

Ewa Raczyńska-Buława

Rodzina w podróży

Podróż pociągiem z dziećmi nie należy do łatwych, chociaż z perspektywy dziecka jest dużo wygodniejsza niż podróż samochodem – na przykład z uwagi na brak ograniczenia swobody ruchu koniecznością jazdy w foteliku samochodowym. Mimo postępującej modernizacji taboru, pasażerowie podróżujący z dziećmi napotykają na wiele przeszkód, leżących nie po stronie kolei, ale wynikających z niedostosowania całego procesu przewozowego do potrzeb zmieniającego się rynku. Potencjał podróży z dziećmi jest w chwili obecnej niewykorzystywany, szczególnie w przypadku dalszych wakacyjnych podróży. W codziennych podróżach dzieci są przyzwyczajane do tego, że samochodem pokonuje się nawet dystanse wynoszące kilkaset metrów.

Podróże z dziećmi – tabor i infrastruktura

Osoby podróżujące z dziećmi w wózkach i małymi dziećmi wpisują się w definicję osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zgodnie z definicją z rozporządzenia 1300/2014 „Osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której możliwość poruszania się przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku” [18]. Wcześniejsza definicja zawarta w TSI (decyzja 2008/164/WE) precyzowała jasno, iż osoby z dziećmi są osobami o ograniczonej możliwości poruszania się. Przede wszystkim dotyczy to dzieci poruszających się w wózkach dziecięcych, ale jest też istotne w przypadku małych dzieci – z uwagi na zapewnienie możliwości złapania na przykład poręczy przy wsiadaniu lub wsiadaniu do pojazdu czy też przy korzystaniu ze schodów. Wymóg zapewnienia dostępności taboru dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zapisany w *Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności* (TSI) odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (kolejno: decyzja 2008/164/WE, decyzja 2010/48/WE, decyzja 2012/464/UE uchylone aktualnie obowiązującym rozporządzeniem 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*) oznacza nie tylko zwiększenie dostępu dla samych osób niepełnosprawnych czy też osób starszych, ale także rodzin lub rodziców podróżujących z dziećmi. Stanowi to podstawę do dalszej budowy oferty zwiększającej atrakcyjność podróży dla współczesnego konsumenta i zapewniającej wartość dodaną umożliwiającą zwiększenie efektywności konkurencji z indywidualnym transportem samochodowym. W perspektywie długoterminowej przyczynia się także do budowania podstaw dla pozyskania kolejnych klientów, ponieważ każde z dzieci podróżujących z rodzicami jest potencjalnym przyszłym samodzielnym pasażerem, znającym system połączeń kolejowych, dla którego kolej i transport publiczny może stać się pierwszym wyborem przy planowaniu podróży.

Rozporządzenie 1371/2007 mówi, iż postępując zgodnie z TSI dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności

ruchowej, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej w celu zapewnienia, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępności wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych. Rozporządzenie 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w odniesieniu do podsystemu „Tabor” określa wymagania dotyczące między innymi aspektów istotnych dla zapewnienia dostępności osobom podróżującym z dziećmi:

- ◆ siedzeń,
- ◆ drzwi,
- ◆ toalet,
- ◆ przejść,
- ◆ zmiany wysokości,
- ◆ poręczy,
- ◆ położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wsiadaniu z niego.

W odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” szczegółowo opisane są wymagania dotyczące m.in.:

- 1) trasy pozbawionej przeszkód - łączącej się z następującymi strefami publicznymi infrastruktury, o ile występują: punkty zatrzymania innych środków transportu na terenie stacji (np. postój taksówek, przystanek autobusowy, tramwajowy, metro, prom itd.), parkingi, wejścia i wyjścia dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, punkty informacyjne, systemy informacji wizualnej i dźwiękowej, kasy i automaty biletowe, obsługa klienta, poczekalnie, toalety, perony;
- 2) drzwi i wejść;
- 3) toalet i stanowisk przewijania dzieci;
- 4) informacji wizualnych: drogowskazów, piktogramów, informacji drukowanej lub dynamicznej;
- 5) jednopoziomowych przejść przez tory na stacjach [18].

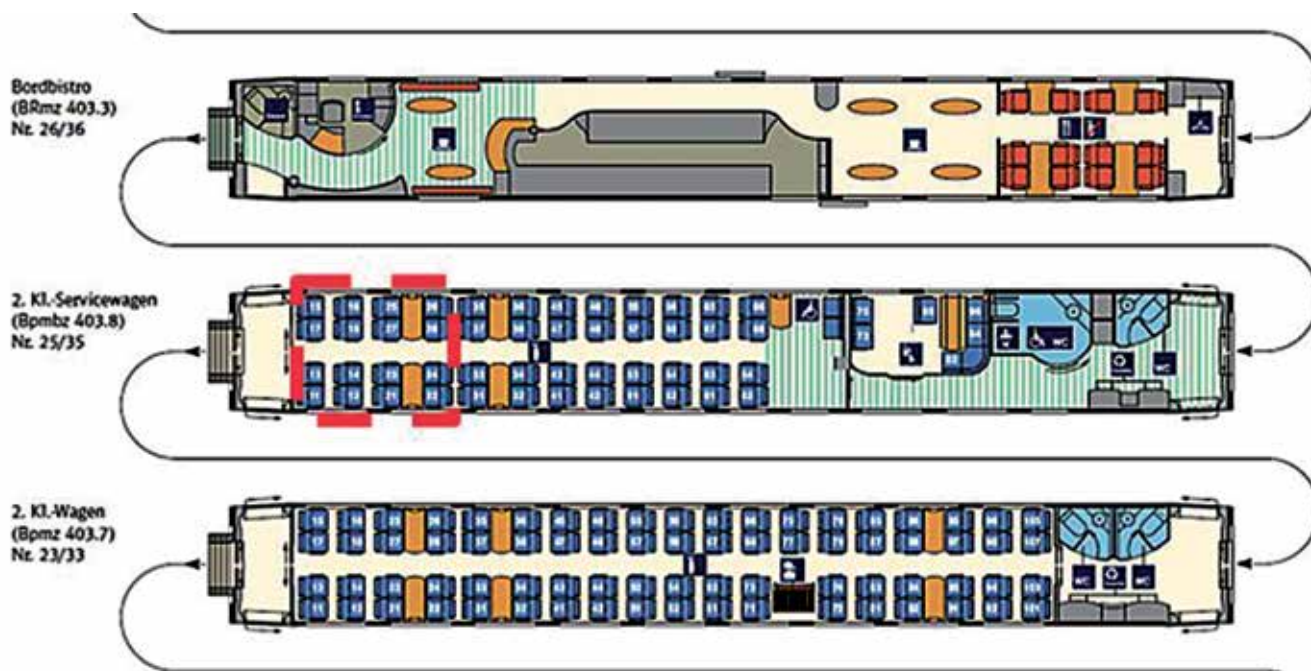
Dla podróżujących z małymi dziećmi i dziećmi w wózkach szczególnie istotne jest zapewnienie możliwości dotarcia na peron bez konieczności korzystania ze schodów (udostępnienie trasy pozbawionej schodów stanowiącej alternatywę dla schodów), a następnie zapewnienie możliwości swobodnego wejścia do pociągu. 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 waga 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 lub jego wniesienie do pociągu 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).

