



Ewa Raczyńska-Buława

Wybrane aspekty mobilności dzieci

Zastosowanie autobusów niskopodłogowych wyeliminowało problem dostępności pojazdu dla osób o ograniczonej mobilności.
Na fot. Solaris Urbino 18 Hybrid w Warszawie. Fot. Solaris

JEL: R41, O18, DOI: 10.24136/atest.2018.0010

Data zgłoszenia: 22.02.2018. Data akceptacji: 19.03.2018

Rodzice z małymi dziećmi rzadko są grupami docelowymi podejmowanych działań w obszarze prowadzonej polityki transportowej. W zakresie komunikacji autobusowej dalekobieżnej można powiedzieć, iż potencjał podróży tej grupy pasażerów nie jest wykorzystywany. Szczególnie trudnym tematem są oferty łączone w zakresie komunikacji kolejowej i regionalnej autobusowej, która w obszarze przejazdów turystycznych jest dla pasażera wygodnym rozwiązaniem. W codziennych podróżach w obszarach miast dzieci są przyzwyczajane do tego, że samochodem pokonuje się nawet dystanse wynoszące kilkaset metrów. W niniejszym artykule przedstawiono analizę zagadnień mobilności rodziców i opiekunów dzieci, w szczególności tych najmłodszych.

Słowa kluczowe: mobilność dzieci, polityka transportowa, transport autobusowy i kolejowy

Dostosowanie infrastruktury transportu i taboru do przemieszczania dzieci

Rozporządzenie nr 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym precyzuje, iż „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku lub znajdowania się w sytuacji, która wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb [5, 23]. Z uwagi na występowanie

szczególnych barier w dostępie do infrastruktury i taboru (porównywalnych w tym zakresie z dostępnością osób niepełnosprawnych ruchowo), do tej szczególnej grupy można zaliczyć rodziców podróżujących z małymi dziećmi. Tymczasem ta grupa podróżnych jest często pomijana w sposób większy, niż ma to miejsce w przypadku grupy osób niepełnosprawnych. Jest to najczęściej wywołane nie tylko brakiem świadomości u osób decyzyjnych w zakresie kształtowania polityki dostępności, ale także kojarzeniem pojęcia dostępności wyłącznie z osobami niepełnosprawnymi. Dostępność usług transportowych jest zaś podstawą do budowy oferty zwiększającej



Wejście do autobusu niskopodłogowego może znajdować się praktycznie na wysokości krawędzi platformy przystankowej. Na fot. Volvo 7900 electric hybrid. Fot. Volvo



Przy dobrze wykonanej infrastrukturze przystankowej zajęcie miejsca w autobusie niskopodłogowym przestaje być barierą dla osób o ograniczonej mobilności. Na fot. Solaris Urbino 12 electric w Dreźnie. Fot. Solaris

atrakcyjność podróży dla współczesnego konsumenta i zapewniającej wartość dodaną, umożliwiającą zwiększenie efektywności konkurencji z indywidualnym transportem samochodowym. W perspektywie długoterminowej dostępność ta przyczynia się także do pozyskania kolejnych klientów, ponieważ każde z dzieci podróżujących z rodzicami jest potencjalnym przyszłym samodzielnym pasażerem, znającym system transportu publicznego i podejmującym decyzje odnośnie do środka transportu przy planowaniu podróży. Opisane działania mogą być zatem traktowane jako istotny instrument urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej na pierwszą połowę XXI w. [3] oraz kreowania zrównoważonej mobilności w miastach [4].

W zakresie przystosowania infrastruktury niezbędne jest przede wszystkim zapewnienie jej fizycznej dostępności w zakresie podobnym do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo – bez konieczności korzystania ze schodów. Należy pamiętać, ile waży przeciętny głęboki wózek dziecięcy – średnio od 10 do 25 kg. Wózki spacerowe typu parasolka są lżejsze (poniżej 10 kg, ale wyższa jest masa dziecka i w sumie wózek bywa równie ciężki). Większość wózków dostępnych na rynku nie nadaje się do samodzielnego wnoszenia po schodach. Biorąc pod uwagę, iż podróż z małym dzieckiem wymaga zabrania także bagażu, można przyjąć, że wózek głęboki razem z dzieckiem średnio będzie ważył około 20 kg, podobnie parasolka (przykładowy wózek waży 7 kg, a siedzące w nim dwuletnie dziecko około 13 kg). Przeniesienie wózka po schodach jest możliwe tylko dla niektórych rodziców, a i tak może zakończyć się dla nich kontuzją lub problemami ze zdrowiem (szczególnie w przypadku kobiet rodzących przez cesarskie cięcie, po którym przez pewien okres po porodzie nie powinny one dźwigać). Gdy mowa o schodach, należy zwrócić uwagę na fakt, iż w przypadku rodziców z dziećmi w wózkach montaż platformy przyschodowej lub podnośnika nie zapewnia dostępności infrastruktury. Taką dostępność zapewnia jedynie winda. Przy jej projektowaniu warto zwrócić uwagę także na mniej typowe wózki dziecięce, które jednak wcale też nie należą do rzadkości. Wózki dla bliźniąt mogą występować w dwóch wersjach – takiej, gdzie dzieci siedzą obok siebie, i takiej, gdzie siedzą jedno za drugim (wózki mają od 65 do 90 cm, przy czym w wersji głęboko spacerowej mogą być nawet o 1–1,5 cm szersze). Te pierwsze mogą być za szerokie, aby przejechać przez

drzwi windy o prześwicie 90 cm. Te drugie z kolei mogą się okazać za długie, aby zmieścić się do środka.

W przypadku dworców autobusowych niezbędne jest zapewnienie dostępnych toalet wyposażonych w przewijaki dla dzieci. Co jest najistotniejsze, przewijaki dla dzieci powinny znajdować się w miejscach dostępnych dla obojga rodziców – albo w przestrzeni wspólnej (pokój rodzica z dzieckiem, toaleta dla niepełnosprawnych), albo w obu toaletach – męskiej i damskiej. Warto skorzystać w zakresie określania parametrów technicznych przewijaków z zapisów prawnych dotyczących taboru kolejowego. W Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności wymogi dotyczące przewijaków są określone następująco:

- ♦ powierzchnia użytkowa przewijaka dla dzieci musi mieć co najmniej 500 mm szerokości i 700 mm długości;
- ♦ przewijak musi być zaprojektowany tak, by nie dopuścić do przypadkowego zsunienia się dziecka; musi być pozbawiony ostrych krawędzi oraz móc wytrzymać ciężar przynajmniej 80 kg;
- ♦ musi istnieć możliwość złożenia go jedną ręką przy użyciu siły nie większej niż 25 N [21].

