BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO 2020

STAROGARD GDAŃSKI

RAPORT Z BADANIA

BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO

POLSKA UNIA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO

SPIS TREŚCI

O BADANIU

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

O METODZIE

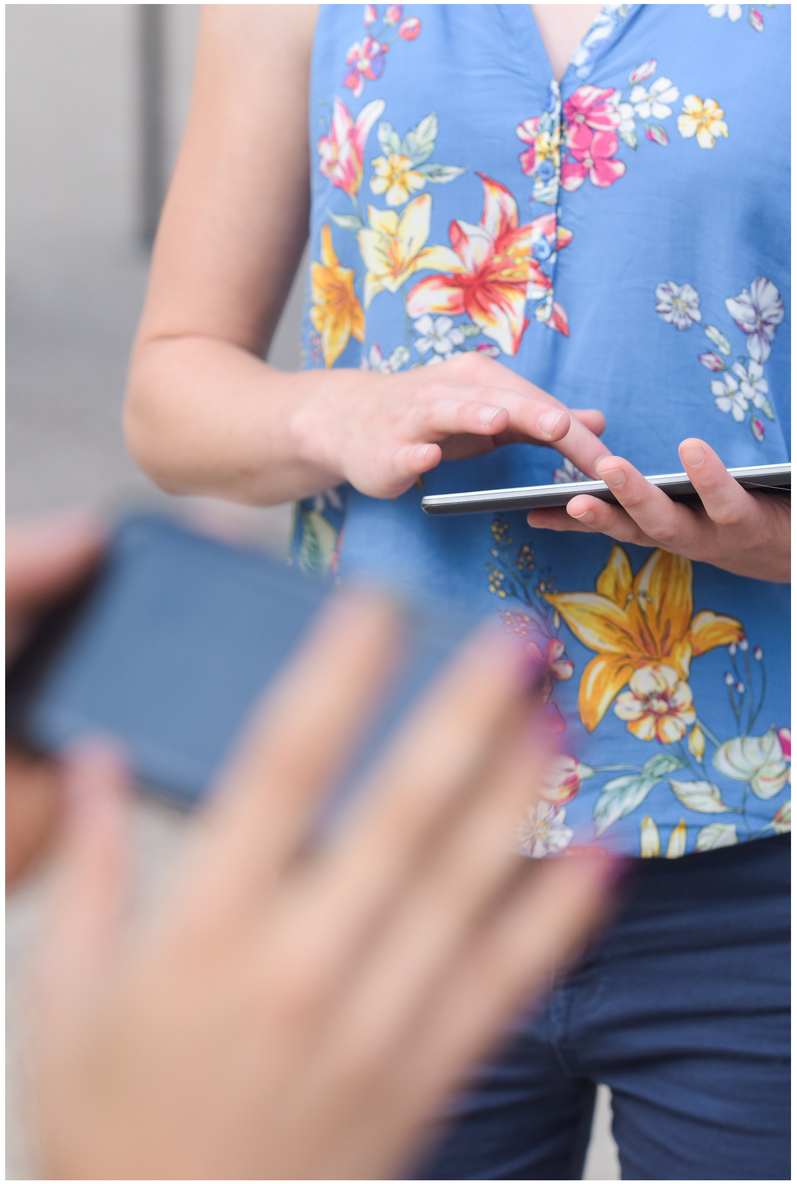
Założenia 7
Narzędzie 8
Obszary tematyczne badania 9

BADANIA 2020 – STAROGARD GDAŃSKI

Dane ogólne badania 10
Wyniki w modułach 12
Grupy respondentów 21
Partnerzy i sponsorzy 25

O BADANIU – GENEZA

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**.



O BADANIU – IDEA

Wyniki badana 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 ⟷ **SUBIEKTYWNE OCENY**

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

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.

BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO

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 00 - 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 jakiekolwiek 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 PIESZYMI
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

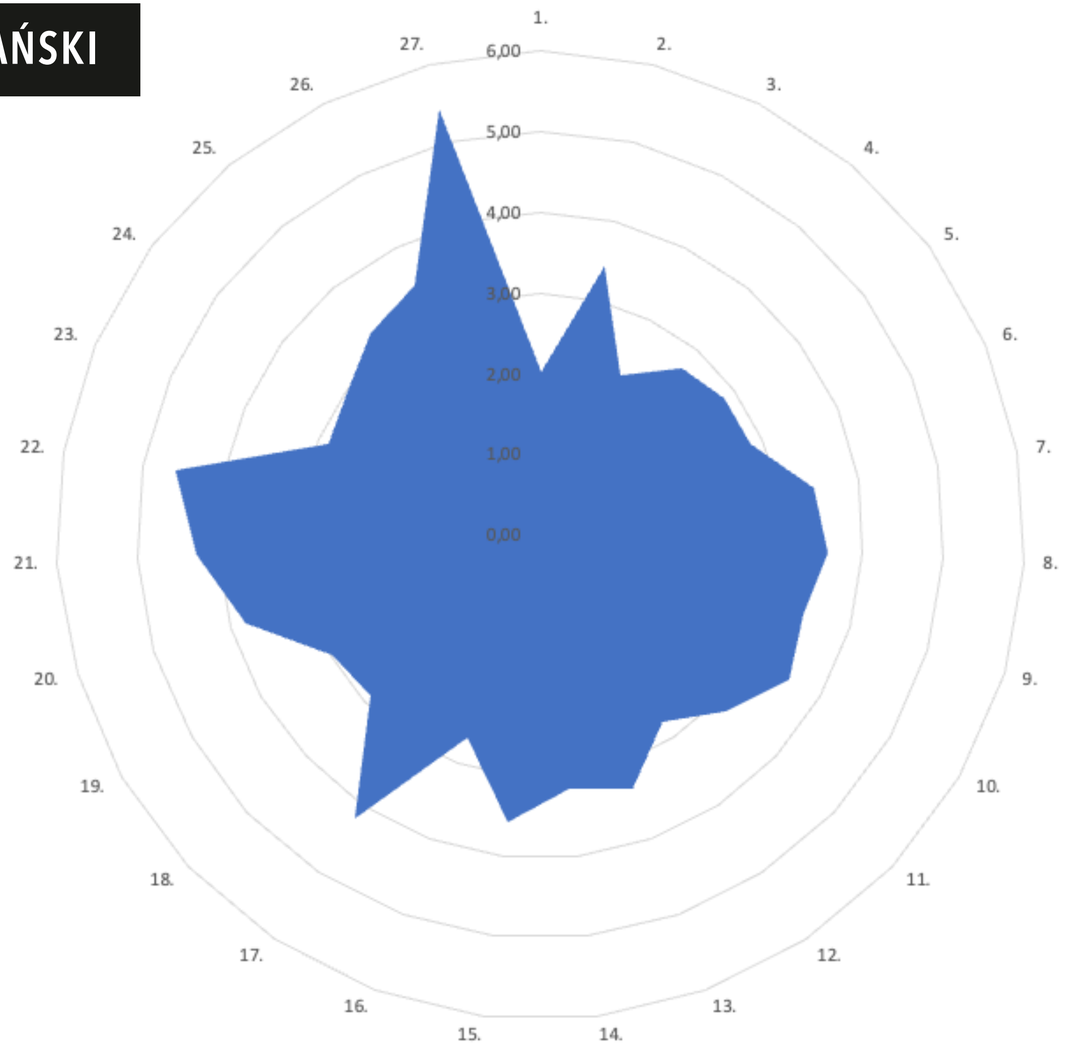
INFRASTRUKTURA I SIEĆ UDOGODNIEŃ DO JAZDY ROWEREM