W przypadku schodów należy zwrócić uwagę na fakt, iż w przypadku rodziców z dziećmi w wózkach, montaż platformy przychodowej 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 nie należą do rzadkości – wózki dla bliźniąt, które mogą okazać się za długie, żeby możliwe było skorzystanie z windy. Zgodnie z Wytycznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych szerokość wejścia windy powinna wynosić 90 cm. Na stacjach aglomeracyjnych stosuje się kabiny o wewnętrznych wymiarach nie mniejszych niż 140 x 200 cm, a na pozostałych – nie mniejszych niż 110 x 140 cm [26]. Te drugie mogą się okazać za krótkie dla niektórych wózków bliźniaczych (tych, gdzie dzieci siedzą jedno za drugim – długość takich wózków może wynosić nawet 160 cm w wersji głęboko-spacerowej [8]) – ten wózek w większości pociągów dalekobieżnych będzie wymagał złożenia przed wejściem.

Zwykły wózek dziecięcy ma około 55–65 cm szerokości. W przypadku pociągów FLIRT i Dart Spółki Intercity nie ma więc problemu z wejściem przez drzwi zewnętrzne pojazdów (minimum 800 mm szerokości prześwitu). Może natomiast pojawić się problem z wejściem do samego przedziału – prześwit drzwi przejściowych (co najmniej 600 mm) może być za mały dla niektórych modeli wózków – ich producenci nie mają wymogów dotyczących szerokości rozstawu kół. Szerokość przejścia między siedzeniami wynosi minimum 520 mm, z tym, że sposób montażu siedzeń umożliwia przejazd pod warunkiem, że na trasie dojazdu nie ma zamontowanych stolików przy poczwórnych siedzeniach – nogi tych stolików uniemożliwiają części wózków dalszy przejazd. W starych wagonach typu pulmanowskiego możliwe jest jedynie wejście do przedziału – następnie konieczne jest złożenie wózka. W odniesieniu do wózków bliźniaczych – wózek, w którym dzieci siedzą obok siebie, który umożliwia swobodne skorzystanie w wind i dotarcie na peron, uniemożliwia z kolei wejście do wszystkich pociągów i dalsze poruszanie się po nich (wózki mają od 65 do 90 cm – przy czym w wersji głęboko spacerowej mogą być nawet o 1–1,5 cm szersze) – podróż wymaga złożenia wózka przed wejściem w drzwi, co uniemożliwia

samodzielną podróż, a nawet sprawia, że podróż w 2 osoby może być trudna. W TSI zawarty jest wymóg szerokości przejścia 800 mm w przypadku przejść stanowiących dojście do i z miejsc na wózki inwalidzkie. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż położenie miejsc dla rodziców z dziećmi najczęściej nie jest objęte tą trasą.

Dlatego tak istotne jest zapewnianie asysty rodzicom podróżującym z dziećmi. Rozporządzenie 1371/2007 mówi, iż osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. Pomoc udzielana przez zarządcę infrastruktury, podobnie jak też pomoc udzielana przez przewoźnika kolejowego przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu jest bezpłatna. Wymagane jest wcześniejsze zgłoszenie potrzeby uzyskania pomocy (przynajmniej 48 godzin) [19]. Nie jest to jednak obligatoryjne i przewoźnik lub zarządca infrastruktury może skrócić ten czas. PKP SA na określonych większych dworcach kolejowych oferuje możliwość zgłoszenia potrzeby pomocy w poruszaniu się po dworcu kolejowym z wyprzedzeniem 30-minutowym. Zgłaszanie z wyprzedzeniem 24-godzinny obowiązuje w SKM Warszawa i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. W przypadku braku wcześniejszego zgłoszenia rozporządzenie 1371/2007 zobowiązuje przewoźnika i zarządcę stacji do podjęcia wszelkich stosownych wysiłków i dla zapewnienia pomocy w taki sposób, by osoba niepełnosprawna oraz osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła odbyć podróż [19]. Wizja lokalna przeprowadzona dnia 19 maja 2017 roku na dworcach Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia pokazała, iż w przypadku pomocy udzielanej na dworcach brakuje jednolitych standardów dotyczących obsługi wózków dziecięcych. Ochrona na dworcu Warszawa Centralna kazała wyjąć dziecko z wózka tłumacząc, że taki jest regulamin. Ochrona dworca Warszawa Wschodnia przeniosła po schodach dziecko w wózek. Dodatkowym plusem w drugim przypadku była inicjatywa ze strony ochrony, która mimo braku zgłoszenia zaoferowała na miejscu pomoc we wniesieniu wózka do pociągu. Należy podkreślić, iż podróż pociągiem miała miejsce właśnie z uwagi na posiadanie wiedzy na temat możliwości skorzystania z pomocy i dostępność tej pomocy.



Rys. 1. Strefa rodzinna w pociągu ICE (zaznaczona czerwoną ramką) [16]

Alternatywą był własny samochód lub rezygnacja z podróży. Chęć ponownego skorzystania z usług kolei zależy w dużej mierze od tego, czy podróżny czuje się „zaopiekowany” także na pokładzie pociągu – czyli czy obsługa konduktorska zwraca uwagę na podróżujących z dziećmi i czy proponuje im pomoc przy wsiadaniu lub wysiadaniu, także w przypadku braku wcześniejszego zgłoszenia.

W odniesieniu do taboru, zgodnie z TSI co najmniej 10% miejsc siedzących w każdym zespole trakcyjnym lub pojedynczym pojeździe oraz w każdej klasie musi być oznaczone jako miejsca uprzywilejowane, przeznaczone dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. TSI przewiduje wyznaczenie miejsc dla wózków inwalidzkich, ale nie ma w nim mowy o miejscach postoju dla wózków dziecięcych. W przypadku dzieci siedzących nie jest to problemem – dziecko może zająć miejsce siedzące, a wózek może być złożony. W przypadku dzieci, które jeszcze nie siedzą jest to już problem. W TSI wyszczególniono symbole siedzeń uprzywilejowanych. Nie ma wśród nich miejsc dla rodzin z dziećmi. Brak wymogów może prowadzić do rezygnacji z oznakowania takich miejsc [18]. Ich wyznaczenie a także odpowiednia aranżacja leżą po stronie przewoźników. Istotne jest zapewnienie bliskości toalety z przewijakiem – tak, aby nie było konieczne przechodzenie z dzieckiem na rękę przez kilka wagonów (w pociągu Intercity Flirt trzeba przejść przedsiónek, pół wagonu i cały wagon Wars, w pociągach Dart miejsca te od toalety z przewijakiem dzieli mniejszy dystans – do pokonania jest tylko wagon Wars). Warto zwrócić uwagę, iż zakup przez Internet biletu na pociągi dalekobieżne Intercity wymaga od rodziców szczegółowej wiedzy na temat lokalizacji siedzeń w pociągach Flirt i Dart oraz wybrania właśnie tych siedzeń. W ramach systemu internetowej sprzedaży biletów nie ma możliwości wyboru miejsca przewidzianego dla rodziców z dziećmi.

