

Badania ilościowe dotyczące rowerów miejskich w Pleszewie

Spis treści

Wprowadzenie	4
Cel badania	8
Metoda badań oraz dobór próby	8
Streszczenie	10
Analiza i wnioski z przeprowadzonych badań	17
Dzieci i młodzież ucząca się	17
Charakterystyka badanych	17
Nawyki komunikacyjne.....	19
Postawy wobec komunikacji rowerowej.....	22
Badanie reprezentatywne dla dorosłych mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew	30
Charakterystyka badanych	30
Nawyki komunikacyjne.....	34
Postawy wobec komunikacji rowerowej.....	37
Dojeżdżający do pracy	43
Charakterystyka badanych	43
Nawyki komunikacyjne.....	48
Postawy wobec komunikacji rowerowej.....	51
Podsumowanie. Postawy a szanse na korzystanie w rowerze miejskiego	56
Odpowiedzi na pytania badawcze.....	58
Jaki jest stan posiadania rowerów w gospodarstwie domowym?	58
Jaki odsetek osób korzysta z roweru?	59
Jaka jest częstotliwość korzystania z roweru?	64
Jakie czynniki zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?	65
Jak mieszkańcy oceniają infrastrukturę rowerową w Pleszewie?.....	67
Jakie czynniki zachęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły? Co mieszkańców skłania do korzystania z roweru?	69

Jaki jest stosunek do wprowadzania roweru miejskiego?	71
Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy i szkoły?	72
Jaki jest maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?.....	74
W jakich punktach powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego?	76
Rekomendacje	78
Spis tabel i wykresów	80
Aneks. Narzędzia badawcze	83
Kwestionariusz wywiadu – dorośli mieszkańcy Miasta i Gminy Pleszew	83
Kwestionariusz wywiadu – dorośli mieszkańcy Gminy Pleszew dojeżdżający do pracy w Pleszewie	87
Kwestionariusz wywiadu – uczniowie z Miasta i Gminy Pleszew.....	91

Wprowadzenie

W Polsce, podobnie jak w innych krajach Unii Europejskiej, od kilku lat toczy się dyskusja o potrzebie redukcji emisji gazów cieplarnianych i czystości powietrza. Stopniowo wprowadzane są w życie lokalne plany kontroli i poprawy czystości powietrza w aglomeracjach miejskich oraz do informowania obywateli w przypadku poważnego zanieczyszczenia powietrza. Sposób, w jaki miasta organizują własne systemy komunikacyjne staje się bardzo ważną kwestią, zwłaszcza wobec narastającego problemu czystości powietrza. Miasta stają przed dylematem, w jaki sposób ograniczyć korzystanie z samochodów i jakimi środkami transportu je zastąpić. Nie ma bowiem wątpliwości, że utrzymanie mobilności jest niezbędne dla rozwoju miast.

Alternatywą dla indywidualnego ruchu samochodowego może być transport publiczny lub korzystanie z roweru. Rower ma niewielkie wymagania terenowo-infrastrukturalne oraz generuje niewielkie koszty zewnętrzne związane z jego funkcjonowaniem. Jak wynika z badań prowadzonych w Unii Europejskiej wykorzystanie roweru do codziennych przemieszczeń jest szczególnie korzystne na krótkich dystansach – średni dystans większości przemieszczeń wykonywanych w miastach nie przekracza kilku kilometrów¹. Wyniki takich badań stały się podstawą do zwracania szczególnej uwagi na możliwość stworzenia systemu rowerów miejskich.

Prekursorem idei miejskich wypożyczalni rowerowych był Luud Schimmelpennink, który w 1965 roku razem ze znajomymi zebrał kilkaset rowerów, pomalował je na biało i rozstawił w mieście Amsterdam umożliwiając ich darmowe użytkowanie². Współcześnie rowery miejskie zdobywają na całym świecie coraz większą popularność. Dzieje się także w Polsce – Kraków był pierwszym polskim miastem, w którym uruchomiono sieć wypożyczalni rowerów miejskich (w 2008 roku)³.

„Białe Rowery” tworzyły podwaliny dla pierwszej generacji rowerów publicznych. Obecnie dzięki rozwiązaniom technologicznym i wykorzystaniu telefonii komórkowej rozwiązania te są znacznie nowocześniejsze, a sam proces wypożyczenia jest w dużej mierze zautomatyzowany.

Badacze transportu miejskiego zwracają uwagę na szereg korzyści jakie wiążą się z wprowadzeniem roweru miejskiego. Najważniejsze z nich to:

- ✓ korzyści środowiskowe, ekologia:
 - mniejszy hałas i emisja CO₂,

¹ M. Dębowska-Mróż, P. Lis, A. Szymanek, T. Zawisza, Rower miejski jako element systemu transportowego w miastach, „Efektywność transportu”, nr 6/2017, s. 1173.

² Tamże.

³ A. Zdanowska, I. Bojke, System Roweru Metropolitalnego jako przyjazne środowisku transportowe rozwiązanie transportowe na terenie Trójmiasta, „Transport miejski i regionalny”, n3 03/2017, s. 29.

- mniejsze zużycie infrastruktury,
- promocja rozwoju terenów zielonych,
- ✓ korzyści społeczne:
 - promocja zdrowego trybu życia i wpisanie się w panujące trendy (np. codzienna porcja ruchu),
 - integracja mieszkańców,
 - ogólna poprawa jakości życia w mieście (zanieczyszczenie powietrza, hałas, miejsca publiczne, bezpieczeństwo dzieci);
 - większa atrakcyjność mieszkaniowa, szczególnie w zakresie mieszkań rodzinnych;
 - mniejsze zniszczenie zabytków historycznych, mniejsze koszty utrzymania (przykładowo, rzadsza konserwacja).
- ✓ bezpieczeństwo:
 - stały monitoring wypożyczeń,
 - regularny serwis,
 - rowerowe patrole serwisowe,
- ✓ wizerunkowy:
 - odpowiedź na zapotrzebowanie społeczne,
 - lepsza dostępność usług typowo miejskich dla całej społeczności (w tym nastolatków i młodzieży),
 - rozwój handlu i usług,
- ✓ efektywność:
 - uzupełnienie/zastąpienie transportu zbiorowego,
 - łatwiejsze planowanie obsługi komunikacyjnej miasta,
 - spokojniejszy ruch w obszarach centralnych miasta,
 - oszczędność czasu i pieniędzy rodziców zwolnionych z obowiązku dowożenia dzieci do szkoły;
 - zmniejszenie inwestycji w drogi miejskie i możliwość inwestycji publicznych zwiększających atrakcyjność centrum (mieszkania i handel, kultura i rekreacja); zmniejszenie kosztów inwestycji przez przedsiębiorstwa (parkingi) i władze publiczne (parkingi, konserwacja, nowa infrastruktura, itp.);
- ✓ użyteczność:
 - oszczędność przestrzeni (jezdnia i parkowanie),
 - łatwe parkowanie w obszarze stacji rowerowej,
 - zapewniona obsługa serwisowa i ograniczenie ryzyka kradzieży,