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

DANE OGÓLNE BADANIA 2020 – STAROGARD GDAŃSKI

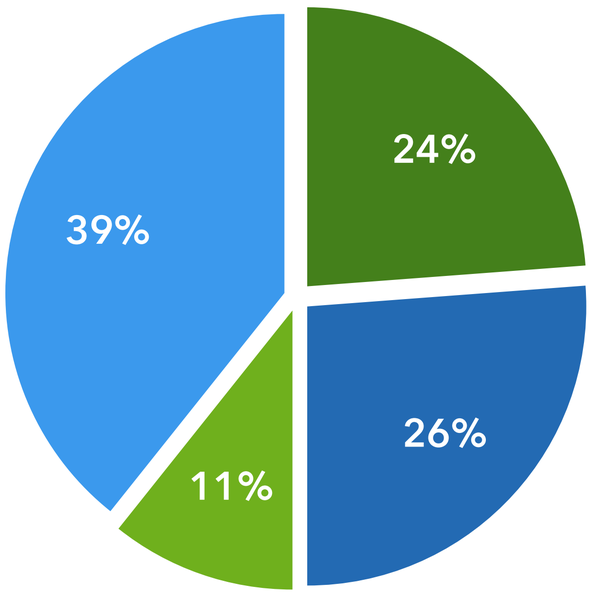
Grupa respondentów (N)
84

Średni wynik badania
3,31



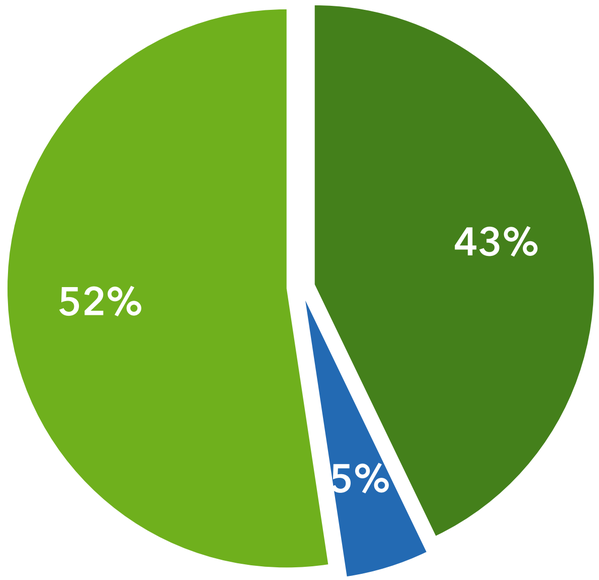
PRZYJĘTA SKALA OCEN ZAKŁADA, ŻE 1 JEST OCENĄ NAJWYŻSZĄ, A 6 NAJNIŻSZĄ.

JAK CZĘSTO KORZYSTA PANI/PAN Z ROWERU?



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

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.	46%	24%	15%	10%	4%	1%	Jazda rowerem stresuje.	2,04
2	Rowerzyści są akceptowani przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.	4%	15%	37%	23%	20%	1%	Rowerzyści są odrzucani/spychani na margines ruchu drogowego.	3,44
3	Rowerem jeździ każdy – nie ma znaczenia, czy jest młody, stary czy w średnim wieku.	46%	18%	18%	7%	6%	5%	Rowerem jeżdżą wybrane grupy (np. entuzjaści sportu, kolarze, dzieci).	2,23
4	Jazda rowerem jest promowana.	21%	29%	25%	12%	8%	5%	Nie są prowadzone jakiekolwiek działania promujące korzystanie z rowerów.	2,71
5	Dziennikarze odnoszą się do rowerzystów w pozytywnym kontekście.	15%	27%	32%	12%	10%	4%	Prasa pisze tylko o wypadkach związanych z niewłaściwym zachowaniem rowerzystów i przekraczaniem przez nich przepisów ruchu drogowego.	2,83