TSI precyzuje, iż jeśli na stacji znajdują się toalety, należy zapewnić stanowiska przewijania dzieci, dostępne dla mężczyzn oraz kobiet. Jeżeli pociąg wyposażony jest w toalety, musi być zapewnione stanowisko przewijania dzieci. Jeśli nie zapewniono osobnego po-

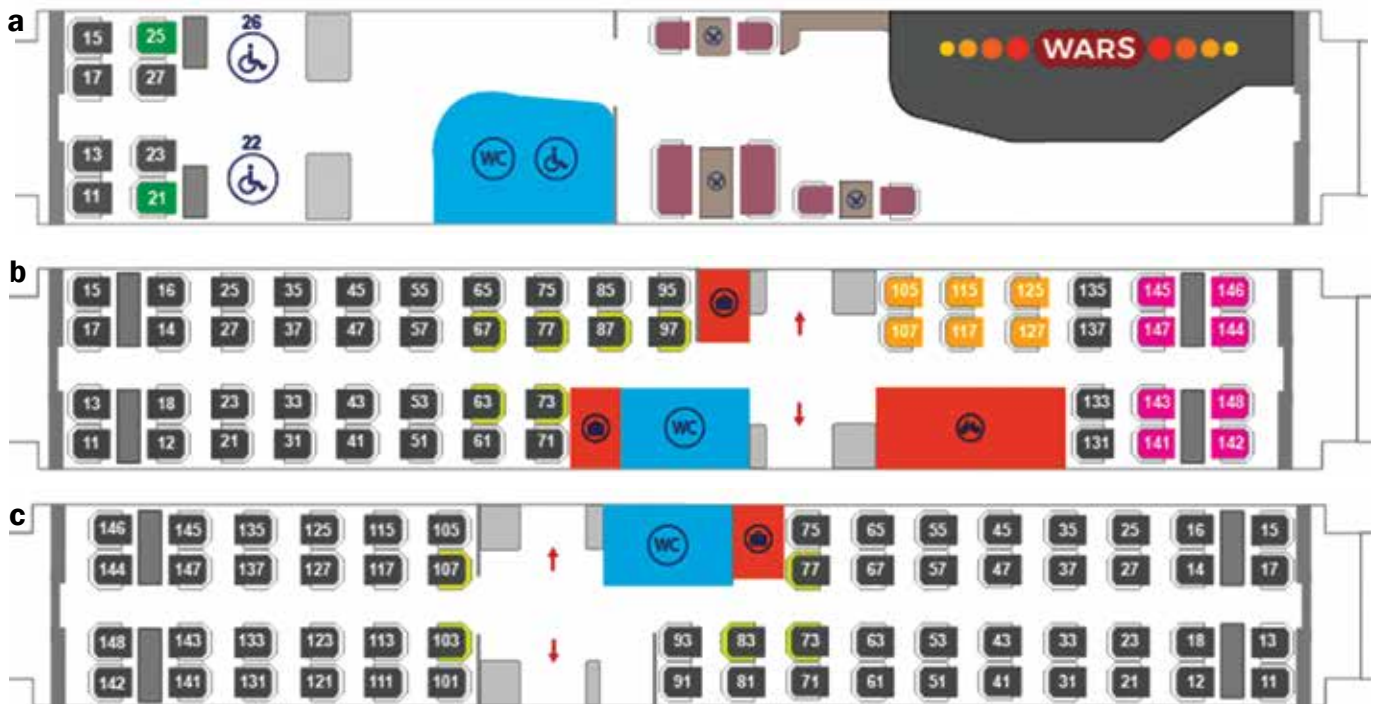
mieszczenia do pielęgnacji dzieci lub jeśli zapewniono pomieszczenia do pielęgnacji dzieci, ale nie są one dostępne dla użytkownika wózka inwalidzkiego, w toaletach uniwersalnych zapewnia się stół do przewijania. Parametry przewijaków powinny być następujące:

- ♦ 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 zsunęcia 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.

Takie same wymogi są przewidziane w odniesieniu do przewijaków zlokalizowanych w taborze [22].

Takie same wymogi są przewidziane w odniesieniu do przewijaków zlokalizowanych w taborze [18].

Podróż z dzieckiem wiąże się zawsze z ciężką pracą rodzica, który musi zapanować nad nudzącym się lub zbyt energicznym dzieckiem lub dziećmi. PKP Intercity oferuje w pociągach Express InterCity Premium (Pendolino) 3 przedziały, w których znajdują się 4 wygodne miejsca przy stolikach. W pociągach Pendolino, Dart i Flirt można skorzystać z miejsc przy stolikach, a przed każdym siedzeniem znajduje się rozkładany stolik. Umożliwia to rysowanie, zabawę układankami, rozstawienie tabletu (ze słuchawkami) czy inne aktywności służące zabawianiu dziecka. W wagonach pulmonowskich również jest możliwość skorzystania z takich stolików. W przypadku dalekich podróży dobrą opcją wydaje się być zorganizowanie kąci zabaw dla dzieci – przykładem takiego działania może być wagon Strefa Małego Podróżnika przygotowany w 2012 roku przez Intercity i kanał telewizyjny Boomerang [22]. Mogą to być również innego rodzaju rozrywki i udogodnienia jak wydawanie magazynu dla dzieci (online i w wersji papierowej) czy wyznaczone strefy dla rodzin z dziećmi, gdzie w weekendy przewoźnik zatrudnia na wybranych trasach animatorów dla dzieci (*Deutsche Bahn*).



Rys. 2. Położenie miejsc dla rodzin z dziećmi w pociągu FLIRT Intercity (oznaczone na różowo): a) wagon numer 3 – klasa 2, b) wagon numer 4 – klasa 2, wagon numer 5 – klasa 2 [5]

Tabor kolejowy jest, ale jak z niego skorzystać?

Podstawowym elementem gwarantującym skorzystanie z podróży koleją jest możliwość dojazdu do dworca. Osoby podróżujące z dziećmi mogłyby do tego celu wykorzystywać transport miejski. Raport NIK przedstawiony podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury, które odbyło się w Sejmie 23 marca 2017 roku, 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 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 jednak zwrócić uwagę na niewielką liczbę modernizowanych przystanków (od 4% do 12% ogólnej ich liczby). W odniesieniu do taboru wskazano, iż stopień przystosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych wzrósł w latach 2013–2015 zaledwie o 1%, ale jest wysoki. 85% autobusów komunikacji miejskiej w miastach na prawach powiatu było w 2015 roku przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dużo mniejsza dostępność obserwowana jest w przypadku komunikacji tramwajowej. W 2015 roku w Bydgoszczy na 114 tramwajów 2 były niskopodłogowe, a w Szczecinie na 212 tramwajów – 28 [7]. 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 umożliwiać dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym co najmniej jednemu użytkownikowi wózka inwalidzkiego oraz jednemu rozłożonemu wózkowi dziecięcemu lub wózkowi spacerowemu. Zgodnie z regulaminem drzwi zapewniające dostęp dla wózków inwalidzkich mają mieć podnośnik lub pochylnię. Istotne jest to, iż regulamin ma zastosowanie do nowo produkowanych pojazdów [17]. Dostępność tramwaju określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Rozporządzenie to mówi, iż w tramwaju co najmniej jedno 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 rokiem 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 [20].