- wpływanie na ograniczenie kongestii (stałego większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury) w przestrzeniach transportowych miasta – zwiększona płynność ruchu samochodowego,
- możliwość dotarcia rowerem w nawet do trudno dostępnych lokalizacji,
- wykorzystanie istniejących dla innych użytkowników przestrzeni transportowej usprawnień i innych elementów organizacji ruchu mających za zadanie nadawanie przywilejów wybranym użytkownikom systemu transportu drogowego (np. bus-pasy, kontrapasy),
- ✓ funkcjonalność:
 - przyjazny mieszkańcom taryfikator opłat,
 - możliwość skorzystania z kart dedykowanym np. aktywnym pracownikom w zakresie sportu i rekreacji (np. karta MultiSport) lub innym miejskim kartom abonamentowym⁴.

Główne wyzwania dla systemów rowerów miejskich dotyczą:

- ✓ zmiany mentalności i przyzwyczajzeń mieszkańców:
 - zwiększenie skłonności mieszkańców do korzystania z rowerów: Obserwatorium rowerowe zorganizowane w Brukseli i badania przeprowadzone we Francji podkreślają oczekiwania potencjalnych rowerzystów i przyczyny, dla których w jeździ się mało na rowerze. Głównie chodzi o natężenie ruchu samochodowego, nadmierną prędkość i nieuwzględnianie rowerzystów przez kierowców, ryzyko kradzieży roweru. Niezbędne jest pokonanie tych barier, żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z roweru. W przypadku jednak tych osób, które nigdy nie brały pod uwagę możliwości korzystania z roweru, ponieważ go nie znają, potrzebne są jednak inne środki – korzystają z roweru tylko pod wpływem aktywnej promocji, której podstawą jest polityka informacyjna i poprawa wizerunku roweru jako środka transportu;
 - pokonanie niechęci przedsiębiorców i obawy, że zmiana systemu transportu spowoduje spadek sprzedaży: Badanie przeprowadzone w Munster (Niemcy) dotyczyło trzech supermarketów i sklepów samoobsługowych (gdzie asortyment jest wystarczający do zrobienia "dużych zakupów" raz w tygodniu lub raz na dwa tygodnie) i domu towarowego, mającego różne działy (ubrania, księgarnia, artykuły luksusowe itp.). Z ustaleń badania wynika przede wszystkim, że kierowcy nie są lepszymi

⁴ Na podstawie: M. Dębowska-Mróż, P. Lis, A. Szymanek, T. Zawisza, Rower miejski jako element systemu transportowego w miastach, „Efektywność transportu”, nr 6/2017 oraz „Miasta rowerowe - miastami przyszłości”, Komisja Europejska, DG Ochrona Środowiska, Bruksela 2000.

klientami niż rowerzyści, piesi lub użytkownicy komunikacji publicznej. Rowerzyści kupują mniejsze ilości towarów za każdym razem, ale przychodzą do sklepu częściej.

- przygotowanie władz samorządowych na reakcje lobby samochodowego i użytkowników samochodów;
- ✓ zapewnienia warunków elastycznego i łatwego montażu systemu,
- ✓ nadzór z możliwością śledzenia rowerów w czasie rzeczywistym,
- ✓ możliwości wykorzystania rozwiązań mobilnych (smartfony, aplikacje, technologia NFC),
- ✓ optymalizacji alokacji rowerów.

Wszystkie badania wskazują na konieczność stałego i kompleksowego monitorowania zachowań i preferencji rowerzystów. Pozwala to na reagowanie na ich potrzeby i wzmacnianie gotowości korzystania z roweru miejskiego.

Cel badania

Celem badania jest poznanie opinii mieszkańców o potrzebie wprowadzenia w mieście rowerów miejskich oraz poznanie uwarunkowań sprzyjających wybieraniu roweru jako środka transportu podczas przemieszczania się do pracy, miejsca edukacji i rekreacji. Jak również zapoznanie się z barierami w wyborze tego środka transportu.

Zakłada się, że uzyskane wyniki oraz ich analiza dostarczą niezbędną wiedzę do optymalnego planowania i efektywnego wdrożenia rowerów miejskich w Pleszewie.

Badanie miało dostarczyć odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaki odsetek osób korzysta z roweru?
2. Jaka jest częstotliwość korzystania z roweru?
3. Jaki jest stan posiadania rowerów w gospodarstwie domowym?
4. Jak mieszkańcy oceniają infrastrukturę rowerową w Pleszewie?
5. Co mieszkańców skłania do korzystania z roweru?
6. Czy rowerzysta czuje się bezpiecznie w czasie podróży rowerem?
7. Jakie czynniki zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?
8. Jakie czynniki zachęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?
9. Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy i szkoły?
10. Jaki jest maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?
11. W jakich punktach powinny być zlokalizowane stacje wypożyczania roweru miejskiego?

Metoda badań oraz dobór próby

Badanie przeprowadzono za pomocą dwóch technik socjologicznych: wywiadu kwestionariuszowego bezpośredniego (z dorosłymi mieszkańcami Miasta i Gminy Pleszew oraz z osobami dojeżdżającymi do pracy) oraz za pomocą wywiadu audytoryjnego (z dziećmi i młodzieżą uczącą się). Badanie realizowano między 20.11.2019 i 20.12.2019 roku.

Badanie realizowano na terenie miasta Pleszew – w miejscach powszechnie dostępnych dla mieszkańców. Wywiady z dorosłymi mieszkańcami Miasta i Gminy Pleszew realizowano w miejscu ich zamieszkania (metodą *random route*) oraz okolicach Rynku, większych sklepów spożywczych, na osiedlach mieszkaniowych, w okolicy Cmentarza Komunalnego, szpitala, parku wodnego, domu kultury i biblioteki. Ankieterzy prowadzili także wywiady w miejscach wskazanych przez Zmawiającego, a zwiększających szansę na realizację wywiadu z osobami dojeżdżającymi do pracy.