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.	13%	30%	27%	21%	6%	2%	Na rzecz ruchu rowerowego nie zrobiono dotychczas prawie nic.	2,85
7	Władze gminy/miasta dbają starannie, by samochody nie parkowały na ścieżkach i drogach dla rowerów.	14%	12%	27%	17%	20%	10%	Parkowanie samochodów na udogodnieniach dla ruchu rowerowego jest szeroko akceptowane.	3,45
8	Drogi dla rowerów są regularnie czyszczone.	11%	12%	25%	24%	20%	8%	Drogi dla rowerów są czyszczone rzadko.	3,56
9	Cykle sygnalizacji świetlnej są dobrze dostosowane do ruchu rowerów.	11%	21%	25%	17%	13%	13%	Cykle sygnalizacji świetlnej nie są dostosowane do ruchu rowerów.	3,39
10	W zimie przejezdność dróg dla rowerów jest utrzymywana.	8%	18%	21%	25%	17%	11%	W zimie nie są wykonywane żadne prace prowadzące do utrzymania przejezdności dróg dla rowerów.	3,56

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.	10%	29%	20%	23%	15%	4%	Jadąc rowerem odczuwam zagrożenie i/lub ryzyko.	3,17
12	Między rowerzystami a pieszymi bardzo rzadko dochodzi do konfliktów.	10%	42%	26%	12%	7%	4%	Między rowerzystami a pieszymi bardzo rzadko dochodzi do konfliktów.	2,76
13	Między rowerzystami a kierowcami rzadko występują konflikty.	10%	17%	35%	17%	15%	7%	Między rowerzystami a kierowcami występuje wiele konfliktów.	3,33
14	Na ścieżkach i drogach dla rowerów nie ma żadnych przeszkód.	17%	25%	17%	15%	19%	7%	Na ścieżkach i drogach dla rowerów jest wiele przeszkód (np. źle rozmieszczone znaki drogowe, latarnie, stojaki reklamowe itp.).	3,17
15	Rowery nie są częstym przedmiotem kradzieży.	7%	17%	27%	19%	19%	11%	Rowery są często kradzione.	3,58
16	Na drogach i ścieżkach dla rowerów osoby młode i osoby w starszym wieku mogą bezpiecznie poruszać się rowerem.	19%	31%	24%	17%	10%	0%	Na drogach i ścieżkach dla rowerów osoby młode i osoby w starszym wieku nie mogą poruszać się rowerem z poczuciem bezpieczeństwa.	2,67
17	Po ulicach (na jezdniach) można jechać rowerem szybko i bezpiecznie wraz z samochodami.	1%	5%	29%	19%	31%	15%	Jadąc na rowerze po jezdni jest się spychanym na skraj jezdni lub lekceważonym przez innych użytkowników (np. kierowców).	4,20

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.	18%	29%	19%	21%	7%	6%	Drogi i ścieżki rowerowe są zbyt wąskie.	2,89
19	Nawierzchnia ścieżek i dróg dla rowerów jest wygodna, gładka i płaska.	15%	30%	18%	20%	12%	5%	Ścieżki i drogi dla rowerów są nierówne, ich nawierzchnia jest w złym stanie technicznym.	2,98
20	Można znaleźć wszędzie wygodne i bezpieczne miejsca do parkowania rowerów.	1%	12%	27%	29%	25%	6%	Nie ma możliwości znalezienia odpowiednich miejsc do zaparkowania roweru.	3,82
21	Objazdy prowadzonych robót drogowych są dla rowerzystów wygodne i bezpieczne.	4%	8%	19%	20%	24%	25%	Rowerzyści są zmuszani do schodzenia i prowadzenia roweru w rejonie prowadzonych prac budowlanych/ drogowych.	4,27
22	Rowery można przewieźć łatwo i tanio środkami transportu publicznego.	2%	4%	18%	15%	30%	31%	Przy korzystaniu z transportu publicznego zabieranie roweru ze sobą jest trudne i kosztowne.	4,60

