

dr Mariusz Palak

Zakład Socjologii Miasta i Regionu, Instytut Socjologii
Uniwersytet Rzeszowski

O współczesnych dojazdach do pracy

WPROWADZENIE

Trudno jednoznacznie wskazać, kiedy dojazdy do pracy stały się nieodłączną częścią życia ludzi. W społeczeństwach zachodnich mniej więcej do drugiej połowy XIX wieku miejsce zamieszkania większości ludzi pokrywało się z ich miejscem pracy. Czynnikiem w największym stopniu przyczyniającymi się do rozerwania tych dwóch lokalizacji były procesy urbanizacji i industrializacji, które ostatecznie skutkowały wykształceniem się miast przemysłowych. Nagły przestrzenny rozwój miast i przemysłu, szczególnie w Europie zachodniej i Stanach Zjednoczonych, wywołał wzrost liczby codziennych dojazdów do pracy.

W XX wieku w miastach przemysłowych doszło do jeszcze większego wzrostu dystansu przestrzennego pomiędzy dzielnicami mieszkalnymi a miejscami pracy, które lokowane były w dzielnicach centralnych lub przemysłowych. Powstanie stref w przestrzeni miasta spotęgowało dojazdy do pracy.

Jednak rewolucja związana z dotarciem do pracy miała dopiero nadejść. Po zakończeniu II wojny światowej w USA i w Europie zachodniej pojawiły się nowe zjawiska i procesy społeczne. Były one następstwem przemian społeczno-gospodarczych. Do najczęściej wymienianych przemian należały: przestawienie się gospodarki z produkcji dóbr na świadczenie usług, wzrost liczby pracowników umysłowych, wzrost roli informacji i nauki jako źródła postępu ekonomicznego. Uczeni wiązali te procesy z gwałtownymi zmianami zachodzącymi wówczas w amerykańskich miastach. Główne z nich to: masowe migracje ludności z centrum miast na peryferie powiązane z upadkiem znaczenia dzielnic centralnych [Węgleński, 1988, s. 6].

W wyniku rozpowszechnienia się nowych środków transportu i rozwiązań w zakresie systemów komunikacji doszło do zmniejszenia się kosztów dojazdu do pracy. Miejsce pracy przestało decydować o miejscu zamieszkania. Dzięki temu coraz większa część ludności mogła zamieszkać poza lub na granicy aglomeracji. Zjawiska te określono mianem suburbanizacji. Suburbanizacja jest jednym z aspektów procesu ekspansji i przestrzennej reorganizacji miast. Suburbia to gęsto zaludnione obszary, które znajdują się poza historycznymi granicami miast. Pomimo to są one wyraźnie funkcjonalnie powiązane z miastem centralnym.

Procesy suburbanizacji w Polsce i towarzyszący im wzrost dojazdów do pracy, choć obecne już w czasach PRL i nawet wcześniej, wystąpiły na szeroką skalę dopiero w latach 90. XX wieku. Wynikało to z co najmniej dwóch przyczyn. Po pierwsze, z funkcjonowania w Polsce przed 1989 rokiem gospodarki centralnie planowanej i towarzyszącej jej ideologii urbanistycznej, według której zabudowa blokowa była bardziej preferowana niż rozwój budownictwa jednorodzinne. Drugą przyczyną był niski rozwój ekonomiczny kraju oraz towarzyszące mu niskie dochody społeczeństwa, co powodowało, że mieszkańcy miast nie mieli możliwości finansowych na wybudowanie domu w strefie podmiejskiej.

DOJAZDY DO PRACY NA PRZYKŁADZIE RZESZOWA

Dojazdy do pracy w Rzeszowie już w czasach PRL były znaczne. Na początku lat 70. XX wieku nastąpił w mieście silny rozwój przemysłu, który pomimo wysokiej dynamiki w sektorze budownictwa mieszkaniowego (rozpoczęcie budowy dwóch największych osiedli blokowych Rzeszowa: „Nowego Miasta” i „Baranówki”) spowodował potrzebę dowożenia ludzi do pracy z coraz większych odległości. Doprowadziło to do nasilenia się dwuzawodowości dużej części mieszkańców podrzeszowskich wsi. Fakt ten wiązał się z uciążliwymi dojazdami do pracy, na które w skali kraju zwracał uwagę A. Wallis [1978, s. 76].

