

KATARZYNA NOSAL HOY

dr inż., Politechnika Krakowska,
Katedra Systemów Transportowych,
Warszawska 24, 31-155 Kraków,
knosal@pk.edu.pl

Czynnik płci w zachowaniach komunikacyjnych¹

Streszczenie: Udział kobiet i mężczyzn na rynku pracy oraz role pełnione w rodzinie determinują różnice w ich zachowaniach komunikacyjnych, m.in. w zakresie motywacji podróży, ich liczby i wykorzystywanych środków transportu. W artykule zaprezentowano te odmienności. Tezy sformułowane na podstawie badań przeprowadzonych na poziomie UE oraz w innych krajach, zweryfikowano wynikami badań podróży z kilku miast polskich. Analizy przeprowadzone na gruncie krajowym potwierdziły wnioski płynące z badań zagranicznych. Motywacje podróży mężczyzn są częściej związane z pracą i załatwianiem spraw służbowych, natomiast kobiet – z zakupami, załatwianiem spraw związanych z domem oraz towarzyszeniem innym osobom, w tym dzieciom. Znaczne różnice w liczbie podróży odbywanych przez kobiety i mężczyzn zauważalne są szczególnie w przypadku osób w wieku 25–59 lat, w analizach uwzględniających ich status. Kobiety częściej podróżują pieszo i środkami transportu zbiorowego, zaś mężczyźni – samochodem, motocyklem i rowerem.

Słowa kluczowe: zachowania komunikacyjne, różnice płci, motywacje podróży, ruchliwość, podział zadań przewozowych.

Wprowadzenie

Udział kobiet na rynku pracy w Unii Europejskiej wzrasta sukcesywnie, jednak w dalszym ciągu widoczna jest znaczna różnica we wskaźniku zatrudnienia kobiet oraz mężczyzn [1]. Zgodnie z danymi Eurostat z 2016 roku dla 28 krajów UE wskaźnik zatrudnienia mężczyzn wynosił 77%, a kobiet – 65% (wśród osób w wieku 20–64 lat) [2]. Wzrost wskaźnika zatrudnienia kobiet ogółem, jak i kobiet w wieku produkcyjnym w ostatnich kilku latach zauważyć można również w Polsce (tabela 1). Różnice we wskaźniku zatrudnienia kobiet i mężczyzn w latach 2012–2015 utrzymywały się jednak na podobnym poziomie: około 15 pkt. procentowych dla kobiet i mężczyzn ogółem i około 8–9 pkt. procentowych dla osób w wieku produkcyjnym, z wartością 8.3 pkt. procentowego w 2015 roku.

Rozbieżności zauważyć można również w strukturze statusu zatrudnienia kobiet i mężczyzn. W Unii Europejskiej (UE-28) w 2016 roku 31,9% pracujących kobiet i 8,8%

pracujących mężczyzn (osób w wieku 15–64 lat) zatrudnionych było w niepełnym wymiarze czasu pracy [2]. W każdym europejskim kraju, podobnie jak w przypadku wskaźnika zatrudnienia, różnice między kobietami a mężczyznami były znaczne, a odsetek kobiet pracujących w niepełnym wymiarze czasu pracy był zawsze większy od odsetka mężczyzn [2]. W Polsce kobiety ponad dwukrotnie częściej niż mężczyźni pracują w niepełnym wymiarze czasu pracy – w 2015 roku odsetek kobiet zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy kształtował się na poziomie 10,7%, tymczasem odsetek mężczyzn wynosił 4,7% [3].

Niższy wskaźnik zatrudnienia kobiet wiąże się w dużej mierze z ich większym zaangażowaniem w nieodpłatne prace domowe i opiekę nad innymi członkami rodziny. Dzieje się tak dlatego, że wciąż jeszcze podział obowiązków w rodzinie jest mocno uzależniony od płci [1]. Dla przykładu – w rodzinach z małymi dziećmi to średnio ojcowie pracują poza domem większą liczbę godzin, matki tymczasem więcej czasu spędzają, oddając się opiece nad dziećmi, częściej też zaprowadzają/podwożą dzieci do żłobków/przedszkoli/szkół [4]. W lutym 2015 roku Grupa Lafarge przeprowadziła badania dotyczące życia kobiet w kilku miastach europejskich, w tym w Warszawie i Krakowie² [5]. Wyniki badań we wszystkich analizowanych miastach wykazały, że czynnościami niezwiązanymi z pracą zawodową (załatwianie spraw administracyjnych, spełnianie obowiązków rodzinnych, korzystanie z kultury/ rozrywki) w 42% przypadków zajmują się w większym wymiarze czasu kobiety, w 19% przypadków – w większym wymiarze czasu mężczyźni, a w 37% przypadków – obie osoby poświęcają tyle samo czasu. W Warszawie 35% kobiet zadeklarowało, że to one częściej poświęcają czas tym czynnościom, a 28% wskazało swoich współmałżonków/partnerów, jako osoby trudniące się nimi w większym wymiarze czasu. W Krakowie było to odpowiednio 39% i 25%. Pozostały odsetek respondentek (37% warszawianek i 36% krakowianek) zadeklarował, że poświęcany czas był równoważny.

