



# Zielona mobilność na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*

**Wyniki badań ankietowych**



wrzesień 2015



Dokument przygotowany przez:



**"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.**

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)

[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)

## Spis rysunków

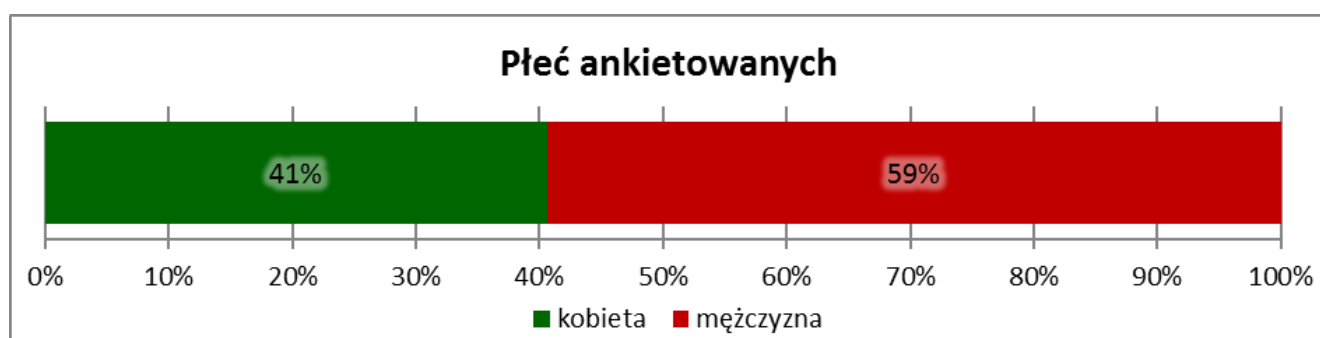
Rys. 1. Płeć ankietowanych. ....	2
Rys. 2. Struktura wiekowa ankietowanych.....	2
Rys. 3. Status społeczny ankietowanych. ....	3
Rys. 4. Wykształcenie ankietowanych.....	3
Rys. 5. Częstość korzystania z roweru w podróżach. ....	4
Rys. 6. Częstość korzystania z roweru w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na wiek.....	4
Rys. 7. Częstość korzystania z roweru w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na wiek .....	5
Rys. 8. Częstość korzystania z roweru w podróżach pozostałych z podziałem na wiek.....	5
Rys. 9. Częstość korzystania z roweru w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na status zawodowy .....	6
Rys. 10. Częstość korzystania z roweru w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na status zawodowy.....	6
Rys. 11. Częstość korzystania z roweru w podróżach pozostałych z podziałem na status zawodowy .....	7
Rys. 12. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach .....	7
Rys. 13. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na wiek .....	8
Rys. 14. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na wiek .....	9
Rys. 15. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach pozostałych z podziałem na wiek .....	9
Rys. 16. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na status zawodowy.....	10
Rys. 17. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na status zawodowy .....	10
Rys. 18. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach pozostałych z podziałem na status zawodowy.....	11
Rys. 19. Środki transportu wykorzystywane przez użytkowników komunikacji zbiorowej.....	11
Rys. 20. Udział procentowy osób przesiadających się na terenie Dąbrowy Górniczej.....	12
Rys. 21. Liczba przesiadek użytkowników komunikacji zbiorowej na terenie Dąbrowy Górniczej.....	12
Rys. 22. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru .....	12
Rys. 23. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru z podziałem na wiek.....	13
Rys. 24. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru z podziałem na status zawodowy .....	13
Rys. 25. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.....	14
Rys. 26. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej z podziałem na wiek .....	14
Rys. 27. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej z podziałem na status zawodowy.....	15
Rys. 28. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez ankietowanych .....	16
Rys. 29. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez osoby korzystające i niekorzystające z rowerów .....	16
Rys. 30. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez osoby korzystające i niekorzystające z komunikacji zbiorowej.....	17

## Wstęp

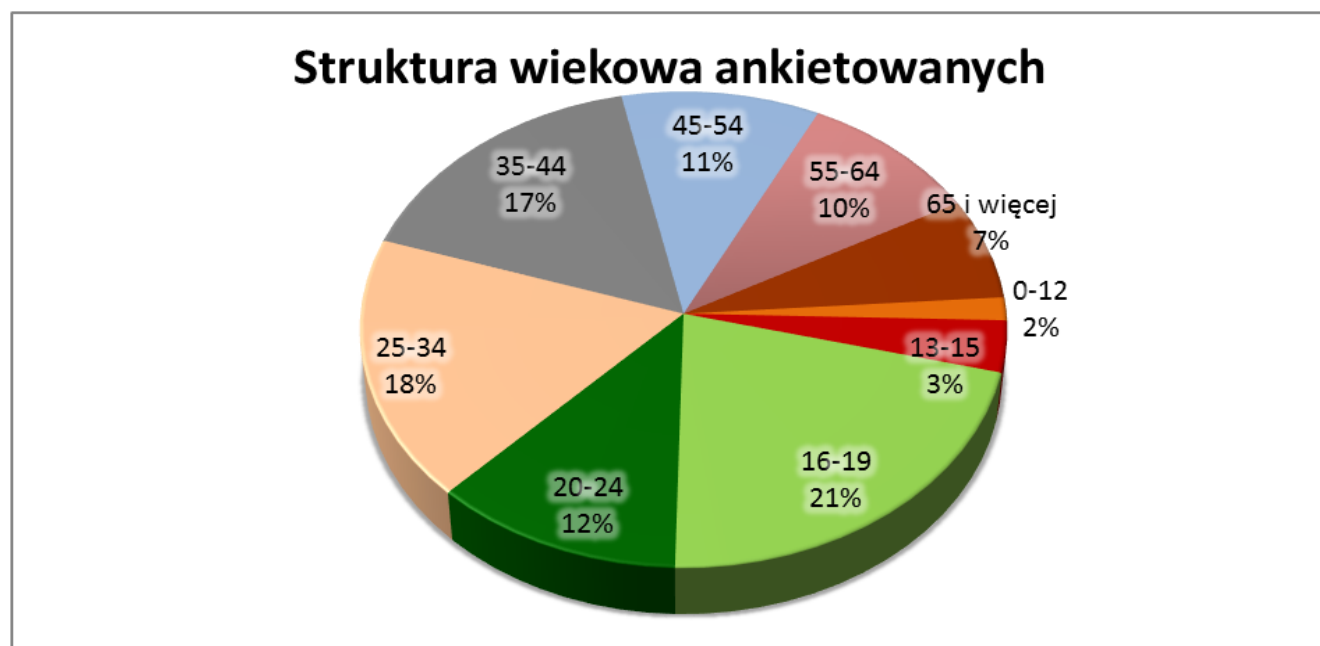
Badanie opinii publicznej (preferencji i zachowań komunikacyjnych) zostało przeprowadzone za pomocą papierowego kwestionariusza ankietowego w formie wywiadu bezpośredniego (PAPI), wspomagane ankietami internetowymi (CAWI). Przeprowadzono 1000 wywiadów z czego 90% w trakcie wywiadu bezpośredniego, a 10% poprzez ankiety internetowe. Badanie opinii publicznej przeprowadzone było w miejscach użyteczności publicznej, charakteryzujących się dużym zainteresowaniem mieszkańców m.in. centra osiedli, okolice przystanków kolejowych, zbiorniki wodne Pogoria I-IV, Park Hallera, Park Zielona, Plac Wolności.

## Wyniki badania ankietowego

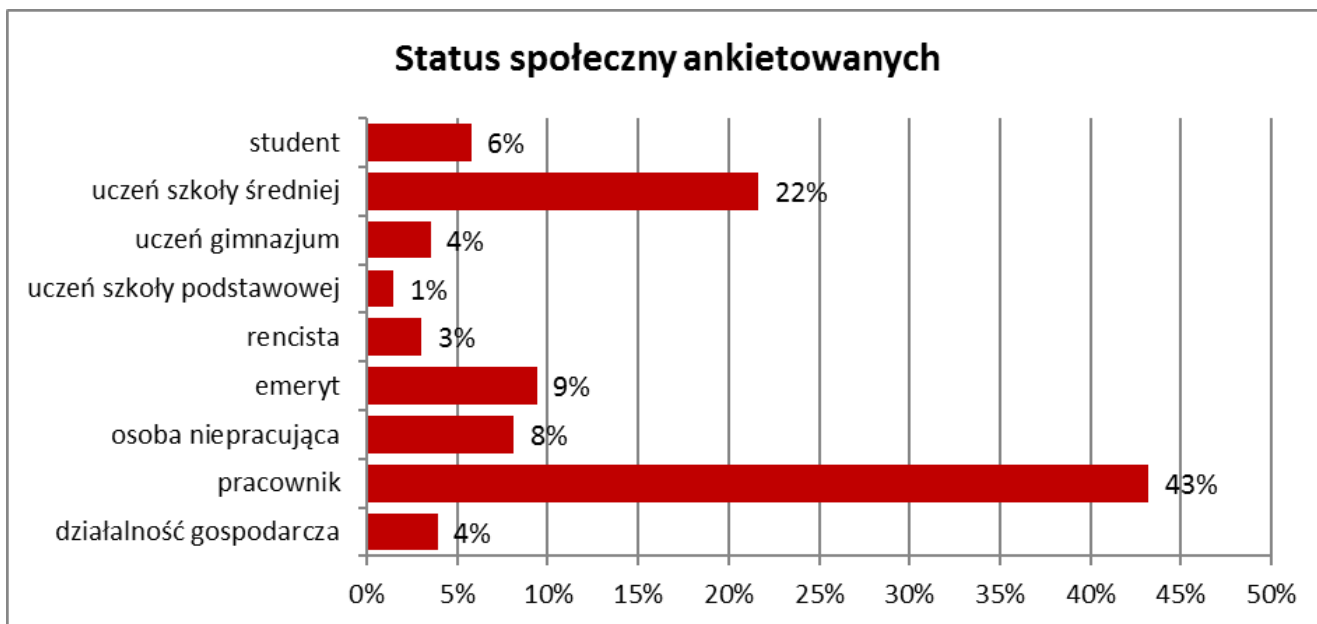
Wśród ankietowanych 41% stanowiły kobiety. Pod względem wieku najliczniejszą grupę stanowiła młodzież w wieku 16-19 lat, następnie dorośli w wieku 25-34. Ze względu na status zawodowy największy odsetek stanowili pracownicy nie posiadający własnej działalności gospodarczej (43%), 22% stanowili uczniowie szkół średnich. Analizując wykształcenie przeważali ankietowani z wykształceniem średnim (41%).



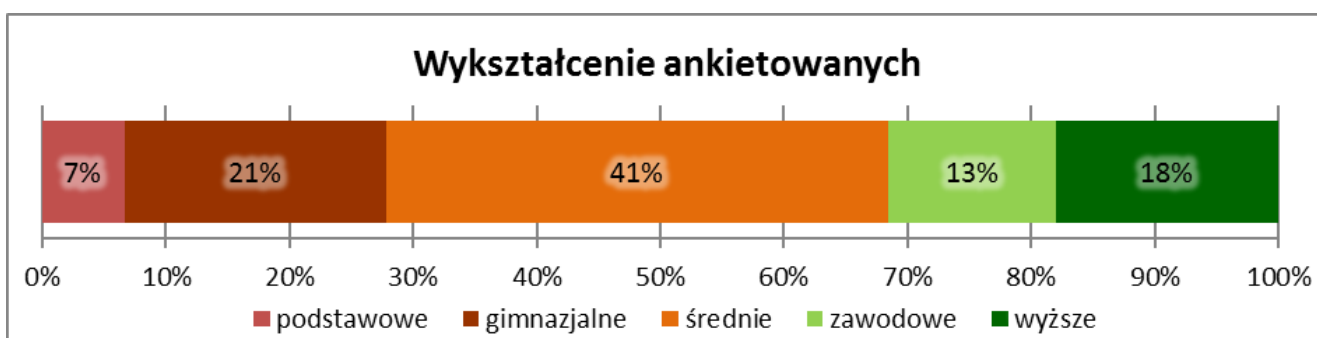
Rys. 1. Płeć ankietowanych.



Rys. 2. Struktura wiekowa ankietowanych.