Dobór próby miał charakter warstwowo-losowy i obejmował trzy grupy:

1. **dzieci i młodzież ucząca się** w przedziale wieku od 10 do 18 lat, założona i zrealizowana wielkość próby $N=300$, dobrana proporcjonalnie do liczebności populacji uczniów w poszczególnych typach szkół: szkoła podstawowa, ponadpodstawowa w podziale na: branżowe szkoły I stopnia, technika i licea ogólnokształcące (badanie przeprowadzono w szkołach techniką wywiadu audytoryjnego),
2. **dojeżdżający do pracy**, założona i zrealizowana wielkość próby $N=300$, badanie losowe przeprowadzone techniką wywiadu kwestionariuszowego (PAPI), na przystankach komunikacji publicznej w pobliżu zakładów pracy: Spomasz, Famot oraz na stacji Kowalew – PKP Pleszew,
3. **badanie reprezentatywne dla dorosłych mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew**, założona i zrealizowana wielkość próby $N=400$, badanie losowe przeprowadzone techniką wywiadu kwestionariuszowego (PAPI).

łącznie badaniem objęto 1000 osób.

Streszczenie

Raport sprawozdaje wyniki badania, którego celem było poznanie opinii mieszkańców o potrzebie wprowadzenia w mieście rowerów miejskich oraz poznanie uwarunkowań sprzyjających wybieraniu roweru jako środka transportu podczas przemieszczania się do pracy, miejsca edukacji i rekreacji. Jak również zapoznanie się z barierami w wyborze tego środka transportu.

Badanie przeprowadzono za pomocą dwóch technik socjologicznych: wywiadu kwestionariuszowego bezpośredniego (z dorosłymi mieszkańcami Miasta i Gminy Pleszew oraz z osobami dojeżdżającymi do pracy) oraz za pomocą wywiadu audytoryjnego (z dziećmi i młodzieżą uczącą się). Badanie realizowano między 20.11.2019 i 20.12.2019 roku.

Badaniem objęto trzy grupy osób (dobór warstwowo-losowy):

1. **dzieci i młodzież ucząca się** w przedziale wieku od 10 do 18 lat, założona i zrealizowana wielkość próby N=300 (badanie przeprowadzono w szkołach techniką wywiadu audytoryjnego),
2. **dojeżdżający do pracy**, wielkość próby N=300, badanie losowe przeprowadzone techniką wywiadu kwestionariuszowego (PAPI),
3. **badanie reprezentatywne dla dorosłych mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew**, założona i zrealizowana wielkość próby N=400, badanie losowe przeprowadzone techniką wywiadu kwestionariuszowego (PAPI).

łącznie badaniem objęto 1000 osób.

Badanie dostarcza odpowiedzi na pytania badawcze dotyczące zarówno dotychczasowych nawyków komunikacyjnych, jak i postaw wobec planowanego wprowadzenia usługi rowerów miejskich i gotowości mieszkańców do korzystania z takiego rozwiązania.

Jaki jest stan posiadania rowerów w gospodarstwie domowym?

Obecny stan posiadania rowerów w gospodarstwach domowych jest bardzo niski w przypadku dorosłych mieszkańców – 76,1% z nich zadeklarowało, że w gospodarstwie domowym nie ma żadnego roweru, a w pozostałych na ogół znajduje się jeden pojazd (14,5%) lub dwa rowery (8,2%).

Nieco korzystniejsza jest sytuacja osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie – 31,3% tych osób nie ma roweru, to dwukrotnie mniej w porównaniu z mieszkańcami miasta i gminy. W ich gospodarstwach domowych na ogół znajduje się jeden rower (47%), rzadziej są dwa (19,7%) lub trzy sprzęty (1,7%).

W obu przypadkach zachodzi prawidłowość (choć silniej uwidacznia się dla mieszkańców miasta i gminy), że zamieszkiwanie z dziećmi zwiększa szanse na posiadanie roweru. Znajduje to potwierdzenie w deklaracjach dzieci i młodzieży. W tej grupie aż 93,1% zadeklarowało posiadanie roweru.

Jaki odsetek osób korzysta z roweru?

Obecnie z rowerów korzysta niewielka grupy osób dorosłych. W przypadku mieszkańców miasta i gminy Pleszew deklarację korzystania z roweru złożyło 1,5% badanych osób, a w przypadku osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie jest to 3% respondentów. Nieco częściej z rowerów korzystają dzieci i młodzież. Dziś rowerem przemieszcza się 16% uczniów.

Badanie prowadzi do wniosku, że istnieją dwie główne przyczyny prowadzące do niekorzystania z roweru przez osoby dorosłe. Pierwszą z nich jest sposób postrzegania jego funkcji. Dorośli mieszkańcy postrzegają rower jako sprzęt rekreacyjny, a nie środkiem codziennego transportu. Osoby dojeżdżające z kolei najczęściej podzielały przekonanie, że rower wymaga szczególnej kondycji fizycznej – bez niej nie może być mowy, aby był to środek transportu, który może służyć szybkiemu przemieszczaniu się.

Drugą z barier są nawyki komunikacyjne mieszkańców i osób dojeżdżających do miasta. O gotowości przemieszczania się na rowerze decyduje przede wszystkim częstość przemieszczania się po mieście – z badania wynika, że im częściej ktoś się przemieszcza inaczej niż pieszo po Pleszewie, tym większa jest potrzeba sięgnięcia po inny środek transportu (rower). Niższą gotowość do takiej zmiany mają ci mieszkańcy, którzy w drodze do pracy lub z pracy przewożą innych członków rodziny (zwłaszcza dzieci do szkoły). Elastyczność i gotowość zmiany jest zróżnicowana, zależnie od cech położenia społeczno-demograficznego. Kobiety, osoby młode (do 30 roku życia), bez dzieci są bardziej otwarte na zmianę nawyków. Te osoby są bardziej chętne do tego, aby wiele z codziennych spraw (praca, codzienne zakupy, korzystania z oferty rekreacyjnej i rozrywkowej) organizować bez korzystania z samochodu i z pomocą roweru. Na tę gotowość nie wpływa miejsce zamieszkania w Pleszewie (odległość od Rynku).

Jaka jest częstotliwość korzystania z roweru?

Bardzo nieliczni badani, zwłaszcza w grupie osób dorosłych, korzystają na co dzień z roweru. W przypadku mieszkańców miasta i gminy takie osoby stanowią 1,5% badanych, a wśród osób dojeżdżających do pracy – 2%. Ponad połowa mieszkańców (53,1%) i niemal równie liczna grupa osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie (49,7%) w ogóle nie korzysta z roweru. Pozostali dorośli korzystają z rowerów okazjonalnie – funkcjonuje tak 29,2% mieszkańców i 38,7% osób dojeżdżających do Pleszewa. Wśród najmłodszych badanych częstotliwość użytkowania roweru różni się. Aż 33% badanych uczniów korzysta z roweru kilka razy z miesiąca, a 22,9% korzysta z niego kilka razy w tygodniu. Dzieci i młodzież częściej deklarowały codzienne przemieszczanie się rowerem (6,7%).