Dobłą praktyką jest przygotowanie osobnego pomieszczenia dla rodzica z dzieckiem; powinno być one dostępne bez ograniczeń i wyposażone minimum w stół do przewijania/przewijak z dostępem do umywalki (mydło, ręczniki papierowe – rozwiązanie mniej problematyczne niż suszarki do rąk, których dzieci mogą się bać). Pokój powinien oferować wygodne miejsce do karmienia niemowląt piersią (fotel do karmienia zapewniający komfort siedzenia i wyposażony w podłokietniki), a także miejsce do podgrzania stoiczka z jedzeniem dla nieco starszych dzieci lub mleka dla dzieci karmionych mlekiem modyfikowanym (mikrofalówka). Warto wyposażyć pokój w fotelik do karmienia. Istotne jest zapewnienie regularnej dezynfekcji wyposażenia, z którym dziecko ma styczność, szczególnie elementów fotelika.

Osobnym zagadnieniem jest przystosowanie toalet do potrzeb większych dzieci – osobne toalety dla dzieci to wciąż raczej domena centrów handlowych. W przypadku dzieci będących w wieku korzystania z nocników nie ma większej potrzeby organizacji osobnej toalety, ale szczególnie istotne jest zapewnienie takich rozwiązań, aby było możliwe umycie rąk dziecka bez konieczności sadzania go na mokrym blacie przy umywalce lub trzymania go przez rodzica.



Toaleta dla dzieci w Złotych Tarasach w Warszawie: a) oznakowanie, b) wnętrze

Jedna z umywalek powinna być umiejscowiona niżej, na wysokości około 70 cm, lub powinien być zapewniony odpowiednio wysoki podest ze schodkiem do postawienia dziecka.

W odniesieniu do taboru dalekobieżnego i jego dostępności najważniejsze jest zapewnienie możliwości nieodpłatnego przewiezienia w luku bagażowym złożonego wózka dziecięcego. Analiza regulaminów przewozu kilku głównych przewoźników autobusowych dalekobieżnych pokazuje, iż nie zawsze taka możliwość jest ujęta w regulaminie przewozu. Tak jest w przypadku przewoźnika Polski Bus. PKS Polonus w regulaminie w § 12 przewiduje prawo do bezpłatnego przewiezienia składanego wózka dziecięcego. Arriva z kolei nie przewiduje opłat za przewóz wózka, ale zastrzega sobie prawo do odmowy przewozu wózka dziecięcego w sytuacji, w której kierowca stwierdzi, że nie mieści się on w luku bagażowym lub zagraża bezpieczeństwu przewożonych pasażerów i ich bagaży. Flixbus przewiduje brak opłat za przewóz składanego wózka dziecięcego. Zastrzega jednak, iż potrzebę przewozu wózka należy zgłosić najwcześniej na 48 godzin przed odjazdem, dzwoniąc pod numer działu obsługi klienta. Wielu przewoźników nie ma ogólnie dostępnego w Internecie regulaminu przewozu. Większość przewoźników na swoich stronach internetowych nie prezentuje skrótu najważniejszych informacji z regulaminu w sposób ułatwiający organizację podróży – na przykład w postaci zakładki dla pasażera i dalej dla rodziców podróżujących z dziećmi [8, 10, 11, 20].

Równie istotna jest sprawa komfortu i bezpieczeństwa dziecka. Dzieciom do lat 4 przysługuje ulga ustawowa 100%, ale tylko w przypadku, gdy dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia [25]. Zapisy ustawy stoją w sprzeczności z podstawowymi zasadami bezpieczeństwa dziecka, które – podobnie jak każdy dorosły pasażer – powinno być w trakcie jazdy przypięte pasami bezpieczeństwa. W przypadku taboru zarejestrowanego przed 2007 r. nie ma wymagania wyposażenia pojazdu w pasy bezpieczeństwa. Nowy tabor musi spełniać takie wymogi i wówczas dziecko powinno być nie tylko przypięte pasem bezpieczeństwa, ale i przewożone w foteliku dziecięcym. Rodzic teoretycznie ma więc wybór między skorzystaniem z prawa do bezpłatnego przejazdu dziecka lub narażeniem go na niebezpieczeństwo. PKS Polonus na stronie internetowej deklaruje, iż wszystkie autokary przewoźnika są wyposażone w pasy bezpieczeństwa. Przewoźnik deklaruje możliwość zamówienia fotelika samochodowego lub podstawki. Jednak przewożenie dziecka w foteliku nie jest wymogiem, jak w przypadku Polskiego Busa lub Flixbusa. Przy zapisach dotyczących ulgi 100% dla dziecka do lat 4, przysługującej w sytuacji, gdy nie zajmuje ono miejsca siedzącego, rodzi to podejrzenie, iż dziecko do lat 4 może być jedynym pasażerem autobusu nieprzypiętym pasami bezpieczeństwa. Na uwagę zasługuje jednak fakt możliwości zamówienia fotelika. Takiej możliwości nie oferują inni przewoźnicy, co w sposób istotny utrudnia podróż autobusem z dziećmi – podróż z dodatkowym bagażem w postaci fotelika nie będzie brana pod uwagę przez rodziców jako alternatywa dla samochodu lub dla pociągu. Polski Bus ma na wyposażeniu pojazdu 2 foteliki określone jako standardowe, zastrzega jednak, iż to opiekun dziecka ma obowiązek zapewnić dziecku fotelik podczas podróży, a foteliki przewoźnika są udostępniane na wypadek, gdyby nie posiadał on własnego. W regulaminie przewoźnika zapisane jest, iż dziecko powinno podczas całej podróży przebywać w zabezpieczonym foteliku ochronnym; niedozwolone jest przewożenie dzieci na rękach lub na kolanach. Flixbus deklaruje jedynie, iż małe dzieci w wieku od 0 do 3 lat mogą być przewożone wyłącznie w fotelikach. Fotelik należy przypiąć podczas jazdy pasami znajdującymi się przy siedzeniach w autobusie. Niezrozumiały jest zapis o tym, iż „foteliki dla małych dzieci mu-



W autobusie Solaris Urbino: a) fotelik do przewozu dziecka z pasami bezpieczeństwa b) po złożeniu fotelika dziecięcego uzyskuje się miejsce siedzące dla osoby dorosłej. Fot. Solaris.

są być przypięte pasami dwupunktowymi, które przynosi ze sobą opiekun”. W regulaminach brak jest zapisów na temat tego, w jaki sposób rodzic może przewinąć małe dziecko; autobusy nie są wyposażone w przewijaki, a toalety najczęściej są zbyt małe, żeby było to możliwe [8, 10, 11, 20].

Dla starszych dzieci przydatne jest wyposażenie autobusów dalekobieżnych w stoliki umożliwiające rysowanie, rozwiązywanie zadań, itp. Z tego rozwiązania skorzystają wszyscy pasażerowie, chociażby zyskując miejsce do położenia komputera.