Dziś Rzeszów jest najlepiej rozwiniętym miastem na terenie województwa podkarpackiego. A. Sobala-Gwosdz klasyfikuje go jako regionalny ośrodek wzrostu, ponieważ rozwija się szybciej niż inne jednostki miejskie w regionie, jego rozwój jest samopodtrzymywalny oraz ma dużą strefę oddziaływania. Miasto jest liderem regionu pod względem takich cech, jak liczba mieszkańców, oraz zaplecza ludnościowego mierzonego dojazdami do pracy oraz liczbą szkół średnich i wyższych, a także wartością inwestycji zagranicznych, aktywnością i poziomem życia mieszkańców, stanem infrastruktury technicznej i społecznej czy poziomem wykształcenia mieszkańców [Sobala-Gwosdz, 2005, s. 180–181].

W odniesieniu do obszarów wiejskich autorka zwraca uwagę na wyjątkowo korzystną sytuację gmin położonych w okolicy Rzeszowa. Nazywa je miejscami sukcesu. Jej zdaniem to właśnie ich położenie jest czynnikiem generującym ich sukces rozwojowy. Skala tego sukcesu zależna jest od siły głównego ośrodka miejskiego – Rzeszowa, będącego ważnym czynnikiem rozwoju gmin. Na obszarach gmin graniczących z Rzeszowem dochodzi do kumulacji pozytywnych trendów suburbanizacji oraz działalności gospodarczej. Wskazane gminy charakteryzują się dużym dodatnim saldem migracji, wysoką przedsiębiorczością mieszkańców oraz korzystnymi strukturami społecznymi. Ponadto na ich obszarach powstają nowe miejsca pracy, w których zatrudniani są mieszkańcy Rzeszowa. Ma to związek z funkcjonującymi w gminach położonych na północ od miasta strefami ekonomicznymi.

Rzeszów jest równocześnie największym ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce wschodniej. Według danych Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w 2006 r. do miasta dojeżdżało do pracy niemal 35 tys. osób. W przypadku pozostałych miast wojewódzkich Polski wschodniej liczby te były o wiele mniejsze (Białystok 11,4 tys., Lublin 26,8 tys., Olsztyn 11,6 tys., Kielce 16,6 tys.), a do niemal 5-krotnie większego pod względem liczby mieszkańców Krakowa dojeżdżało niespełna 62 tys. osób [Śleszyński, Czapiewski, 2011, s. 71].

Prezentowane w artykule dane są wynikiem badań zrealizowanych przez autora na przełomie maja i czerwca 2009 roku. Badania przeprowadzono na losowej próbie 727 pełnoletnich mieszkańców Rzeszowa i graniczących z miastem gmin¹. W tekście wykorzystano również fragmenty wywiadów pogłębionych przeprowadzonych z mieszkańcami miejscowości podmiejskich.

Dla większości badanych miejscem pracy lub nauki jest Rzeszów. Niemal 83% z pracujących lub uczących się respondentów wskazało to miasto jako miejsce pracy lub nauki. Poza stolicą Podkarpacia uczy się lub pracuje ponad 17% badanych.

Miasto jest mocno powiązane funkcjonalnie z obszarami okolicznych gmin. Dobrym miernikiem siły tego związku jest liczba mieszkańców sąsiednich miejscowości dojeżdżających do pracy lub szkoły w Rzeszowie. Większość (71%) spośród uczących się bądź pracujących mieszkańców strefy podmiejskiej robi to właśnie w granicach miasta. W przypadku mieszkańców Rzeszowa odsetek jest jeszcze wyższy. Spośród respondentów mieszkających w śródmieściu Rzeszowa w mieście uczy się lub pracuje 88,5%, a w przypadku mieszkańców osiedli zewnętrznych w granicach miasta 88,4%.