Wśród dorosłych mieszkańców oraz osób dojeżdżających na korzystanie z roweru wpływa wiek i sprawność fizyczna – z rowerów – jak wykazywaliśmy wcześniej – korzystają osoby młodsze i sprawne. Brak rowerów w gospodarstwach domowych sprzyja obniżeniu częstości korzystania z tej formy transportu. Powoduje to, że samo udostępnienie rowerów może wpłynąć na większą gotowość poruszania się na nim po mieście.

Im rzadziej mieszkańcy i osoby dojeżdżające mają potrzebę przemieszczania się po mieście, tym częściej korzystają z samochodu. I odwrotnie – konieczność częstego przemieszczania się (1-2 razy dziennie) powoduje, że badani dorośli (zarówno mieszkańcy miasta i gminy, jak i osoby dojeżdżające do Pleszewa do pracy) są gotowi zastąpić część swojej aktywności pieszej lub samochodowej – rowerem.

Jakie czynniki zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?

Badanie wskazuje na to, że – według dorosłych – nie występują obiektywne bariery dla korzystania z roweru. Przeszkodami dla nich jest natura obowiązków zawodowych lub rodzinnych. Nie były to powody uznawane przez nich za istotne. Dorosłych mieszkańców i dojeżdżających do Pleszewa łączy też przekonanie, że rower sprawdza się tylko przez część roku oraz stosunek do samego roweru – ten traktowany jest jako narzędzie służące rekreacji, a nie środek codziennego transportu. To przekonanie będzie prawdopodobnie wpływać na sposób korzystania z roweru miejskiego – głównie w porze, gdy warunki pogodowe są sprzyjające oraz w weekendy.

Skrajnie inne powody wymieniaли uczniowie. Wprawdzie powielają opinie rodziców dotyczące możliwości korzystania z roweru przez cały rok oraz funkcji roweru jako narzędzia rekreacji, a nie środka codziennej komunikacji. Jednak według ich obserwacji ważne są inne bariery w szczególności są to zachowania kierowców samochodów, jakość powietrza, ryzyko kradzieży roweru oraz braki infrastrukturalne – brakuje zwłaszcza ścieżek rowerowych (lub ciągłych ścieżek rowerowych) i monitoringu stojaków rowerowych.

Jak mieszkańcy oceniają infrastrukturę rowerową w Pleszewie?

Oceny ścieżek rowerowych są ściśle powiązane z kategorią wiekową. Dzieci i młodzież oceniają ilość i ciągłość ścieżek znacznie bardziej krytyczni niż dorośli z każdej z badanej grupy. Aż 55,8% uczniów wyraziło ocenę negatywną, a kolejne 16,7% ocenę niejednoznaczną (raczej negatywną lub raczej pozytywną). Inaczej jest w przypadku osób dorosłych – 63,3% mieszkańców miasta i gminy ocenia ścieżki rowerowe pozytywnie. Podobną ocenę sformułowało 61,5% osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie. W obu tych grupach tylko pojedyncze osoby wyraziły oceny negatywne (odpowiednio: 1% i 0,5%)

Podobnie wypadają oceny stojaków rowerowych. Tu także opinie dzieci i młodzieży są bardziej krytyczne niż osób dorosłych. Jednocześnie jednak uczniowie oceniają stojaki rowerowe (ich ilość) wyżej niż ścieżki rowerowe. Według 33,8% z nich należy ocenić ten element infrastruktury pozytywnie, a 43,7% – negatywnie.

Oceny dorosłych mieszkańców w odniesieniu do stojaków są pozytywne (67,3%) lub niejednoznaczne (29,1%). Tylko pojedynczo (3,5%) wyrażano oceny negatywne. Podobne obserwacje dotyczą osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie – tu także przeważają oceny pozytywne (60,8%) nad niejednoznacznyymi (38,1%) i negatywnymi (1,1%).

Źródeł rozbieżności między ocenami młodzieży i osób dorosłych można poszukiwać między w doświadczeniach tych grup – młodzi częściej poruszają się rowerami po mieście w związku z tym ich opinie mogą pochodzić z własnego doświadczenia i doznawanych trudności.

Jakie czynniki zachęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły? Co mieszkańców skłania do korzystania z roweru?

Motywacje korzystania z roweru mieszkańców i osób dojeżdżających są niemal identyczne. Obie grupy badanych najwyżej cenią w jeździe na rowerze to, że może stać się ona sposobem dbania o zdrowie lub poprawy kondycji zdrowotnej. Dość ważnym motywem jest też czerpanie przyjemności z jazdy. Inne motywy, które badani uznawali za prawdziwe, to możliwość unikania trudności z parkowaniem i większa punktualność, lepsza organizacja dnia. Nieco rzadziej jeżdżenie na rowerze postrzegano jako możliwość przyczynienia się do ochrony środowiska i dania wzoru innym.

Walory zdrowotne oraz pozytywne skutki dla otoczenia (zwłaszcza wpływ na jakość powietrza) jeżdżenia na rowerze doceniają bardziej te osoby, które już dziś starają się ograniczyć poruszanie się samochodem. Ci mieszkańcy cenią także wpływ tej formy transportu na lepszą samoorganizację.

Dzieci i młodzież kierują się nieco innymi motywacjami niż ich rodzice. Przede wszystkim częściej dostrzegają zalety jeżdżenia na rowerze. Najwyżej cenią fakt, że jazda na rowerze jest zachowaniem proekologicznym. Taka motywacja korzystania z roweru jest bliższa zwłaszcza uczniom szkół podstawowych i zasadniczych zawodowych.

Jazda na rowerze to sposób na większą sprawność, źródło przyjemności, ale także szansa na większą samodzielność i oszczędność. Uczniowie szkół podstawowych nieco częściej uznawali, że rower daje szansę na szybsze przemieszczanie się, a nieznacznie rzadziej, że to sposób na tańszy transport. Zwróćmy uwagę, że rodzice nie wywierają presji na dzieci, zwłaszcza na dzieci nastoletnie – uczniów szkół ponadpodstawowych – nie zmuszają ani nie zachęcają do korzystania przez nie z rowerów.

Jaki jest stosunek do wprowadzania roweru miejskiego?

Dorośle osoby poddane badaniu są pozytywnie nastawione do pomysłu wprowadzenie pilotażowego programu rowerów miejskich. Są przychylni, ale umiarkowanie entuzjastyczni – co trzeci z mieszkańców (30,7%) i co piąty z pracujących w Pleszewie (18,4%) byłby zdecydowany skorzystać z roweru miejskiego. Odpowiednio 25,2% i 29,3% osób nie będzie chciało skorzystać z tego rozwiązania. Im starsi są badani, tym mniej chętnie korzystają z roweru miejskiego – niezależnie od sprawności.

