



Raport diagnostyczno-strategiczny

Załącznik C. Raport z badań ilościowych

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice



Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o.
ul. Leszno 14
01-192 Warszawa

Spis treści

Wykaz stosowanych skrótów	4
1. Badania ilościowe – informacje wstępne	5
2. Badania ankietowe w gospodarstwach domowych	6
2.1. Struktura próby wywiadów w gospodarstwach domowych.....	6
2.2. Zasady prowadzenia wywiadów w gospodarstwach domowych	8
2.3. Wyniki badania ankietowego w gospodarstwach domowych.....	8
3. Ankieta internetowa.....	25
3.1. Wyniki ankiety internetowej.....	25
4. Podsumowanie.....	41
Spis tabel	45
Spis rysunków	46

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

Skrót	Pełna nazwa
BDL	Bank Danych Lokalnych
CATI	Computer-assisted telephone interviewing
CAWI	Computer-Assisted Web Interview
GUS	Główny Urząd Statystyczny
P&R	Park & Ride

1. BADANIA ILOŚCIOWE – INFORMACJE WSTĘPNE

Załącznik stanowi podsumowanie przeprowadzonych badań ilościowych w ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań. W badaniu stosowane są miary liczbowe, w celu określenia zjawisk społecznych oraz ich zmian. W ramach zadania przeprowadzone zostały ankiety w gospodarstwach domowych z zastosowaniem metody CATI na próbie 2 000 osób. Badania były w pełni anonimowe i dobrowolne, a próba została podzielona na:

- 900 ankiet, dla rdzenia Metropolii Poznań, czyli dla miasta na prawach powiatu Poznań;
- 1100 ankiet zrealizowanych w pozostałych gminach Metropolii Poznań.

Badania odbywały się w dniach 06.12.2022 r. – 13.01.2023 r., a podstawowym ich celem było zebranie informacji dotyczących m.in.:

- preferowanych do codziennych przemieszczeń środków transportu;
- przyczyn wyboru poszczególnych środków transportu;
- jakości publicznego transportu zbiorowego;
- oceny warunków używania samochodów;
- komfortu i uciążliwości przemieszczeń rowerowych i pieszych.

Dodatkowo wśród mieszkańców gmin, wchodzących w skład analizowanego obszaru została przeprowadzona ankieta internetowa. Związana była z wyborem i oceną środków transportu w codziennych podróżach. W dniach 9.01. – 31.01.2023 r. link do ankiety został umieszczony na stronach internetowych oraz portalach społecznościowych poszczególnych gmin.

2. BADANIA ANKIETOWE W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Badanie ankietowe w gospodarstwach domowych zostało przeprowadzone metodą CATI. W badaniach realizowanych metodą CATI wywiad z respondentem jest prowadzony telefonicznie. Ankieter odczytuje pytania i notuje uzyskiwane odpowiedzi na specjalnym webowym formularzu, w którym są zapisywane odpowiedzi.

2.1. STRUKTURA PRÓBY WYWIADÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Metodą doboru próby w przypadku drugiej części ankiet jest metoda random route polegająca na tym, że ankieter otrzymuje wybrany punkt startowy (adresowy) i rozpoczyna realizację badania, przeprowadzając kolejne wywiady w co n-tym adresie, od punktu startowego poczynając. Badania ankietowe w gospodarstwach domowych wykonywane było w dni robocze, wykluczając dni wolne od pracy.

Przed przystąpieniem do badań bazując na danych demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego (dane z Banku Danych Lokalnych – stan na 31 grudnia 2021 roku) wyznaczono docelowe kohorty demograficzne z uwzględnieniem charakteru kwotowego, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej, który powinien być zgodny ze strukturą populacji w gminach objętych badaniem. Uwzględniono podział wstępny Zamawiającego tj. 900 ankiet będzie zrealizowana na obszarze rdzenia Metropolii oraz 1100 na terenach pozostałych gmin.

Na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych z roku 2021 określono procentowy udział płci oraz wieku w poszczególnych gminach obszaru Metropolii Poznańskiej. W porozumieniu z Zamawiającym z dnia 29.11.2022 r. dokonano korekty liczby ankiet względem udziału procentowego. Wprowadzona korekta zakłada zmniejszenie próby w grupie wiekowej 65 i więcej o 20% oraz zwiększenie proporcjonalnie liczebności ankiet wykonanych w grupach wiekowych: 18-24, 25-34, 35-44. Pierwsza grupa wiekowa rozpoczyna się od osób, które ukończyły 18 lat, ponieważ ankietowanie niepełnoletniego wymaga uzyskania zgody od prawnego opiekuna. Poniżej przedstawiono podział według funkcjonalnych grup wieku:

- 18-24;
- 25-34;
- 35-44;
- 45-54;
- 55-64;
- 65 i więcej.

W tabeli 2.1 przedstawiono liczebność próby i docelowe kohorty wyznaczone dla gmin.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Tabela 2.1. Liczebność próby i docelowe kohorty demograficzne wyznaczone dla gmin

Nazwa gminy	Liczba ankiet z podziałem na grupy wiekowe i płeć											
	18-24	18-24	25-34	25-34	35-44	35-44	45-54	45-54	55-64	55-64	65 i więcej	65 i więcej
	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta
Poznań	41	48	97	104	96	101	61	66	51	61	66	108
Buk	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	1	3
Czerwonak	3	3	7	7	6	6	4	4	3	4	4	6
Dopiewo	4	4	7	8	6	7	4	4	4	4	5	6
Kleszczewo	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2
Komorniki	4	4	7	8	7	7	5	5	4	4	4	8
Kostrzyn	3	3	4	5	4	4	3	3	2	2	2	4
Kórnik	4	4	8	8	7	7	5	5	4	4	4	6
Luboń	4	4	8	8	7	7	5	5	4	4	4	8
Mosina	4	4	8	8	7	7	5	5	4	5	5	8
Murowana Goślina	2	2	4	4	4	3	2	3	2	2	3	4
Oborniki	4	4	8	8	7	7	5	5	4	5	4	8
Pobiedziska	3	3	5	5	4	4	3	3	3	3	3	4
Puszczykowo	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2
Rokietnica	3	3	4	5	4	5	3	3	3	3	3	4
Skoki	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2
Stęszew	2	2	3	3	4	4	2	2	2	3	2	3
Suchy Las	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	3	4
Swarzędz	6	5	13	13	12	12	8	8	7	7	8	12
Szamotuły	4	3	7	7	6	6	5	5	4	4	4	7
Śrem	4	4	10	10	10	10	6	6	5	6	7	9
Tarnowo Podgórne	4	3	8	8	6	6	4	4	4	4	4	7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS z dnia 31 grudnia 2021 roku

2.2. ZASADY PROWADZENIA WYWIADÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Ankieterzy przed rozpoczęciem badania zostali odpowiednio przeszkoleni. Podczas badania obowiązywały następujące zasady:

- 1) Ankieter otrzymał adres startowy oraz informację pod, co którym adresem ma wykonać badanie (liczbę n).
- 2) Punkty startowe wylosowano w oparciu o Rejestr terytorialny TERYT.
- 3) Losowanie próby przeprowadzone zostało przy użyciu narzędzi statystycznych dostępnych w ramach pakietu MS Office. W tym celu wykorzystana została funkcja LOS(), której wynikiem jest losowo wybrana wartość w przedziale (0-1). Wartość ta przypisana do danej jednostki losowania - na nowo podczas każdego losowania - stanowiła bazę, z której wybierano odpowiednią dla danego losowania liczbę największych wartości.
- 4) Jeżeli pod kolejnym adresem nikt nie odbierze telefonu lub jeżeli osoby nie wyrażą zgody na badanie lub jeżeli pod adresem będzie się mieścić punkt handlowo-usługowy lub pustostan – ankieter spróbuje wykonać badanie pod kolejnym adresem zgodnie ze wskazaną liczbą n.
- 5) Ankieter ma prawo cofnąć się do adresów, pod którymi nie respondent nie odebrał telefonu. Warunkiem jest, aby kolejna próba odbyła się o innej porze dnia.
- 6) Respondenta należy poinformować o tym, że badanie realizowane jest w związku z opracowaniem „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku”.
- 7) Ankiety można wykonać z każdą osobą zastaną w gospodarstwie domowym, która ukończyła 18 rok życia.

2.3. WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

W celu dotarcia do osób o różnych preferencjach i trybie życia wykonywali badania w godzinach od 8:00 do 22:00 w dniach 06.12.2022-13.01.2023 r. W ramach badania wykonano łącznie 2105 ankiet zgodnie z podziałem zaprezentowanym w tabeli 2.2.

Tabela 2.2. Liczba wykonanych ankiet w gospodarstwach domowych z podziałem na gminy

Nazwa gminy	Liczba ankiet z podziałem na grupy wiekowe i płeć											
	18-24	18-24	25-34	25-34	35-44	35-44	45-54	45-54	55-64	55-64	65 i więcej	65 i więcej
	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta
Poznań	41	48	97	105	96	101	61	66	51	61	66	108
Buk	2	2	3	4	2	2	3	2	2	2	3	3
Czerwonak	3	3	7	7	6	7	7	4	3	4	4	6
Dopiewo	4	4	7	8	6	7	4	7	4	4	5	6
Kleszczewo	2	2	2	4	2	3	2	1	1	2	1	2

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Nazwa gminy	Liczba ankiet z podziałem na grupy wiekowe i płeć											
	18-24	18-24	25-34	25-34	35-44	35-44	45-54	45-54	55-64	55-64	65 i więcej	65 i więcej
	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta
Komorniki	4	4	7	8	7	7	5	5	4	4	4	8
Kostrzyn	3	3	4	5	4	4	4	3	2	2	2	4
Kórnik	4	4	8	8	7	8	5	6	5	4	4	6
Luboń	4	4	8	8	7	7	6	5	4	5	4	8
Mosina	4	5	8	10	8	7	10	10	7	11	11	8
Murowana Goślina	4	4	8	8	8	6	4	6	4	4	5	8
Oborniki	5	4	8	8	7	7	5	5	6	5	5	8
Pobiedziska	3	3	5	5	4	4	3	3	3	3	5	4
Puszczykowo	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	3
Rokietnica	3	3	4	5	4	5	3	3	3	3	3	4
Skoki	2	2	2	2	2	3	2	2	1	1	1	4
Stęszew	2	2	3	3	4	4	2	2	2	3	2	3
Suchy Las	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	3	4
Swarzędz	6	5	13	13	13	12	8	8	7	7	8	12
Szamotuły	4	3	8	8	6	6	5	5	5	4	5	8
Śrem	4	4	10	11	10	11	6	7	5	6	7	9
Tarnowo Podgórne	4	3	8	8	6	6	4	4	4	4	4	7

Źródło: Opracowanie własne

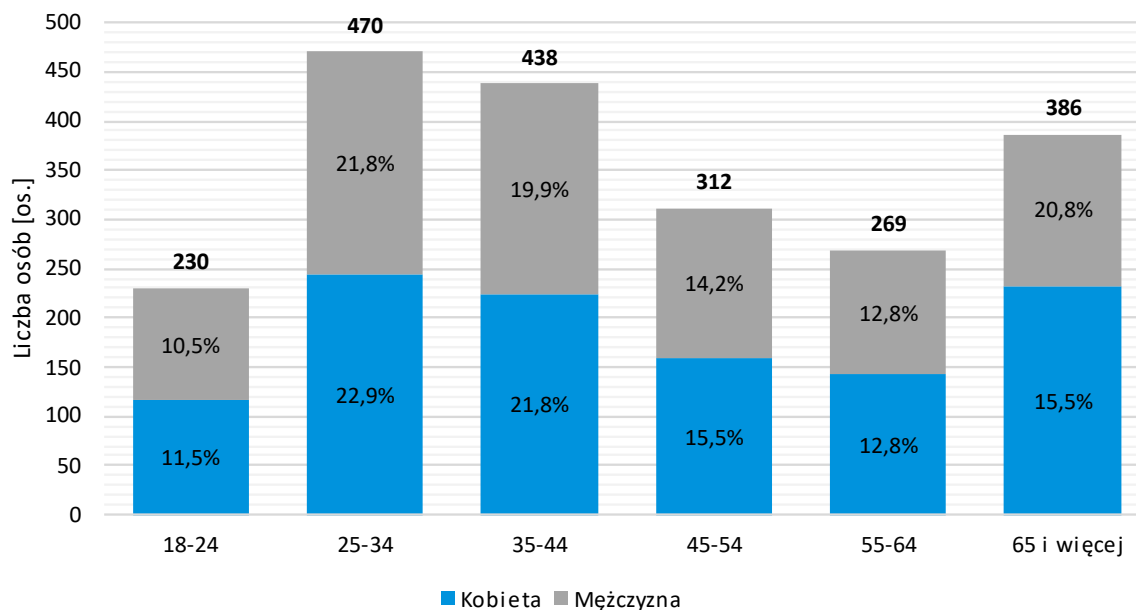
Ankieta została podzielona na dwie części:

- Część I - Informacje o respondencie;
- Część II – Preferencje komunikacyjne.