Dane Eurostat [2] potwierdzają, że opieka nad dziećmi lub niepełnosprawnymi dorosłymi oraz obowiązki rodzinne, opiekuńcze i osobiste stanowią odpowiednio 12% i 29% powodów braku poszukiwania zatrudnienia w UE w przypadku kobiet biernych zawodowo w wieku 15–64 lat i odpowiednio 1% i 5% w przypadku mężczyzn biernych

Tabela 1

Lata	Osoby ogółem		Osoby w wieku produkcyjnym	
	Kobiety [%]	Mężczyźni [%]	Kobiety [%]	Mężczyźni [%]
2012	43,0	58,4	60,9	69,9
2013	43,4	58,5	62,2	70,4
2014	44,3	59,8	64,0	72,3
2015	45,2	60,6	65,1	73,4

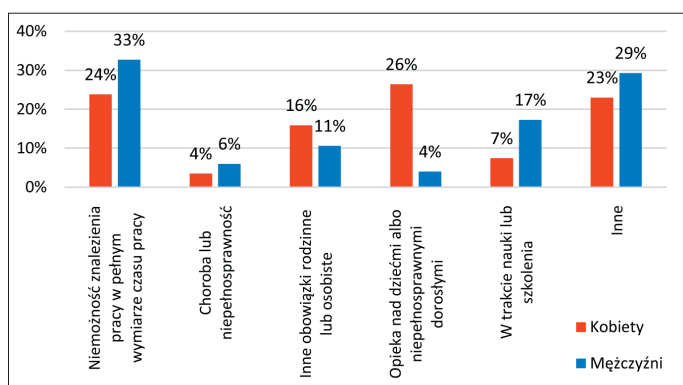
Źródło: [3]

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2018.

² Badania przeprowadzone w pięciu miastach Europy (Warszawie, Krakowie, Paryżu, Marsylii i Madrycie) objęły łącznie 3015 osób. Celem było poznanie opinii mieszkanek wytypowanych metropolii na temat ich życia w mieście.

zawodowo w tym samym wieku. Również w Polsce wśród przyczyn bierności zawodowej istotnie różnicujących kobiety i mężczyzn są obowiązki domowe – kobiety znacznie częściej niż mężczyźni nie podejmują zatrudnienia z tego powodu [3].

Tradycyjny podział ról w rodzinie jest również jednym z powodów podejmowania zatrudnienia w niepełnym wymiarze czasu pracy. Dużo więcej kobiet niż mężczyzn w UE pracuje w niepełnym wymiarze ze względu na opiekę nad dziećmi lub niepełnosprawnymi dorosłymi oraz inne obowiązki rodzinne lub osobiste (rysunek 1). Podobnie w Polsce – jedną z trzech głównych przyczyn podejmowania tego rodzaju zatrudnienia wśród kobiet jest konieczność opieki nad dziećmi i innymi osobami oraz inne powody osobiste i rodzinne (13% odpowiedzi) – co praktycznie nie występuje wśród mężczyzn (tylko 3% odpowiedzi) [3].



Rys. 1. Powody zatrudnienia w niepełnym wymiarze czasu pracy; UE-28; pracujący w wieku 15-64 lat.

Źródło: [2]

Ponadto wciąż wysoki jest odsetek kobiet pracujących w sektorach charakteryzujących się niższymi płacami i są one niedostatecznie reprezentowane na stanowiskach kierowniczych [4]. Rodzicielstwo obniża wskaźnik ich zatrudnienia, wykonują one nieodpłatne prace domowe lub pracują w niepełnym wymiarze czasu pracy albo na podstawie innych rodzajów umów, aby móc pogodzić pracę z obowiązkami opiekuńczymi. Wpływa to negatywnie na rozwój kariery oraz na wysokość uzyskiwanych dochodów [1]. Według danych Eurostat w 2015 roku kobiety w UE (28 krajów) zarabiały średnio 16,3% średnich godzinowych zarobków brutto mężczyzn, w Polsce – 7,7%³ [2]. Dane GUS potwierdzają, że przeciętne wynagrodzenie kobiet jest niższe niż wynagrodzenie mężczyzn – w październiku 2014 roku było ono niższe o 17% [3].

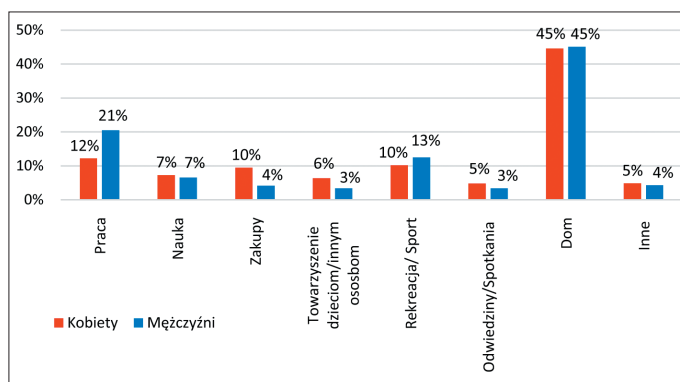
Udział na rynku pracy oraz role pełnione przez kobiety i mężczyzn w rodzinie determinują różnice w ich zachowaniach komunikacyjnych, w tym w zakresie motywacji po-

dróży, ich liczby i dystansu [6][7]. Z kolei różnice w wynagrodzeniach obniżają możliwości korzystania z droższych, wyższej jakości usług transportowych oraz z prywatnego samochodu [4].

W dalszej części artykułu zaprezentowano wybrane aspekty różnic w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn. Tezy sformułowane na podstawie wyników badań zagranicznych zweryfikowano wynikami badań podróży przeprowadzonych w kilku miastach polskich.

Motywacje podróży

Wyniki dostępnych badań wykazują, że motywacje podróży mężczyzn są częściej związane z pracą i załatwianiem spraw służbowych, natomiast kobiet – z zakupami [8], towarzyszeniem innym osobom, w tym dzieciom w podróżach do szkoły [9][10], oraz z załatwianiem spraw administracyjnych związanych z domem [1]. Zestawione w tabeli 2 oraz na rysunku 2 wyniki ostatnich badań podróży w Wielkiej Brytanii (2016) oraz Hiszpanii (2006–2007) potwierdzają te różnice. Wyższy odsetek podróży kobiet związanych z zakupami i eskortowaniem innych osób oraz wyższy udział podróży mężczyzn do pracy i w celach biznesowych ujawniło również ostatnie badanie mobilności w Niemczech (2008) [11]. Różnice te wynikają w dużej mierze z opisanego powyżej udziału kobiet na rynku pracy [7] oraz ról pełnionych przez nie w rodzinie [12]. Obrazują to szczegółowej wyniki badań podróży z Wielkiej Brytanii, przedstawione w tabeli 2, w której, oprócz wyników w zakresie motywacji podróży kobiet i mężczyzn ogółem, zestawiono



Rys. 2. Różnice w motywacjach podróży kobiet i mężczyzn; Hiszpania, 2006–2007 r.

