

BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO 2020

METROPOLIA POZNAŃ

RAPORT Z BADANIA

BADANIA

KLIMATU

ROWEROWEGO

O BADANIU

Geneza	3
Idea	4
Co mierzymy?	5
Dlaczego warto?	6

O METODZIE

Założenia	7
Narzędzie	8
Obszary tematyczne badania	9

BADANIA 2020 – METROPOLIA POZNAŃ

Dane ogólne badania	10
Wyniki w modułach	14
Grupy respondentów	23
Partnerzy i sponsorzy	27

Badanie klimatu rowerowego jest próbą zebrania opinii o jakości warunków korzystania z roweru w Polsce. Jest ono realizowane przez **Polską Unię Mobilności Aktywnej (PUMA)** w porozumieniu z innymi organizacjami rowerowymi Europy, zrzeszonymi w **Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF)**. Badanie zostało przeprowadzone **według sprawdzonej i rozwijanej** przez Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) i Politechnikę Drezdeńską od 1998 roku metodologii **Fahrradklima - Test**.



Wyniki badania umożliwią stworzenie wielowymiarowego obrazu sytuacji **osób korzystających z rowerów** w poszczególnych miastach i gminach kraju, dając możliwość wsparcia argumentów na rzecz poprawy warunków jazdy rowerem i jakości przestrzeni publicznych.

Przedstawiając **swoją opinię** na temat korzystania z roweru **w Twoim mieście** czy gminie – przekazujesz osobom kształtującym politykę rowerową i zarządcom ruchu ważną informację zwrotną – **opinię eksperta** - codziennego użytkownika przestrzeni publicznej.

**BADANIE JEST PRÓBĄ ZNALEZIENIA
ODPOWIEDZI NA NASTĘPUJĄCE PYTANIA:**

**Czy Twoja miejscowość odnosi się z sercem do
ruchu rowerowego?**

**Czy jazda rowerem w Twojej
miejscowości sprawia Ci radość,
czy jest raczej źródłem stresów?**

O BADANIU – CO MIERZYMY?

OBIEKTYWNE WARUNKI

Ocena systemu rowerowego przez
codziennych użytkowników - „ekspertów”
(doświadczenie pragmatyczne i życiowe)

SUBIEKTYWNE OCENY

Opinie

Percepcja

Życzenia,
oczekiwania

SATYSFAKCJA UŻYTKOWNIKA ROWERU

O BADANIU – DLACZEGO WARTO?

PARTYCYPACJA

Angażuje mieszkańców w proces planowania rozwoju miasta i poprawy jakości miejskiej polityki transportowej.

ANALIZA

Umożliwia monitorowanie i analizę porównawczą poziomu warunków jazdy na rowerze, a także identyfikację mocnych i słabych stron lokalnej polityki w tym zakresie.

PUBLIC RELATIONS

Buduje pozytywny wizerunek samorządu, przyciąga uwagę mediów.



O METODZIE – ZAŁOŻENIA

- Użytkownicy rowerów jako eksperci w zakresie codziennych podróży oceniają swoje lokalne środowisko rowerowe.
- W badaniu może wziąć udział każdy.
- Samorządy zgłaszają chęć poddania się ocenie przez mieszkańców i dystrybuują informację o przeprowadzaniu badania.
- Minimalny próg opublikowania wyników badania:
 - do 50 000 tys. mieszkańców – co najmniej 50 ankiet
 - 50 000 – 100 000 – co najmniej 100 ankiet
 - 100 000 – 200 000 – co najmniej 150 ankiet
 - 200 000 i więcej – co najmniej 200 ankiet
- Ranking wyników z wielu miast przedstawiany jest w czterostopniowej skali w zależności od wielkości miasta.

O METODZIE – NARZĘDZIE

Narzędziem jest **ankieta** w wersji on-line, zawierająca 27 pytań podzielonych na 5 obszarów tematycznych.

PRZYKŁADOWY MODUŁ KWESTIONARIUSZA



1 2 3 4 5 6

1. Jazda rowerem sprawia radość;

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Jazda rowerem stresuje;

2. Cykliści są akceptowani przez wszystkich uczestników ruchu drogowego;

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Cykliści są odrzucani/spychani na margines ruchu drogowego;

3. Rowerem jeździ każdy - nie ma znaczenia, czy jest młody, stary czy w średnim wieku;

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Rowery służą jako zabawka lub sprzęt do rekreacji lub sportu;

4. Jazda rowerem jest promowana;

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Nie są prowadzone jakiegokolwiek działania promujące korzystanie z rowerów;

5. Dziennikarze pozytywnie odnoszą się do cyklistów;

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Prasa pisze o wypadkach z udziałem rowerzystów oraz o przekraczaniu przez nich przepisów ruchu drogowego;

**PRZYJĘTA SKALA OCEN ZAKŁADA, ŻE 1 JEST OCENĄ
NAJWYŻSZĄ, A 6 NAJNIŻSZĄ.**



O METODZIE – OBSZARY TEMATYCZNE BADANIA

ROWER I KLIMAT RUCHU DROGOWEGO

1. RADOŚĆ CZY STRES
2. AKCEPTACJA
CYKLISTÓW
3. ROWEREM JEŹDZI
KAŻDY
4. PROMOCJA JAZDY
ROWEREM
5. MEDIA O CYKLISTACH

WARTOŚCIOWANIE KORZYSTANIA Z ROWERÓW

6. WYSIŁKI NA RZECZ
ROZWOJU
7. WYKROCZENIA ZWIĄZANE
Z PARKOWANIEM
8. CZYSZCZENIE DRÓG
ROWEROWYCH
9. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
10. ODŚNIEŻANIE DRÓG
ROWEROWYCH

BEZPIECZEŃSTWO OSÓB KORZYSTAJĄCYCH Z ROWERÓW

11. POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA
12. KONFLIKTY Z PIESZYMAMI
13. KONFLIKTY Z KIEROWCAMI
SAMOCHODÓW
14. PRZESZKODY NA DROGACH
DLA ROWERÓW
15. KRADZIEŻ ROWERÓW
16. BEZPIECZEŃSTWO NA
DROGACH DLA ROWERÓW
17. BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU
ULICZNYM

KOMFORT JAZDY

18. SZEROKOŚĆ DRÓG
ROWEROWYCH
19. POWIERZCHNIA DRÓG
ROWEROWYCH
20. MIEJSCA PARKINGOWE
21. OBJAZDY MIEJSC
OBJĘTYCH ROBOTAMI
DROGOWYMI
22. TRANSPORT ROWERU W
ŚRODKACH KOMUNIKACJI
PUBLICZNEJ

INFRASTRUKTURA I SIEĆ UDOGODNIEN DO JAZDY ROWEREM

23. DOSTĘP ROWEREM DO
CENTRUM
24. SZYBKOŚĆ
PODRÓŻOWANIA
25. RUCH NA ULICACH
JEDNOKIERUNKOWYCH
26. OZNAKOWANIE
27. ROWERY PUBLICZNE I
WYPOŻYCZALNIE

