

 MAŁOPOLSKA



Badanie opinii mieszkańców Małopolski 2021. Edycja 13.

Małopolskie Obserwatorium
Rozwoju Regionalnego

Departament
Zrównoważonego Rozwoju

**BADANIE OPINII
MIESZKAŃCÓW MAŁOPOLSKI
2021**

EDYCJA 13.

Kraków 2022

Autorzy opracowania:

Barbara Surmacz

Realizacja badania
techniką CATI
(wspomagany komputerowo
wywiad telefoniczny):

Centrum Badań i Analiz Rynku ASM Sp. z o. o.
ul. Grunwaldzka 5, 99–301 Kutno

Wydawca:

Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego
Departament Zrównoważonego Rozwoju
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
ul. Wielicka 72B, 30–552 Kraków
tel. (+48) 12 29 90 900, fax (+48) 12 29 926

Opracowanie w wersji elektronicznej dostępne na stronie
www.obserwatorium.malopolska.pl

ISBN:

978-83-65325-99-0

Egzemplarz bezpłatny

Przy publikowaniu danych z publikacji prosimy o podawanie źródła.

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020.



Rzeczpospolita
Polska

 MAŁOPOLSKA

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



SPIS TREŚCI

WSTĘP	4
Cel i zakres badania	4
Próba badawcza	5
MAŁOPOLANIE UCZESTNICZĄCY W BADANIU	6
KLUCZOWE WNIOSKI	8
BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA DROGOWA	10
Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach	10
Inicjatywy zwiększające poziom bezpieczeństwa na drogach.....	15
Ocena poczucia bezpieczeństwa na drogach	17
TRANSPORT ZBIOROWY W OBLICZU PANDEMII COVID-19	22
Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego a pandemia COVID-19	22
Ocena bezpieczeństwa poruszania się komunikacją zbiorową w trakcie pandemii COVID-19.....	25
Oczekiwania względem zwiększenia bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej w trakcie pandemii COVID-19	28
Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania	29
TURYSTYKA ROWEROWA	32
Wykorzystanie roweru jako środka transportu.....	32
Motywacje do podróży rowerem w celach turystycznych.....	35
Towarzystwo na wycieczkach rowerowych.....	36
Korzystanie z narzędzi nawigacyjnych i orientacji w terenie	38
Czas trwania wycieczek rowerowych	41
Przebyty dystans na wycieczkach rowerowych.....	42
Dojazd do startu trasy wycieczki rowerowej.....	43
Korzystanie z wypożyczalni rowerowych	44
Znajomość projektu VeloMałopolska	45
Korzystanie ze szlaków i tras rowerowych VeloMałopolska	47
SPIS MAP	48
SPIS RYCIN	48
SPIS TABEL	49
SPIS WYKRESÓW	49

WSTĘP

Cel i zakres badania



Głównym celem **13. edycji badania opinii mieszkańców Małopolski** było pozyskanie informacji na temat postrzegania przez społeczność regionalną poszczególnych aspektów związanych z jakością ich życia oraz działań, inicjatyw i przedsięwzięć podejmowanych przez samorząd województwa małopolskiego.

Wyniki przeprowadzonych analiz posłużą **ocenie prowadzonych polityk publicznych** oraz będą przydatne w **identyfikacji punktowych obszarów interwencji** polityki regionalnej. W tegorocznej edycji badania uwagę skupiono w szczególności na takich zagadnieniach jak bezpieczeństwo na drogach, wpływ pandemii na korzystanie z transportu zbiorowego czy turystyka rowerowa.

RYCINA 1. Wybrane kategorie tematyczne objęte badaniem opinii mieszkańców Małopolski w ramach realizacji 13. edycji

W IV kwartale 2021 roku zapytaliśmy Małopolan między innymi o...



bezpieczeństwo na drogach



infrastrukturę drogową

transport zbiorowy w czasie pandemii



bezpieczeństwo i problemy komunikacji zbiorowej

wycieczki rowerowe



znajomość projektu VeloMałopolska

Wykonanie jednorazowego badania tego typu pozwala uzyskać wynik, którego interpretacja może być utrudniona ze względu na brak odniesienia zarówno do wiedzy zgromadzonej na powyższe tematy w innych regionach kraju, jak i do szeregu wyników w czasie. W związku z tym, że wiarygodność uzyskiwanych wyników badania opinii publicznej wzrasta wraz z liczbą przeprowadzonych edycji, **samorząd województwa małopolskiego podjął decyzję o prowadzeniu tego rodzaju badań cyklicznie, począwszy od 2012 roku.**



Część pytań zadawanych w ankietach badawczych mieszkańcom województwa małopolskiego jest systematycznie powtarzana, w celu uzyskania **analizy porównawczej wyników badań z poprzednich edycji**. Pojawiają się też pytania okazjonalne, związane z realizacją przez samorząd województwa konkretnych inicjatyw, projektów bądź też wynikające z potrzeby uzyskania informacji zwrotnej na temat specyficznych wyzwań i problemów regionalnych.



Jednym z celów szczegółowych niniejszego badania było przedstawienie **zróżnicowania opinii mieszkańców Małopolski w kontekście ich miejsca zamieszkania w poszczególnych podregionach województwa** (tj. przeprowadzenie analizy z uwzględnieniem poziomu NUTS-3¹). Dzięki temu analiza stanowi istotną wskazówkę do określenia kluczowych wyzwań stojących przed polityką rozwoju w przekroju terytorialnym.

W ramach 13. edycji badania opinii Małopolanie odpowiedzieli łącznie na 17 pytań, obejmujących szeroki zakres aspektów i problemów, w tym:

- ocena czynników zagrażających bezpieczeństwu na drogach oraz częstotliwość ich występowania w miejscu zamieszkania;
- analiza zmian w korzystaniu z publicznego transportu zbiorowego w wyniku pandemii;
- ocena poziomu bezpieczeństwa w środkach komunikacji zbiorowej w czasie pandemii;
- identyfikacja głównych problemów publicznej komunikacji zbiorowej;
- analiza wykorzystywania roweru jako środka transportu – motywacje, długość tras, czas trwania wycieczek rowerowych, korzystanie z narzędzi nawigacyjnych, dojeżdżanie do punktu startowego;
- znajomość projektu VeloMałopolska oraz korzystanie z tras rowerowych VeloMałopolska.

Próba badawcza



W ramach badania opinii mieszkańców Małopolski, podobnie jak w latach ubiegłych, przeprowadzono z mieszkańcami województwa małopolskiego łącznie 3000 **wywiadów telefonicznych wspomaganym komputerowo** – technika badawcza CATI (n=3000).

Zasięg przestrzenny badania opinii objął teren całego województwa małopolskiego, **z uwzględnieniem wszystkich 6 małopolskich podregionów**, zgodnie z delimitacją przyjętą przez Główny Urząd Statystyczny (GUS), tj.:

- podregion **miasto Kraków**;
- podregion **krakowski** (powiaty: bocheński, krakowski, miechowski, myślenicki, proszowicki, wielicki);
- podregion **nowosądecki** (powiaty: gorlicki, limanowski, nowosądecki, miasto Nowy Sącz);
- podregion **nowotarski** (powiaty: nowotarski, suski, tatrzański);
- podregion **oświęcimski** (powiaty: chrzanowski, olkuski, oświęcimski, wadowicki);
- podregion **tarnowski** (powiaty: brzeski, dąbrowski, tarnowski, miasto Tarnów).

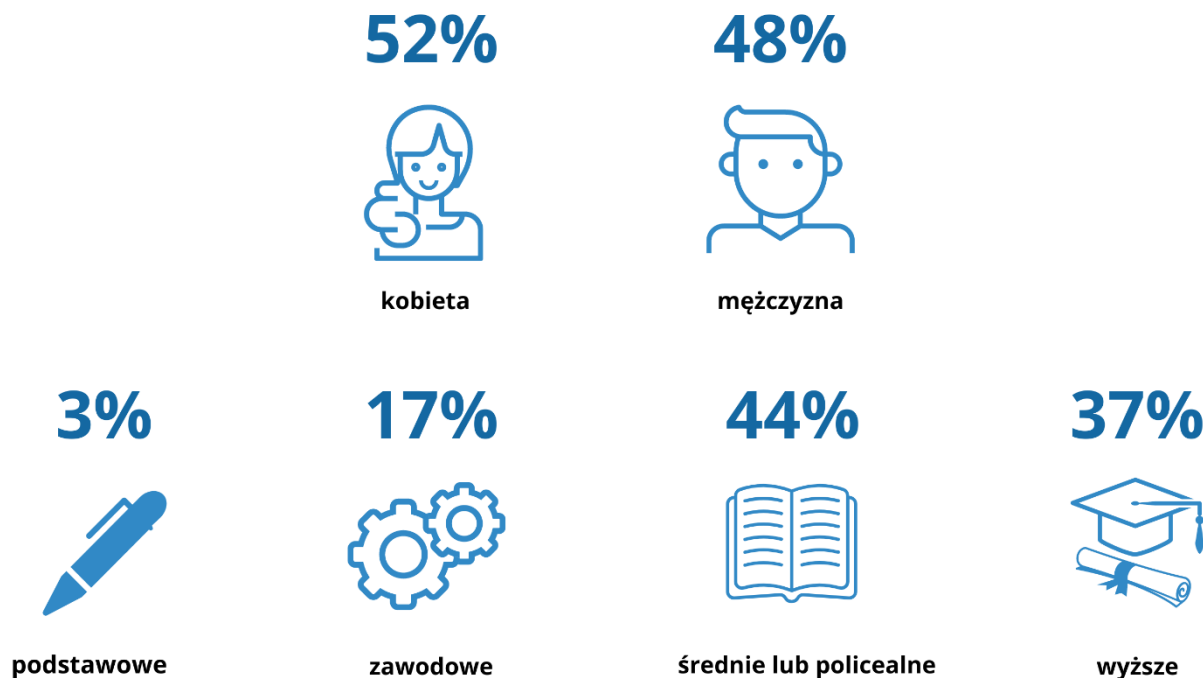
W każdym z wymienionych powyżej obszarów terytorialnych wielkość próby badawczej wyniosła **co najmniej 500 respondentów**. Dobór próby badawczej został dokonany na podstawie zarówno operatu telefonów stacjonarnych (25%), jak i telefonów komórkowych (75%) i miał charakter **doboru losowego warstwowego**.

¹ Nomenklatura jednostek terytorialnych wykorzystywana w statystyce zgodnie z wytycznymi Eurostatu.

MAŁOPOLANIE UCZESTNICZĄCY W BADANIU

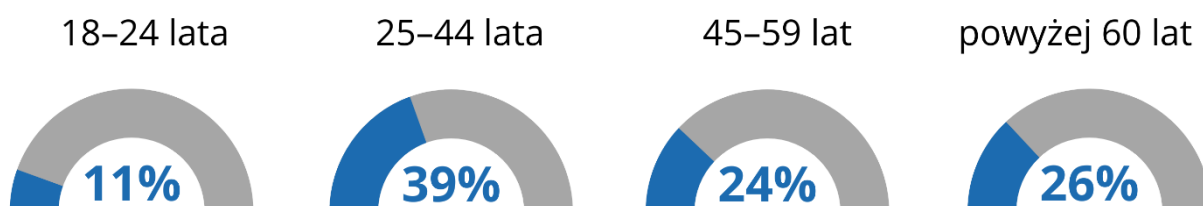
W ramach 13. edycji „Badania opinii mieszkańców Małopolski na temat istotnych dla rozwoju województwa obszarów działań samorządu wojewódzkiego” jak co roku wzięło udział 3000 mieszkańców powyżej 18. roku życia. W przekroju na płeć **niewielki odsetek ankietowanych stanowiły kobiety – 52%**, w porównaniu do mężczyzn – 48%.

RYCINA 2. Płeć i wykształcenie Małopolan biorących udział w badaniu (n=3000)



W przekroju na wiek **najliczniejszą grupę stanowili Małopolanie w wieku 25–44 lata (39%)**. W dalszej kolejności znaleźli się respondenci w wieku: powyżej 60 lat (26%), 45–59 lat (24%) oraz 18–24 lata (11%).

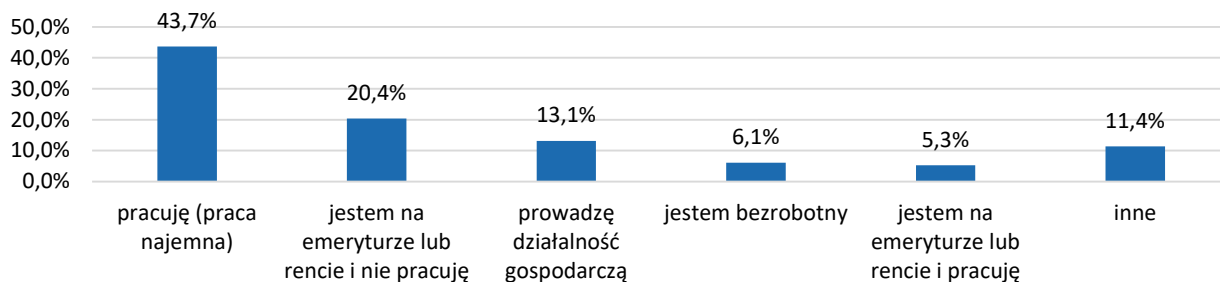
WYKRES 1. Wiek respondentów biorących udział w badaniu (n=3000)



Najwięcej respondentów posiadało wykształcenie średnie lub policealne (44%). Ponad 1/3 deklarowała skończone studia wyższe. Małopolanie z wykształceniem podstawowym lub gimnazjalnym stanowili zaledwie 3% ogółu ankietowanych.

W przekroju na status zawodowy **odnotowano najwięcej pracowników etatowych (44%)**. Spośród wszystkich respondentów 1/5 przebywała na emeryturze lub rencie i nie podejmowała już pracy, 13% prowadziło firmę, a 6% było osobami bezrobotnymi.

WYKRES 2. Status zawodowy Małopolan biorących udział w badaniu² (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Respondentów z obszarów miejskich było o 4 p.p. mniej w porównaniu z mieszkańcami obszarów wiejskich.

WYKRES 3. Obszar zamieszkania Małopolan biorących udział w badaniu (miasto/wieś) (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Na potrzeby tematyczne bloku pytań odnośnie bezpieczeństwa drogowego zadano respondentom w tej edycji także pytanie o to, w jakiej formie najczęściej uczestniczą w ruchu drogowym.

WYKRES 4. Formy uczestnictwa w ruchu drogowym – porównanie częstotliwości (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Dodatkowo ustalono, jaki odsetek ankietowanych Małopolan jeździ na rowerze – łącznie 55%, w tym niespełna 1% na rowerze elektrycznym.

WYKRES 5. Czy jeździ Pan/i na rowerze? (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

² Do kategorii „inne” należy zaliczyć grupy zawodowe, których odsetek w przeprowadzonym badaniu wyniósł poniżej 5%, tj.: osoby uczące się, osoby na urlopie macierzyńskim/wychowawczym/rodzicielskim oraz osoby prowadzące gospodarstwo rolne.

KLUCZOWE WNIOSKI



BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA DROGOWA

- **Ponad 60% Małopolan jest zdania, że w miejscowości ich zamieszkania występuje zbyt mała liczba ścieżek rowerowych** – odpowiedź „bardzo często” wskazał przy tym **aż co trzeci respondent**. Podobny wynik uzyskała plasująca się na drugiej pozycji słaba przepustowość dróg.
- **Mieszkańcy Krakowa zdecydowanie rzadziej wskazywali na problem zbyt małej liczby ścieżek rowerowych – 46%**. Dla porównania w podregionie krakowskim odnotowano wynik 66%, a w podregionie oświęcimskim – 69%.
- **Według 61% Małopolan budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową stanowi kluczową inicjatywę** z zakresu zwiększania poziomu bezpieczeństwa na małopolskich drogach. Niemal 46% wskazało na zwiększenie liczby ścieżek rowerowych.
- W przekroju na podregiony **największe różnice notuje się w przypadku czynnika „zwiększenie liczby ścieżek rowerowych” – aż 21 p.p. pomiędzy Krakowem (34%) a podregionem oświęcimskim (55%)**.
- **Aż 9 na 10 respondentów czuje się bezpiecznie jako pasażer autobusu**, Małopolanie dość pewnie czują się także w trakcie przemieszczania się samochodem – 87% deklaracji. Gorzej sytuacja przedstawia się, jeśli chodzi o przemieszczanie się rowerem – **niemal połowa rowerzystów nie czuje się bezpiecznie na drogach w swojej miejscowości zamieszkania (47%)**.
- **Mieszkańcy Krakowa czują się bezpieczniej jako pasażerowie autobusu/tramwaju (96%) oraz jako piesi (82%) względem respondentów z pozostałej części regionu**. Poziom bezpieczeństwa wśród rowerzystów jest z kolei najwyższy wśród mieszkańców podregionu tarnowskiego (59%).



TRANSPORT ZBIOROWY W OBLICZU PANDEMII COVID-19

- **Częstotliwość korzystania z transportu publicznego przez Małopolan uległa zmniejszeniu z uwagi na pandemię** – o 14 p.p. mniej wskazań „bardzo często” i „często” w ramach dojazdu do pracy oraz o 10 p.p. mniej wskazań w sprawach prywatnych.
- **Małopolanie najwyżej oceniają bezpieczeństwo w transporcie kolejowym w trakcie pandemii – niemal 3/4 ocen najwyższych** (ocena łączna to 4,0). Na drugim miejscu uplasowały się tramwaje – 2/3 ocen najwyższych (ocena łączna to 3,8). **Środek transportu oceniany najstąbiej to busy podmiejskie**.
- Niemal połowa mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego wskazała na **potrzebę częstszego kursowania pojazdów (47%) oraz częstszych kontroli i wyższych kar za brak maseczek (46%)**.

- **Najczęściej wskazywanym** przez osoby korzystające z transportu zbiorowego **czynnikiem problematycznym są korki na drogach – 48%**. Podobny wynik uzyskała **za niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej – 46%**.
- **Niemal 60% mieszkańców Krakowa korzystających z transportu zbiorowego wskazało, że główną przeszkodą jego efektywnego funkcjonowania są korki na drogach.** Jednocześnie tego samego zdania było aż o 25 p.p. mniej mieszkańców podregionu tarnowskiego.
- **Zbyt niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej jest największym problemem dla mieszkańców podregionu oświęcimskiego (58%),** a najmniejszym dla ankietowanych z Krakowa – 32%.



TURYSTYKA ROWEROWA

- **Aż 9/10 rowerzystów wykorzystuje rower w celach turystycznych.** Zamiennie z samochodem bądź komunikacją miejską **w celu dojazdu do szkoły lub pracy korzysta z danego środka komunikacji ponad 1/5 rowerzystów.**
- **Kraków wyróżnia się na tle pozostałych podregionów z zakresu odsetka rowerzystów dojeżdżających do pracy lub szkoły rowerem – 40%** wskazań, tj. dwukrotnie więcej niż średnio respondenci z pozostałych regionów.
- **Do częstszych podróży rowerowych w celach turystycznych** przekonałoby małopolskich rowerzystów **więcej ścieżek rowerowych z rozbudowaną infrastrukturą – 44%**. Dla 14% kwestią problematyczną jest niska jakość kultury wśród kierowców innych pojazdów – 14%
- **Niemal połowa ankietowanych jeżdżących na rowerze preferuje wycieczki razem z rodziną i dziećmi (48%).** Wyprawy samotne organizuje 1/3 rowerzystów, a 23% zabiera ze sobą przyjaciela lub partnera.
- **47% rowerzystów korzysta z różnorodnych narzędzi i aplikacji ułatwiających wyznaczenie tras wycieczek i orientację w terenie. Więcej rowerzystów korzystających z narzędzi nawigacyjnych zamieszkuje Kraków – 70%.**
- **Niemal 70% rowerzystów korzystających z narzędzi nawigacyjnych używa map Google, a ponad 1/3 posługuje się w tym celu aplikacjami na smartfon.** Mapy i przewodniki rowerowe w wersji papierowej nie zostały zapomniane i nadal są w użyciu – 16% wskazań.
- **Największy odsetek rowerzystów preferuje wycieczki jednodniowe – 96%.** Imponujące jest, że **ponad połowa małopolskich rowerzystów w trakcie jednej wycieczki rowerowej przejeżdża dystans pomiędzy 11 a 40 km, a co dziesiąty pokonuje odległość pomiędzy 41 a 100 km.**
- **Niespełna 1/3 małopolskich rowerzystów zadeklarowała, że dojeżdża do punktu startowego wycieczek rowerowych pojazdem innym niż rower.** Wśród nich **niemal 3/4 wykorzystuje do tego celu samochód.** Z wypożyczalni rowerowych korzysta jedynie 8% małopolskich rowerzystów.
- **38% rowerzystów słyszała o projekcie VeloMałopolska** (najwięcej wśród Krakowian – 51%), a **niemal co piąty korzysta z oferowanych przez projekt tras rowerowych** (najwięcej wśród mieszkańców podregionu nowotarskiego – 27%).
- **Odsetek wskazań dla konkretnych tras był już znacznie wyższy.** Fakt ten wynika stąd, że respondenci nie zawsze kojarzą projekt z samej nazwy. **Największą popularnością cieszy się trasa VeloDunajec – 29%,** odcinek VeloCzorsztyn – 22% oraz Wiślana Trasa Rowerowa – 21%.

BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA DROGOWA



W 2020 roku na terenie Małopolski odnotowano 2265 wypadków drogowych ogółem (10% w skali kraju, 4. lokata wśród województw). Liczba zabitych w wyniku wypadków drogowych wyniosła 157 osób (6% w skali kraju, 7. lokata wśród województw). Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców wyniósł zatem 66,3, a liczby osób zabitych – 4,6³.