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.	27%	24%	14%	14%	11%	10%	Dotarcie rowerem do centrum jest trudne.	2,86
24	Można szybko i łatwo dotrzeć prostymi drogami do codziennych celów podróży.	12%	32%	20%	19%	14%	2%	Dotarcie rowerem do codziennych celów podróży wymaga pokonania utrudnień i/lub objazdów.	2,99
25	Ulice jednokierunkowe są dostępne dla ruchu rowerów w obu kierunkach.	20%	17%	23%	12%	13%	15%	Na ulicach jednokierunkowych jazda rowerem "pod prąd" jest zakazana.	3,27
26	Rowerzyści z łatwością mogą orientować się na obszarze gminy/miasta korzystając ze specjalnych znaków informacyjnych i kierunkowych dla ruchu rowerowego.	8%	21%	19%	25%	19%	7%	W gminie/mieście nie ma lub są stosowane bardzo złe elementy oznakowania dla rowerzystów.	3,46
27	Rowery można łatwo wypożyczyć w ramach przyjaznego dla użytkowników systemu rowerów publicznych.	7%	1%	2%	4%	4%	82%	Nie ma systemu wypożyczania rowerów/systemu rowerów publicznych.	5,42

wartości w %

JAK PANI/PAN OCENIA OGÓLNĄ 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.	12%	29%	35%	18%	7%	0%	Nasza gmina/nasze miasto nie jest przyjazne rowerzystom.	2,80

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.	6%	5%	10%	5%	12%	63%	W czasie pandemii COVID-19 nie zostały wdrożone jakiekolwiek działania na rzecz poprawy warunków korzystania z rowerów.	5,01
30	Lokalni politycy i prezydent/burmistrz odkryli możliwość korzystania z roweru w czasie pandemii COVID-19.	5%	4%	7%	11%	20%	54%	Korzystanie z rowerów nie było tematem zainteresowania lokalnych polityków i prezydenta/burmistrza w czasie pandemii COVID-19.	4,99
31	Regionalne i lokalne media zalecały korzystanie z roweru w czasie pandemii COVID-19.	6%	5%	6%	10%	26%	48%	Korzystanie z roweru w czasie pandemii COVID-19 nie było tematem podejmowanym w regionalnych i lokalnych mediach.	4,88
32	Ja oraz ludzie z mojego najbliższego otoczenia odkryli nowe cele przejazdów rowerem w naszej okolicy w okresie pandemii COVID-19.	11%	18%	13%	14%	13%	31%	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.	12%	15%	20%	8%	17%	27%	Znaczenie korzystania z rowerów nie zmieniło się w czasie pandemii COVID-19.	3,85

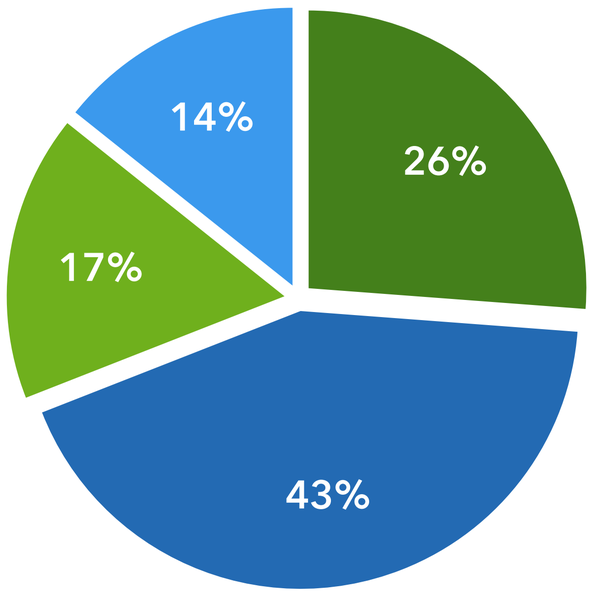
wartości w %

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.	23%	15%	25%	18%	12%	7%	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.	3,02
35	Wzrost popularności korzystania z roweru jest uważany za czynnik mający istotny pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców naszej gminy/naszego miasta.	24%	17%	24%	15%	14%	6%	Działania na rzecz wzrostu popularności korzystania z roweru nie są postrzegane jako czynnik mający istotny pozytywny wpływ zdrowie mieszkańców naszej gminy/naszego miasta.	2,98
36	Wprowadzenie indywidualnych dopłat dla mieszkańców do zakupu rowerów lub/i rowerów elektrycznych wpłynie na popularność korzystania z rowerów w naszej gminie/naszym mieście.	38%	20%	10%	6%	10%	17%	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.	2,79

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)?