Źródło: [13]

Tabela 2

Różnice w motywacjach podróży kobiet i mężczyzn; Wielka Brytania, 2016 r.				
Motywacje podróży	Osoby ogółem		Osoby w wieku 21-59	
	K [%]	M [%]	K [%]	M [%]
Praca	13	19	19	30
Sprawy służbowe	3	4	4	7
Nauka	6	7	1	1
Podwożenie, eskortowanie	17	13	21	11
Zakupy	21	19	21	18
Sprawy osobiste	10	10	8	8
Odwiedziny/Spotkania ze znajomymi	16	15	14	13
Sport / rozrywka/rekreacja	7	8	6	7
Inne	6	6	6	5

Źródło: [14]

³ tzw. „gender pay gap” – według informacji z Eurostat [2] wskaźnik obrazujący różnicę między średnimi godzinowymi zarobkami brutto zatrudnionych mężczyzn i kobiet jako odsetek średnich zarobków godzinowych brutto mężczyzn. Wskaźnik został zdefiniowany jako nieskorygowany, ponieważ obrazuje w sposób ogólny nierówność płci w zakresie wynagrodzenia i odnosi się do szerszego zagadnienia niż kwestia równego wynagrodzenia za taką samą pracę. Uwzględniono w nim dane dotyczące wszystkich osób zatrudnionych w firmach zatrudniających dziesięciu lub więcej pracowników, bez ograniczeń dotyczących wieku i przepracowanych godzin.

Różnice w motywacjach podróży kobiet i mężczyzn w wybranych miastach polskich												
Motywacja	Kraków ** 2013		Gdańsk* 2016		Wrocław** 2010		Warszawa** 2015		Rzeszów** 2016		Szczecin* 2016	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
	[%]											
Dom	46	47	46	47	45,3	45,3	45,0	45,6	49,8	49,7	42,2	43,9
Praca	18	22	17	23	19,1	22,6	23,0	27,9	15,5	20,7	20,0	24,0
Szkoła podstawowa, gimnazjalna, średnia	9	10	5	7	3,1	2,6	3,3	4,6	7,4	8,0	5,2	6,6
Uczelnia wyższa			2	2	2,7	3,0	2,2	2,0			1,8	1,8
Zakupy, usługi, urzędy	17	11	14	8	6,3	4,1	7,9	5,2	14,9	9,4	11,8	7,9
Centrum handlowe, galeria			2	1	3,3	2,9	3,9	2,8	2,4	2,0	5,0	3,5
Rozrywka, wypoczynek, odwiedziny	6	5	6	7	3,1	2,8	***		3,8	3,7	2,8	3,5
Załatwianie spraw służbowych w czasie pracy	1	2	0	1	3,2	5,0	b. d	b. d	0,2	0,9	0,7	1,3
Podwożenie do szkoły, przedszkola	2	2	4	2	1,2	1,0	14,7	11,9	0,9	0,9	4,9	3,1
Podwożenie do pracy, komunikacji, innych miejsc			1	2	12,7	10,9					5,1	4,7
Inne	1	1	2	1								

*motywacja początku i końca podróży; ** motywacja końca podróży; *** w WBR motywację tę potraktowano łącznie z dwoma wcześniejszymi motywacjami (jako rozrywkę i wypoczynek poza i w centrum handlowym).

Źródło: [15][16][17][18][19][20]

także wyniki dla osób w wieku 21–59 lat, czyli osób w wieku produkcyjnym i potencjalnie posiadających rodziny. Zauważyć można, iż w tym przedziale wiekowym różnice w motywacjach pogłębiają się – szczególnie w przypadku podróży do pracy oraz związanych z podwożeniem.

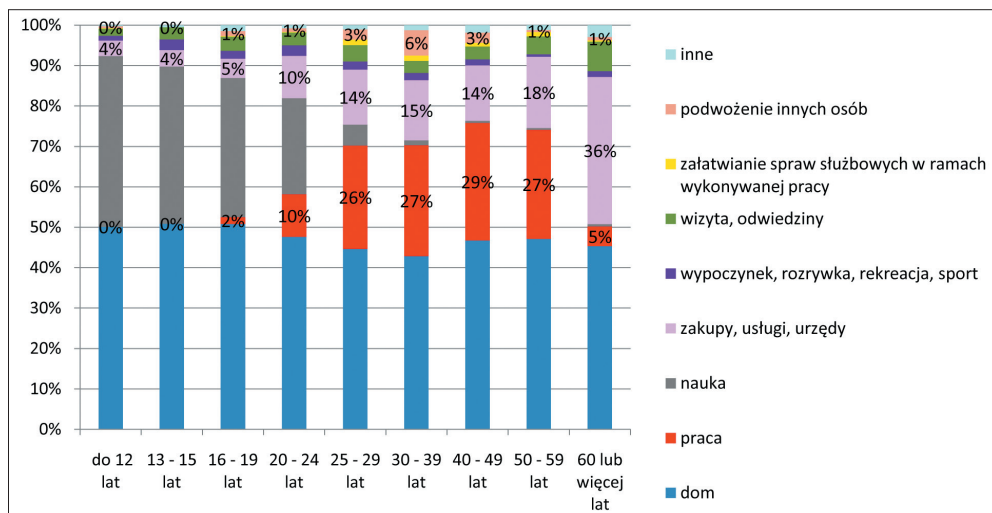
Różnice w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn na gruncie krajowym zobrazowano, wykorzystując wyniki dostępnych badań ruchu/podróży z kilku miast polskich. Odmienności w zakresie motywacji podróży przedstawiono na przykładzie zachowań mieszkańców i mieszkanki Krakowa, Gdańska, Wrocławia, Warszawy, Rzeszowa, Szczecina (tabela 3) oraz Kielc.