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. Każda próba opierania na nich systemu transportu miejskiego bez systematycznej i pilnej wymiany taboru będzie skut-

kować wykluczeniem osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Analizując przypadki dworca Warszawa Centralna, jako głównego dworca stolicy i Łodzi Fabrycznej, jako najbardziej nowoczesnego dworca kolejowego w kraju, widoczne są duże braki w odniesieniu do punktu styku transportu miejskiego i kolejowego. W przypadku dworca Warszawa Centralna jest on prawie wyłącznie obsługiwany niskopodłogowym taborem tramwajowym – położony jest u zbiegu głównych ciągów komunikacji tramwajowej – Al. Jana Pawła II i Al. Jerozolimskich. Na obu przystankach tramwajowych w obu ciągach nie ma żadnych wind umożliwiających skorzystanie z komunikacji tramwajowej – konieczne jest wniesienie wózka dziecięcego po schodach. Dodatkowo przejście z przystanków autobusowych obsługiwanych wyłącznie przez tabor niskopodłogowy dla podróżujących autobusami wzdłuż Al. Jerozolimskich od strony zachodniej jest niemożliwe z uwagi na brak windy, podobnie od strony autobusów przy Al. Jana Pawła II od strony północnej. Przejście od przystanków zlokalizowanych przy Al. Jerozolimskich od strony wschodniej jest utrudnione z uwagi na schody prowadzące do głównego podziemnego holu i związaną z tym koniecznością ich obejścia do wejścia do budynku naziemnego dworca (obejście to wymaga przejścia po ruchliwym wjeździe na parking z uwagi na wymagania umiejscowione na chodniku). W przypadku Dworca Warszawa Centralna tabor jest więc dostosowany, ale dojście do niego wymaga dużej siły fizycznej. Odwrotnie jest w przypadku dworca Łódź Fabryczna, gdzie infrastruktura umożliwia bardzo szybką i bezbarierową przesiadkę na pojazdy komunikacji miejskiej. Przystanki obsługiwane są przez niskopodłogowe autobusy: 51, 57, 85AB, 86, 88AB, 53ABCDE, 58ABC. Linie te nie obejmują na przykład części północnej i zachodniej miasta (poza linią 86 na Retkinię). Na przystankach bezpośrednio przy dworcu lub od jego zachodniej strony zatrzymują się tramwaje: 1, 4, 5 i 12AB. Z tych 5 linii tylko 1 obsługiwana jest przez tramwaje niskopodłogowe, ale są to tylko niektóre losowe kursy – średnio 1 na godzinę, a w niektóre godziny żaden. Kursy są zaznaczone w rozkładzie jazdy na przystanku. Tramwaj 12A nie kursował w dniu badania – jego kursy są zawieszane na czas letni.

Na dworzec można przyjechać samochodem. Łódź Fabryczna dysponuje dużym, bezpłatnym parkingiem podziemnym. Warszawa Centralna jest dobrze dostępna od strony parkingu wokół Pałacu Kultury i Nauki – z tym, że jest on płatny. TSI mówi, iż na stacjach wyposażonych w osobne parkingi, w miejscu położonym w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się muszą zostać zarezerwowane wystarczające i dostosowane miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych [18]. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych reguluje liczbę miejsc parkingowych w strefach ruchu – obszarach obejmujących co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na które wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi [24]. Ustawa o drogach publicznych wskazuje, iż drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi. Ustawa ta precyzuje, iż miejsca te są dostępne wyłącznie dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwaną dalej „kartą parkingową”. Ich liczba powinna wynosić co najmniej:

- ◆ 1 stanowisko – jeżeli liczba stanowisk wynosi 6–15,
- ◆ 2 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 16–40,
- ◆ 3 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 41–100,

- ◆ 4% ogólnej liczby stanowisk, jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100 [25].

Ustawa ta nie obejmuje więc rodziców podróżujących z małymi dziećmi ani kobiet w zaawansowanej ciąży, którzy potrzebują nie tylko miejsc bliżej położonych wejść do budynków (także ze względów bezpieczeństwa – parkujące samochody często ograniczają widoczność i manewrujący kierowcy mogą nie zauważyć małego dziecka lub wózka). Szczególnie istotne jest zapewnienie większej przestrzeni dla otwarcia drzwi – w przypadku kobiet w ciąży, niemowląt w fotelikach wyjmowanych razem z dzieckiem z pojazdu, a także w przypadku małych dzieci, które trzeba wypiąć i wyjąć z fotelika. Nie są to warunki *sine qua non*, ale znacząco ułatwiają podróż i przesiadanie się w omawianych przypadkach, a także o czym wspomniano wyżej, zwiększają bezpieczeństwo podróży. Należy także zwrócić uwagę na to, iż miejsca dla rodzin z dziećmi są przy większości galerii handlowych i cieszą się dużą popularnością - razem z różnymi udogodnieniami w postaci przewijaków, pokoiów rodzinnych wyposażonych w mikrofalówki i fotele do karmienia niezmiennie przyciągają szczególnie młode mamy ułatwiając i zachęcając do robienia zakupów lub spędzania tam czasu.

Rodzina w podróży – gdzie zaczyna się życiowa podróż samochodem

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 dystansie 5 do 20 km na dzień [3]. 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 podwożone do szkoły samochodem. W przypadku dzieci z klas 1–3 podwożonych codziennie jest 50% uczniów [1]. 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, 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 z powrotem do domu. Co istotne – 60% badanych odpowiada, iż jeśli nie pozwoliliby dzieci, pokonywaliby tę samą trasę [3]. Problem wyboru środka transportu w podróżach do szkoły leży więc zdecydowanie po stronie rodziców.

63% osób odwozi samochodem dwoje 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 pieszo zdecydowanie wskazując jako przyczynę brak bezpieczeństwa na trasie [3]. Na problem braku bezpieczeństwa wskazują także rodzice dzieci badanych we Wrocławiu [1]. Aby zachęcić rodziców do odprowadzania dzieci do szkoły miasta starają się zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym wokół szkół. Skrajnym przypadkiem jest tutaj Londyn,

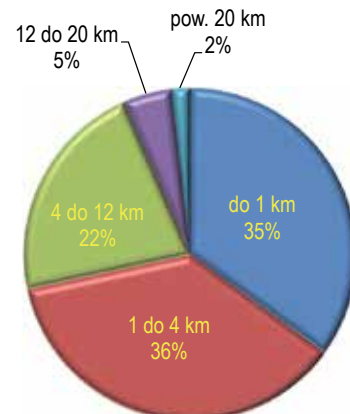
gdzie podwożenie dzieci pod szkołę może zakończyć się mandatem w wysokości 100 funtów. W przypadku opóźnień w płatności lub recydywy mandat ten wynosić będzie 1 000 funtów [13].

