

8. BADANIA SPOŁECZNE

Dostępne w Polsce dane statystyczne, a także informacje pozyskiwane z innych źródeł (zasoby administracji publicznej, modele ruchu) nie dają pełnego obrazu efektów przestrzennych działań inwestycyjnych oraz organizacyjnych w transporcie. Z reguły nie uwzględniają one komponentu indywidualnego w zakresie mobilności. Nie pozwalają na rangowanie istniejących problemów. Nie dają możliwości konfrontacji różnych opinii na temat proponowanych rozwiązań. Dlatego koniecznym uzupełnieniem okazuje się odpowiednio dobrany pakiet szeroko rozumianych badań społecznych. Badania społeczne realizowane w ramach oceny efektywności przestrzennej inwestycji transportowych mogą dotyczyć: a) ekspertów oraz innych aktorów i interesariuszy (w tym przedstawicieli organizacji pozarządowych); b) władz określonego zbioru jednostek (np. wszystkich gmin w województwie); c) mieszkańców – użytkowników infrastruktury.

W pierwszym z wyżej wymienionych przypadków często organizowane są **panele ekspertów**. Mogą mieć charakter warsztatów, podczas których wypracowywane są wspólne opinie i rekomendacje. W przypadku przygotowywania dokumentów strategicznych, panele często organizowane są w dalszej części prac, gdy możliwe jest już zaprezentowanie uczestnikom przynajmniej części wykonanych analiz (w tym zwłaszcza diagnozy), a niekiedy także wstępnych propozycji inwestycyjnych. W panelu uczestniczy ograniczone grono osób. W przypadku dokumentów regionalnych są to przede wszystkim reprezentanci różnych podmiotów z danego obszaru, będący aktorami zainteresowanymi prowadzoną polityką transportową. Należą do nich przedstawiciele takich instytucji, jak: Urzędy Marszałkowskie, Biura Planowania Regionalnego, Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, Zarządy Dróg Wojewódzkich, oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Grupa PKP, zarządy portów lotniczych, ewentualnie zarządy portów morskich. Ponadto ważne jest uczestnictwo władz największych miast regionu, regionalnych izb gospodarczych, reprezentantów firm przewozowych (w transporcie kolejowym i autobusowym), akademików z regionalnych uczelni zajmujących się tematyką zarówno transportu, jak też rozwoju regionalnego i planowania przestrzennego. Panel może być organizowany w formie tradycyjnej lub *on-line*. Pierwsze rozwiązanie daje jednak większe możliwości wykorzystania pracy grupowej i warsztatowej.

Zadaniami panelu ekspertów na poziomie regionalnym może być m.in.:

- ocena dotychczasowych priorytetów transportowych regionu oraz ogólnie dotychczas prowadzonej polityki transportowej;
- określenie szans i barier do rozwoju transportu w regionie (podczas panelu można dokonać, opisaną dalej, parametryzacji analizy SWOT);
- identyfikacja głównych problemów regionu, w których rozwiązaniu pomoc może polityka transportowa;
- propozycja wariantów polityki transportowej, a następnie dokonaniu wyboru jednego z nich;
- wskazanie nowych celów polityki transportowej w regionie;
- wskazanie priorytetowych inwestycji/działań w zakresie rozwoju i organizacji transportu.

Niezależnie od panelu ekspertów, często celowe jest przeprowadzenie wywiadów pogłębionych z wybranymi osobami z grona ekspertów, których wiedza może mieć szczególne znaczenie dla prawidłowej konstrukcji opracowywanego dokumentu strategicznego.

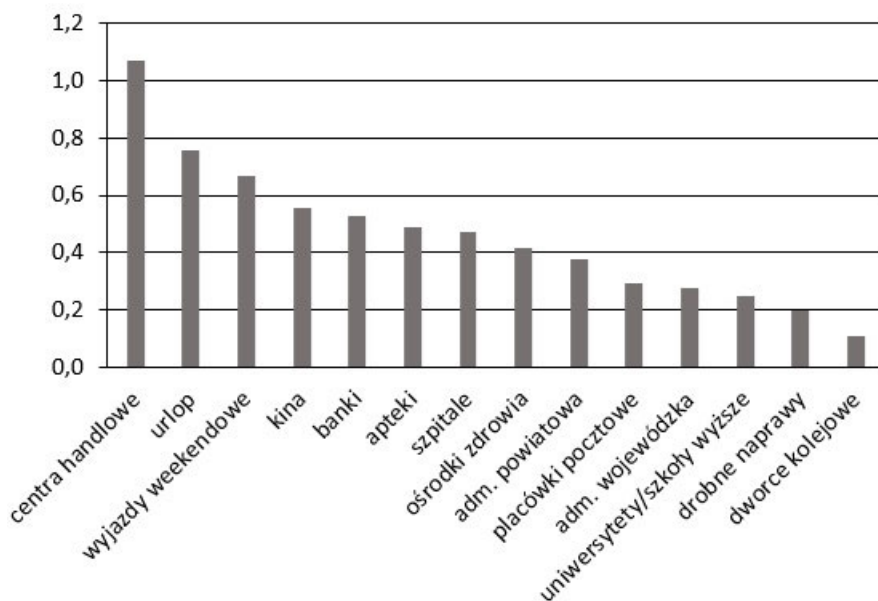
W wielu innych przypadkach bardzo dobrym narzędziem jest **Ankieta skierowana do jednostek samorządowych** z danego obszaru (regionu, względnie struktury funkcjonalnej, jak obszar metropolitalny albo obszar zagrożony trwałą marginalizacją – porównaj Śleszyński i in. 2020). Respondentami są wówczas wszystkie samorządy lokalne (gminne i powiatowe) z danego obszaru. Celem ankiety może być pozyskanie informacji na temat:

- obecnych barier rozwojowych jednostki wynikających z niedorozwoju systemu transportowego,
- wąskich gardeł systemów transportowych,
- priorytetów inwestycyjnych na terenie jednostki oraz w całym województwie lub strukturze funkcjonalnej,
- własnych planów inwestycyjnych jednostki.

Ankieta może być realizowana w sposób tradycyjny lub internetowy. Na podstawie informacji pozyskanej od jednostek samorządu lokalnego (gminy/powiaty) województwa podkarpackiego można wnioskować, że ponad 75% z nich angażuje się w organizację transportu publicznego [Bański i in. 2019] odnośnie do ich zaangażowania w organizację transportu publicznego. W warunkach polskich informacja taka jest trudna do pozyskania w inny sposób, ponieważ przewozy lokalne (nie przekraczające granic powiatów) nie są rejestrowane na poziomie województwa (nie wymagają zgody Urzędu Marszałkowskiego).

Badania ankietowe wśród mieszkańców/użytkowników infrastruktury są trudniejsze w realizacji. Wymagają zapewnienia odpowiedniej statystycznej reprezentatywności wyników. Jest to relatywnie łatwe na poziomie całych jednostek samorządu terytorialnego, natomiast znacznie trudniejsze w lokalnym wymiarze przestrzennym. Ocena potrzeb transportowych oraz konkretnych inwestycji jest silnie uzależniona od precyzyjnej lokalizacji miejsca zamieszkania (efekt NIMBY, tzn. *Not in My Backyard*, widoczny w ocenie inwestycji uciążliwych), ale także od struktury gospodarstw domowych, faktu posiadania własnych środków transportu itd.

Przykładem badań ankietowych tego typu mogą być badania oceny zmian w mobilności w wyniku realizacji dużych inwestycji drogowych (autostrady lub drogi ekspresowe). Realizowano je w ramach studiów wpływu korytarzy drogowych na środowisko i sytuację społeczno-gospodarczą obszarów otaczających. Badania przeprowadzono w jednostkach samorządowych sąsiadujących z nowymi inwestycjami (m.in. autostrada A1, droga ekspresowa S7). Wykorzystano wówczas metodę dotarcia do rodziców dzieci szkół podstawowych. Takie podejście ogranicza wprawdzie próbę badawczą do określonej kategorii wiekowej, ale jednocześnie pozwala zawęzić obszar badań do miejscowości obsługiwanych przez określone szkoły podstawowe. Badania przyniosły ciekawe wyniki odnośnie do zmian w częstotliwości korzystania z niektórych usług publicznych [Komornicki i in. 2015a; ryc. 8.1]. Odnotowano znaczny wzrost częstotliwości dojazdów do centrów handlowych, a w drugiej kolejności także podróży związanych z wyjazdami urlopowymi i rozrywką (kino). Wykazano także, że nowa infrastruktura nie poprawiła dostępności do podstawowych usług lokalnych (edukacja, służba zdrowia). Przeciwnie, niektórzy respondenci wskazali na pogorszenie takiej dostępności w wyniku rozcięcia lokalnej struktury osadniczej nową inwestycją. Tego typu informacje byłyby trudne do uzyskania bez realizacji badań społecznych w skali lokalnej.



Ryc. 8.1. Zmiany częstotliwości korzystania z wybranych usług (bazowa skala ocen: od -3 do +3, gdzie wartości ujemne oznaczają zmniejszenie się częstotliwości, a dodatnie zwiększenie się częstotliwości korzystania z usług)².

Źródło: [Komornicki i in. 2015].

² W praktyce wszystkie usługi wykazały wzrost częstotliwości zamykający się w przedziale 0,1-1,1.