Raport NIK, przedstawiony podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury, które odbyło się w Sejmie 23 marca 2017 r., analizujący dostosowanie infrastruktury i taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych w miastach na prawie powiatu, pokazuje, iż transport miejski jest jeszcze daleko od bycia dostępnym dla rodzin z dziećmi (warunkiem tej dostępności jest w zasadzie głównie niska podłoga w pojazdach, odpowiednio podwyższone i szerokie



Autobusy Polski Bus (obecnie FlixBus) wyposażone są w 4-osobowe stoły sprzyjające podróżom rodzinnym. Fot. Polski Bus [9]

przystanki ułatwiające wsiadanie i wysiadanie do i z pojazdu). Raport ten wskazuje, iż budowane lub modernizowane w latach 2013–2015 przystanki spełniały odpowiednie wymogi techniczne i były dostępne dla osób niepełnosprawnych ruchowo (były więc także dostępne dla osób podróżujących z dziećmi). Należy zwrócić uwagę jednak na niewielką liczbę modernizowanych przystanków (od 4% do 12%). W odniesieniu do taboru wskazano, iż stopień przystosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych wzrósł w latach 2013–2015 niewiele, bo zaledwie o 1%, ale jest wysoki. 85% autobusów komunikacji miejskiej w miastach na prawach powiatu było w 2015 r. przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dużo mniejsza dostępność obserwowana jest w przypadku komunikacji tramwajowej. W 2015 r. w Bydgoszczy na 114 tramwajów 2 były niskopodłogowe, a w Szczecinie na 212 tramwajów – 28 [12]. Dla taboru autobusowego wymagania dostosowania opisuje Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej. Regulamin ma zastosowanie do wszystkich jednopokładowych, dwupokładowych, sztywnych lub przegubowych pojazdów kategorii M2 lub M3 (służących do przewozu osób, mających więcej niż 8 miejsc, oprócz siedzenia kierowcy). Zgodnie z tym regulaminem pojazdy klasy I (pojazdy, w konstrukcji których przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów) muszą zapewnić dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym co najmniej 1 użytkownikowi wózka inwalidzkiego oraz 1 rozłożonemu wózkowi dziecięcemu lub wózkowi spacerowemu. Zgodnie z regulaminem drzwi zapewniające dostęp dla wózków inwalidzkich mają mieć podnośnik lub pochylnię. Regulamin ma zastosowanie do nowo produkowanych pojazdów [19]. Dostępność tramwaju określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Rozporządzenie to mówi, iż w tramwaju co najmniej 1 wejście powinno być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i posiadać odpowiednie oznakowanie (§ 8 pkt. 5). Ponadto wejście przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych powinno posiadać, umieszczone wewnątrz i na zewnątrz tramwaju, odrębne przyciski, których użycie powinno sygnalizować motorniczemu zamiar wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej oraz powodować, że zamknięcie drzwi będzie możliwe tylko przez motorniczego. Tramwaj wyprodukowany przed 2000 r. może nie mieć

wyznaczonego miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, ale dla pojazdów wyprodukowanych po tej dacie jest to obowiązkowe. W Rozporządzeniu natomiast nie ma wymogu zakupu taboru z niską lub obniżoną w części pojazdu podłogą [22]. Komunikacja miejska w odniesieniu do autobusów jest więc dość dobrze przystosowana do potrzeb osób podróżujących z dziećmi w wózkach lub małymi dziećmi. W przypadku tramwajów jest inaczej. Nadal znaczna część tramwajów wykorzystywanych w polskich miastach nie jest dostosowana do potrzeb tej grupy osób. Konieczna jest więc pilna wymiana taboru. Zaniechania w tym zakresie prowadzą do wykluczenia osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Wykorzystanie samochodu osobowego w przewozach dzieci w świetle badań ankietowych

Badania zrealizowane w Belgii, Polsce i Kanadzie pokazują, że w codziennych podróżach większość rodziców wykorzystuje samochód. Belgijskie badanie przeprowadzone przez Ligue des familles pokazało, że 6 na 10 rodziców korzysta z niego codziennie. 56% badanych wykorzystuje go do podwożenia dzieci. Jednocześnie 60% Walończyków i 50% mieszkańców Brukseli podróżuje na dystanse 5 do 20 km na dzień [2]. Podobne badanie, chociaż na mniejszą skalę, przeprowadzone zostało we Wrocławiu przez stowarzyszenie Akcja Miasto. Wyniki pokazują, że problem jest jeszcze większy – 80% dzieci uczęszczających do szkoły podstawowej ma mniej niż 2 km do szkoły, tymczasem 45% z nich jest codziennie (a 15% często) podwożonych do szkoły samochodem. W przypadku dzieci z klas 1–3 podwożonych codziennie jest 50% uczniów [6]. Drugie badanie przeprowadzone w Belgii przez region Walonii pokazało, że w przypadku dzieci ze szkoły podstawowej 75% uczniów jest podwożonych samochodami. Drugie miejsce zajmuje przemieszczanie się pieszo – 19,28%. Rowerem, autobusem szkolnym lub transportem publicznym przemieszcza się 10% uczniów. Powrót ze szkoły odbywa się w przypadku 71,5% dzieci samochodem. Zwiększa się przede wszystkim udział przemieszczeń pieszych – 21,8%. W przypadku szkół średnich 29% dzieci dociera do nich autobusem, 14% pieszo, 8% pociągiem, a samochodem 42%. Odległość między domem a szkołą nie przekracza 4 km w przypadku 72% dzieci.

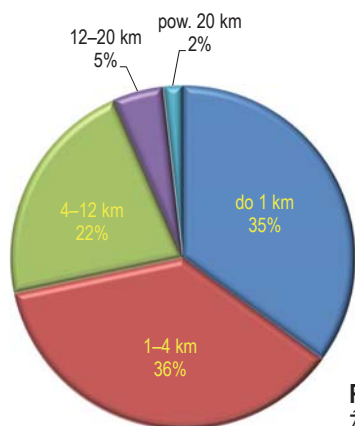
W przypadku podróży samochodem badanie to pokazuje, iż 61% osób odwożących dzieci do szkoły nie wraca potem bezpośrednio do domu. Co istotne – 60% badanych odpowiada, iż jeśli nie po-



W autobusach Solaris Urbino montuje się pasy umożliwiające przypięcie wózka. Fot. Solaris



Miejsce na wózek dziecięcy w autobusie Autosan SANCITY 12LF CNG. Fot. Autosan



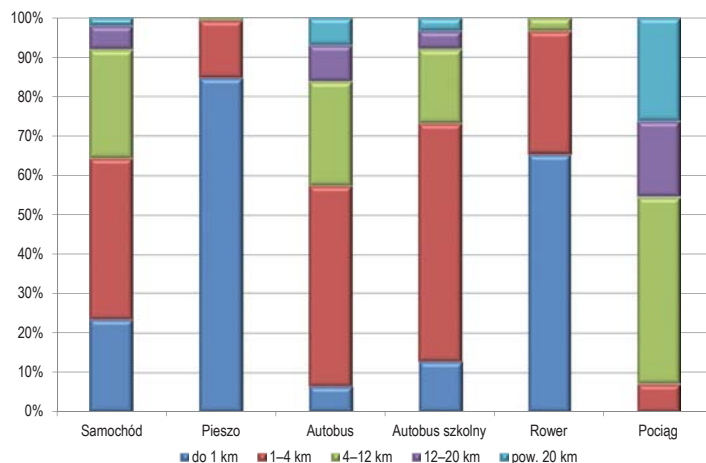
Rys. 1. Odległość od szkoły w km
Źródło: oprac. własne na podst. [2].

woziliby dzieci, pokonywałyby tę samą trasę [2]. Problem wyboru środka transportu w podróżach do szkoły leży więc zdecydowanie po stronie rodziców.