W odniesieniu do podróży do szkoły średniej samochodem podróżuje 45% uczniów. 25% uczniów dociera do szkoły autobusem, 14% pieszo. Na pytanie o to, jakim środkiem transportu uczniowie chcieliby docierać do szkoły zdecydowana większość odpowiada, że samochodem - 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 uczniów 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%).

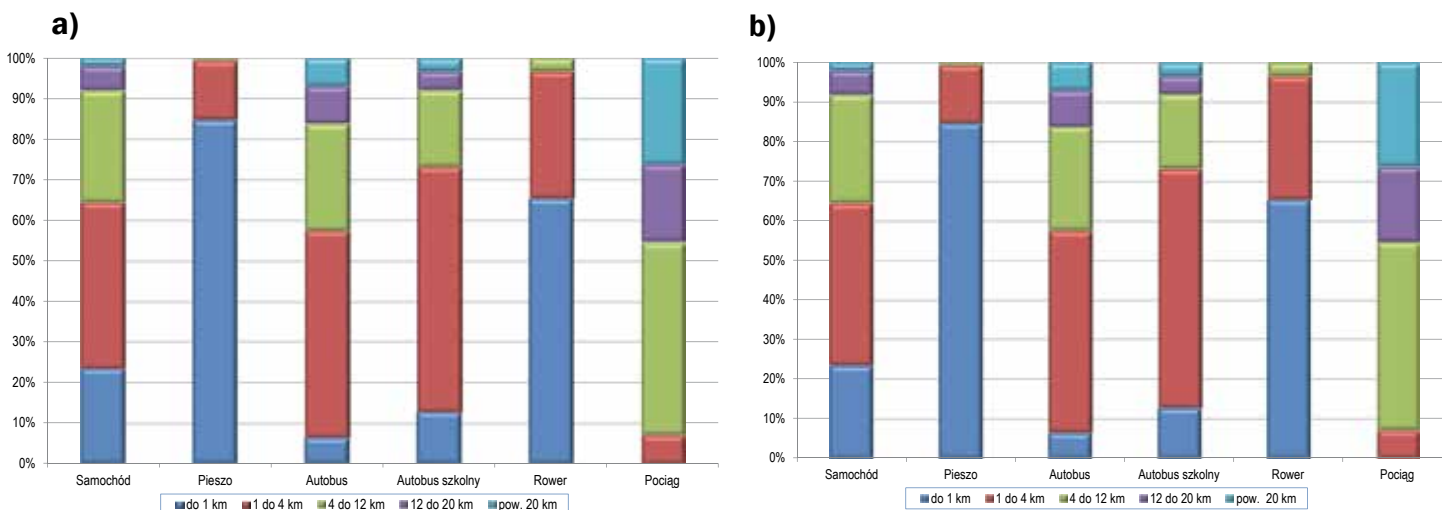
Wyniki badania preferencji uczniów szkół średnich pokazują to, na co uwagę zwracają autorzy opracowania kanadyjskiego – zmotoryzowanie podróży do szkoły kształtuje przyszłą mobilność dzieci i wpływa na ich poznanie okolicy miejsca zamieszkania [12]. Przedstawione wcześniej badanie przeprowadzone w Belgii 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 (automatycznie rodzice nie przekazują im też wiedzy z zakresu poruszania się w przestrzeni miejskiej lub podmiejskiej/wiejskiej w inny sposób niż samochodem). Badanie przeprowadzone w regionie Montrealu pokazuje alarmującą tendencję do pogłębiania się zjawiska – w 1998 roku pieszo do szkoły uczęszczało 41% dzieci w wieku od 6 do 12 lat. W 2003 roku było to już tylko 34%. Liczba dzieci podróżujących samochodem wzrosła z 22 do 31%. Ma to też związek ze zmianą preferencji rodziców w zakresie wyboru szkoły – częściej rodzice kierują się jakością nauczania czy zajęć dodatkowych w danej szkole lub wybierają dla dziecka szkołę prywatną. 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 socjalizacji i ich ogólny rozwój. Przyczynia się także do rozwoju epidemii otyłości u dzieci [12].

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

- ◆ 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;



Rys. 3. Odległość od szkoły
Źródło: oprac. własne na podst. [3].



Rys. 4. Wybór środka transportu w zależności od odległości: a) - wg środka transportu, b) - wg odległości
Źródło: oprac. własne na podst. [3].

- ♦ działanie edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ♦ zachęcanie rodziców do prowadzenia zdrowego trybu życia poprzez regularne odprowadzenie dzieci do przedszkoli/szkół;
- ♦ zmniejszanie ruchu samochodowego w okolicach gdyńskich placówek, co również składa się na poprawę warunków środowiskowych, zmniejszając tym samym ingerencję spalin we wdychanym powietrzu [16].

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, nie były też prowadzone badania nad mobilnością rodziców.

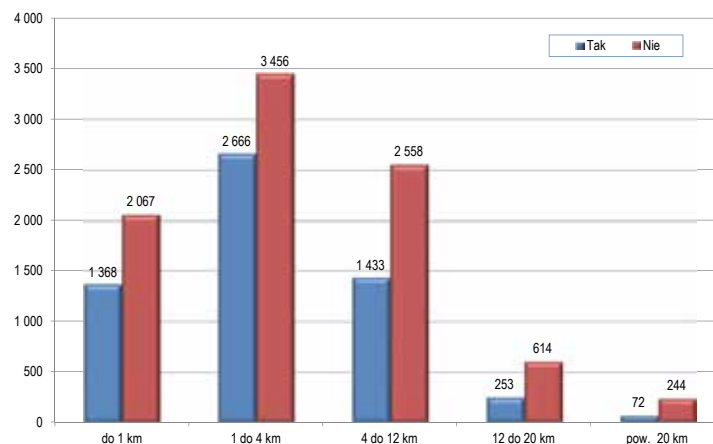
Turystyka kolejowa - problem złożony

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. Wspomniane wyżej belgijskie badanie Ligi Rodzin z 2016 roku pokazało, że 80% rodziców wykorzystuje samochód w wakacyjnych podróżach. 13% rodzin leci samolotem, zaledwie 5% jedzie pociągiem lub autobusem [11].