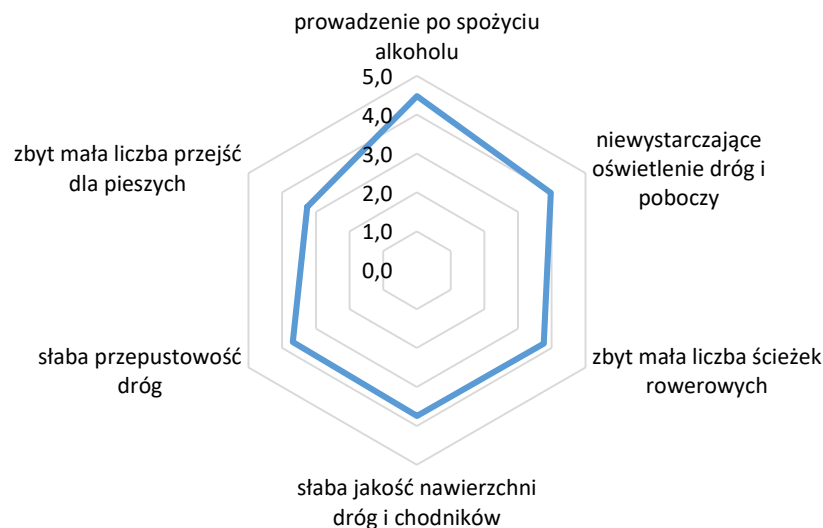
W 2020 roku na terenie regionu odnotowano 517 wypadków drogowych z udziałem pieszych (23% ogółu wypadków), w których zginęło 48 pieszych (31% ogółu ofiar śmiertelnych), a 483 pieszych odniosło obrażenia ciała (19% ogółu osób rannych). Wypadki drogowe z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu stanowiły w 2020 roku w Małopolsce 11% ogółu wypadków⁴.

Jak wynika z sondażu CBOS z 2018 roku, najczęściej wybieranym przez Polaków środkiem transportu, niezależnie od celu podróży, jest samochód osobowy – niemal 3/4 wskazań. Co ciekawe, na drugim miejscu znalazł się rower (32%), a dopiero później transport publiczny (28%). Stosunek respondentów do rowerzystów poruszających się po ulicach i drogach, po których jeżdżą również samochody, jest najczęściej neutralny (44%)⁵.

Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach

Jakie czynniki w sposób najbardziej istotny zagrażają bezpieczeństwu na małopolskich drogach oraz jak często Małopolanie stykają się z nimi w swoich miejscowościach zamieszkania? Na te pytania postanowiono uzyskać odpowiedź w tegorocznej edycji badania.

WYKRES 6. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) – średnia arytmetyczna ocen (n=3000)⁶



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

³ KGP i Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku*, Warszawa 2021 <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 15.11.2021].

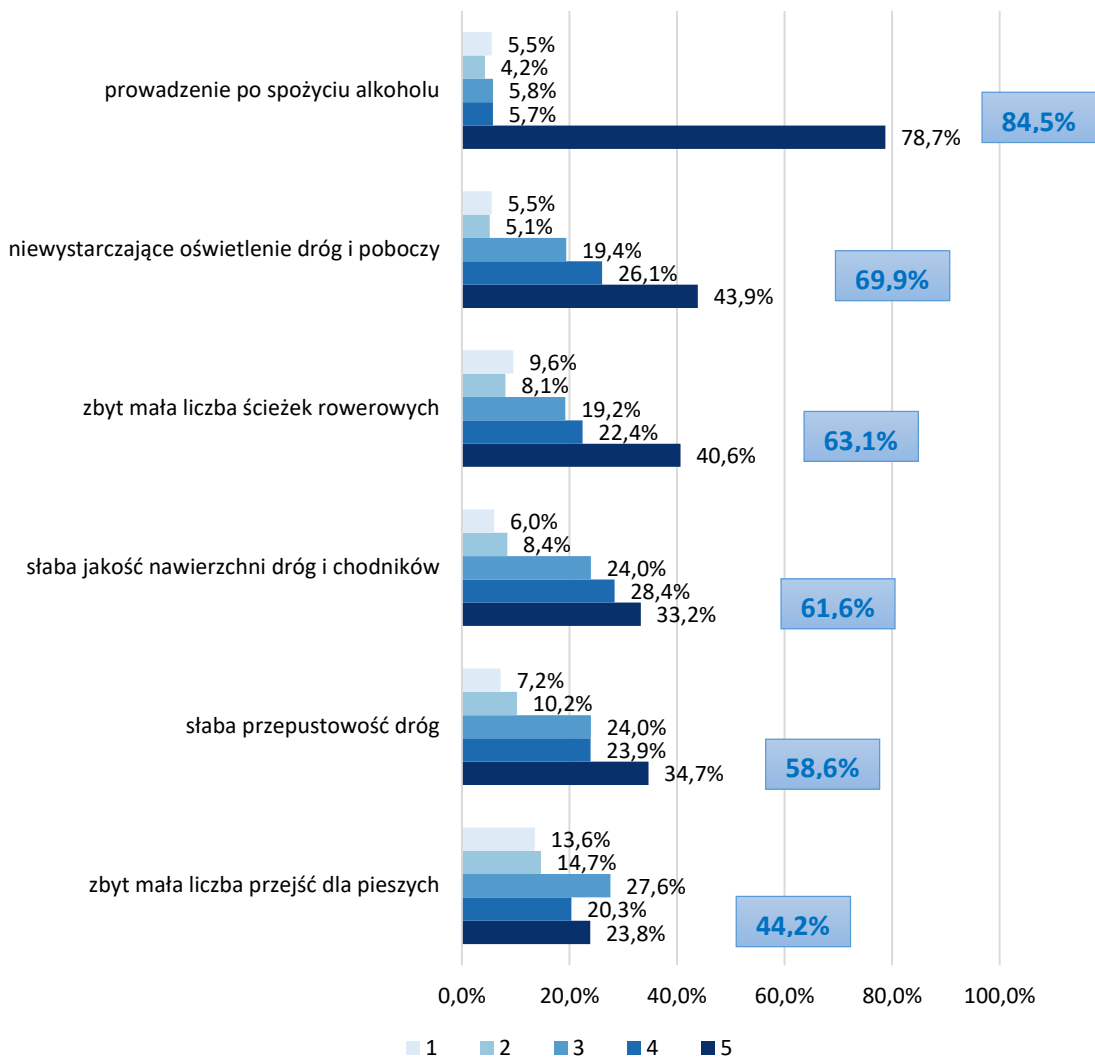
⁴ Ibidem.

⁵ CBOS, *Komunikat zbadań. Zachowania kierowców oraz postawy wobec uczestników ruchu drogowego. Nr 113/2018*, Warszawa 2018 https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2018/K_113_18.PDF [dostęp: 15.11.2021].

⁶ Do średniej arytmetycznej ocen nie wliczono każdorazowo respondentów, którzy wskazali odpowiedź „nie wiem”, zatem próby dla każdego rodzaju czynników wyniosły odpowiednio: n= 2946, n= 2959, n= 2874, n= 2976, n= 2913, n= 2928.

W świetle wyników **prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu stanowi według Małopolan najbardziej istotny czynnik zagrażający bezpieczeństwu na drogach – 85%** ocen z przedziału 4–5. Niemal 70% wskazań dotyczyło niewystarczającego oświetlenia dróg i poboczy, a dla 63% kluczowy problem stanowi słaba jakość nawierzchni dróg i chodników.

WYKRES 7. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) wraz z sumą ocen 4–5 (n=3000)⁷



85%



**prowadzenie po
spożyciu alkoholu**

70%



**słabe oświetlenie dróg
i poboczy**

63%









**zbyt mało ścieżek
rowerowych**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

⁷ Nie wliczono każdorazowo respondentów, którzy wskazali odpowiedź „nie wiem”, zatem próby dla każdego rodzaju czynników wyniosły odpowiednio: n= 2946, n= 2959, n= 2874, n= 2976, n= 2913, n= 2928.

TABELA 1. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) – średnia arytmetyczna ocen w przekroju na wybrane cechy społeczno-demograficzne (n=3000)⁸

	<p>prowadzenie po spożyciu alkoholu</p> 	<p>niewystarczające oświetlenie dróg i poboczy</p> 	<p>zbyt mała liczba ścieżek rowerowych</p> 	<p>słaba jakość nawierzchni dróg i chodników</p> 	<p>słaba przepustowość dróg</p> 	<p>zbyt mała liczba przejazdów dla pieszych</p> 
kobieta	4,5	4,1	3,9	3,8	3,7	3,5
mężczyzna	4,4	3,9	3,6	3,7	3,7	3,0
18–24 lata	4,4	3,8	3,4	3,4	3,1	3,1
25–44 lata	4,4	4,0	3,8	3,8	3,6	3,3
45–59 lat	4,5	4,0	3,8	3,8	3,9	3,3
60 lat i więcej	4,6	3,9	3,8	3,8	3,9	3,3
obszar miejski	4,5	4,0	3,6	3,7	3,7	3,1
obszar wiejski	4,4	4,0	3,9	3,8	3,6	3,4
m. Kraków	4,6	3,9	3,4	3,8	3,8	3,0
podregion krakowski	4,5	4,0	3,9	3,8	3,6	3,3
podregion tarnowski	4,5	4,0	3,9	3,7	3,5	3,2
podregion nowosądecki	4,5	4,0	3,7	3,7	3,7	3,3
podregion nowotarski	4,4	3,9	3,7	3,6	3,7	3,3
podregion oświęcimski	4,5	4,0	4,0	3,8	3,8	3,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

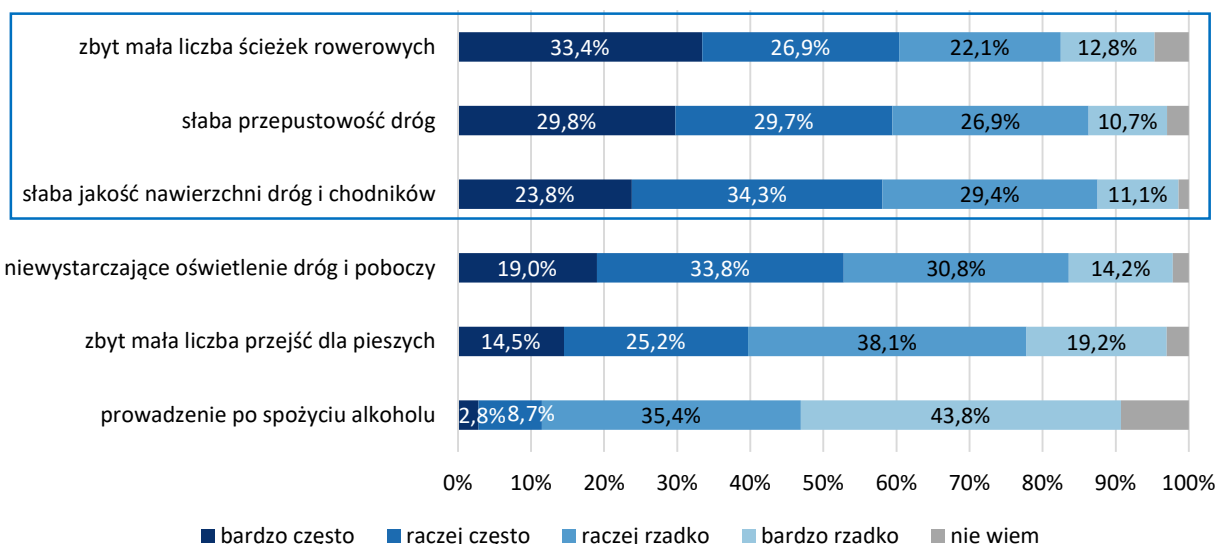
⁸ Do średniej arytmetycznej nie wliczono każdorazowo respondentów, którzy wskazali odpowiedź „nie wiem”, zatem próby dla każdego rodzaju czynników wyniosły odpowiednio: n= 2946, n= 2959, n= 2874, n= 2976, n= 2913, n= 2928.

Wyniki przedstawiają się analogicznie w świetle średniej arytmetycznej ocen poszczególnych determinant bezpieczeństwa na małopolskich drogach. **Prowadzenie po spożyciu alkoholu oceniono ogółem na 4,5, a plasujące się na drugiej pozycji niewystarczające oświetlenie dróg i poboczy na 4,0.**

Mając na względzie ocenę czynników zagrażających bezpieczeństwu przez poszczególne grupy społeczno-demograficzne warto wskazać, że na prowadzenie po spożyciu alkoholu bardziej wyczulone są osoby po 60. roku życia (4,6) i mieszkańcy Krakowa (4,6). **Na zbyt małą liczbę ścieżek rowerowych wskazało więcej respondentów z podregionu oświęcimskiego – 4,0. Dla porównania dla Krakowa ocena danego aspektu wyniosła 3,4.**

Ponad 60% badanych Małopolan jest zdania, że w miejscowości ich zamieszkania występuje zbyt mała liczba ścieżek rowerowych – odpowiedź „bardzo często” wskazał przy tym aż co trzeci respondent. Podobny wynik uzyskała plasująca się na drugiej pozycji słaba przepustowość dróg. Respondenci zdecydowanie rzadziej wskazywali natomiast na styczność z osobami prowadzącymi po spożyciu alkoholu – co dziesiąty ankietowany (w tym niespełna 3% – bardzo często).

WYKRES 8. Ocena częstotliwości występowania czynników zagrażających bezpieczeństwu w miejscowości zamieszkania (n=3000)



60%



zbyt mało ścieżek rowerowych

60%



słaba przepustowość dróg

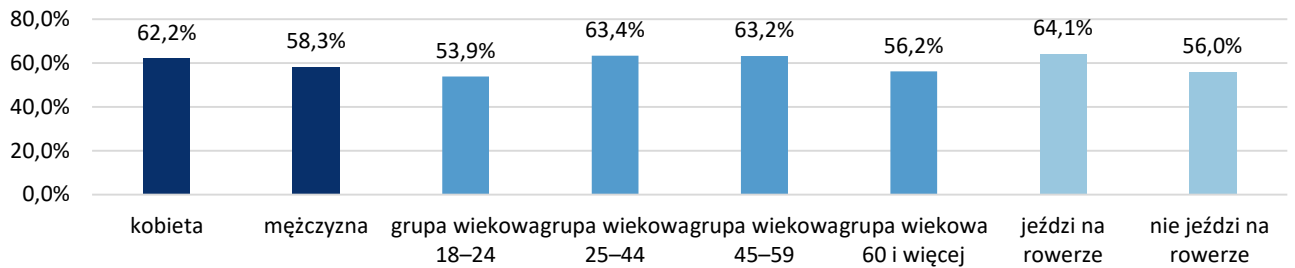
58%



słaba jakość nawierzchni dróg i chodników

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

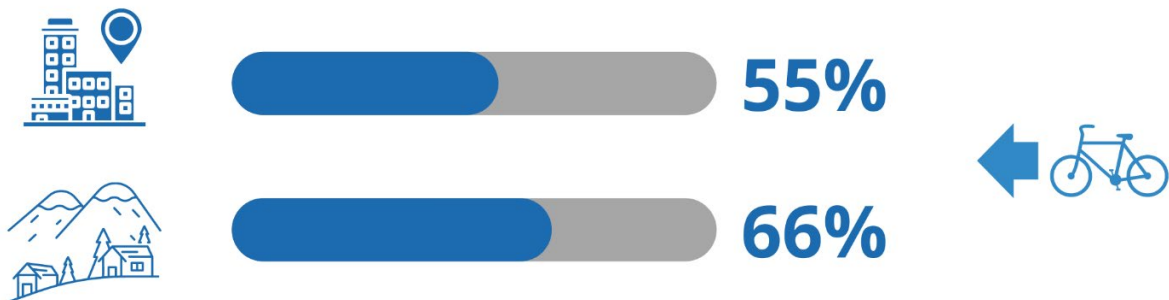
WYKRES 9. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i często”) a płeć, wiek i korzystanie z roweru (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Niemal **2/3 respondentów z terenów wiejskich** wskazało na **problem zbyt małej liczby ścieżek rowerowych w miejscowości ich zamieszkania** – różnica 11 p.p. względem mieszkańców miast (55%).

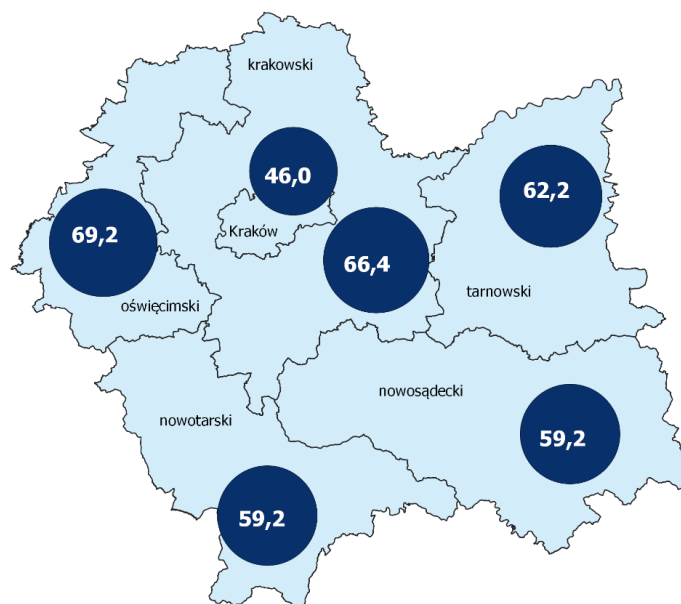
WYKRES 10. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i często”) a obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Mieszkańcy Krakowa zdecydowanie rzadziej wskazywali na problem zbyt małej liczby ścieżek rowerowych – 46%. Dla porównania w podregionie krakowskim odnotowano wynik 66%, a w podregionie oświęcimskim – 69%.

MAPA 1. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i często”) a podregion zamieszkania (n=3000)

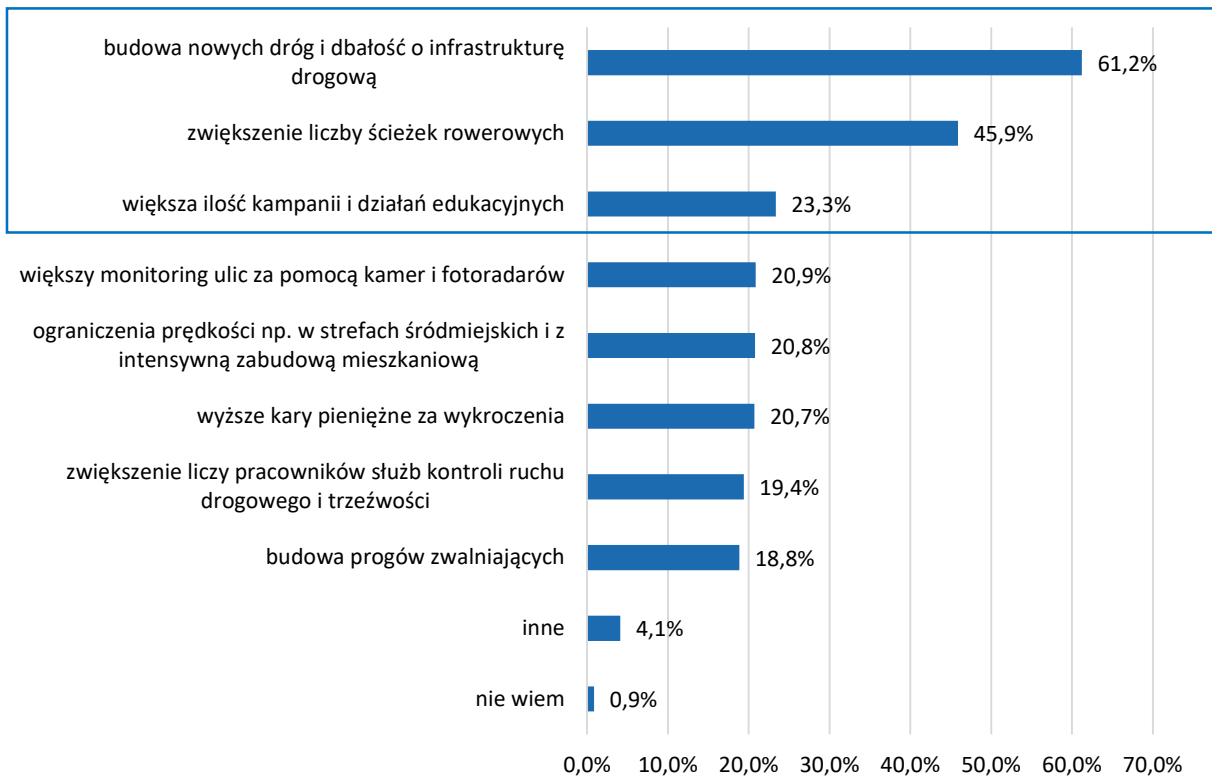


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

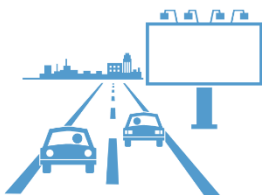
Inicjatywy zwiększające poziom bezpieczeństwa na drogach

Według 61% badanych Małopolan budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową stanowi kluczową inicjatywę z zakresu zwiększania poziomu bezpieczeństwa na małopolskich drogach. Niemal 46% ankieterowanych wskazało na zwiększenie liczby ścieżek rowerowych, a 23% – na większą liczbę kampanii i działań edukacyjnych w tym zakresie.