DANE OGÓLNE BADANIA 2020 – METROPOLIA POZNAŃ

**Grupa
respondentów (N)**

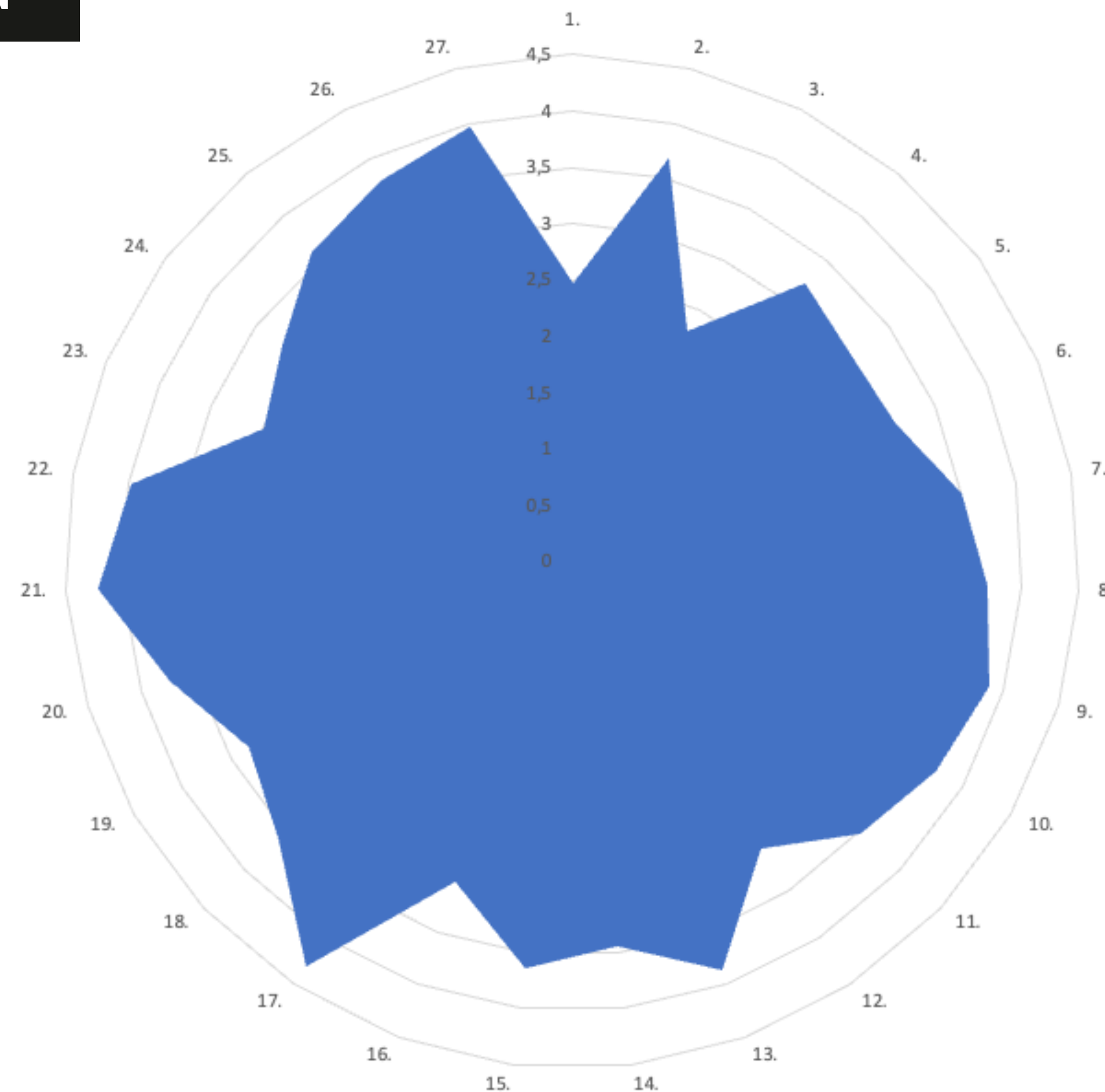
2597

**Średni wynik
badania**

3,48

ŚREDNIA OCEN W POSZCZEGÓLNYCH PYTANIACH

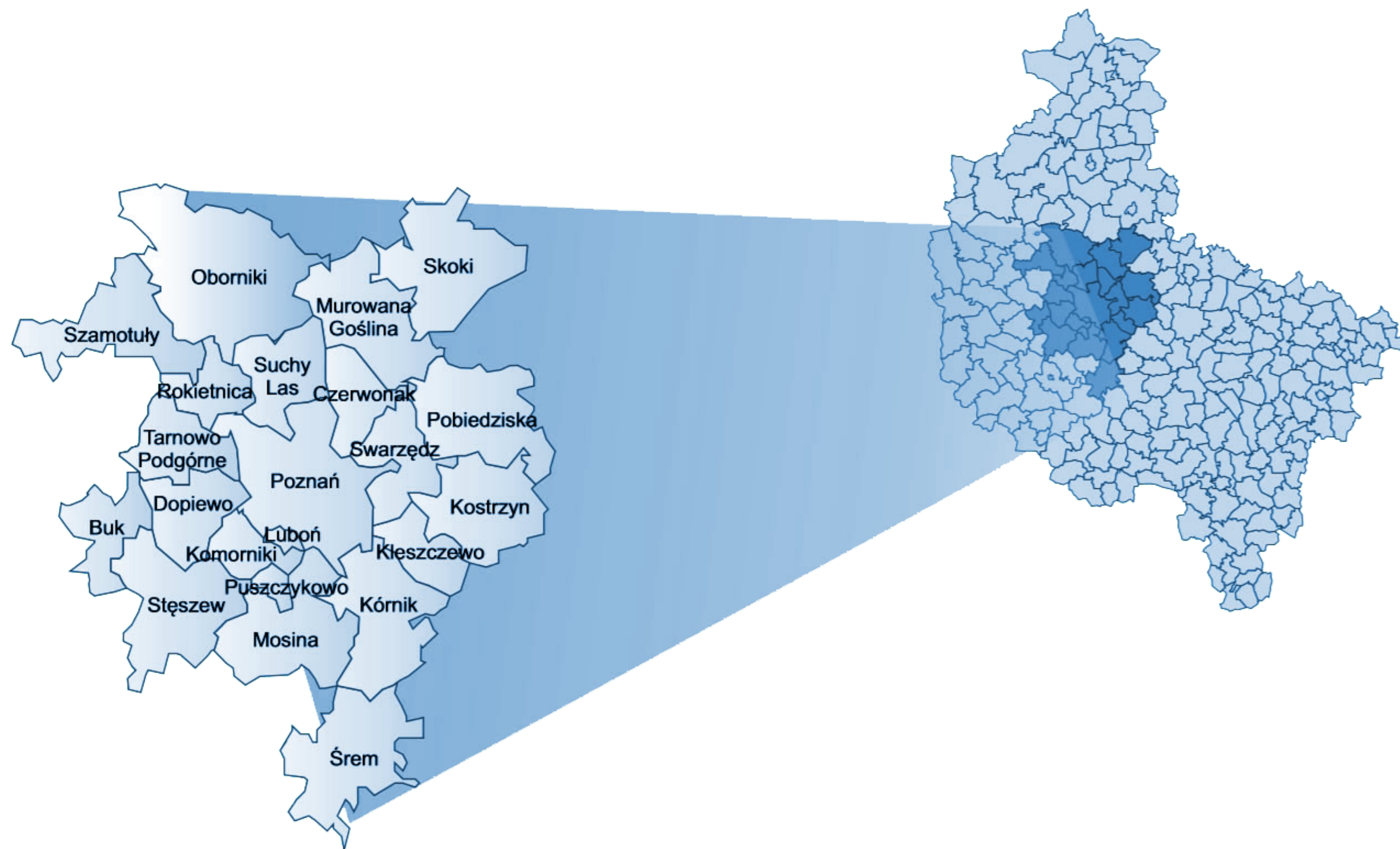
**PRZYJĘTA SKALA OCEN ZAKŁADA, ŻE 1 JEST OCENĄ
NAJWYŻSZĄ, A 6 NAJNIŻSZĄ.**



FREKWENCJA

WSZYSTKIE SAMORZĄDY CZŁONKOWSKIE
STOWARZYSZENIA METROPOLIA POZNAŃ

WZIĘŁY UDZIAŁ W BADANIACH KLIMATU ROWEROWEGO 2020