63% osób odwozi samochodem 2 lub więcej dzieci. Co ciekawe, w przypadku osób mieszkających w odległości poniżej 4 km od szkoły podstawowej 68% rodziców nie pozwoliłoby dzieciom na samodzielne dojście do szkoły, wskazując na brak bezpieczeństwa na trasie [2]. Na problem braku bezpieczeństwa wskazują także rodzice dzieci badanych we Wrocławiu. [7]. Aby zachęcić rodziców do odprowadzania dzieci do szkoły, miasta starają się zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym wokół szkół. Skrajnym przypadkiem jest tutaj Londyn, gdzie podwożenie dzieci pod szkołę może zakończyć się mandatem w wysokości 100 funtów. W przypadku opóźnień w płatności lub recydywy mandat ten wynosić będzie 1 000 funtów [16].

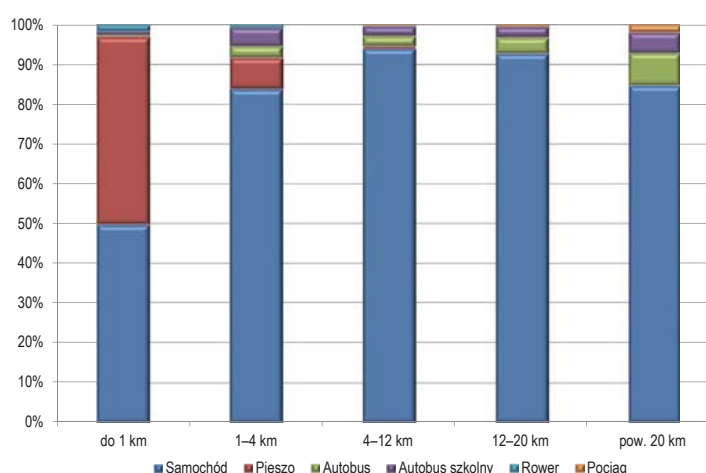
Do szkoły średniej samochodem podróżuje 45% uczniów. 25% uczniów dociera do szkoły autobusem, 14% pieszo. Na pytanie o to, jakim środkiem transportu chcieliby uczniowie docierać do szkoły, zdecydowana większość wybiera samochód – 35% jako pasażer, 25% jako kierowca. 9,5% wybiera autobus. I faktycznie – rozkład wieku pokazuje, że w grupie najstarszej (18 lat i więcej) pojawia się duża grupa docierających do szkoły samochodem, którym kierują samodzielnie. 9,22% wybiera pociąg – większość prawdopodobnie z uwagi na możliwość dotarcia od niego pieszo – taki sposób dotarcia z dworca do szkoły wskazuje 85% ankietowanych. Uczniowie nie dojeżdżają transportem publicznym przede wszystkim z powodu braku dogodnego rozkładu jazdy (28%), zbyt długiego czasu podróży (23%), zbyt wysokiej ceny (16%), przyzwyczajenia do korzystania z samochodu (13%), braku poczucia bezpieczeństwa (12%) i wreszcie braku komfortu (8%).

Wyniki badania preferencji uczniów szkół średnich pokazują to, na co uwagę zwracają autorzy opracowania kanadyjskiego – zmotoryzowanie podróży do szkoły kształtuje przyszłą mobilność dzieci i wpływa na ich poznanie okolicy miejsca zamieszkania [15]. Przedstawione wcześniej badanie przeprowadzone w Belgii wśród uczniów szkół średnich pokazuje, że dzieci dowożone samochodami wyraźnie preferują potem ten środek transportu. Dodać można, iż jest to ten środek transportu, który znają – przy tym nie rozwijają w dzieciństwie doświadczenia w zakresie podróży pieszo lub komunikacją publiczną (rodzice nie przekazują automatycznie też wiedzy z zakresu poruszania się w przestrzeni miejskiej lub podmiejskiej/wiejskiej masowymi środkami transportu). Badanie przeprowadzone w regionie Montrealu pokazuje alarmującą tendencję do pogłębiania się zjawiska – w 1998 r. pieszo do szkoły uczęszczało 41% dzieci w wieku od 6 do 12 lat. W 2003 r. było to już tylko 34%. Liczba dzieci podróżujących samochodem wzrosła z 22 do 31%. Ma to



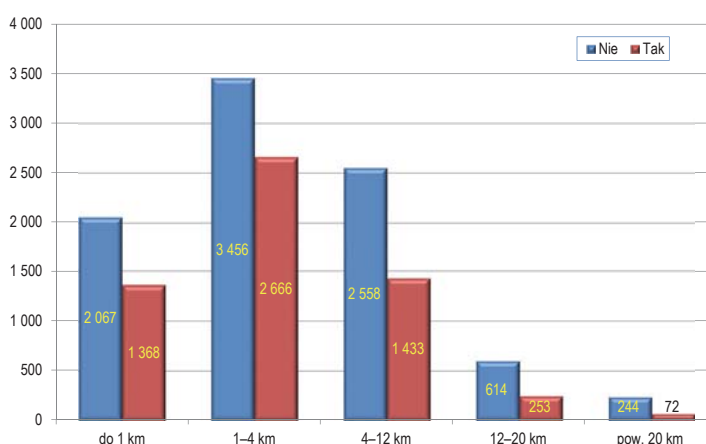
Rys. 2. Wybór środka transportu w zależności od odległości (wg środka transportu)
Źródło: oprac. własne na podst. [2].

Źródło: oprac. własne na podst. [2].



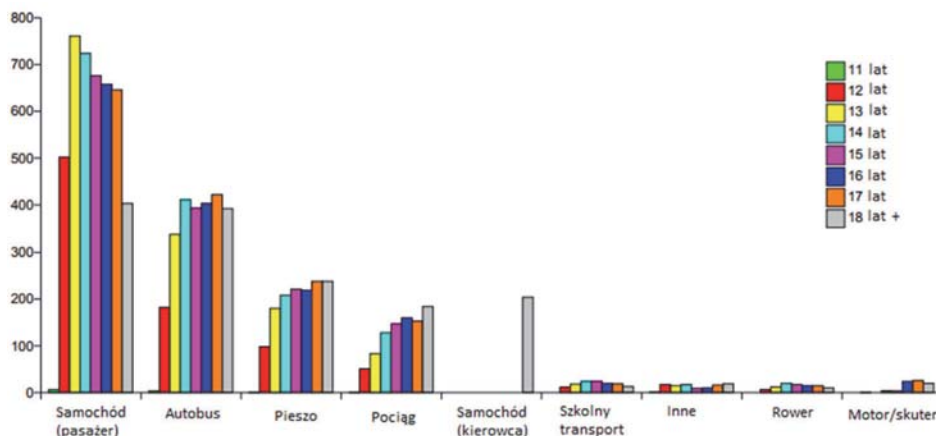
Rys. 3. Wybór środka transportu w zależności od odległości (wg odległości)
Źródło: oprac. własne na podst. [2].

