

JACEK SZOŁTYSEK

prof. dr hab. inż., Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Samodzielny Zakład Logistyki Społecznej, 40-287 Katowice, ul. 1 Maja 50, e-mail: szoltysek@ue.katowice.pl

RAFAŁ OTRĘBA

dr, Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 3 im. Jana Pawła II, 41-707, Ruda Śląska, ul. Oświęcimska 90, e-mail: zso3rotreba.tlen.pl

Mobilność a jakość życia mieszkańców miast Górnego Śląska¹

Streszczenie. Autorzy prezentują wyniki badań ankietowych mieszkańców miast Górnego Śląska w zakresie czynników warunkujących ich poczucie jakości życia. Do analizy i wnioskowania wybrano czynniki wpływające na mobilność mieszkańców. Pod uwagę wzięto: bezpieczeństwo (zarówno podróżowania, jak i osobiste), ceny biletów komunikacji zbiorowej, dostępność do transportu zbiorowego, warunki oczekiwania na przystankach, warunki podróżowania w środkach komunikacji zbiorowej, wydzielone buspasy, odczucie na temat jakości transportu zbiorowego, jak również kongestia, możliwość podróżowania innymi środkami transportowymi (poza transportem zbiorowym), dostępność do ścieżek rowerowych. Przy wyborze opcji podróżowania wybrano pytanie o zniżki w opłatach za przejazdy komunikacją zbiorową. Zaprezentowane wnioski mogą być przydatne w procesie zarządzania miastami.

Słowa kluczowe: miasto, jakość życia, mobilność, Górny Śląsk

Mobilność, miasto i jakość życia

Przywołane w tytule pierwszej części tego artykułu pojęcia, mimo że opisują różne stany, zdarzenia i zjawiska, mogą zostać powiązane w logiczne zależności. W przestrzeni zdefiniowanej mobilnością, miastem i jakością życia autorzy postanowili odnaleźć nowe powiązania, badając grupę respondentów zamieszkujących miasta Górnego Śląska.

Pierwsze z wymienionych pojęć – mobilność ludzi to, zgodnie z popularnymi definicjami, skłonność do zmiany miejsca zamieszkania czy pracy. Wiąże się ona z przemieszczaniem się, zatem – pokonywaniem przestrzeni. Jest to ten przypadek, gdy próbujemy oceniać poprzez taki parametr podatność ludzi do często jednorazowego wysiłku pokonania przestrzeni, by osiedlić się w nowym miejscu, bliżej miejsca zatrudnienia czy nauki, by tam osiąść raczej na dłuższy czas. Jednak to, co nam doskwiera bardziej, to nie jednorazowa decyzja o przeprowadzce, ale codzienne zmaganie się z przeszkodami w pokonywaniu przestrzeni. Tu mobilność rozumiana jest jako wszelkie przemieszczania – te codzienne, rutynowe i te, które wykonujemy nie dla obowiązku, ale czasami dla przyjemności, albo obowiązku, ale pojawiającego się nieregularnie. Te pierwsze przemieszczenia mają charakter obligatoryjny, te drugie zaś – fakultatywny. Jeżeli mamy szukać pomocy w jakichś koncepcjach, to zapewne po to, by zmniejszyć problemy w mobilności częściej występującej – czyli w przemieszczeniach obligatoryjnych. Według szeregu autorów mobilność nierozwalnie związana jest z transportem [1]. To pierwszy – fizyczny

wymiar mobilności. Istnieje także drugi wymiar mobilności – niematerialny/wirtualny. Podróżować możemy we śnie, w marzeniach, a to przecież też mobilność, często o większym marginesie swobody. Mobilność to, naszym zdaniem, również stan umysłu, którego zaskakujący niekiedy potencjał sprawia, że możemy podróżować w czasie i przestrzeni, również do bytów nierealnych. Nasze zmysły pozwalają budować nowe scenerie i tworzyć scenariusze, odtwarzać raz zobaczone obrazy – to przejaw naszej niematerialnej mobilności [1]. „Aby podróżować, wystarczy istnieć. Jadę od dnia do dnia w pociągu mojego ciała lub mojego przeznaczenia, przyglądając się ulicom i placom, gestom i twarzom, zawsze takim samym i zawsze różnym, czyli takim, jakie w istocie są pejzaże. Kiedy sobie wyobrażam, widzę. Cóż więcej robię, podróżując? Tylko skrajna słabość wyobraźni mogłaby usprawiedliwić potrzebę zmiany miejsca po to, aby odczuwać” [2].