Wyniki badań podróży zrealizowanych w analizowanych miastach polskich potwierdzają wyniki badań zagranicznych. Różnice w motywacjach podróży uwzględniające czynnik płci widoczne są zwłaszcza w przypadku podróży związanych z pracą oraz z zakupami, usługami i odwiedzaniem urzędów. Występują one we wszystkich analizowanych przypadkach. Najbardziej zauważalne różnice w podróżach dotyczących pracy występują w Gdańsku (6 pkt. procentowych) oraz w Warszawie i Rzeszowie (ok. 5 pkt. procentowych), a w podróżach na zakupy i do urzędów – Krakowie i Gdańsku (6 pkt. procentowych) oraz w Rzeszowie (5,5 pkt. procentowych). Również w Kielcach [21] o 6 pkt. procentowych więcej podróży mężczyzn niż kobiet odbywanych jest zarówno w motywacji Dom-Praca, jak i Praca-Dom oraz o 6 pkt. procentowych więcej podróży kobiet niż mężczyzn – w motywacjach Dom-Inne oraz Inne-Dom, wśród których występują także motywacje związane z załatwianiem spraw administracyjnych i zakupami.

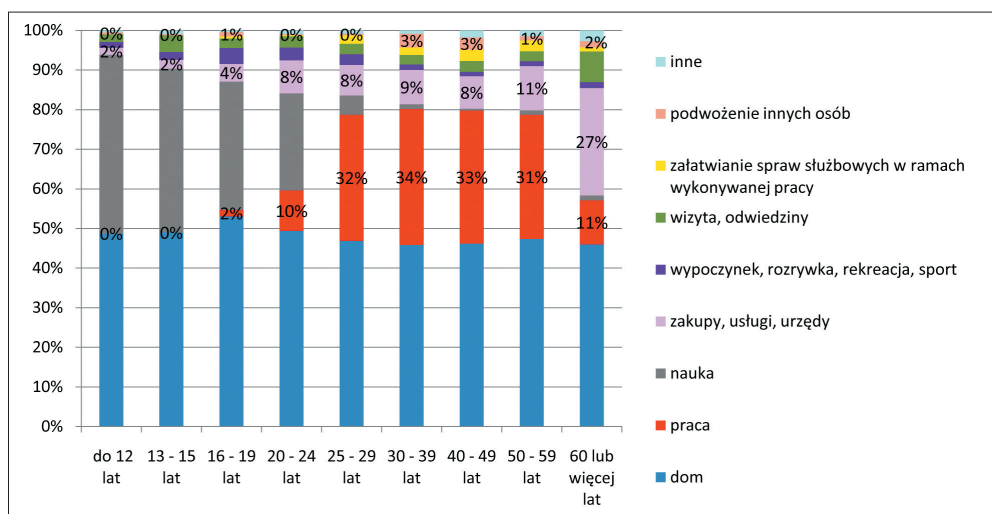
Nieznacznie więcej motywacji podróży mężczyzn dotyczy załatwiania spraw służbowych w czasie pracy – odmienność ta zauważalna jest najbardziej we Wrocławiu (różnica ok. 2 pkt. procentowych). Tylko w dwóch miastach (Gdańsk i Wrocław) z analizowanych sześciu w badaniach wyodrębniono kategorie motywacji: podwożenie do szkoły/przedszkola i w obu tych przypadkach kobiety podróżują w tym celu nieco częściej niż mężczyźni.

Motywacje podróży nie są stałe, ale zależą od konkretnych sytuacji życiowych [1] i zmieniają się wraz z etapami życia człowieka [22]. Kluczowe etapy wpływające na zachowania komunikacyjne to: podjęcie zatrudnienia, posiadanie dzieci i przejście na emeryturę [4]. Proces ten prześledzić można, analizując dla przykładu wyniki KBR z Krakowa przedstawione na rysunkach 3 i 4. W wieku szkolnym lub w przypadku osób studiujących cele podróży bez względu na płeć są praktycznie takie same i w większości dotyczą miejsc pobierania nauki. Wraz z zakończeniem edukacji i podjęciem zatrudnienia pojawiają się natomiast podróże do pracy. W gospodarstwach domowych bez dzieci zachowania komunikacyjne pracujących mężczyzn i kobiet są bardzo do siebie podobne, choć to więcej kobiet podróżuje na zakupy czy celem załatwiania spraw urzędowych, natomiast znaczne zmiany, widoczne w przypadku kobiet, pojawiają się wraz z narodzinami dziecka⁴ [11]. Kobiety bardziej zajmują się wówczas opieką na dziećmi i przejmują większość obowiązków domowych, a często dominującym stosunkiem pracy jest wtedy zatrudnienie w niepełnym wymiarze godzin [4]. Utrzymywanie się specyficznego dla płci podziału ról prowadzi do zwiększenia udziału podróży kobiet odbywanych na zakupy, do urzędów oraz celem towarzyszenia innym osobom, podczas gdy mężczyźni głównie podróżują do pracy. Badania niemieckie wykazują, że różnice te dotyczą głównie fazy wieku średniego między 30 a 59 rokiem życia [11]. Analizując wyniki zestawione na wykresach 3 i 4, różnice te w przypadku Krakowa widoczne są głównie dla grup wiekowych 25–59 lat. Kolejne zmiany zachowań komunikacyjnych pojawiają się w wieku emerytalnym, kiedy to, w przypadku obydwu płci, podróże do pracy ustępują podróżom na zakupy, do urzędów, celem spotkania znajomych.