Wyjazdy wakacyjne oznaczają najczęściej dłuższy pobyt w danym miejscu i wymagają zabrania większej ilości bagażu. Podróżujący mogą na stację początkową przyjechać samochodem. Wówczas przydatne są parkingi umożliwiające, jak na lotnisku, pozostawienie auta na dłużej. Takich parkingów nie ma przy żadnym z dworców kolejowych. Dodatkowo, na dworcu przydatne są wózki na bagaż dostępne dla podróżujących z większym bagażem - umożliwiają załadunek całego bagażu na jeden wózek i sprawowanie opieki nad dzieckiem lub dziećmi, podczas gdy jedna osoba eskortuje bagaże. Takie wózki znajdują się na stacjach kolejowych we Francji, w Wielkiej Brytanii, w Niemczech, w Austrii (z wyjątkiem Wiednia Hauptbahnhof, gdzie zrezygnowano z usługi ku niezadowoleniu podróżnych [9]). Na Gare de Lyon w Paryżu można spotkać także bagażowych, noszących specjalne plakietki, którzy pomagają w przenoszeniu bagażu. Dodatkowo SNCF w przypadku pociągów objętych rezerwacją miejsc oferuje przewóz bagażu od miejsca zamieszkania do wskazanego punktu docelowego. Bagaż przewożony pociągiem można oznaczyć etykietami e-Tiquette z QR kodem, któ-

ry umożliwi szybką identyfikację właściciela zapomnianego bagażu. Transport bagażu jest także ofertowany przez Deutsche Bahn - dotyczy punktów docelowych w Niemczech, ale także we Włoszech, Szwajcarii i Austrii. Możliwy jest nawet transport do kabiny statku pasażerskiego. Usługa jest dodatkowo płatna [2, 10]. W Polsce nie stosowane jest żadne z powyższych rozwiązań. Przewóz nadliczbowego bagażu, który nie mieści się nad i pod zajmowanym miejscem w pociągach dalekobieżnych Intercity jest dodatkowo płatny - 5,10 zł od każdego dodatkowego bagażu. W pociągach Przewozów Regionalnych podróżny może przewieźć do 3 sztuk bagażu bezpłatnie. Za kolejne musi wnieść opłatę w wysokości 7 zł.

Znacznie trudniejsze jest natomiast dotarcie z bagażem i z dziećmi do punktu docelowego. Wcześniej opisano już problemy, jakie napotykają osoby podróżujące z dziećmi w trakcie podróży komunikacją miejską wynikające z braku dostosowania infrastruktury lub pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Drugim problemem dotyczącym właściwie wszystkich podróżujących jest możliwość dotarcia do miejsca wypoczynku i poruszania się po jego okolicy - dotarcie do miejsc atrakcyjnie turystycznych. Możliwości te różnią się w zależności od regionu, ale podróż za każdym razem wymaga przesiadki na autobus. Poniżej przedstawiono kilka przykładów opracowanych na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów i systemu E-podróżnik, stan na 25 sierpnia lub 11 września.



Rys. 6. Czy osoba odwożąca dziecko wraca z powrotem do domu? [3]

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

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

Źródło: oprac. własne na podst. [16]

- ♦ **Bieszczady (Cisna, Wetlina):** przyjazd pociągiem na stację Sanok lub Zagórz, stamtąd dojazd autobusem – w sezonie 4 połączenia od 10:41 do 17:25, poza sezonem 3 połączenia od 12:15 do 17:25. Problemem jest ich skomunikowanie z pociągiem – z Warszawy Centralnej do Sanoka na dzień 24 sierpnia docierają 2 pociągi – dzienny wyjeżdżający o godzinie 9:50, który dociera do Sanoka o godzinie 18:41 i wymaga wykupienia dodatkowego noclegu z powodu braku autobusu o tej porze, a także nocny wyjeżdżający o godzinie 23:10 i docierający do celu o godzinie 9:18 – z tym, że pociąg ten wymaga po drodze przesiadki na autobus komunikacji zastępczej o godzinie 5:02. Poza sezonem kursują oba połączenia, z tym, że nocne wymaga przesiadki o 5:44 w Rzeszowie na pociąg TLK jadący w relacji Rzeszów Główny–Sanok. Na przesiadkę jest jedynie 20 minut. Jest możliwy dojazd z Warszawy do Rzeszowa – 6 połączeń w sezonie i poza nim, stamtąd do Sanoka lub Zagórza (pociągiem – jest możliwość przesiadki na 2 pociągi do Sanoka lub jeden z 4 autobusów), tam znowu trzeba się przesiąść na autobus bezpośrednio do Cisnej. Pierwszy z wariantów wymaga noclegu w trakcie podróży, a więc dotarcia do hotelu, rozpakowania bagażu i ponownego pakowania następnego dnia. Wariant podróży nocą i podróż przez Rzeszów wymagają aż 2 przesiadek. Jedyny akceptowalny wariant podróży jest bardzo nieintuicyjny – o godzinie 10:01 odjeżdża pociąg do Krakowa, po 1 godz. 22 min oczekiwania na dworcu, gdzie można znaleźć dla dziecka wystarczająco dużo atrakcji, możliwa jest przesiadka na autobus przewoźnika San-Bus, który kursuje bezpośrednio do Cisnej i Wetliny. Przejazdy autobusami są równie niekonkurencyjne, jak przejazdy pociągami – z uwagi na krótkie czasy przesiadek i korzystanie z usług różnych przewoźników w trakcie jednej podróży – autobusy mają opóźnienia, a przewoźnicy często ze sobą rywalizują. Drugim problemem jest bardzo mała oferta rozkładów

jazdy autobusów kursujących z Cisnej lub z Wetliny w kierunku szlaków turystycznych – na przykład z Wetliny do Ustrzyk Górnych kursują 3 autobusy w sezonie (nowością po wycofaniu się Arrivy z województwa podkarpackiego jest przedłużenie sezonu do 15 października). Nie można się dostać z Wetliny do Wołosatego (gdzie w sezonie kursuje tylko jeden autobus dziennie o godzinie 14:00) i na przykład wejść na najwyższy szczyt polskich Bieszczad. W sezonie kursują w Bieszczadach busy – nie mają one jednak ustalonych rozkładów jazdy i może się zdarzyć, że podróż będzie niemożliwa. Podróż w Bieszczady bez samochodu wymaga dobrej kondycji lub czekania na okazję (z dziećmi niemożliwe ponieważ nie wolno przewozić dzieci w samochodach osobowych bez fotelików dziecięcych), a także czekania na autobusy lub busy. Jest to więc wariant dla zdeterminowanych i podróżujących z dziećmi w wieku nastoletnim.