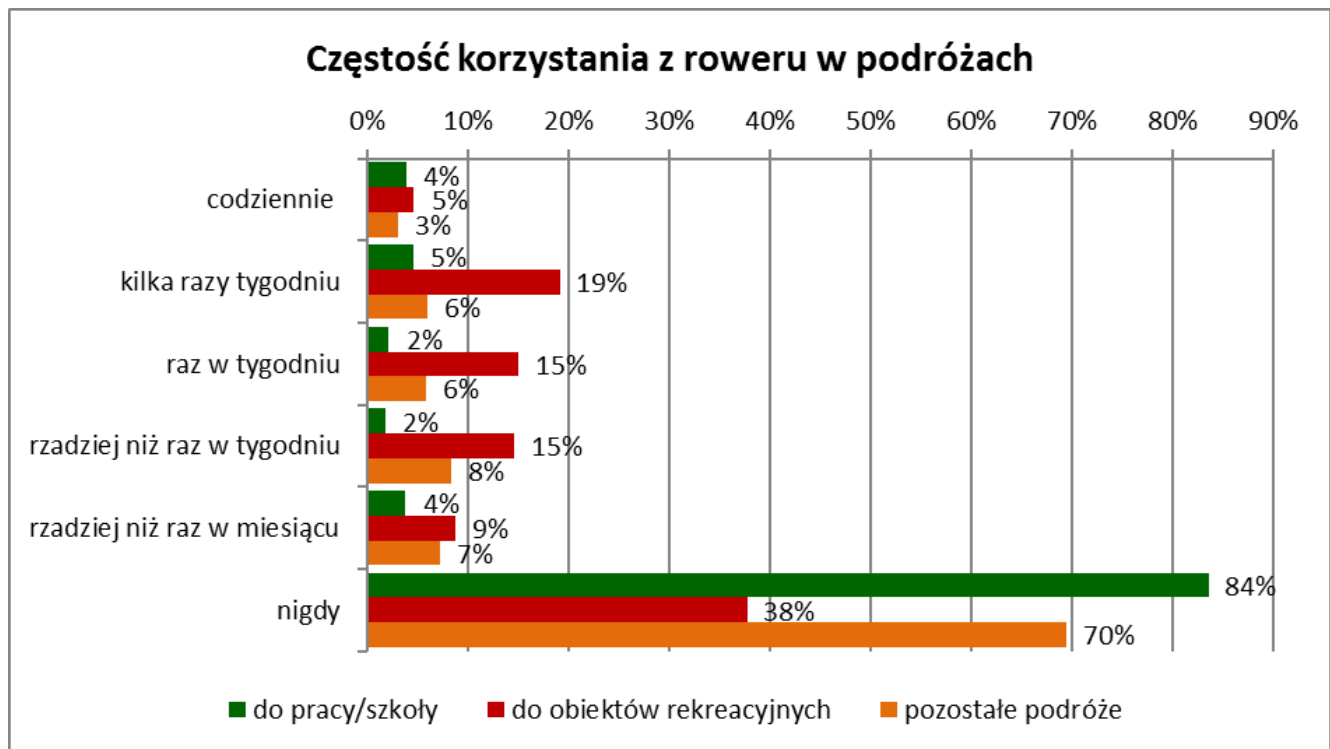


Rys. 3. Status społeczny ankietowanych.

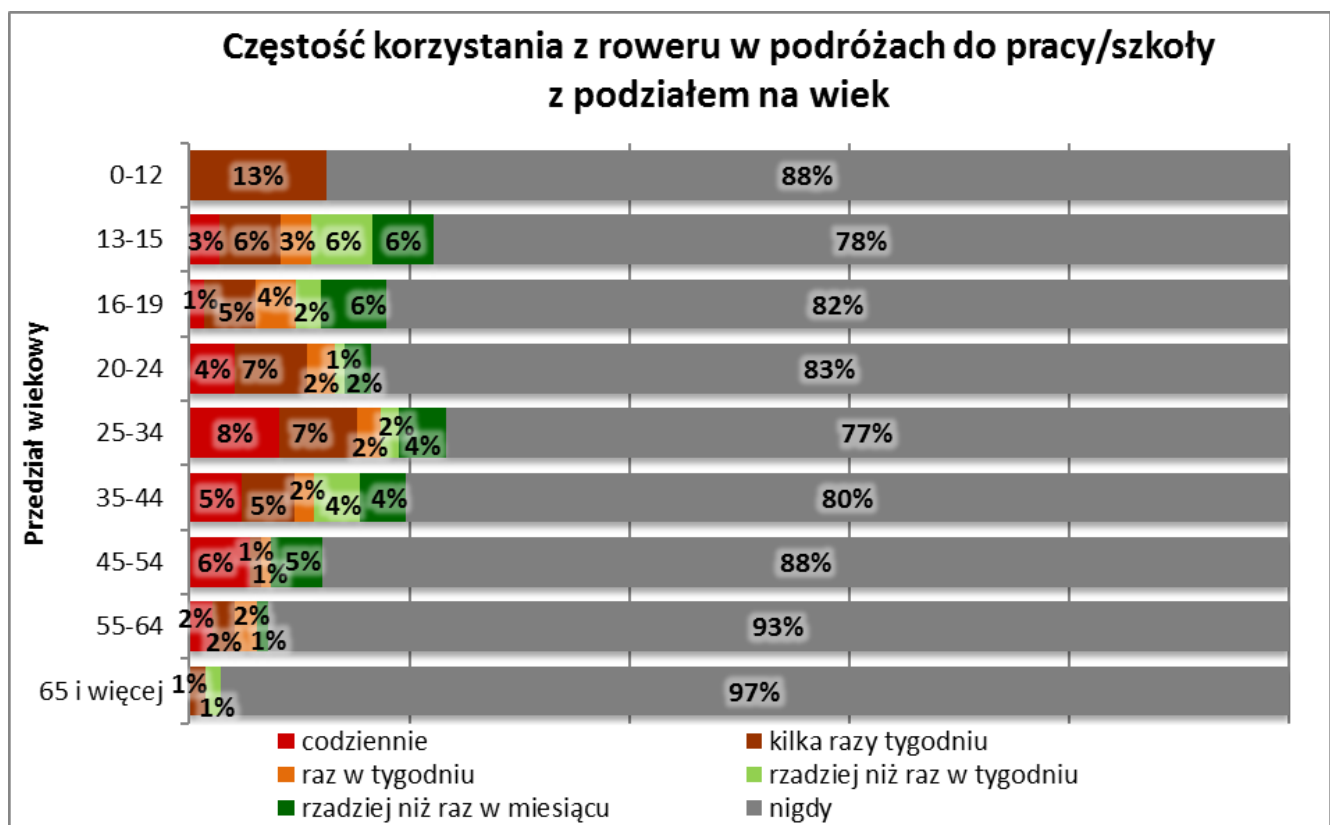


Rys. 4. Wykształcenie ankietowanych.

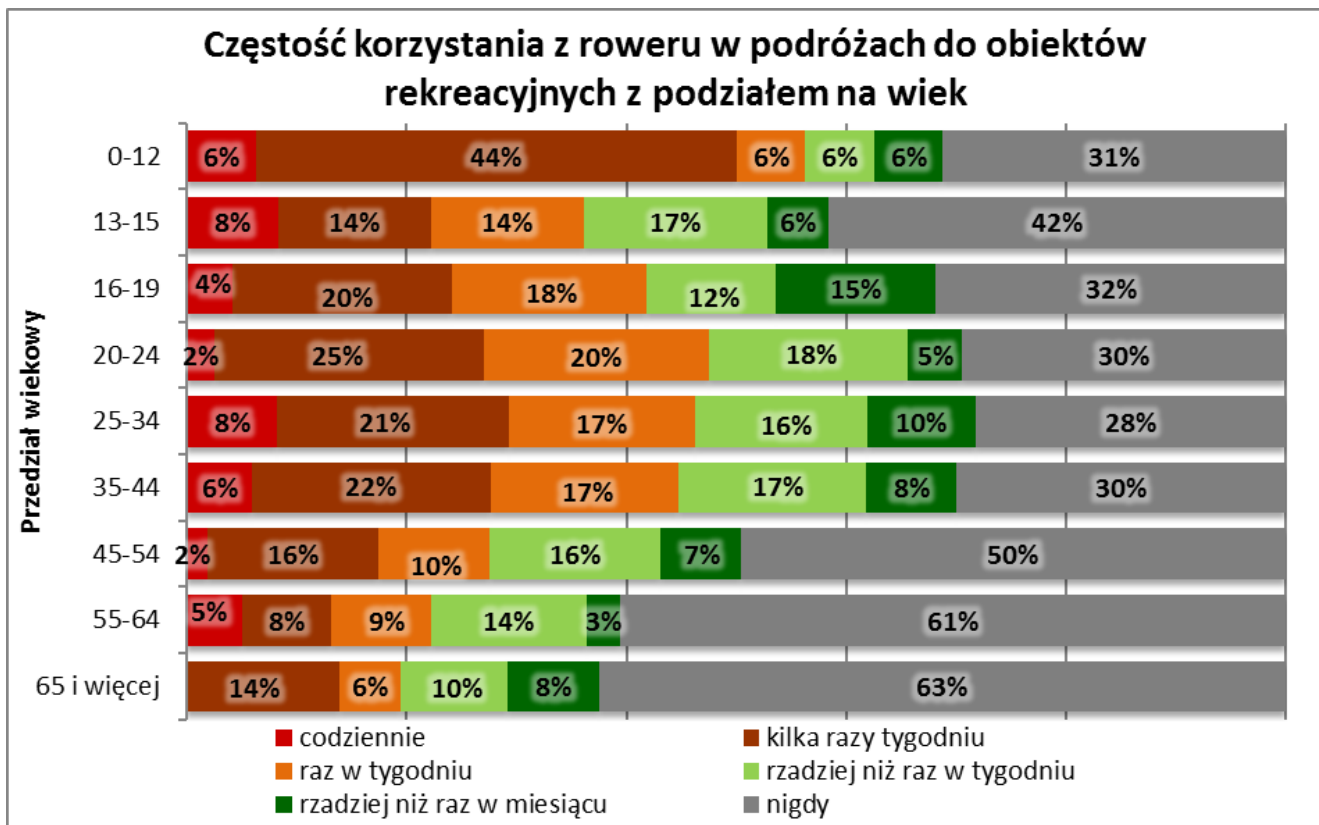
Zauważyć można, że rower jest wykorzystywany przede wszystkim w podróżach rekreacyjnych, stosunkowo duża grupa deklarowała, że nigdy nie korzysta z roweru w podróżach do innych celów podróży (np. zakupy, lekarz). Aż 84% ankietowanych nie wykorzystuje roweru w podróżach do pracy/szkoły. Przy podziale ze względu na wiek najrzadziej z roweru korzystają grupy wiekowe 45+, najczęściej 16-44. Przy podziale ze względu na status zawodowy małą aktywność wykazują przede wszystkim renciści.