WYKRES 11. Które z wymienionych działań mają największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach? (n=3000)



61%



nowe drogi i lepsza infrastruktura

46%



więcej ścieżek rowerowych





23%



kampanie i działania edukacyjne

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

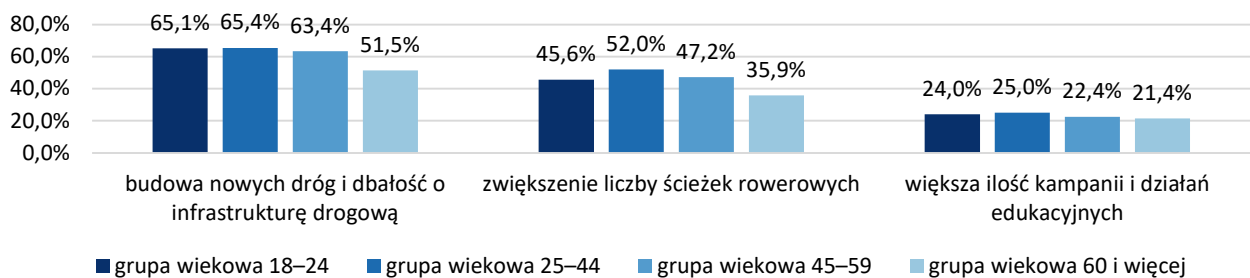
TABELA 2. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a płeć i obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=3000)

	budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową	zwiększenie liczby ścieżek rowerowych	większa liczba kampanii i działań edukacyjnych
	55,3%	45,6%	20,1%
	67,7%	46,2%	26,8%
	61,9%	41,9%	25,8%
	60,6%	49,6%	21,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

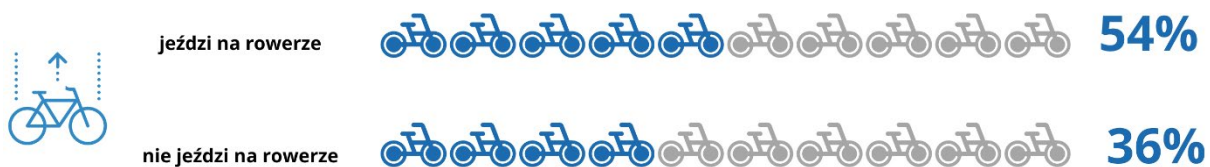
Zwiększenie liczby ścieżek rowerowych jako czynnik zwiększający poziom bezpieczeństwa na drogach ma większe znaczenie dla mieszkańców wsi (50%) oraz respondentów w wieku 25–44 lata (52%).

WYKRES 12. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a wiek (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

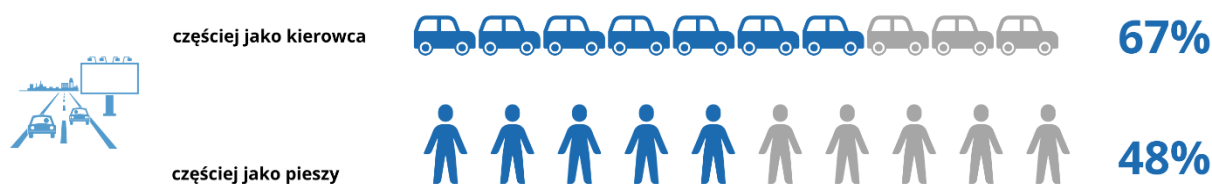
WYKRES 13. Odsetek wskazań dla czynnika „zwiększenie liczby ścieżek rowerowych” a korzystanie z roweru (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Respondenci deklarujący częstsze uczestnictwo w ruchu drogowym jako kierowcy częściej wskazywali na priorytet budowy nowych dróg i dbałości o infrastrukturę drogową – różnica niemal 20 p.p.

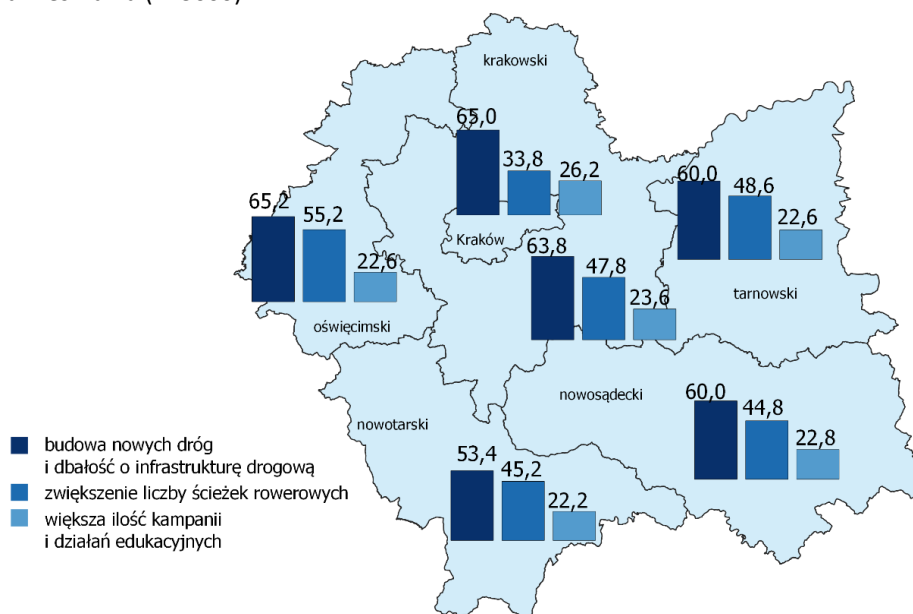
WYKRES 14. Odsetek wskazań dla czynnika „budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową” a charakter uczestnictwa w ruchu drogowym (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

W przekroju na podregiony **największe różnice notuje się w przypadku czynnika „zwiększenie liczby ścieżek rowerowych” – aż 21 p.p. pomiędzy Krakowem (34%) a podregionem oświęcimskim (55%).** Co ciekawe, **mieszkańcy podregionu nowotarskiego rzadziej niż inni respondenci wskazywali na czynnik związany z budową nowych dróg i dbałością o infrastrukturę drogową – 53%.**

MAPA 2. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a podregion zamieszkania (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

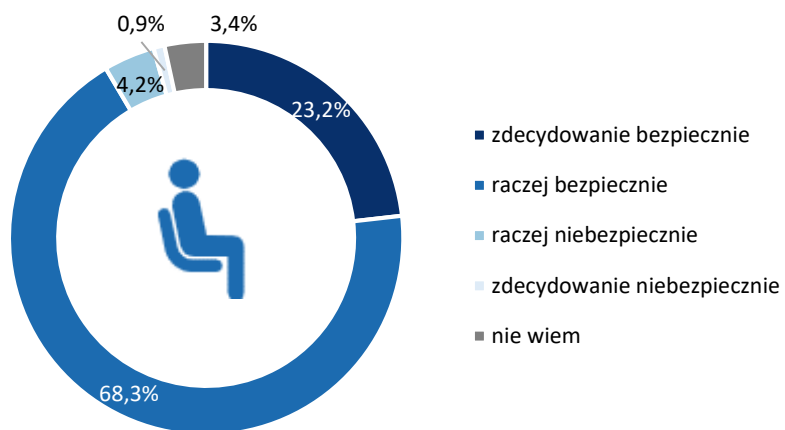
Ocena poczucia bezpieczeństwa na drogach

Małopolanie zostali zapytani, czy czują się bezpiecznie na drogach w swojej miejscowości zamieszkania, w konkretnych sytuacjach (tj. jako pieszy, kierowca/pasażer samochodu, pasażer autobusu/tramwaju oraz rowerzysta)⁹. W świetle danych, **aż 9 na 10 respondentów czuje się bezpiecznie jako pasażer autobusu/tramwaju (przy czym ponad 1/5 „zdecydowanie bezpiecznie”)**. Małopolanie dość pewnie czują się także w trakcie przemieszczania się samochodem – 87% deklaracji.

Nieco gorzej sytuacja przedstawia się natomiast, gdy chodzi o przemieszczanie się rowerem – **niemal połowa rowerzystów zadeklarowała, że nie czuje się bezpiecznie na drogach w swojej miejscowości zamieszkania (47%)** – przy czym co dziesiąty „zdecydowanie niebezpiecznie”.

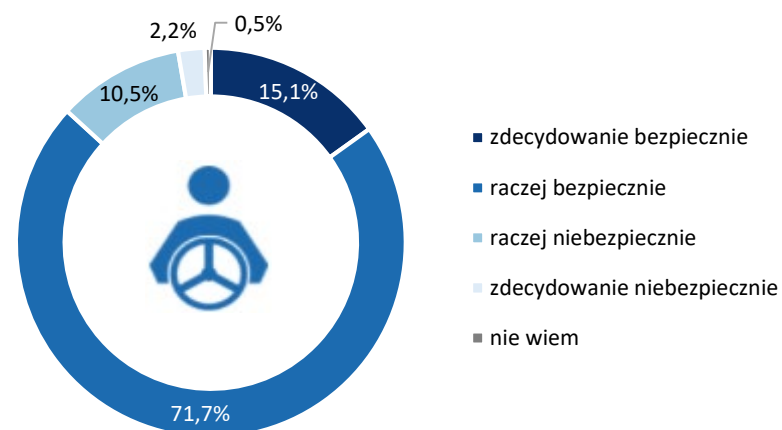
⁹ W ramach danego pytania można było wskazać odpowiedź „nie dotyczy” w przypadku, gdy respondent nie ma do czynienia z daną sytuacją na co dzień (np. nie jeździ komunikacją zbiorową lub nie porusza się rowerem). Przedstawione wyniki procentowe w ramach każdej z kategorii odnoszą się zatem wyłącznie do respondentów, którzy nie zadeklarowali odpowiedzi „nie dotyczy”.

WYKRES 15. Poczucie bezpieczeństwa jako pasażer autobusu/tramwaju (n=1835)
(n=2951)



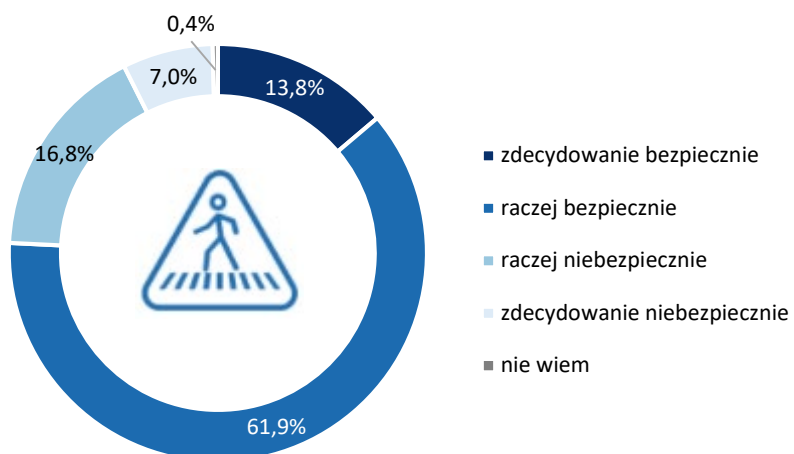
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 16. Poczucie bezpieczeństwa jako kierowca/pasażer samochodu



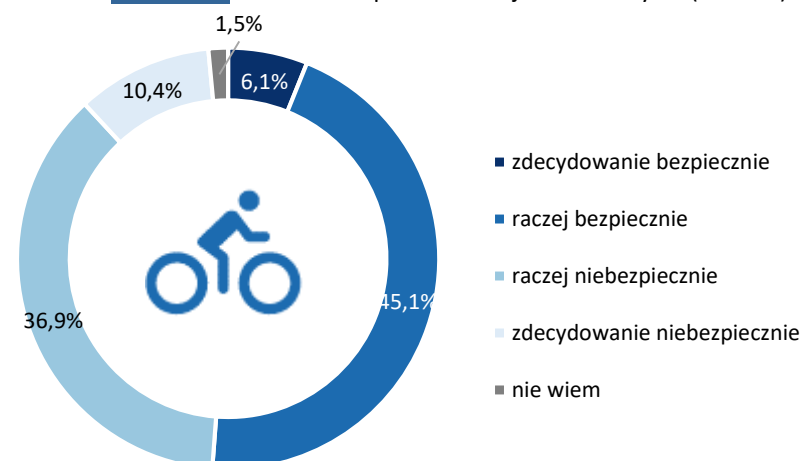
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 17. Poczucie bezpieczeństwa jako pieszy (n=2968)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 18. Poczucie bezpieczeństwa jako rowerzysta (n=2022)



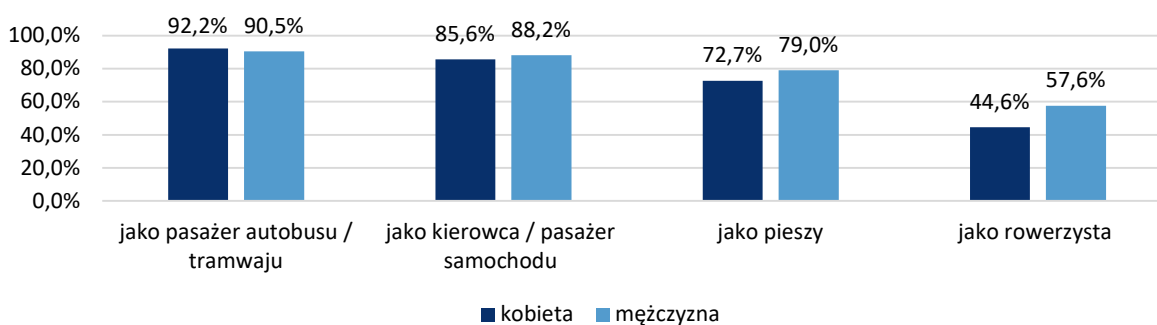
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Małopolan, którzy zadeklarowali, że nie czują się bezpiecznie na drogach w swojej miejscowości zamieszkania dopytano o **przyczyny braku poczucia komfortu i bezpieczeństwa**:

- **jako pieszy:**
 - brak chodników, poboczy lub mało tego typu infrastruktury;
 - szybka jazda, przekraczanie prędkości;
 - duże natężenie ruchu;
 - brak lub nieprawidłowe oświetlenie dróg/przejazdów;
- **jako kierowca/pasażer samochodu:**
 - nieprawidłowe zachowanie kierujących samochodami;
 - zły stan infrastruktury drogowej;
 - nadmierna prędkość;
 - wąskie drogi;
- **jako pasażer autobusu/tramwaju:**
 - nadmierna prędkość kierowców autobusów, nieprzestrzeganie przepisów;
 - duży tłok w pojeździe;
 - zła infrastruktura drogowa;
- **jako rowerzysta:**
 - brak lub zbyt mała liczba ścieżek rowerowych oraz chodników i poboczy;
 - nieprawidłowe zachowanie kierujących samochodami;
 - duże natężenie ruchu.


W świetle danych **mężczyźni nieco pewniej czują się na małopolskich drogach zarówno przemieszczając się samochodem, rowerem, jak i idąc pieszo**. Znaczącą różnicę widać w przypadku rowerzystów – 13 p.p. różnicy pomiędzy obiema płciami.




WYKRES 19. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a płeć (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

TABELA 3. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a wiek (n=2968, n=2951, n=1835, n=2022)

	zdecydowanie bezpiecznie	raczej bezpiecznie	raczej niebezpiecznie	zdecydowanie niebezpiecznie
jako pieszy 				
18–24 lata	17,0%	67,0%	11,9%	4,2%
25–44 lata	13,7%	61,1%	17,7%	7,0%
45–59 lat	11,7%	61,0%	17,1%	9,6%
60 lat i więcej	14,7%	61,6%	17,3%	5,8%

jako kierowca/pasażer samochodu				
				
18–24 lata	25,3%	67,9%	6,3%	0,6%
25–44 lata	16,2%	71,1%	10,2%	2,2%
45–59 lat	12,3%	72,9%	12,4%	2,3%
60 lat i więcej	11,7%	73,3%	11,1%	2,8%
jako pasażer autobusu/tramwaju				
				
18–24 lata	24,2%	67,2%	6,3%	0,4%
25–44 lata	22,6%	69,6%	4,6%	0,6%
45–59 lat	19,6%	71,8%	3,0%	1,0%
60 lat i więcej	26,2%	64,2%	3,5%	1,6%
jako rowerzysta				
				
18–24 lata	9,6%	53,9%	30,9%	3,9%
25–44 lata	5,5%	44,7%	39,1%	9,6%
45–59 lat	4,3%	42,3%	37,7%	14,8%
60 lat i więcej	7,6%	44,5%	34,8%	10,4%

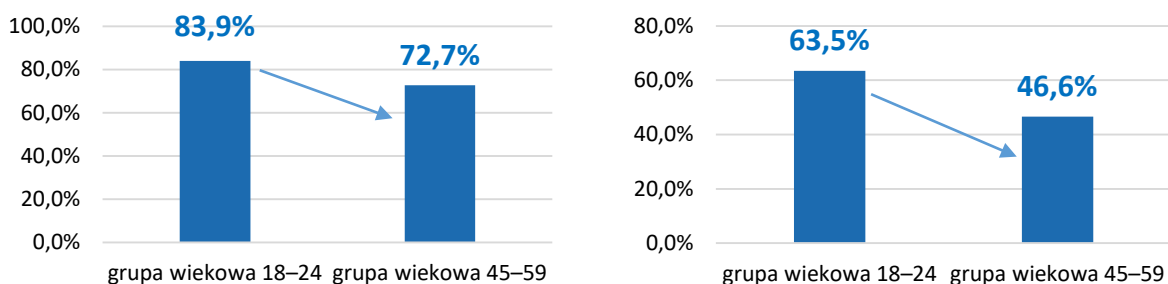
■ wartości maksymalne dla danej grupy respondentów

■ wartości minimalne dla danej grupy respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

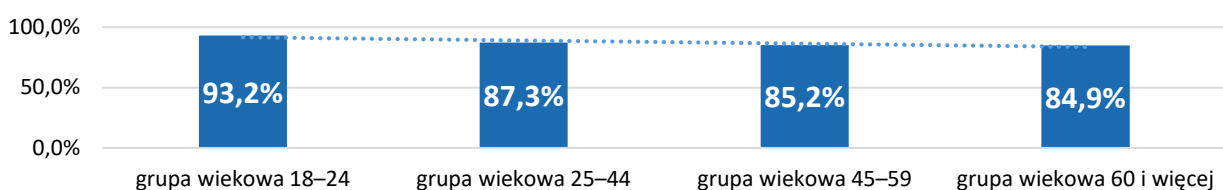
Respondenci z najmłodszej grupy wiekowej czują się najbardziej bezpieczni na drogach w swojej miejscowości zamieszkania względem przedstawicieli pozostałych grup wiekowych. Dotyczy to wszystkich sytuacji, przy czym największe różnice pomiędzy nimi a osobami z przedziału wiekowego 45–59 lat **notuje się w przypadku jazdy na rowerze (17 p.p.) oraz poruszania się jako pieszy (11 p.p.)**.

WYKRES 20. Ocena bezpieczeństwa jako pieszy (wykres lewy) oraz jako rowerzysta (wykres prawy) a wybrane kategorie wiekowe (suma wskaźników „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=2968) (n=2022)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

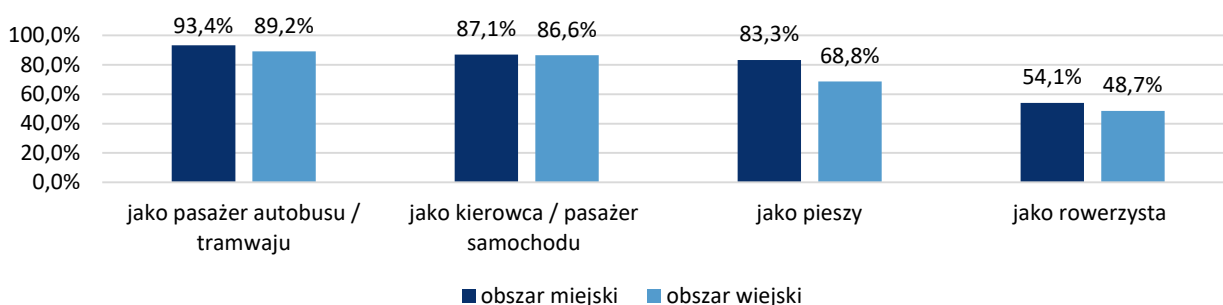
WYKRES 21. Ocena bezpieczeństwa jako kierowca/pasażer samochodu a wiek (suma wskaźników „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=2951)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Mieszkańcy miast czują się nieco bezpieczniej na drogach w swojej miejscowości zamieszkania względem mieszkańców wsi – największą różnicę (tj. 15 p.p.) notuje się w przypadku przemieszczania się jako pieszy. Zgodnie ze wskazaniami respondentów fakt ten wynika m.in. z mniej rozwiniętej sieci chodników i poboczy oraz miejscami z niewystarczającym oświetleniem na niektórych obszarach wiejskich.