- ♦ **Góry Stołowe** (baza noclegowa w Kudowie-Zdrój) – podróż pociągiem z przesiadką we Wrocławiu lub bezpośrednim nocnym pociągiem (niepolecanym z uwagi na brak wagonów sypialnych lub kuszetek) trwa 11 godzin. Szczeliniec: dojazd do Karłowa (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 Adrępańskie Skąły (skalne miasto) lub inne miasta w Czechach (kursuje CDS Nachod – 10 połączeń). Ciekawostką jest także możliwość wynajęcia roweru lub przyjechania z rowerem pociągiem – w Góry Orlickie i pod Szczeliniec 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 [4]. Kudowa jest więc atrakcyjnym celem podróży rodzin z dziećmi – drobnym ułatwieniem byłoby umożliwienie dostarczenia bagażu z miejsca zamieszkania bezpośrednio do punktu docelowego – przede wszystkim z uwagi na znaczne oddalenie dworca kolejowego od centrum Kudowy, gdzie znajdują się miejsca noclegowe.
- ♦ **Rowy** – dojazd z Warszawy do Słupska (około 5 godzin, kursują sezonowo bezpośrednie pociągi Kolei Mazowieckich i Intercity) – stamtąd podróż autobusami przewoźnika Nord Express (linia sezonowa) do Rowów – tabor przewoźnika z częściowo obniżoną podłogą – lub przewoźnika PKS Słupsk. Rowy dają duże możliwości związane z korzystaniem ze szlaków turystycznych i rowerowych Słowińskiego Parku Narodowego. Jest możliwe wypożyczenie roweru na miejscu.
- ♦ **Białowieża** – podróż PKP Intercity do Białegostoku, a następnie autobusami przewoźnika Voyager Trans Andrzej Kiejko do Białowieży.
- ♦ **Giżycko** – brak bezpośredniego pociągu – przesiadka w Olsztynie lub w Białymstoku, podróż pociągami PKP Intercity lub PKP Intercity i Polregio.
- ♦ **Mikołajki** – brak możliwości dojazdu pociągiem (stacja nie funkcjonuje od 2009 roku).

Korzystając z transportu publicznego, trudno jest zorganizować zwiedzanie na przykład polskich zamków, zarówno Jury Krakowsko-Częstochowskiej, jak też tzw. Polskiej Doliny Loary – większość lokalizacji nie ma 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 około południowych). Czas przejazdu, przesiadki, konieczność żmudnego wyszukiwania informacji niezbędnych w podróży przy jednoczesnej łatwości poruszania się samochodem, decydują o wyborze najwygodniejszego



Przystanek w Smołdzinie pod wzgórzem Rowokół (platforma widokowa)

środku transportu jakim jest samochód. Dużym utrudnieniem jest brak podawania na stronach internetowych atrakcji turystycznych wskazówek dotyczących dojazdu. Analiza stron internetowych najbardziej atrakcyjnych turystycznie zamków wskazanych przez National Geographic jako top 10 [23] pokazuje, iż dotyczy na przykład zamku w Krasicy, 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 oraz taboru na całej trasie podróży – nie tylko w zakresie terenów kolejowych. 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. 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.

Na uwagę zasługuje także konieczność zakupu oddzielnych biletów komunikacji kolejowej i autobusowej, a także biletów na przejazd autobusem już w trakcie pobytu w miejscu wypoczynku. To wszystko w sposób istotny zwiększa koszt wypoczynku – szczególnie biorąc pod uwagę fakt, iż koszty paliwa są rozkładane na 3–4 lub większą liczbę użytkowników (a w przypadku samochodów na gaz są to znikome koszty), natomiast w komunikacji publicznej trzeba zakupić przynajmniej 4 bilety na 1 osobę dorosłą i dziecko powyżej 4 lat.

Dodatковым minusem podróży pociągiem jest widoczne ograniczenie mobilności w miejscu przebywania – brak możliwości dostania się na wszystkie okoliczne szlaki turystyczne, do miejsc atrakcyjnych turystycznie – parków rozrywki, zamków, muzeów i skansenów. Z perspektywy użytkownika samochodu jest to istotna wada systemu transportu publicznego – aby zwiększyć konkurencyjność oferty i zachęcić go do podróży wymagane jest zaoferowanie dodatkowych bonusów w podróży. Przykładem mogą być takie oferty jak wspólne bilety (zwiedzanie + pociąg, pociąg + autobus, samolot + pociąg), organizowanie transportu dowozowego (przykładem może być tutaj 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 dostosowania oferty do właściwych grup społecznych.

Codziennie podróże rodziców

Odrybnym 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 się poruszają. Opiekunowie łączą sprawowanie opieki z obowiązkami domowymi, pracą zarobkową i innymi podróżami. Sprawia to, że ich trasy podróży są bardzo złożone. Samych po-



Zmodernizowana wiata przystanku w Smoldzińskim Lesie w stronę Słupska (wysypany otoczkami uniemożliwiający wjazd pod wiatę wózkem)

dróży jest więcej, ponieważ są one związane nie tylko z samymi osobami opiekunów, ale także z ich podopiecznymi. Zwracają też szczególną uwagę na otaczającą ich przestrzeń, jej dostosowanie do ich potrzeb. Znacznie większą rolę w podróży odgrywa jej czas – szczególnie w przypadku osób łączących pracę, obowiązki domowe i opiekę 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 punktów procentowych). Badania statystyczne pokazują, iż kobiety częściej niż mężczyźni podejmują pracę w niepełnym wymiarze godzin i przez to podróżują często poza godzinami szczytu. Kobiety zdecydowanie częściej łączą pracę zawodową z opieką nad dziećmi i obowiązkami domowymi. Różnice są widoczne w obszarze zachowań komunikacyjnych. Kobiety więcej podróżują transportem publicznym (różnica nie jest duża – 4 punkty procentowe)



Przystanek w stronę Kluków (skansen) w Smoldzińskim Lesie

i częściej chodzą (6 punktów procentowych). Ich podróże w ciągu dnia są dużo częstsze, ale pokonują one krótsze dystanse niż mężczyźni – brytyjskie badania wskazują, iż mężczyźni pokonują dziennie średnio o 45% dłuższe odległości. Jest to spowodowane odległością miejsca zamieszkania od miejsca pracy – większą w przypadku mężczyzn. Jest to nie tylko związane z koniecznością wykonywania obowiązków domowych, ale także z wysokością płac w słabiej opłacanych sektorach zatrudnienia [6, 14, 21].

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 – tworząc nową ofertę przestrzeni publicznej i przyczyniając się do wzrostu jakości życia mieszkańców przede wszystkim miast. Zachęca to mieszkańców 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 tej przestrzeni dzieciom i nastolatkom, osobom starszym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Pisemna polityka Wiednia stanowi, iż dostępność wszystkich regionów miasta przy poruszaniu się transportem publicznym wpływa na poprawę mobilności 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 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 niemotoryzowanego,
- ♦ 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 przy-

stanki komunikacji miejskiej, szkoły, miejsca pracy jest wystarczająca [14].

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, wysokiej jakości informację pasażerską, a także dostępność taboru komunikacji publicznej. Jako istotne punkty wskazano badania i analizy, a także partycypację społeczną w procesie podejmowania decyzji [21].

Podsumowanie

Dostępność usług transportu kolejowego 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 szerszy jej zakres wychodzący poza tradycyjnie pojmowaną usługę przewozową. Ma ona też szczególne znaczenie w procesie kształtowania zachowań komunikacyjnych przyszłych klientów przewoźników kolejowych – dzieci podróżujących koleją, które potem w sposób naturalny mogą stać się samodzielnymi pasażerami, mając już wiedzę na temat poruszania się po systemie transportu kolejowego i publicznego. Rodzice w trakcie podróży przekazują im bowiem umiejętność korzystania z rozkładu jazdy, systemów informatycznych wspomagających realizację podróży, zakupu biletu, lokalizacji i wyszukiwania przystanków kolejowych i autobusowych transportu miejskiego. 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.