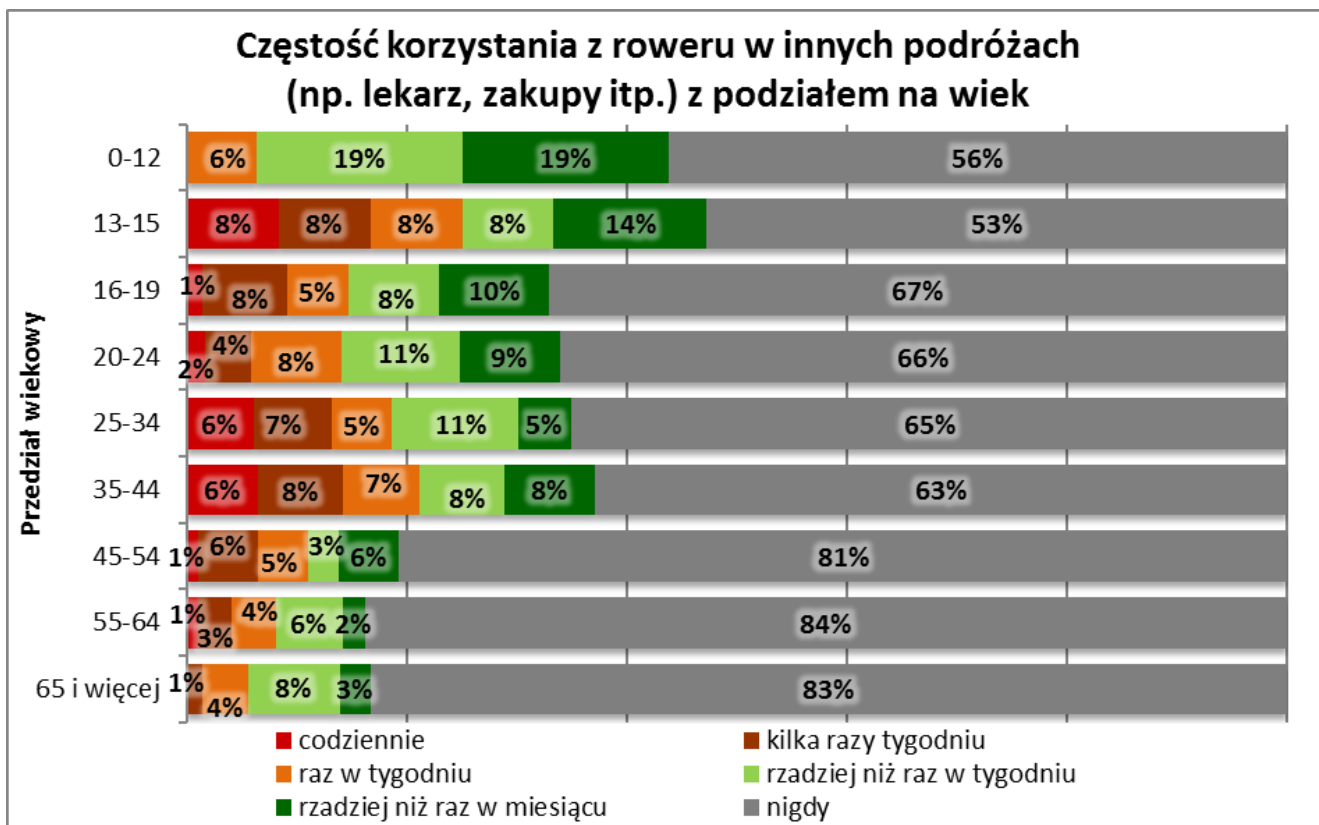
Rys. 5. Częstość korzystania z roweru w podróżach.



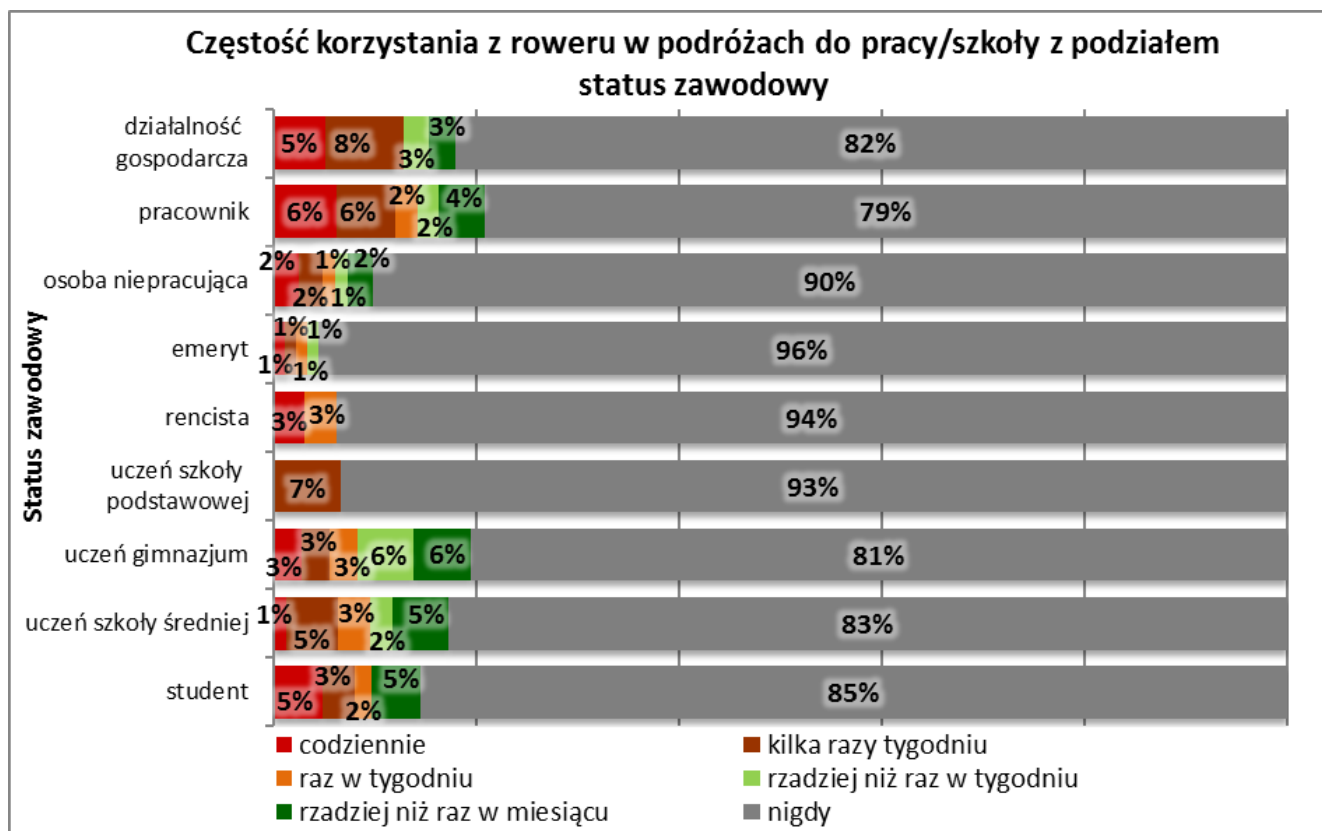
Rys. 6. Częstość korzystania z roweru w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na wiek



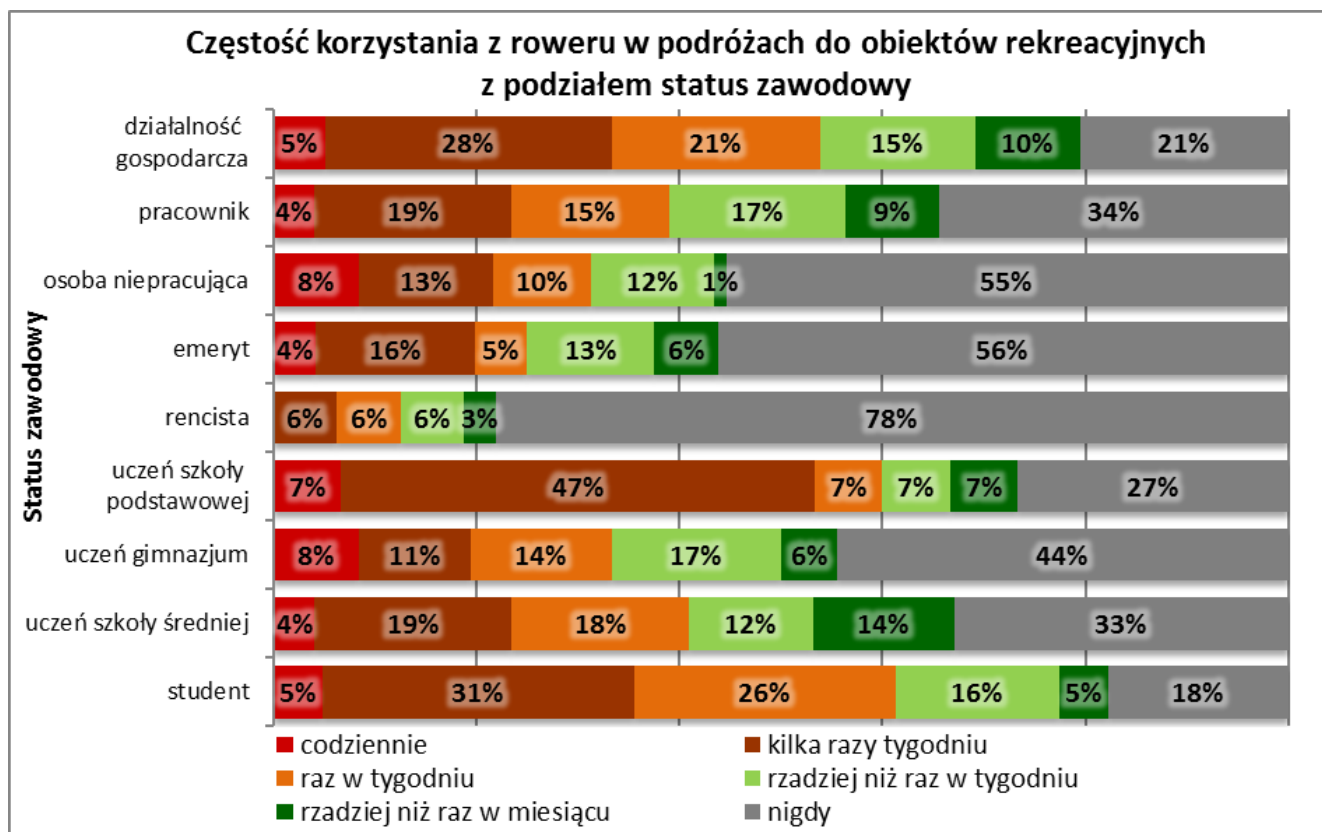
Rys. 7. Częstość korzystania z roweru w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na wiek



Rys. 8. Częstość korzystania z roweru w podróżach pozostałych z podziałem na wiek

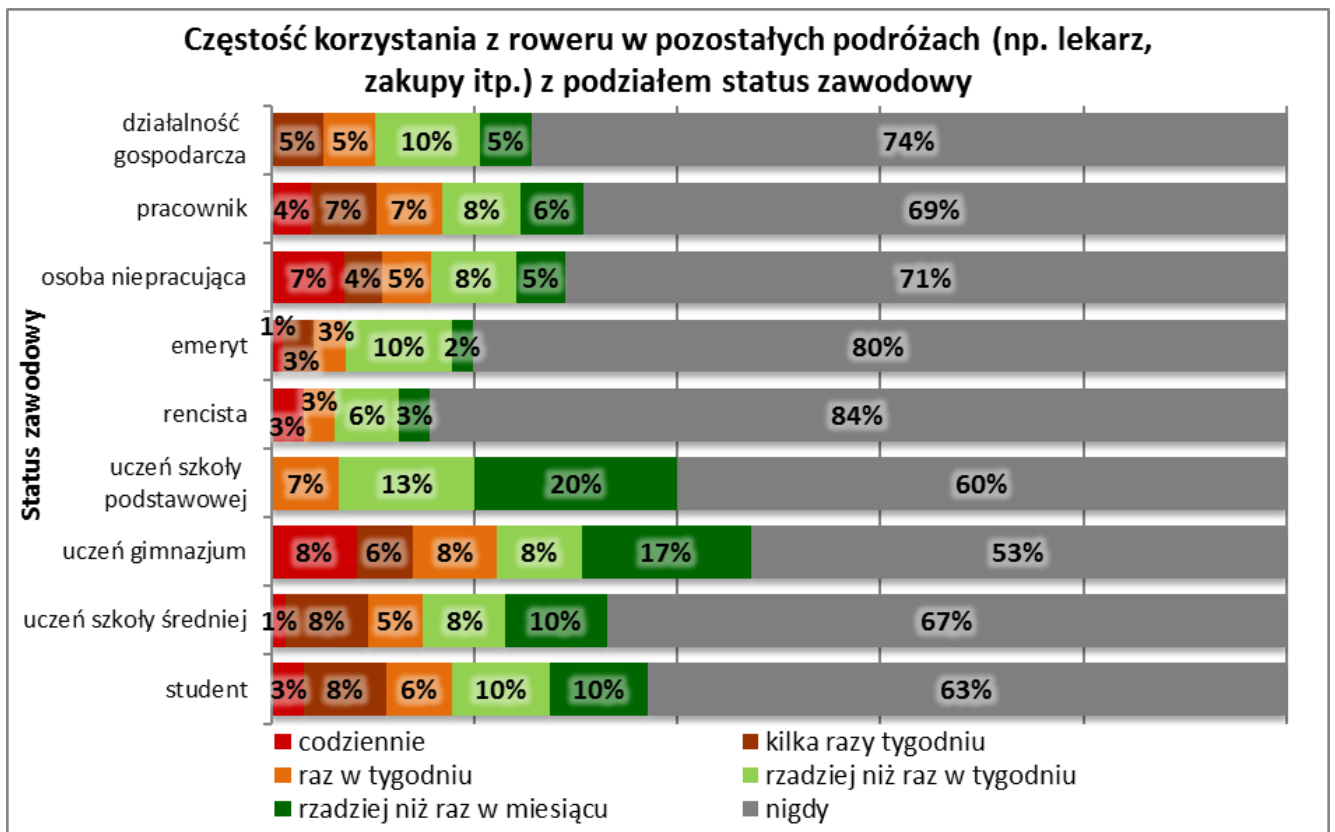


Rys. 9. Częstość korzystania z roweru w podróży do pracy/szkoły z podziałem na status zawodowy