Warto zwrócić uwagę na sposób, w jaki badani dostają się do pracy lub szkoły. Najwięcej respondentów do przemieszczania się po mieście używa samochodu (niemal 49%), kolejną kategorię stanowią piesi (24,6%) oraz korzystający z transportu MPK (22,4%). Zdecydowanie najrzadziej badani dojeżdżający do pracy korzystają z innych sposobów (4,2% – PKS, PKP, rower i inne formy). Sposób podróży badanych w dużym stopniu pokrywa się z preferencjami wszystkich Polaków. Według danych CBOS samochodami dojeżdża do pracy 43% respondentów. Pieszko przemieszcza się 21%. Zasadnicza różnica pojawia się w przypadku korzystania z komunikacji publicznej, z której korzysta mniej Polaków niż mieszkańców Rzeszowa (13%) [Kowalczyk, 2012, s. 3].

Na wybór środka komunikacji wpływa miejsce zamieszkania badanych. Samochód jest najpopularniejszą formą komunikacji we wszystkich analizowanych strefach mieszkalnych. Jednak występuje interesująca zależność pomiędzy użytkowaniem samochodu i przemieszczaniem się pieszo. Po pierwsze, wraz ze wzrostem odległości miejsca zamieszkania od centrum miasta wzrasta liczba

¹ Liczebność pracujących lub uczących się w próbie n=507.

użytkowników samochodów (z 41,9% dla mieszkańców śródmieścia, poprzez 54,5% dla mieszkańców osiedli zewnętrznych w granicach miasta i 52,5% wśród mieszkańców strefy podmiejskiej), przy czym korzystających z samochodu jest trochę więcej wśród mieszkańców strefy osiedli zewnętrznych niż miejscowości podmiejskich. Po drugie, wraz ze wzrostem odległości miejsca zamieszkania od centrum miasta maleje liczba osób docierających do pracy pieszo (z 31,3% dla mieszkańców śródmieścia, poprzez 18,6% dla mieszkańców osiedli zewnętrznych i 21,6% wśród mieszkańców strefy podmiejskiej). Również w tym przypadku pieszych jest trochę więcej wśród mieszkańców miejscowości podmiejskich niż osiedli zewnętrznych w granicach miasta [Palak, 2011, s. 143].

Trzeba zaznaczyć, że z samochodu jako środka komunikacji częściej korzystają mieszkańcy osiedli zewnętrznych niż mieszkańcy miejscowości podmiejskich. Podobne zależności kształtują się w przypadku podróży pieszych. Najprawdopodobniej wynika to z największej liczby samochodów przypadających na gospodarstwo domowe wśród mieszkańców strefy osiedli zewnętrznych.

Miejsce zamieszkania nie wpływa znacząco na pozostałe formy komunikacji. Zaobserwowana prawidłowość jest charakterystyczna dla współczesnych miast, w których następuje dekoncentracja przestrzenna ludności. Mieszkańcy słabiej zaludnionych suburbiów, w których dominuje zabudowa jednorodzinna dłużej niż przeciętnie dojeżdżają do pracy.

Potwierdza to analiza czasu potrzebnego na dotarcie do pracy. Średni czas dotarcia do pracy lub szkoły dla wszystkich badanych wyniósł 21,49 min. Najkrócej podróżują mieszkańcy śródmieścia i blokowisk (20,53 min), nieco dłużej mieszkańcy osiedli zewnętrznych (21,88 min) i najdłużej mieszkańcy strefy podmiejskiej (22,69 min). Warto zaznaczyć, że średni czas podróży do pracy badanych z Rzeszowa jest o około 10 minut mniejszy niż w przypadku wszystkich Polaków.

Na sposób podróży do pracy nie wpływa wiek badanych. Jednak statystycznie istotne różnice pojawiają się w przypadku sytuacji materialnej. Respondenci deklarujący bardzo dobrą sytuację materialną częściej korzystają z prywatnego samochodu w dojazdach do pracy. Biedniejsi preferują podróże piesze lub korzystanie z komunikacji miejskiej. Płeć badanych bardzo mocno wpływa na sposób podróży do pracy. Mężczyźni znacznie częściej niż kobiety korzystają z samochodów. Samochodami dociera do pracy ponad 60% mężczyzn i tylko nieco ponad 37% kobiet. Z kolei kobiety znacznie częściej korzystają z komunikacji publicznej (30,8%) oraz docierają do pracy piechotą (29,1%). Dla mężczyzn wartości te wynoszą odpowiednio 14,3% oraz 20,2%. Co interesujące – płeć badanych nie determinuje czasu potrzebnego na dostanie się do miejsca pracy. Kobiety pomimo rzadszego korzystania z samochodu docierają do pracy w mniej więcej tym samym czasie co mężczyźni.