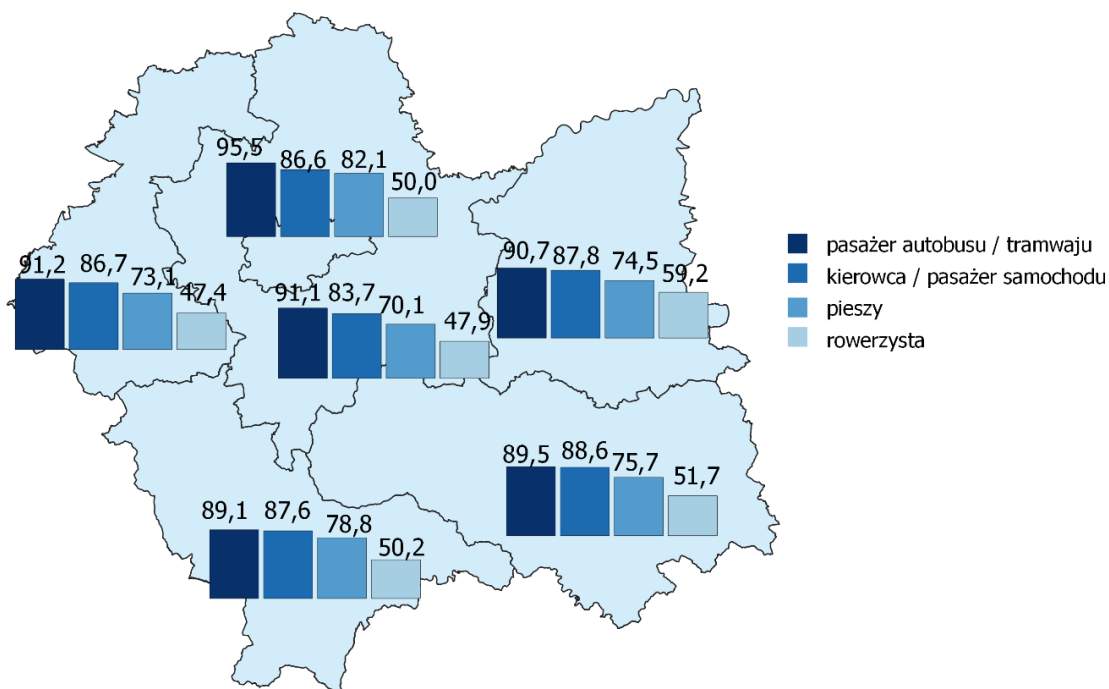
WYKRES 22. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a obszar zamieszkania miasto/wieś (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

W świetle danych **mieszkańcy Krakowa czują się bezpieczniej jako pasażerowie autobusu/tramwaju (96%) oraz jako piesi (82%) względem respondentów z pozostałej części regionu.** Poziom bezpieczeństwa wśród rowerzystów najwyższy jest z kolei wśród mieszkańców podregionu tarnowskiego (59%), a jako kierowcy/pasażerowie samochodu pewniej czują się ankietowani z podregionu nowosądeckiego (89%).

MAPA 3. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a podregion zamieszkania (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

TRANSPORT ZBIOROWY W OBLICZU PANDEMII COVID-19



Według analityków z PIE¹⁰ w 2020 roku wykonano o 40% mniej przewozów komunikacji miejskiej w Polsce w stosunku do 2019 roku. Również około 40% mniej pasażerów skorzystało w zeszłym roku z oferty przewoźników kolejowych. Ekspert są zdania, że efekty pandemii będą odczuwane przez daną branżę jeszcze wiele lat, a na przyszłość transportu zbiorowego będą wpływać:

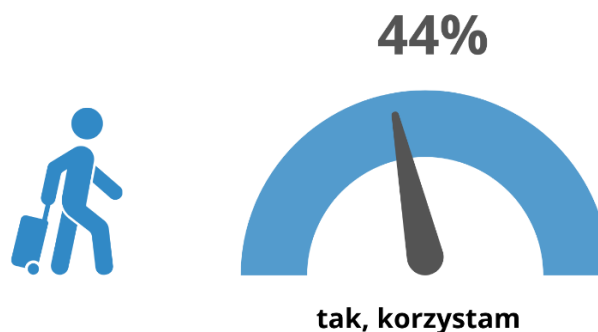
- **nawyki transportowe wypracowane w trakcie pandemii** (negatywnie),
- **zmiany sposobu pracy i spędzania czasu** (negatywnie) – w miarę jak zakłady przemysłowe przenoszą się poza obszar największych metropolii, a w miastach dominującym typem zatrudnienia stają się usługi (często świadczone zdalnie), zapotrzebowanie na komunikację miejską będzie się zmniejszać,
- **bodźce ekonomiczne związane z dekarbonizacją transportu** (pozytywnie) – niskoemisyjna komunikacja miejska i kolejowa jako istotny element działań na rzecz ograniczania emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza na terenach miejskich – działania na szczeblu europejskim i lokalnym, promujące ten rodzaj transportu¹¹.

Jak wynika z sondażu CBOS, w III kwartale 2021 roku nadal niemal połowa Polaków (tj. 48%) odczuwała strach przed zarażeniem się koronawirusem. Wraz z wiekiem wzrasta odsetek badanych obawiających się zakażenia. Młodszy respondenci, poniżej 45. roku życia, w większości nie obawiają się zarażenia – od 58% odpowiedzi „nie boję się” w przypadku Polaków w wieku 35–44 lata do aż 78% deklaracji negatywnych wśród Polaków w wieku 18–24 lata.

Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego a pandemia COVID-19

Jak często Małopolanie korzystają z transportu zbiorowego¹² i czy zaszły w tym względzie jakieś zmiany z uwagi na pandemię? W celu uzyskania odpowiedzi na te pytania na wstępie postanowiono dowiedzieć się, jaki odsetek respondentów w ogóle korzysta z tego typu formy przemieszczania się.

WYKRES 23. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

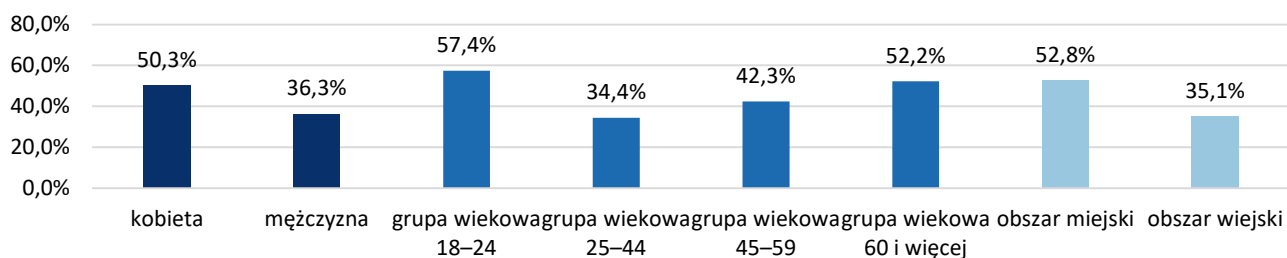
Z transportu zbiorowego wyraźnie częściej korzystają kobiety (50%, 14 p.p. różnicy względem mężczyzn), respondenci najmłodszy w wieku 18–24 lata (57%) oraz mieszkańcy miast (53%, 18 p.p. różnicy względem mieszkańców wsi).

¹⁰ Polski Instytut Ekonomiczny.

¹¹ PIE, *Tygodnik Gospodarczy PIE*. Nr 33/2021, Warszawa 2021 https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2021/08/Tygodnik-Gospodarczy_PIE_33-2021-1.pdf [dostęp: 15.11.2021].

¹² Poprzez transport zbiorowy należy rozumieć powszechnie dostępny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej sieci komunikacyjnej (obejmuje on zarówno transport miejski, podmiejski, regionalny, jak i kolejowy).

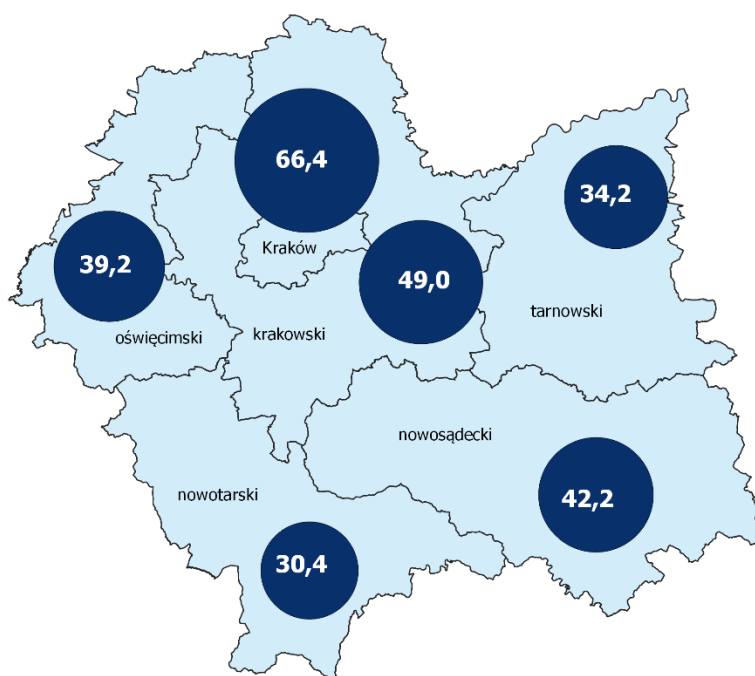
WYKRES 24. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem w przekroju na wybrane kategorie (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

W świetle danych **mieszkańcy stolicy regionu częściej korzystają z transportu zbiorowego (66%). Różnica pomiędzy nimi a respondentami z podregionu nowotarskiego to aż 36 p.p.**

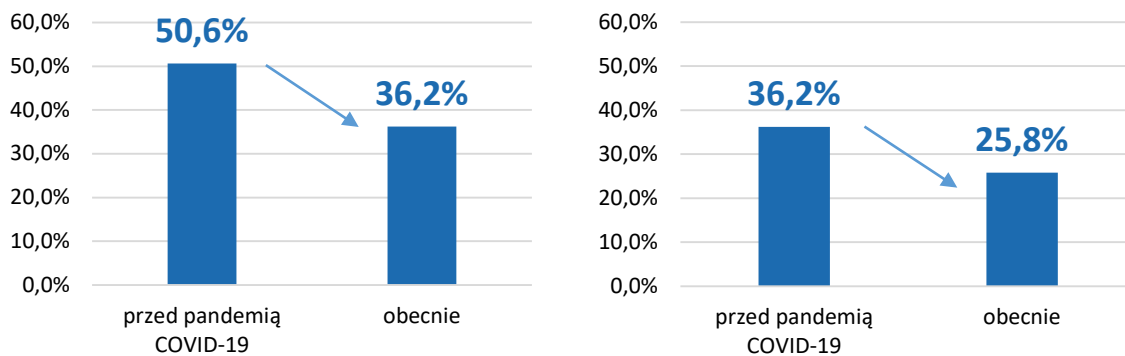
MAPA 4. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem w przekroju na podregion zamieszkania (n=3000)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

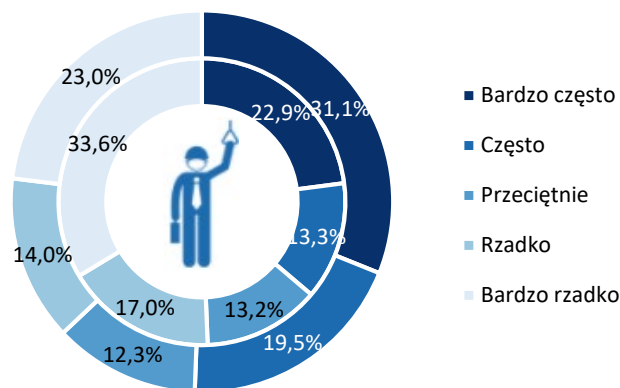
W świetle danych **częstotliwość korzystania z transportu publicznego przez Małopolan uległa zmniejszeniu z uwagi na pandemię** – o 14 p.p. mniej wskazań „bardzo często” i „często” w ramach dojazdu do pracy oraz o 10 p.p. mniej wskazań w sprawach prywatnych.

WYKRES 25. Odsetek wskazań „bardzo często” i „często” w celu dojazdu do pracy (wykres po lewej) i w sprawach prywatnych (wykres po prawej) (n=907, n=859, n=1252, n=1244)¹³



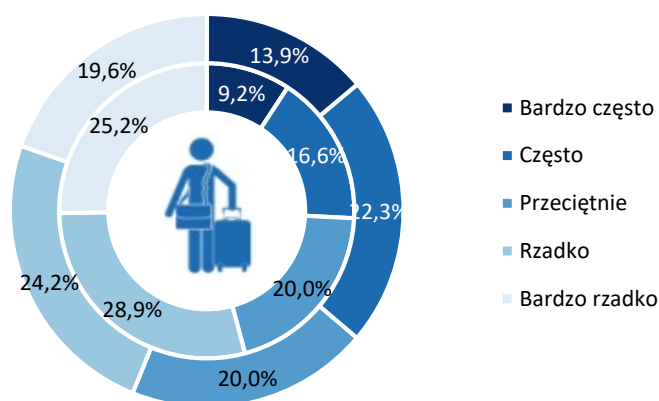
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 26. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w ramach dojazdu do pracy obecnie (wykres wewnętrzny) i przed pandemią (wykres zewnętrzny) (n=859, n=907)¹⁴



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 27. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w sprawach prywatnych obecnie (wykres wewnętrzny) i przed pandemią (wykres zewnętrzny) (n=1244, n=1252)¹⁵



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

¹³ Ogólna liczba respondentów uprawnionych do odpowiedzi na to pytanie to 1307 (tj. osoby wskazujące, że korzystają z transportu zbiorowego) – jednak w ramach każdej z 4 kategorii (cel korzystania z komunikacji zbiorowej/okres czasu) można było wskazać odpowiedź „nie dotyczy”, której nie włączano do analizy z uwagi na aspekty merytoryczne.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

TABELA 4. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w ramach dojazdu do pracy i w sprawach prywatnych w danym okresie czasu – łączne zestawienie (n=859, n= 1244, n=907, n=1252)¹⁶

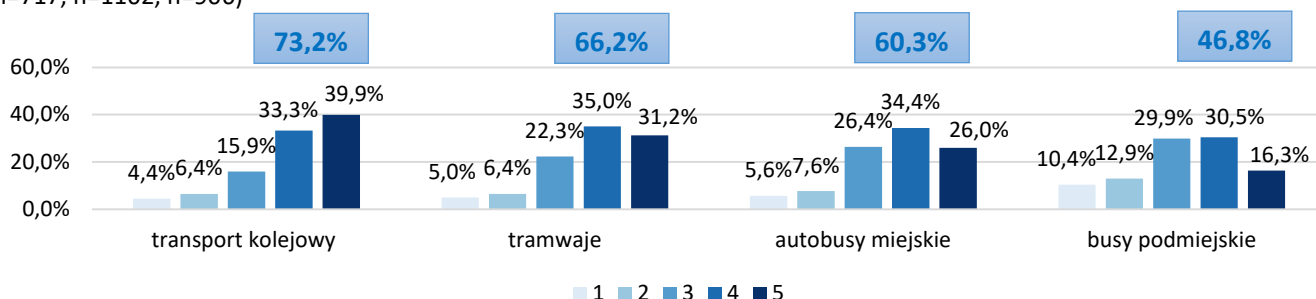
		bardzo często	często	przeciętnie	rzadko	bardzo rzadko
obecnie w trakcie pandemii COVID-19	w ramach dojazdu do pracy	22,9%	13,3%	13,2%	17,0%	33,6%
	w celach prywatnych	9,2%	16,6%	20,0%	28,9%	25,2%
przed pandemią COVID-19	w ramach dojazdu do pracy	31,1%	19,5%	12,3%	14,0%	23,0%
	w celach prywatnych	13,9%	22,3%	20,0%	24,2%	19,6%

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Ocena bezpieczeństwa poruszania się komunikacją zbiorową w trakcie pandemii COVID-19

Mieszkańcy regionu, którzy zadeklarowali korzystanie z transportu zbiorowego ogółem, zostali poproszeni o ocenę w skali od 1 do 5 bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią COVID-19 (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka).

WYKRES 28. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) wraz z sumą ocen 4–5 (n=684, n=717, n=1102, n=906)¹⁷



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ogólna liczba respondentów uprawnionych do odpowiedzi na to pytanie to 1307 (tj. osoby wskazujące, że korzystają z transportu zbiorowego) – jednak w ramach każdej z 4 form transportu można było wskazać odpowiedź „nie dotyczy”, której nie włączano do analizy z uwagi na aspekty merytoryczne.

W świetle danych **mieszkańcy najwyżej oceniają bezpieczeństwo w transporcie kolejowym w trakcie pandemii – niemal 3/4 ocen najwyższych** (ocena łączna to 4,0). Na drugim miejscu pod względem bezpieczeństwa uplasowały się tramwaje – 2/3 ocen najwyższych (ocena łączna to 3,8). **Środek transportu oceniany najłagodniej to busy podmiejskie.**

RYCINA 3. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) (n=684, n=717, n=1102, n=906)¹⁸



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Bezpieczeństwo poruszania się transportem kolejowym w trakcie pandemii nieco lepiej oceniają seniorzy (4,2) względem pozostałych kategorii społeczno-demograficznych. Widoczne są różnice w ocenie busów podmiejskich pomiędzy mieszkańcami miast i wsi – ci drudzy postrzegają bezpieczeństwo poruszania się danym środkiem komunikacji znacznie wyżej (3,5 vs. 3,1).

TABELA 5. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na wybrane kategorie (n=684, n=717, n=1102, n=906)

	transport kolejowy 	tramwaje 	autobusy miejskie 	busy podmiejskie
kobieta	4,0	3,8	3,7	3,3
mężczyzna	3,9	3,8	3,7	3,3
18–24 lata	4,0	3,9	3,7	3,5
25–44 lata	4,0	3,8	3,6	3,2
45–59 lat	3,8	3,8	3,7	3,2
60 lat i więcej	4,2	3,8	3,7	3,3
obszar miejski	3,9	3,8	3,7	3,1
obszar wiejski	4,0	3,7	3,7	3,5

wartości maksymalne dla danej kolumny

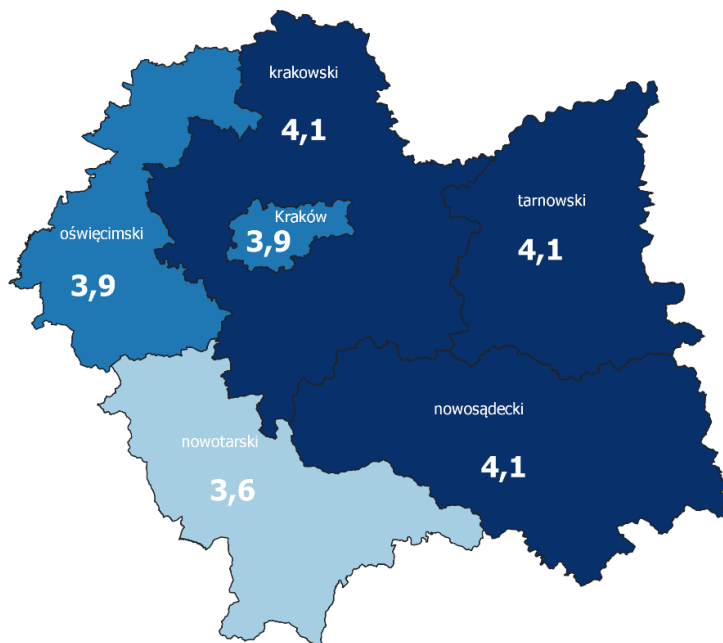
wartości minimalne dla danej kolumny

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

¹⁸ Ibidem.

W przekroju na podregiony **większe zaufanie do przemieszczania się transportem kolejowym w trakcie pandemii wykazują respondenci ze wschodniej części regionu – oceny 4,1**. Ocenę najniższą dla danego środka transportu odnotowano natomiast w podregionie nowotarskim – 3,6.

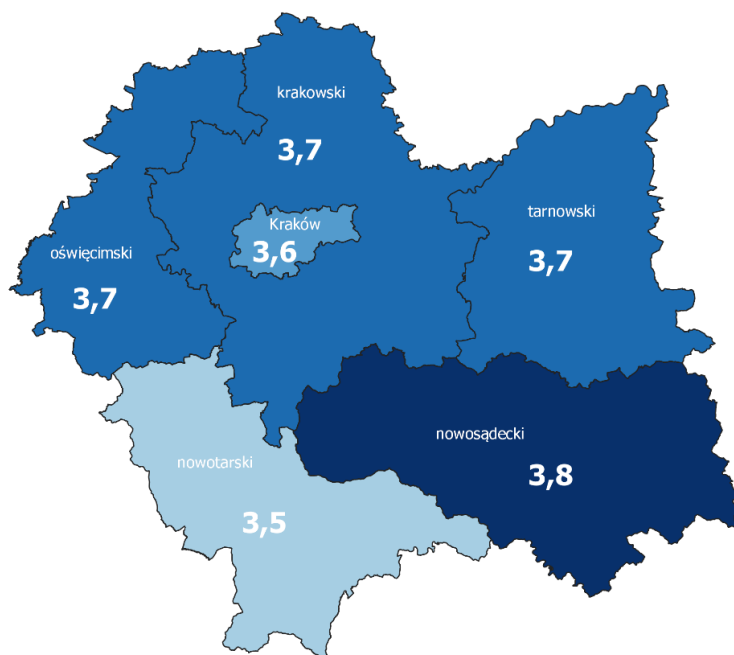
MAPA 5. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście transportem kolejowym w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na podregion zamieszkania (n=684)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Mieszkańcy podregionu sądeckiego korzystający z autobusów miejskich ocenili najwyżej ich bezpieczeństwo w trakcie pandemii względem mieszkańców innych części województwa – 3,8. Mniejszym zaufaniem ponownie wykazali się mieszkańcy podregionu nowotarskiego – 3,5.