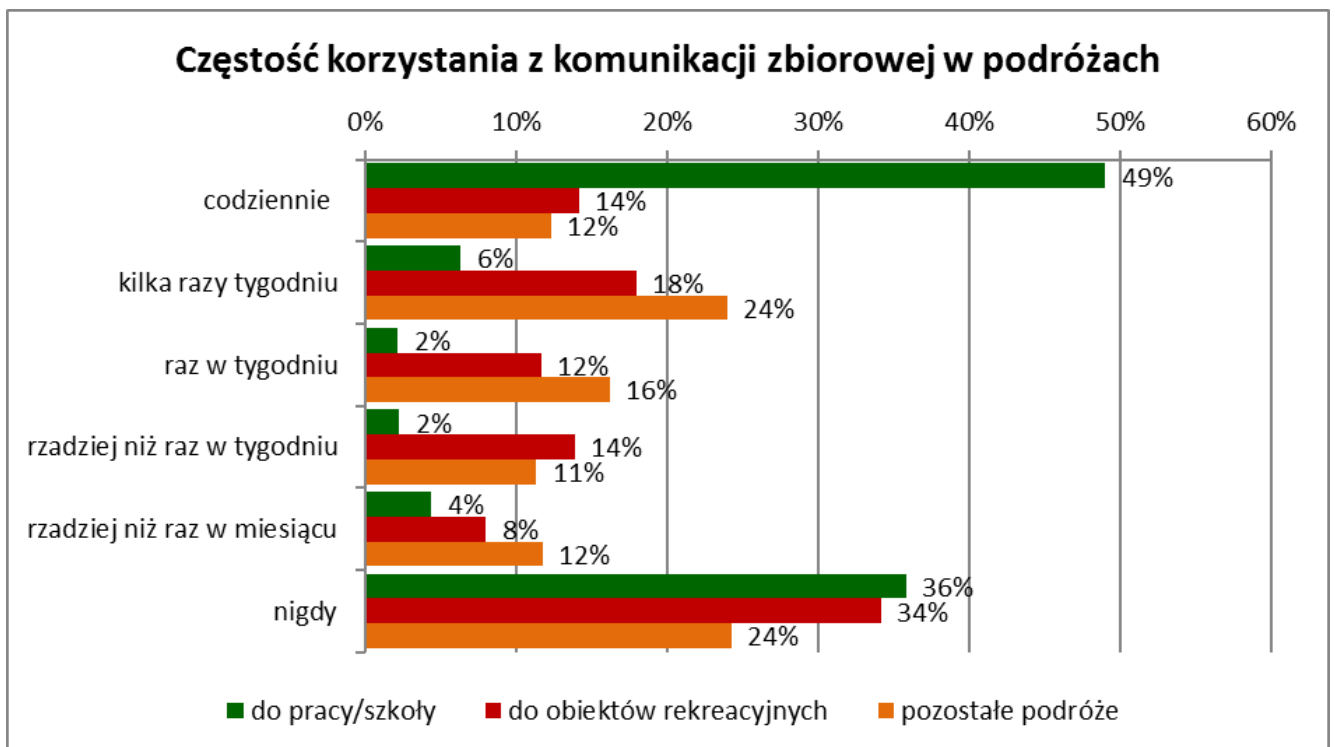
Rys. 10. Częstość korzystania z roweru w podróży do obiektów rekreacyjnych z podziałem na status zawodowy





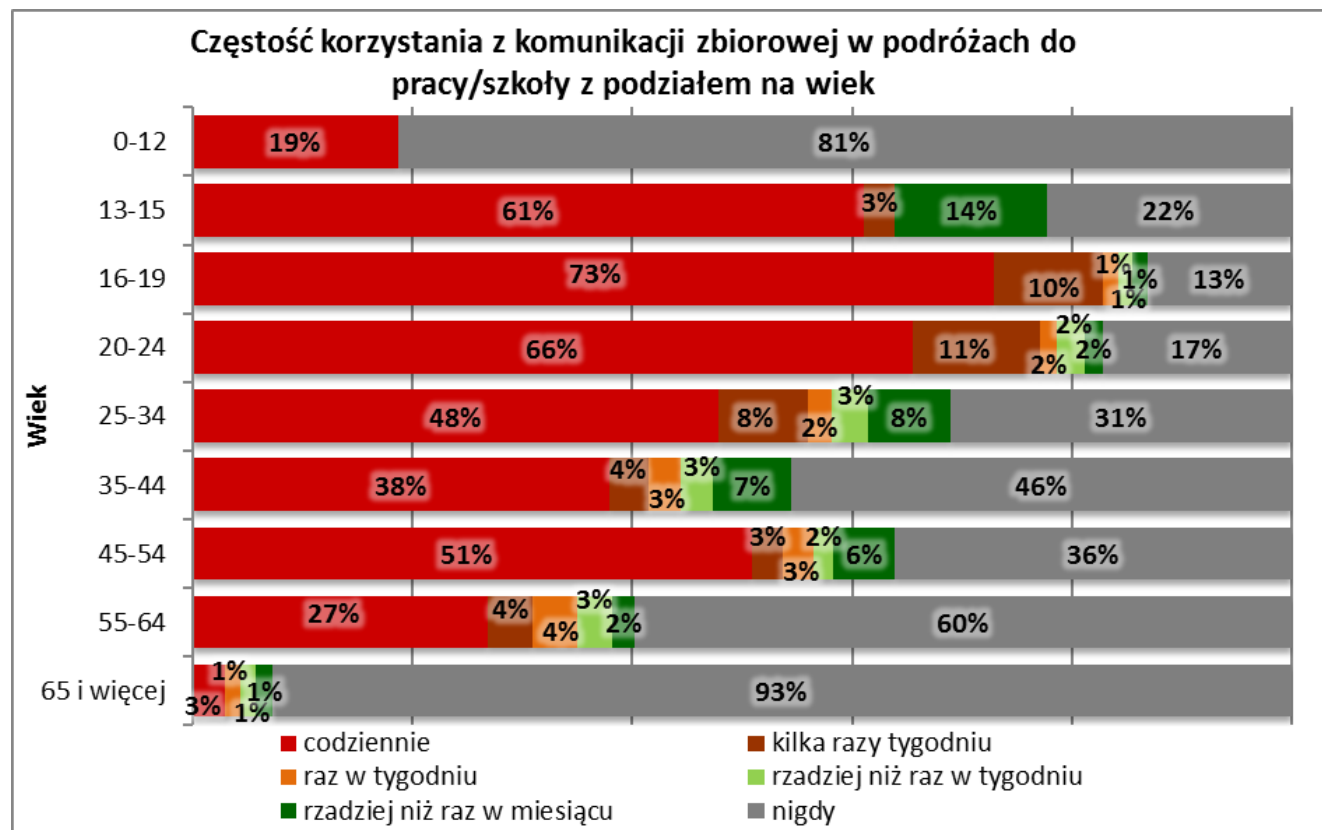
Rys. 11. Częstość korzystania z roweru w podróżach pozostałych z podziałem na status zawodowy

Niemal połowa ankietowanych wykorzystuje komunikację zbiorową codziennie w podróżach do pracy/szkoły, nigdy do transportu publicznego nie wsiada 36%. W przypadku podróży do obiektów rekreacyjnych i pozostałych odsetek osób jeżdżących codziennie jest znacznie niższy.