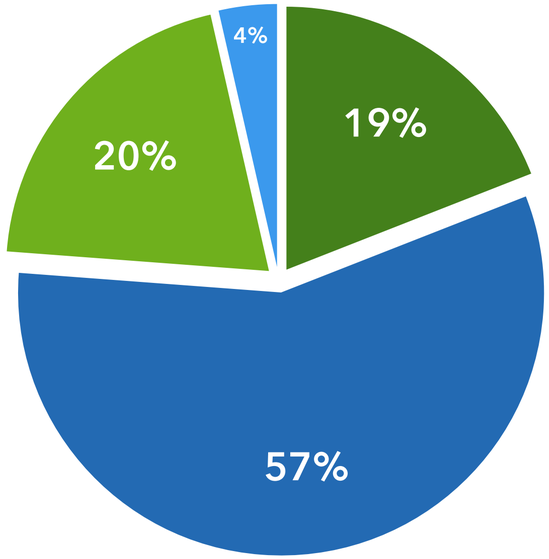


- 30% dofinansowania
- 50% dofinansowania
- 70% dofinansowania
- żadna kwota dopłaty nie skłoniłaby mnie do zakupu roweru/roweru elektrycznego w celu realizacji codziennych celów podróży

GRUPY RESPONDENTÓW

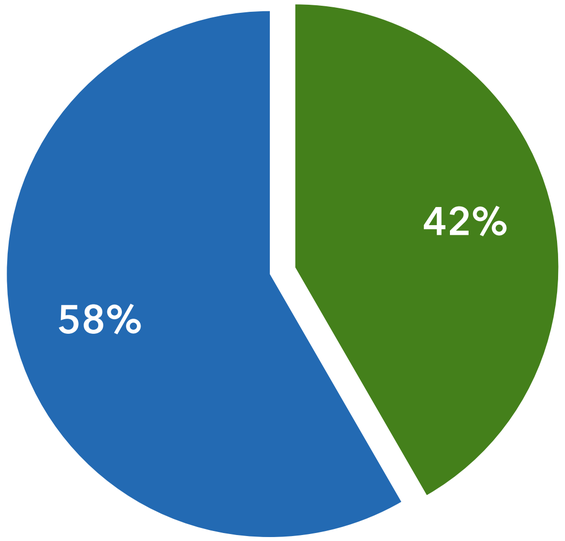
BADANIA KLIMATU ROWEROWEGO

WIEK



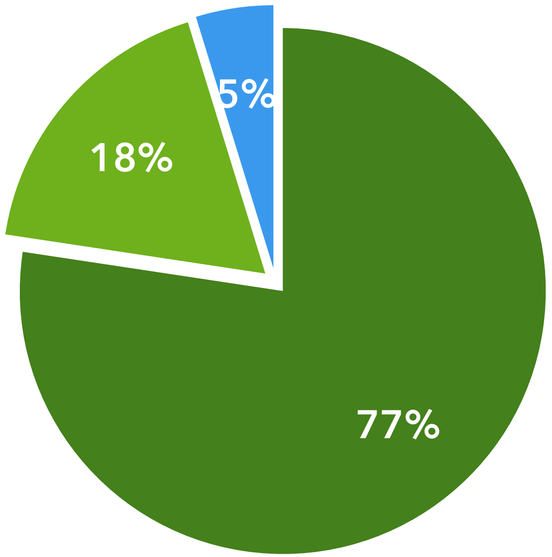
- 18 – 29 lat
- 30 – 49 lat
- 50 – 69 lat
- poniżej 18 lat