MAPA 6. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście autobusem miejskim w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na podregion zamieszkania (n=1102)

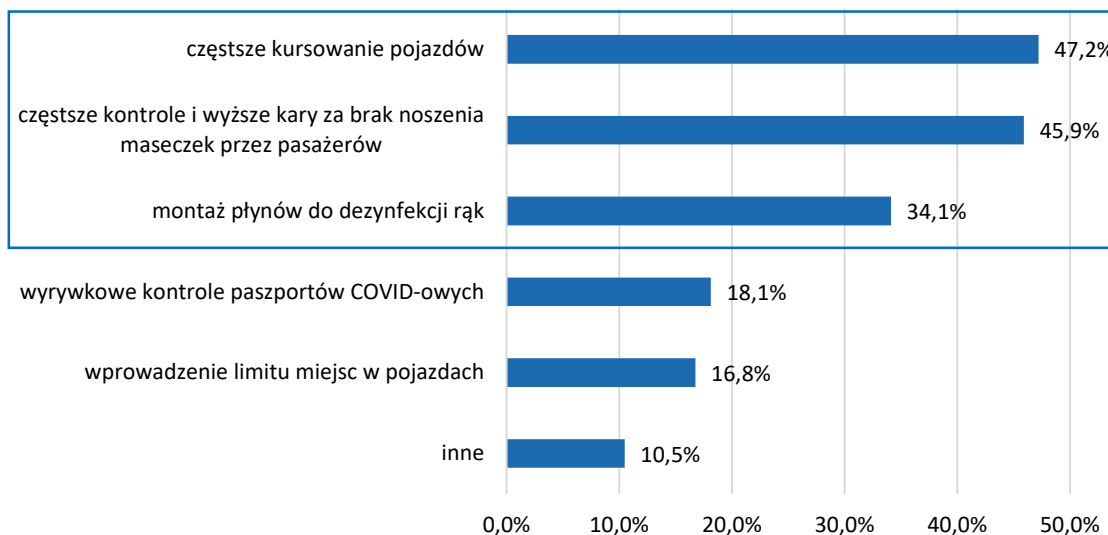


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Oczekiwania względem zwiększenia bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej w trakcie pandemii COVID-19

Kolejne pytanie miało na celu zbadać, jakie są główne oczekiwania respondentów względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym z uwagi na pandemię. **Niemal połowa mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego wskazała na potrzebę częstszego kursowania pojazdów (47%) oraz częstszych kontroli i wyższych kar za brak maseczek (46%).**

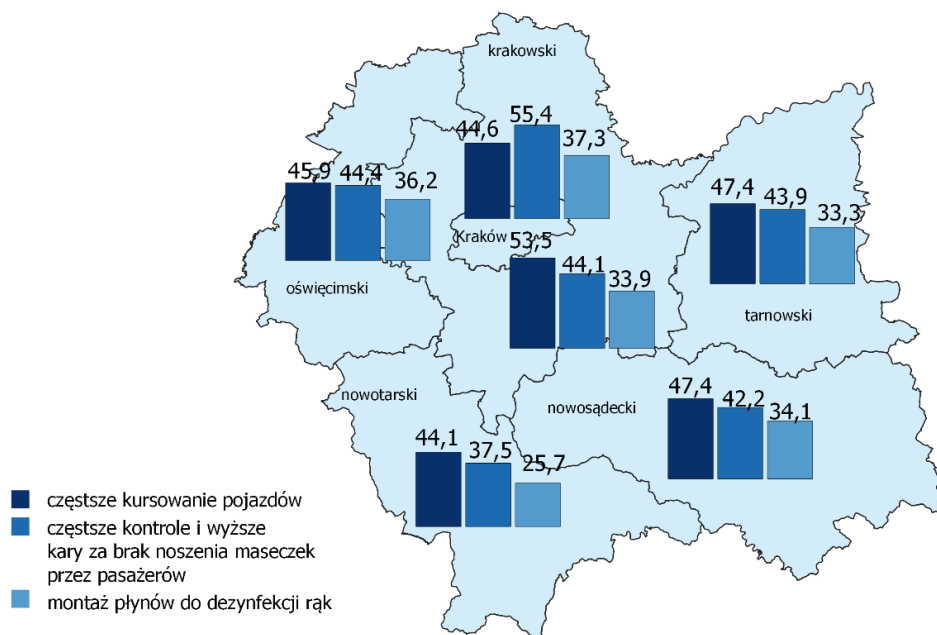
WYKRES 29. Oczekiwania Małopolan względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym w trakcie pandemii (n=1307)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

W przekroju na podregiony różnicę dostrzega się w przypadku opinii na temat częstszych kontroli i wyższych kar za **brak noszenia maseczek przez pasażerów – czynnik ten wskazało 55% respondentów z Krakowa i 38% respondentów z podregionu nowotarskiego (tj. aż o 17 p.p. mniej).** Co ciekawe, mieszkańcy z podregionu nowotarskiego wyraźnie rzadziej wskazywali też na potrzebę montażu płynów do dezynfekcji rąk z komunikacji zbiorowej (26%).

MAPA 7. Oczekiwania Małopolan względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym w trakcie pandemii a podregion zamieszkania (n=1307)

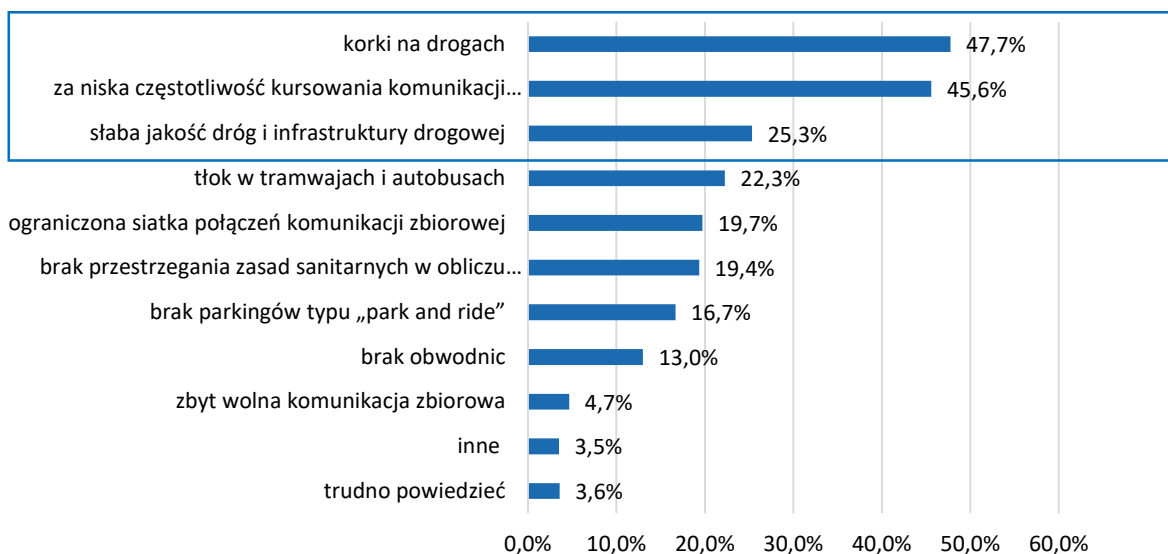


Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania

A jakie główne problemy komunikacji zbiorowej występują w opinii Małopolan w ich miejscu zamieszkania? Okazuje się, że **najczęstszym czynnikiem problematycznym wskazywanym przez osoby korzystające z transportu zbiorowego są korki na drogach – 48% wskazań**. Podobny wynik uzyskała także **za niską częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej – 46% wskazań**. Ponad 1/4 ankietowanych korzystających z transportu zbiorowego wskazała też na słabą jakość dróg i infrastruktury drogowej.

WYKRES 30. Najpoważniejsze problemy komunikacji zbiorowej występujące w opinii Małopolan w ich miejscu zamieszkania (n=1307)

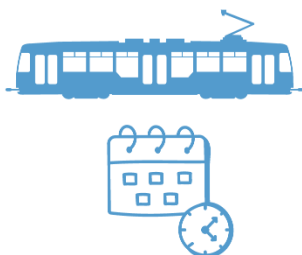


48%



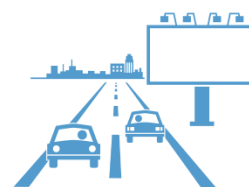
korki na drogach

46%



niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej

25%

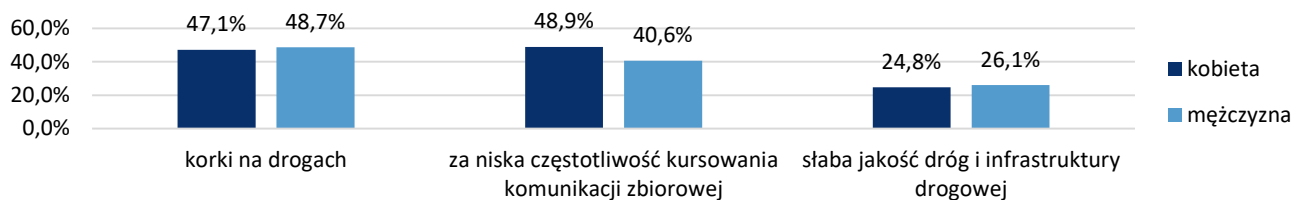


słaba jakość dróg i infrastruktury drogowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

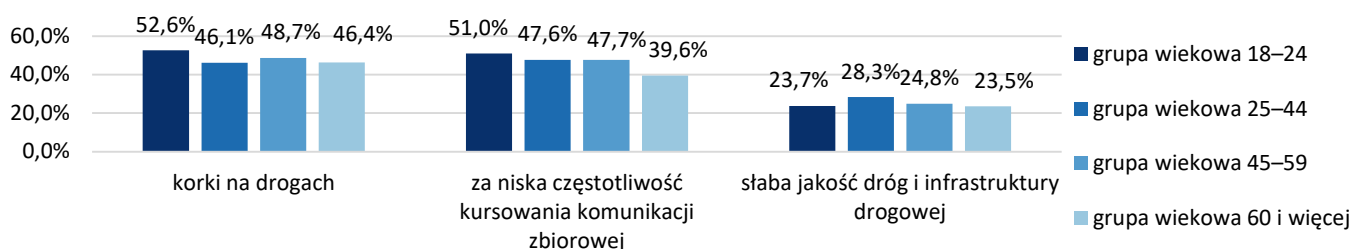
Na zbyt niską częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej częściej narzekają kobiety – 49%, osoby najmłodsze (w wieku 18–24 lata) – 51% oraz mieszkańcy wsi – 55%. W przekroju na obszar zamieszkania widać znaczne różnice pod względem problemu korków na drogach pomiędzy mieszkańcami miast (56%) a mieszkańcami wsi (37%) – tj. 19 p.p. różnicy.

WYKRES 31. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a płeć (n=1307)



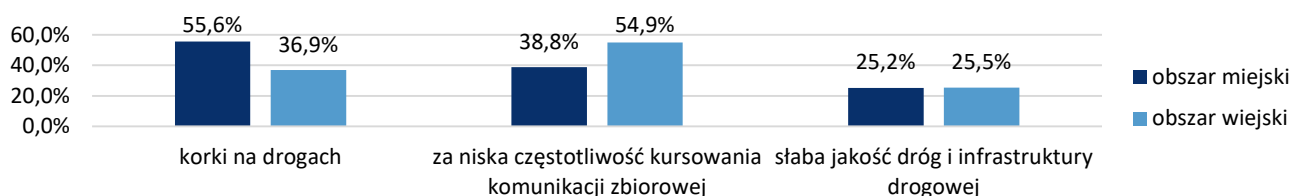
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

WYKRES 32. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a wiek (n=1307)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

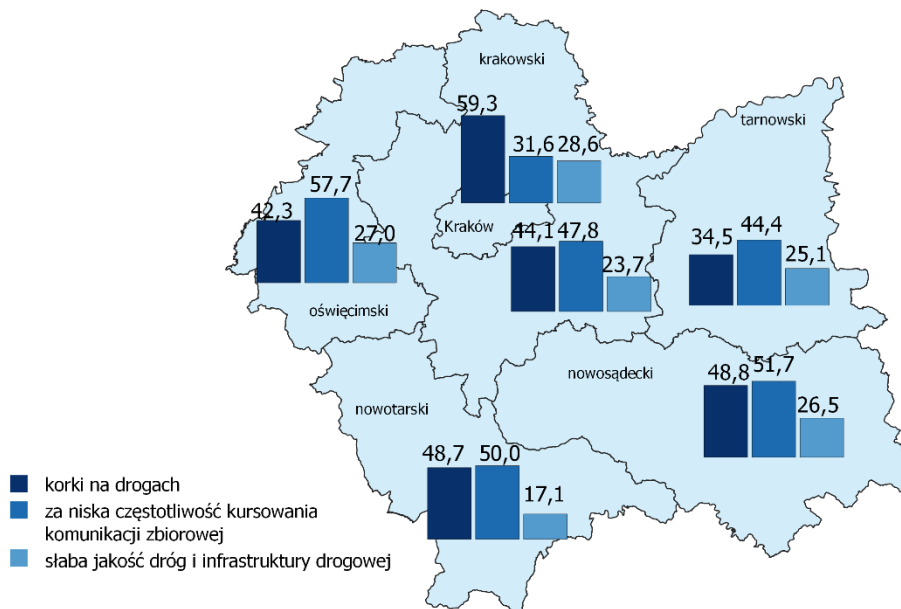
WYKRES 33. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a obszar zamieszkania miasto/wieś (n=1307)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

Znaczne różnice można zauważyć w przekroju na podregion zamieszkania respondentów. **Niemal 60% mieszkańców Krakowa korzystających z transportu zbiorowego wskazała, że główną barierą dla efektywnego jego funkcjonowania są korki na drogach.** Jednocześnie tego samego zdania było aż o 25 p.p. mniej mieszkańców podregionu tarnowskiego. **Zbyt niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej jest największym problemem w opinii mieszkańców podregionu oświęcimskiego (58%), a najmniejszym dla ankietowanych z Krakowa – 32%.**

MAPA 8. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a podregion zamieszkania (n=1307)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania CATI.

TURYSTYKA ROWEROWA



Województwo małopolskie od lat **wspiera turystykę rowerową** poprzez m.in. **kampanię „Małopolska na rowery”**, której celem jest promowanie **województwa małopolskiego jako lidera w tworzeniu ścieżek rowerowych** oraz pokazanie, że jazda na rowerze może być atrakcyjną formą spędzania czasu, także w dzisiejszym, coraz bardziej cyfrowym świecie. Najśłynniejszym małopolskim **projektem dedykowanym turystyce rowerowej jest sieć 8 tras VeloMałopolska**, które będą dostępne i przejezdne dla wszystkich rowerzystów, bez względu na wiek czy stopień zaawansowania rowerowego. Przejezdnych jest już łącznie prawie 650 km, a w największym stopniu gotowe są trasy:

- Wiślana Trasa Rowerowa,
- VeloDunajec,
- VeloNatura (małopolski odcinek EuroVelo 11),
- VeloMetropolis (małopolski odcinek EuroVelo 4).

Pełną koncepcję zintegrowanej sieci tras rowerowych dopełniają także będące częściowo w planach, a częściowo w budowie trasy: **VeloRaba, VeloSkawa, VeloPrądnik i VeloRudawa**. Sieć została zaprojektowana tak, aby dotrzeć w każdy region Małopolski, a trasy przebiegają przez obszary cenne przyrodniczo i turystycznie. Do głównych tras dochodzą **lokalne ścieżki i szlaki rowerowe**, co znacznie podnosi atrakcyjność oraz zasięg aktywnej turystyki w regionie. Oferta Małopolski to także wiele sportowych emocji podczas licznych wydarzeń rowerowych. Już na stałe do kalendarza wpisały się **Rodzinne Rajdy Rowerowe, Małopolska Tour czy Małopolska Joy Ride Festiwal**.

Więcej o projekcie na stronie: narowery.visitmalopolska.pl

Wykorzystanie roweru jako środka transportu

Jak wspomniano na wstępie raportu w rozdziale „Małopolanie uczestniczący w badaniu”, **ponad połowa badanych mieszkańców (tj. 55%, 1652 osób) zadeklarowała, że jeździ na rowerze**¹⁹.

WYKRES 34. Czy jeździ Pan/i na rowerze? (n=3000)

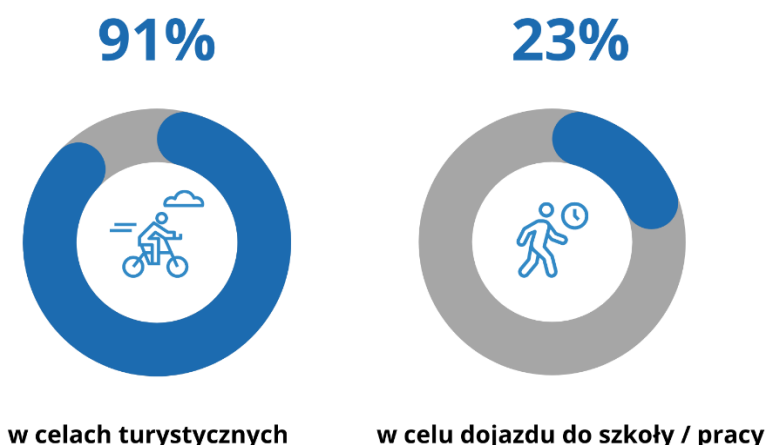


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI

Małopolanie, którzy zadeklarowali jazdę na rowerze zostali zapytani o to, w jakim celu wykorzystują rower jako środek transportu. Jak wynika z danych, aż **9/10 osób wykorzystuje rower w celach turystycznych (tj. dla rozrywki, relaksu, miłego spędzenia czasu)**. Zamiennie z samochodem bądź komunikacją miejską **w celu dojazdu do szkoły lub pracy korzysta z danego środka komunikacji ponad 1/5 respondentów jeżdżących na rowerze**. Wśród nielicznych wskazań „inne” znalazły się między innymi: dojazd do zakupu lub do sklepu czy dojazd do lekarza, urzędu itp.

¹⁹ Pytania zawarte w niniejszej części kwestionariusza zostały zatem skierowane wyłącznie do osób, które wskazały, że jeżdżą na rowerze.

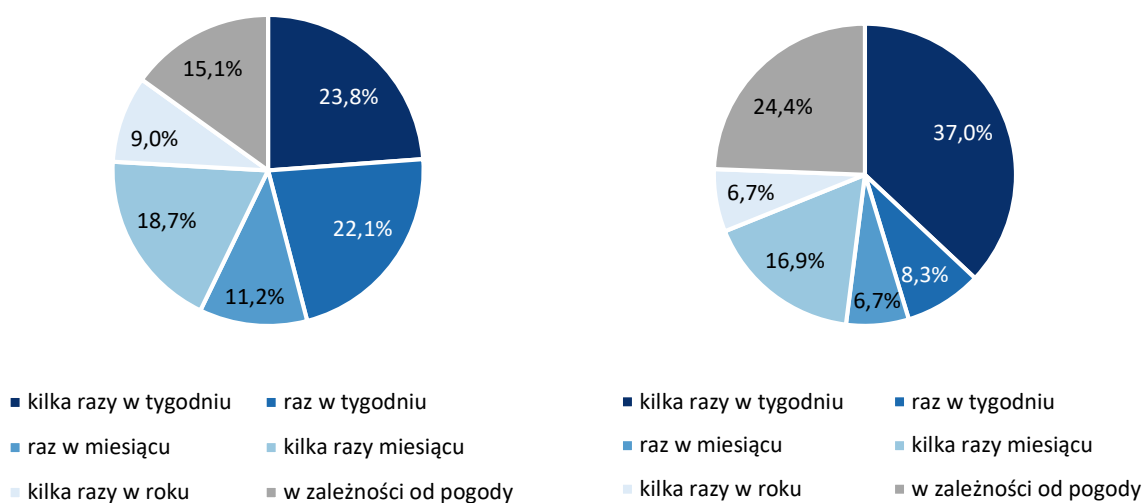
WYKRES 35. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

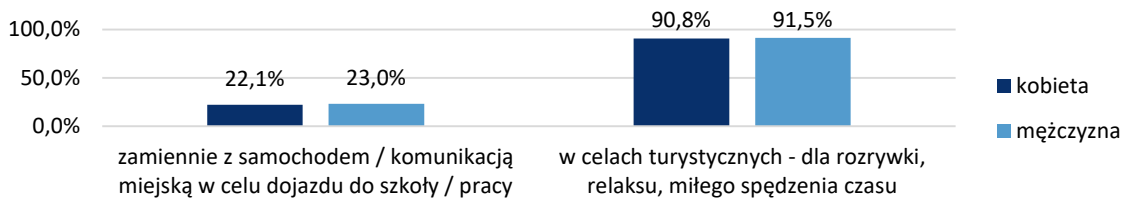
W dalszej kolejności respondenci zostali dopytani, jak często korzystają z roweru mając na względzie poszczególne sytuacje. Generalnie **Małopolanie, którzy wskazali zarówno jazdę na rowerze w celach turystycznych, jak i w ramach dojazdu do pracy/szkoły, robią to stosunkowo często – odpowiednio 46% i 45% łącznych odpowiedzi co najmniej raz w tygodniu**. Jazdę na rowerze częściej uzależniają od warunków pogodowych dojeżdżający do pracy/szkoły – niemal 1/4 wskazań.