Część I - Informacje o respondencie

W wywiadach w gospodarstwach domowych wzięło udział 1119 kobiet i 986 mężczyzn. Dominującą grupę stanowią osoby w wieku 25-34 lata – ok. 22% badanych. Blisko 21% badanych osób to osoby z przedziału wiekowego 35-44 lata. Najmniej liczną grupę tworzą osoby w wieku 18-24 lat (prawie 11%). Szczegółowy rozkład struktury wieku oraz płci przedstawiono na wykresie 2.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

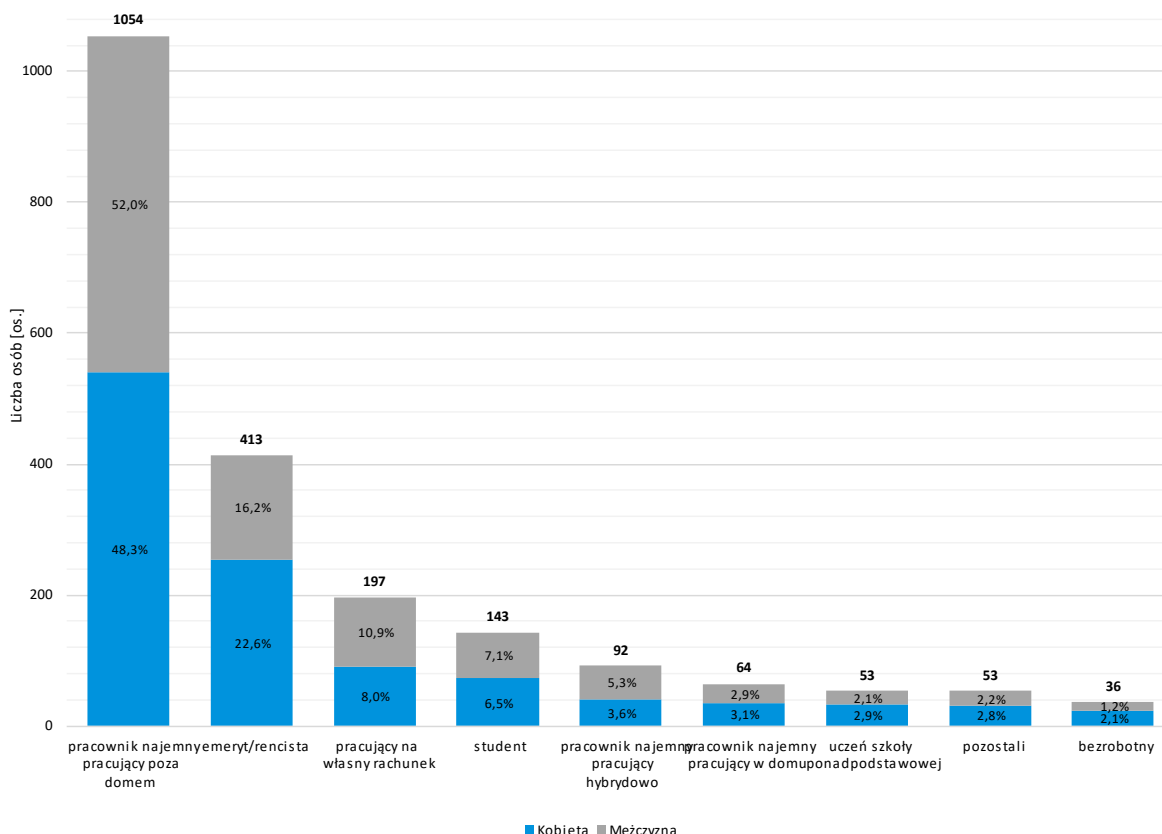


Rysunek 2.1 Struktura wieku respondentów w badaniu CATI z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Ponad 1400 respondentów to osoby pracujące, z czego 1054 osoby to pracownicy najemni pracujący poza domem, 92 osoby to pracownicy pracujący hybrydowo, 64 osoby to pracownicy najemni pracujący w domu, a 197 osoby pracują na własny rachunek. Niemal co piąta osoba to emeryt lub rencista (413 osób), a jedynie niewielki odsetek stanowią osoby uczące się i bezrobotne – odpowiednio 53 i 36 osób. W większości statusów zawodowych rozkład pomiędzy kobietami i mężczyznami jest zbliżony do 50/50, jednak wśród emerytów i rencistów rozkład wynosi około 60/40 na korzyść kobiet. Szczegółowe dane dotyczące statusu zawodowego z podziałem na płeć respondenta znajdują się na wykresie 2.2.

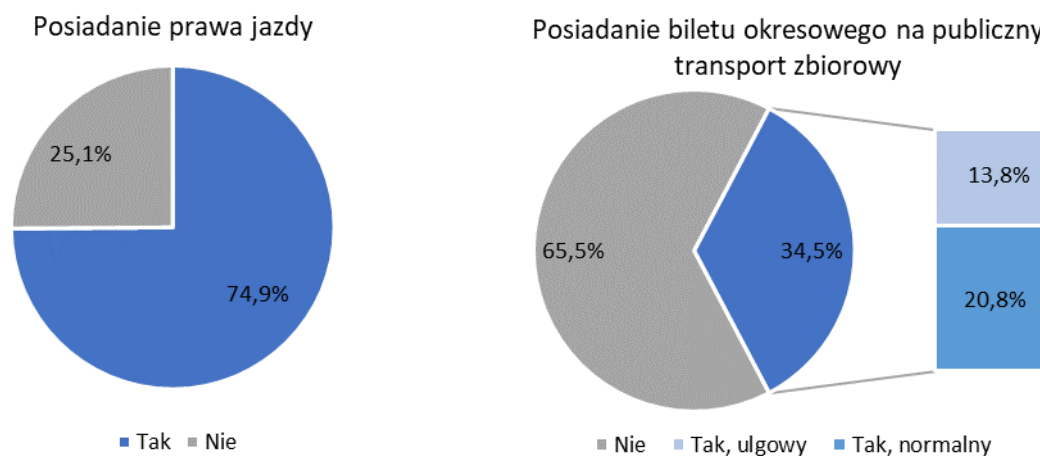
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny



Rysunek 2.2 Status zawodowy respondentów w badaniu CATI z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Większość respondentów – blisko trzy czwarte, posiada prawo jazdy. Bilet okresowy na publiczny transport zbiorowy posiada około 34,5% osób, z czego 13,8% osób zadeklarowało posiadanie ulgi na przejazd. Najczęściej określaną ulgą była dla osób, które ukończyły 70 rok życia oraz posiadających status studenta. Dane dotyczące posiadania prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przedstawiono na wykresie 2.3.



Rysunek 2.3 Posiadanie prawa jazdy i biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przez respondentów badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Ponadto w tabeli 2.3 przedstawiono zależności między posiadaniem prawa jazdy, a posiadaniem biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy. Wśród osób, które nie posiadają prawa jazdy (1378 osób) 216 posiada bilet okresowy, a 160 nie posiada również biletu okresowego. Bilet okresowy oraz prawo jazdy posiada 511 osób.

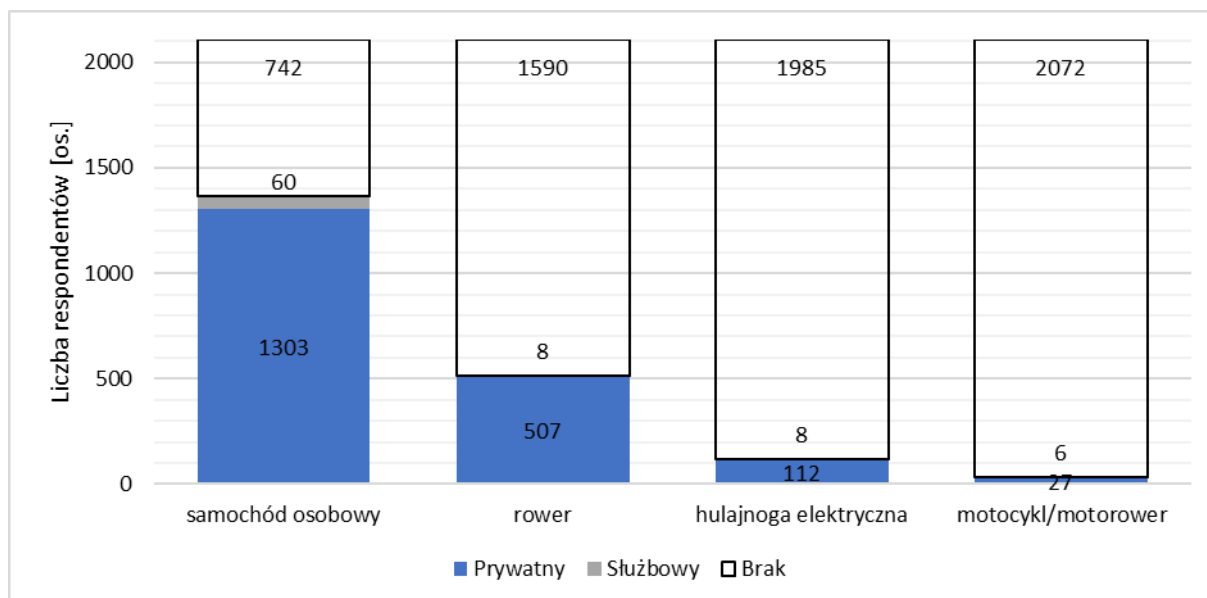
Tabela 2.3. Zależność między posiadaniem prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy wśród uczestników badania CATI

[liczba osób] [%]		Posiadanie biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy	
		Tak	Nie
Posiadanie prawa jazdy	Tak	511 (24,3%)	1218 (57,9%)
	Nie	216 (24,3%)	160 (7,6%)

Źródło: Opracowanie własne

Ostatnią uzyskaną o respondentach informacją jest rodzaj posiadanego środka transportu. Zdecydowana większość posiadanych środków transportu jest prywatna. Niewielki odsetek stanowią pojazdy służbowe, jedynie wśród samochodów dostawczych podział na pojazdy prywatne i służbowe jest bliski 50/50.

Nieco ponad 1300 osób deklaruje posiadanie samochodu osobowego, 31 osób zadeklarowało posiadanie drugiego samochodu osobowego. Około jedna czwarta respondentów posiada rower, niemal co dziesiąta osoba posiada hulajnogę elektryczną, a około 1,5% osób posiada motocykl lub motorower. Szczegółowy podział posiadanych środków transportu znajduje się na wykresie 2.4.



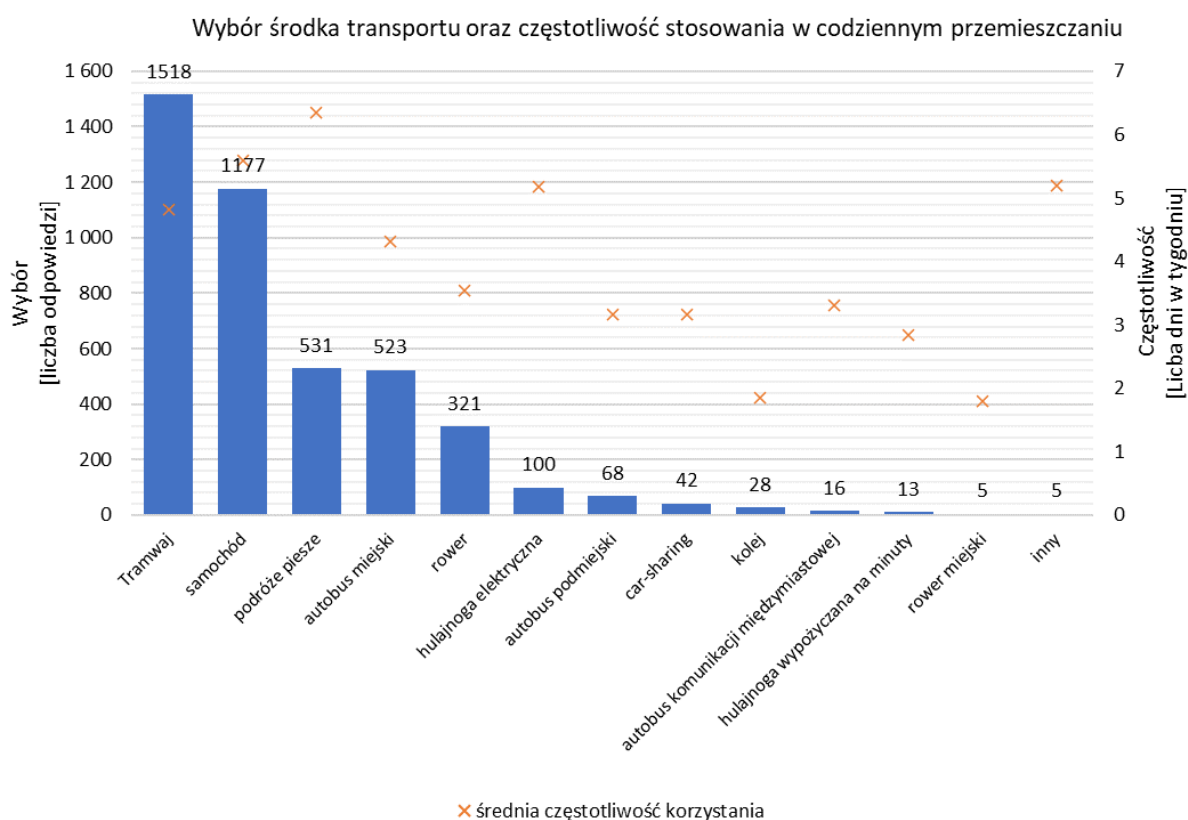
Rysunek 2.4 Rodzaj posiadanych środków transportu wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Część II – Preferencje komunikacyjne.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono o wskazanie wszystkich środków transportu, które ankietowani stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną odpowiedź.

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest tramwaj – wybiera go większość (72,1%) respondentów, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 5 razy w tygodniu. Kolejnym często wybieranym środkiem transportu w codziennych podróżach jest samochód, 55,9% wskazań, ankietowani korzystają z samochodu średnio blisko 6 razy w tygodniu. Co czwarta osoba jako główny sposób przemieszczania wskazała podróż pieszą lub autobus miejski, odpowiedni 25,2% oraz 24,8% odpowiedzi, przy czym podróże piesze wykonywane są ponad 6 razy w tygodniu, natomiast przemieszczenia autobusem miejskim wykonywane są średnio 4 razy w tygodniu. Z roweru korzysta nieco ponad 15% ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 3,5 razy w tygodniu. Wysokie wartości procentowe wyboru poszczególnych środków transportu, mogą świadczyć o kombinowanym sposobie przemieszczania się mieszkańców, tzn. podróż odbywa się poprzez połączenie kilku środków transportu np. przejazd samochodem do centrum przesiadkowego, przejazd komunikacją miejską oraz dojście piesze. Wybór poszczególnych środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania przedstawiono na wykresie 2.5.

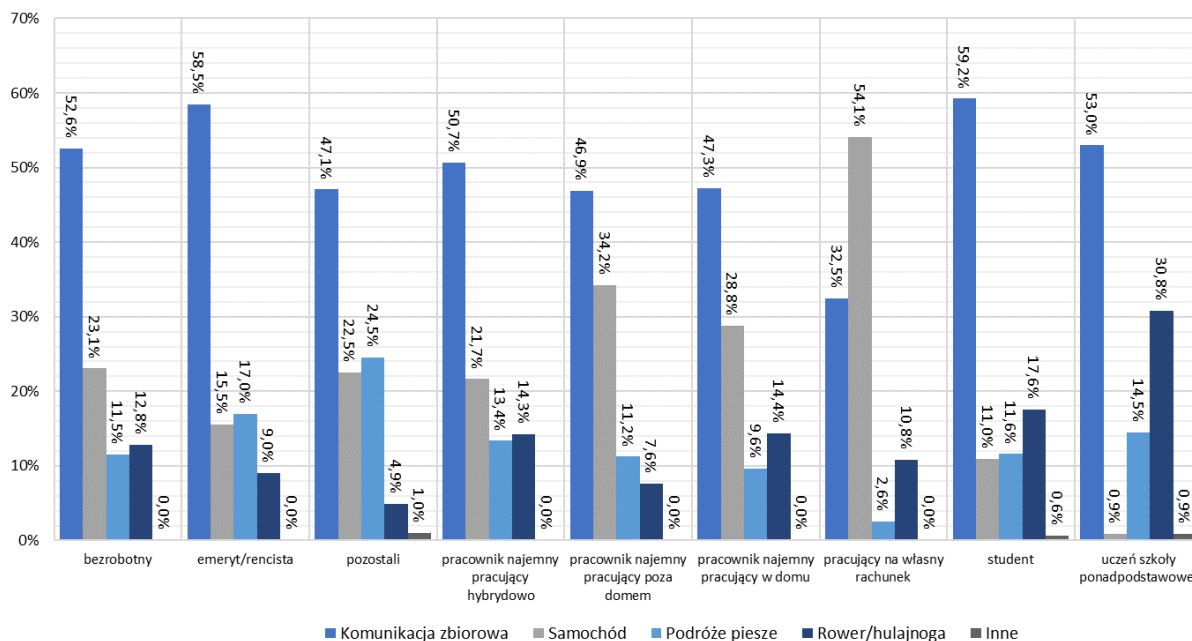


Rysunek 2.5 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu przeanalizowano także dla poszczególnych grup aktywności zawodowej ankietowanych, a wyniki przedstawiono na wykresie 2.6.