Postawy uczniów są podobne do postaw dorosłych. Przeważają pozytywne nastawienia i chęć skorzystania z roweru miejskiego (73,7%). Chętniej wypróbowałiby go uczniowie szkół podstawowych, dzisiaj poruszający się po mieście głównie z pomocą rodziców i ich aut. Im bardziej krytyczne były oceny systemu ścieżek rowerowych, jakości powietrza w mieście i zachowań kierowców na drogach, tym mniejsza była gotowość korzystania z roweru miejskiego. Z drugiej strony większość uczniów ma własny sprawny rower – może to powodować, że zmiana nawyków komunikacyjnych zachęci ich raczej do korzystania z rowerów własnych niż miejskich.

Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy i szkoły?

Dorośli mieszkańcy podzielają powszechnie przekonanie, że wprowadzenie systemu rowerów publicznych, poprawa bezpieczeństwa na drogach oraz rozbudowa infrastruktury rowerowej, w tym także stworzenie (lepszyc) warunków parkowania rowerów w miejscu pracy i szkołach są podstawowymi warunkami, które sprzyjałyby zachęceniu do regularnego dojeżdżania do pracy i szkoły. Dorośli przywiązują też wagę do stałych ułatwień dla użytkowników rowerów (darmowe serwisowanie rowerów) oraz jednorazowych akcji podnoszących świadomość mieszkańców („Dzień bez samochodu”). Mniejsze znaczenie miałyby mieć wprowadzenie nauki jazdy w szkołach oraz kampanie medialne.

Podobny ogląd sprawy mają osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie. Jediną odróżniającą ich cechą jest przywiązywanie większej wagi do kampanii medialnych (być może to efekt tego, że w trakcie dojazdów do pracy stykają się z tego rodzaju komunikatami). Mniejszą wagę natomiast przywiązują do akcji „Dzień bez samochodu” – to nie dziwi, bo wiele z tych osób przemieszcza się po mieście pieszo.

Bardziej sceptyczni wobec wszystkich tych rozwiązań są uczniowie. Widzieliby potrzebę stworzenia warunków do parkowania rowerów przy szkole. Pewne nadzieje wiążą też z wprowadzeniem rowerów miejskich, rozwinięciem infrastruktury i poprawą bezpieczeństwa na drodze. Pozostałe rozwiązania uznają za mniej istotne.

Badanych poproszono też o wskazanie dodatkowych działań, jakie można by wprowadzić, żeby zachęcić mieszkańców do regularnego korzystania z rowerów. Najczęściej – we wszystkich grupach badanych – sugerowano zwiększenie atrakcyjności roweru miejskiego przez uruchomienie zachęt finansowych. Mogłyby to być zniżki dla wybranych grup użytkowników (uczniów, rencistów, pracowników) lub darmowe przejazdy (powrotne lub wyliczane na podstawie częstości używania roweru). Dorośli uznali, że system rowerów miejskich trzeba wesprzeć kampanią informacyjną i edukacyjną (raczej z wykorzystaniem tradycyjnych narzędzi informacyjnych). Dodatkowo ważne miałyby być działania promocyjne, najczęściej opisywane jako wydarzenia kulturalne (koncerty, imprezy), sportowe i turystyczne (rajdy, zawody – prawdziwe lub wirtualne) organizowane przez miasto.

Młodzież dodatkowo uznała, że pożądane byłoby wprowadzenie udogodnień infrastrukturalnych – rozbudowa i połączenie ścieżek rowerowych oraz właściwe rozmieszczenie stacji wypożyczenia rowerów. Nie bez znaczenia jest atrakcyjność i stan wypożyczanych rowerów (stąd pomysły uruchomienia usługi lub stacji serwisowania rowerów oraz dostosowania do potrzeb różnych użytkowników – np. wyposażenie w duże kosze do przewożenia rzeczy) oraz zabezpieczenie stojaków i parkingów rowerowych. Wśród propozycji zmian pojawił się także pomysł, aby zniechęcać kierowców do ruchu samochodowego, np. przez podniesienie opłat parkingowych.

Jaki jest maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?

Potencjalni dorośli użytkownicy są gotowi pokonać bardzo małe odległości, żeby skorzystać z roweru miejskiego. Dorośli w większości (78% mieszkańców i 83% osób dojeżdżających) chcieliby, żeby stacja wypożyczenia znajdowała się nie dalej niż 200 metrów od ich domu, miejsca pracy lub miejsca, do którego chcą się dostać. Rowery miejskie powinny być dostępne na stacji kolejowej, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych i parkingów dużych zakładów pracy oraz koło punktów handlowych i urzędów.

Młodzież jest bardziej zróżnicowana w swoich opiniach. Z jednej strony co czwarty badany uczeń (23,2%) uznał, że jest gotów pokonać pieszo do 100 metrów, żeby dostać się do roweru miejskiego. Z drugiej strony, niemal co trzeci z nich (29,5%) byłby gotów przejść pół kilometra lub więcej, żeby z niego skorzystać.

W jakich punktach powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego?

Zdecydowana większość badanych uznała, że jedna ze stacji wypożyczeni rowerów miejskich powinna znajdować się na Rynku. Pozostałe wybrane lokalizacje pokazują, w jakim celu poszczególne grupy badanych chciałyby wykorzystywać rower miejski. Dorośli mieszkańcy chcieliby, żeby stacje znalazły się na ul. Mieszka I, w pobliżu Parku Wodnego, szpitala i Spomaszu. Osoby dojeżdżające widzą większą potrzebę umieszczenia stacji na dworcu PKP, w pobliżu dużych zakładów pracy (ich miejsc pracy), na ulicy Mieszka I i w pobliżu szpitala. Natomiast widzą mniejszą potrzebę ulokowania ich obok Parku Wodnego lub cmentarza (potwierdza to wcześniejszą obserwację, że ta grupa życie pozazawodowe, w tym rekreacyjne, lokuje poza Pleszewem).

Młodzież chciałaby, żeby stacje były w tych miejscach, które są celem ich aktywności – Rynek (miejsce spotkań z rówieśnikami), Parku Wodnego (miejsce rekreacji) lub szpitala (sąsiedztwo szkół). Widzą natomiast mniejszą potrzebę lokowania rowerów miejskich w pozostałych lokalizacjach.

Badani nie mieli w większości pomysłu gdzieindziej powinny być dostępne rowery miejskie. Dorośli mieszkańcy i przyjezdni proponowali, żeby takim miejscem był zakład „Ekohigiena” oraz peryferia miasta. Więcej pomysłów mieli uczniowie. Proponowali oni, żeby stacje były ulokowane w okolicach parku miejskiego, okolicach szkół, na osiedlach mieszkalnych (os. Reja), pojedynczo wymieniono także: Kaufland, ul. Lipową, ul. Poznańską, Koźmińską, Kaliską, Szewica.