ORAZ SPEŁNIŁY MINIMALNE WYMAGANIA ILOŚCIOWE
STAWIANE PRZEZ METODOLOGIĘ

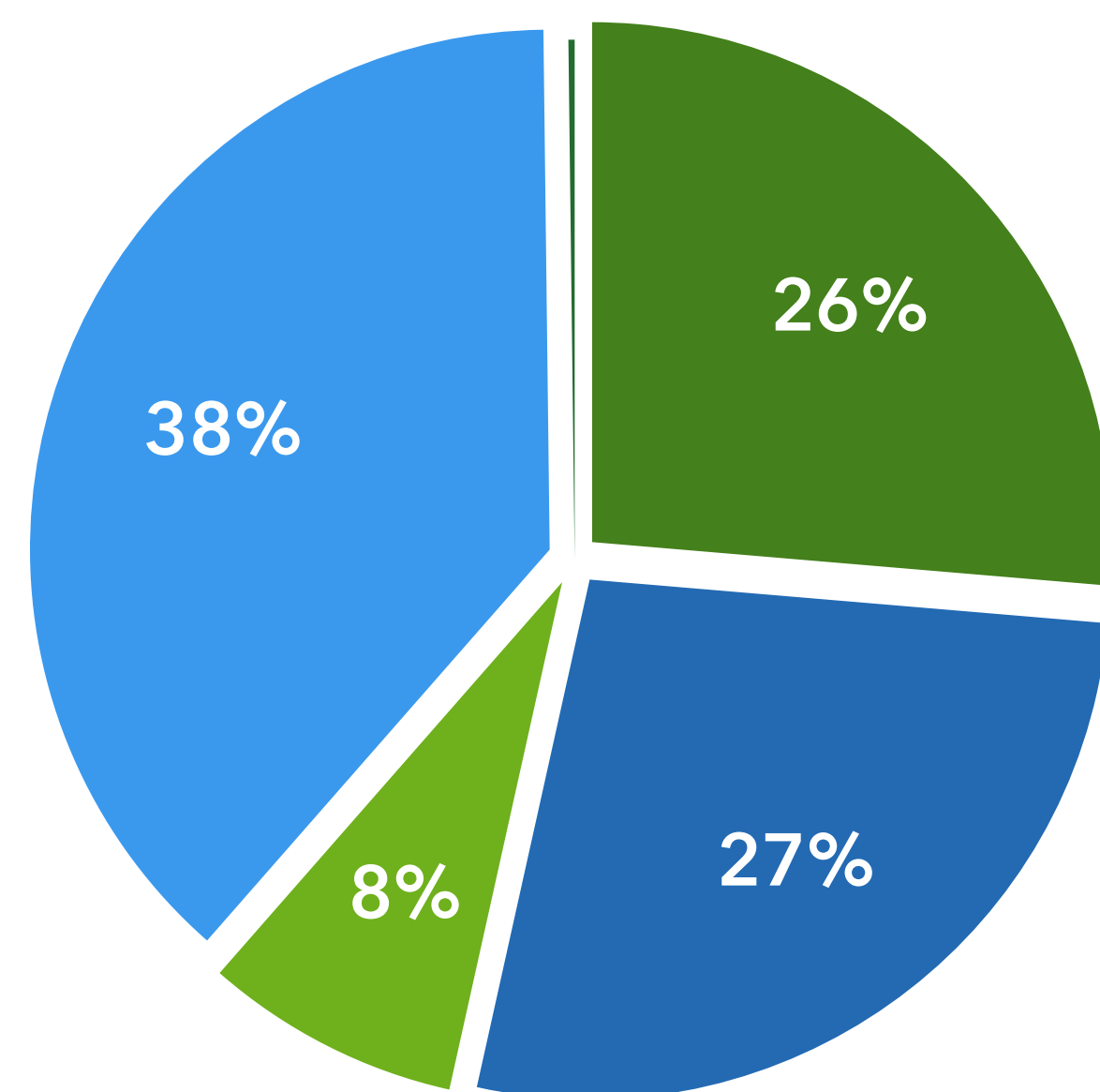


POZnań*
metropolia

**LAUREAT NAGRODY
RANKINGU SAMORZĄDÓW
PRZYJAZNYCH ROWERZYSTOM
GDAŃSK, 29 WRZEŚNIA 2021**

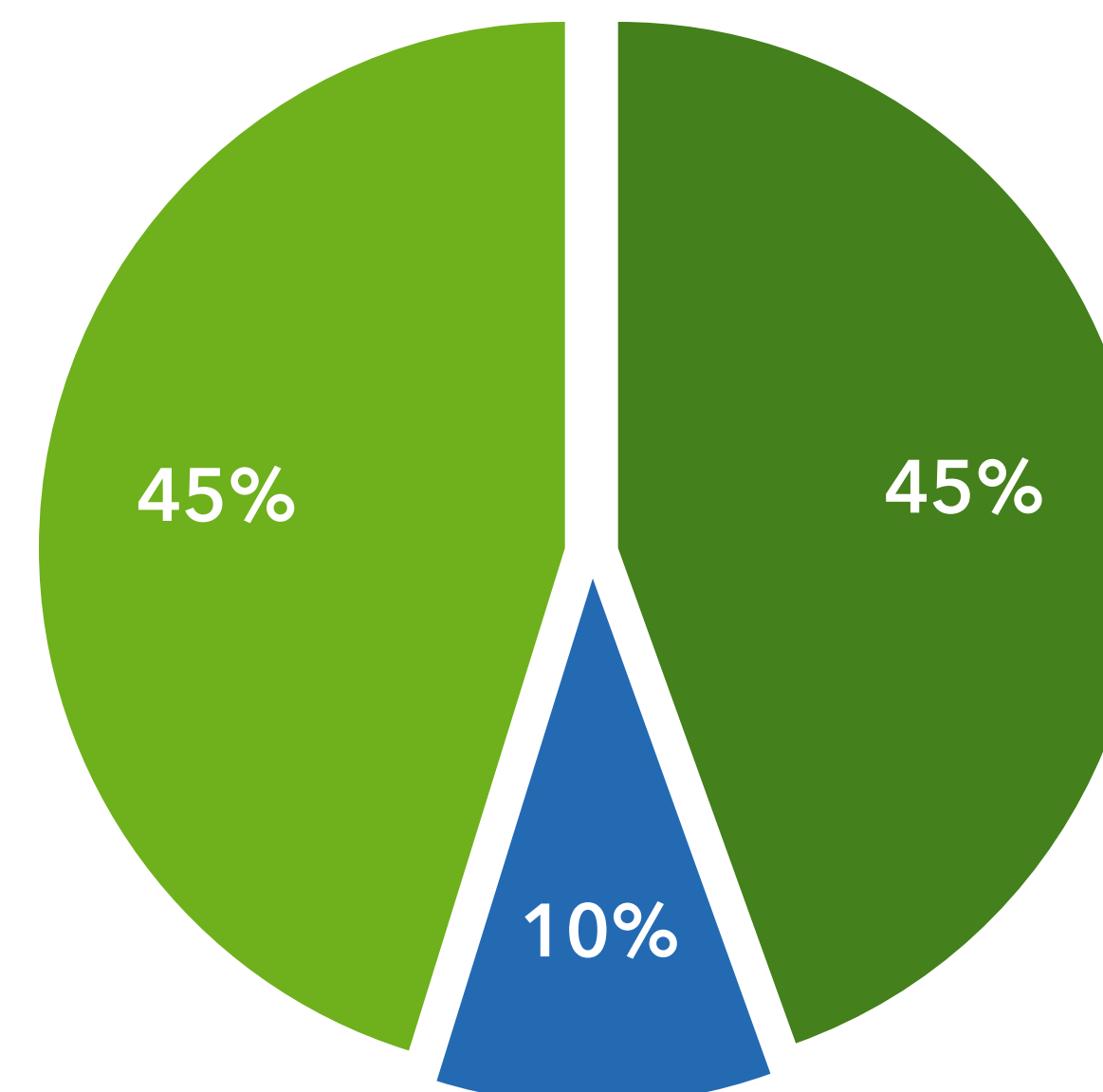


JAK CZĘSTO KORZYSTA PANI/PAN Z ROWERU?



- codziennie lub prawie codziennie
- kilka razy w miesiącu
- kilka razy w roku
- kilka razy w tygodniu
- nigdy

NA ROWERZE PANI/PAN JEŹDZI GŁÓWNIE...



