydłużyć podróż o 20 minut niż wsiąść do samochodu.

Najbardziej ekologiczne postawy zaobserwowano wśród rodzin z dziećmi na etapie szkoły podstawowej. Aż 49 proc. dzieci dociera do szkoły pieszo. 23 proc. jeździ rowerem, 14 proc. samochodem, 8 proc. komunikacją miejską.

72 proc. rodziców uważa, że dzieci nie powinny dojeżdżać do szkoły samochodami, 52 proc. rodziców dowożących dzieci do szkoły samochodem uważa, że dzieci nie powinny docierać do szkoły samochodem. Dla 41 proc. rodziców szkoła to jedyny cel podróży samochodem.

Naukowcy zaprosili też same dzieci do współtworzenia badania. Dzieci w wieku 8-12 lat oceniały przestrzeń publiczną wokół szkół – czy jest zielona, przyjazna, dobrze oświetlona i bezpieczna. Gromadziły i analizowały dane dotyczące ruchu drogowego i środowiska, np. poprzez rozmieszczenie czujników jakości powietrza w otoczeniu szkół.

Z pomiarów wykonanych wraz z dziećmi wynika, że czas zielonego światła dla pieszych na przejściu przed jedną ze szkół wynosi 9 sekund, natomiast czas oczekiwania na zielone – aż 3 minuty. Jest to zdaniem dzieci główny powód częstych prób przekroczenia ulicy na czerwonym świetle.

Z pomiarów szerokości chodników i przejść wynika, że blisko połowa kierowców powinna dostać mandat. Dzieci uważają też, że

mikromobilność jest niedoceniana przez dorosłych. Poza rowerami, oczywistą formą transportu są dla nich hulajnogi i rolki.

Autorstwo: Urszula Kaczorowska (PAP)

Źródło: NaukawPolsce.pl