WYKRES 36. Częstotliwość wykorzystywania roweru w celach turystycznych (wykres po lewej) i w celach dojazdu do szkoły/pracy (wykres po prawej) (n=1506, n=373)

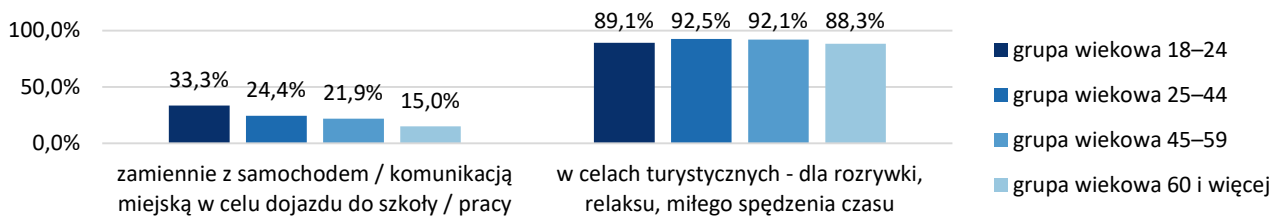


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

W przekroju na poszczególne kategorie społeczno-demograficzne widać różnice, jeśli chodzi o korzystanie z roweru w celu dojazdu do pracy czy szkoły w przekroju na wiek oraz obszar zamieszkania respondentów. Okazuje się, że **1/3 najmłodszych rowerzystów (tj. w wieku 18–24 lata) dojeżdża rowerem do szkoły lub pracy**. Odsetek ten spada wraz z wiekiem i dla rowerzystów–seniorów wyniósł aż o 18 p.p. mniej.

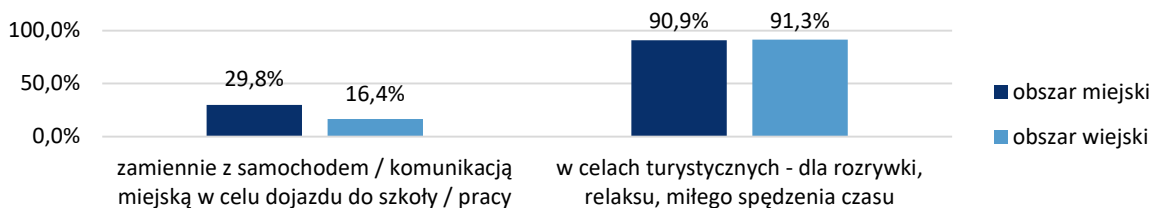
WYKRES 37. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a plec? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

WYKRES 38. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a wiek? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Mieszkańcy miast jeżdżący na rowerze **częściej niż mieszkańcy wsi deklarowali dojazd rowerem do pracy lub szkoły – 13 p.p. różnicy.**

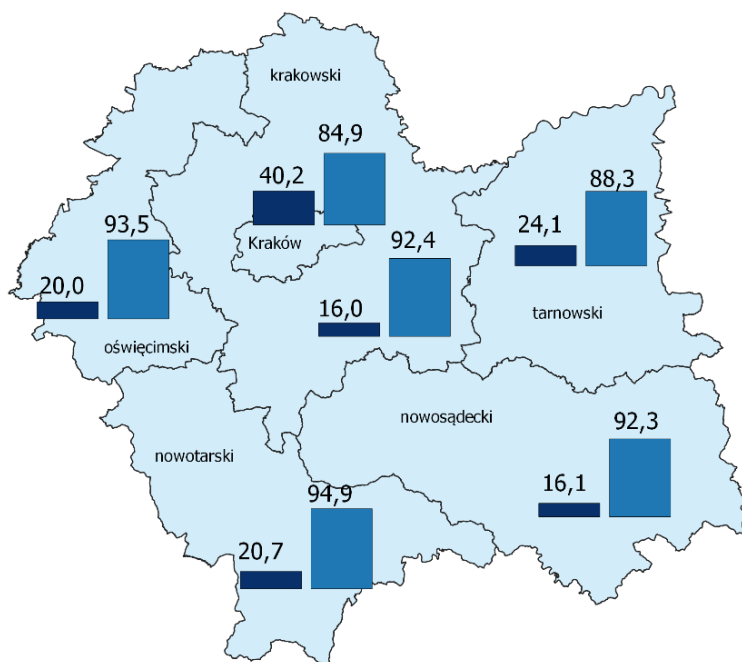
WYKRES 39. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a obszar zamieszkania (miasto/wieś)? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Miasto Kraków wyróżnia się na tle pozostałych podregionów z zakresu odsetka rowerzystów dojeżdżających do pracy lub szkoły rowerem – 40% wskazań, tj. dwukrotnie więcej niż średnio respondenci z pozostałych regionów. Co ciekawe, zajmuje jednak ostatnią pozycję, jeśli chodzi o deklaracje dla wykorzystywania roweru w celach turystycznych (85%) – 10 p.p. różnicy pomiędzy nim a lokującym się na pierwszej pozycji podregionem nowotarskim²⁰.

²⁰ Warto podkreślić, że pytanie to miało charakter pytania wielokrotnego wyboru, a więc odpowiedzi nie sumowały się do 100%.

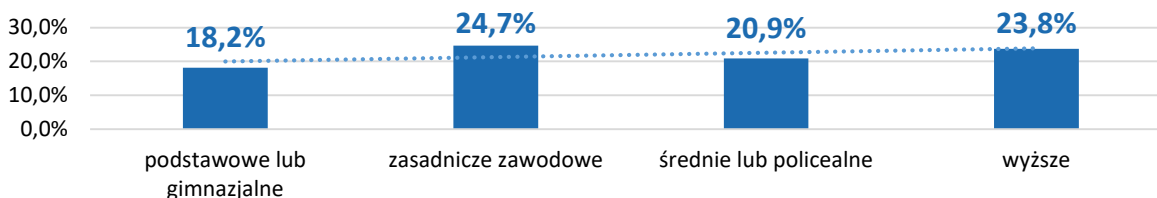
MAPA 9. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a podregion zamieszkania? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Warto wspomnieć, że **na rowerze do pracy lub szkoły częściej dojeżdża 1/4 rowerzystów z wykształceniem zasadniczym zawodowym**. Na drugiej pozycji plasują się osoby z wykształceniem wyższym – 24%.

WYKRES 40. Odsetek dojeżdżających do pracy lub szkoły małopolskich rowerzystów a wykształcenie (n=1652)

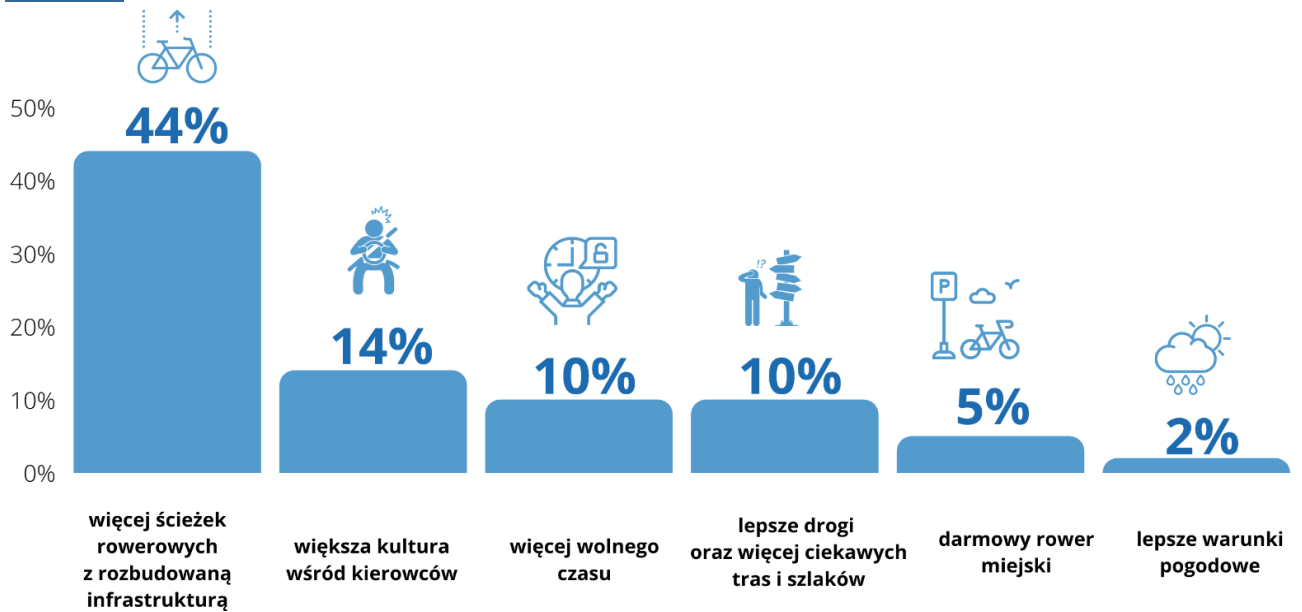


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Motywacje do podróży rowerem w celach turystycznych

Małopolskich rowerzystów poproszono o wskazanie, **jakie czynniki przekonałyby ich do częstszych podróży rowerowych w celach turystycznych**²¹. W świetle danych na pierwsze miejsce wysuwa się **więcej ścieżek rowerowych z rozbudowaną infrastrukturą – 44% wskazań**. Dla 14% rowerzystów kwestią problematyczną jest niska jakość kultury wśród kierowców innych pojazdów – 14%, a co dziesiąty życzyłby sobie więcej czasu wolnego oraz lepszych dróg i ciekawych tras rowerowych.

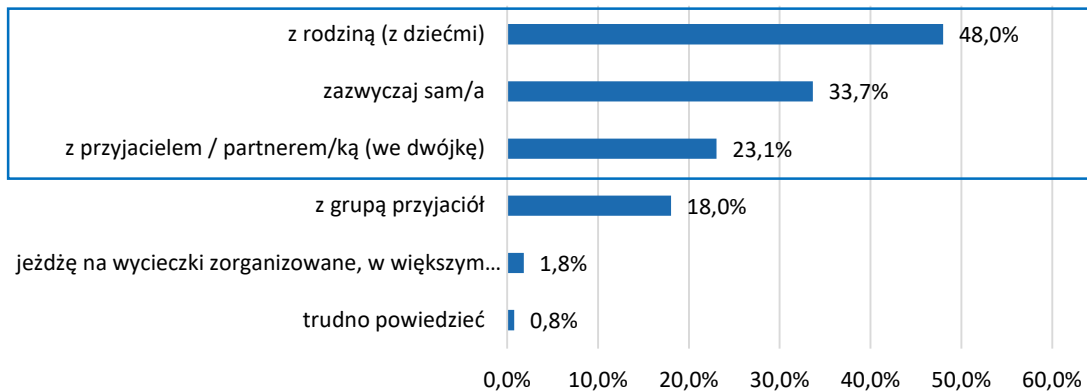
²¹ Pytanie miało charakter otwarty, w celu umożliwienia respondentom swobodnej wypowiedzi. Następnie wskazania zostały zagregowane w szersze kategorie.

WYKRES 41. Co przekonałoby Pana/i do częstszych podróży rowerowych w celach turystycznych? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Towarzystwo na wycieczkach rowerowych

W jakim gronie Małopolanie najczęściej udają się na wycieczki rowerowe? Jak wynika z deklaracji respondentów, **niemal połowa ankieterowanych jeżdżących na rowerze preferuje wycieczki razem z rodziną i dziećmi (48%)**. Wyprawy samotne organizuje 1/3 rowerzystów, a 23% zabiera ze sobą przyjaciela lub partnera.

WYKRES 42. Z kim jeździ Pan/i na wycieczki rowerowe? (n=1652)

48%



z rodziną (z dziećmi)

34%



zazwyczaj sam/a

23%

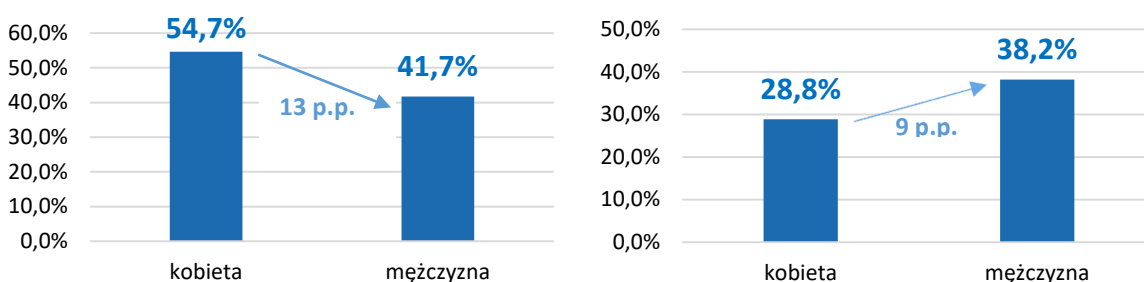


we dwójkę
(z przyjacielem /
partnerem)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Jak wynika z danych, **kobiety częściej niż mężczyźni wybierają się na wycieczki rowerowe razem z rodziną – 55% (tj. 13 p.p. różnicy)**. Mężczyźni natomiast częściej preferują wycieczki samotne – (38% vs. 29%).

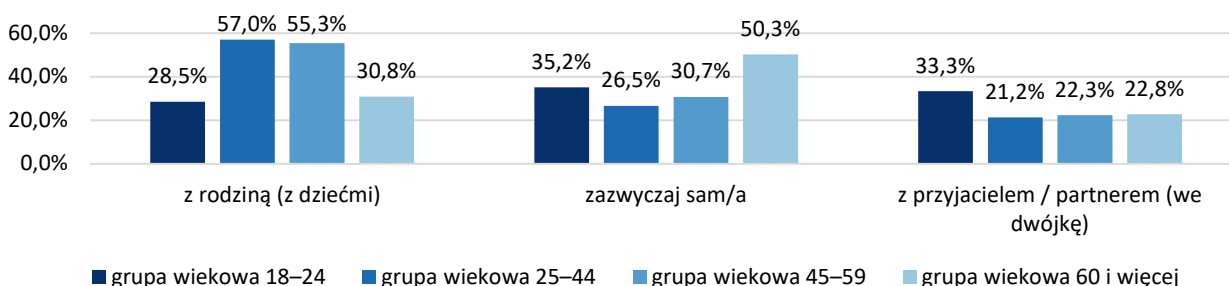
WYKRES 43. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną (wykres lewy) oraz samotnie (wykres prawy) a płeć (n=1625)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Wycieczki rowerowe w gronie rodziny preferuje więcej małopolskich rowerzystów w wieku 25–44 lata (57%) – różnica pomiędzy nimi a rowerzystami z młodszej grupy wiekowej to aż 29 p.p. Co ciekawe, **na samotne wycieczki rowerowe jeździ połowa badanych rowerzystów-seniorów z terenu Małopolski**. Z kolei osoby w wieku 18–24 lata częściej niż pozostali preferują wycieczki w dwójkę (33%).

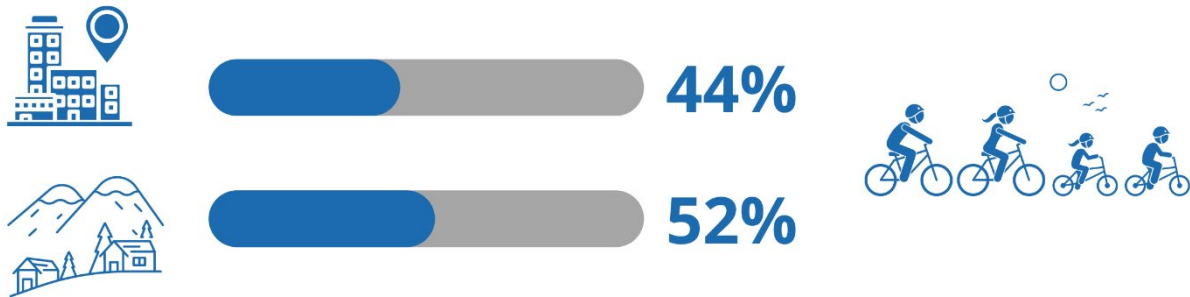
WYKRES 44. Z kim jeździ Pan/i na wycieczki rowerowe a wiek? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

W świetle danych **rowerzyści z terenów wiejskich częściej wybierają się na wycieczki rowerowe w gronie rodziny** niż rowerzyści z miast – różnica 8 p.p.

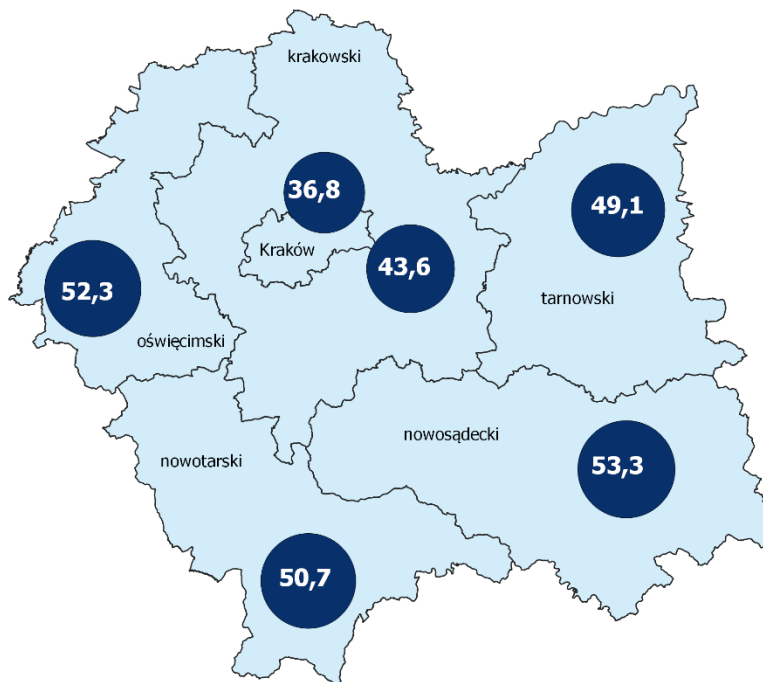
WYKRES 45. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną a obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Rowerzyści z podregionu nowosądeckiego chętniej niż pozostali jeżdżą na wycieczki rowerowe razem z rodziną – 53% (dla porównania odsetek wskazań wśród rowerzystów z Krakowa był aż o 16 p.p. niższy). Mieszkańcy stolicy regionu jeżdżą na rowerze częściej niż inni wskazywali natomiast na wycieczki rowerowe w pojedynkę – 39%.

MAPA 10. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną a podregion zamieszkania (n=1652)

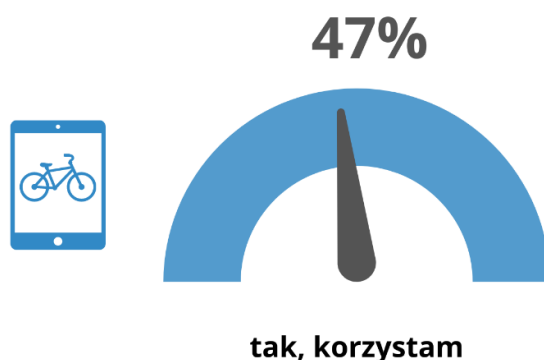


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Korzystanie z narzędzi nawigacyjnych i orientacji w terenie

W ramach badania postanowiono sprawdzić, w jaki sposób Małopolanie przygotowują się do wycieczek rowerowych oraz jak planują i organizują przebieg swoich tras. Jak wynika z danych, **47% mieszkańców regionu jeżdżących na rowerze korzysta z różnorodnych narzędzi i aplikacji ułatwiających wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie.**

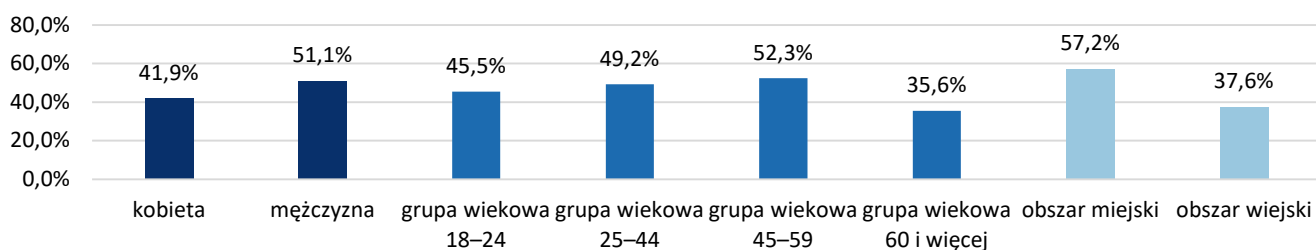
WYKRES 46. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Z różnego rodzaju narzędzi nawigacyjnych przydatnych w trakcie wycieczek rowerowych **częściej korzystają mężczyźni (51%, 9 p.p. różnicy względem kobiet), osoby w wieku 45–59 lat (52%, 17 p.p. różnicy względem seniorów) oraz mieszkańcy miast (20 p.p. różnicy względem mieszkańców wsi).**

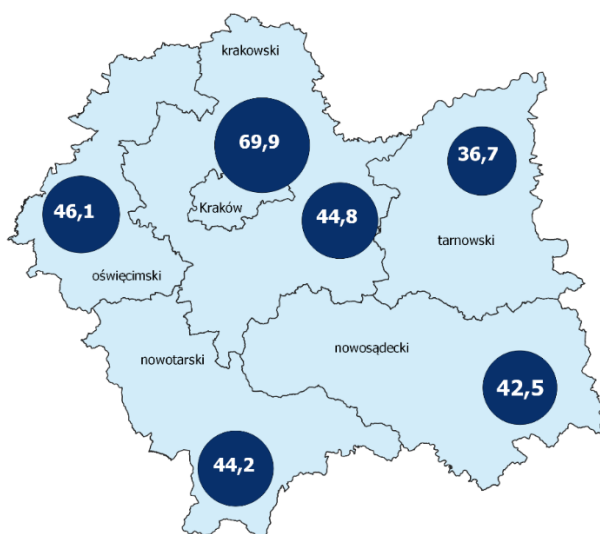
WYKRES 47. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie w przekroju na wybrane kategorie społeczno-demograficzne? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

W przekroju terytorialnym **zdecydowanie więcej rowerzystów korzystających z narzędzi nawigacyjnych zamieszkuje Kraków – 70%.** Dla porównania wśród rowerzystów z podregionu tarnowskiego odsetek wskazań wyniósł aż o 33 p.p. mniej.