- obie odpowiedzi są prawidłowe
- w celu zaspokojenia codziennych potrzeb mobilności/transportu
- w czasie wolnym/rekreacyjnie/w ramach wspólnych przejazdów z innymi

ROWER I KLIMAT RUCHU DROGOWEGO: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
1	Jazda rowerem sprawia radość.	35%	27%	17%	8%	7%	6%	Jazda rowerem stresuje.	2,47
2	Rowerzyści są akceptowani przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.	4%	16%	31%	25%	16%	9%	Rowerzyści są odrzucani/spychani na margines ruchu drogowego.	3,69
3	Rowerem jeździ każdy - nie ma znaczenia, czy jest młody, stary czy w średnim wieku.	37%	28%	16%	10%	6%	3%	Rowerem jeżdżą wybrane grupy (np. entuzjaści sportu, kolarze, dzieci).	2,29
4	Jazda rowerem jest promowana.	19%	25%	21%	13%	10%	10%	Nie są prowadzone jakiejkolwiek działania promujące korzystanie z rowerów.	3,22
5	Dziennikarze odnoszą się do rowerzystów w pozytywnym kontekście.	11%	25%	32%	16%	11%	5%	Prasa pisze tylko o wypadkach związanych z niewłaściwym zachowaniem rowerzystów i przekraczaniem przez nich przepisów ruchu drogowego.	3,08

wartości w %

WARTOŚCIOWANIE KORZYSTANIA Z ROWERÓW: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
6	Podejmowane są znaczne wysiłki na rzecz rozwoju korzystania z rowerów.	18%	32%	22%	12%	10%	6%	Na rzecz ruchu rowerowego nie zrobiono dotychczas prawie nic.	3,12
7	Władze gminy/miasta dbają starannie, by samochody nie parkowały na ścieżkach i drogach dla rowerów.	12%	22%	22%	16%	16%	13%	Parkowanie samochodów na udogodnieniach dla ruchu rowerowego jest szeroko akceptowane.	3,51
8	Drogi dla rowerów są regularnie czyszczone.	8%	21%	23%	18%	14%	16%	Drogi dla rowerów są czyszczone rzadko.	3,69
9	Cykle sygnalizacji świetlnej są dobrze dostosowane do ruchu rowerów.	9%	14%	24%	17%	16%	18%	Cykle sygnalizacji świetlnej nie są dostosowane do ruchu rowerów.	3,87
10	W zimie przejezdność dróg dla rowerów jest utrzymywana.	8%	18%	25%	21%	17%	12%	W zimie nie są wykonywane żadne prace prowadzące do utrzymania przejezdności dróg dla rowerów.	3,72

wartości w %

BEZPIECZEŃSTWO OSÓB KORZYSTAJĄCYCH Z ROWERÓW: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
11	Jadąc rowerem czuję się bezpiecznie.	8%	25%	29%	15%	14%	10%	Jadąc rowerem odczuwam zagrożenie i/lub ryzyko.	3,53
12	Między rowerzystami a pieszymi bardzo rzadko dochodzi do konfliktów.	13%	28%	23%	18%	12%	6%	Między rowerzystami a pieszymi bardzo rzadko dochodzi do konfliktów.	3,06
13	Między rowerzystami a kierowcami rzadko występują konflikty.	5%	14%	24%	21%	22%	15%	Między rowerzystami a kierowcami występuje wiele konfliktów.	3,87
14	Na ścieżkach i drogach dla rowerów nie ma żadnych przeszkód.	9%	23%	21%	19%	16%	12%	Na ścieżkach i drogach dla rowerów jest wiele przeszkód (np. źle rozmieszczone znaki drogowe, latarnie, stojaki reklamowe itp.).	3,43
15	Rowery nie są częstym przedmiotem kradzieży.	4%	15%	26%	23%	19%	13%	Rowery są często kradzione.	3,63
16	Na drogach i ścieżkach dla rowerów osoby młode i osoby w starszym wieku mogą bezpiecznie poruszać się rowerem.	14%	29%	25%	14%	11%	6%	Na drogach i ścieżkach dla rowerów osoby młode i osoby w starszym wieku nie mogą poruszać się rowerem z poczuciem bezpieczeństwa.	3,02
17	Po ulicach (na jezdniach) można jechać rowerem szybko i bezpiecznie wraz z samochodami.	4%	9%	18%	20%	25%	24%	Jadąc na rowerze po jezdni jest się spychanym na skraj jezdni lub lekceważonym przez innych użytkowników (np. kierowców).	4,31

wartości w %

KOMFORT JAZDY ROWEREM: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
18	Drogi i ścieżki rowerowe są wygodne, szerokie i pozwalają na łatwe wyprzedzanie wolniejszych osób jadących rowerem.	9%	21%	26%	17%	15%	12%	Drogi i ścieżki rowerowe są zbyt wąskie.	3,59
19	Nawierzchnia ścieżek i dróg dla rowerów jest wygodna, gładka i płaska.	12%	24%	28%	17%	11%	9%	Ścieżki i drogi dla rowerów są nierówne, ich nawierzchnia jest w złym stanie technicznym.	3,31
20	Można znaleźć wszędzie wygodne i bezpieczne miejsca do parkowania rowerów.	6%	19%	25%	21%	21%	8%	Nie ma możliwości znalezienia odpowiednich miejsc do zaparkowania roweru.	3,73
21	Objazdy prowadzonych robót drogowych są dla rowerzystów wygodne i bezpieczne.	4%	9%	19%	20%	22%	25%	Rowerzyści są zmuszani do schodzenia i prowadzenia roweru w rejonie prowadzonych prac budowlanych/drogowych.	4,21
22	Rowery można przewieźć łatwo i tanio środkami transportu publicznego.	7%	13%	22%	20%	17%	22%	Przy korzystaniu z transportu publicznego zabieranie roweru ze sobą jest trudne i kosztowne.	3,98

wartości w %

INFRASTRUKTURA I SIEĆ UDOGODNIEŃ DO JAZDY ROWEREM: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
23	Dotarcie rowerem do centrum jest łatwe.	24%	30%	17%	11%	9%	10%	Dotarcie rowerem do centrum jest trudne.	2,99
24	Można szybko i łatwo dotrzeć prostymi drogami do codziennych celów podróży.	16%	26%	22%	15%	11%	9%	Dotarcie rowerem do codziennych celów podróży wymaga pokonania utrudnień i/lub objazdów.	3,20
25	Ulice jednokierunkowe są dostępne dla ruchu rowerów w obu kierunkach.	13%	27%	22%	16%	7%	14%	Na ulicach jednokierunkowych jazda rowerem "pod prąd" jest zakazana.	3,60
26	Rowerzyści z łatwością mogą orientować się na obszarze gminy/miasta korzystając ze specjalnych znaków informacyjnych i kierunkowych dla ruchu rowerowego.	9%	16%	24%	20%	16%	15%	W gminie/mieście nie ma lub są stosowane bardzo złe elementy oznakowania dla rowerzystów.	3,79
27	Rowery można łatwo wypożyczyć w ramach przyjaznego dla użytkowników systemu rowerów publicznych.	26%	21%	10%	7%	5%	30%	Nie ma systemu wypożyczania rowerów/systemu rowerów publicznych.	3,97

wartości w %

JAK PANI/PAN OCENIA OGÓLĄĄ PRZYJAZNOŚĆ SWOJEJ GMINY/
SWOJEGO MIASTA WZGLĘDEM ROWERZYSTÓW?

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
28	Nasza gmina/nasze miasto jest bardzo przyjazne rowerzystom.	17%	28%	25%	12%	9%	10%	Nasza gmina/nasze miasto nie jest przyjazne rowerzystom.	3,25

wartości w %

Średni wynik ogólnej oceny przyjazności poniżej 3,5 sugeruje, że warunki korzystania z rowerów są oceniane raczej pozytywnie.

COVID-19 A JAZDA ROWEREM: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
29	Zostały wdrożone działania na rzecz poprawy warunków korzystania z rowerów w czasie pandemii COVID-19, np. tworzenie tymczasowych pasów do jazdy rowerem po jezdni/stref uspokojonego ruchu/buspasów, darmowe udostępnienie systemu rowerów publicznych.	7%	13%	14%	10%	16%	40%	W czasie pandemii COVID-19 nie zostały wdrożone jakiekolwiek działania na rzecz poprawy warunków korzystania z rowerów.	4,70
30	Lokalni politycy i prezydent/burmistrz odkryli możliwość korzystania z roweru w czasie pandemii COVID-19.	8%	13%	21%	15%	15%	27%	Korzystanie z rowerów nie było tematem zainteresowania lokalnych polityków i prezydenta/burmistrza w czasie pandemii COVID-19.	4,39
31	Regionalne i lokalne media zalecały korzystanie z roweru w czasie pandemii COVID-19.	6%	12%	20%	17%	17%	27%	Korzystanie z roweru w czasie pandemii COVID-19 nie było tematem podejmowanym w regionalnych i lokalnych mediach.	4,44
32	Ja oraz ludzie z mojego najbliższego otoczenia odkryli nowe cele przejazdów rowerem w naszej okolicy w okresie pandemii COVID-19.	11%	18%	17%	15%	15%	24%	Ja oraz ludzie z mojego najbliższego otoczenia nie odkryli żadnych nowych celów przejazdów rowerowych w naszej okolicy w czasie pandemii COVID-19.	3,94
33	Znaczenie korzystania z roweru wzrosło w czasie pandemii COVID-19.	20%	19%	16%	12%	11%	21%	Znaczenie korzystania z rowerów nie zmieniło się w czasie pandemii COVID-19.	3,64