Drugie i trzecie pojęcie, dla uwidocznienia logiki wyciągniętej z odwrotnej kolejności. „Jakość życia” – jedna z dwóch kluczowych kategorii w tych badaniach, powinna być zdefiniowana, mimo wielu trudności wynikających m.in. z mnogości definicji tego pojęcia. Po raz pierwszy w sensie naukowym pojęcie jakości życia zostało użyte przez Arystotelesa w jego rozważaniach nad naturą materii. Zwracał on uwagę na dążenie człowieka do uzyskiwania przyjemności, satysfakcji z dokonywanych wyborów i dobrego samopoczucia w ciągu całego życia. W koncepcjach filozoficznych jakość życia była utożsamiana z dobrostanem określanym jako różnica między sumą wszystkich przyjemności a sumą wszystkich cierpień, jakich człowiek doświadcza w ciągu życia. Takie pojmowanie jakości życia jest intuicyjnie potwierdzane w rozmowach, jakie autorzy przeprowadzili w ramach swoich badań w tym obszarze z seniorami. Według definicji Światowej Organizacji Zdrowia jakość życia to „indywidualny sposób postrzegania przez jednostkę jej pozycji życiowej w kontekście kulturowym i systemu wartości, w którym żyje, oraz w odniesieniu do zadań, oczekiwań i standardów wyznaczonych uwarunkowaniami środowiskowymi” [3]. Dla rozważań niniejszego artykułu następujące określenie jest wystarczająco pojemne: jakość życia to zaspokojenie wymagań, potrzeb określających poziom duchowego i materialnego bytu jednostek i całego społeczeństwa [4]. Jakość życia określają zarówno czynniki obiektywne, np. przeciętne trwanie życia, zasięg ubóstwa, poziom skolaryzacji, jak i subiektywne, np. poziom szczęścia, stres czy sens życia.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2015. Wkład autorów w publikację: J. Szoltysek 50%, R. Otręba 50%.

Miasta – to kolejna kategoria kluczowa – są miejscem doświadczeń indywidualnych i grupowych (zbiorowych) usytuowanych w kontekście przestrzennym i kulturowo-historycznym. Na miasto można spojrzeć jako na zjawisko społeczno-przestrzenne, harmonizujące w przestrzeni fizycznej stosunki społeczne. Społeczność obejmuje we władanie przestrzeń, zagospodarowuje ją oraz ustala stosunki między mieszkańcami, by ci mogli realizować swoje dążenia do godnego życia w zgodzie ze środowiskiem naturalnym. Pojęcie godnego życia bywa różne, zazwyczaj obejmuje zarówno warunki fizyczne (sprawność, zdrowie), psychiczne (radzenie sobie z codziennymi trudnościami) i społeczne (pozytywne relacje z ludźmi). Ambicją każdego miasta powinno być stwarzanie warunków do godnego życia swoich mieszkańców. Jest to cel uniwersalny, który powinien być realizowany w każdej wielkości mieście, niezależnie od posiadanych zasobów, na miarę własnych możliwości [5]. Zatem dla każdego mieszkańca jakość życia może zostać „wmontowana” w strukturę tego, co się w mieście dzieje. Badania i obserwacje prowadzone od dawna wykazują, że u podstaw wolności człowieka, a zatem jako warunek dobrej jakości życia, leży mobilność. Z istoty mobilności, opisaną pokrótce powyżej, wynika nie tylko to, że ma ona różne swoje wymiary, ale również to, że wymiar fizyczny może być opisany poprzez szereg czynników, które ułatwiają bądź utrudniają mobilność. Można nawet stwierdzić, że te czynniki determinują pewne wymiary mobilności. Dotychczas prowadzone przez autorów badania traktują jakość życia jako zjawisko współwarunkowane szeregiem czynników wykazujących duże zróżnicowanie oraz zmienność [6]. Prezentowane w tym artykule cząstkowe wyniki szerszej zakrojonej badania opisują mobilność w postaci 13 wskaźników opisujących mobilność zmechanizowaną, przy czym mających charakter zewnętrzny w stosunku do badanej osoby. Są to wskaźniki zależne od działań miasta lub jego organów i dotyczą w istocie komunikacji zbiorowej oraz uwarunkowań infrastrukturalnych ułatwiających bądź utrudniających jej funkcjonowanie (lub stymulantów i destymulantów). Prezentowane badania w tym wycinku nie biorą pod uwagę czynników wewnętrznych – leżących po stronie badanego (zdrowie, chęć przemieszczania się w ogóle, chęć i zdolność do pieszego pokonywania odległości itp.). Zatem z tego badania można wysnuć wnioski przydatne dla zwiększania sprawności funkcjonowania miast. W naszym przekonaniu sprawność miast w realizowaniu jego funkcji, powiązana ze sprawnością pokonywania barier rozwojowych i przestrzeni, jest jednym z wymiarów waloryzacji zarówno samych miast, jak i jakości życia mieszkańców.