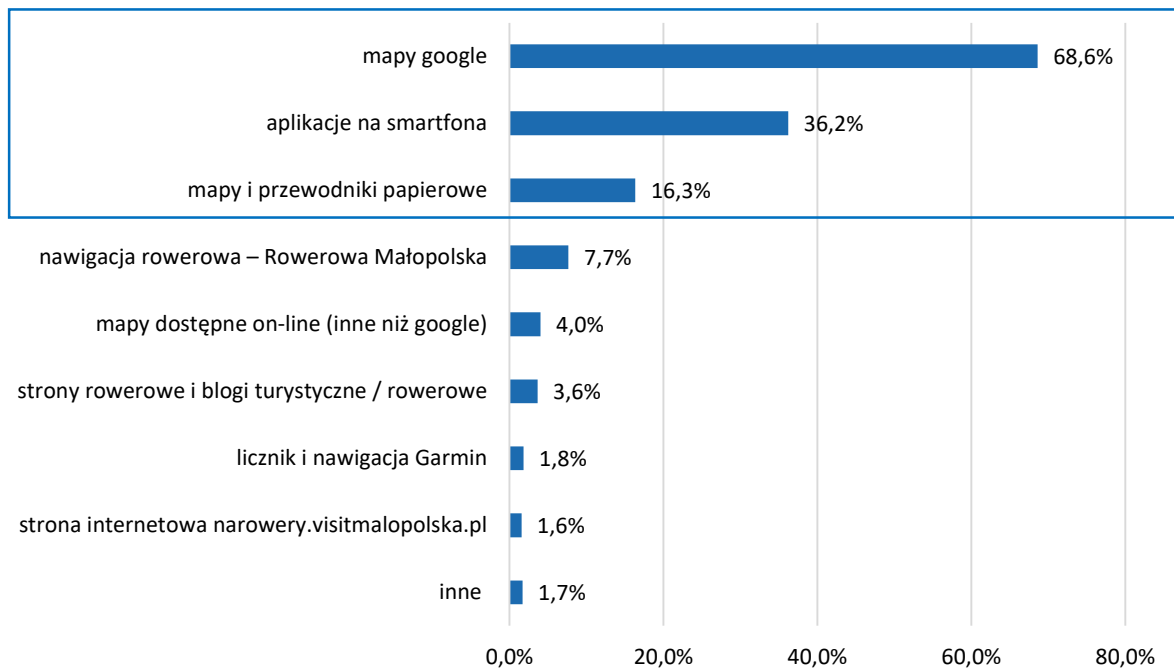
MAPA 11. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie a podregion zamieszkania? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Małopolan, którzy zadeklarowali korzystanie z tego typu narzędzi poproszono o wskazanie konkretnych rodzajów i przykładów. Okazuje się, że **niemal 70% rowerzystów korzystających z narzędzi nawigacyjnych używa map Google, a ponad 1/3 posługuje się w tym celu aplikacjami na smartfon.** Co ciekawe, mapy i przewodniki rowerowe w wersji papierowej nie zostały zapomniane i nadal są w użyciu – korzystanie z nich zadeklarowało 16% rowerzystów używających narzędzi nawigacyjnych.

WYKRES 48. Z jakich narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie Pan/i korzysta? (n=771)



69%



mapy google

36%



aplikacje na smartfona

16%



mapy i przewodniki papierowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Warto zaznaczyć, że z promowanej i dofinansowanej przez samorząd województwa aplikacji „Rowerowa Małopolska” korzysta 8% użytkowników narzędzi nawigacyjnych.

Czy wiesz, że...

Rowerowa Małopolska to projekt zrealizowany przy wsparciu finansowym Województwa Małopolskiego. Jest to aplikacja mapowa w postaci strony internetowej i aplikacji mobilnej dla miłośników jazdy na rowerze. Małopolsanie znajdują w niej **atrakcje turystyczne regionu** wraz z opisami oraz **punkty przyjazne rowerzystom**.

Ponadto oznaczono **bazę szlaków i tras w postaci propozycji wycieczek rowerowych**, wycieczek ekoturystycznych, głównych szlaków rowerowych oraz arterii rowerowych (Velo Małopolska).

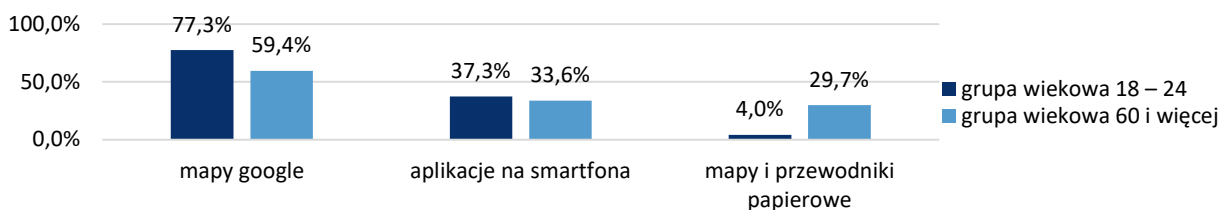
W ramach aplikacji dowiemy się również ile kalorii spalimy wybierając konkretną trasę, ile zaoszczędzimy na paliwie czy też ile mniej CO₂ wyemitujemy do atmosfery wybierając rower jako środek transportu.

Więcej informacji na stronie: rowerowamalopolska.pl



Ciekawie przedstawiają się różnice z zakresu korzystania z poszczególnych narzędzi nawigacyjnych pomiędzy najmłodszą a najstarszą grupą małopolskich rowerzystów. Z map Google korzysta o 18 p.p. więcej osób w wieku 18–24 lata, z kolei **odsetek wskazań dla tradycyjnych map i przewodników był wyższy wśród seniorów aż o 26 p.p.** Pozytywny jest fakt, że **z aplikacji na smartfon korzysta ponad 1/3 małopolskich rowerzystów-seniorów (podobnie jak w przypadku rowerzystów najmłodszych).**

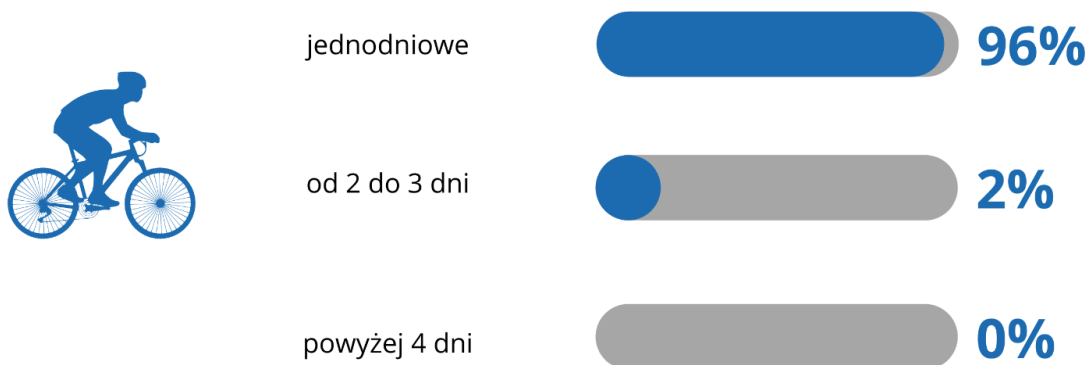
WYKRES 49. Porównanie korzystania z wybranych typów narzędzi nawigacyjnych pomiędzy najmłodszą grupą wiekową a seniorami (n=771)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Czas trwania wycieczek rowerowych

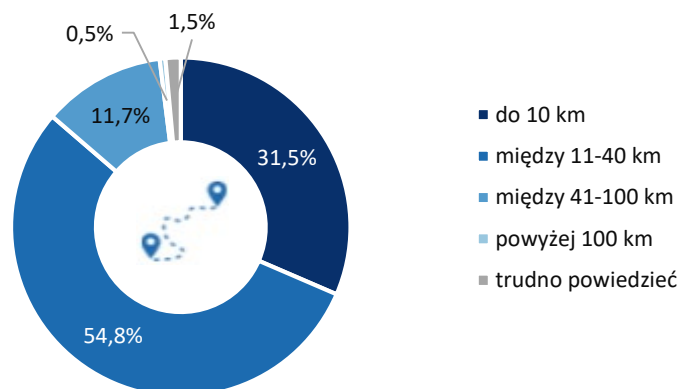
Ile czasu Małopolsanie poświęcają zazwyczaj na wycieczki rowerowe? Jak wynika z badania, **zdecydowanie największa część rowerzystów preferuje wycieczki jednodniowe – 96%**. Odsetek wskazań dla wycieczek od 2 do 3 dni był nieco wyższy wśród respondentów w wieku 18–24 lata (4%). Poza tym nie odnotowano w tym względzie szczególnych różnic w przekroju na poszczególne kategorie społeczno-demograficzne i terytorialne.

WYKRES 50. Ile czasu zajmują Panu/i najczęściej wycieczki rowerowe? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

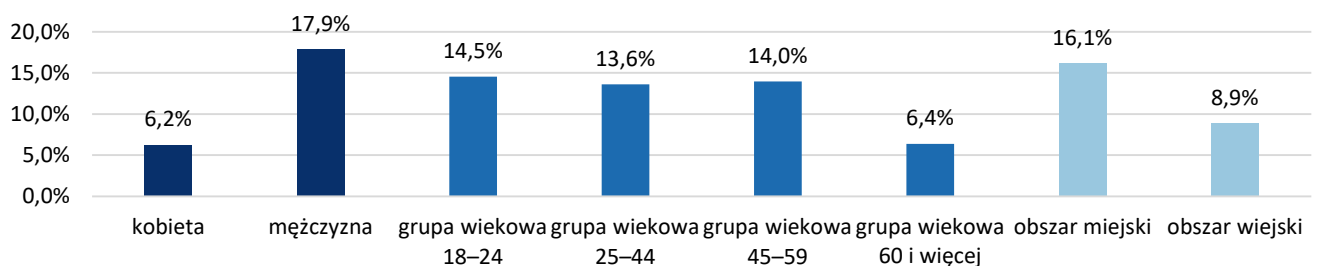
Przebyty dystans na wycieczkach rowerowych

Imponujące jest, że **ponad połowa małopolskich rowerzystów** w trakcie jednej wycieczki rowerowej **przejeżdża dystans pomiędzy 11 a 40 km, a co dziesiąty pokonuje odległość pomiędzy 41 a 100 km.**

WYKRES 51. Ile km średnio przejeżdża Pan/i rowerem podczas jednej wycieczki? (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

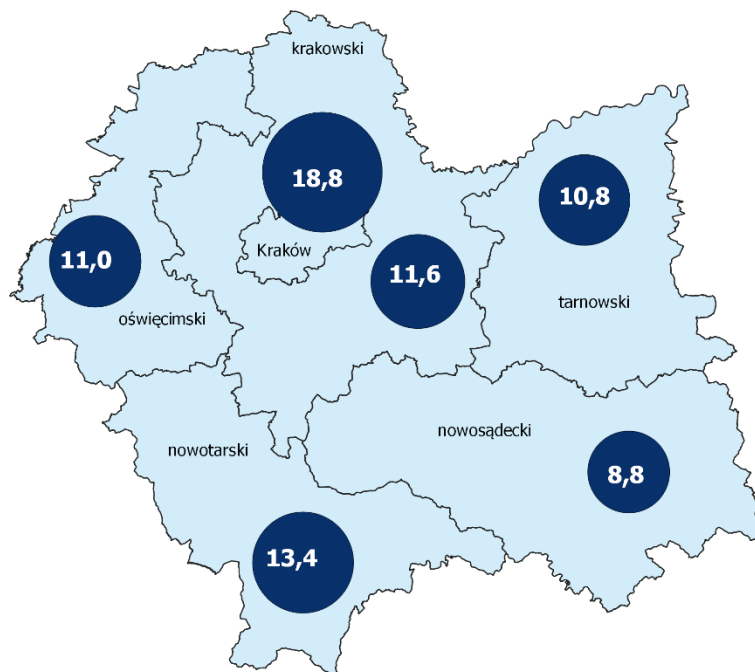
Łączny odsetek wskazań dla przebytej w trakcie jednej wycieczki rowerowej odległości ponad 41 km to 12,2%. **Na tle danej średniej wyróżniają się mężczyźni – 18% (niemal 3-krotnie więcej wskazań niż kobiety)** oraz mieszkańcy miast – 16% (niemal 2-krotnie więcej wskazań niż mieszkańcy wsi).

WYKRES 52. Pokonywanie dystansu powyżej 41 km rowerem podczas jednej wycieczki a wybrane kategorie społeczno-demograficzne (n=1652)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Jak wynika z danych, **krakowscy rowerzyści częściej pokonują dystans powyżej 41 km – 19% wskazań.** Dla porównania, wśród mieszkańców z podregionu nowosądeckiego padło o ponad połowę mniej wskazań – 9%.

MAPA 12. Pokonywanie dystansu powyżej 41 km rowerem podczas jednej wycieczki a podregion zamieszkania (n=1652)

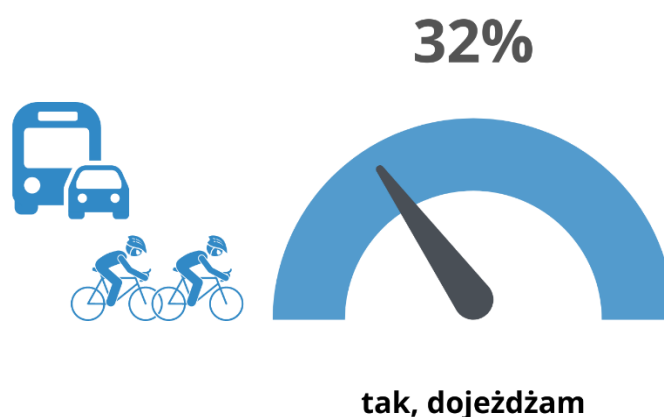


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Dojazd do startu trasy wycieczki rowerowej

Niespełna **1/3 małopolskich rowerzystów zadeklarowała, że dojeżdża do punktu startowego wycieczek rowerowych pojazdem innym niż rower.**

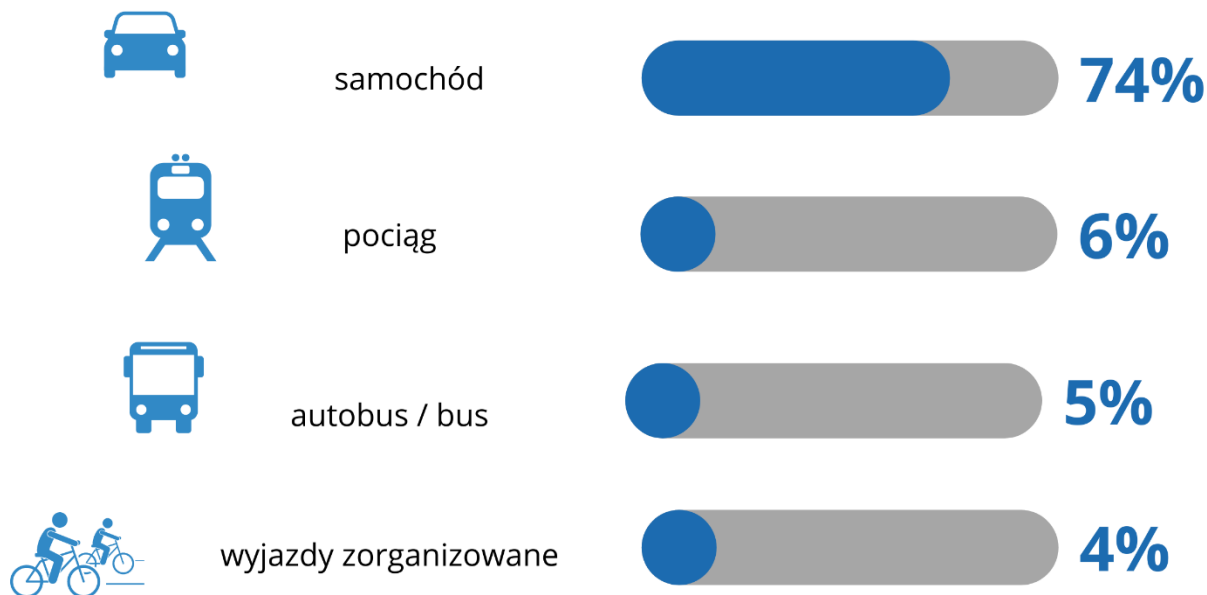
WYKRES 53. Czy dojeżdża Pan/i do punktu startu wycieczki rowerowej pojazdem innym niż rower? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Rowerzyści, którzy wskazali, że dojeżdżają do punktu startowego wycieczki rowerowej pojazdem innym niż rower zostali poproszeni o **wskazanie konkretnego środka transportu – w świetle danych niemal 3/4 z nich wykorzystuje do tego celu samochód.**

WYKRES 54. Czym dojeżdża Pan/i zwykle do punktu startu wycieczki rowerowej (środkiem transportu innym niż rower)? (n=536)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Korzystanie z wypożyczalni rowerowych

Z przeprowadzonego badania wynika, że **małopolscy rowerzyści nie są entuzjastami wypożyczalni rowerowych – korzysta z nich jedynie 8% osób.**

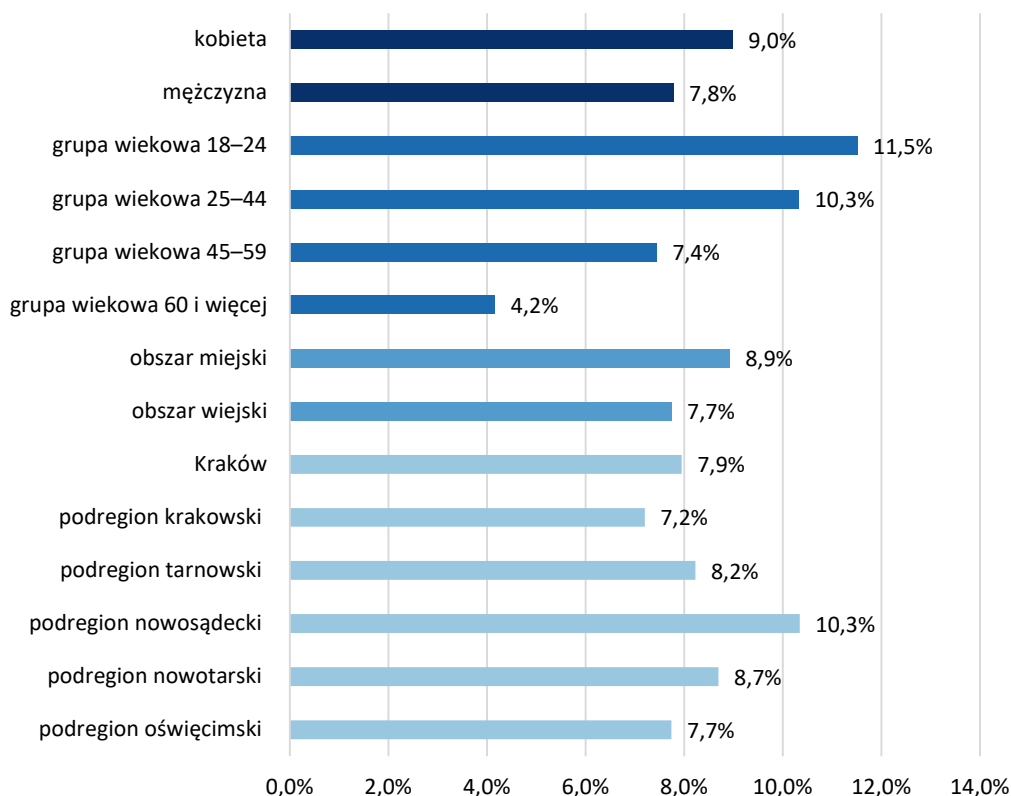
WYKRES 55. Czy korzysta Pan/i z wypożyczalni rowerowych zlokalizowanych w pobliżu tras i szlaków rowerowych? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

Z wypożyczalni rowerowych na terenie Małopolski korzysta więcej osób młodych w wieku 18–24 lata (12%), kobiet i mieszkańców miast (po 9%) oraz mieszkańców podregionu nowosądeckiego (10%).