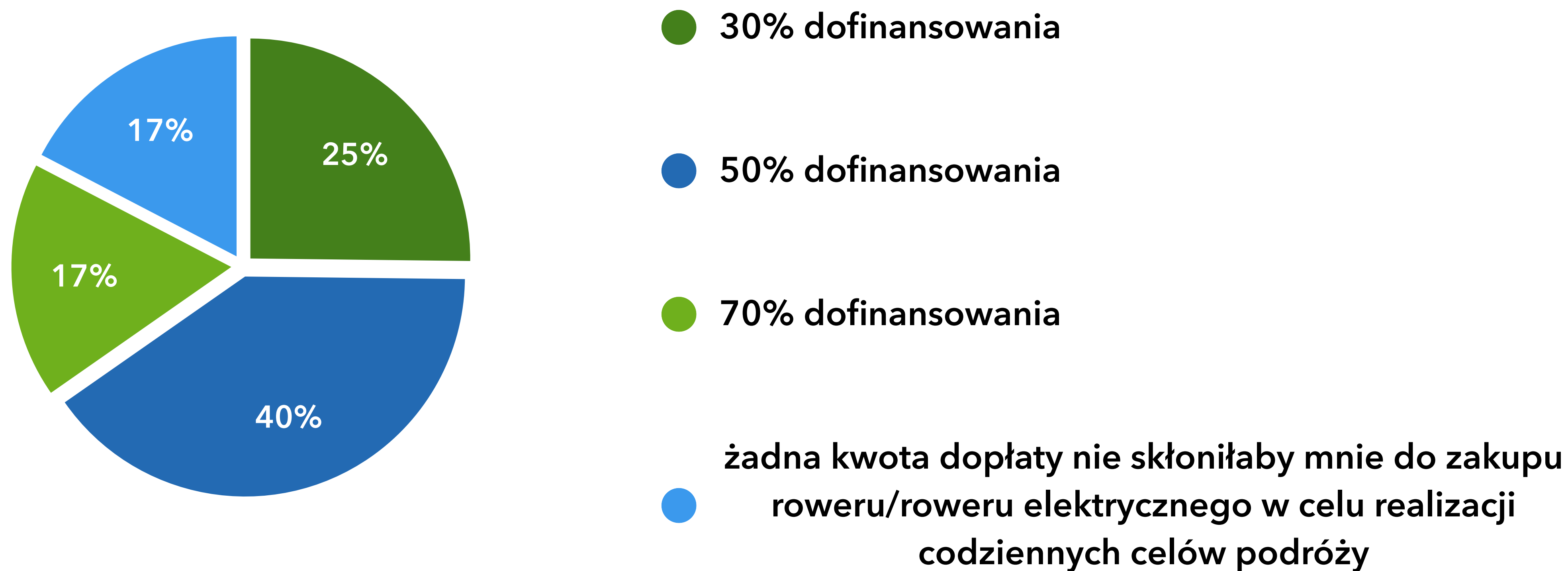
wartości w %

ŚRODOWISKO NATURALNE I KORZYŚCI: w naszej gminie/naszym mieście...

NR PYTANIA		1	2	3	4	5	6		ŚREDNI WYNIK
34	Wzrost popularności korzystania z roweru jest uważany za czynnik mający istotny pozytywny wpływ na jakość powietrza w naszej gminie/naszym mieście.	22%	21%	22%	11%	10%	14%	Działania na rzecz wzrostu popularności korzystania z roweru nie są postrzegane jako istotny pozytywny czynnik mający wpływ na jakość powietrza w naszej gminie/naszym mieście.	3,29
35	Wzrost popularności korzystania z roweru jest uważany za czynnik mający istotny pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców naszej gminy/naszego miasta.	25%	25%	19%	11%	8%	12%	Działania na rzecz wzrostu popularności korzystania z roweru nie są postrzegane jako czynnik mający istotny pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców naszej gminy/naszego miasta.	3,08
36	Wprowadzenie indywidualnych dopłat dla mieszkańców do zakupu rowerów lub/i rowerów elektrycznych wpłynie na popularność korzystania z rowerów w naszej gminie/naszym mieście.	32%	21%	17%	9%	9%	13%	Wprowadzenie indywidualnych dopłat dla mieszkańców do zakupu rowerów lub/i rowerów elektrycznych nie będzie miało żadnego wpływu na popularność korzystania z rowerów w naszej gminie/naszym mieście.	2,85

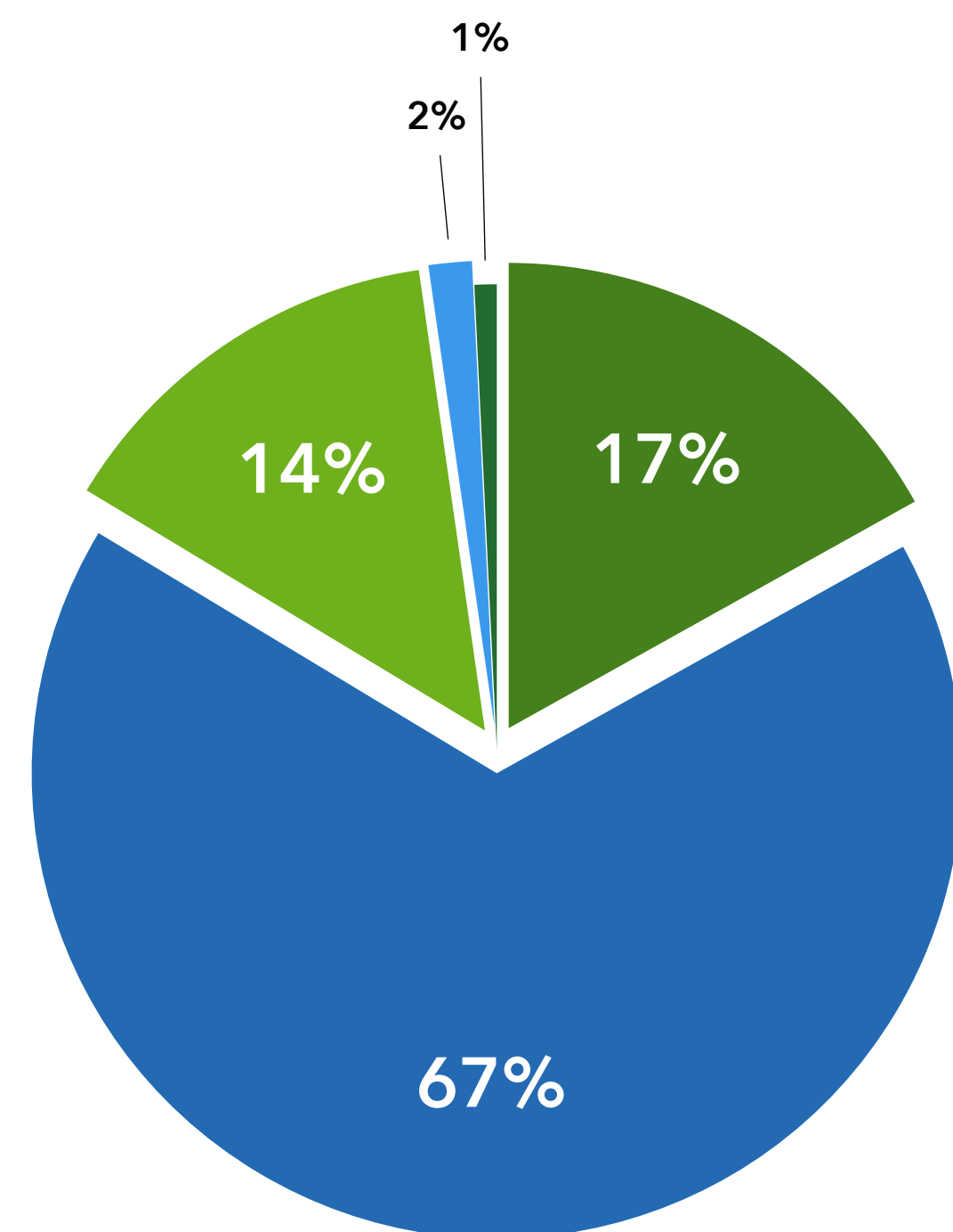
wartości w %

37. Jaka kwota indywidualnych dopłat do roweru lub/i roweru elektrycznego skłoniłaby Panią/Pana do zakupu tego środka lokomocji (proszę podać najniższą akceptowalną wartość dopłaty)?