⁴ Według danych Eurostat w 2015 r. średni wiek kobiety rodzącej pierwsze dziecko wynosił w UE (28 krajów) 29 lat, a średni wiek kobiety w trakcie porodu – 30,5 lat, w Polsce odpowiednio 27 i 29 lat [2].



Rys. 3. Motywacje końca podróży kobiet ze względu na wiek; Kraków 2013
Źródło: [15]



Rys. 4. Motywacje końca podróży mężczyzn ze względu na wiek; Kraków 2013
Źródło: [15]

Liczba podróży

Podział ról w rodzinie i różnice w motywacjach podróży obu płci wpływają na inne aspekty zachowań komunikacyjnych. Podróże niezwiązane z pracą wykonywane często przez kobiety charakteryzują się zwiększonym rozproszeniem źródeł i celów podróży (kobieta musi dostać się sklepu, przedszkola, załatwić sprawy administracyjne) oraz nierzadkim występowaniem poza godzinami szczytu [4]. Wyniki badań zagranicznych przekonują również, że konieczność dbania o obowiązki rodzinne i opiekuńcze przejawia się także większą liczbą podróży odbywanych przez kobiety [23][24], które ponadto realizowane są w złożonych łańcuchach podróży (dla przykładu – kobieta podróżując z pracy do domu, odbiera dziecko z przedszkola, robi zakupy itp.) [25][26]. Tymczasem mężczyźni wykazują się bardziej linearnymi zachowaniami – podróżują głównie do/z pracy, zazwyczaj bez konieczności zatrzymywania się w tak wielu miejscach jak kobiety [27][23].

Badania podróży z 2016 roku z Wielkiej Brytanii ujawniły, że rocznie kobiety wykonują średnio 981 podróży, gdy tymczasem mężczyźni – 927 [14]. Analizując zachowania komunikacyjne mieszkańców Andaluzji, zauważono, iż kobiety wykazują się większą ruchliwością, wykonując 3,69 podróży na dobę, gdy tymczasem mężczyźni – 3,52 [23]. Ta zwiększona mobilność dotyczyła szczególnie kobiet

w wieku od 30 do 39 lat. W badaniach [25] różnice dotyczyły dopiero osób pracujących – pracujące kobiety wykonywały o 110 podróży rocznie więcej niż mężczyźni o tym samym statusie. Największe różnice zanotowano w gospodarstwach z małymi dziećmi, w których kobiety realizowały 5,2 podróży na dobę, a mężczyźni – 4,7. Z kolei w badaniach [27] większą ruchliwość kobiet dostrzeżono dopiero w przypadku tych pracujących w niepełnym wymiarze czasu pracy.

Analizując wyniki badań podróży z wybranych miast polskich (tabela 4), poza Szczecinem i Kielcami, nie zauważono znaczących różnic w ruchliwości kobiet i mężczyzn ogółem.

Tabela 4

Ruchliwość kobiet i mężczyzn w wybranych miastach polskich						
	Kraków* 2013	Gdańsk 2016	Wrocław 2010	Szczecin 2016	Warszawa 2015	Kielce 2015
	[l. podróży/dobę]					
Kobieta	1,89	2,11	1,99	1,96	2,00	2,22
Mężczyzna	1,87	2,08	2,01	1,83	1,96	2,00
Różnica	0,02	0,03	-0,02	0,13	0,04	0,22

*wyniki dla Obszaru Metropolitalnego Krakowa.

Źródło: [15][16][17][18][20][21]

Bardziej dogłębne analizy wykonane dla mieszkańców Warszawy i Gdańska w wieku 25–59 lat wskazują, że w tej grupie wiekowej różnice mogą być znaczne, jeśli uwzględnimy się zajęcie podstawowe mieszkańców (tabela 5). W obydwu miastach studenci wykazują się większą ruchliwością niż studentki. Ponadto większą liczbę podróży na dobę, w porównaniu do mężczyzn, realizują kobiety pracujące poza domem, pracujące w domu, emerytki/rencistki, a w przypadku Gdańska – także kobiety bezrobotne i o innym statusie.

Tabela 5

Ruchliwość kobiet i mężczyzn w wieku 25-59 lat ze względu na status; Warszawa 2015 i Gdańsk 2016							
Warszawa			Gdańsk				
Status	K	M	Różnica	Status	K	M	Różnica
	[l. podróży/dobę]				[l. podróży/dobę]		
Student	2,14	2,21	-0,07	Student	1,75	2,16	-0,41
Pracujący poza domem	2,35	2,22	0,13	Pracujący poza domem	2,39	2,23	0,16
Pracujący w domu	1,92	1,64	0,29	Pracujący w domu	2,22	2,03	0,19
Emeryt/rencista	1,48	1,31	0,18	Rencista/emeryt	1,87	1,40	0,48
Pozostali	1,49	1,53	-0,04	Bezrobotny	1,98	1,62	0,36
				Pozostali	2,33	1,78	0,55

Źródło: [16][18]

Środki transportu wykorzystywane w podróżach

Wyniki badań zagranicznych dowodzą, że istnieją różnice w wyborach kobiet i mężczyzn w zakresie środków transportu wykorzystywanych w podróżach [28]. Generalnie kobiety wykazują się bardziej zrównoważonymi zachowaniami komunikacyjnymi niż mężczyźni, częściej korzystając ze środków transportu zbiorowego oraz podróżując pieszo [23]. Tymczasem użytkownikami samochodów, motocykli i rowerów są przeważnie mężczyźni [27]. Co więcej, kobiety, jeśli już korzystają z samochodu, dużo częściej niż mężczyźni pełnią rolę pasażera [1]. Potwierdzają to zestawione w tabeli 6 wyniki badań wykonanych dla 27 krajów UE oraz brytyjskie i niemieckie wyniki badań podróży. Dowodzą tego również wyniki opracowania *Attitudes of European towards urban mobility* [29], w których 57% ankietowanych mężczyzn i 42% kobiet wskazało, że korzysta z samochodu (jako kierowca albo pasażer) przynajmniej raz dziennie, z kolei 10% mężczyzn i 14% kobiet zadeklarowało, że nigdy nie używa tego środka transportu. Różnice te determinowane są uwarunkowaniami socjoekonomicznymi i wynikającymi z nich w przypadku kobiet: niższą dostępnością samochodu i możliwością jego użytkowania [1]. Ponadto kobiety generalnie wykazują się postawami bardziej przyjaznymi środowisku, również w kontekście użytkowanych środków mobilności [4].

Badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków wykonane na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki⁵ ujawniają, że w Polsce wśród ogółu osób pracujących i uczących się czę-

⁵ Badania wykonane w 2015 r. na próbie ok. 1500 respondentów, których celem było pozyskanie informacji o uwarunkowaniach wpływających na wybór roweru w podróżach do miejsc pracy i edukacji.

Tabela 6

Środki transportu w podróżach kobiet i mężczyzn; UE-27, Hiszpania, Wielka Brytania i Niemcy								
Środek transportu	EU-27 2007		Hiszpania 2006-2007		Wielka Brytania 2016		Niemcy 2008	
	K	M	K	M	K	M	K	M
[%]								
Samochód jako kierowca	45,8	57,5	39,0	60,7	36,8	45,2	36,3	49,2
Samochód jako pasażer					26,0	18,3	18,8	11,3
Motocykl	0,5	3,3			0,1	0,6	-	-
Transport zbiorowy	23,1	18,0	20,8	9,4	9,1	8,8	8,8	8,2
Rower	9,1	8,3	36,9	25,5	1,0	2,0	36,1	31,3
Podróż piesza	18,8	10,2			26,7	24,0		
Inny środek	2,7	2,7	3,4	4,5	0,6	0,8	-	-

Źródło: [11][13][14][30]

ściej podróżują samochodem i rowerem mężczyźni, a środkami transportu publicznego i pieszo częściej przemieszczają się kobiety [31]. Wyniki badań podróży z Krakowa, Wrocławia, Warszawy, Rzeszowa i Szczecina (tabela 7) potwierdzają te tendencje dla ogółu mieszkańców tych miast. Zauważyć można, że więcej podróży mężczyzn niż kobiet odbywanych jest w analizowanych miastach samochodem osobowym (średnio o 16 pkt. procentowych więcej) oraz rowerem (średnio o 2 pkt. procentowe więcej). Z kolei pokazniejszy odsetek podróży kobiet wykonywany jest środkami transportu zbiorowego (średnio o 10 pkt. procentowych więcej niż w przypadku mężczyzn) i pieszo (średnio o 7 pkt. procentowych więcej).

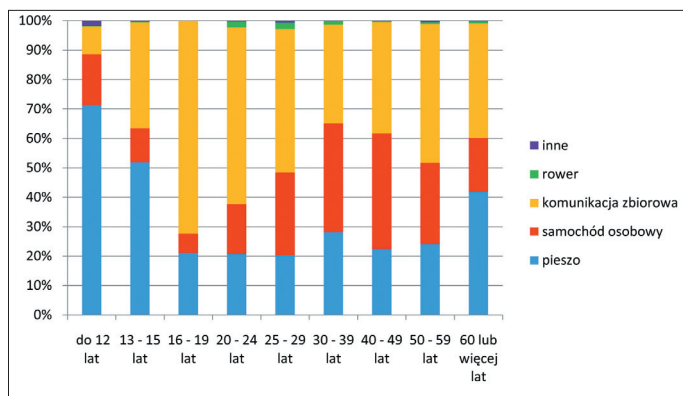
Mając na uwadze częstsze użytkowanie samochodu jako pasażer przez kobiety, warto wspomnieć dla przykładu, że w Warszawie samochodem jako kierowca jest realizowanych 24% podróży niepieszych kobiet i 43% podróży niepieszych mężczyzn (w Rzeszowie odpowiednio 37% i 60%), a samochodem jako pasażer – 8% podróży niepieszych kobiet i 5% podróży niepieszych mężczyzn (w Rzeszowie odpowiednio 22% i 11%) [18][19].

Podobnie jak w przypadku motywacji podróży różnice w wyborze środka transportu zależne są od etapu życia, w którym znajdują się kobiety i mężczyźni. Obrazują to dwa poniższe wykresy (rysunki 5 i 6) z wynikami KBR dla Krakowa. W wieku przedszkolnym i szkolnym, bez względu na płeć, podróże odbywają się bądź pieszo i samochodem (w przypadku młodszych dzieci), bądź transportem zbiorowym i pieszo (starsi uczniowie). W kolejnych grupach

Tabela 7

Środki transportu wybierane w podróżach przez kobiety i mężczyzn w wybranych miastach polskich										
Środek transportu	Kraków 2013		Wrocław 2010		Warszawa 2015		Rzeszów 2016		Szczecin 2011	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
[%]										
Samochód osobowy	26,2	43,2	32	52	24,9	40,0	45,5	59,7	37,1	50,8
Transport zbiorowy	41,0	32,1	40	28	52,3	40,0	28,6	19,8	39,6	29,6
Pieszo	31,6	22,6	23	15	20,0	15,2	23,8	16,1	21,6	16,4
Rower	0,9	1,5	3	5	2,3	4,0	2,0	4,2	0,9	1,9
Inne	0,3	1,6	2	1	0,4	0,7	0,1	0,2	0,8	1,3

Źródło: [15][17][18][19][32]