Szanse rozwojowe miast są bezpośrednio powiązane z satysfakcją, jakiej dostarczają one ich użytkownikom poprzez działalność społeczno-gospodarczą wykonywaną na rzecz jego użytkowników oraz otoczenia, niezależnie od jej rangi ekonomicznej i przestrzennej.

Charakterystyka badań oraz badanej populacji

Badanie mobilności mieszkańców miast jest częścią większych badań, które prowadzone są od roku 2014 roku na terenie województwa śląskiego. W badaniu metodą son-

dażu diagnostycznego wykorzystany został kwestionariusz ankiety, w którym zamieszczone zostały pytania metryczkowe oraz wyodrębnione różne aspekty oceny jakości życia w mieście. Wieloaspektowa analiza wskaźników wpływających na ocenę jakości życia mieszkańców województwa śląskiego obejmuje takie zagadnienia jak: ocena warunków bytowych, podstaw materialnych bytu, edukacji, kultury, kultury fizycznej i rekreacji, zdrowia, sąsiedztwa, bezpieczeństwa, akceptacji, darmowych usług oraz przestrzeni publicznej. Dla celów niniejszego artykułu przedstawione zostały zebrane dane dotyczące aspektu związanego z mobilnością mieszkańców miast i oceną wpływu mobilności na jakość życia w mieście.

Eksploracji badawczej poddano łącznie 858 respondentów w wieku od 17 do 92 lat. W tabeli numer 1 zaprezentowano udział procentowy respondentów w podziale na wyodrębnione w badaniu grupy wiekowe. Największą grupę badanych stanowiły osoby w przedziale wieku pomiędzy 21 a 30 rokiem życia, a najmniej liczną grupę stanowili respondenci do 20 roku życia.

Tabela 1

Struktura badanych według wieku								
wiek [lata]	do 20	21–30	31–40	41–50	51–60	61–70	71–80	81 i więcej
liczba badanych	24	365	31	105	135	61	86	28
procent badanych	2,79	42,54	36,13	12,23	15,73	7,10	10,02	3,26

Źródło: opracowanie własne

Z dostarczonego do analizy materiału badawczego wynikało, że w badaniu wzięło udział łącznie 441 kobiet (51,4%) oraz 404 mężczyzn (47,7%). Charakteryzując badaną populację ze względu na poziom wykształcenia, otrzymano obraz populacji, której największą grupę badanych stanowiły osoby z wykształceniem średnim (304 osoby, 35,4%) oraz inżynierskim (274 osoby, 31,9%). 216 osób (25,2%) legitymowało się wykształceniem magisterskim; respondenci z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym stanowiły 3,7% badanej populacji (32 osoby). 583 badanych (72,4%) prowadzi życie w związku, a 237 osób żyje samotnie (27,6%).

Ocena wpływu mobilności mieszkańców na jakość życia w mieście

Pierwszy etap analizy zebranych danych badawczych dotyczył podstawowych mierników statystycznych. Tabela 2 przedstawia charakterystykę ocen respondentów z uwzględnieniem: średniej arytmetycznej (\bar{X}), dominanty oraz odchylenia standardowego (δ).