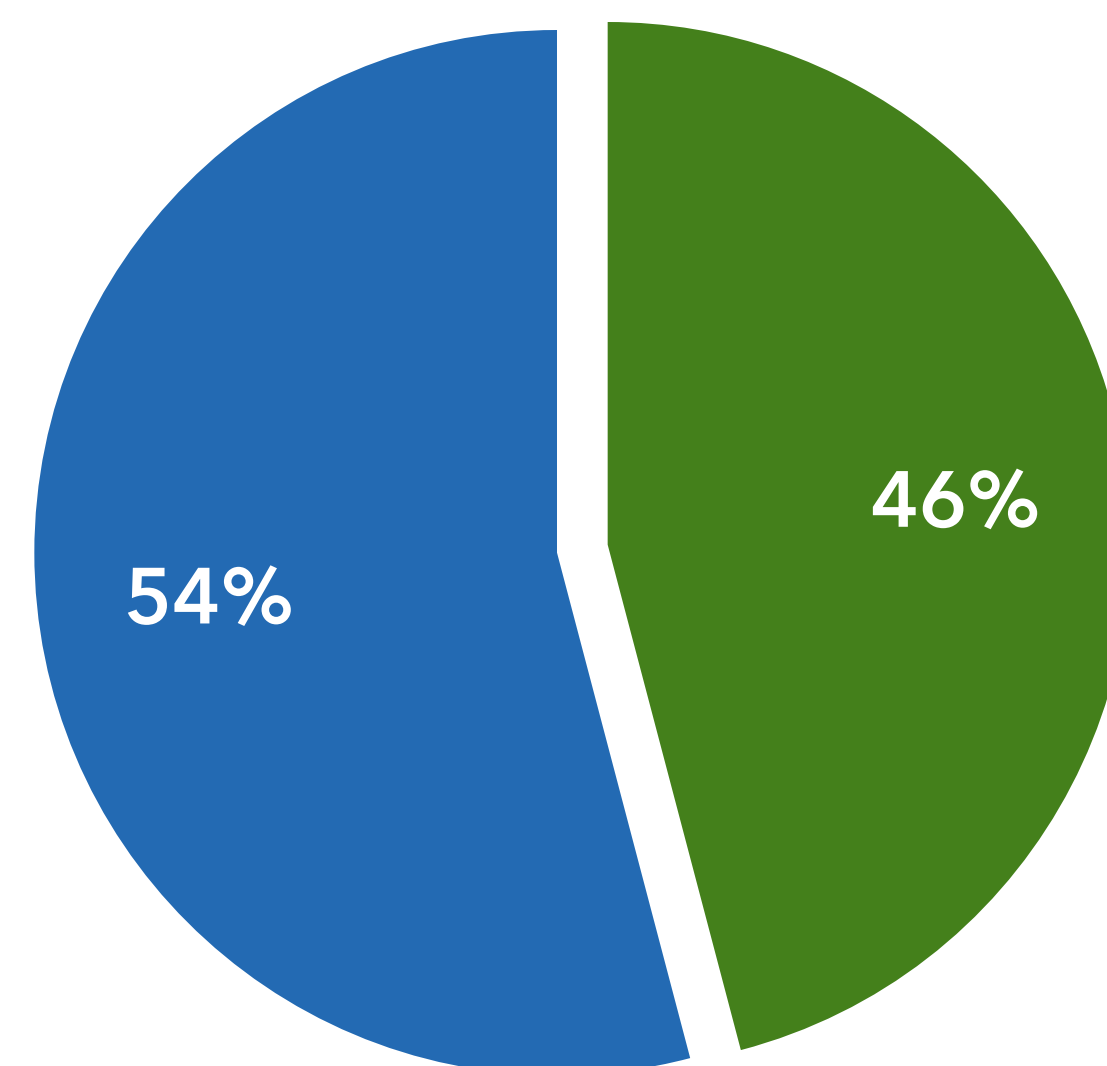
GRUPY RESPONDENTÓW

WIEK



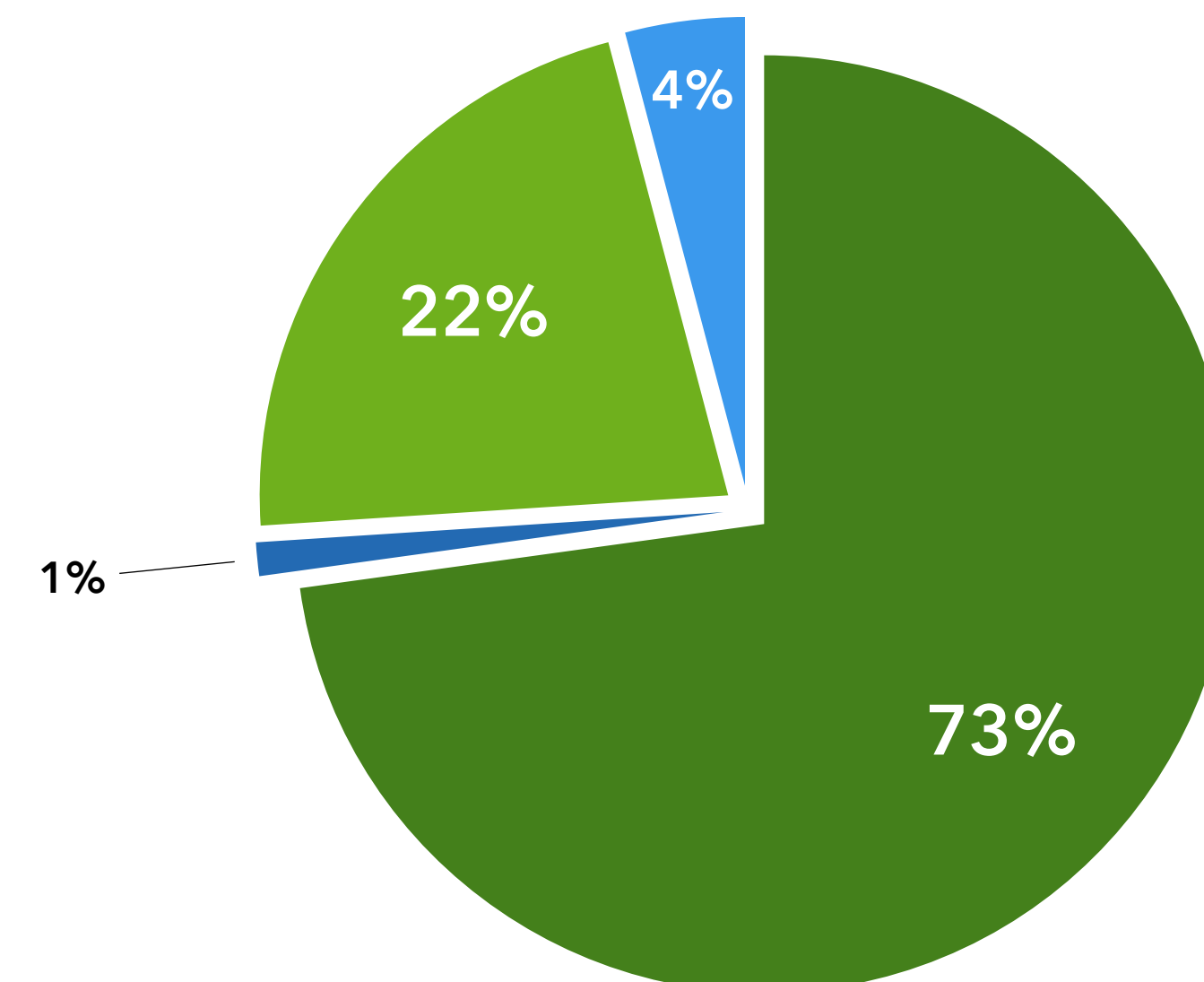
- 18 - 29 lat
- 30 - 49 lat
- 50 - 69 lat
- poniżej 18 lat
- powyżej 70 lat