Dostępność fizyczna taboru kolejowego wciąż rośnie. Jest ona wymagana prawnie w stosunku do zakupów nowego taboru i w przypadku projektów modernizacji infrastruktury kolejowej. Ewentualne problemy możliwe są do rozwiązania przy pomocy usługi asysty obowiązkowej dla każdego przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej. Na pokładach nowych pociągów muszą znajdować się przewijaki dla dzieci. W Polsce mało rozwinięte są dodatkowe usługi na pokładach pociągów skierowane do dzieci i rodziców.

Podróże z dziećmi wymagają, podobnie jak w przypadku wszystkich pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, zwrócenia szczególnej uwagi na cały proces przemieszczania się począwszy od dotarcia na stację lub przystanek kolejowy, a w przypadku podróży wakacyjnych – także oferty podróży na miejscu umożliwiającej swobodne i szybkie dotarcie do głównych punktów atrakcyjnych turystycznie. Dostępność transportu publicznego w przypadku komunikacji miejskiej w miastach na prawie powiatu jest niewystarczająca i jeszcze niższa pozostałych miastach. Trudne jest także dotarcie samochodem na dworzec kolejowy – brak jest wyznaczonych miejsc postojowych dla rodziców z dziećmi (powszechnie obecnych we wszystkich galeriach handlowych). Nie zawsze w okolicy dworca jest nawet parking, gdzie można zostawić samochód, szczególnie na dłuższy okres. W Polsce brakuje także usług ułatwiających podróż – wózków bagażowych na dworcach, usług transportu bagażu od drzwi do drzwi, czy też ofert łączonych umożliwiających tańsze i wygodniejsze dotarcie kilkoma środkami transportu do punktu docelowego w przypadku wyjazdów turystycznych.

Podróż z dzieckiem lub z dziećmi autem jest łatwiejsza – wszędzie można dostać się bezpośrednio i szybko pokonać nawet naj-

bardziej skomplikowaną trasę. Jest to zrozumiałe, jeśli na końcu drogi nie można przyjechać spóźnionym do pracy. Dziwić jednak może, dlaczego biorąc pod uwagę tak krótkie dystanse do pokonania, 40% rodziców tylko podwozi dzieci i potem wraca do domu. Powoduje to konieczność postawienia sobie pytania jak daleko sięga moda, przyzwyczajenie, a może zwykłe lenistwo, a także w jaki sposób odwracać takie trendy.

Bibliografia:

1. 1 września wracają korki – sprawdź dlaczego: <http://www.akcjamiasto.org/1-wrzesnia-wracaja-korki-sprawdz-dlaczego-wyniki-badan/> (dostęp 14.09.2017).
2. Bagages & Consignes: <http://www.sncf.com/fr/services/bagages-consignes> (dostęp 14.09.2017).
3. Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, Service public de Wallonie, DGO2 – Direction générale Opérationnelle Mobilité et Voies Hydrauliques Direction de la Planification de la Mobilité, 2010.
4. Cyklobusy: <http://www.kudowa.pl/pl/informacje-dla-turysty/cyklobusy> (dostęp 14.09.2017).
5. Dyr T., Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 10.
6. Flirt3: <https://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/nasze-pociagi/intercity/flirt.html> (dostęp 13.11.2017).
7. Hasson Y., Polewoy M., *Gender Equality Initiatives in Transportation Policy. A review of literature*, July 2011.
8. Informacja o wynikach kontroli „Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”, nr ewid. 6/2016/P/15/069/LBY, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2016.
9. Jaki wózek wybrać?: <https://podwojneszczescie.net/pl/i/Jaki-wozek-wybrac/24> (dostęp 14.09.2017).
10. Keine Hilfe fürs Gepäck: <https://www.meinbezirk.at/favoriten/lokales/keine-hilfe-fuers-gepaeck-d1780865.html> (dostęp 14.09.2017).
11. Koffer verschicken mit dem Gepäckservice der Deutschen Bahn: https://www.bahn.de/p/view/service/gepaeck/gepaeck.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_gepaeck-service_LZ01 (dostęp 14.09.2017).
12. La Ligue des familles présente les résultats d'une grande enquête sur la mobilité des parents, Communiqué de presse, 14 avril 2016.
13. 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, nr 12.
14. Londyn. Nawet 1 000 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 14.09.2017).
15. *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, Werkstadtbericht nr. 130 A, Urban Development Vienna, Municipal Department 18 (MA 18) – Urban Development and Planning, Vienna 2013.
16. Mehr Reisekomfort für Familien – der Familienbereich im ICE: <https://inside.bahn.de/familienbereich-im-zug/> (dostęp 14.09.2017).
17. Podsumowanie ankiet po kampanii „Odprowadzam Sam”: <https://www.mobilnagdynia.pl/pieszki/423-ankiety-odporowadzam-sam> (dostęp 14.09.2017).
18. Raczyńska-Buława E., *Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?*, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 1–2.
19. Raczyńska-Buława E., *Osoby niepełnosprawne w systemie transportu publicznego*, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 5.
20. Raczyńska-Buława E., *Osoby starsze a miejski transport publiczny: problemy i bariery mobilności*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 1–2.
21. 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].
22. 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.
23. Rozporządzenie 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.
24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia: Dz. U. 2011, nr 65, poz. 344.
25. *Smart choices for cities. Gender equality and mobility: mind the gap!*, policy note, CIVITAS.
26. Strefa Małego Podróżnika. Oferta dla dzieci PKP Intercity i kanału Boomerang: <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/komunikaty-prasowe/komunikaty-prasowe-2012r/strefa-malego-podroznika-oferta-dla-dzieci-interop-kanalu-boomerang.html> (dostęp 14.09.2017).
27. TOP 10 – Najpiękniejsze polskie zamki. Co warto zobaczyć?: <http://www.national-geographic.pl/aktualnosci/top-10-najpiekniejsze-polskie-zamki-co-warto-zobaczyc> (dostęp 14.09.2017).
28. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym: Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602.
29. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: Dz. U. 1985, nr 14, poz. 60 z późn. zm.
30. Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych. Ipi – 1, załącznik do uchwały nr 41/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 stycznia 2017 r.

Autorka:

mgr inż. Ewa Raczyńska-Buława – Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Family travelling

Traveling with children by train is not easy, although from a child's perspective it is much more convenient than a car trip – because for example there is no restriction on the freedom of movement necessary while travelling by car. Travelers with children in Poland, however, can encounter many obstacles during the journey – mainly due to the lack of additional services facilitating travelling by train and insufficient services provided outside the train (in touristic regions). It is easier and more common to travel by car and there lays the problem. The potential of family travel for holiday trips is not used and in everyday journeys the children are accustomed to the fact that by car they reach distances of several hundred meters.