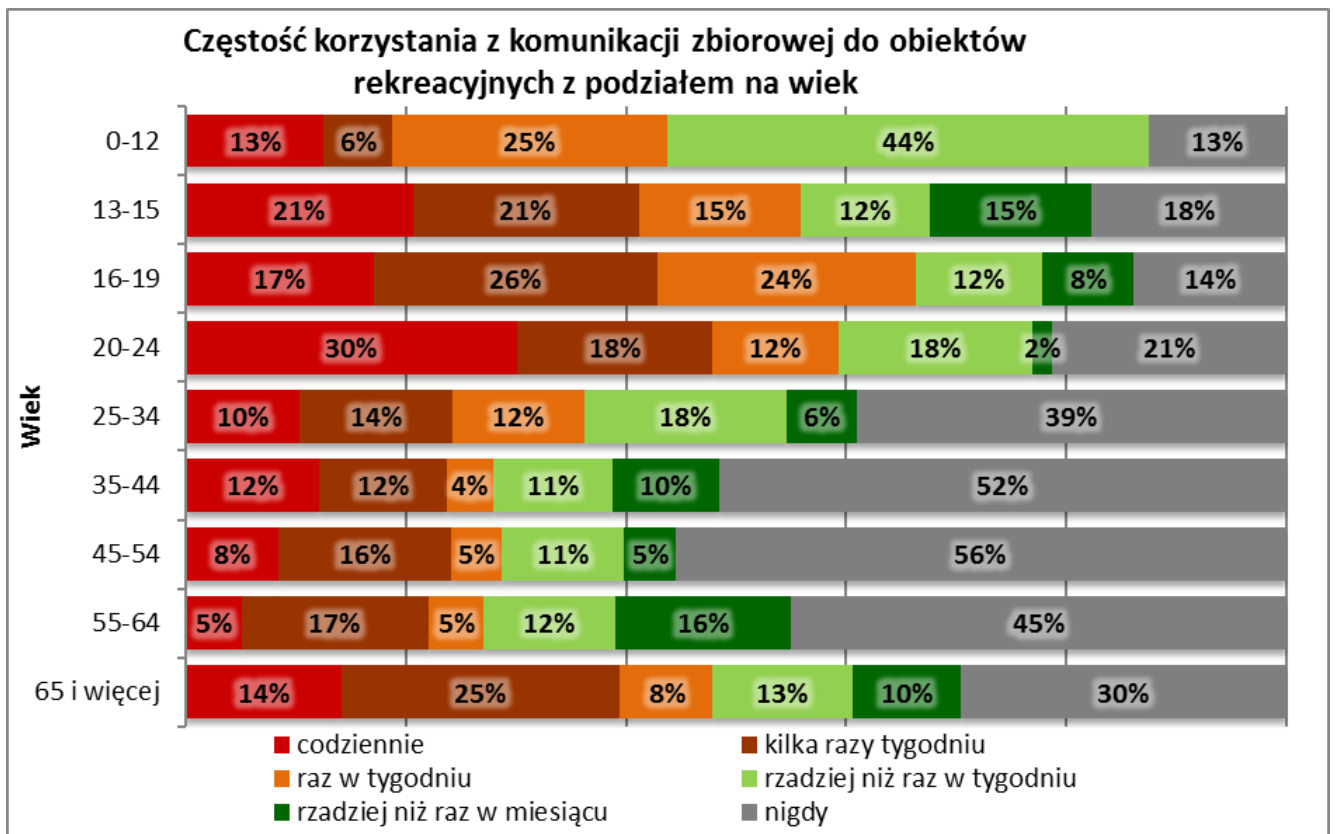


Rys. 12. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach

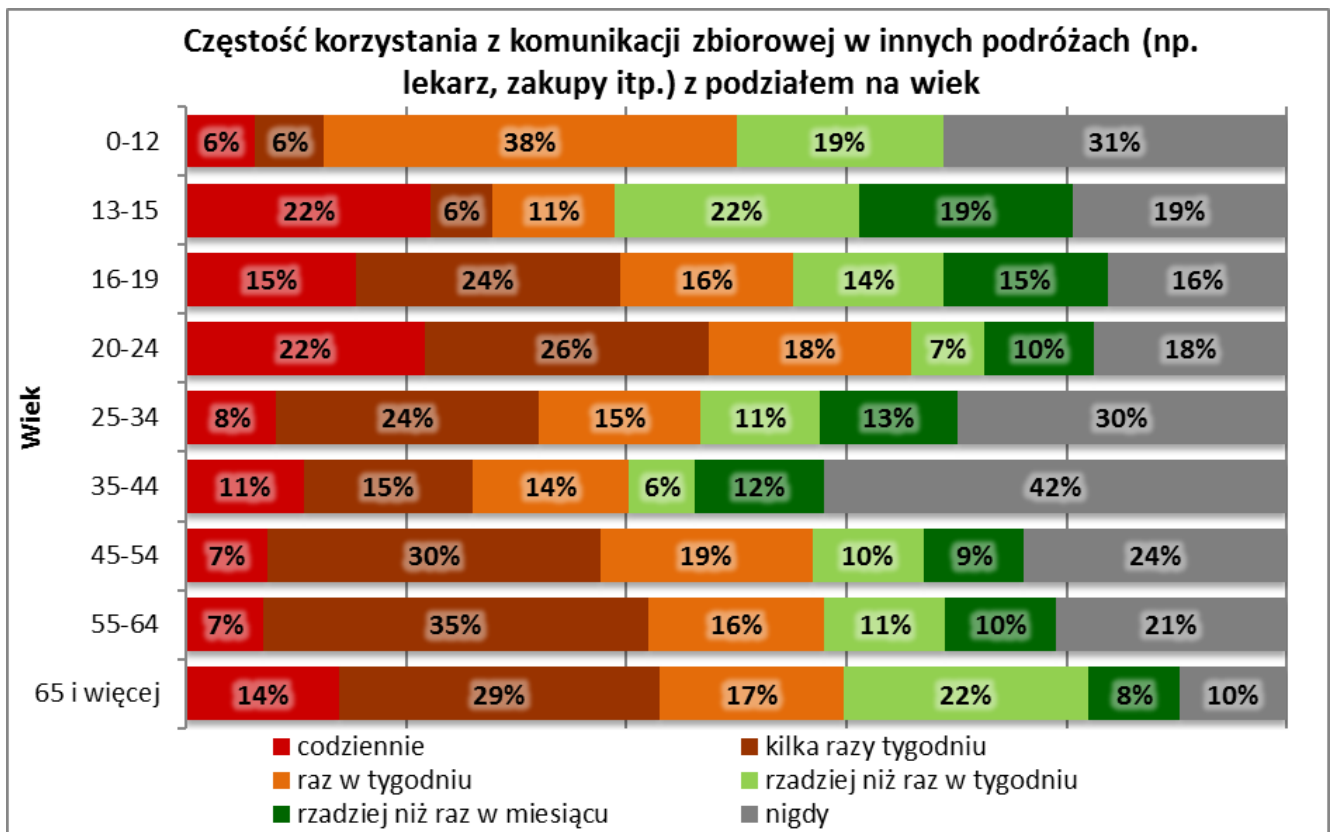
Z komunikacji zbiorowej korzystają przede wszystkim osoby w wieku 16-19, 20-24, 13-15 – a więc głównie uczniowie i studenci. Najrzadziej korzystają osoby bardzo młode oraz w podeszłym wieku. Zauważyć można, że grupa wiekowa 35-44 charakteryzuje się dość małym udziałem w podróżach komunikacją zbiorową – zwykle są oni dość zamożni, by posiadać własny samochód osobowy, z tego względu rzadziej korzystają z transportu zbiorowego. Ze względu na status zawodowy niezwykle rzadko w pojazdach komunikacji zbiorowej można spotkać osoby posiadające własną działalność gospodarczą – dla tej grupy najważniejsza jest wysoka mobilność i nie rezygnują oni z korzystania z samochodów osobowych.



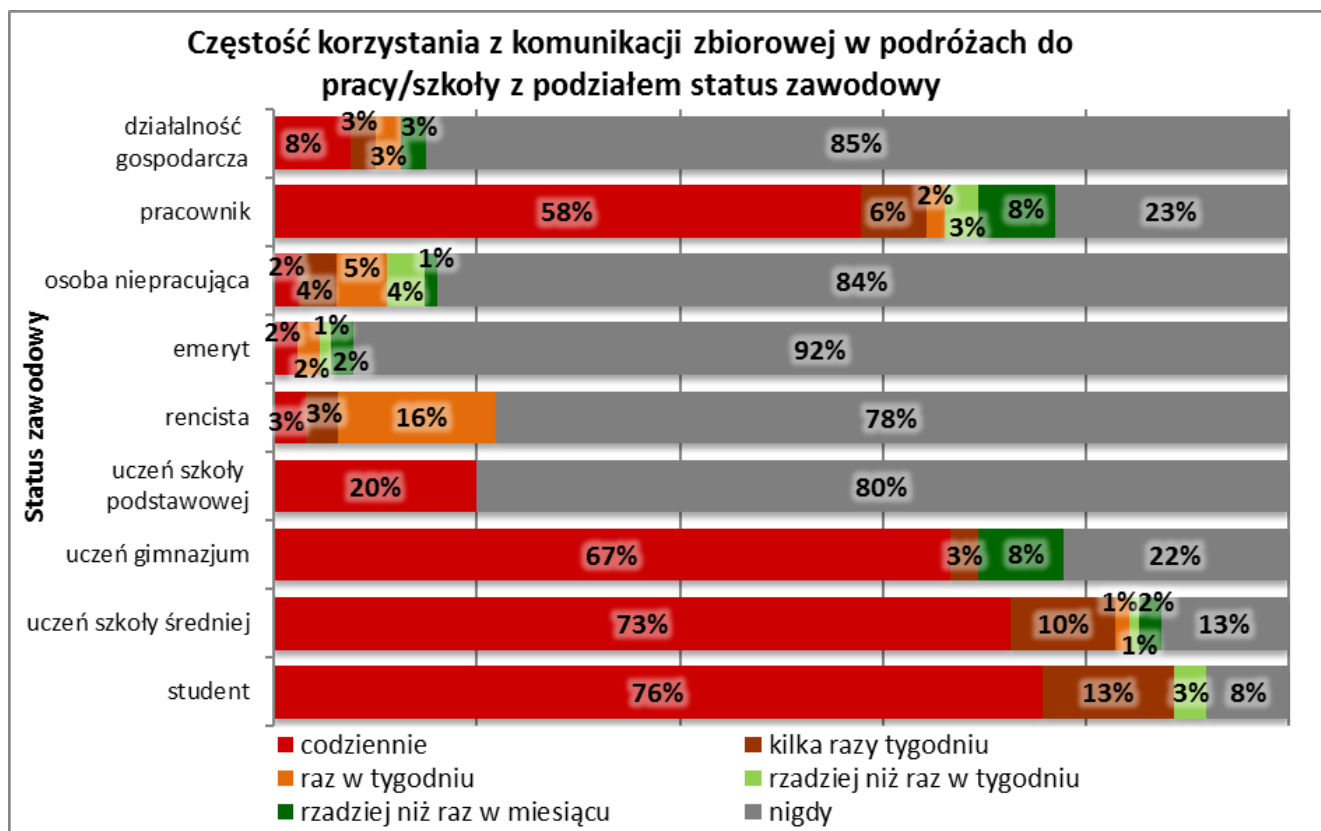
Rys. 13. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do pracy/szkoły z podziałem na wiek



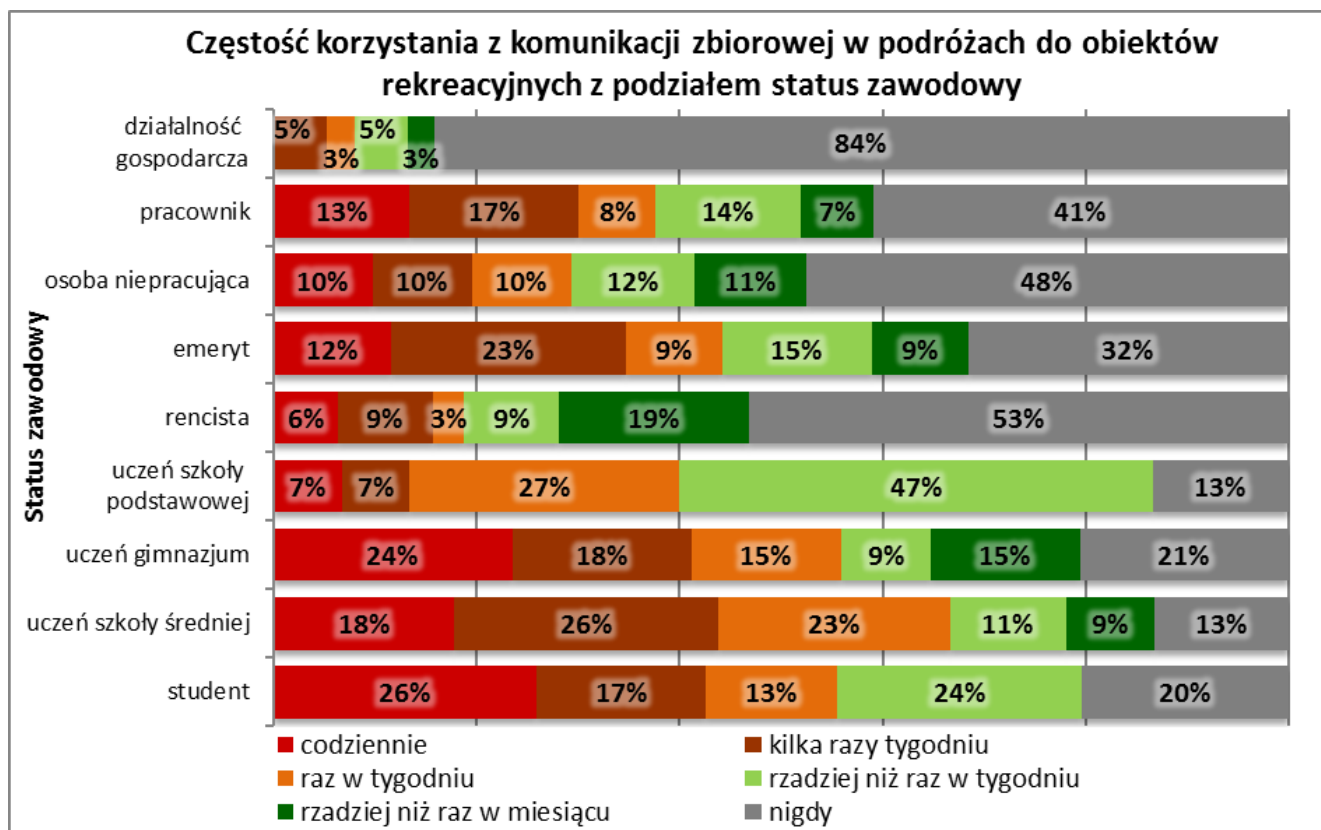
Rys. 14. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach do obiektów rekreacyjnych z podziałem na wiek



Rys. 15. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach pozostałych z podziałem na wiek



Rys. 16. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróży do pracy/szkoły z podziałem na status zawodowy