Głębsza analiza czasu potrzebnego na dotarcie do pracy wykazuje, że najpopularniejsza forma podróży, jaką jest samochód, wcale nie jest formą najszybszą. Średni czas dotarcia do pracy dla badanych użytkowników samochodów wynosi

ponad 20 min, gdy dla pieszych jest on wyraźnie krótszy (ponad 16 min). Wynika to zapewne z faktu, że formę pieszą zwykle wybierają osoby, których miejsce pracy znajduje się blisko miejsca zamieszkania.

Niekorzystnie o sytuacji komunikacyjnej w Rzeszowie świadczy znaczna różnica czasu dotarcia do pracy pomiędzy osobami zmotoryzowanymi a korzystającymi z komunikacji miejskiej lub innych sposobów. Średni deklarowany czas dojazdu do pracy dla osób korzystających z MPK jest niemal o 30% dłuższy niż dla osób dojeżdżających samochodem i wynosi ponad 28 minut.

Stan taki ma istotny związek z coraz większą liczbą samochodów wjeżdżających do centrum Rzeszowa, co w znacznym stopniu przyczynia się do „korkowania” miasta. Z punktu widzenia poprawy komunikacji w mieście należałoby doprowadzić do sytuacji, w której podróż środkami komunikacji zbiorowej będzie szybsza i wygodniejsza niż prywatnym samochodem. Na ograniczenie ruchu samochodowego w śródmieściu mogłoby wpłynąć przywrócenie płatnej strefy parkowania w centrum, która ograniczyłaby ruch samochodowy i zapewne przyspieszyła podróż autobusami komunikacji miejskiej, które nie stałyby w korkach ulicznych. Równie pozytywne byłoby wprowadzenie na obszarze miasta alternatywnych form komunikacji.

Popularność samochodu jako podstawowego środka komunikacji wśród badanych potwierdzają dane o liczbie aut przypadających na gospodarstwo domowe. Ogółem na jedno gospodarstwo domowe przypada 1,14 samochodu. Liczba samochodów w gospodarstwie domowym zależy od miejsca zamieszkania badanych. Najwięcej samochodów przypada na gospodarstwa domowe osób zamieszkałych w zewnętrznych osiedlach miasta (1,29), trochę mniej w miejscowościach podmiejskich (1,21) i najmniej w śródmieściu (0,98). Dane te można tłumaczyć na dwa sposoby. Po pierwsze, zróżnicowaniem majątkowym mieszkańców poszczególnych stref. Po drugie, potrzebą posiadania samochodu. W pierwszym przypadku nie dziwi przewaga aut w osiedlach zewnętrznych miasta, których mieszkańcy stanowią obiektywnie bogatszą grupę w porównaniu z respondentami ze śródmieścia oraz ze strefy podmiejskiej. Potwierdza to dość silny związek pomiędzy oceną sytuacji materialnej a liczbą posiadanych samochodów (r Spearmana = 0,345). W drugim przypadku potrzeba dojazdów do pracy wpływa na liczbę samochodów. Mieszkańcom śródmieścia wystarcza mniej aut, gdyż w odróżnieniu od badanych ze strefy podmiejskiej oraz zewnętrznych osiedli Rzeszowa, mają możliwość szybkiego dotarcia do pracy pieszo. W przypadku gospodarstw domowych spoza śródmieścia, w sytuacji, gdy pracuje obydwoje małżonków, naturalnie pojawia się zapotrzebowanie na więcej niż jeden samochód.

Na ważną i problematyczną rolę samochodów w związku z dojazdami do pracy w społeczeństwie amerykańskim już w latach 50. XX wieku zwracał uwagę D. Riesman, pisząc że mieszkańcy dużych miast spędzają coraz więcej czasu w autach, przy czym ten czas jest stracony, gdyż prowadzenie samochodu ogranicza inne formy aktywności. Dojazd do pracy środkami komunikacji zbiorowej

pozwalal na przeczytanie gazety czy ksiazki. Ponadto masowe powstanie dróg spowodowalo, ze znaczna czesc ziemi na obszarze miast zostala „odebrana” ludziom [Riesman, 1957, s. 135].