Można zauważyć, że najniższą ocenę średnią otrzymał wskaźnik W6 (dostępność do tras rowerowych), a najwyższą W9 (przepustowość głównych tras komunikacyjnych). W przypadku pierwszego ze wskazanych wskaźników dominującą wartością okazała się być 3, a wskaźnik W9 otrzymał najwyższą wartość dominanty (5). Można to interpretować w rozmaity sposób, zależnie od kontekstu lokalnego. Generalnie rzecz ujmując, ocena jakości życia w wysokim stopniu zależna jest od poziomu kongestii – czym wyższa

Tabela 2

Statystyki opisowe mobilności mieszkańców miast				
Wskaźnik	Określenie	Miary		
		\bar{X}	dominanta	δ
W1	bezpieczeństwo osobiste w podróży (np. kradzież w środkach transportu)	3,77	5	1,11
W2	bezpieczeństwo ruchu pojazdami komunikacji zbiorowej (prawdopodobieństwo zdarzenia komunikacyjnego)	3,74	4	1,04
W3	cena biletu komunikacji publicznej	3,64	4	1,13
W4	dostępność do transportu zbiorowego	3,81	4	1,13
W5	dostępność do parkingów (łatwość zaparkowania)	3,79	4	2,08
W6	dostępność do tras rowerowych	3,36	3	1,16
W7	jakość transportu zbiorowego	3,69	4	1,02
W8	możliwość podróżowania innymi środkami transportu	3,51	4	1,07
W9	przepustowość głównych tras komunikacyjnych (korki)	3,83	5	1,16
W10	warunki oczekiwania na przystankach (zadaszenie, siedzenia, osłonięcie od wiatru itp.)	3,53	4	1,10
W11	warunki podróżowania (miejsca stojące, siedzące, tłok, czystość, temperatura)	3,62	4	1,06
W12	wydzielone pasy ruchu (dla komunikacji zbiorowej)	3,38	4	1,10
W13	zniżki w opłatach za przejazd środkami komunikacji zbiorowej	3,59	4	1,22

Źródło: opracowanie własne

przepustowość dróg, tym mniejsza liczba korków oraz łatwiejsze przemieszczenie – większa szansa dotarcia na czas i krótszy czas podróżowania. Jednocześnie zastanawia niska wycena dostępności tras rowerowych. Popularność przemieszczeń rowerowych w miastach Górnego Śląska wzrasta w dużym tempie, rosną też medialne żądania zwiększenia liczby i długości tras rowerowych. Prawdopodobnie przemieszczenia rowerowe wykonywane są albo jeżdżąc, albo chodząc (lub po obu elementach infrastruktury) i brak ścieżek rowerowych nie jest tak bardzo zauważalnym mankamentem. W obrębie badanych wskaźników zanotować należy duże różnice w wartościach odchylenia standardowego – najniższą wartość otrzymał wskaźnik W7 – jakość transportu zbiorowego, co można kojarzyć z dużym wpływem czynników związanych z podróżowaniem komunikacją zbiorową na wycenę jakości życia. Badana populacja okazała się najbardziej zróżnicowana w ocenie wskaźnika W5 – dostępność do parkingów (łatwość zaparkowania). Duże zróżnicowanie ostatniego wskaźnika może wynikać z faktu mniejszego zainteresowania dostępnością do parkingów dla respondentów, którzy nie posiadają prywatnego środka transportu, jak również z mniejszym znaczeniem przemieszczeń pojazdami komunikacji indywidualnej w wycenie jakości życia w aspekcie mobilności. Należy pamiętać, że są to sądy uogólnione dla całej badanej populacji, które dla celów zarządczych mogą stanowić jedynie punkt wyjścia. Bardziej przydatne dla zarządzania, budowania strategii rozwoju miasta czy strategii kampanii wyborczej są sądy poszczególnych grup mieszkańców.