W prawie każdej z analizowanych grup zawodowych dominującym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest komunikacja zbiorowa, która stanowi około 50% wszystkich przemieszczeń. Jedynie w grupie osób pracujących na własny rachunek najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód osobowy. Z rowerów oraz hulajnóg najczęściej korzystają uczniowie szkół ponadpodstawowych (prawie 31% wskazań) oraz studenci (około 17,6% wskazań).



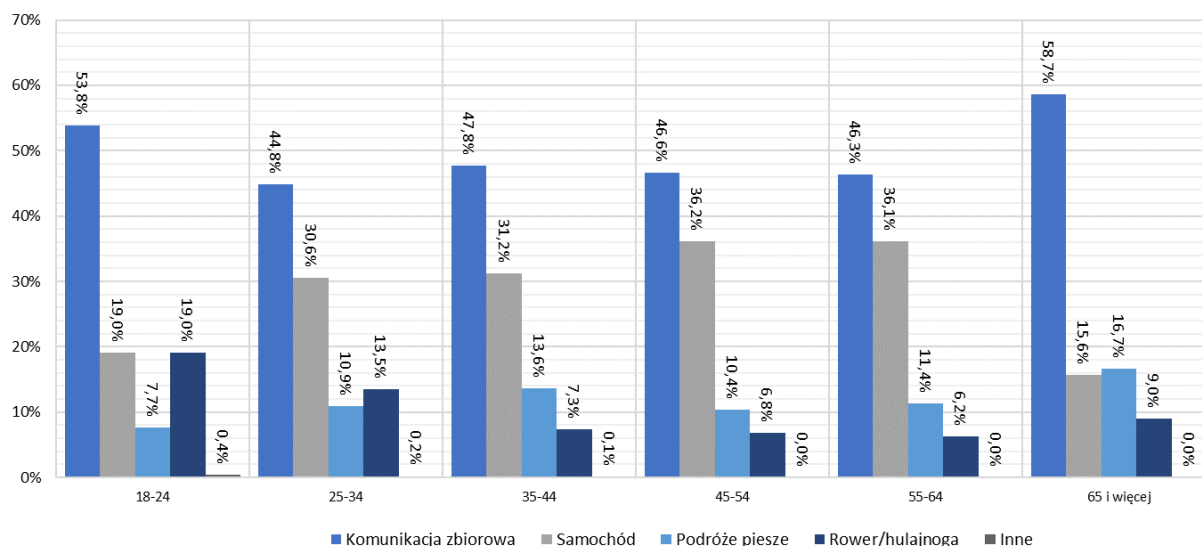
Rysunek 2.6 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo przeanalizowano rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu w podziale na wiek ankietowanych, a wyniki przedstawiono na wykresie 2.7.

Podobnie jak w przypadku grup zawodowych, w każdej grupie wiekowej najpopularniejszym wyborem ankietowanych była komunikacja publiczna. Podróż wykonywane samochodem są najpopularniejsze wśród osób w wieku 45-64 lata. Podróż rowerem lub hulajnogą najczęściej wybierane są wśród osób najmłodszych (18-24), jednakże blisko co dziesiąta osoba po 65 roku życia, także korzysta z tego środka transportu.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny



Rysunek 2.7 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania CATI

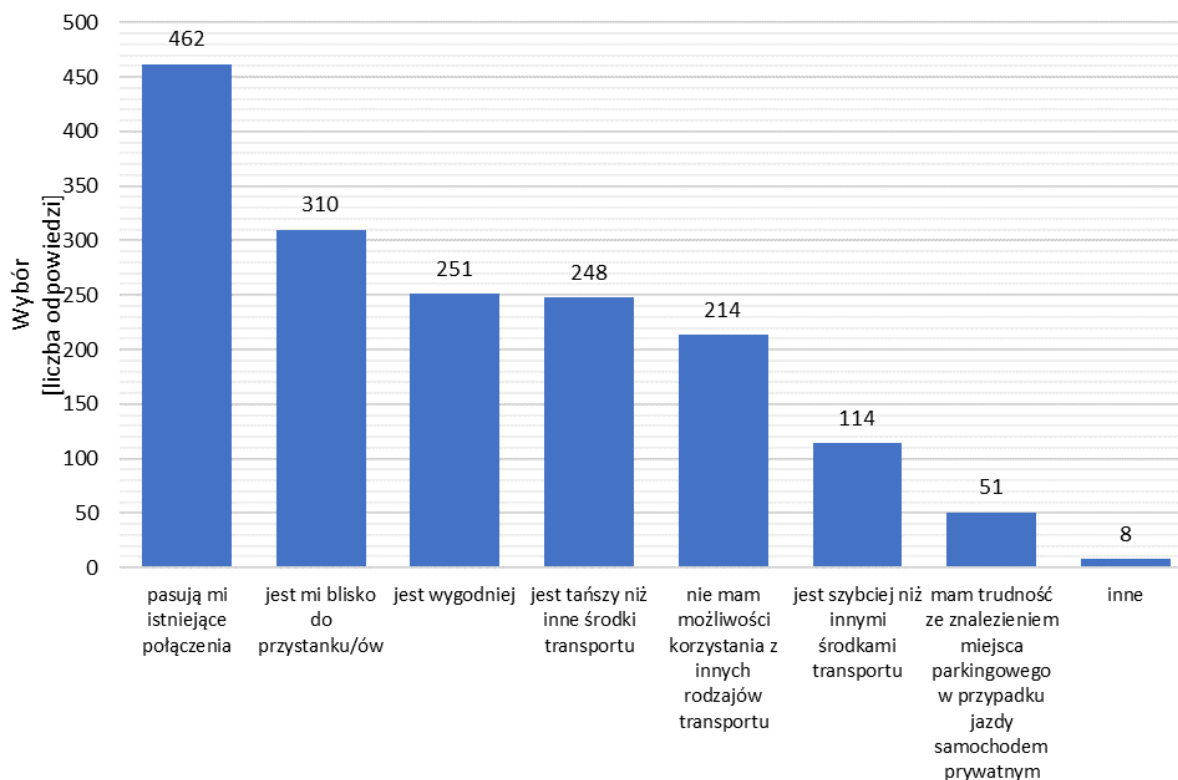
Źródło: Opracowanie własne

Kolejne pytania związane były z poszczególnymi środkami transportu. Ankietowanych, którzy zadeklarowali wybór danego środka transportu w codziennym przemieszczaniu się zapytano o przyczyny jego wyboru, a pozostałe osoby poproszono o wskazanie powodów niekorzystania z nich. Dodatkowo poproszono o ocenę cech poszczególnych grup tematycznych: publiczny transport zbiorowy, transport indywidualny samochodowy, transport indywidualny rowerowy, transport indywidualny pieszy, ocena systemu płatnego parkowania, ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do oceny cech w poszczególnych grupach użyto skali 5-cio stopniowej, gdzie „1” jest oceną najgorszą, a „5” oceną najlepszą. Dla każdej grupy cech średnia ocena została przedstawiona w postaci liczbowej oraz oznaczona kolorem zgodnie z zasadą, że im wyższa średnia ocena tym ciemniejszy odcień niebieskiego. Dodatkowo ankietowani wskazywali 4 najistotniejsze ich zdaniem cechy. Im wyższa ranga oceny, tym większa była jej waga. Randze pierwszej przypisano 4 punkty za każde wystąpienie, randze drugiej - 3 punkty, randze trzeciej – 2 punkty i randze czwartej – 1 punkt. Punkty zsumowano, a cecha z najwyższą liczbą punktów uznawana jest za najistotniejszą wśród respondentów. Cechy poszczególnych środków transportu oceniali jedynie ich użytkownicy.

Publiczny transport zbiorowy

Transportem zbiorowym według badania ankietowego w gospodarstwach domowych podróżuje 1658 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: dobre dopasowanie oferty transportowej, bliskość przystanków, wygoda oraz niska cena. Ponadto, spora część osób (ok. 13%) wskazała brak możliwości korzystania z innego rodzaju transportu. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 2.8.



Rysunek 2.8 Przyczyny wyboru komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie zbiorowym najlepiej oceniono bezpośredniość połączeń, dostęp do informacji, bezpieczeństwo podróży oraz czystość i estetykę, jednak cechy te są stosunkowo mało istotne dla respondentów. Najniżej oceniono czas dojścia do przystanku, która okazała się być najistotniejszą cechą. Kolejne najbardziej istotne cechy takie jak: czas podróży, częstotliwość kursowania również zostały nisko ocenione.

Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.4.

Tabela 2.4. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania CATI

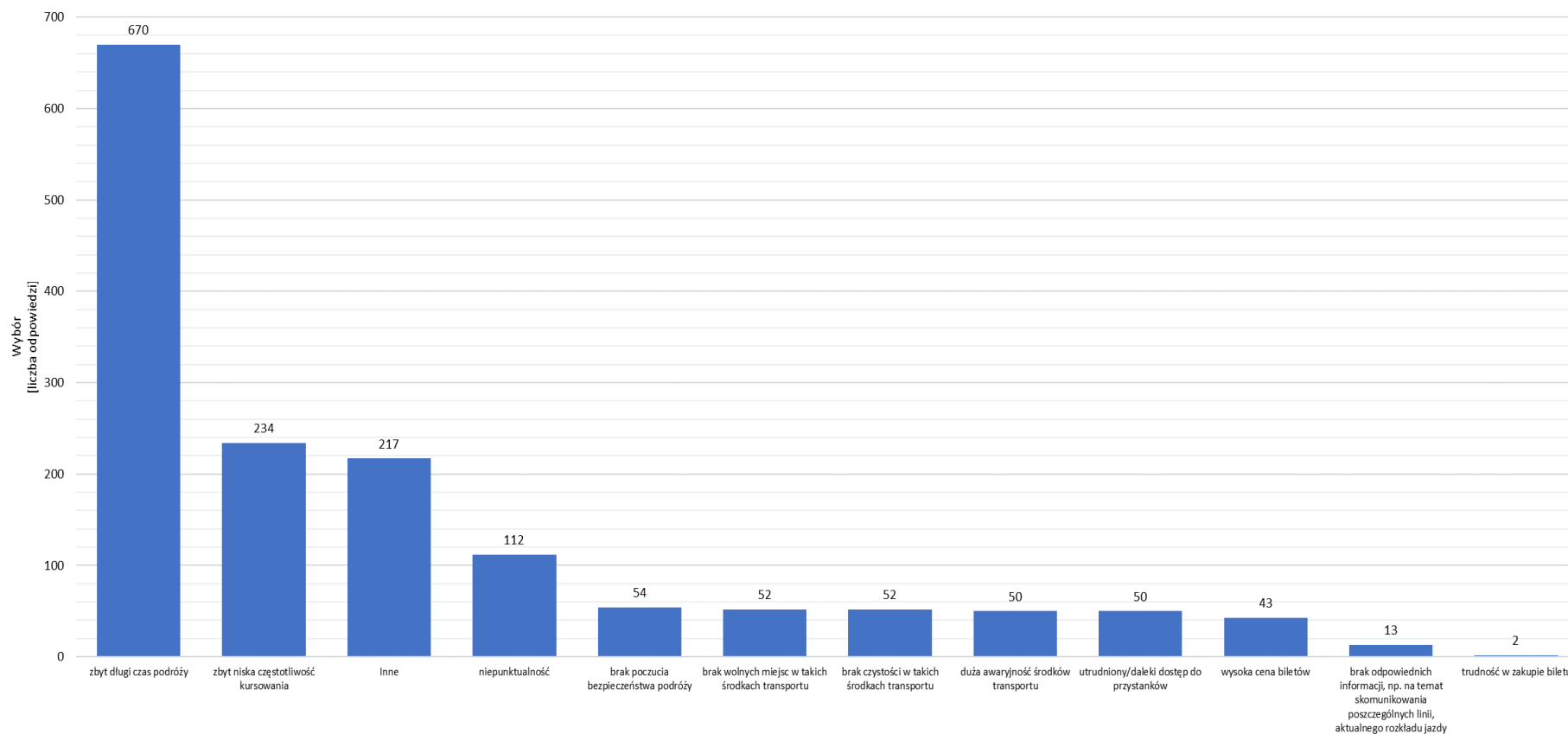
Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	czas dojścia do przystanku	3,58	167	59	19	15	898
2	czas podróży	3,64	174	38	27	17	881
3	częstotliwość kursowania	3,67	85	117	48	30	817
4	punktualność	3,64	34	75	116	43	636
5	dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia	3,69	19	63	94	38	491
6	regularność kursowania (równe odstępy między odjazdami, łatwe do zapamiętania)	3,64	31	86	37	23	479
7	szybkość podróży	3,66	7	29	29	52	225
8	czas odejścia od przystanku	3,66	7	20	41	45	215
9	dostępność wolnych miejsc	3,70	8	15	36	63	212
10	wygoda przesiadki/ dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu	3,67	2	8	26	51	135
11	bezpośredniość połączeń (konieczności przesiadania się)	3,73	3	11	25	33	128
12	koszt przejazdu	3,65	4	3	15	43	98
13	komfort podróży	3,70	2	11	15	25	96
14	niezawodność funkcjonowania (pewność kursu)	3,69	3	4	4	20	52
15	łatwość zakupu biletu	3,68	1	2	10	16	46
16	czystość i estetyka	3,71	2	6	2	11	41
17	dostęp do informacji	3,73	0	2	8	11	33
18	bezpieczeństwo podróży	3,71	2	2	0	10	24
19	jakość infrastruktury przystankowej	3,68	2	2	1	7	23

Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn niekorzystania z transportu publicznego najczęściej wskazywano zbyt długi czas podróży. Kolejnym często powtarzającym się powodem była zbyt niska częstotliwość kursowania. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 2.9.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Przyczyny niekorzystania z transportu zbiorowego

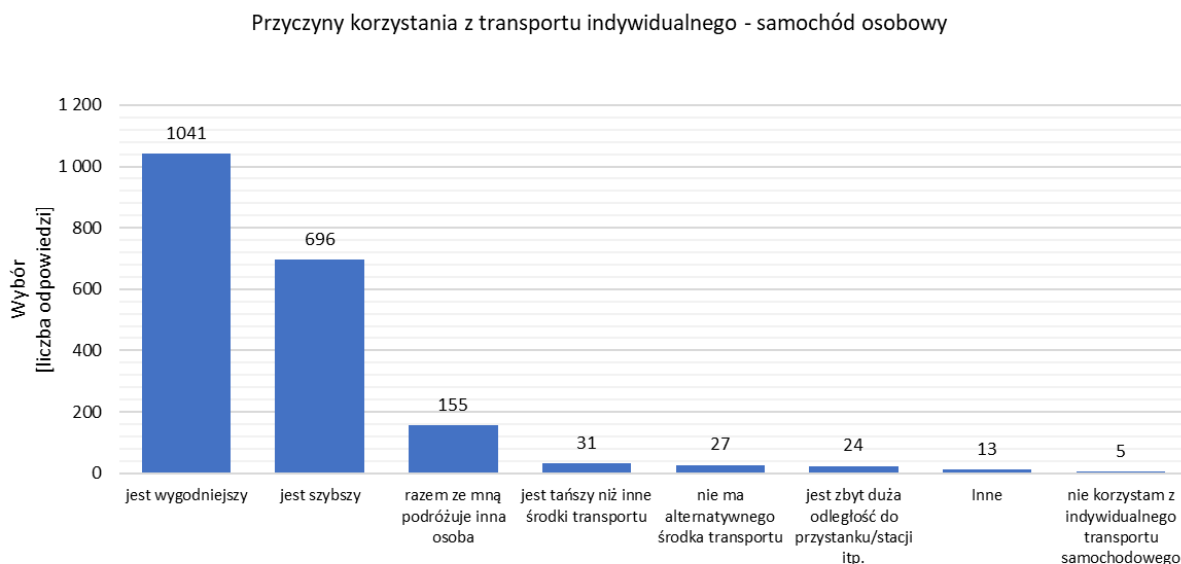


Rysunek 2.9 Przyczyny niekorzystania z komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny samochodowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: wygoda oraz szybkość podróży. Co piąta osoba wskazała także, że podróżuje wraz z inną osobą, a pozostałe przyczyny wskazywało poniżej 3% ankietowanych. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 2.10.