Za ilustracje problemow zwiazanych z dojazdami do pracy w Rzeszowie posluzą fragmenty wywiadów pogłebionych zrealizowanych z mieszkancami rzeszowskich przedmiesc. Glównym problemem sygnalizowanym przez rozmowców jest zła komunikacja z centrum miasta i wszelkiego rodzaju problemy zwiazane z dojazdem z miejsca zamieszkania do Rzeszowa. Oto jak opisują te kłopoty respondenci:

„Ja generalnie myslalem, ze te dojazdy do Rzeszowa nie będą takim problemem. Ciężko jest się przyzwyczaić, bo to trzeba wstać przed szóstą rano, żeby na ósmą odwieźć dzieci do szkoły. Bo dzieci chodzą do szkoły i do przedszkola do Rzeszowa. Dojazd do miasta zależy od godziny i to jest bardzo ciekawe. Bo jak ma Pan zdążyć na ósmą, to musi Pan wyjechać powiedzmy dziesięć po siódmej, bo jak wyjedzie Pan dwadzieścia po siódmej to już Pan nie zdąży. To jest tak, że jak się wyjedzie dziesięć minut później, to dojazd zajmuje pół godziny więcej, bo trafia się akurat na korki o siódmej trzydzieści, które o tej porze są największe w Rzeszowie. To dlatego, że my tu mamy tylko dwie drogi. Albo jedzie się na »czwórkę« i tam jest fatalnie. Mniej więcej od Auchan jest korek. Można też jechać przez Załęże, ale tam ostatnio była awaria na ul. Wyzwolenia i korek był gigantyczny” (M., 34 l., wykształcenie wyższe).

Problemy komunikacyjne zmuszają mieszkańców przedmiesc do posiadania samochodu. Co więcej, jeden samochód zwykle nie wystarcza. Wynika to z pracy zawodowej obydwójga małżonków oraz z braku odpowiedniej liczby połączeń komunikacji zbiorowej:

„Z komunikacją miejską tutaj jest źle. Ona jeździ bardzo rzadko, w związku z tym w zasadzie jedyna możliwość to jazda własnym samochodem, bo nawet jak się wsiądzie w autobus, to on nie dowiezie mnie do pracy, tylko do centrum i później trzeba się dalej bawić, tak że potrzebny jest samochód, a nawet jak są dwie osoby pracujące, to nawet dwa samochody. Dlatego że dzieci trzeba przywozić i odwozić. My z żoną pracujemy w różnych godzinach, często więc ciężko by było się zsynchronizować tak, żeby jeździć razem” (M., 34 l., wyższe).

„Kolejny problem to komunikacja. Bardzo źle jest, jeśli o to chodzi. Żeby się dostać do Rzeszowa, to trzeba mieć swój samochód. Nie można polegać na komunikacji miejskiej, bo autobus jeździ raz na dwie godziny. Tak że to jest największy problem” (M., 34 l., wyższe).

„Przede wszystkim dłuższy dojazd do pracy. W moim przypadku nie trwa on tak długo, ale kluczowy jest wlot do miasta i pierwsze skrzyżowanie, które powoduje, że trzeba swoje odczekać” (M., 34 l., wyższe).

Ważne informacje na temat dojazdów do pracy w Rzeszowie przynosi analiza rozkładu jazdy publicznych oraz prywatnych linii komunikacji miejskiej. Komunikacja miejska obsługuje wszystkie okoliczne gminy, a niektóre trasy kończą się ponad 20 km od centrum Rzeszowa. Jednak rozkłady jazdy, a szczególnie częstotliwość kursów autobusów nie są dopasowane do potrzeb mieszkańców. Problem ten dotyczy w szczególności nowych mieszkańców strefy podmiejskiej, którzy zawodowo i rodzinnie są związani z Rzeszowem.