Kolejna analiza dotyczyła związków korelacyjnych pomiędzy wyodrębnionymi wskaźnikami oraz zmiennymi metryczkowymi: wiekiem, płcią, poziomem wykształcenia

oraz stanem cywilnym respondentów. Siła oraz istotność związków korelacyjnych badana została współczynnikiem korelacji Spearmana (r), przyjmując poziom istotności 0,05* lub 0,01**. W przypadku wieku respondentów można zauważyć wiele związków, które okazały się istotne statystycznie. W przypadku wskaźników W4 ($r=-,072*$), W5 ($r=-,152**$), W6 ($r=-,095**$) oraz W9 ($r=-,075*$) zanotowano istotność korelacyjną ze znakiem ujemnym, co oznacza, że młodszy respondenci przywiązują większą wagę do tych wskaźników. Dostępność do parkingów (miejsca czy możliwości zaparkowania pojazdów) jest wysoko ocenianym atrybutem miast w poczuciu jakości życia osób młodych. Samochody osobowe wciąż stanowią element kultury (czy może subkultury) osób młodych, które często chętnie współdzielą go z innymi osobami. Dla tych osób ważne jest też to, by przemieszczanie odbywało się bez zakłóceń. Młodzi mieszkańcy zwracają szczególną uwagę na dostępność do tras rowerowych. Oznacza to, że moda na przemieszczenia rowerowe silnie umocowała się w zachowaniach komunikacyjnych osób młodych. To stwierdzenie znajduje swoje odzwierciedlenie w obserwacjach rowerzystów w badanych miastach – wśród przemieszczających się dominują osoby młode. Jeżeli jednak osoby młode decydują się na inny, niż wspomniane w tej części wniosków, sposób przemieszczania, wówczas ważna jest dostępność do transportu zbiorowego, rozumiana zarówno jako oferta przewozowa, jak też – fizyczna dostępność do przystanków komunikacji zbiorowej.

W przypadku starszych respondentów istotnie korelacyjne okazały się związki pomiędzy wskaźnikiem W10 ($r=,082*$) oraz W11 ($r=,074$), czyli kwestie związane z warunkami (oczekiwania na przystankach i podróżowania) uwzględniającymi stopień wygody, związany zapewne ze stanem zdrowia, wymagającym częstszego wypoczynku, komfortu, warunków atmosferycznych itp. Te elementy często przesądzają nie tylko o wycenie poziomu świadczenia usług transportowych, ale też chęci do skorzystania z tego typu przemieszczeń.

Płeć respondentów okazała się istotna w analizie korelacyjnej z pięcioma wskaźnikami. Dla kobiet wyższe istotnie statystycznie oceny otrzymały wskaźniki W1 ($r=-,110**$) bezpieczeństwo osobiste w podróży, W2 ($r=-,083*$) bezpieczeństwo pojazdu, W10 ($r=-,09**$) warunki oczekiwania na przystanku, W11 ($r=-,073*$) warunki podróżowania, W13 ($r=-,073*$) zniżki na przejazdy. Takie ułożenie preferencji wydaje się logiczne, szczególnie w kontekście bezpieczeństwa i warunków, które mogą okazać się silnie skorelowane przyczynowo-skutkowo. Kolejny aspekt badania: poziom wykształcenia respondentów także okazał się zmienną istotną w korelacji ze zmiennymi W5 ($r=,092**$), W6 ($r=,074*$), W9 ($r=,083*$), W11 ($r=-,096*$), W13 ($r=-,073*$). Należy zauważyć, że pierwsze trzy związki będą istotne w ocenie jakości przez respondentów z wyższym poziomem wykształcenia; prawdopodobnie wiąże się to z potencjalnie wyższą zamożnością (stąd elementy związane z używaniem pojazdów osobowych mają duże znaczenie) oraz z modą lub świadomością zdrowotną i ekologiczną

(przemieszczenia rowerami). Przeciwną zależność należy zanotować w grupie osób z niższym poziomem wykształcenia w przypadku dwu ostatnich wskaźników – warunkami podróżowania komunikacją zbiorową i zniżkami za przejazdy, czyli – faktycznymi kosztami tychże przejazdów. Dużo mniejsze znaczenie w ocenie istotności korelacyjnej miała ostatnia badana zmienna: stan cywilny respondentów, która okazała się istotna statycznie w korelacji ze wskaźnikiem W13 ($r=-,080*$). Ten wskaźnik jest istotniejszy w ocenie jakości życia w mieście w przypadku osób samotnych.