PŁEĆ



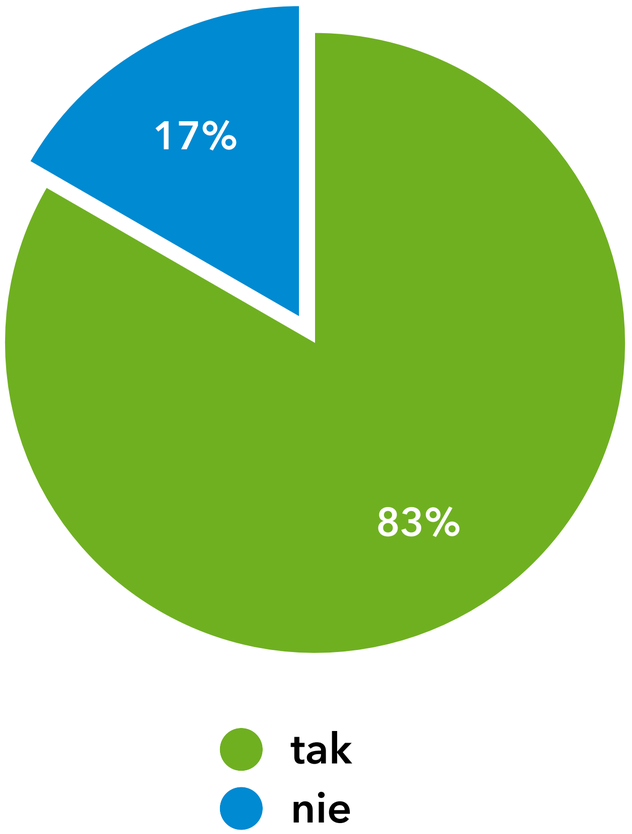
- kobieta
- mężczyzna

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

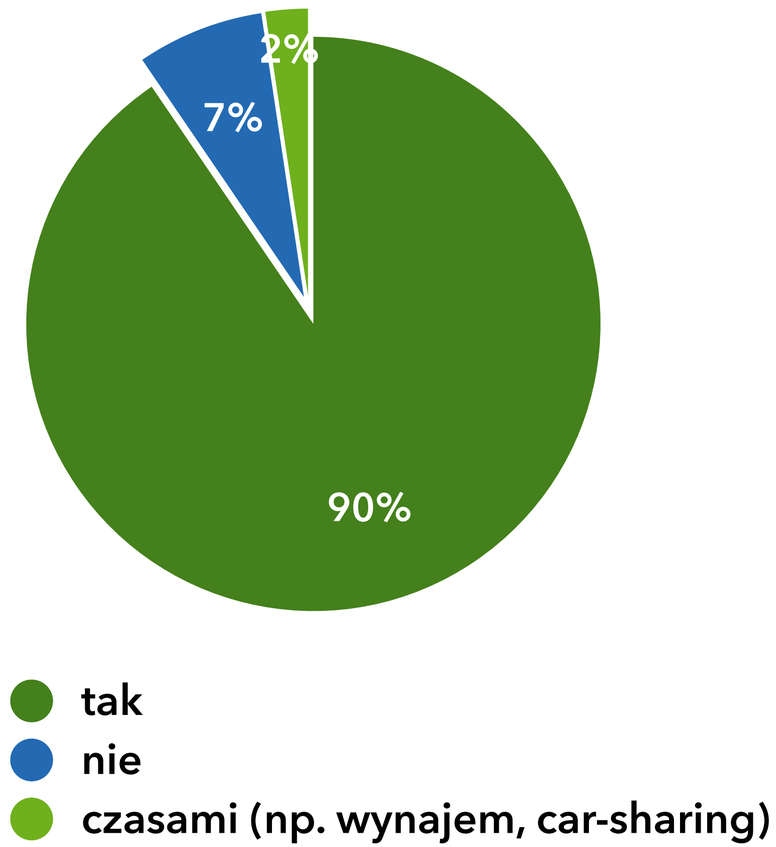


- bardzo ważna
- nieważna
- ważna
- niezbyt ważna

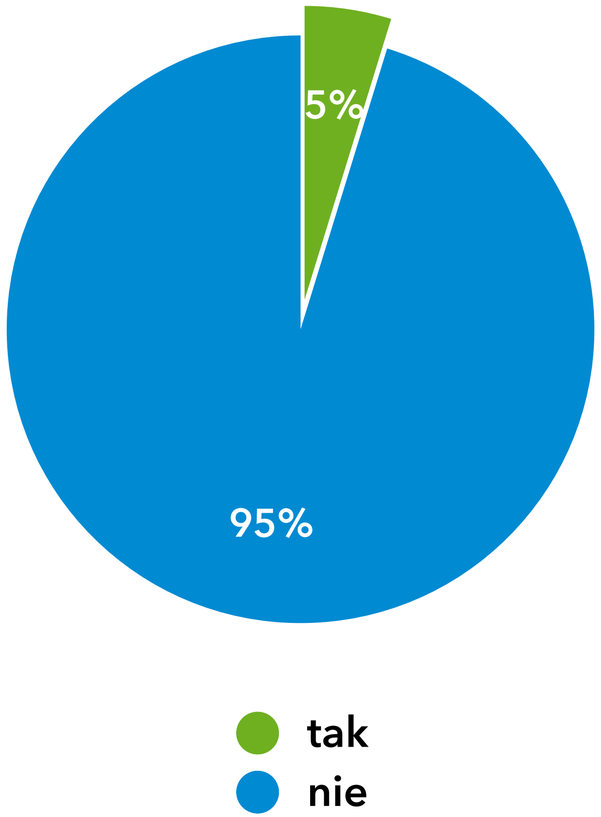
CZY MA PANI/PAN PRAWO JAZDY?



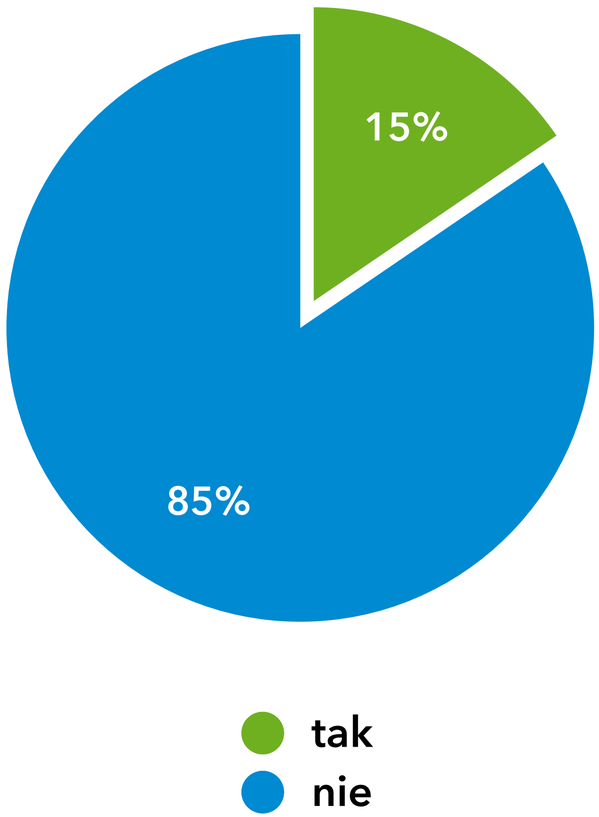
CZY MA PANI/PAN W SWOIM GOSPODARSTWIE DOMOWYM MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z SAMOCHODU?



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



CZY NALEŻY PANI/PAN DO ORGANIZACJI ROWEROWEJ?



PARTNERZY I SPONSORZY BADANIA 2020

Sponsor technologiczny

MAXIM by ZASADA Bikes

Partnerzy

KONGRES mobilności aktywnej

Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot

POZnań metropolia

PRACODAWCA PRZYJAZNY ROWERZYSTOM CERTYFIKACJA

Patronat Medialny

InfoBike

POLSKA
UNIA
MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

BADANIA
KLIMATU
ROWEROWEGO

2021 POLSKA UNIA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