PŁEĆ



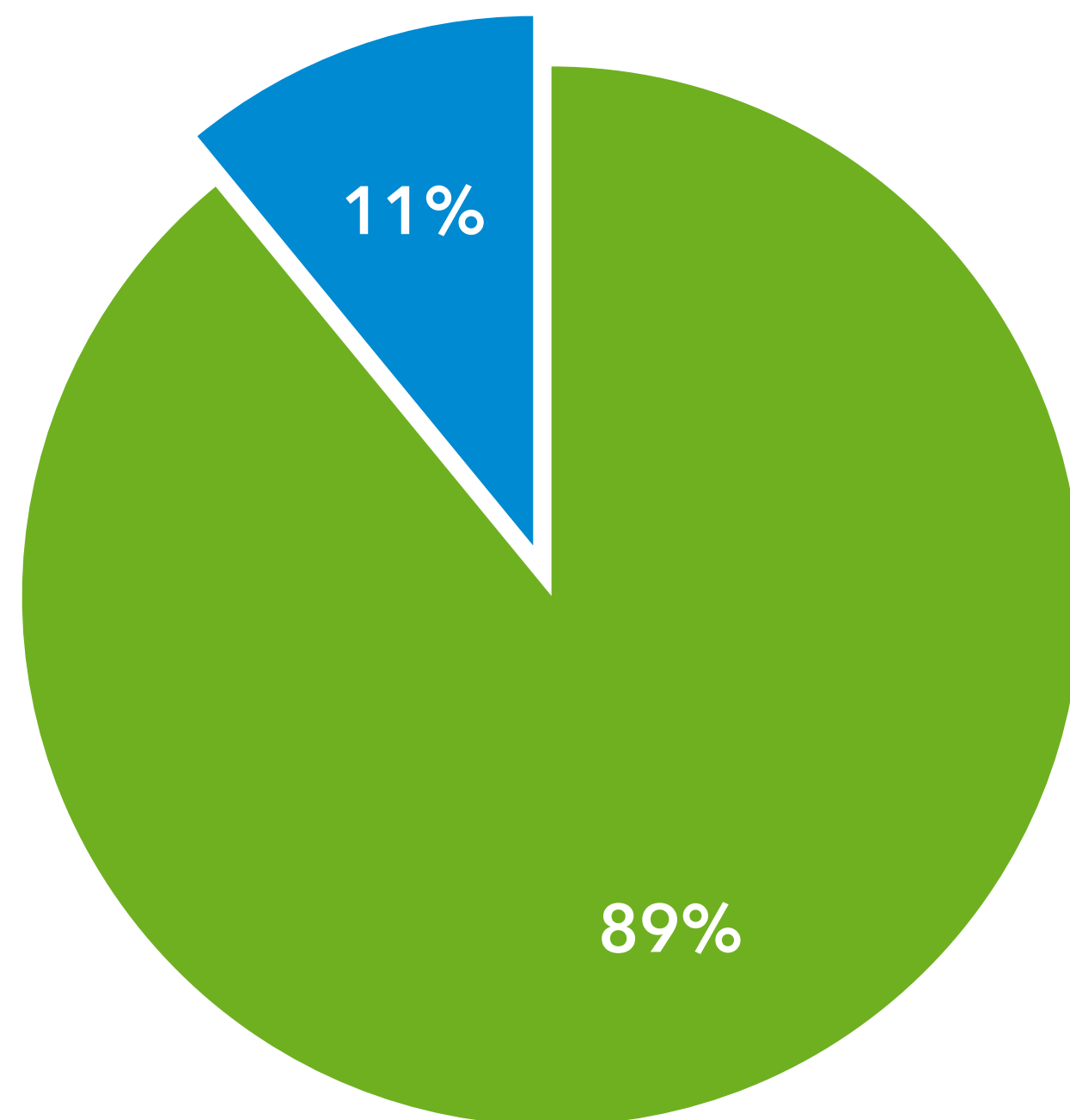
- kobieta
- mężczyzna

JAK WAŻNA JEST DLA PANI/PANA
MOŻLIWOŚĆ JECHANIA ROWEREM PO
DRODZE DLA ROWERÓW, W ODDZIELENIU
OD RUCHU SAMOCHODÓW?



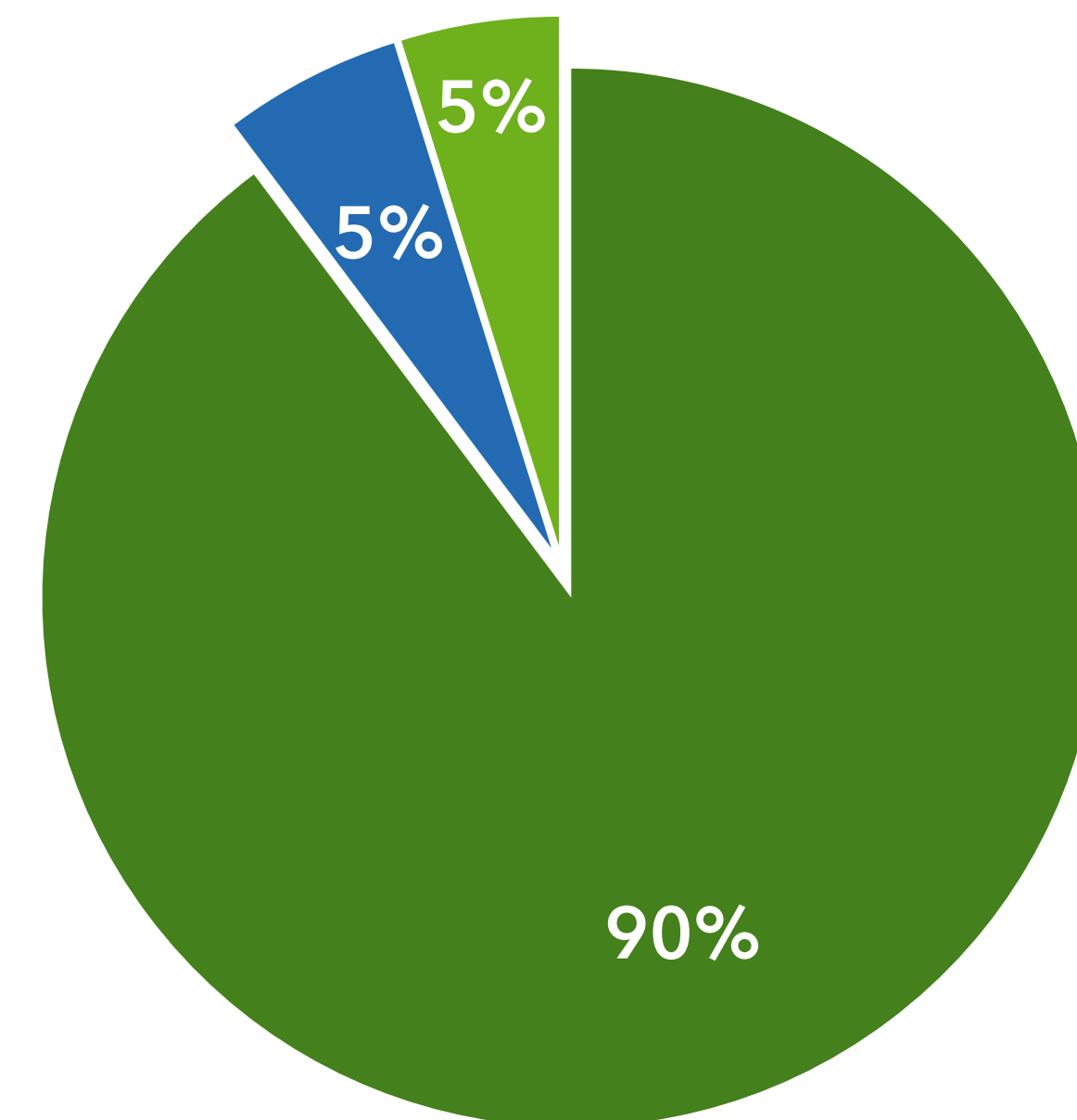
- bardzo ważna
- nieważna
- ważna
- niezbyt ważna

CZY MA PANI/PAN PRAWO JAZDY?