Źródło: oprac. własne na podst. [2].



Rys. 4. Czy osoba odwożąca dziecko wraca z powrotem do domu? [2]

też związek ze zmianą w zakresie preferencji rodziców w zakresie wyboru szkoły – częściej rodzice kierują się jakością nauczania lub zajęć dodatkowych w danej szkole lub wybierają szkołę prywatną dla dziecka. Wiąże się to z większą odległością od szkoły i koniecznością organizowania do niej dojazdów. Rosnący udział podróży samochodem ma wpływ na aktywność fizyczną dzieci, stopień ich



Rys. 5. Sposób dotarcia do szkoły średniej wg wieku [2]

socjalizacji i ich ogólny rozwój. Przyczynia się także do rozwoju epidemii otyłości u dzieci [15].

Negatywne tendencje są możliwe do odwrócenia – przy pomocy akcji edukacyjno-promocyjnych. Przykładem może tutaj być akcja prowadzona w gdyńskich przedszkolach pod hasłem „Odprowadzam sam”. Akcja realizowana jest co roku już od 5 lat. W 2017 r. w kampanii uczestniczyły także szkoły podstawowe. Celem kampanii było:

- 1) zwiększanie świadomości dzieci, a przede wszystkim rodziców, o potrzebie zwracania uwagi na bezpieczeństwo dzieci, zarówno w wieku przedszkolnym, jak i szkolnym, w codziennych podróżach do placówek;
- 2) działanie edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 3) zachęcanie rodziców do prowadzenia zdrowego trybu życia poprzez regularne odprowadzenie dzieci do przedszkoli/szkół;
- 4) zmniejszanie ruchu samochodowego w okolicach gdyńskich placówek, co również składa się na poprawę warunków środowiskowych, zmniejszając tym samym ingerencję spalin we wdychanym powietrzu [11].

Badania mające na celu ewaluację działań pokazują każdego roku pozytywne efekty kampanii w odniesieniu do ograniczania odwożenia dzieci samochodem. Prowadzone działania edukacyjne przyczyniły się do zmniejszenia udziału podróży samochodem, głównie na rzecz podróży rowerem/hulajnogą. Nie została podana odległość, jaka dzieli dom i szkołę, ani też nie były prowadzone badania nad mobilnością rodziców.



Zmodernizowana wiat przystanku w Smoldzińskim Lesie w stronę Słupska (wysypany otoczekami uniemożliwiający wjazd pod wiatę wózkami dziecięcymi)

Tab. 1. Wyniki badania zachowań komunikacyjnych na próbie 3 275 dzieci – ewaluacja kampanii „Odprowadzam sam” 2017

Środek transportu	Przed kampanią	Po kampanii
Pieszo	28%	29%
Rower/hulajnoga	6%	24%
Autobus/trolejbus/pociąg	8%	9%
Samochód	39%	25%
Samochód + pieszo	19%	13%

Źródło: oprac. własne na podst [11].

Podróże turystyczne dzieci

Poza codziennym przemieszczaniem się w celu odwiezienia dzieci do placówek edukacyjnych lub na dodatkowe zajęcia, najczęstszym celem są wyjazdy o charakterze rekreacyjnym – turystyczne lub wyjazdy do rodziny lub znajomych. Wspominane wyżej belgijskie badanie Ligi rodzin z 2016 r. pokazało, że 80% rodziców wykorzystuje samochód w wakacyjnych podróżach. 13% rodzin leci samolotem, zaledwie 5% jedzie pociągiem lub autobusem [14].

Wyjazdy wakacyjne oznaczają najczęściej dłuższy pobyt w danym miejscu i wymagają zabrania większej ilości bagażu. Na uwagę zasługują rozwiązania opracowane przez zagranicznych przewoźników kolejowych i rozwiązania stosowane w obszarze infrastruktury kolejowej. Narodowi przewoźnicy kolejowi we Francji i w Niemczech oferują możliwość wykupienia dodatkowej usługi przewoźnika do miejsca zamieszkania do wskazanego punktu docelowego [6, 9]. Transport bagażu oferowany przez DeutscheBahn dotyczy punktów docelowych w Niemczech, ale także we Włoszech, w Szwajcarii i Austrii. Możliwy jest nawet transport do kabiny statku pasażerskiego. Dodatkowo podróż z dziećmi na dworcach autobusowych i kolejowych, szczególnie w punktach przesiadkowych, mogą ułatwić wózki na bagaż dostępne dla podróżujących z większym bagażem – umożliwiają załadunek całego bagażu na 1 wózek i sprawowanie opieki nad dzieckiem lub dziećmi, podczas gdy 1 osoba eskortuje bagaże. Takie wózki znajdują się na stacjach kolejowych we Francji, w Wielkiej Brytanii, w Niemczech, w Austrii.

Transport autokarowy, w przeciwieństwie do kolei, oferuje bardziej rozbudowaną sieć połączeń do miejscowości turystycznych. Nie jest zależny od rozbudowy infrastruktury kolejowej, a może korzystać z dużej sieci dróg szybkiego ruchu i autostrad. Pozostałe problemy są podobne do tych, z którymi boryka się turystyka kolejowa; polegają one na wysokich kosztach podróży multimodalnej, braku wspólnych ofert, braku możliwości swobodnego i szybkiego dotarcia do wielu atrakcji turystycznych (słabo rozwinięta sieć połączeń lokalnych).