Rysunek 2.10 Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

W indywidualnym transporcie samochodowym ankietowani ocenili każdą z cech na podobnym poziomie. Średnia ocena waha się pomiędzy 3,32, a 3,56. Najlepiej oceniono bezpieczeństwo ruchu, możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu drogowego. Najgorzej oceniono warunki parkowania oraz stan techniczny dróg, cechy te są jednymi z najistotniejszych dla respondentów. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.5.

Tabela 2.5. Ocena cech transportu indywidualnego samochodowego wg uczestników badania CATI

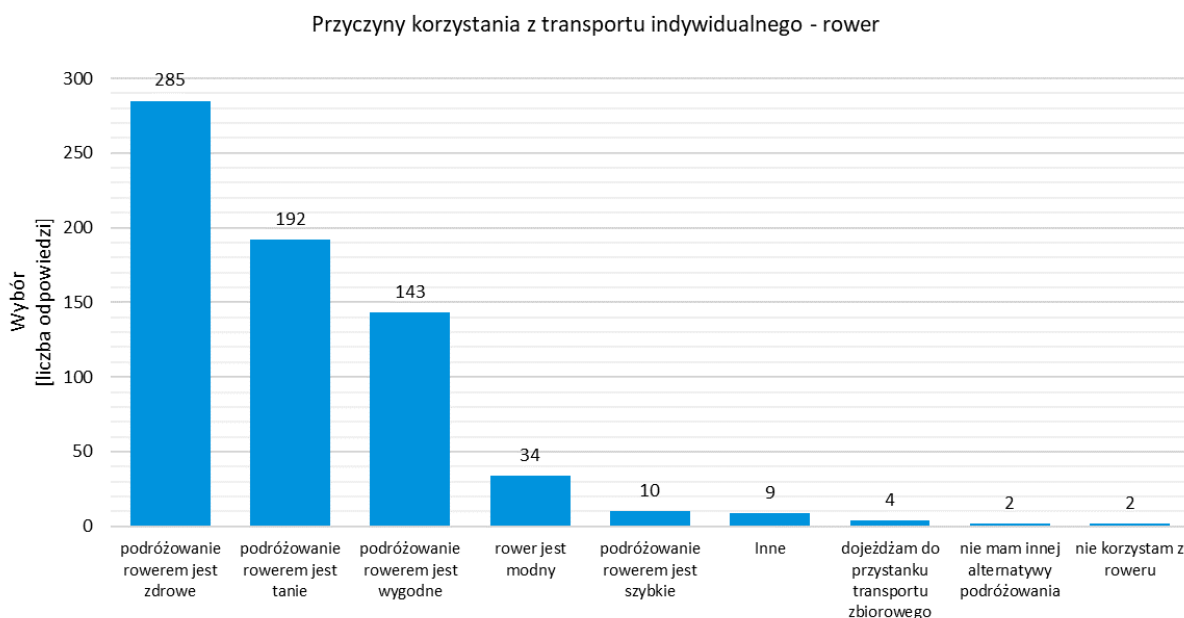
Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	stan techniczny dróg	3,47	783	147	84	77	3818
2	bezpieczeństwo ruchu	3,56	113	371	267	145	2244
3	warunki parkowania	3,32	86	188	318	223	1767
4	warunki ruchu	3,52	68	285	201	101	1630
5	parametry dróg (liczba pasów, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, etc.)	3,55	128	122	106	108	1198
6	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami	3,50	13	45	91	163	532

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
7	sposób organizacji i zarządzania ruchem	3,54	11	27	52	207	436
8	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu zbiorowego	3,56	3	20	86	181	425

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny rowerowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z transportu rowerowego. Najczęściej wskazywano, że takie podróże są zdrowe, tanie oraz wygodne. Rower nie jest wybierany ze względu na szybkość przemieszczania się – taką przyczynę wskazało zaledwie 10 respondentów. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 2.11.



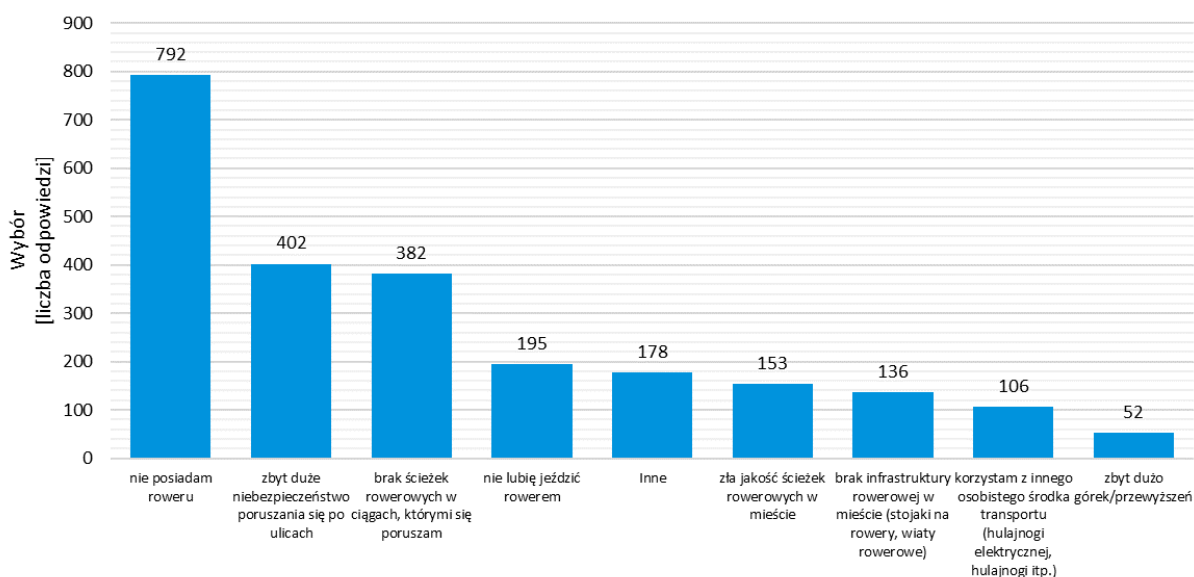
Rysunek 2.11 Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Respondentów, którzy nie korzystają z roweru zapytano o czynniki, które zniechęcają ich do realizacji podróży z użyciem tego środka transportu. Wśród przyczyn najczęściej wskazywano głównie brak roweru. Kolejnymi czynnikami zniechęcającymi do korzystania z roweru wskazanymi przez respondentów są zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach oraz brak ścieżek rowerowych. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 2.12.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Czynniki, które mogą zniechęcić Pana/Panią do realizacji podróży rowerem



Rysunek 2.12 Czynniki zniechęcające do podróży rowerem wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Najwyższe oceny cech transportu rowerowego uzyskały: konieczność posiadania roweru oraz włożenie wysiłku w jazdę, jednak cechy te są najmniej istotne dla respondentów. Najniżej oceniono liczbę kilometrów wydzielonych dróg rowerowych oraz liczbę kilometrów ulic o ruchu uspokojonym. Odpowiednia, dostosowana infrastruktura to najistotniejszy czynnik wpływający na podróżowanie rowerem. Najlepiej ocenione cechy są mniej istotne dla pasażerów niż te, których funkcjonowanie jest na niższym poziomie. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.6.

Tabela 2.6. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	liczba km wydzielonych dróg rowerowych	3,38	172	50	36	57	967
2	liczba km ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami	3,34	60	108	33	39	669
3	miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower	3,44	55	66	49	28	544
4	bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą	3,44	22	65	61	43	448
5	wpływ warunków atmosferycznych na korzystanie z roweru	3,45	8	15	93	42	305
6	włożenia wysiłku w jazdę na rowerze	3,60	0	13	35	42	151
7	konieczności posiadania roweru	3,70	3	4	11	53	99

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny pieszy

W transporcie indywidualnym pieszym ankietowani w zbliżony sposób ocenili prawie wszystkie z cech. Jedynie w przypadku bezpieczeństwa poruszaniu się pieszych (zagrożenie ze strony kierujących rowery oraz hulajnogi), średnia ocena jest nieznacznie niższa od pozostałych.

Najistotniejszymi cechami dla pieszych jest stan nawierzchni chodników, korzystnie ustawiona sygnalizacja świetlna oraz swoboda i liczba chodników dzięki czemu poruszanie się pieszych staje się wygodne. Zasadnym jest tworzenie od razu wygodnej, dostosowanej do potrzeb infrastruktury pieszej. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.7.

Tabela 2.7. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym pieszym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	stan nawierzchni chodników	3,65	398	438	197	137	3437
2	ustawienie sygnalizacji świetlnych	3,61	610	230	108	85	3431
3	liczba chodników	3,64	453	148	139	115	2649
4	bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony kierowców)	3,64	182	277	332	138	2361
5	bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony rowerzystów i hulajnóg poruszających się chodnikami)	3,47	151	258	353	203	2287
6	liczba przejść dla pieszych	3,67	63	147	273	315	1554
7	swoboda przejścia chodnikiem (np. zastawianie chodników przez parkujące samochody)	3,62	64	284	140	110	1498
8	wysokość krawężników (możliwość zejścia przy przejściach)	3,66	63	96	177	262	1156
9	oddzielenie ruchu pieszego od kołowego	3,64	52	48	90	181	713
10	oświetlenie ciągów pieszych	3,63	21	54	73	143	535
11	stopień odśnieżania chodników	3,59	16	41	89	139	504
12	czystość chodników	3,65	25	39	63	134	477
13	liczba miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki, zieleń)	3,65	7	45	71	143	448

Źródło: Opracowanie własne

Ocena systemu płatnego parkowania

System płatnego parkowania został oceniony na poziomie 3,36 co odpowiada ocenie „dostatecznej”. Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: zasadność utrzymania płatnego parkowania oraz możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.8.

Tabela 2.8. Ocena cech systemu płatnego parkowania wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w systemie strefy płatnego parkowania następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania	3,36	948	285	223	205	5298
2	zasadność utrzymania płatnego parkowania	3,38	270	465	678	373	4204
3	możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania	3,20	435	338	262	149	3427
4	zasadność budowy parkingów wielokondygnacyjnych	3,54	134	303	549	862	3405
5	możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania	2,75	166	450	189	181	2573
6	konieczność zwiększenia kontroli opłat za parkowanie	3,31	152	264	204	335	2143

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Modernizację i rozwój publicznego transportu zbiorowego respondenci średnio ocenili na poziomie 3,33-3,48. Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych, budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego i budowa parkingów typu Park&Ride. Nowe inwestycje i poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego mogą korzystnie wpłynąć na jego większy udział wśród codziennych podróży. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.9.

Tabela 2.9. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani modernizację i rozwój publicznego transportu zbiorowego następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych	3,48	901	359	246	115	5288
2	budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego	3,42	248	558	359	360	3744
3	budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź)	3,33	350	497	287	192	3657
4	wydzielenie pasów autobusowych	3,43	483	240	215	254	3336
5	uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczania przestrzeni dla samochodów	3,39	65	175	520	754	2579
6	priorytety dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	3,41	58	276	478	430	2446

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego

Modernizację i rozwój transportu indywidualnego respondenci ocenili na średnim poziomie 3,42-3,56. Zdecydowanie najistotniejsze dla respondentów są remonty ulic. Budowa nowych tras obwodowych, usprawnienie systemu zarządzania również stanowią istotną cechę rozwoju transportu indywidualnego. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 2.10.

Tabela 2.10. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani modernizację i rozwój transportu indywidualnego następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	remonty ulic	3,46	1093	311	237	174	5953
2	ograniczanie ruchu kołowego	3,49	177	300	345	361	2659
3	tworzenie środków uspokojenia ruchu	3,56	109	239	436	443	2468
4	ograniczanie parkowania w centrach	3,43	119	161	341	541	2182
5	usprawnianie systemu zarządzania ruchem	3,53	102	290	284	234	2080
6	budowa mostów	3,42	76	245	201	133	1574

Źródło: Opracowanie własne

Podsumowując, respondenci nieco lepiej oceniają modernizację i rozwój transportu indywidualnego niż publicznego transportu zbiorowego. W celu zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową zasadna jest zmiana jej wizerunku wśród mieszkańców Metropolii Poznań, co można osiągnąć m.in.: poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, nadawanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego czy zwiększanie dostępności i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji publicznej.

3. ANKIETA INTERNETOWA

Wśród mieszkańców gmin, wchodzących w skład projektu została przeprowadzona ankieta internetowa. Związana była z wyborem i oceną środków transportu w codziennych podróżach. W dniach 9.01. – 31.01.2023 r. link do ankiety został umieszczony na stronach internetowych oraz portalach społecznościowych poszczególnych gmin.

Ankieta składała się z dwóch części. Pierwsza część to metryczka dotycząca wieku, płci, wykształcenia, aktywności zawodowej i miejsca zamieszkania respondenta. Dzięki tym informacjom można określić zarówno strukturę społeczeństwa danej gminy jak i stopień zaangażowania mieszkańców danego obszaru w problematykę przemieszczania się. Druga część to pytania związane z wyborem środków transportu w codziennym podróżowaniu. W większości z nich respondenci mieli możliwość wielokrotnego wyboru oraz dodanie swojej, innej odpowiedzi. Takie rozwiązanie daje możliwość spojrzenia na problem z innej perspektywy.