WYKRES 56. Czy korzysta Pan/i z wypożyczalni rowerowych zlokalizowanych w pobliżu tras i szlaków rowerowych a wybrane kategorie społeczno-demograficzne i terytorialne? (n=1652)

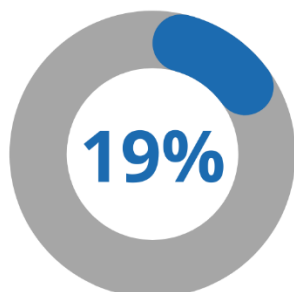


Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

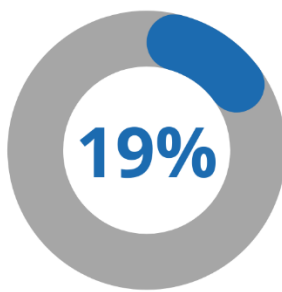
Znajomość projektu VeloMałopolska

W ramach sondażu postanowiono uzyskać informację, czy mieszkańcy regionu korzystający z roweru zetknęli się z **wiodącą inicjatywą samorządu województwa z zakresu turystyki rowerowej pn. VeloMałopolska. W świetle danych 38% rowerzystów słyszało o danym projekcie, a niemal co piąty korzysta z oferowanych przez projekt tras rowerowych.**

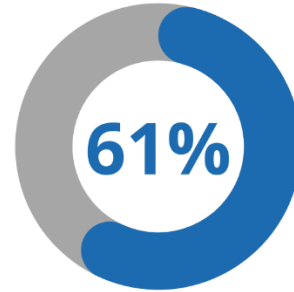
WYKRES 57. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska? (n=1652)



**tak, słyszałem/am
i korzystam**



**tak, słyszałem/am,
ale nie korzystam**

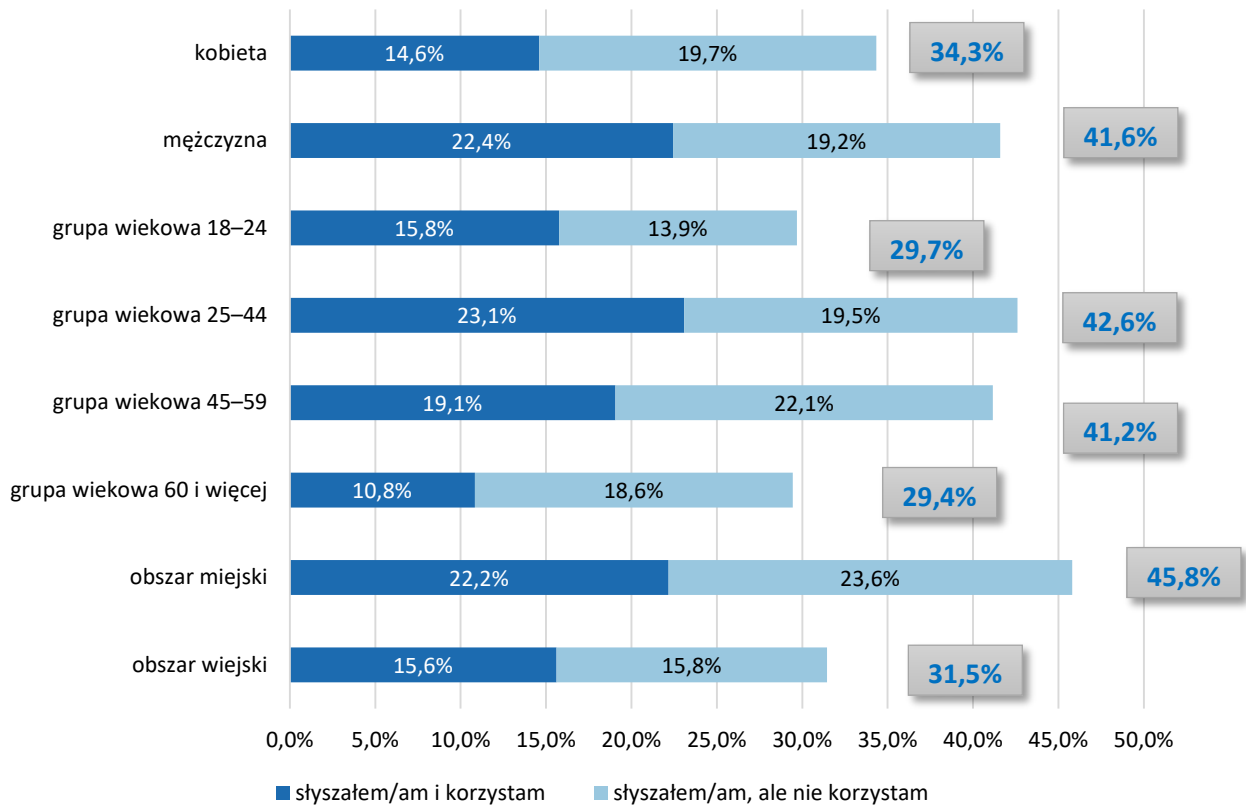


**nie słyszałem/am
i nie korzystam**

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

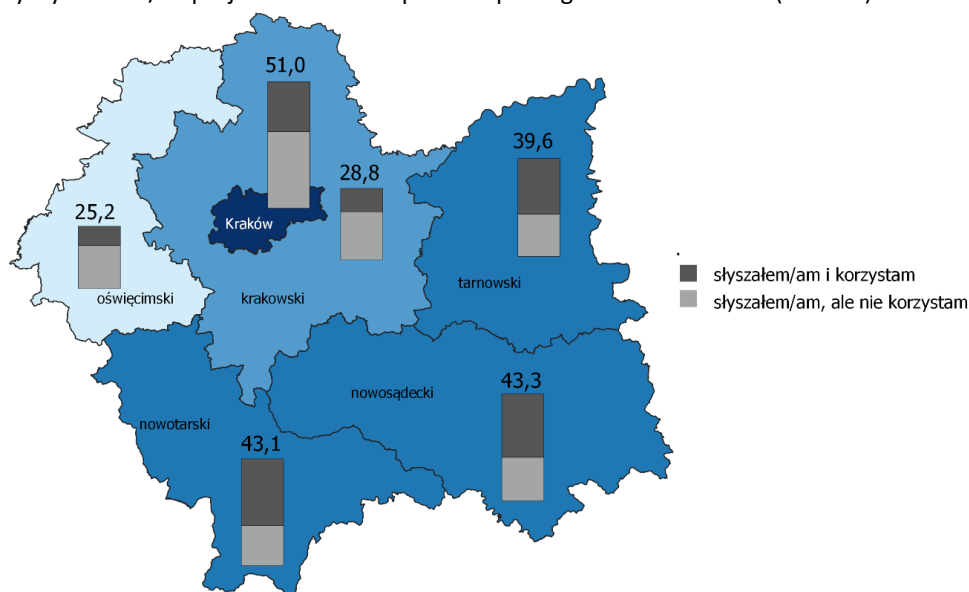
O projekcie VeloMałopolska słyszało więcej rowerzystów płci męskiej – 42% (7 p.p. względem kobiet), z przedziału wiekowego 25–59 lat (ponad 40% wskazań) oraz zamieszkujących tereny miejskie – 46% (14 p.p. różnicy względem obszarów wiejskich). Biorąc pod uwagę samo korzystanie z oferty danego projektu, więcej wskazań na tle innych grup rowerzystów odnotowano wśród mężczyzn (22%), grupy wiekowej 25–44 lata (23%) oraz mieszkańców miast (22%).

WYKRES 58. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska w przekroju na wybrane kategorie społeczno-gospodarcze? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

MAPA 13. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska a podregion zamieszkania? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

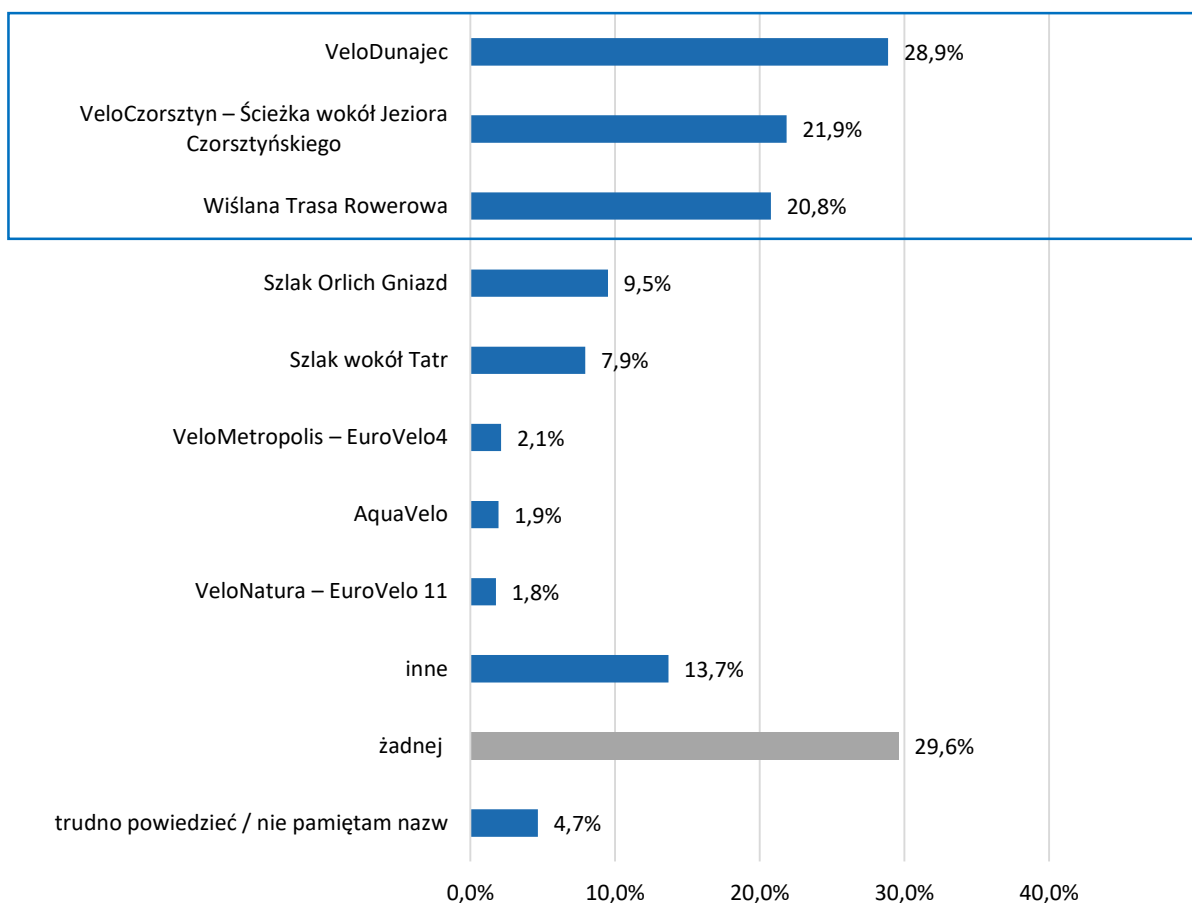
W świetle danych ponad połowa krakowskich rowerzystów słyszała o projekcie VeloMałopolska (51%). Rowerzyści z podregionu oświęcimskiego uzyskali w tej kwestii wynik o połowę mniejszy (25%). Jeśli chodzi o korzystanie z oferty danego projektu, na pierwszym miejscu z wynikiem 27% uplasowali się rowerzyści z podregionu nowotarskiego, a na drugiej – rowerzyści z podregionu nowosądeckiego (26%). Fakt ten wynikać może z pewnością ze sporej liczby oddanej do użytku na danych terenach tras, w ramach omawianej inicjatywy.

Korzystanie ze szlaków i tras rowerowych VeloMałopolska

Z przeprowadzonego badania można wyciągnąć ciekawą obserwację. Okazuje się bowiem, że korzystanie z projektu VeloMałopolska ogółem zadeklarowało 19% rowerzystów, ale **odsetek wskazań dla konkretnych tras był już znacznie wyższy**. Fakt ten wynika stąd, że respondenci nie zawsze kojarzą projekt z samej nazwy, natomiast ich świadomość odnośnie jego istnienia wzrasta wraz z konkretyzowaniem pojęcia w postaci poszczególnych tras i szlaków rowerowych.

Największą popularnością wśród Małopolan jeżdżących na rowerze cieszy się trasa VeloDunajec – 29% wskazań. Mieszkańcy regionu chętnie korzystają też z odcinka VeloCzorsztyn (tj. ścieżki wokół Jeziora Czorsztyńskiego) – 22% oraz Wiślanej Trasy Rowerowej – 21%.

WYKRES 59. Po których trasach i szlakach rowerowych Pan/i już jechał/a? (n=1652)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI.

SPIS MAP

MAPA 1. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i „często”) a podregion zamieszkania (n=3000)	14
MAPA 2. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a podregion zamieszkania (n=3000)	17
MAPA 3. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a podregion zamieszkania (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)	21
MAPA 4. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem w przekroju na podregion zamieszkania (n=3000)	23
MAPA 5. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście transportem kolejowym w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na podregion zamieszkania (n=684)	27
MAPA 6. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście autobusem miejskim w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na podregion zamieszkania (n=1102)	27
MAPA 7. Oczekiwania Małopolan względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym w trakcie pandemii a podregion zamieszkania (n=1307)	29
MAPA 8. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a podregion zamieszkania (n=1307)	31
MAPA 9. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a podregion zamieszkania? (n=1652)	35
MAPA 10. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną a podregion zamieszkania (n=1652)	38
MAPA 11. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczenie tras wycieczek i orientację w terenie a podregion zamieszkania? (n=1652)	39
MAPA 12. Pokonywanie dystansu powyżej 41 km rowerem podczas jednej wycieczki a podregion zamieszkania (n=1652)	43
MAPA 13. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska a podregion zamieszkania? (n=1652)	46

SPIS RYCIN

RYCINA 1. Wybrane kategorie tematyczne objęte badaniem opinii mieszkańców Małopolski w ramach realizacji 13. edycji	4
RYCINA 2. Płeć i wykształcenie Małopolan biorących udział w badaniu (n=3000)	6
RYCINA 3. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) (n=684, n=717, n=1102, n=906)	26



SPIS TABEL

TABELA 1. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) – średnia arytmetyczna ocen w przekroju na wybrane cechy społeczno-demograficzne (n=3000).....	12
TABELA 2. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a płeć i obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=3000)	16
TABELA 3. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a wiek (n=2968, n=2951, n=1835, n=2022)	19
TABELA 4. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w ramach dojazdu do pracy i w sprawach prywatnych w danym okresie czasu – łączne zestawienie (n=859, n= 1244, n=907, n=1252)	25
TABELA 5. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) w przekroju na wybrane kategorie (n=684, n=717, n=1102, n=906)	26

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1. Wiek respondentów biorących udział w badaniu (n=3000).....	6
WYKRES 2. Status zawodowy Małopolan biorących udział w badaniu (n=3000)	7
WYKRES 3. Obszar zamieszkania Małopolan biorących udział w badaniu (miasto/wieś) (n=3000).....	7
WYKRES 4. Formy uczestnictwa w ruchu drogowym – porównanie częstotliwości (n=3000)	7
WYKRES 5. Czy jeździ Pan/i na rowerze? (n=3000).....	7
WYKRES 6. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) – średnia arytmetyczna ocen (n=3000)	10
WYKRES 7. Czynniki zagrażające bezpieczeństwu na drogach w opinii Małopolan (1 – nie zagrażają wcale, 5 – zagrażają w bardzo dużym stopniu) wraz z sumą ocen 4–5 (n=3000)	11
WYKRES 8. Ocena częstotliwości występowania czynników zagrażających bezpieczeństwu w miejscowości zamieszkania (n=3000).....	13
WYKRES 9. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i „często”) a płeć, wiek i korzystanie z roweru (n=3000)	14
WYKRES 10. Odsetek wskazań dla odpowiedzi „zbyt mała liczba ścieżek rowerowych” (suma „bardzo często” i „często”) a obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=3000)	14
WYKRES 11. Które z wymienionych działań mają największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach? (n=3000)	15
WYKRES 12. Trzy najczęściej wskazywane czynniki mające wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach a wiek (n=3000)	16

WYKRES 13. Odsetek wskazań dla czynnika „zwiększenie liczby ścieżek rowerowych” a korzystanie z roweru (n=3000).....	16
WYKRES 14. Odsetek wskazań dla czynnika „budowa nowych dróg i dbałość o infrastrukturę drogową” a charakter uczestnictwa w ruchu drogowym (n=3000).....	17
WYKRES 15. Poczucie bezpieczeństwa jako pasażer autobusu/tramwaju (n=1835)	
WYKRES 16. Poczucie bezpieczeństwa jako kierowca/pasażer samochodu (n=2951).....	18
WYKRES 17. Poczucie bezpieczeństwa jako pieszy (n=2968)	
WYKRES 18. Poczucie bezpieczeństwa jako rowerzysta (n=2022).....	18
WYKRES 19. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a płeć (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)	19
WYKRES 20. Ocena bezpieczeństwa jako pieszy (wykres lewy) oraz jako rowerzysta (wykres prawy) a wybrane kategorie wiekowe (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=2968) (n=2022).....	20
WYKRES 21. Ocena bezpieczeństwa jako kierowca/pasażer samochodu a wiek (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=2951).....	20
WYKRES 22. Ocena poczucia bezpieczeństwa na drodze w zależności od sytuacji a obszar zamieszkania miasto/wieś (suma wskazań „zdecydowanie bezpiecznie” i „raczej bezpiecznie”) (n=1835, n=2951, n=2968, n=2022)	21
WYKRES 23. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem (n=3000).....	22
WYKRES 24. Odsetek Małopolan korzystających z transportu zbiorowego ogółem w przekroju na wybrane kategorie (n=3000)	23
WYKRES 25. Odsetek wskazań „bardzo często” i „często” w celu dojazdu do pracy (wykres po lewej) i w sprawach prywatnych (wykres po prawej) (n=907, n=859, n=1252, n=1244)	24
WYKRES 26. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w ramach dojazdu do pracy obecnie (wykres wewnętrzny) i przed pandemią (wykres zewnętrzny) (n=859, n=907)	24
WYKRES 27. Korzystanie z komunikacji zbiorowej w sprawach prywatnych obecnie (wykres wewnętrzny) i przed pandemią (wykres zewnętrzny) (n=1244, n=1252)	24
WYKRES 28. Bezpieczeństwo poruszania się po mieście różnymi środkami komunikacji w obecnej sytuacji związanej z pandemią w opinii Małopolan (1 – jakość niska, 5 – jakość wysoka) wraz z sumą ocen 4–5 (n=684, n=717, n=1102, n=906)	25
WYKRES 29. Oczekiwania Małopolan względem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym w trakcie pandemii (n=1307).....	28
WYKRES 30. Najpoważniejsze problemy komunikacji zbiorowej występujące w opinii Małopolan w ich miejscu zamieszkania (n=1307).....	29
WYKRES 31. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a płeć (n=1307).....	30
WYKRES 32. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a wiek (n=1307).....	30
WYKRES 33. Główne problemy transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania a obszar zamieszkania miasto/wieś (n=1307).....	30
WYKRES 34. Czy jeździ Pan/i na rowerze? (n=3000).....	32
WYKRES 35. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu? (n=1652)	33
WYKRES 36. Częstotliwość wykorzystywania roweru w celach turystycznych (wykres po lewej) i w celach dojazdu do szkoły/pracy (wykres po prawej) (n=1506, n=373)	33
WYKRES 37. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a płeć? (n=1652).....	34
WYKRES 38. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a wiek? (n=1652).....	34

WYKRES 39. W jakim celu wykorzystuje Pan/i rower jako środek transportu a obszar zamieszkania (miasto/wieś)? (n=1652)	34
WYKRES 40. Odsetek dojeżdżających do pracy lub szkoły małopolskich rowerzystów a wykształcenie (n=1652)	35
WYKRES 41. Co przekonałoby Pana/i do częstszych podróży rowerowych w celach turystycznych? (n=1652)	36
WYKRES 42. Z kim jeździ Pan/i na wycieczki rowerowe? (n=1652)	36
WYKRES 43. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną (wykres lewy) oraz samotnie (wykres prawy) a płeć (n=1625)	37
WYKRES 44. Z kim jeździ Pan/i na wycieczki rowerowe a wiek? (n=1652)	37
WYKRES 45. Małopolscy rowerzyści jeżdżący na wycieczki rowerowe z rodziną a obszar zamieszkania (miasto/wieś) (n=1652)	38
WYKRES 46. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie? (n=1652)	39
WYKRES 47. Czy korzysta Pan/i z narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie w przekroju na wybrane kategorie społeczno-demograficzne? (n=1652)	39
WYKRES 48. Z jakich narzędzi pozwalających na wyznaczanie tras wycieczek i orientację w terenie Pan/i korzysta? (n=771)	40
WYKRES 49. Porównanie korzystania z wybranych typów narzędzi nawigacyjnych pomiędzy najmłodszą grupą wiekową a seniorami (n=771)	41
WYKRES 50. Ile czasu zajmują Panu/i najczęściej wycieczki rowerowe? (n=1652)	42
WYKRES 51. Ile km średnio przejeżdża Pan/i rowerem podczas jednej wycieczki? (n=1652)	42
WYKRES 52. Pokonywanie dystansu powyżej 41 km rowerem podczas jednej wycieczki a wybrane kategorie społeczno-demograficzne (n=1652)	42
WYKRES 53. Czy dojeżdża Pan/i do punktu startu wycieczki rowerowej pojazdem innym niż rower? (n=1652)	43
WYKRES 54. Czym dojeżdża Pan/i zwykle do punktu startu wycieczki rowerowej (środkiem transportu innym niż rower)? (n=536)	44
WYKRES 55. Czy korzysta Pan/i z wypożyczalni rowerowych zlokalizowanych w pobliżu tras i szlaków rowerowych? (n=1652)	44
WYKRES 56. Czy korzysta Pan/i z wypożyczalni rowerowych zlokalizowanych w pobliżu tras i szlaków rowerowych a wybrane kategorie społeczno-demograficzne i terytorialne? (n=1652)	45
WYKRES 57. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska? (n=1652)	45
WYKRES 58. Czy słyszał Pan/i o projekcie VeloMałopolska w przekroju na wybrane kategorie społeczno-gospodarcze? (n=1652)	46
WYKRES 59. Po których trasach i szlakach rowerowych Pan/i już jechał/a? (n=1652)	47



Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Zrównoważonego Rozwoju
ul. Wielicka 72B, 30-552 Kraków

ISBN: 978-83-65325-99-0

Egzemplarz bezpłatny

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



www.obserwatorium.malopolska.pl