Badanie prowadzi do wniosków o konieczności podjęcia działań zachęcających wszystkie grupy osób funkcjonujące w mieście do korzystania z roweru miejskiego. Podstawowym narzędziem powinny być zachęty finansowe oraz działania informacyjne i promujące nowe rozwiązania. Należy jednak równolegle usuwać te elementy, które powodują obawy potencjalnych korzystających i mogą ich zniechęcać do roweru miejskiego. Wydaje się, że najważniejszym z takich działań powinno być połączenie rowerowych ścieżek lub stworzenie dogodnych dla rowerzystów ciągów komunikacyjnych. Można przy tym skorzystać z doświadczeń innych miast (np. Gdańsk lub Toruń), w których w przypadku braku możliwości budowy ścieżki rowerowej, wprowadzono pas dla rowerów w zwykłych ciągach drogowych.

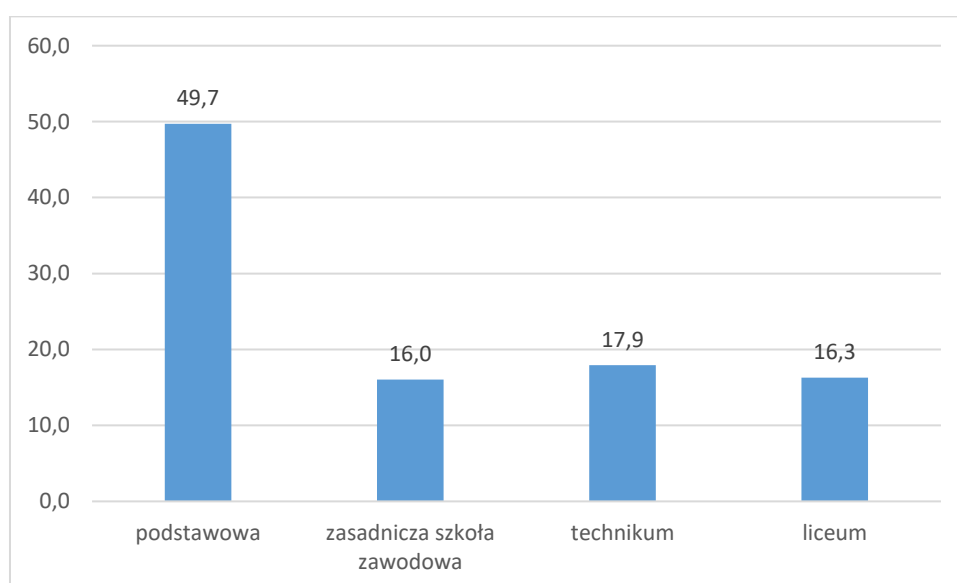
Analiza i wnioski z przeprowadzonych badań

Dzieci i młodzież ucząca się

Charakterystyka badanych

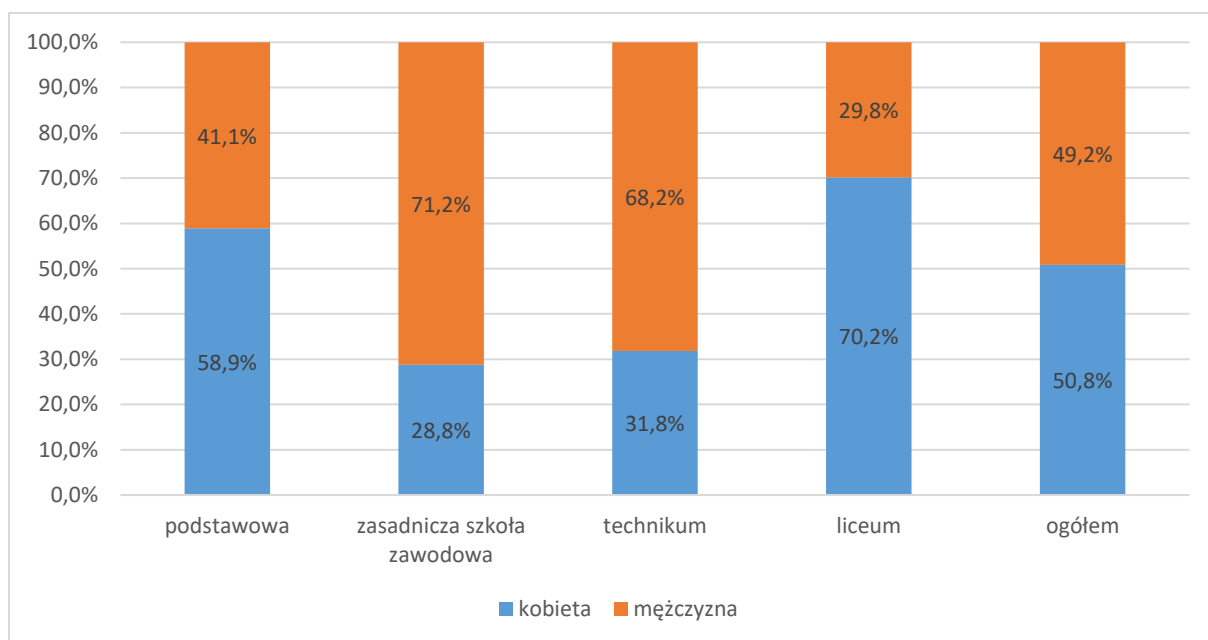
Badaniem objęto dzieci i młodzież uczącą się w mieście Pleszew. Połowę badanych (49,7%) stanowili uczniowie szkół podstawowych, pozostali to młodzież ze szkół ponadgimnazjalnych. Badanie realizowano we wszystkich szkołach działających w Pleszewie. W przypadku szkół ponadgimnazjalnych zastosowano dobór warstwowy nieproporcjonalny, to jest zbadano podobną liczbę uczniów w każdym z typów szkół: 16,0% badanej młodzieży to uczniowie zasadniczych szkół zawodowych, 17,9% - technikum, a 16,3% - liceum ogólnokształcącego.

