

Rosnąca zależność od transportu wynikająca ze zwiększającego się poziomu mobilności charakteryzuje obecnie społeczeństwo na całym świecie. Różne obszary miejskie i wiejskie borykają się zatem z wieloma związanymi z transportem problemami, które wynikają z konieczności przemieszczania się w celu realizowania czynności dnia codziennego. Nie tylko naukowcy akademicy, ale także władze polityczne oraz różne organizacje obywatelskie są zgodne co do tego, że tego typu rozwój nie jest zrównoważony w perspektywie nadchodzących dziesięcioleci i należy podjąć działania ukierunkowane na przełamanie aktualnych wzorców dotyczących transportu. Niestety kwestia tego jakie kroki należy podjąć, aby rozwiązać problemy związane z transportem, takie jak efekty uboczne użytkowania samochodów, wykluczenie społeczne lub fragmentacja krajobrazu, w celu wsparcia zrównoważonego rozwoju i zwiększenia elastyczności (nie tylko) miast, wciąż stanowi przedmiot szerszej debaty ze względu na złożoność problemów. Osoby odpowiedzialne za wyznaczanie toru polityki oraz naukowcy uważają, że środkiem, który może zostać zastosowany wobec wyżej wymienionych kwestii, w myśl narracji zrównoważonego rozwoju mobilności, jest polityka bezpłatnego transportu publicznego (ang. fare-free public transport policy, dalej: „FFPT”). Niefortunnym dla polityki FFPT jest fakt, że prowadzone obecnie badania zbytnio skupiają się na jej różnorodnych gospodarczych, społeczno-przestrzennych i behawioralnych aspektach. Niektóre podstawowe kwestie pozostają jednak bez odpowiedzi. W szczególności chodzi o procesy i mechanizmy, które rezygnują z wdrażania FFPT. Jeśli chcemy mieć pewność, że rozwój transportu przebiega zgodnie z paradygmatem zrównoważonej mobilności, zagadnienia związane z planowaniem polityki nie mogą być w trakcie badań dotyczących transportu i FFPT traktowane marginalnie. Prowadzone obecnie badania powinny nie tylko koncentrować się na tym, jak planować lub urzeczywistniać wdrażanie bardziej zrównoważonych środków transportu w ramach naszych systemów transportowych i miejskich, ale także badać podmioty będące w stanie (od)tworzyć politykę transportową oraz odkrywać mechanizmy i procesy, które to umożliwiają. Niniejszy projekt ma na celu pójście o krok dalej i wypełnienie tej luki w wiedzy praktycznej poprzez zaprezentowanie dyskursu politycznego oraz stosunku władzy, które leżą u podstaw kształtowania i przyjmowania polityki FFPT. **Głównym celem badania jest zrozumienie nie tylko dlaczego, ale także przez kogo i w jaki sposób kształtowana oraz przyjmowana jest polityka bezpłatnego transportu publicznego.**

Procesy oraz mechanizmy zostaną dogłębnie zbadane na przykładzie Polski. Mimo, że Polska przoduje w stosowaniu praktyk FFPT, to w ponad 60 przypadkach, gdzie wdrożono zasady polityki bezpłatnego transportu, brakuje badań kompleksowo obejmujących wspomniane wyżej problemy. Projekt podzielono na pięć różnych etapów, które umożliwią realizację głównego celu proponowanego badania. Po pierwsze, przeprowadzona zostanie inwentaryzacja praktyk FFPT stosowanych aktualnie w Polsce. Po drugie, wykonana zostanie jakościowa porównawcza analiza przestrzenna, której owocem będzie opracowanie typologii praktyk FFPT. Po trzecie, aby badanie miało charakter dogłębny, dokonana zostanie selekcja przypadków stosowania FFPT ujętych w próbie badawczej. Czwarty etap skoncentruje się na analizie wybranych przypadków pod kątem rozwoju obszarów miejskich, transportu i FFPT. Pomoże to dowiedzieć się, dla jakiego środowiska miejskiego i transportowego FFPT stanowi odpowiednią opcję oraz wyjaśnić rolę FFPT w rozwoju miast i transportu, a wszystko to przy wykorzystaniu wielowymiarowej analizy. Aby zrozumieć proces wdrażania polityki, przeprowadzone zostaną szczegółowe wywiady. Piąty etap skupi się zaś na analizie postaw użytkowników końcowych, zachowań w podróży oraz wzorców mobilności obserwowanych w systemie stosującym FFPT. W wyselekcjonowanych przypadkach jako narzędzia do osiągnięcia tego celu posłużą kwestionariusze i wywiady.

Temat badań, a w szczególności planowanie polityki, stanowi element niezbędny dla zrozumienia bieżących praktyk w zakresie planowania miejskiego i przestrzennego. Proponowane badanie przyczyni się zatem do powstania nowej tradycji prowadzenia krytycznych badań nad transportem miejskim, która nie zdobyła jeszcze w pełni uznania w głównym nurcie badań nad transportem. Oczekuje się, że wyniki badań przyczynią się do opracowania teoretycznych ram pozwalających na dalszą analizę nie tylko samej polityki FFPT, ale przede wszystkim mechanizmów i procesów leżących u podstaw rozwoju miast i transportu. Jest to szczególnie istotne we współczesnym świecie, gdzie pytanie o to, jak zaspokajać potrzeby społeczeństwa w zakresie mobilności oraz wspierać zrównoważony rozwój, jest jeszcze bardziej aktualne niż niegdyś.