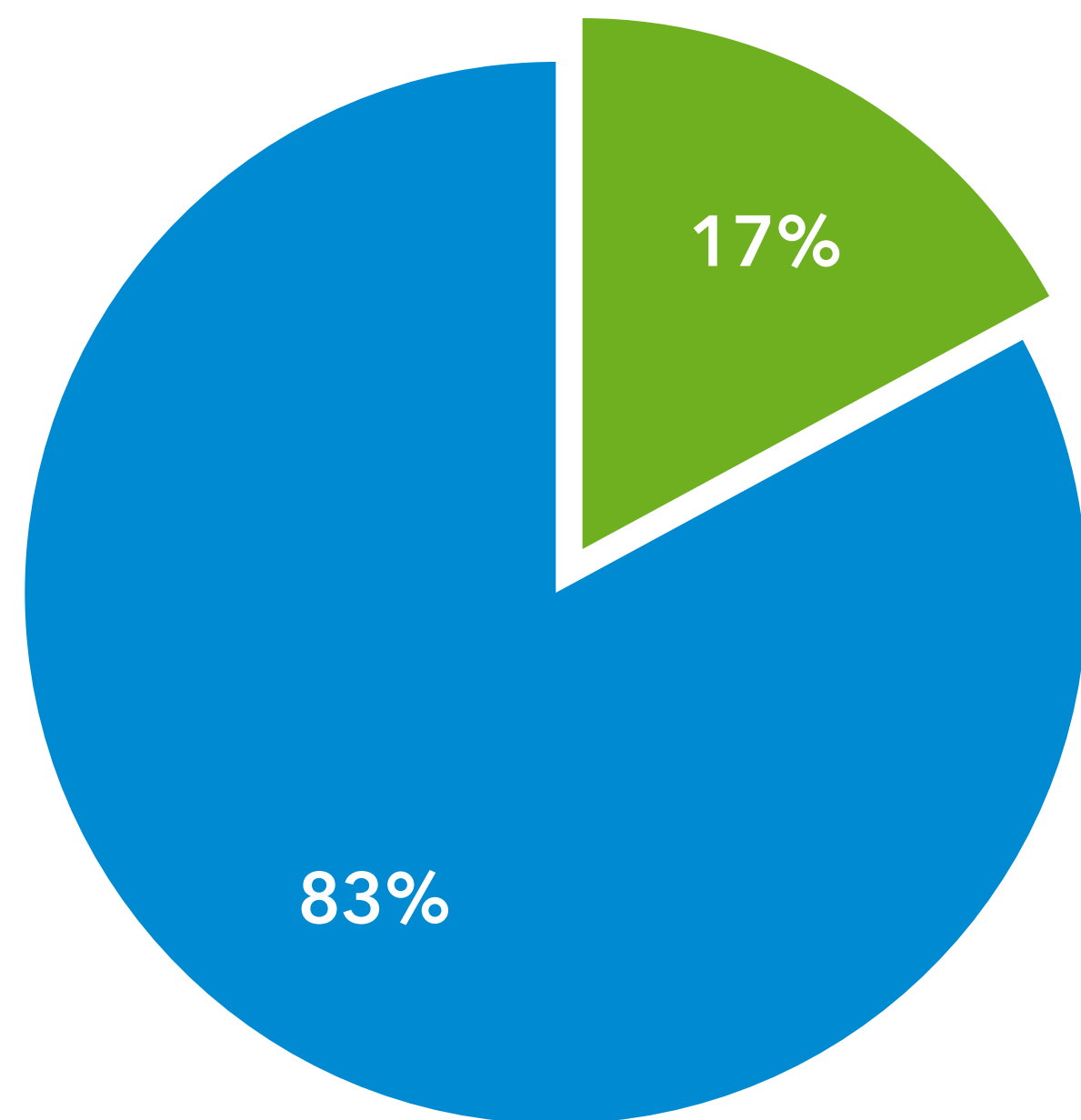
- tak
- nie

CZY MA PANI/PAN W SWOIM GOSPODARSTWIE DOMOWYM MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z SAMOCHODU?



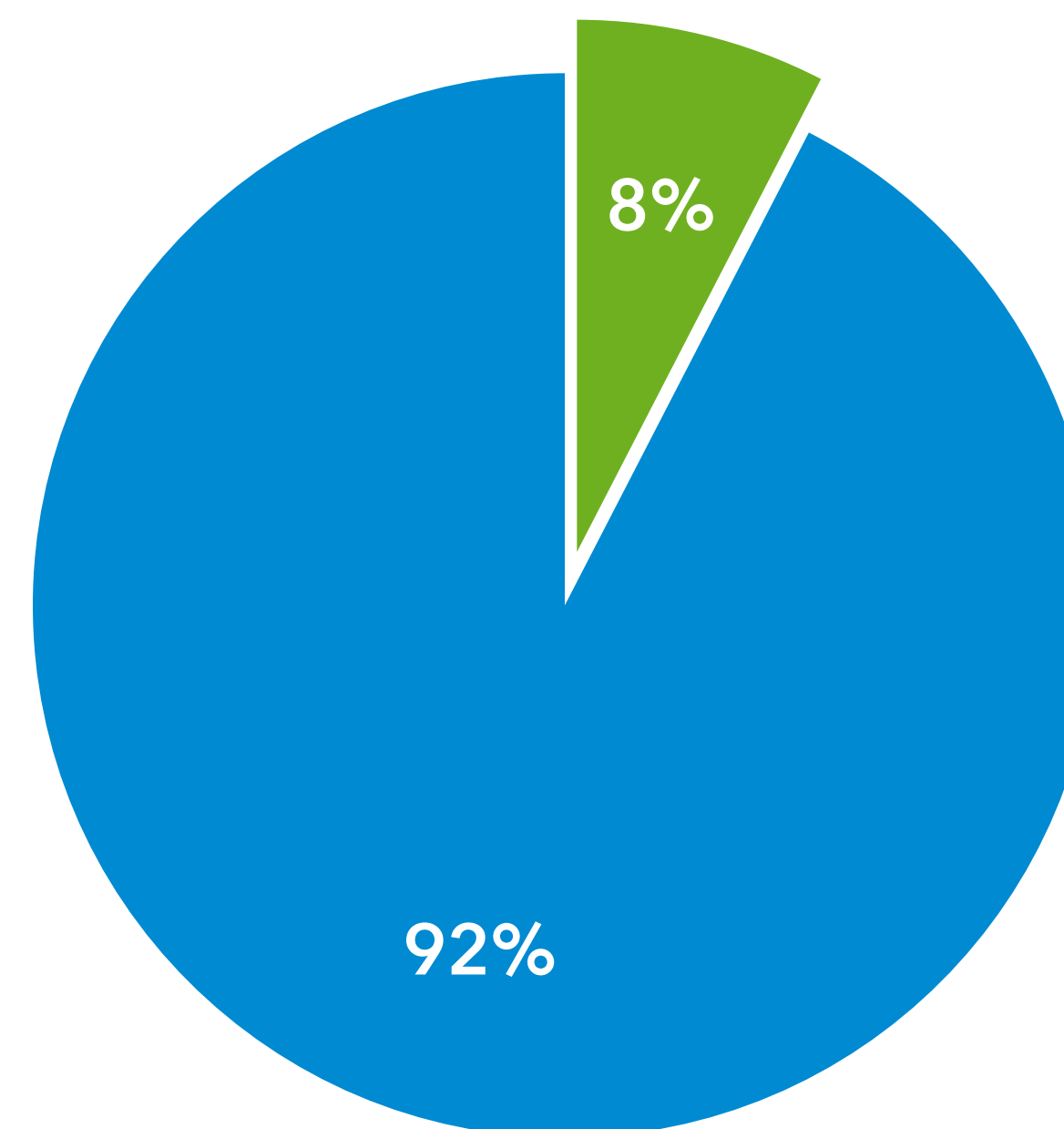
- tak
- nie
- czasami (np. wynajem, car-sharing)

CZY DYSPONUJE PANI/PAN OKRESOWYM BILETEM KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ (BILET MIESIĘCZNY)?



● tak
● nie

CZY NALEŻY PANI/PAN DO ORGANIZACJI ROWEROWEJ?



● tak
● nie



PARTNERZY I SPONSORZY BADANIA 2020

Sponsor technologiczny



Partnerzy



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

POZnań*
metropolia



**PRACODAWCA
PRZYJAZNY
ROWERZYSTOM**
CERTYFIKACJA

Patronat Medialny