3.1. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ

W ramach badania respondenci wypełnili 194 ankiety zgodnie z podziałem zaprezentowanym w tabeli 3.1.

Tabela 3.1. Liczba wypełnionych ankiet w ankiecie internetowej z podziałem na gminy

Nazwa gminy	Liczba ankiet z podziałem na grupy wiekowe i płeć											
	18-24	18-24	25-34	25-34	35-44	35-44	45-54	45-54	55-64	55-64	65 i więcej	65 i więcej
	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta
Poznań	10	3	14	2	19	6	4	2	3	0	0	0
Buk	2	0	0	1	2	2	1	1	0	0	0	0
Czerwonak	0	0	0	0	3	4	6	2	5	4	0	0
Komorniki	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Kostrzyn	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Kórnik	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Luboń	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
Mosina	1	0	1	1	2	5	1	3	1	1	0	0
Murowana Goślina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Puszczykowo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Rokietnica	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Skoki	3	2	3	6	2	8	3	1	2	0	0	1
Stęszew	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Swarzędz	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0
Śrem	1	1	2	0	6	2	0	0	0	0	1	0

Nazwa gminy	Liczba ankiet z podziałem na grupy wiekowe i płeć											
	18-24	18-24	25-34	25-34	35-44	35-44	45-54	45-54	55-64	55-64	65 i więcej	65 i więcej
	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta	Mężczyzna	Kobieta
Tarnowo Podgórze	1	0	3	0	3	1	2	2	0	1	0	0

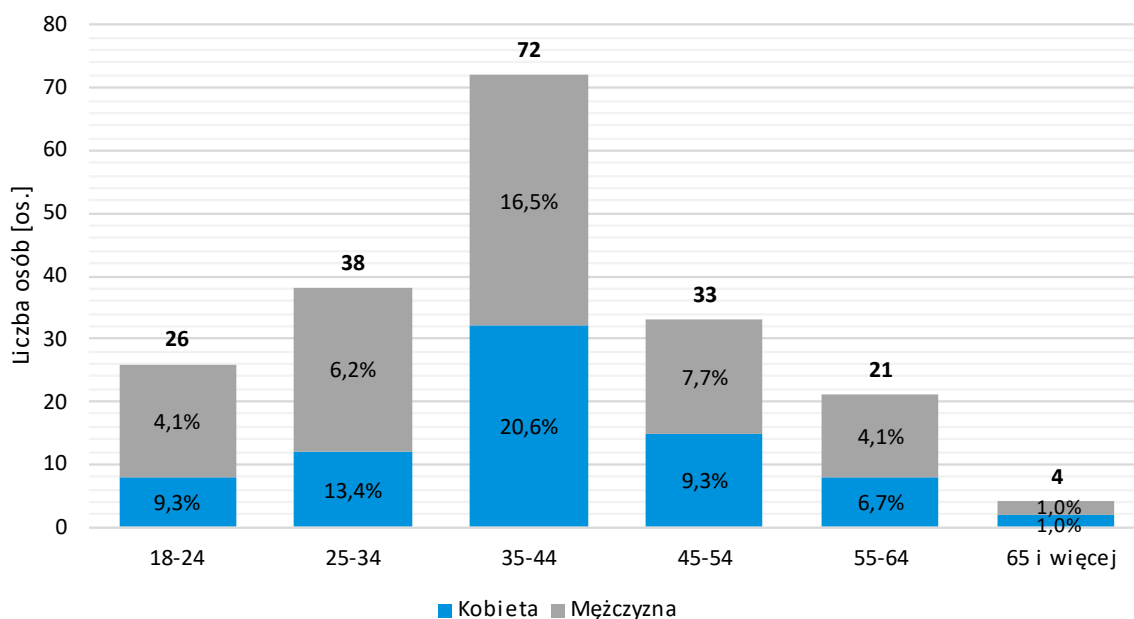
Źródło: Opracowanie własne

Ankieta została podzielona na dwie części:

- Część I - Informacje o respondencie;
- Część II – Preferencje komunikacyjne.

Część I - Informacje o respondencie

W wywiadach w internetowych wzięło udział 77 kobiet i 117 mężczyzn. Dominującą grupą stanowią osoby w wieku 35-44 lata – ponad 37% badanych. Blisko 20% badanych osób to osoby z przedziału wiekowego 25-34 lata. Najmniej liczną grupę tworzą osoby powyżej 65 roku życia (ok. 2%). Szczegółowy rozkład struktury wieku oraz płci przedstawiono na wykresie 3.1.

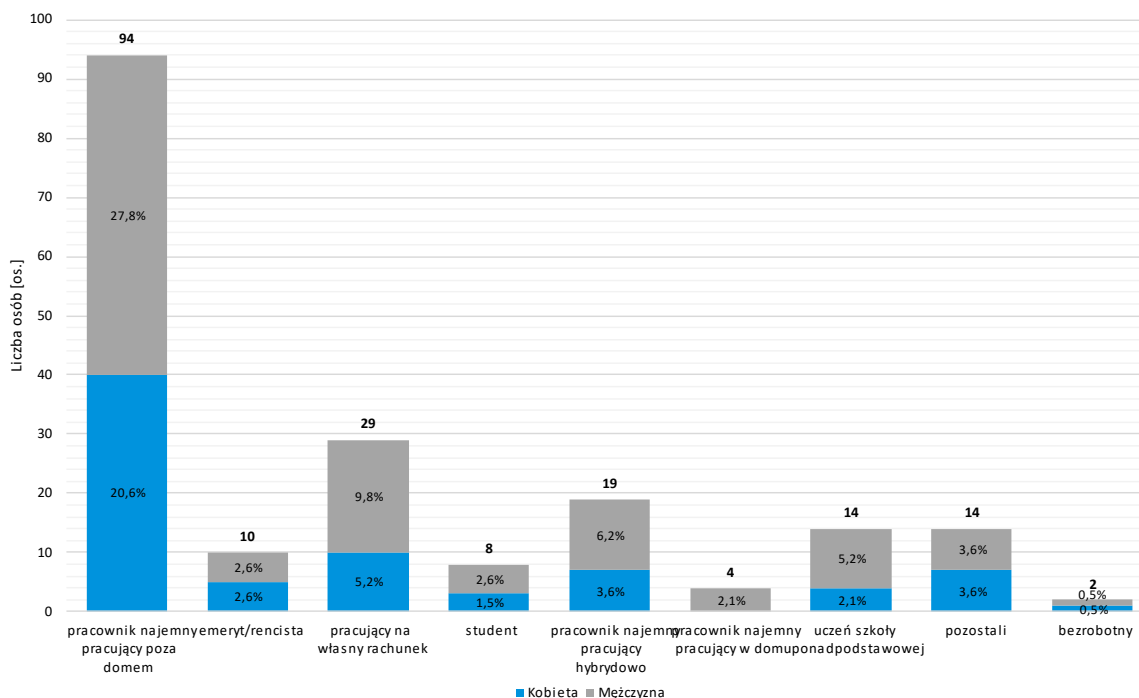


Rysunek 3.1 Struktura wieku respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów to osoby pracujące, z czego 94 osoby to pracownicy najemni pracujący poza domem, 29 osób to pracownicy pracujący na własny rachunek, 19 osób to pracownicy najemni pracujący hybrydowo, a 4 osoby to pracownicy najemni pracujący w domu. Ponad 11% ankietowanych to osoby uczące się w szkole ponadpodstawowej lub studenci. W większości statusów

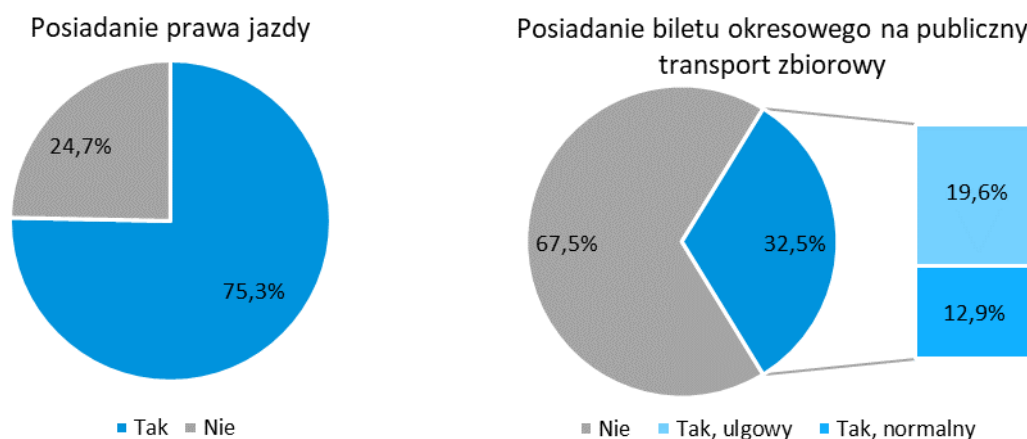
zawodowych rozkład pomiędzy kobietami i mężczyznami jest zbliżony do 50/50. Szczegółowe dane dotyczące statusu zawodowego z podziałem na płeć respondenta znajdują się na wykresie 3.2.



Rysunek 3.2 Status zawodowy respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Większość respondentów – blisko trzy czwarte, posiada prawo jazdy. Bilet okresowy na publiczny transport zbiorowy posiada ok. 32,5% osób, z czego 19,6% osób zadeklarowało posiadanie ulgi na przejazd. Najczęściej określaną ulgą była ta, dla osób posiadających status studenta lub ucznia. Dane dotyczące posiadania prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przedstawiono na wykresie 3.3.



Rysunek 3.3 Posiadanie prawa jazdy i biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przez respondentów badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

Ponadto w tabeli 3.2 przedstawiono zależności między posiadaniem prawa jazdy, a posiadaniem biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy. Wśród osób, które nie posiadają prawa jazdy (36 osób) 20 posiada bilet okresowy, a 16 nie posiada również biletu okresowego. Bilet okresowy oraz prawo jazdy posiadają 43 osoby.

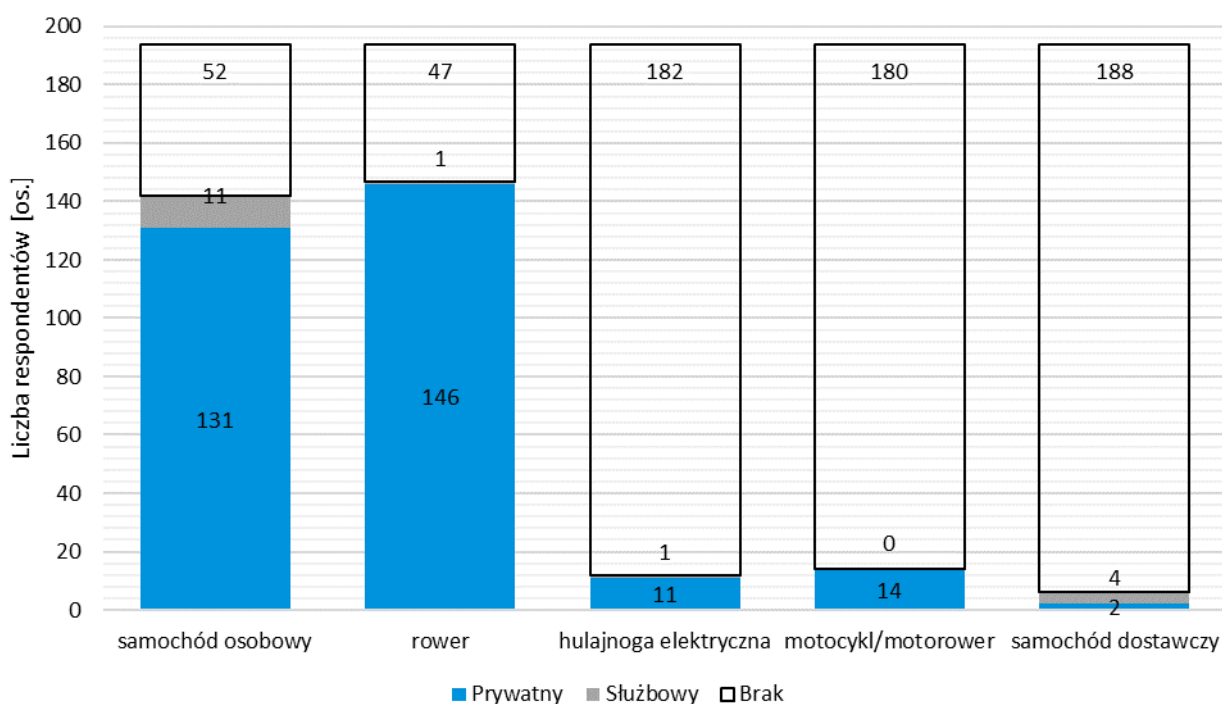
Tabela 3.2. Zależność między posiadaniem prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy wśród uczestników badania internetowym

[liczba osób] [%]		Posiadanie biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy	
		Tak	Nie
Posiadanie prawa jazdy	Tak	43 (22,2%)	115 (59,3%)
	Nie	20 (10,3%)	16 (8,2%)

Źródło: Opracowanie własne

Ostatnią uzyskaną o respondencie informacją jest rodzaj posiadanego środka transportu. Zdecydowana większość posiadanych środków transportu jest prywatna. Niewielki odsetek stanowią pojazdy służbowe, jedynie wśród samochodów dostawczych odnotowano więcej pojazdów służbowych niż prywatnych.