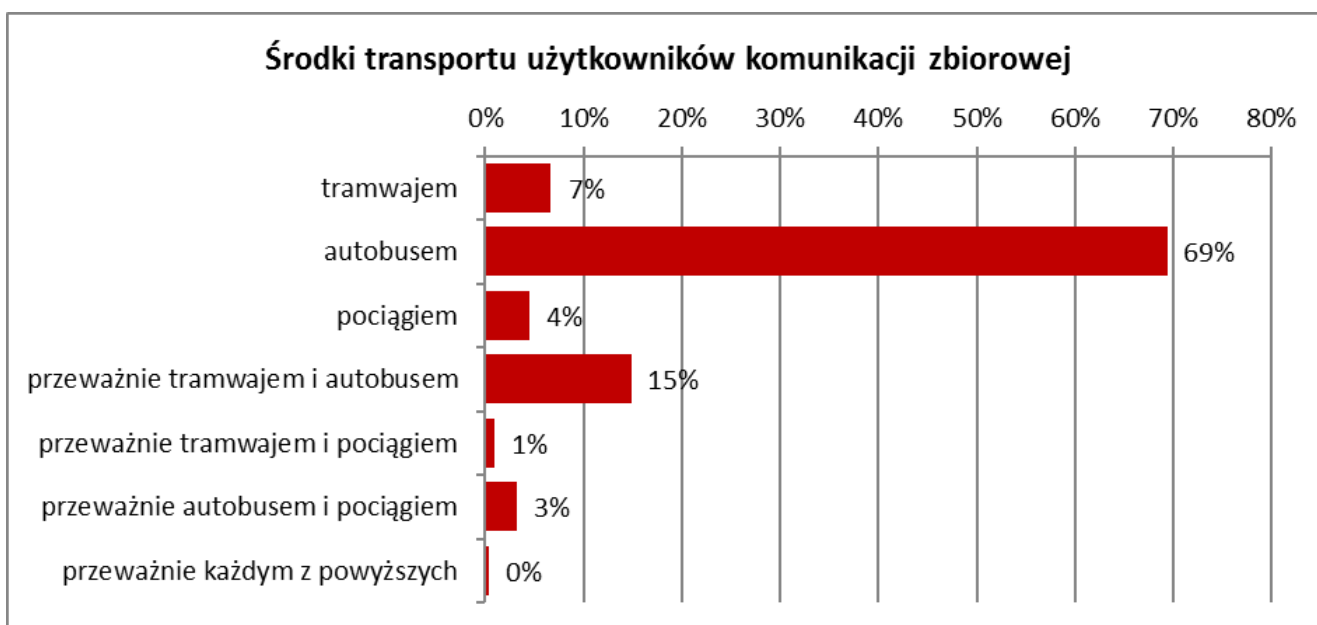


Rys. 17. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróży do obiektów rekreacyjnych z podziałem na status zawodowy

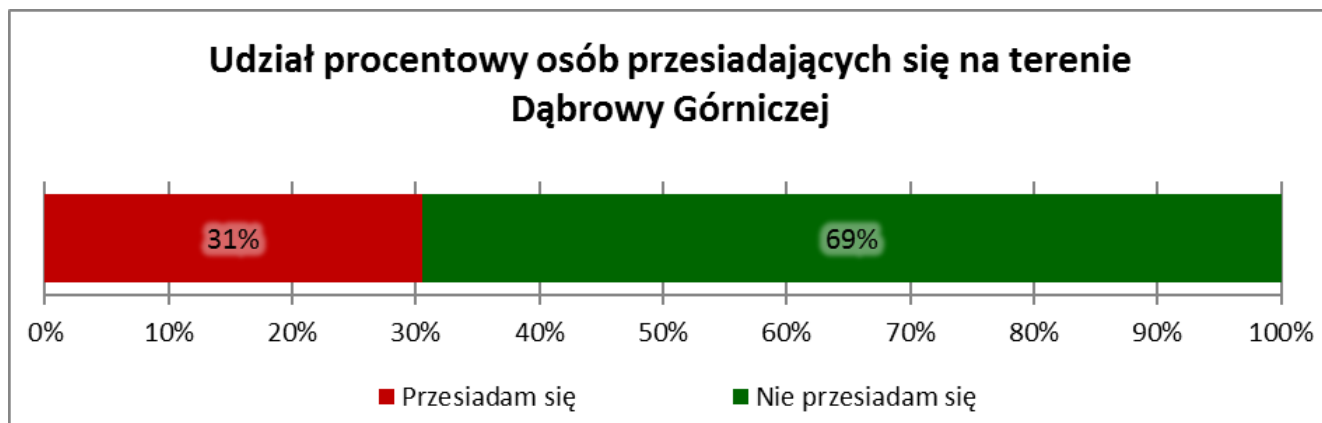


Rys. 18. Częstość korzystania z komunikacji zbiorowej w podróżach pozostałych z podziałem na status zawodowy

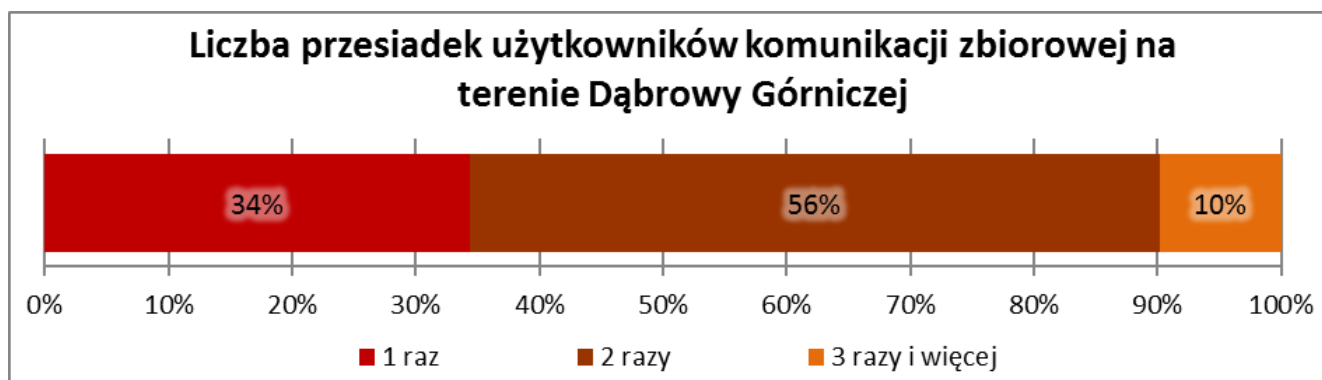
Osoby korzystające z komunikacji zbiorowej najczęściej poruszają się autobusem (aż 69% ankietowanych), następnie autobusem i tramwajem (15%). Wskazuje to na fakt, że transport w mieście oparty jest na transporcie autobusowym. Znaczna część użytkowników jedzie bezpośrednio ze źródła do celu podróży (69%). Osoby przesiadające się wykonują zwykle dwie przesiadki.



Rys. 19. Środki transportu wykorzystywane przez użytkowników komunikacji zbiorowej

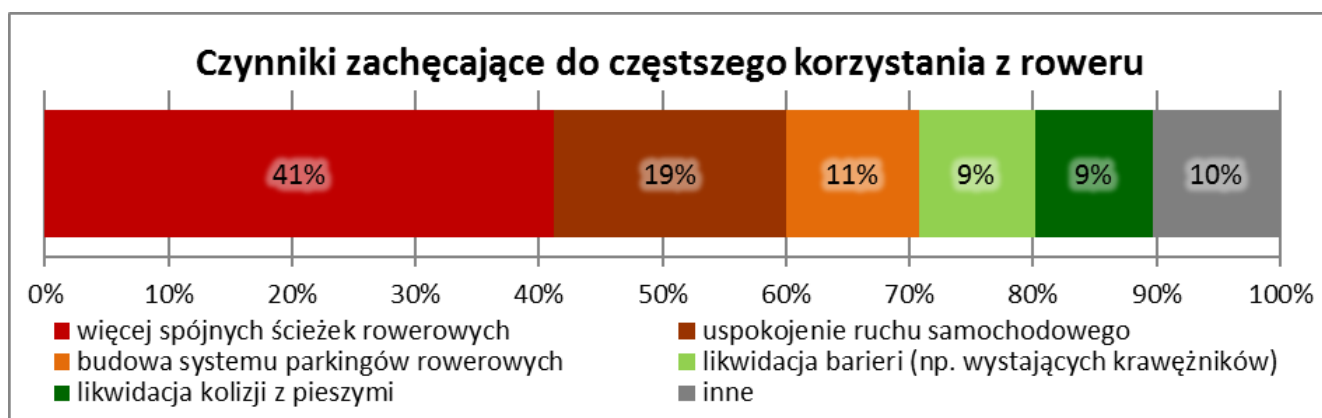


Rys. 20. Udział procentowy osób przesiadających się na terenie Dąbrowy Górniczej

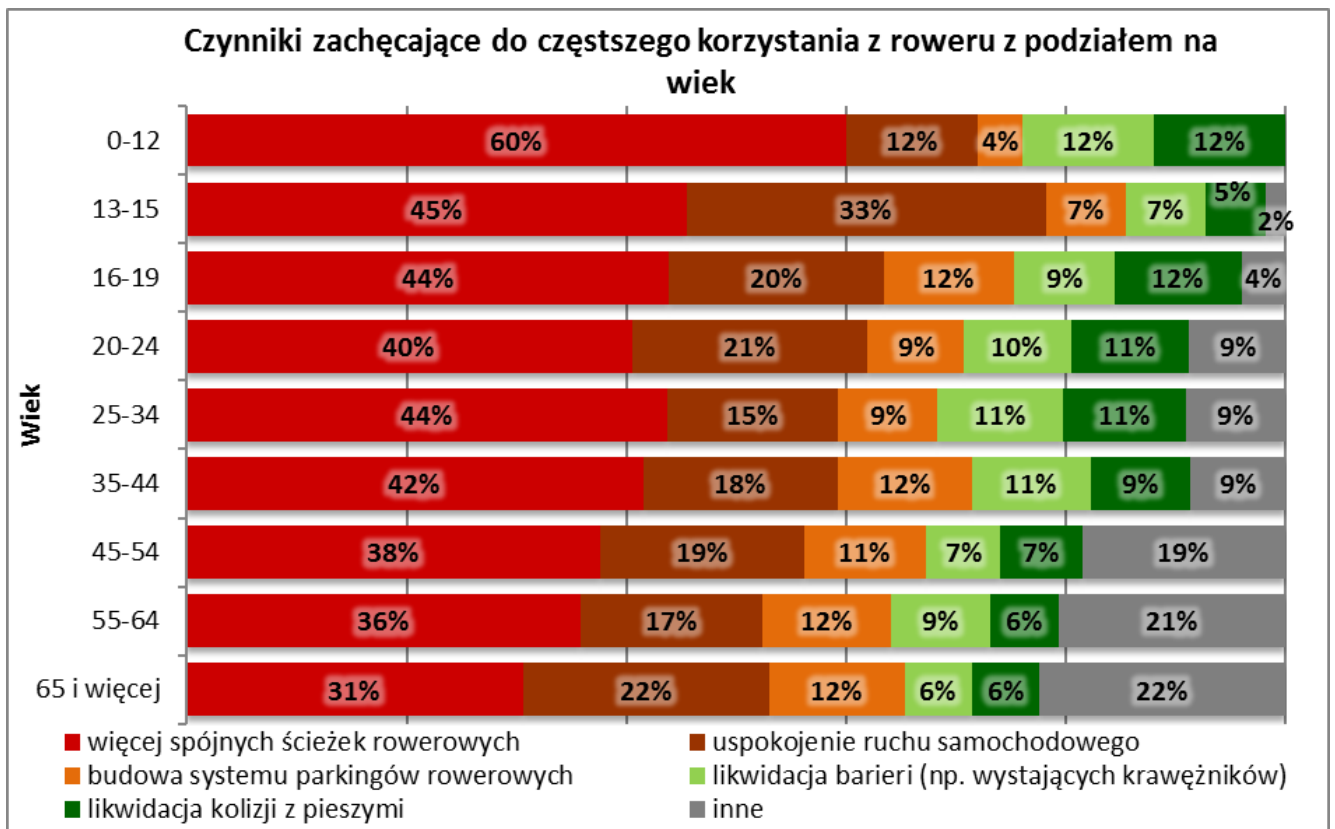


Rys. 21. Liczba przesiadek użytkowników komunikacji zbiorowej na terenie Dąbrowy Górniczej