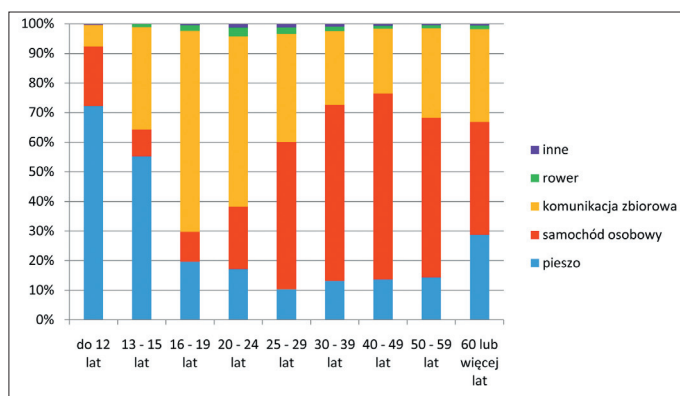
Rys. 5. Środki transportu w podróży kobiet ze względu na wiek, Kraków 2013
Źródło: [15]

wiekowych, wraz z końcem nauki i podejmowaniem zatrudnienia, zwiększa się liczba podróży odbywanych samochodem. Dotyczy to szczególnie mężczyzn, wśród których bardzo wysoki odsetek podróży realizowanych samochodem utrzymuje się przez cały okres ich aktywności zawodowej. W tym samym okresie kobiety najczęściej przemieszczają się transportem zbiorowym. W wieku powyżej 60 lat zarówno w podróży kobiet, jak i mężczyzn zwiększa się odsetek przemieszczeń pieszych, choć w dalszym ciągu 1/3 podróży mężczyzn odbywana jest samochodem.

Podsumowanie

Przedstawione w niniejszym artykule wyniki badań zagranicznych i krajowych dowodzą, iż istnieją różnice w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn. Odmienności te dotyczą motywacji podróży, ich liczby oraz użytkowanych środków lokomocji. Wynikają one w dużej mierze z udziału kobiet i mężczyzn na rynku pracy oraz ról pełnionych w rodzinie. Ponadto zachowania kobiet i mężczyzn nie są stałe, ale zależą od konkretnych sytuacji życiowych i zmieniają się wraz z etapami życia człowieka.

Wyniki badań zagranicznych wskazują, iż różnice w zachowaniach komunikacyjnych obu płci dotyczą również długości podróży – dystanse podróży kobiet są krótsze niż mężczyzn [23][27]. Różnice szczególnie widoczne są w dojazdach do pracy – w przypadku kobiet obszar dostępu do pracy jest często mniejszy ze względu na ograniczenia czasowe i niższą dostępność samochodu prywatnego [6]. Tymczasem w badaniach podróży przeprowadzanych w miastach polskich rzadko identyfikuje się dystans podróży, trudno jest więc zweryfikować to stwierdzenie w oparciu o wyniki badań krajowych. Ponadto badania realizowane na gruncie polskim różnią się w zakresie definiowania różnych atrybutów opisujących gospodarstwa, mieszkańców, czy podróże, co następcza trudności lub uniemożliwia diagnozowanie różnic. Dotyczy to, dla przykładu, motywacji podróży – w niektórych miastach podział na motywacje jest bardziej uogólniony i te, które, według badań zagranicznych, częściej charakteryzują kobiety (jak podwożenie/odprowadzanie dzieci) nie są wyodrębniane, lecz zaliczane do innych grup motywacji.



Rys. 6. Środki transportu w podróży mężczyzn ze względu na wiek, Kraków 2013
Źródło: [15]

Wyniki badań polskich, jak chociażby te dotyczące bardziej dogłębnych analiz związanych z liczbą podróży odbywanych przez kobiety i mężczyzn, wskazują istnienie obszarów badawczych posiadających potencjał w zakresie dalszych rozważań. Dotyczy to np. wpływu statusu, rodzaju zatrudnienia czy struktury gospodarstw (np. gospodarstwa z małymi dziećmi; gospodarstwa, w których opiekę nad dziećmi sprawuje samotny rodzic itp.) na zachowania komunikacyjne kobiet i mężczyzn.

Wiedza o różnicach w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn może zostać wykorzystana w mniej lub bardziej zaawansowanych procesach modelowania zachowań komunikacyjnych. Ich świadomość jest ponadto bardzo przydatna w planowaniu zrównoważonej mobilności, tak w zakresie spełniania wymogów równości społecznej (poprzez partycypację społeczną angażującą kobiety w procesy planistyczne, a następnie poprawę dostępności transportowej i warunków podróży oraz planowanie przestrzenne uwzględniające potrzeby kobiet), jak i w kontekście kształtowania pożądanego zachowań komunikacyjnych. Dla przykładu poprawa warunków podróży odbywanych środkami transportu zbiorowego dotyczyć może m.in. następujących aspektów [1]:

- lokalizacji przystanków w pobliżu obszarów mieszkaniowych oraz usługowych (sklepów, szkół, szpitali itp.);
- poprawy warunków dojścia do przystanków (dojścia bezpośrednie, ciągi piesze o wystarczającej szerokości i dobrym stanie technicznym, oświetlone i w razie konieczności zapewnienie pochylni);
- poprawy warunków oczekiwania na przystanku (zapewnienie oświetlenia, zadaszenia, miejsc siedzących, wystarczającej szerokości peronu);
- poprawy warunków jazdy (zapewnienie taboru niskopodłogowego, z miejscem dla wózków dziecięcych/inwalidzkich, ze specjalnie oznakowanymi miejscami dla kobiet w ciąży, miejscami zlokalizowanymi blisko kierowcy);
- wyposażania węzłów przesiadkowych w windy, ruchome schody, toalety publiczne, a w przypadku większych węzłów – w punkty przeznaczone do przewijania i karmienia dzieci.