Od kilku lat w podrzeszowskich miejscowościach powstają zakłady produkcyjne i miejsca o charakterze handlowo-usługowym, np. hipermarket sieci Auchan w Krasnem. Budowa wielu nowych zakładów pracy poza miastem ma związek z powstaniem Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego w gminach Głogów Małopolski i Trzebownisko. Z planowanych pozostałych inwestycji w strefie podmiejskiej warto wymienić plany budowy sklepu Ikea w Świlczy oraz wielkiego kompleksu handlowo-usługowo-rozrywkowego „Bella Dolina” w północnej części Rzeszowa przy granicy miasta z gminą Trzebownisko. Bardzo ważnym wydarzeniem z punktu widzenia dojazdów do pracy mieszkańców Rzeszowa było przeniesienie się pierwszej dużej firmy – Zelmeru ze śródmieścia Rzeszowa na przedmieścia. Kolejną firmą przenoszącą się z centrum Rzeszowa do tej strefy jest OPTeam działający w branży informatycznej (kamienica w centrum miasta, w której do tej pory mieściła się siedziba tej firmy została wystawiona na sprzedaż). Natomiast gigant informatyczny Asecco ulokował swoją nową siedzibę poza ścisłym centrum na obrzeżach Rzeszowa.

Warto zaznaczyć, że w strefie ekonomicznej w podrzeszowskiej Jasionce w 2011 r. funkcjonowało sześć firm: Borg Warner, MTU, Goodrich, VacAero, Zelnar, OPTeam, które łącznie zatrudniały lub planowały przyjąć do pracy ponad 1000 pracowników. W większości przypadków zatrudnionymi są mieszkańcy Rzeszowa. Taka sytuacja powoduje wzrost codziennej migracji wahadłowej ludności Rzeszowa do pracy w miejscowościach podmiejskich, a zatem należy liczyć się z wydłużeniem czasu podróży do pracy.

PODSUMOWANIE

Zaprezentowane w artykule analizy pozwalają na sformułowanie kilku wniosków na temat współczesnych podróży do pracy mieszkańców aglomeracji Rzeszowa. Pierwszy dotyczy wielkiej skali codziennych dojazdów do pracy lub szkoły wielu mieszkańców okolicznych gmin, co świadczy o silnych powiązaniach miasta z okolicznymi obszarami. Odnotowuje się również wzrost dojazdów do pracy z Rzeszowa do strefy podmiejskiej. Kolejny problem dotyczy sposobu, w jaki badani przemieszczają się do pracy. Badania potwierdziły zdecydowaną przewagę podróży prywatnymi samochodami, co nie pozostaje bez wpływu na występujące na dużą skalę korki uliczne w mieście (szczególnie w godzinach

porannego i popołudniowego szczytu dojazdów do i z pracy). Kolejną kwestią jest występowanie zależności pomiędzy miejscem zamieszkania badanych w ramach aglomeracji a formą podróży do pracy, polegającej na wzroście użytkowników samochodów wraz ze wzrostem odległości miejsca zamieszkania badanych od centrum miasta przy równoczesnym spadku docierających do pracy lub szkoły pieszo.

LITERATURA

- Kowalczuk K., 2012, *Mobilność na co dzień*, Komunikat z badań CBOS BS/104/2012, Warszawa.
- Palak M., 2011, *Mobilność przestrzenna mieszkańców Rzeszowa i jego strefy podmiejskiej* [w:] *Spółczesność polska w procesie zmian. Podkarpacie na tle kraju*, red. S. Solecki, Rzeszów.
- Riesman D., *The suburban dislocation*, "The Annals of American Academy of Political and Social Science", 1957.
- Sobala-Gwosdz A., 2005, *Ośrodki rozwoju i stagnacji w województwie podkarpackim*, Kraków.
- Śleszyński P., Czapiewski K.Ł., 2011, *Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego Polski wschodniej*, Warszawa.
- Węgleński J., 1988, *Metropolitalna. Ameryka*, Warszawa.
- Wallis A., 1978, *Uwagi o społecznej problematyce zagospodarowania kraju* [w:] *Procesy urbanizacji w kraju w okresie XXX-lecia PRL*, red. J. Turowski, Wrocław.

Streszczenie

Artykuł zawiera analizę współczesnych dojazdów do pracy w Polsce. Prezentowane dane są wynikiem badań zrealizowanych przez autora w 2009 roku na losowej próbie 727 pełnoletnich mieszkańców Rzeszowa i graniczących z miastem gmin.

Contemporary commuting to work

Summary

The paper contains an analysis of modern commuting to work in Poland. The data presented are the result of research carried out by the author in 2009 on a random sample of 727 adult residents of the city of Rzeszów.