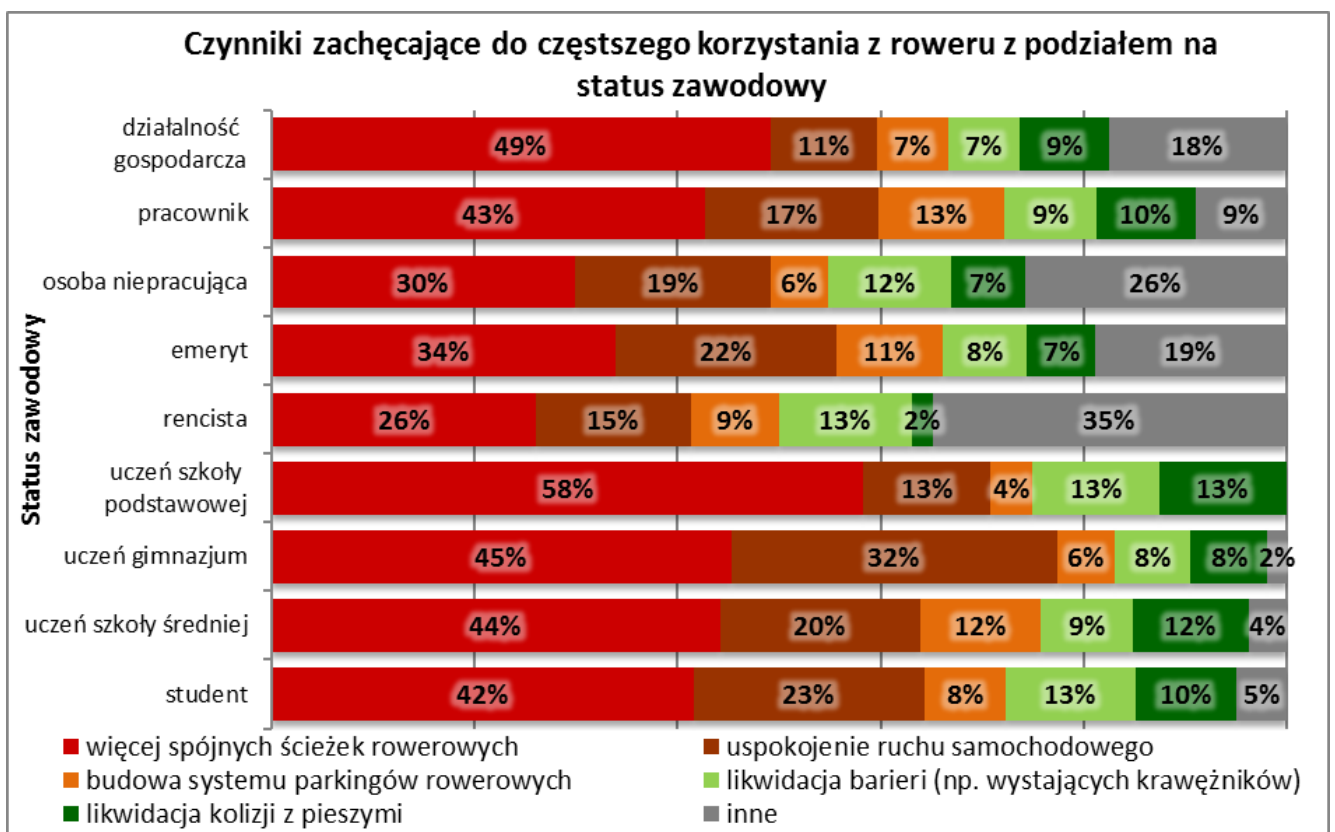
Ankietowani zapytani o czynniki, które mogłyby ich zachęcić do częstszego korzystania z roweru, najczęściej wskazywali na potrzebę budowy spójnej sieci ścieżek i dróg rowerowych (41%), w następnej kolejności na konieczność uspokojenia ruchu samochodowego (19%)



Rys. 22. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru

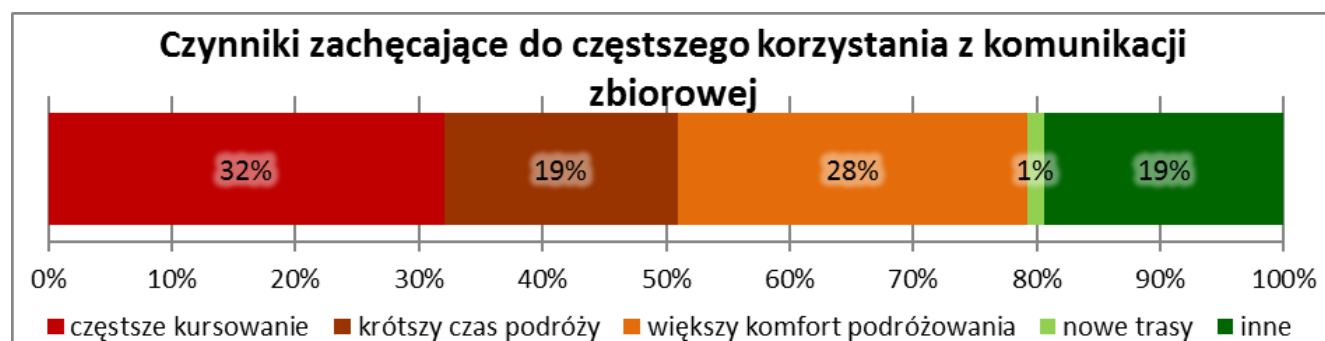


Rys. 23. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru z podziałem na wiek

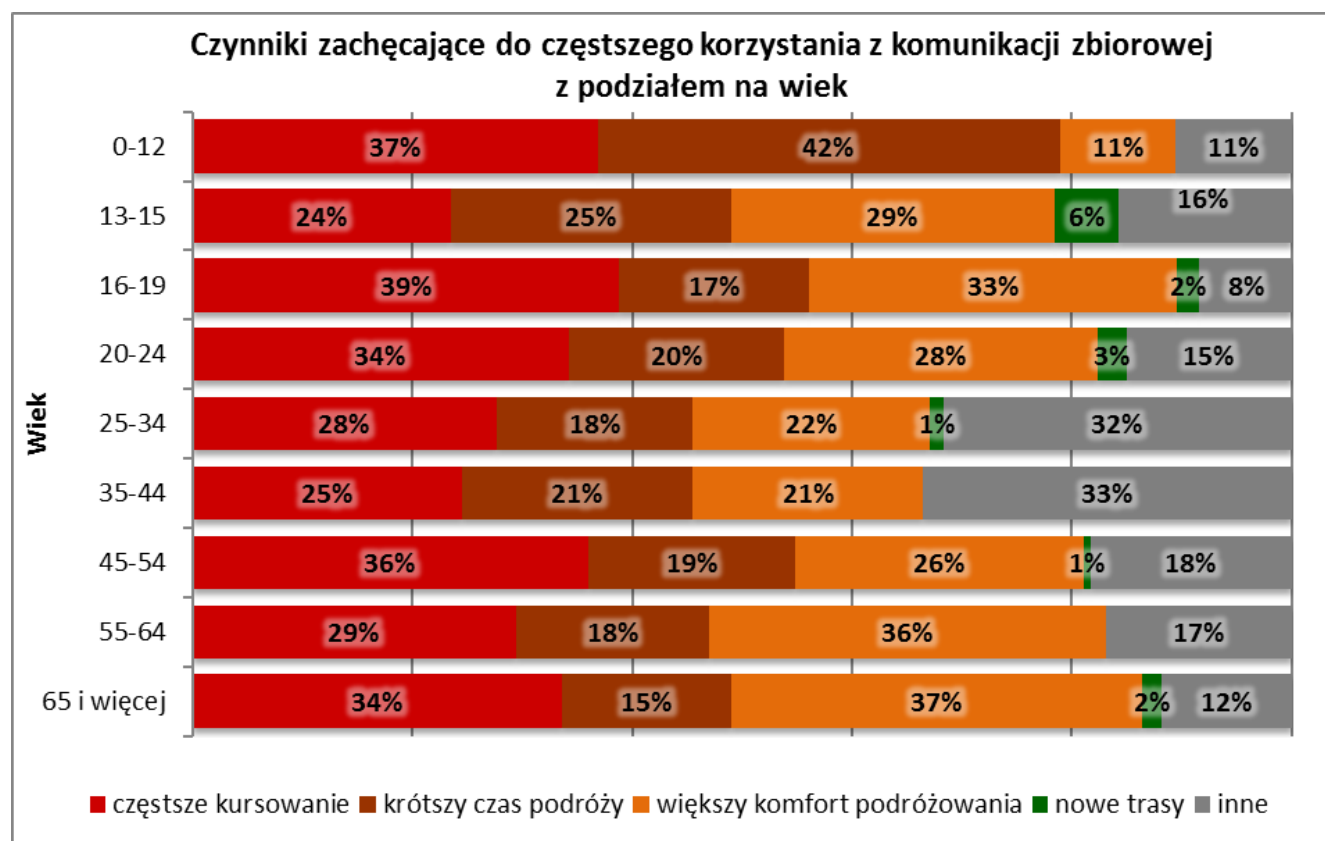


Rys. 24. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z roweru z podziałem na status zawodowy

Wśród ankietowanych, zapytanych jakie czynniki zachęciłyby do korzystania z transportu zbiorowego, wymieniali głównie częstsze kursowanie oraz większy komfort podróżowania. Czynnikiem, który może poprawić wrażenie o częstotliwości kursowania, jest częstość odjazdów z przystanków. Ankietowani często wskazywali, że autobusy pojawiają się na przystankach nieregularnie, w taki sposób, że w krótkim czasie podjeżdża kilka autobusów, a następnie jest dłuższa przerwa.