Posiadanie Samochód osobowy deklaruje 142 ankieterów, w tym 11 osób zadeklarowało posiadanie samochodu służbowego. Około trzy czwarte ankietowanych posiada rower, a zaledwie 12 osób posiada hulajnogę elektryczną, a 14 osób posiada motocykl lub motorower. Szczegółowy podział posiadanych środków transportu znajduje się na wykresie 3.4



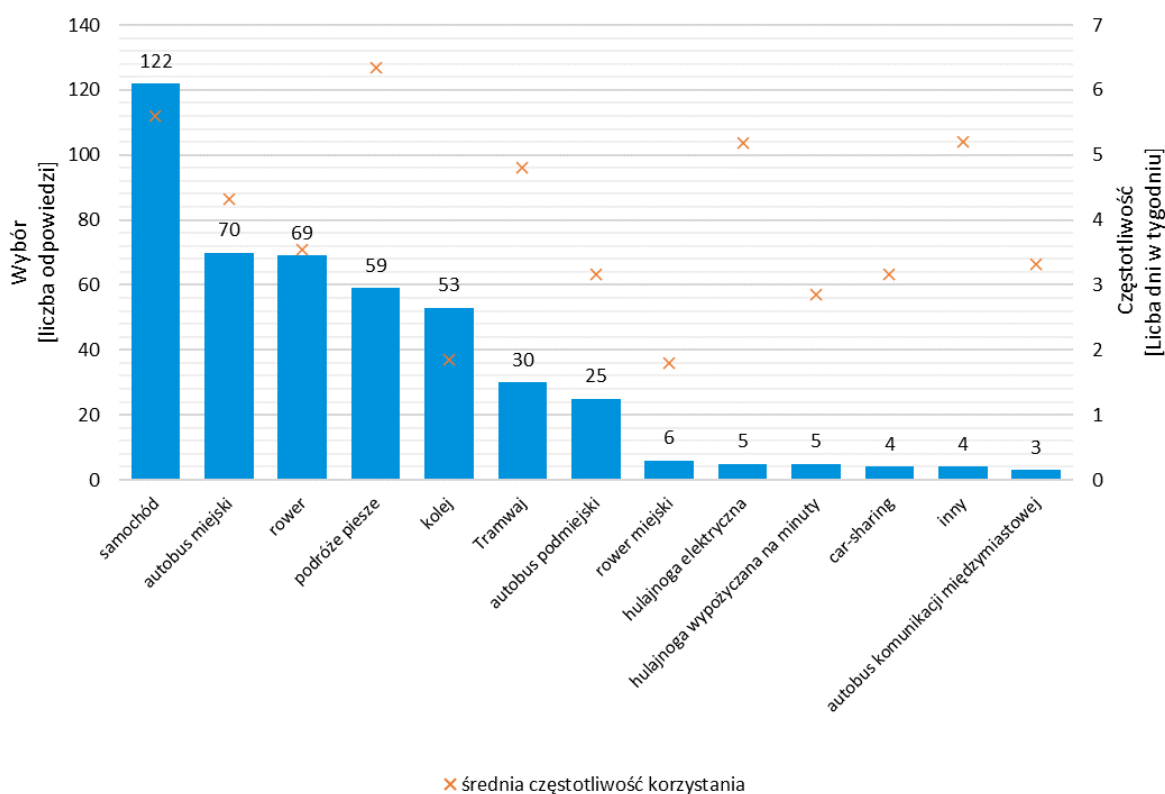
Rysunek 3.4 Rodzaj posiadanych środków transportu wśród uczestników badania internetowym

Źródło: Opracowanie własne

Część II – Preferencje komunikacyjne.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono o wskazanie wszystkich środków transportu, które ankietowani stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną odpowiedź.

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się wg. internautów jest samochód – wybiera go większość (62,1%) ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi blisko 6 razy w tygodniu. Kolejnymi często wybieranymi środkami transportu w codziennych podróżach są: autobus miejski (36,1%) oraz rower (35,6%), ankietowani z obu środków transportu korzystają średnio około 4 razy w tygodniu. Ponad 30% internautów deklaruje podróż pieszą jako główny sposób przemieszczania się. Podróże piesze wykonywane są zazwyczaj ponad 6 razy w tygodniu. Wybór poszczególnych środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania przedstawiono na wykresie 3.5.



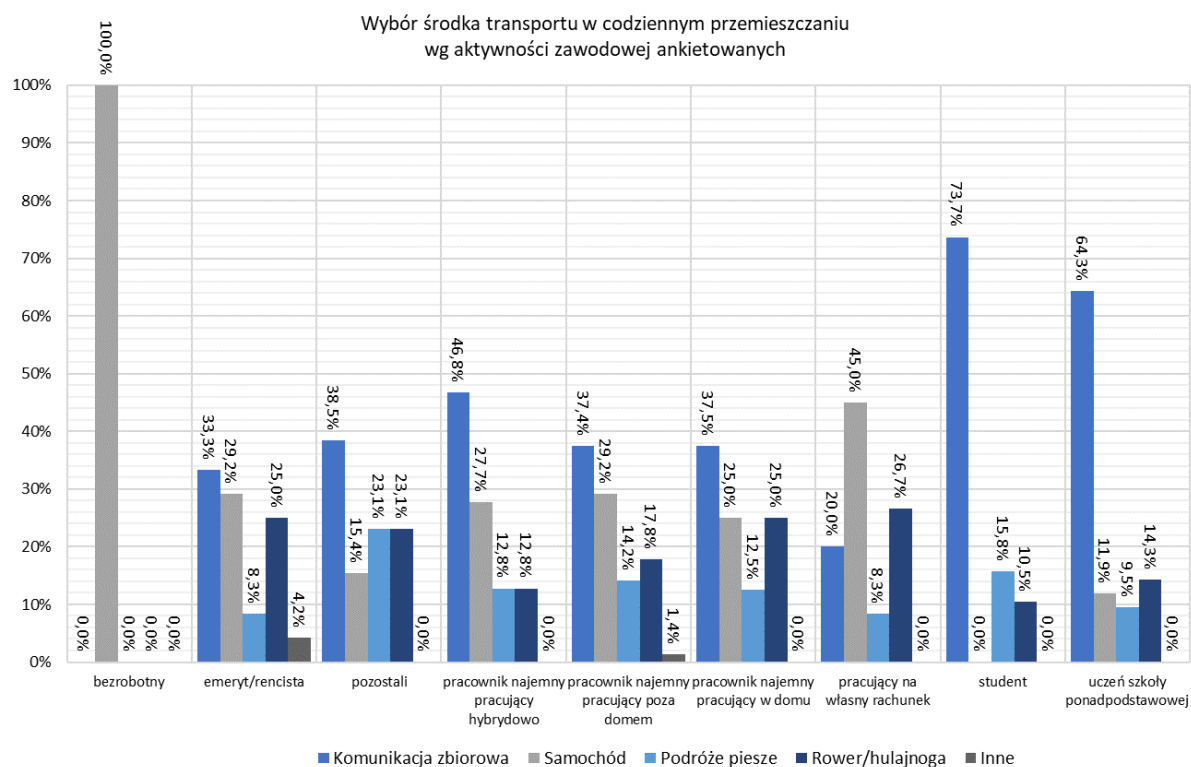
Rysunek 3.5 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

Rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu przeanalizowano także dla poszczególnych grup aktywności zawodowej ankietowanych, a wyniki przedstawiono na wykresie 3.6.

W większości z analizowanych grup zawodowych dominującym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest komunikacja zbiorowa, która średnio stanowi około 50% wszystkich przemieszczeń. W grupie bezrobotnych internautów każda podróż odbywa się

samochodem osobowym, natomiast w przypadku osób pracujących na własny rachunek najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód osobowy. Z rowerów oraz hulajnóg wśród internautów najczęściej korzystają pracownicy pracujący na własny rachunek (ok. 26,7% wskazań), niewiele mniejszy procent wskazań dotyczyły emerytów oraz pracowników najemnych pracujących w domu (po 25% wskazań), natomiast zaledwie 14,3% studentów oraz 10,5% uczniów szkół ponadpodstawowych deklarują wybór roweru lub hulajnogi jako codzienny środek transportu.



Rysunek 3.6 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania internetowego

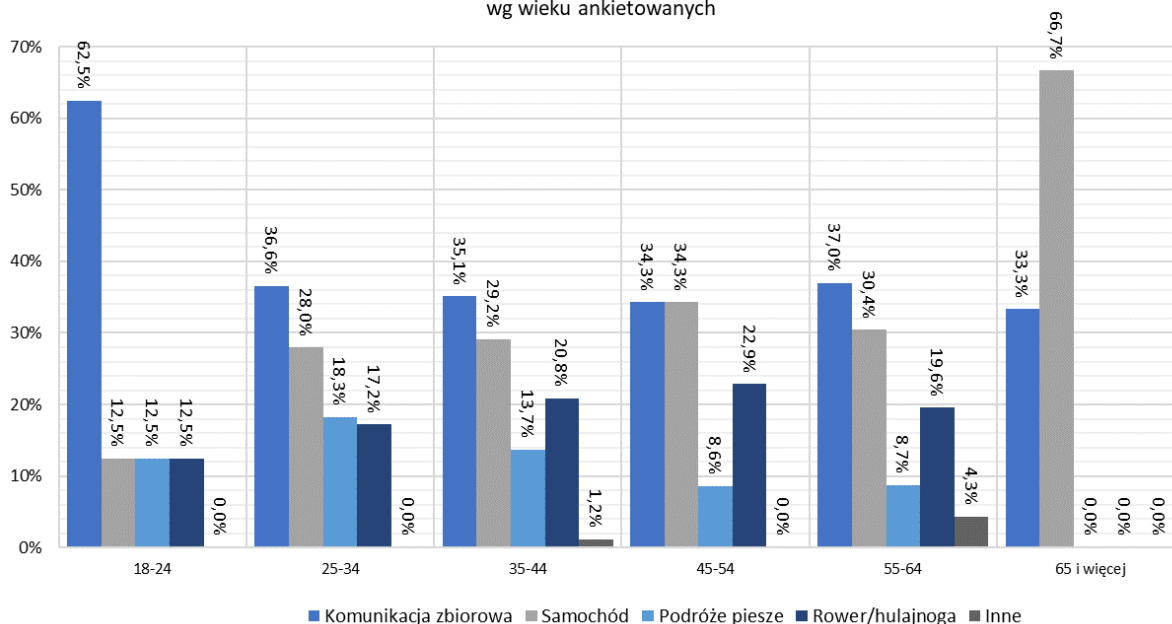
Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo przeanalizowano rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu w podziale na wiek ankietowanych, a wyniki przedstawiono na wykresie 3.7.

W większości grup wiekowych najpopularniejszym wyborem internautów była komunikacja publiczna, lecz jedynie w przypadku osób w wieku 18-24 lat, przewaga transportu publicznego jest bardzo wyraźna, w pozostałych grupach wiekowych internauci deklarują wykorzystanie samochodu oraz komunikacji publicznej na zbliżonym poziomie wynoszącym ok. 30-35%. Podróże wykonywane samochodem są najpopularniejsze wśród osób w wieku 65 lat i więcej, gdzie blisko 67% podróży odbywa się tymże środkiem transportu, natomiast co trzecia podróż wykonywana jest z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Wybór środka transportu w codziennym przemieszczaniu
 wg wieku ankietowanych



Rysunek 3.7 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania internetowego

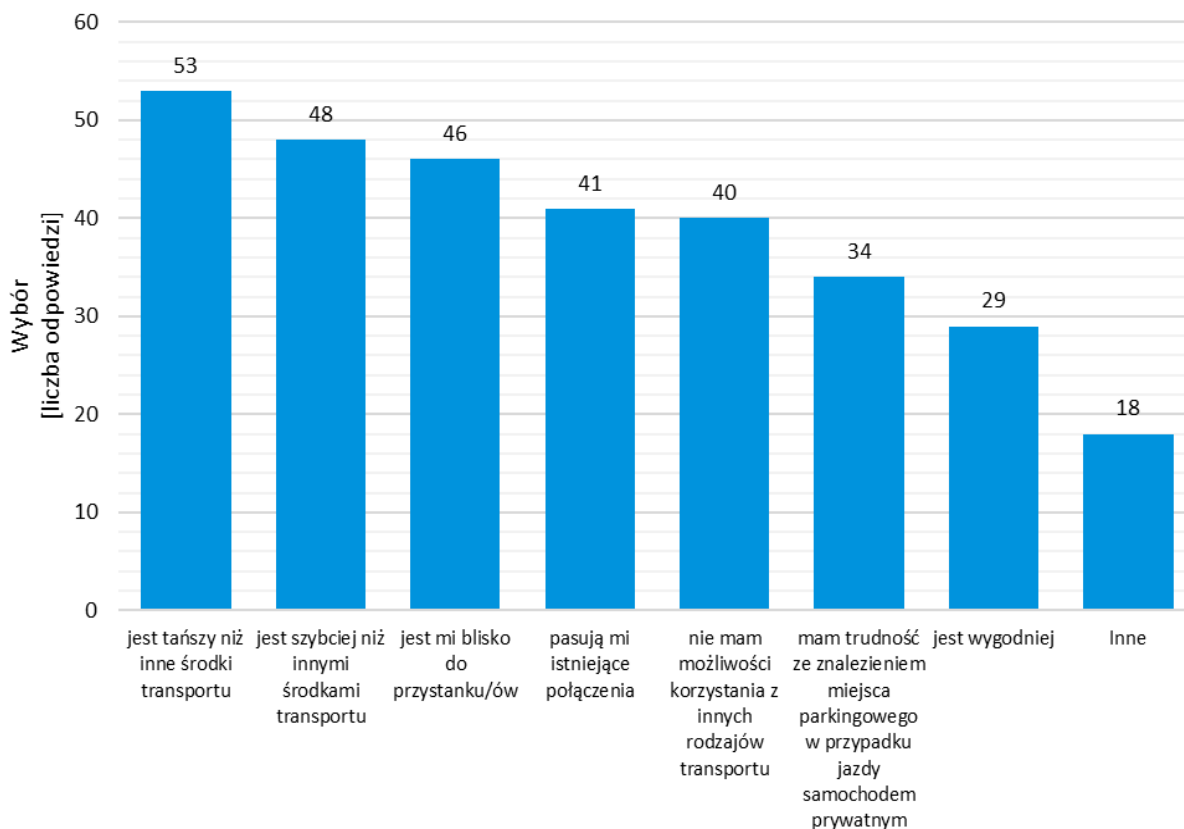
Źródło: Opracowanie własne

Kolejne pytania związane były z poszczególnymi środkami transportu. Ankietowanych, którzy zadeklarowali wybór danego środka transportu w codziennym przemieszczaniu się zapytano o przyczyny jego wyboru, a pozostałe osoby poproszono o wskazanie powodów niekorzystania z nich. Dodatkowo poproszono o ocenę cech poszczególnych grup tematycznych: publiczny transport zbiorowy, transport indywidualny samochodowy, transport indywidualny rowerowy, transport indywidualny pieszy, ocena systemu płatnego parkowania, ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do oceny cech w poszczególnych grupach użyto skali 5-cio stopniowej, gdzie „1” jest oceną najgorszą, a „5” oceną najlepszą. Dla każdej grupy cech średnia ocena została przedstawiona w postaci liczbowej oraz oznaczona kolorem zgodnie z zasadą, że im wyższa średnia ocena tym ciemniejszy odcień niebieskiego. Dodatkowo ankietowani wskazywali 4 najistotniejsze ich zdaniem cechy. Im wyższa ranga oceny, tym większa była jej waga. Randzie 1. przypisano 4 punkty za każde wystąpienie, randze 2. - 3 punkty, randze 3. – 2 punkty i randze 4. – 1 punkt. Punkty zsumowano, a cecha z najwyższą liczbą punktów uznawana jest za najistotniejszą wśród respondentów. Cechy poszczególnych środków transportu oceniali jedynie ich użytkownicy.

Publiczny transport zbiorowy

Transportem zbiorowym podróżuje 110 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: niska cena, szybkość oraz bliskość do przystanków. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 3.8.



Rysunek 3.8 Przyczyny wyboru komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie zbiorowym najlepiej oceniono bezpieczeństwo podróży, czas dojścia oraz odejścia do przystanku, łatwość zakupu biletu, jednakże cechy te są stosunkowo mało istotne dla respondentów. Najniżej oceniono częstotliwość kursowania, co okazało się być najistotniejszą cechą. Kolejne najbardziej istotne cechy takie jak: czas podróży oraz punktualność również zostały nisko ocenione.

Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.3.

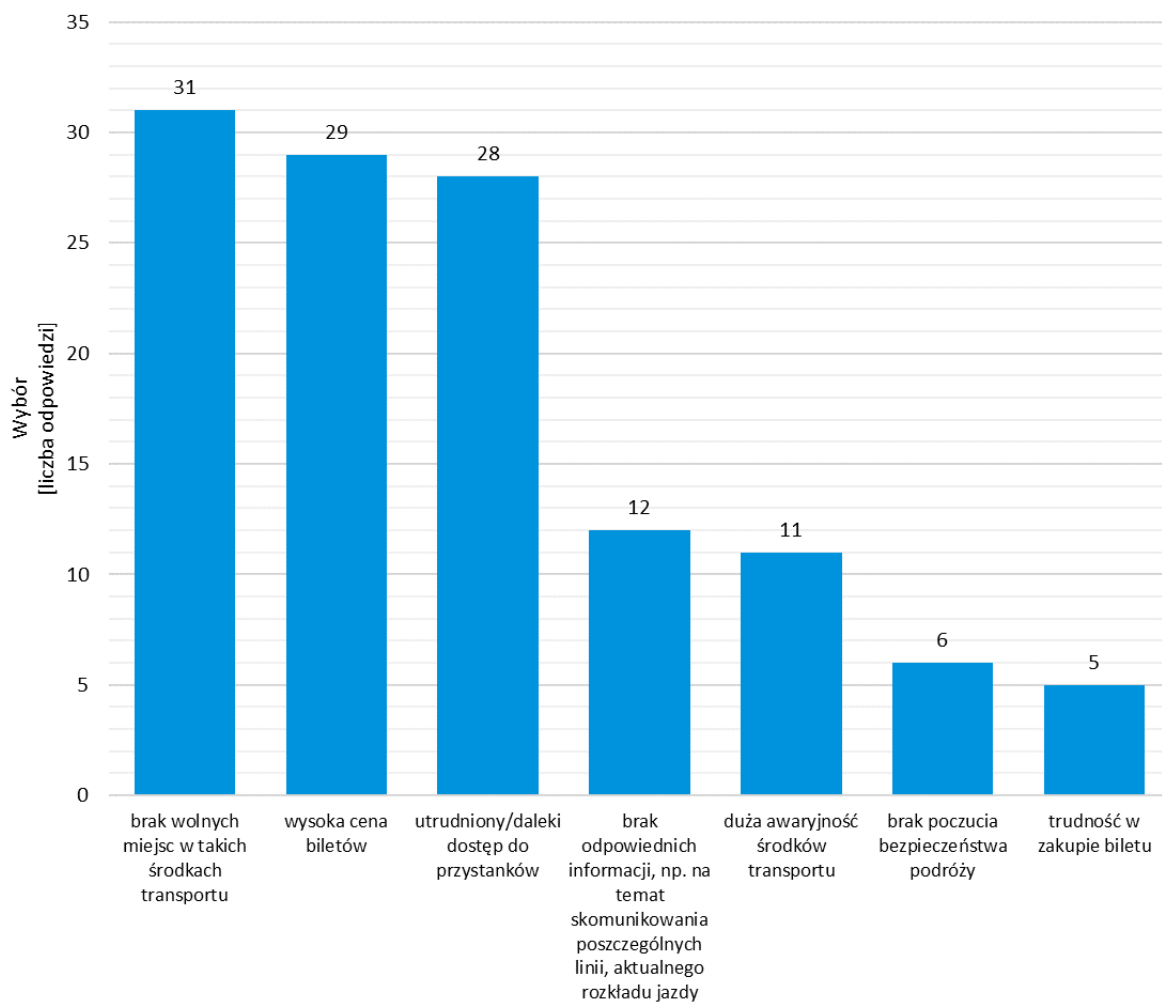
Tabela 3.3. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	częstotliwość kursowania	2,12	27	16	8	6	178
2	czas podróży	2,90	23	15	6	7	156
3	punktualność	2,52	8	16	15	10	120
4	czas dojścia do przystanku	3,55	12	6	6	3	81
5	koszt przejazdu	2,44	8	6	9	10	78
6	wygoda przesiadki/ dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu	2,71	4	6	12	17	75
7	niezawodność funkcjonowania (pewność kursu)	2,62	6	7	10	8	73
8	dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia	2,37	5	10	5	5	65
9	bezpośredniość połączeń (konieczności przesiadania się)	2,83	4	5	4	10	49
10	regularność kursowania (równe odstępy między odjazdami, łatwe do zapamiętania)	2,31	0	8	7	7	45
11	dostępność wolnych miejsc	2,37	1	1	10	5	32
12	czas odejścia od przystanku	3,47	0	3	5	0	19
13	komfort podróży	2,90	1	1	2	6	17
14	bezpieczeństwo podróży	3,76	2	1	0	3	14
15	łatwość zakupu biletu	3,49	1	0	2	2	10
16	dostęp do informacji	3,26	1	1	1	1	10
17	czystość i estetyka	3,30	0	1	1	0	5
18	jakość Infrastruktury przystankowej	3,32	0	0	0	3	3

Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn niekorzystania z komunikacji zbiorowej najczęściej wskazywano zbyt brak wolnych miejsc. Kolejnymi często powtarzającymi się powodami były: wysoka cena biletów oraz utrudniony/daleki dostęp do przystanków. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 3.9.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

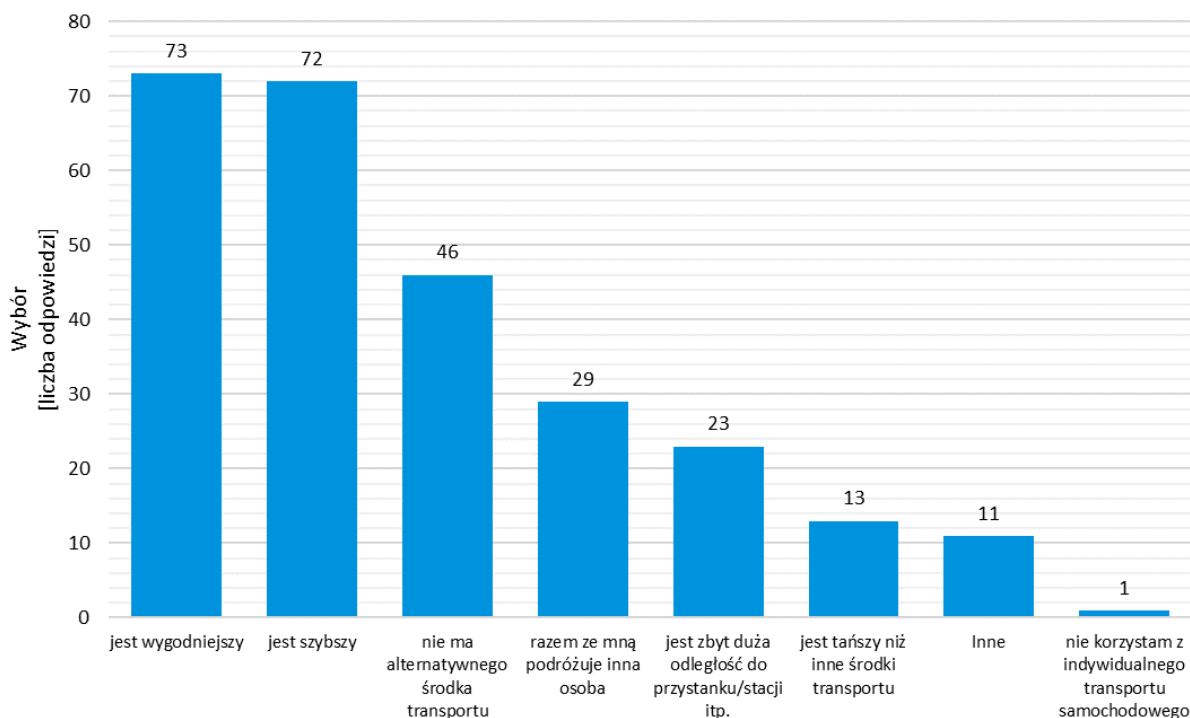


Rysunek 3.9 Przyczyny niekorzystania z komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny samochodowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z transportu indywidualnego samochodowego. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: wygoda (73 wskazania) oraz szybkość podróży (72 wskazania). Brak alternatywnego środka transportu zaznaczyło 46 osób wypełniających ankietę internetową. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 3.10.



Rysunek 3.10 Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

W indywidualnym transporcie samochodowym ankietowani najlepiej oceniono stan techniczny dróg oraz bezpieczeństwo ruchu. Były to też dwie najistotniejsze dla respondentów cechy. Najgorzej oceniono warunki parkowania oraz możliwość dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami, jednak o ile pierwsza z cech była dosyć istotna dla ankietowanych, o tyle druga z nich nie miała aż tak istotnego znaczenia. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.4.

Tabela 3.4. Ocena cech transportu indywidualnego samochodowego wg uczestników badania internetowego

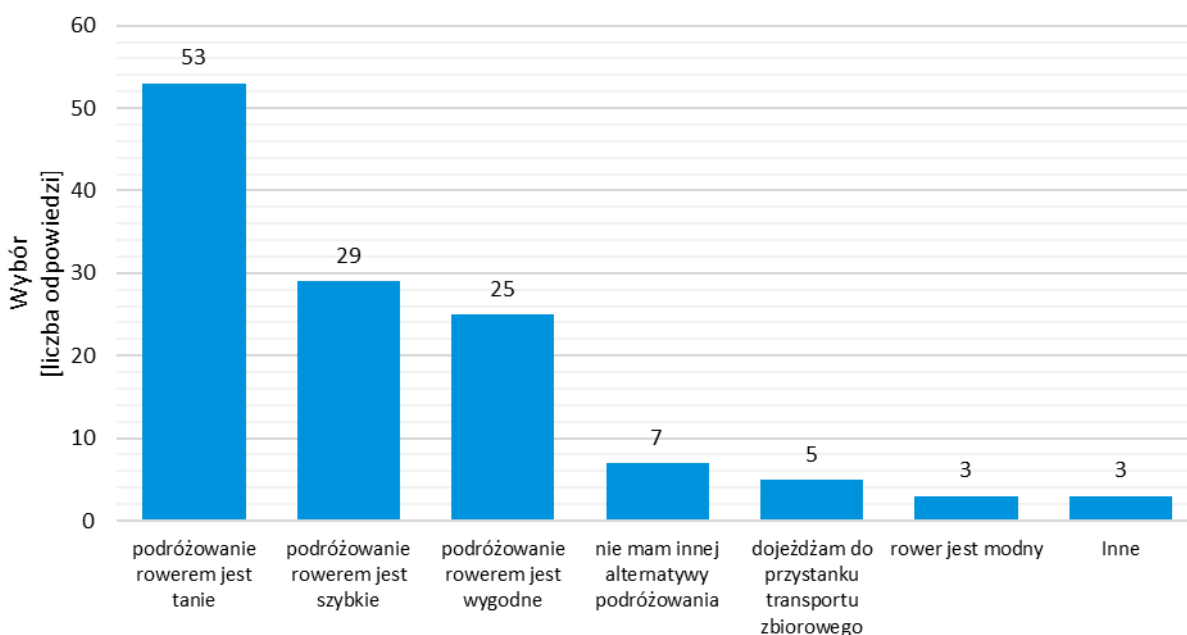
Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	stan techniczny dróg	3,07	38	27	18	18	287
2	bezpieczeństwo ruchu	2,83	29	23	19	15	238
3	warunki ruchu	2,50	15	19	22	14	175
4	warunki parkowania	2,24	11	21	20	17	164
5	sposób organizacji i zarządzania ruchem	2,56	7	13	16	34	133

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
6	parametry dróg (liczba pasów, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, etc.)	2,77	13	13	12	9	124
7	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami	2,27	9	5	10	6	77
8	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu zbiorowego	2,67	2	3	7	11	42

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny rowerowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z transportu rowerowego. Najczęściej wskazywano, że takie podróże są tanie (53 wskazania), szybkie (29 wskazań) oraz wygodne (25 wskazań). Pozostałe odpowiedzi stanowiły niewielki procent wszystkich odpowiedzi. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 3.11.

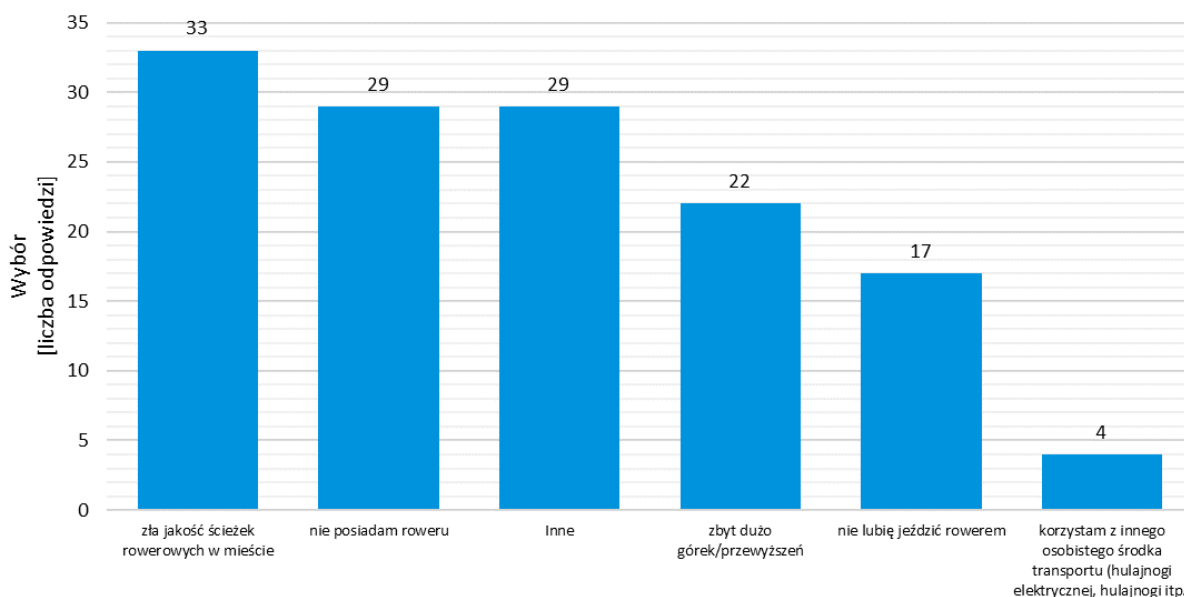


Rysunek 3.11 Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

Respondentów, którzy nie korzystają z roweru zapytano o czynniki, które zniechęcają ich do realizacji podróży z użyciem tego środka transportu. Wśród przyczyn najczęściej wskazywano głównie złą jakość ścieżek rowerowych oraz brak roweru. Spora część internautów wskazała inny powód zniechęcający do podróży rowerem, wśród nich dominowały odpowiedzi o złych warunkach atmosferycznych oraz zbyt wielkiej odległości od celu podróży. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 3.12.