Wykres 1. Typ szkoły



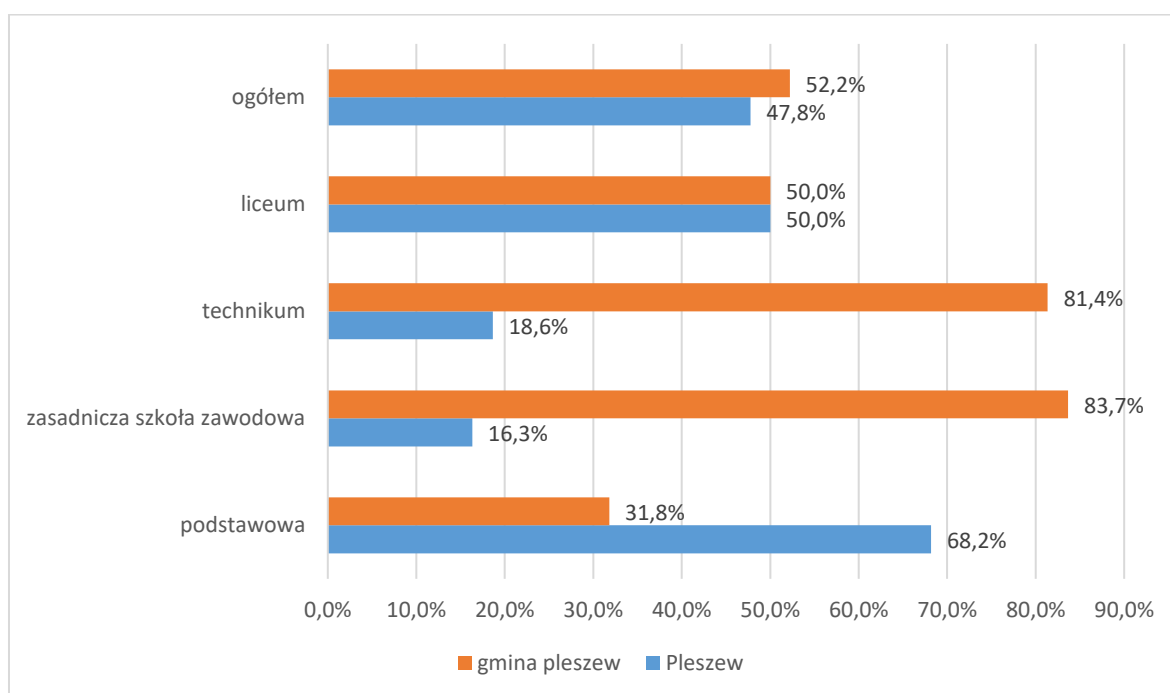
Połowa badanych uczniów (50,8%) to dziewczęta. W przypadku uczniów szkoły podstawowej przeważały dziewczęta (58,9%) – jest to wynik zarówno charakterystyk demograficznych, jak i okoliczności badania (wejście do szkoły było jednorazowe a badaniem objęte były osoby obecne w szkole). W przypadku szkół ponadpodstawowych dysproporcje płci związane są z charakterystyką wyborów edukacyjnych dziewcząt i chłopców. W szkołach branżowych – zarówno zasadniczych, jak i technikach – przeważają chłopcy. Znalazło to odzwierciedlenie w próbie – 71,2% uczniów szkoły zasadniczej i 68,2% uczniów techników to chłopcy. Odwrotne są proporcje płci młodzieży uczącej się w liceach – tu dziewczęta stanowiły 70,2% osób badanych.

Wykres 2. Płeć badanych



Szkoły różnią się nie tylko ze względu na płeć uczniów, ale także ze względu na miejsce zamieszkania uczniów (wykres 3). Wśród badanych uczniów szkół podstawowych przeważali mieszkańcy miasta Pleszew (68,2%). Młodzież licealna objęta badaniem, to w połowie uczniowie z miasta Pleszew, a w połowie uczniowie dojeżdżający z gminy. W szkołach branżowych przeważali uczniowie dojeżdżający z terenu gminy (w szkole zasadniczej dojeżdżający stanowili 83,7%, a w technikum – 81,4% badanych uczniów).

Wykres 3. Miejsce zamieszkania



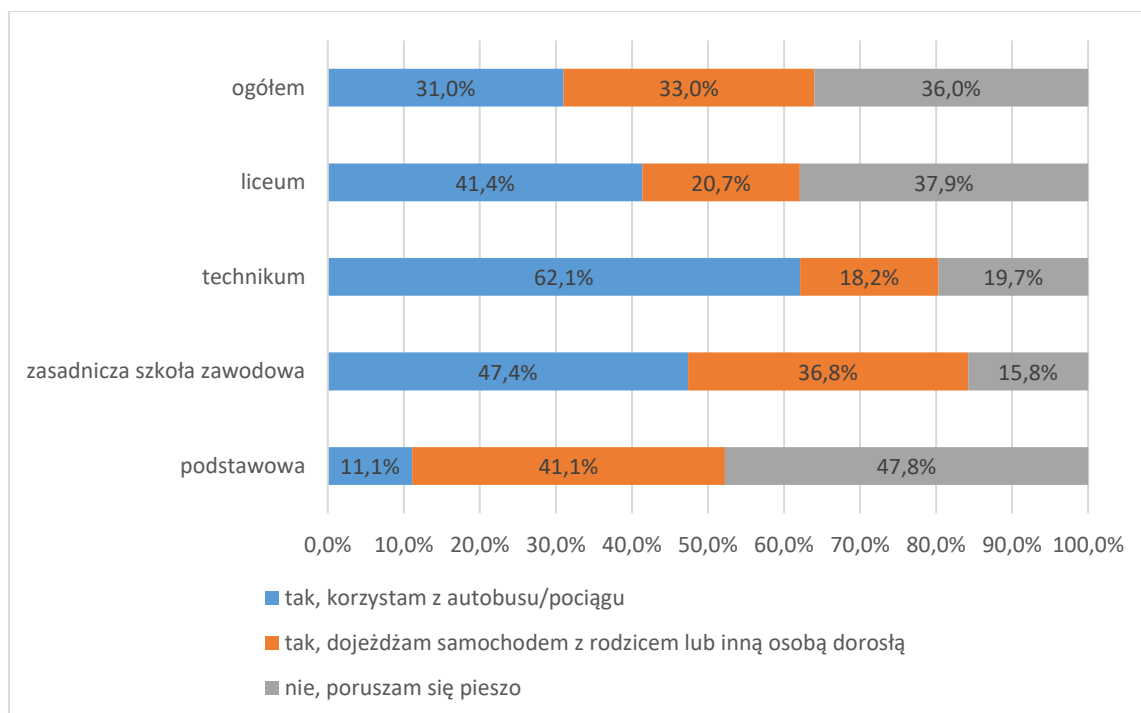
Nawyki komunikacyjne

Miejsce zamieszkania dzieci i młodzieży ma znaczenie dla tego, w jaki sposób dostają się do szkoły. Im więcej w danej szkole jest uczniów spoza miasta Pleszew, tym większa była potrzeba korzystania z jakiegos ̄rodka transportu. Łącznie 64% uczniów korzysta z jakieś formy transportu – niemal równie często jest to transport zbiorowy (z autobusu lub pociągu korzysta 31%), jak indywidualny (samochodem dojeżdża do szkół 33% dzieci i młodzieży). W przypadku szkół branżowych liczba osób dojeżdżających jest niema równa liczbie uczniów spoza miasta. Inaczej jest w przypadku uczniów szkół podstawowych (z transportu korzysta – 52,2% uczniów) i liceów (62,1%).