Podróż transportem publicznym w Polsce wymaga przynajmniej kilku przesiadek na autobusy różnych przewoźników. W przypadku jazdy dalekobieżnej pociągiem również wymaga przesiadki z pociągu na autobus. Organizację podróży ułatwiają komercyjne portale w rodzaju E-podróżnika, gdzie można dodatkowo kupić bilety na połączenia wybranych przewoźników. Nie ma oferty 1 biletu na wielu przewoźników, a podróż na przykład z Łodzi do Wetliny autobusem potrafi być równa kosztem do przejazdu własnym samochodem. W przypadku komunikacji lokalnej brakuje jednolitej informacji o połączeniach busowych, które w wielu regionach turystycznych stanowią podstawę lokalnej komunikacji. Niejednokrotnie organi-

zacja pobytu w miejscowości turystycznej wymaga żmudnego surfowania po Internecie w poszukiwaniu informacji na temat tego, czy na miejscu istnieje w ogóle jakikolwiek system połączeń środkami transportu zbiorowego. Dosyć znaczące jest również ograniczenie mobilności w miejscu tymczasowego pobytu – brak możliwości dostania się na wszystkie okoliczne szlaki turystyczne, do miejsc atrakcyjnych turystycznie: parków rozrywki, zamków, muzeów czy skansenów. Z perspektywy użytkownika samochodu jest to istotna wada systemu transportu publicznego – aby zwiększyć konkurencyjność oferty i zachęcić go do podróży, wymagana jest zmiana myślenia o organizacji połączeń transportu publicznego przez organizatorów transportu publicznego, analiza potencjalnego popytu – rozwoju oferty i przede wszystkim poprawy jej komunikacji z myślą o pasażerze, którego trzeba przekonać do zmiany środka transportu na transport publiczny.

Poniżej przedstawiono 2 skrajne przykłady dostępności transportem publicznym miejsc turystycznych, opracowane na podstawie systemu E-Podróżnik i rozkładów jazdy przewoźników:

❖ Bieszczady (trasa Łódź–Wetlina), stan na luty 2018 – brak bezpośrednich połączeń; 2 połączenia z przesiadką, z których 1 ma nierealny czas, a zatem istnieje duże ryzyko utraty ostatniego w danym dniu połączenia. Bieszczady są przykładem regionu turystycznego dostępnego niemal wyłącznie samochodem. Region obsługiwany był przez Arrivę, która wycofała się jednak z tamtejszych połączeń. Obecnie rejon Wetliny jest obsługiwany przez 2 regularnych przewoźników, oferujących, poza 2 miesiącami wakacji szkolnych, 1 parę połączeń dziennie do Sanoka, 1 do Leska, 4 pary połączeń do Cisnej. Tylko w wakacje można dojechać do Ustrzyk Górnych. W sezonie w sposób niezorganizowany kursują prywatne busy. Nie można się dostać z Wetliny do Wołosatego i na przykład wejść na najwyższy szczyt polskich Bieszczadów, co jest w pełni możliwe dla tych podróżnych, którzy wybiorą samochód. Podróż w Bieszczady bez samochodu wymaga dobrej kondycji lub czekania na okazję (z dziećmi jest to niemożliwe, bo nie wolno przewozić dzieci w samochodach osobowych bez fotelików), a także generalnie czekania na autobusy lub busy. Jest to więc wariant dla zdeterminowanych i podróżujących z dziećmi co najmniej w wieku nastoletnim;

❖ Góry Stołowe (baza noclegowa w Kudowie-Zdrój), stan na wakacje 2017 r. – 1 bezpośredni autobus, brak bezpośrednich połączeń kolejowych. Dojazd do Karłowa–Szczeliniac (PKS Kłodzko – średnio kursy co godzinę). Wambierzyce: dojazd z przesiadką, przyjazd 14:36, przy założeniu zwiedzania – brak możliwości powrotu (odjazd ostatniego autobusu o 15:15). Nachod i dalej Adršpašské Skalý (Skalne Miasto) lub inne miasta w Czechach (kursuje CDS Nachod – 10 par połączeń). Ciekawostką jest także możliwość wynajmu roweru lub przyjechania z rowerem pociągiem – w Góry Orlickie i pod Szczeliniac kursują także cyklobusy (autobusy z przyczepą rowerową). Cyklobusy kursują w sezonie letnim od połowy maja do połowy września w każdą sobotę, niedzielę oraz święta państwowe (czeskie). U kierowcy dostępne są mapy tras rowerowych [20]. Kudowa jest więc z powodzeniem atrakcyjnym celem podróży rodzin z dziećmi – drobnym ułatwieniem byłoby umożliwienie dostarczenia bagażu z miejsca zamieszkania bezpośrednio do punktu docelowego – przede wszystkim z uwagi na istotne oddalenie dworca kolejowego od centrum Kudowy, gdzie znajdują się miejsca noclegowe.

Korzystając z transportu publicznego, trudno jest zorganizować zwiedzanie na przykład polskich zamków (zarówno Jury Krakowsko-Częstochowskiej, jak też tzw. Polskiej Doliny Loary – większość



Przystanek w stronę Kluków (skansen) w Smółdzińskim Lesie

lokalizacji jest położona bez dostępu do transportu publicznego albo przemieszczanie się między atrakcjami wymaga poświęcenia dodatkowych dni urlopu jedynie na podróż (jest to konieczne, jeśli na przykład autobus jedzie tylko raz na dobę w godzinach okołopołudniowych). Czas przejazdu, przesiadki, konieczność żmudnego wyszukiwania informacji niezbędnych w podróży przy jednoczesnej łatwości poruszania się samochodem decyduje o wyborze środka transportu. Dużym utrudnieniem jest brak podawania na stronach internetowych miejsc turystycznych wskazówek dotyczących dojazdu. Na stronach internetowych najbardziej atrakcyjnych turystycznie zamków brakuje informacji o możliwości dotarcia do punktu docelowego transportem publicznym – mowa na przykład o zamku w Krasiczynie, zamku w Malborku (informacja jedynie o parkingach), zamku w Mosznej (informacja o dojeździe samochodem), zamku w Niedzicy (gdzie prawdopodobnie nie ma w ogóle możliwości dojazdu autobusem). Chlubnym wyjątkiem są zamek w Gołuchowie i zamek Książ.

Daleko posunięta wymuszona multimodalność podróży turystycznych wymaga ułatwień w zakresie przesiadania się i dostępności infrastruktury i taboru na całej trasie podróży. Jest to szczególnie istotne w przypadku transportu autobusowego, którego dostępność jest znacznie mniejsza niż kolejowego – zarówno w odniesieniu do taboru, jak też do infrastruktury. Infrastruktura przystankowa w regionach turystycznych jest stopniowo modernizowana – modernizacja ta polega na budowie przystanków i jest zależna od lokalnych władz, które określają w planach transportowych standardy modernizacji i zapewniania dostępności – standardy przebudowywanych przystanków są różne w zależności od regionu. Najczęściej przystanek jest po prostu tam, gdzie w poboczu drogi wbity jest znak przystanku – po jednej i po drugiej stronie drogi. Po jednej stronie znajduje się wiata dla oczekujących na autobus.

Warto zwrócić uwagę na znaczenie ofert wspólnych biletów obejmujących zwiedzanie i autobus lub pociąg i autobus. Przykładem może tutaj być oferta iDNEIGE i iDPLAGE francuskiego SNCF, obejmująca przejazd pociągiem i dalej autokarem do stacji narciarskiej lub ośrodka wypoczynkowego nad morzem, ale także zapewnienie możliwości wynajmu samochodu w punkcie destynacji (oferta iDAVIS również SNCF). Szczególnie istotne jest także zapewnienie wysokiej jakości usług – nowoczesnego taboru (kolejowego, ale warto też zwrócić uwagę na tabor autobusowy w przypadku dłuższych podróży autobusem) i zapewnienia odpowiedniego poziomu komunikacji oferty do właściwych grup społecznych.