Dokonując analizy związków korelacyjnych, można także wyciągnąć następujące wnioski:

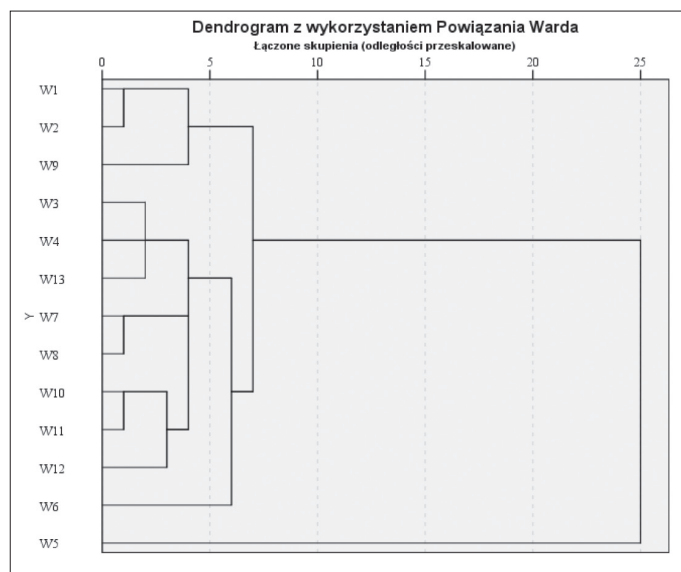
- wskaźniki W3 (cena biletu komunikacji publicznej), W7 (jakość transportu zbiorowego), W8 (możliwość podróżowania innymi środkami transportu) oraz W12 (wydzielone pasy ruchu – dla komunikacji zbiorowej) nie korelują istotnie z żadną ze zmiennych zależnych;
- najczęściej istotnych statystycznie związków korelacyjnych dostarcza badanie wskaźnika W11 (warunki podróżowania – miejsca stojące, siedzące, tłok, czystość, temperatura), które nie jest istotnie statystycznie tylko w przypadku stanu cywilnego badanych;
- wskaźniki W5 (dostępność do parkingów – łatwość zaparkowania), W6 (dostępność do tras rowerowych), W9 (przepustowość głównych tras komunikacyjnych – korki) oraz W10 (warunki oczekiwania na przystankach – zadaszenie, siedzenia, osłonięcie od wiatru itp.) są istotnie statystycznie w ocenie respondentów w przypadku dwóch zmiennych spośród wieku, płci lub wykształcenia badanych.

Wnioski z zaprezentowanej analizy związków korelacyjnych powinny być brane pod uwagę w procesie zarządzania miastem, jeśli władzom miasta zależy na dobrej ocenie ich pracy.

Dla pogłębienia oceny jakości życia w mieście w kontekście badanych zmiennych oceniono także siłę oraz istotność związku korelacyjnego ze zmienną dotyczącą skłonności do zmiany miasta. Tę skłonność badano w aspekcie gotowości do opuszczenia miasta i zmiany miejsca zamieszkania. Taka decyzja jest dla miasta niekorzystna – przy masowej skali może doprowadzić do dezurbanizacji, ocenianej jako symptom upadku miasta. Respondenci oceniali na 5-stopniowej skali Likerta miasto, w którym żyją (1 ocena najniższa, 5 ocena najwyższa). W przypadku tej zmiennej badanie dowiodło, że skłonność do zmiany miasta jest istotna korelacyjnie z dwoma wskaźnikami W7 (jakość transportu zbiorowego, $r=,070*$) oraz W11 (warunki podróżowania – miejsca stojące, siedzące, tłok, czystość, temperatura, $r=,079*$). Należy zauważyć, że przez pryzmat tych wskaźników skłonność do zmiany miasta, w którym żyje respondent, jest mniejsza. Wskaźnik W7 dodatkowo jest także dodatnio skorelowany z aspektem, który dotyczył oceny atrakcyjności życia w mieście. Okazało się bowiem, że jakość

transportu zbiorowego jest jedyną zmienną, która może wpływać na ocenę miasta w kontekście atrakcyjności w porównaniu z życiem poza miastem ($r=-,087*$).