Na koniec warto wspomnieć o przykładzie dobrej praktyki w planowaniu obszarów mieszkaniowych przyjaznych kobietom – osiedlu, które powstało w jednej z dzielnic Wiednia w wyniku projektu *Frauen-Werk-Stadt I* (Kobiety – Praca – Miasto I) [33]. Projekt zrealizowano w latach 1993–1997, a jego kluczowym celem było wspieranie kobiet w ich zadaniach opiekuńczych i pracach domowych, stworzenie atrakcyjnego i bezpiecznego otoczenia. Osiedle składa się z szeregu budynków mieszkalnych otoczonych dziedzińcami. Pomiędzy budynkami usytuowano tereny zielone umożliwiające spędzanie rodzicom i dzieciom czasu na świeżym powietrzu, bez konieczności oddalania się od domu. W kompleksie, w zasięgu dojścia pieszego, zlokalizowane są obiekty takie jak przedszkole, apteka i gabinet lekarski. Osiedle obsługiwane jest środkami komunikacji zbiorowej [34].

Literatura

1. *Policy Note: Smart choices for cities – Gender equality and mobility: mind the gap!*, CiViTAS, 2014, http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf (dostęp: 12.02.2018).
2. Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat> (dostęp: 14.02.2018).
3. *Kobiety i mężczyźni na rynku pracy*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016.
4. *Gender equality. The role of women in the green economy: the issue of mobility*, European Parliament, Brussels 2012, http://www.trt.it/wp/wp-content/uploads/2012/05/PT_12_-Gender_mobility.pdf (dostęp: 13.02.2018).
5. *Kobiety w mieście. Raport z międzynarodowych badań opinii publicznej*, Lafarge luty 2015.
6. Tilley S., Houston D., *The gender turnaround: Young women now travelling more than young men*, "Journal of Transport Geography", 2016, no 54.
7. Best H., Lanzendorf M., *Division of labour and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany*, "Journal of Transport Geography", 2005, no 13/2.
8. Sicks K., Scheiner J., Holz-Rau C., *Born to shop? Gender-specific activity travel in Germany*, Proceedings of 5th International Conference on Women's Issues in Transportation, Paris 2014.
9. Schwanen T., *Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families*, "The Professional Geographer", 2007, no 59.
10. Motte-Baumvol B., Bonin O., Belton Chevallier L., *Gender differences in children escorting practices among dual-earners families in the Paris Region*, Proceedings of 5th International Conference on Women's Issues in Transportation, Paris 2014.
11. *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn und Berlin, Februar, 2010.
12. Rosenbloom S., Burns E., *Gender differences in commuter travel in Tucson: implications for travel demand management programs*, "Transportation Research Record", 1993, no 1404.
13. *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-2007*, Dirección General de Programación Económica del Ministerio de Fomento, <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf> (dostęp: 14.02.2018).
14. *National Travel Survey*, Department for Transport statistics, <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts06-age-gender-and-modal-breakdown#table-nts0605> (dostęp: 14.02.2018).
15. *Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, Politechnika Krakowska, PBS Sp. z o.o., Jan Friedberg – Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu, EKKOM Sp. z o.o., International Management Services Sp. z o.o., Kraków 2013.
16. *Gdańskie Badania Ruchu 2016*, dane pozyskane z Biura Rozwoju Gdańska.
17. *Wrocławskie Badanie Ruchu 2010*, Biuro Inżynierii Transportu, Pentor Research International S.A, Poznań 2011.
18. *Badanie zachowań transportowych mieszkańców Warszawy*, PBS Sp. z o.o., Politechnika Krakowska, Politechnika Warszawska, listopad 2015.
19. *Badanie Ruchu w Rzeszowie 2016, Raport z badań ankietowych w gospodarstwach domowych*, materiały pozyskane z Urzędu Miasta Rzeszowa.
20. *Kompleksowe Badanie Ruchu w Szczecinie 2016, Wyniki badań komunikacyjnych mieszkańców*, materiały pozyskane z Urzędu Miasta Szczecin.
21. *Kompleksowe Badanie Ruchu Kielce 2015*, Rubika Consulting, Gdańsk 2015.
22. Scheiner J., *Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time*, "Journal of Transport Geography", 2014, no 37.
23. Olmo Sánchez M.I., Maeso González E., *Application of gender indicators to urban mobility analysis*, Proceedings of the PANAM 2014 Conference, SANTANDER 2014.
24. Olmo Sánchez M.I., Maeso González E., *Travel patterns, regarding different activities: work, studies, household responsibilities and leisure*, "Transportation Research Procedia", 2014, no 3.
25. McGuckin N., Nakamoto Y., *Differences in trip chaining by men and women*, Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, 2004.
26. Li H., Guensler R., Ogle J., *Comparing women's and men's morning commute trip chaining in Atlanta, Georgia, by using instrumented vehicle activity data*, Conference Proceedings 35: Research on Women's Issues in Transportation, 2004.
27. Hurez C., Richer C., *Does the city's pulse beat at the same rate for men and women? Gender time-geography*; Proceedings of 5th International Conference on Women's Issues in Transportation, Paris 2014.
28. Matthies E., Kuhn S., Klöckner C.A., *Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?*, "Environment and Behavior", 2002, no 34.
29. *Attitudes of European towards urban mobility*, European Commission, 2013, http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf (dostęp: 12.02.2018).
30. *Attitudes on issues related to EU transport policy*, European Commission, 2007, http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_206b_en.pdf (dostęp: 12.02.2018).
31. *Raport z badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków*, TNS Polska, Warszawa 2015.
32. *KBR w Szczecinie*, Ove Arup & Partners International Ltd. So. z o.o. Oddział w Polsce, Warszawa 2011.
33. MA 18 – Urban Development and Planning, *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, Hozhausen Druck GmbH, Vienna 2013, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf> (dostęp: 24.04.2018).
34. CITYLAB, *How to Design a City for Women*, 2013, <https://www.citylab.com/transportation/2013/09/how-design-city-women/6739/> (dostęp: 24.04.2018).