Codziennie podróże rodziców i opiekunów dzieci

Odrębnym zagadnieniem w zakresie planowania i organizacji transportu publicznego jest zapewnianie dostępności usług i budowanie oferty w sposób zaspokajający potrzeby osób sprawujących opiekę nad innymi – dziećmi lub osobami starszymi. Sprawowanie takiej opieki zmienia zachowania komunikacyjne opiekunów i trasy, po których poruszają się. Opiekunowie łączą sprawowanie opieki z obowiązkami domowymi, pracą zarobkową i innymi podróżami. Sprawia to, że ich trasy podróży są bardzo złożone. Podróż jest też więcej, ponieważ nie tylko są one związane z samymi osobami opiekunów, ale także z ich podopiecznymi. Opiekunowie zwracają też szczególną uwagę na otaczającą ich przestrzeń, jej dostosowanie do ich potrzeb. Znacznie większą rolę w podróży odgrywa też czas podróży – szczególnie w przypadku osób łączących pracę, obowiązki domowe z opieką nad dziećmi.

Opieka nad innymi członkami rodziny najczęściej dotyczy kobiet, ale jest to zależne od uwarunkowań kulturowych. Coraz częściej, szczególnie w młodszych pokoleniach, zadania opieki nad domem są dzielone między oboje rodziców, a zdarza się także, że opiekę nad dziećmi lub osobami starszymi sprawują wyłącznie ojcowie. „Gender-sensitive planning” oznacza przede wszystkim zwrócenie uwagi na potrzeby wszystkich użytkowników transportu publicznego i przestrzeni publicznej, bez narażania ich na dyskryminację – ze względu na płeć lub wiek. Badania przeprowadzone w Wiedniu pokazują, iż kobiety spędzają średnio znacząco więcej czasu, wykonując obowiązki domowe (aż o 20 punktów procentowych więcej niż w przypadku mężczyzn). Więcej czasu spędzają także, opiekując się dziećmi (o 10%). Badania statystyczne pokazują, iż kobiety częściej niż mężczyźni podejmują pracę w niepełnym wymiarze godzin i przez to podróżują często poza godzinami szczytu. W przypadku kobiet zdecydowanie częściej łączą one pracę zawodową z opieką nad dziećmi i z obowiązkami domowymi. Różnice są widoczne w obszarze zachowań komunikacyjnych. Kobiety nieznacznie więcej podróżują transportem publicznym (różnica nie jest duża – 4 punkty procentowe) i częściej chodzą (6 punktów procentowych). Ich podróże są dużo częstsze w ciągu dnia, ale pokonują one krótsze dystanse niż mężczyźni – brytyjskie badania wskazują, iż mężczyźni pokonują dziennie średnio 45% dłuższe odległości. Jest to związane z odległością od miejsca pracy – większą w przypadku mężczyzn. Jest to nie tylko związane z koniecznością wykonywania obowiązków domowych, ale także z wysokością płac w poszczególnych sektorach zatrudnienia [2, 17, 24].

Najbardziej istotnym elementem polityki „gender sensitive planning” jest indywidualizacja planowania przestrzeni i usług publicznych – tak, aby były one zgodne z potrzebami i wymaganiami indywidualnych grup użytkowników; celem jest utworzenie nowej oferty przestrzeni publicznej, która ma przyczynić się do wzrostu jakości życia mieszkańców, przede wszystkim miast. Zachęca to ich do spędzania czasu w otoczeniu swojego domu, kreuje poczucie zadowolenia i bezpieczeństwa, co przekłada się na rozwój gospodarczy miasta i regionu – będący wynikiem rosnącej konsumpcji. W przypadku Wiednia głównym założeniem prowadzonej polityki jest promocja przyjaznych dla środowiska środków transportu i zwiększanie ich udziału w podziale modalnym. Ulice powinny mieć nie tylko funkcję komunikacyjną, ale też być miejscami spędzania czasu. Powinny być miejscem bezpiecznym i pozbawionym barier dla ruchu pieszego i rowerowego, przyjaznym dla użytkownika. Ma to ułatwić samodzielne poruszanie się w przestrzeni dzieciom i nastolatkom, osobom starszym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Zgodnie z polityką Wiednia dostępność wszystkich regionów miasta transportem publicznym wpływa na poprawę mobilno-

ści osób o mniejszych dochodach i tym samym w sposób efektywny ogranicza indywidualny ruch samochodowy. Określa ona także między innymi następujące cechy przyjaznej przestrzeni miejskiej w odniesieniu do powyższych założeń:

- ♦ szerokość chodników wynosi co najmniej 2 m;
- ♦ przy przedszkolach, szkołach i instytucjach publicznych organizowane są strefy uspokojonego ruchu lub wykonywane szersze chodniki (co najmniej 3,5 m);
- ♦ zaprojektowana jest wystarczająca liczba podziemnych parkingów, aby możliwe było zmniejszenie liczby samochodów parkujących na ulicach dla zwiększenia przestrzeni dla transportu publicznego i ruchu niezmotoryzowanego;
- ♦ przy stacjach końcowych transportu publicznego powinny powstawać parkingi park & ride;
- ♦ zarządzanie mobilnością oferuje alternatywy dla korzystania z prywatnego samochodu;
- ♦ budynki mieszkalne powinny mieć odpowiedniej wielkości i wygodnie usytuowane (na parterze) miejsca do przechowywania rowerów;
- ♦ przystanki transportu publicznego powinny być dostępne pieszo w odległości 500 m (metro) i 300 m (tramwaj/autobus);
- ♦ częstotliwość transportu publicznego powinna być przyjazna także dla tych, którzy przemieszczają się poza godzinami szczytu;
- ♦ przystanki są bezbarierowe, przyjazne i miłe w użytkowaniu;
- ♦ przestrzeń dla pieszych musi być bezbarierowa, łatwa w użytkowaniu (dobrze oznakowana);
- ♦ dostępna jest sieć zielonych dróg (np. obsadzonych liniami drzew);
- ♦ dostępne są na ulicach elementy małej architektury, umożliwiające odpoczynek i rozmowę;
- ♦ w przestrzeni publicznej są dostępne toalety;
- ♦ liczba miejsc parkingowych dla rowerów w okolicy budynków mieszkalnych i ważnych punktów destynacji, takich jak przystanki komunikacji miejskiej, szkoły, miejsca pracy, jest wystarczająca [17].

Te założenia są zgodne z rekomendacjami wydanymi przez sieć CIVITAS. Dodatkowo w odniesieniu do usług transportu publicznego CIVITAS zwraca uwagę na dostępność cenową i elastyczność podróży multimodalnych, promocję dedykowanych usług, komunikację i marketing, informację pasażerską lepszej jakości, a także dostępność taboru komunikacji publicznej. Jako istotne punkty wskazano badania i analizy, a także partycypację społeczną w procesie podejmowania decyzji [24].