Analizy istotności korelacyjnej uzupełnione zostały metodą aglomeracji, należąca do grupy metod skupień. Analiza skupień jest wartościową metodą wtedy, kiedy celowe jest ułożenie pewnych obiektów w grupy w taki sposób, aby stopień powiązania obiektów należących do jednakowej grupy był jak największy, a z obiektami z pozostałych grup jak najmniejszy. Ocena podobieństwa wskaźników, które tworzą badaną zbiorowość, umożliwiła analiza poniższego dendrogramu (rys.1).



Rys.1. Analiza skupień wskaźników mobilności mieszkańców miast.
Źródło: opracowanie własne

Należy zauważyć, że istnieją pary wskaźników, które łączą się w skupienia o jednakowej odległości euklidesowej. Oznacza to, że takie grupy wskaźników będzie charakteryzował podobny stopień zróżnicowania. Łączenie w pary określonych wskaźników będzie miało także walor praktyczny, gdyż zmniejsza się tym samym liczba wskaźników opisujących dane zjawisko. Opisane zależności dotyczą wskaźników W1, W2, które związane są z odczuciem poziomu bezpieczeństwa w transporcie publicznym przez mieszkańców miast. Kolejna para wskaźników, które spełniają warunki zbliżonego stopnia zróżnicowania tworzą wskaźniki W3 i W13; te wskaźniki dotyczą cen biletów w komunikacji publicznej oraz zniżek w opłatach za przejazd komunikacją publiczną i związane są zapewne z sytuacją finansową respondentów. Podobne zależności dotyczą wskaźników W7 i W8 – opisują one ocenę jakości transportu zbiorowego oraz ocenę możliwości podróżowania innymi środkami transportu. Ostatnia para wskaźników związana jest z warunkami oczekiwania na przystankach (W10) oraz warunkami podróżowania (W11). Analizując powyższy wykres, można zauważyć także, że największy poziom różnorodności w ocenie badanych wskaźników otrzymał wskaźnik W5 związany z dostępnością do parkingów (łatwość zaparkowania). To ostatnie spostrzeżenie zostało także potwierdzone wysoką wartością odchylenia standardowego, co opisano powyżej.

Analizując przedstawiony wykres, można w stosunku do mieszkańców miast województwa śląskiego wyciągnąć następujące wnioski:

- istnieje zbliżony poziom zróżnicowania opinii dotyczącej jakości życia w mieście w kontekście bezpieczeństwa podróżowania środkami komunikacji zbiorowej. Oprócz oceny tego kontekstu podobne zróżnicowanie opinii respondentów otrzymał także wskaźnik dotyczący przepustowości głównych tras komunikacyjnych. Można więc wnioskować, że bezpieczeństwo oraz przepustowość będą miały łącznie istotny wpływ na wycenę jakości życia w miastach i powinny podlegać szczególnym zabiegom ze strony władz miasta;
- jakość transportu zbiorowego oceniana jest przez pryzmat możliwościami podróżowania innymi środkami transportu, stąd wniosek, że przy wycenie jakości życia istotne jest, by mobilność była zaspokajana w jak najwyższym stopniu, a w przypadku, gdy jeden ze sposobów przemieszczania jest utrudniony (np. mniejsza dostępność do tego sposobu), wówczas rola drugiego rośnie; w przypadku transportu zbiorowego mamy do czynienia ze wzrostem jego ważności wtedy, gdy dostęp do przemieszczeń samochodami osobowymi lub rowerami jest mniejszy z jakiegokolwiek powodu (dostępności ekonomicznej, organizacyjnej, infrastrukturalnej czy zdrowotnej);
- jednakową istotność w ocenie jakości życia w mieście mają zarówno warunki oczekiwania na przystankach, jak i warunki podróżowania; ten sam związek zauważyć można w kontekście cen biletu komunikacji publicznej a zniżkami w opłatach za przejazd środkami komunikacji zbiorowej.