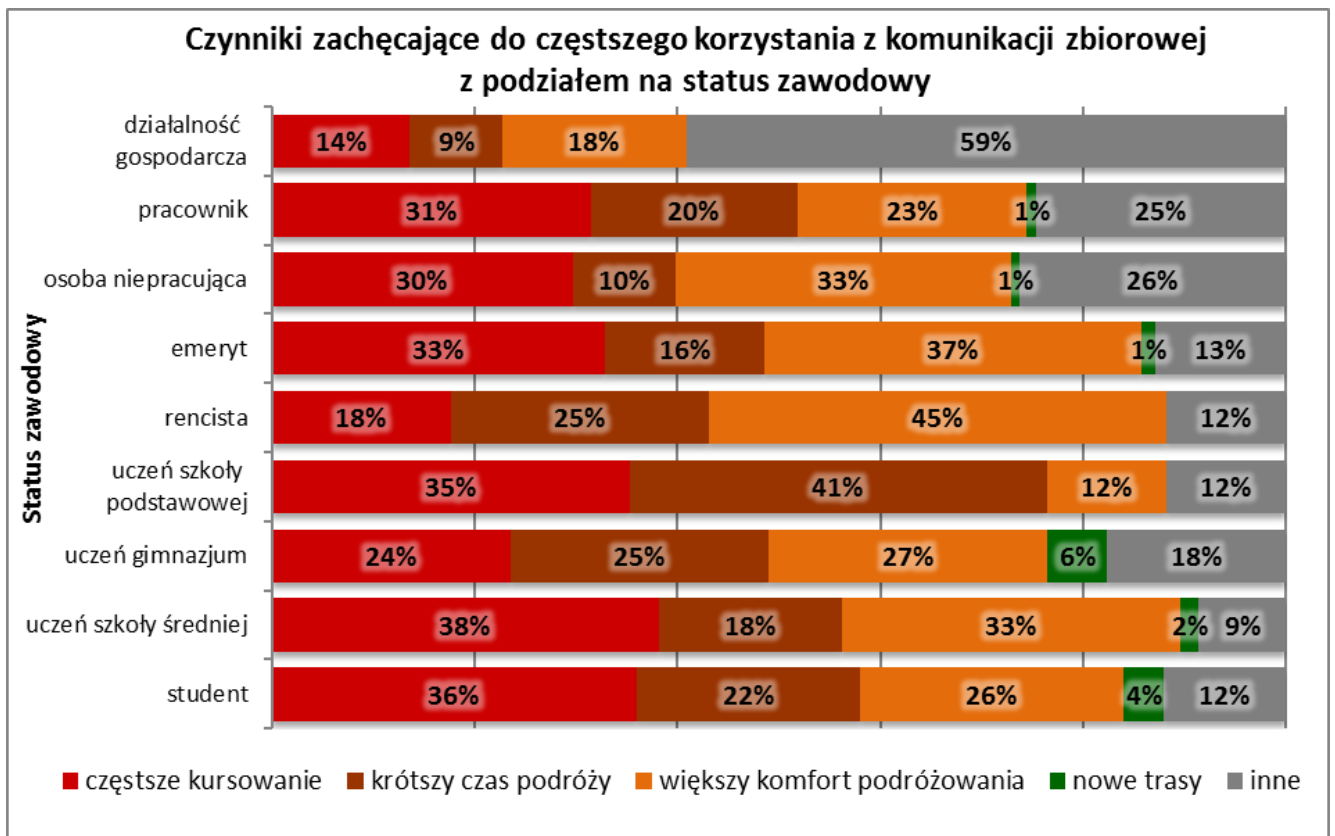


Rys. 25. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej



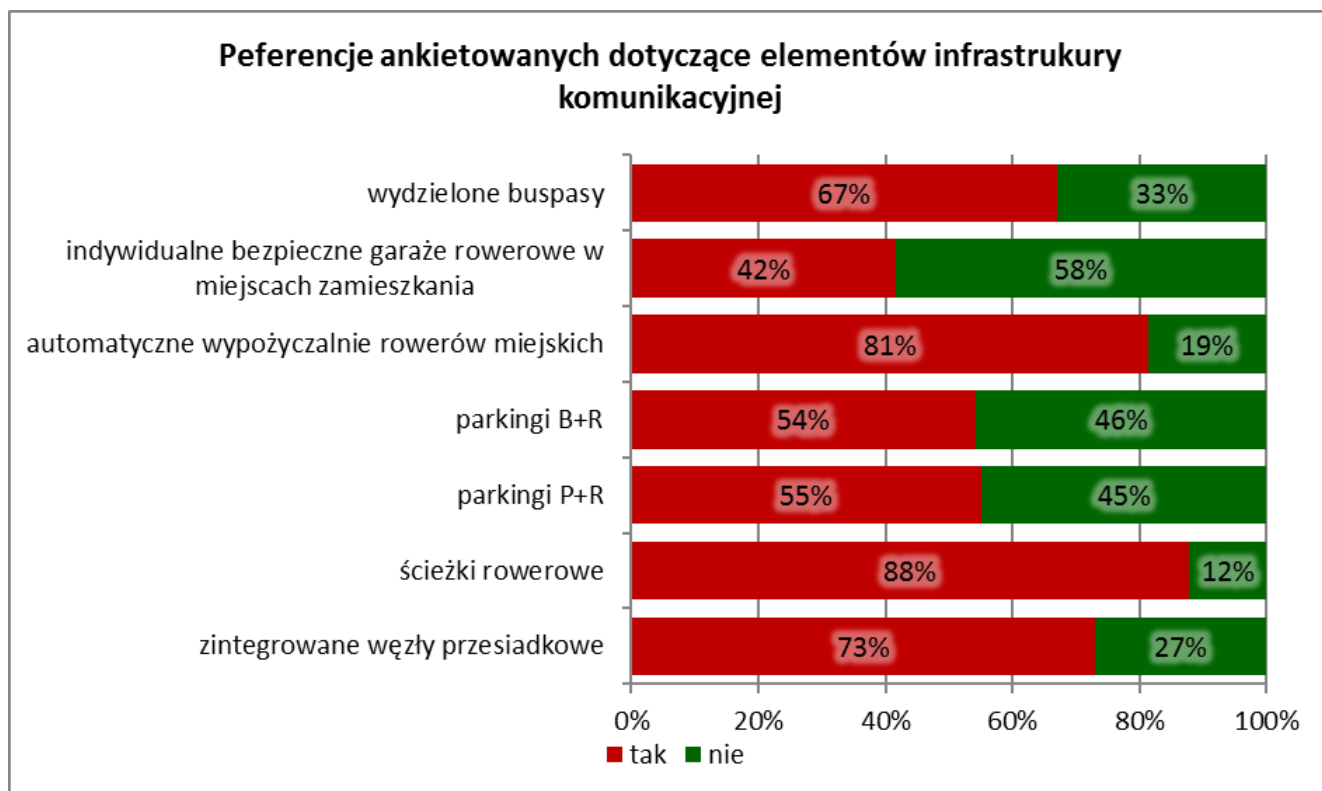
Rys. 26. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej z podziałem na wiek



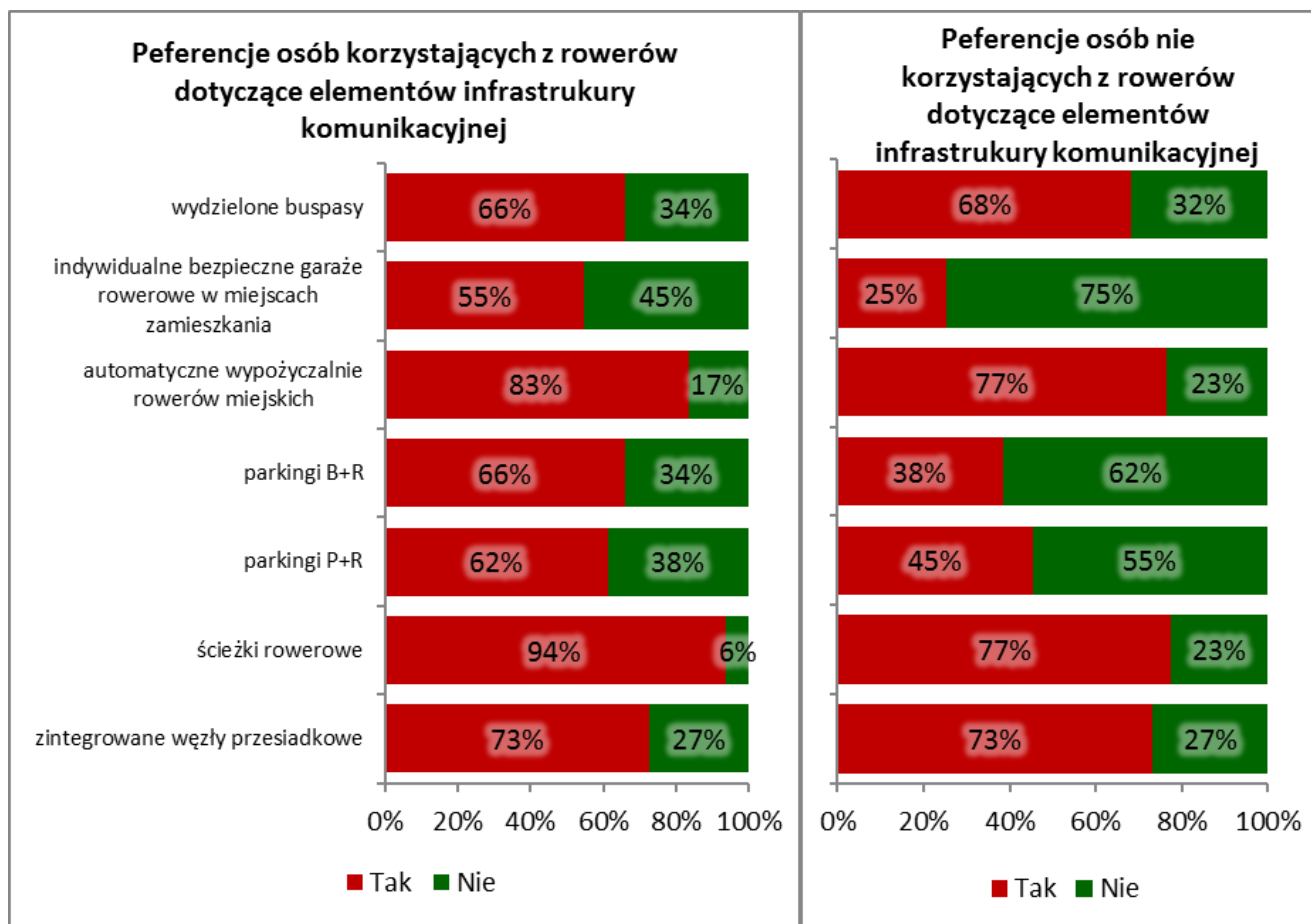


Rys. 27. Czynniki zachęcające do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej z podziałem na status zawodowy

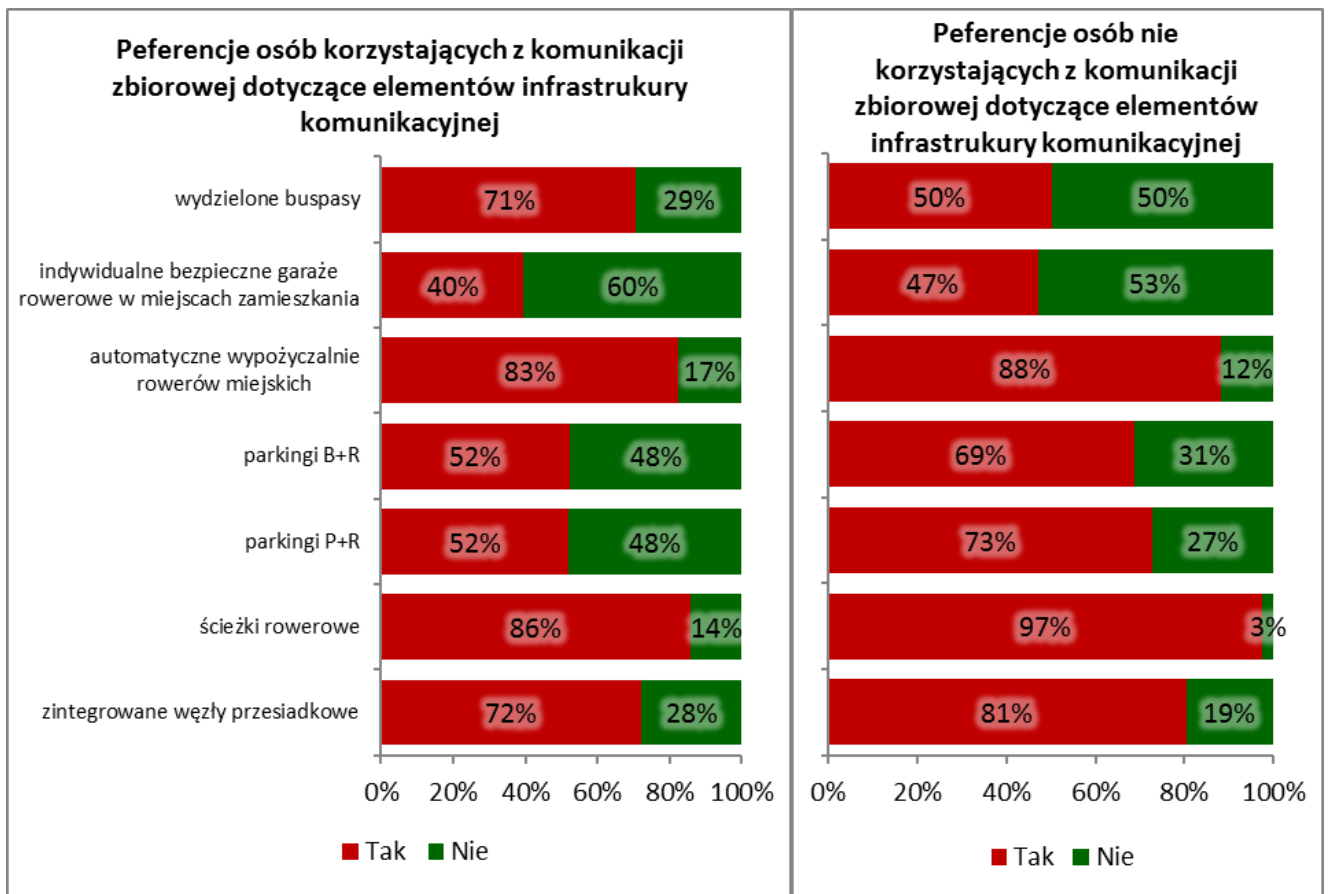
Ankietowani zapytani o inwestycje, które powinny być przeprowadzane w Dąbrowie Górniczej, najczęściej wskazywali na ścieżki rowerowe, automatyczne wypożyczalnie rowerów oraz wydzielone buspasy. Użytkownicy rowerów dużo częściej wskazywali na potrzebę nowych inwestycji, w odniesieniu do osób nie korzystających z tego środka transportu. Odmienna sytuacja ma miejsce w przypadku użytkowników komunikacji zbiorowej, dużo częściej wskazywali, że poszczególne inwestycje nie są potrzebne.



Rys. 28. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez ankietowanych



Rys. 29. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez osoby korzystające i niekorzystające z rowerów



Rys. 30. Preferencje wyboru elementów infrastruktury przez osoby korzystające i niekorzystające z komunikacji zbiorowej