Podsumowanie

Dostępność usług transportu publicznego dla osób podróżujących z dziećmi różni się w stosunku do pozostałych osób o ograniczonej sprawności ruchowej z uwagi na dużo bardziej handlowy charakter budowy oferty i jeszcze szerszy jej zakres wychodzący poza tradycyjnie pojmowaną usługę przewozową. Ma ona też szczególne znaczenie w procesie kształtowania zachowań komunikacyjnych przyszłych klientów przewoźników kolejowych – dzieci podróżujące koleją w sposób naturalny mogą stać się pasażerami pociągu w wieku dorosłym, mając już wiedzę na temat poruszania się w tym systemie. W sposób naturalny rodzice w trakcie podróży przekazują bowiem im umiejętność korzystania z rozkładu jazdy, systemów informatycznych wspomagających realizację podróży, zakupu biletu, lokalizacji i wyszukiwania przystanków. Podobnie jest z innymi środkami transportu publicznego. Nie sprawia to, iż kampanie promocyjne skierowane do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym przestają być potrzebne, ale może ułatwić właściwą i trwałą zmianę zachowań komunikacyjnych i w konsekwencji realizację założeń

ograniczania ruchu samochodowego w miastach, zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego transportu i zwiększania jakości życia szczególnie w obszarach miejskich, ale także na przedmieściach i w obszarach wiejskich.

Podróże z dziećmi wymagają, podobnie jak w przypadku wszystkich pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, zwrócenia szczególnej uwagi na cały proces przemieszczania się (dotarcia na stację lub przystanek kolejowy), a w przypadku podróży wakacyjnych – na ofertę podróży na miejscu, umożliwiającą swobodne i szybkie dotarcie do głównych punktów atrakcyjnych turystycznie. Dostępność transportu publicznego w przypadku komunikacji miejskiej w miastach na prawie powiatu jest niewystarczająca, a jeszcze niższa jest w pozostałych miastach. W ofercie transportu, który siłą rzeczy jest transportem multimodalnym, brakuje także usług ułatwiających podróz – wózków bagażowych na dworcach, usługi transportu bagażu od drzwi do drzwi czy też ofert łączonych, umożliwiających tańsze i wygodniejsze dotarcie kilkoma środkami transportu do punktu docelowego podczas wyjazdów turystycznych.

Codzienna podróż z dzieckiem lub z dziećmi autem jest łatwiejsza – wszędzie można dostać się bezpośrednio i odbyć szybko nawet najbardziej skomplikowaną trasę. Jest to zrozumiałe, jeśli na końcu drogi nie można przyjechać spóźnionym do pracy. Można jednak spytać, dlaczego – biorąc pod uwagę krótkie dystanse do szkoły – 40% rodziców tylko podwozi dzieci i potem wraca do domu. Jak daleko sięga moda, przyzwyczajenie, a może zwykłe lenistwo? W jaki sposób odwracać negatywne trendy?

Bibliografia:

1. *Bagages et consignes*: <http://www.sncf.com/fr/services/bagages-consignes> (dostęp: 14.12.2017 r.).
2. *Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie*, Service public de Wallonie, DG02 – Direction générale Opérationnelle Mobilité et Voies Hydrauliques Direction de la Planification de la Mobilité: http://mobilité.wallonie.be/files/eDoc-Mobilité/etablissement%20scolaire/Bilan_global.pdf (dostęp: 14.12.2017 r.).
3. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 10.
4. Dyr T., *Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 1-2.
5. Dyr T., *Prawa pasażera w przewozach autobusami i autokarami*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 5.
6. Hasson Y., Polewoy M., *Gender Equality Initiatives in Transportation Policy. A review of literature*: https://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf (dostęp: 14.12.2017 r.).
7. <http://www.akcjamiasto.org/1-wrzesnia-wracaja-korki-sprawdz-dlaczego-wyniki-badan/> (dostęp: 14.12.2017 r.).
8. <http://www.polskibus.com/> (dostęp: 14.12.2017 r.).
9. <http://www.polskibus.com/pl/index.htm> (dostęp z dnia 21.02.2016).
10. <https://pkspolonius.pl> (dostęp: 14.12.2017 r.).
11. <https://www.flixbus.pl/> (dostęp: 14.12.2017 r.).
12. *Informacja o wynikach kontroli „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”*, nr ewid. 6/2016/P/15/069/LBY.
13. *Koffer verschicken mit dem Gepäckservice der Deutschen Bahn*: <https://www.bahn.de/p/view/service/gepaeck/gepaeck.shtm>

?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_gepaeck-service_LZ01. (dostęp: 14.12.2017 r.).

14. La Ligue de Familles, communiqué de presse, *La Ligue des familles présente les résultats d'une grande enquête sur la mobilité des parents*, 14 avril 2016.
15. Lewis P., Torres J., *Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire: quelle place pour l'enfant dans la ville?*, „L'enfant et la ville” 2010, no 12.
16. *Londyn. Nawet 1000 funtów mandatu za podwożenie dzieci autem do szkoły*: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/londyn-nawet-1000-funtow-mandatu-za-podwozenie-dzieci-autem-do-szkoly-54624.html> (dostęp: 14.12.2017 r.).
17. Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, Werkstattbericht nr. 130 A, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – Urban Development and Planning, Vienna 2013.
18. *Podsumowanie ankiet po kampanii „Odprowadzam Sam”*: <https://www.mobilnagdynia.pl/pieszy/423-ankiety-odprowadzam-sam> (dostęp: 14.12.2017 r.).
19. *Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej* [2015/922].
20. *Regulamin przewozów*: <http://www.arrivabus.pl/> (dostęp: 14.12.2017 r.).
21. Rozporządzenie 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się: Dz. Urz. WE L356, z dnia 12.12. 2014.
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia: Dz. U. Nr 65, poz. 344.
23. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004: Dz. Urz. WE L55, z dnia 28.02. 2011.
24. *Smart choices for cities. Gender equality and mobility: mind the gap!*, Policy note, CIVITAS: http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf (dostęp: 14.12.2017 r.).
25. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego: Dz.U. 1992, Nr 54, poz. 254 z późn. zm.

Some issues of children's mobility

Parents with young children are rarely target groups of actions in the area of transport policy. In terms of long-distance bus communication, it can be said that the travel potential of this group of passengers is not used. It is easier and more common to travel by car. Combined railway and regional bus transport tickets seems to be a particularly difficult subject even if this is a convenient solution for the passenger. In everyday trips in urban areas, children are accustomed to the fact that the car is used even for distances amounting to several hundred meters.

Keywords: children mobility, transport policy, railway and bus transport.

Autorka:

mgr inż. **Ewa Raczyńska-Buława** – Łódzka Kolej Aglomeracyjna