Odczuwana w diskutowanej w części wstępnej artykułu wysoka jakość życia w aspekcie mobilności mieszkańców poddana została także ocenie mieszkańców w realny wpływ na to, co dzieje się w mieście. Mimo ogólnego stwierdzenia, że wpływ mieszkańców na to, co dzieje się w mieście, jest mały [7], partycypacja mieszkańców gmin oraz powiatów w decyzjach władz samorządowych coraz częściej widoczna jest w koncepcji budżetu obywatelskiego, który można określić jako proces dający mieszkańcom możliwość dyskusji oraz bezpośredniego wpływu na decyzje o alokacji części budżetu publicznego na przedsięwzięcia zgłoszone bezpośrednio przez mieszkańców danego miasta. Badanie zależności korelacyjnych między wyodrębnionymi wskaźnikami mobilności mieszkańców miast pokazało, że jedynie w przypadku wskaźników opisujących dostępność do tras rowerowych ($r=,093^{**}$) oraz parkingów ($r=,082^{*}$) mieszkańcy wyrażali statystycznie istotną opinię o możliwości realnego wpływu na to, co dzieje się w mieście.

Podsumowanie

Zaprezentowane wyniki badań oparte są we wnioskowaniu na zależnościach statystycznych, wskazujących na siłę i kierunek powiązań między badanymi zmiennymi. Rolą

badaczy jest nie tylko dostrzegać owe zależności, lecz również zastanowić się, czy aby na pewno sugerowane przez statystykę związki mają logiczny charakter, czy też są oczywistym zbiegiem okoliczności. Zaprezentowane wyniki wydają się logiczne i jako takie potwierdzają przypuszczenia autorów co do ich występowania. Jeżeli przyjąć je za prawdziwie występujące, wówczas można rekomendować władzom miast wykorzystanie wiedzy na ich temat w takim zarządzaniu miastami, by dostarczały one satysfakcji swoim mieszkańcom, a zarządzanie charakteryzowało wysokim stopniem sprawności. Ten ostatni wymiar zarządzania może z pewnością przyczynić się do odczuwania dyskutowanej na wstępie artykułu wysokiej jakości poziomu życia w mieście.

Warto pamiętać jednocześnie o pewnych wartościach, które umożliwią także mieszkańcom branie współodpowiedzialności za rozwój miast. Przekazanie przez zarządzających miastem odpowiedzialności za dobro wspólne na mieszkańców wymaga otwartości oraz woli tworzenia spójnej wizji rozwoju ze strony zarządzających miastem. Uruchamianie kolejnych mechanizmów usprawniających proces partycypacji sprzyja poczuciu wyższej jakości życia w mieście, także w kontekście badanych zmiennych dotyczących mobilności mieszkańców miast. Oprócz wyższej jakości życia mieszkańców uruchomienie tych mechanizmów prowadzi do większej transparentności oraz wiarygodności władz publicznych. Jak pokazały badania, niewiele zmiennych łączyć można z faktycznie odczuwanym przez mieszkańców realnym wpływem na to, co dzieje się w mieście. Należy pamiętać, że wszelkie mechanizmy partycypacji poprzedzić należy rozpoznaniem potrzeb oraz odczuć mieszkańców. Spełnienie tego warunku będzie legitymowało dopiero wpisywanie wszelkich działań badanej rzeczywistości w długofalową wizję rozwoju miasta, a w rezultacie tworzenie strategii rozwoju miast.

Literatura

1. J. Szołtysek, *Rola logistyki w kreowaniu mobilności w miastach*, w: *Logistyka. Współczesne wyzwania*, red. nauk. J. Szołtysek, B. Detyna, PWSZ, 2015.
2. Melberg A., *Resa och skriva. En guide till den moderna reselitteraturen*, Göteborg, 2006.
3. WHOQOL Group, *The World Health Organisation quality of life assessment (WHOQOL): Position paper from the world health organisation*. Soc. Sci. Med. 41, 1995.
4. Kolman R., *Zespoły badawcze jakości życia*, „Problemy Jakości”, 2002, nr 2.
5. Szołtysek J., *Potencjał logistyki w realizacji ambicji miasta*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, 2015, nr 7.
6. Szołtysek J., Otręba R., *Wieloaspektowa analiza czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście – jako przesłanka tworzenia polityki logistycznej miasta*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2015, nr 383..
7. Szołtysek J., Otręba R., *Zarządzanie miastem i jego wpływ na jakość życia mieszkańców miast województwa śląskiego – doniesienie badawcze*, „Problemy Rozwoju Miast”, Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast, 2015, nr 2.