Czynniki, które mogą zniechęcić Pana/Panią do realizacji podróży rowerem



Rysunek 3.12 Czynniki zniechęcające do podróży rowerem wśród uczestników badania internetowego

Źródło: Opracowanie własne

Najwyższe oceny uzyskały: konieczność posiadania roweru oraz wozenie wysiłku w jazdę na rowerze, jednak cechy te są najmniej istotne dla respondentów. Bardzo krytycznie oceniono cechy: liczbę kilometrów wydzielonych dróg rowerowych, miejsca w których można pozostawić bezpiecznie rower oraz liczbę kilometrów ulic o ruchu uspokojonym, były to także najistotniejsze z punktu widzenia internautów cechy. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.5.

Tabela 3.5. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	liczba km wydzielonych dróg rowerowych	1,97	44	9	5	2	215
2	liczba km ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami	2,20	7	23	11	3	122
3	miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower	1,94	7	15	19	8	119
4	wpływ warunków atmosferycznych na korzystanie z roweru	2,64	4	9	17	12	89
5	bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą	2,28	2	8	11	11	65
6	włożenia wysiłku w jazdę na rowerze	3,51	2	4	1	15	37
7	konieczności posiadania roweru	3,61	3	0	3	3	21

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny pieszy

W transporcie indywidualnym pieszym ankietowani w zbliżony sposób ocenili prawie wszystkie z wymienionych cech. Żadna z cech nie przekroczyła średniej oceny 3.

Najistotniejszymi cechami dla pieszych są bezpieczeństwo w poruszaniu się, stan nawierzchni chodników, korzystnie ustawiona sygnalizacja świetlna oraz swoboda i liczba chodników dzięki czemu poruszanie się pieszych staje się wygodne. Zasadnym jest tworzenie od razu wygodnej, dostosowanej do potrzeb infrastruktury pieszej. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.6.

Tabela 3.6. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym pieszym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony kierowców)	2,62	33	31	23	7	278
2	stan nawierzchni chodników	2,70	24	30	19	17	241
3	ustawienie sygnalizacji świetlnej	2,75	43	9	14	12	239
4	swoboda przejścia chodnikiem (np. zastawianie chodników przez parkujące samochody)	2,50	15	35	18	10	211
5	bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony rowerzystów i hulajnog poruszających się chodnikami)	2,44	12	27	24	10	187
6	czystość chodników	2,86	5	7	19	17	96
7	liczba przejść dla pieszych	2,80	1	5	20	19	78
8	oświetlenie ciągów pieszych	2,73	4	5	9	21	70
9	stopień odśnieżania chodników	2,55	3	6	10	16	66
10	liczba miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki, zieleń)	2,45	2	5	4	16	47
11	wysokość krawężników (możliwość zejścia przy przejściach)	2,97	2	1	7	13	38
12	liczba chodników	2,99	0	0	0	0	0
13	oddzielenie ruchu pieszego od kołowego	2,59	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Ocena systemu płatnego parkowania

System płatnego parkowania został oceniony na poziomie bliskim 3, co odpowiada ocenie „dostatecznej”. Szczegółowe oceny poszczególnych cech przedstawione są w tabeli 3.7.

Tabela 3.7. Ocena cech systemu płatnego parkowania wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena
1	możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania	3,06
2	ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania	3,02
3	możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania	2,92
4	konieczność zwiększenia kontroli opłat za parkowanie	2,78

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Modernizację i rozwój publicznego transportu zbiorowego respondenci średnio ocenili na poziomie 2,19-2,59. Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych, budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego i budowa parkingów typu Park&Ride. Nowe inwestycje i poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego mogą korzystnie wpłynąć na jego większy udział wśród codziennych podróży. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.8.

Tabela 3.8. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych	2,49	76	27	26	21	458
2	budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego	2,37	26	53	33	37	366
3	budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź)	2,19	41	33	33	25	354
4	priorytety dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	2,50	9	42	35	49	281
5	wydzielenie pasów autobusowych	2,55	26	21	29	26	251
6	uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczania przestrzeni dla samochodów	2,59	16	18	38	36	230

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego

Modernizację i rozwój transportu indywidualnego respondenci ocenili na średnim poziomie 2,03-2,75. Przy czym najistotniejsze cechy zostały ocenione najgorzej. Zdecydowanie najistotniejsze dla respondentów są remonty ulic oraz budowa nowych tras obwodowych. Usprawnienie systemu zarządzania oraz budowa mostów również stanowią istotną cechę rozwoju transportu indywidualnego. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 3.9.

Tabela 3.9. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	remonty ulic	2,34	63	29	29	21	418
2	budowa nowych tras obwodowych	2,06	56	39	26	17	410
3	usprawnianie systemu zarządzania ruchem	2,21	18	29	40	47	286
4	budowa mostów	2,03	11	43	22	31	248
5	tworzenie środków uspokojenia ruchu	2,71	17	19	33	33	224
6	ograniczanie ruchu kołowego	2,54	12	23	22	18	179
7	ograniczanie parkowania w centrach	2,75	17	12	22	27	175

Źródło: Opracowanie własne

Podsumowując, respondenci nieco lepiej oceniają modernizację i rozwój transportu indywidualnego niż publicznego transportu zbiorowego. W celu zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową zasadna jest zmiana jej wizerunku wśród mieszkańców Metropolii Poznań, co można osiągnąć m.in.: poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, nadawanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego czy zwiększanie dostępności i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji publicznej.

4. PODSUMOWANIE

Badania ilościowe przeprowadzone były w grudniu 2022 oraz styczniu 2023 roku na terenie Metropolii Poznań. 2150 ankiet zostało wykonanych w gospodarstwach domowych, natomiast ankietę internetową wypełniły 194 osoby. Syntetyczne porównanie wyników obu badań zamieszczono w tabeli 4.1.

Tabela 4.1. Syntetyczne porównanie wyników badań CATI oraz ankiety internetowej

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w gospodarstwach domowych	Ankieta internetowa	
Dane o respondencie (% ankietowanych)				
1	Struktura płci kobiety/mężczyźni	53,2% / 46,8%	39,7% / 60,3%	
2	Struktura wieku	18-24 lat – 10,9% 25-34 lat – 22,3% 35-44 lat – 20,8% 45-54 lat – 14,8% 55-64 lat – 12,8% 65+ lat – 18,3%	18-24 lat – 13,4% 25-34 lat – 19,6% 35-44 lat – 37,1% 45-54 lat – 17% 55-64 lat – 10,8% 65+ lat – 2,1%	
3	Aktywność zawodowa	uczeń szkoły ponadpodstawowej	2,52%	7,22%
		student	6,79%	4,12%
		pracownik najemny pracujący poza domem	50,07%	48,45%
		pracownik najemny pracujący hybrydowo	4,37%	9,79%
		pracownik najemny pracujący w domu	3,04%	2,06%
		pracujący na własny rachunek	9,36%	14,95%
		emeryt/rencista	19,62%	5,15%
		bezrobotny	1,71%	1,03%
		pozostali	2,52%	7,22%
4	Posiadane środki transportu	samochód osobowy	60,33%	73,20%
		drugi samochód osobowy	4,42%	27,32%
		samochód dostawczy	1,81%	3,09%
		motocykl/motorower	1,57%	7,22%
		rower	24,47%	75,77%
		hulajnoga elektryczna	5,70%	6,19%

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w gospodarstwach domowych	Ankieta internetowa	
Preferencje komunikacyjne				
5	Wybór środka transportu w codziennych podróżach (możliwość wyboru kilku środków transportu)	Tramwaj	72,11%	15,46%
		samochód	55,91%	62,89%
		podróżę piesze	25,23%	30,41%
		autobus miejski	24,85%	36,08%
		rower	15,25%	35,57%
		hulajnoga elektryczna	4,75%	2,58%
		autobus podmiejski	3,23%	12,89%
		car-sharing	2,00%	2,06%
		kolej	1,33%	27,32%
		autobus komunikacji międzymiastowej	0,76%	1,55%
		hulajnoga wypożyczana na minuty	0,62%	2,58%
		rower miejski	0,24%	3,09%
inny	0,24%	2,06%		
Transport publiczny				
6	Główne przyczyny wyboru publicznego transportu zbiorowego	(1) pasują mi istniejące połączenia (2) jest mi blisko do przystanku/ów (3) jest wygodniej	(1) jest tańszy niż inne środki transportu (2) jest szybciej niż innymi środkami transportu (3) jest mi blisko do przystanku/ów	
7	Najważniejsze cechy publicznego transportu zbiorowego	(1) czas dojścia do przystanku (2) czas podróży (3) częstotliwość kursowania	(1) częstotliwość kursowania (2) czas podróży (3) punktualność	
8	Średnia ocena cech publicznego transportu zbiorowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,68	2,9	

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w gospodarstwach domowych	Ankieta internetowa
9	Główne przyczyny niekorzystania z publicznego transportu zbiorowego	(1) nie mam bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu (2) muszę po drodze załatwić dodatkowe sprawy wymagające przerwania podróży (3) charakter mojej pracy wymaga zatrzymywania się i przerywania podróży	(1) nie mam bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu (2) Inne (3) muszę po drodze załatwić dodatkowe sprawy wymagające przerwania podróży
10	Średnia ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,41	2,45
Transport indywidualny			
11	Główne przyczyny wyboru indywidualnego transportu samochodowego	(1) Wygodniejszy	(1) Wygodniejszy
		(2) Szybszy	(2) Szybszy
12	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu samochodowego	(1) Stan techniczny dróg	(1) Stan techniczny dróg
		(2) Bezpieczeństwo ruchu	(2) Bezpieczeństwo ruchu
13	Średnia ocena cech indywidualnego transportu samochodowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,5	2,61
14	Średnia ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,26	2,94
15	Główne przyczyny wyboru indywidualnego transportu rowerowego	(1) Podróżowanie rowerem jest zdrowe (2) Podróżowanie rowerem jest tanie	(1) Podróżowanie rowerem jest zdrowe (2) Podróżowanie rowerem jest tanie

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w gospodarstwach domowych	Ankieta internetowa
16	Główne przyczyny zniechęcające do korzystania z indywidualnego transportu rowerowego	(1) Brak roweru (2) Zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach (3) brak ścieżek rowerowych w ciągach, którymi się poruszam	(1) Zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach (2) brak ścieżek rowerowych w ciągach, którymi się poruszam (3) brak infrastruktury rowerowej w mieście (stojaki na rowery, wiaty rowerowe)
17	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu rowerowego	(1) Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych (2) Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym	(1) Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych (2) Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym
18	Średnia ocena cech indywidualnego transportu rowerowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,48	2,59
19	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu pieszego	(1) stan nawierzchni chodników (2) ustawienie sygnalizacji świetlanych (3) liczba chodników	(1) bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony kierowców) (2) stan nawierzchni chodników (3) ustawienie sygnalizacji świetlanych
20	Średnia ocena cech indywidualnego transportu pieszego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,62	2,69
21	Średnia ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,48	2,37

Źródło: Opracowanie własne

SPIS TABEL

TABELA 2.1. LICZEBNOŚĆ PRÓBY I DOCELOWE KOHORTY DEMOGRAFICZNE WYZNACZONE DLA GMIN	7
TABELA 2.2. LICZBA WYKONANYCH ANKIET W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH Z PODZIAŁEM NA GMINY	8
TABELA 2.3. ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY POSIADANIEM PRAWA JAZDY ORAZ BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	12
TABELA 2.4. OCENA CECH TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	17
TABELA 2.5. OCENA CECH TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO SAMOCHODOWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	19
TABELA 2.6. OCENA CECH TRANSPORTU ROWEROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	21
TABELA 2.7. OCENA CECH PODRÓŻY PIESZYCH WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	22
TABELA 2.8. OCENA CECH SYSTEMU PŁATNEGO PARKOWANIA WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	23
TABELA 2.9. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	23
TABELA 2.10. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	24
TABELA 3.1. LICZBA WYPEŁNIONYCH ANKIET W ANKIECIE INTERNETOWEJ Z PODZIAŁEM NA GMINY	25
TABELA 3.2. ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY POSIADANIEM PRAWA JAZDY ORAZ BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWYM	28
TABELA 3.3. OCENA CECH TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	33
TABELA 3.4. OCENA CECH TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO SAMOCHODOWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	35
TABELA 3.5. OCENA CECH TRANSPORTU ROWEROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	37
TABELA 3.6. OCENA CECH PODRÓŻY PIESZYCH WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	38
TABELA 3.7. OCENA CECH SYSTEMU PŁATNEGO PARKOWANIA WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	39
TABELA 3.8. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	39
TABELA 3.9. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	40
TABELA 4.1. SYNTETYCZNE PORÓWNANIE WYNIKÓW BADAŃ CATI ORAZ ANKIETY INTERNETOWEJ	41

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 2.1 STRUKTURA WIEKU RESPONDENTÓW W BADANIU CATI Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.....	10
RYSUNEK 2.2 STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW W BADANIU CATI Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.....	11
RYSUNEK 2.3 POSIADANIE PRAWA JAZDY I BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY PRZEZ RESPONDENTÓW BADANIA CATI	11
RYSUNEK 2.4 RODZAJ POSIADANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	12
RYSUNEK 2.5 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	13
RYSUNEK 2.6 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	14
RYSUNEK 2.7 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG WIEKU UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	15
RYSUNEK 2.8 PRZYCZYNY WYBORU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	16
RYSUNEK 2.9 PRZYCZYNY NIEKORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	18
RYSUNEK 2.10 PRZYCZYNY WYBORU SAMOCHODU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	19
RYSUNEK 2.11 PRZYCZYNY WYBORU ROWERU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	20
RYSUNEK 2.12 CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄCE DO PODRÓŻY ROWEREM WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	21
RYSUNEK 3.1 STRUKTURA WIEKU RESPONDENTÓW W BADANIU INTERNETOWYM Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.....	26
RYSUNEK 3.2 STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW W BADANIU INTERNETOWYM Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ...	27
RYSUNEK 3.3 POSIADANIE PRAWA JAZDY I BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY PRZEZ RESPONDENTÓW BADANIA INTERNETOWEGO	27
RYSUNEK 3.4 RODZAJ POSIADANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWYM	28
RYSUNEK 3.5 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	29
RYSUNEK 3.6 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO.....	30
RYSUNEK 3.7 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG WIEKU UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO.....	31
RYSUNEK 3.8 PRZYCZYNY WYBORU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO.....	32
RYSUNEK 3.9 PRZYCZYNY NIEKORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	34
RYSUNEK 3.10 PRZYCZYNY WYBORU SAMOCHODU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO.....	35
RYSUNEK 3.11 PRZYCZYNY WYBORU ROWERU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO.....	36
RYSUNEK 3.12 CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄCE DO PODRÓŻY ROWEREM WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA INTERNETOWEGO	37