Większość, bo 60% uczniów szkół podstawowych mieszkających w Pleszewie dostaje się do szkoły pieszo, jednak pozostali korzystają z transportu samochodowego (3,3% uczniów mieszkających na obrzeżach miasta przyznało, że dojeżdża autobusem). Uczniowie szkół podstawowych mieszkający na terenie gminy w większości są dowożeni do szkoły. Tylko 18,4% z nich dostaje się do szkoły pieszo, pozostali korzystają z transportu indywidualnego (46,9%) i nieco rzadziej zbiorowego (34,7%). Im starsze dzieci, tym rzadziej korzystają z transportu indywidualnego.

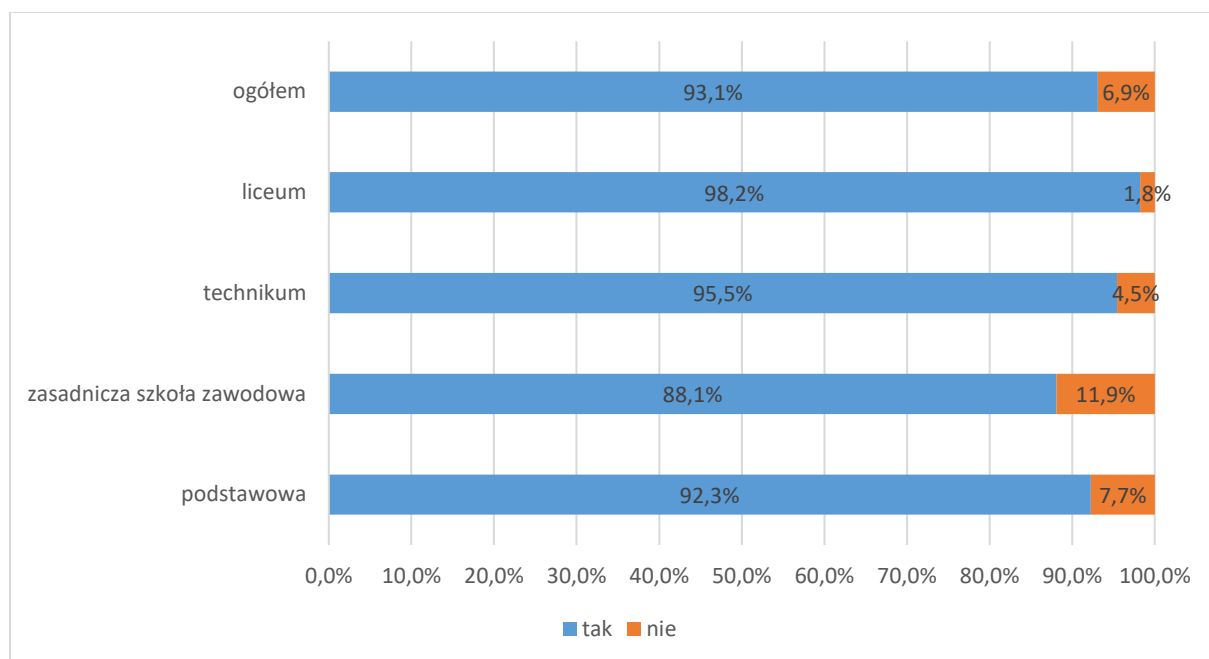
W przypadku licealistów sytuacja wygląda nieco inaczej. Wśród uczniów mieszkających w Pleszewie większość (69,2%) dostaje się do szkoły pieszo – tu różnica wobec uczniów szkół podstawowych jest nieznaczna. Z kolei, uczniowie dojeżdżający do liceum z terenu gminy w zdecydowanej większości (84,6%) korzystają z transportu zbiorowego, a jedynie 11,5% dojeżdża do szkoły samochodem.

Wykres 4. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do szkoły



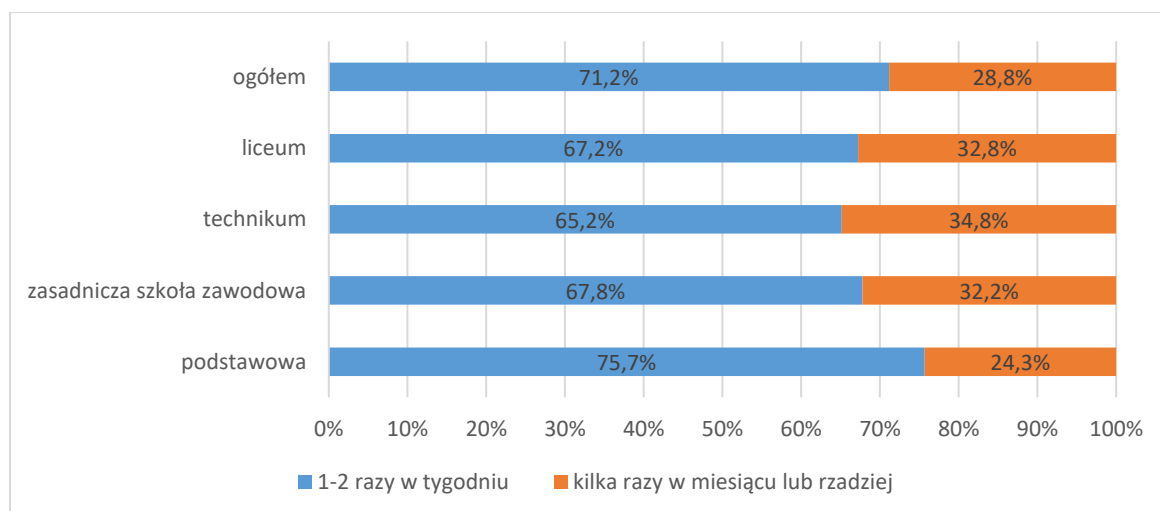
Uczniowie większości mają własne rowery – taką deklarację złożyło 93,1% badanych. Wśród najmłodszych badanych i młodzieży ze szkół zasadniczych odsetek uczniów, którzy mają rower był nieznacznie niższy (odpowiednio 92,3% i 88,1%). W takiej sytuacji były częściej dzieci i młodzież mieszkające poza miastem Pleszew.

Wykres 5. Posiadanie własnego roweru



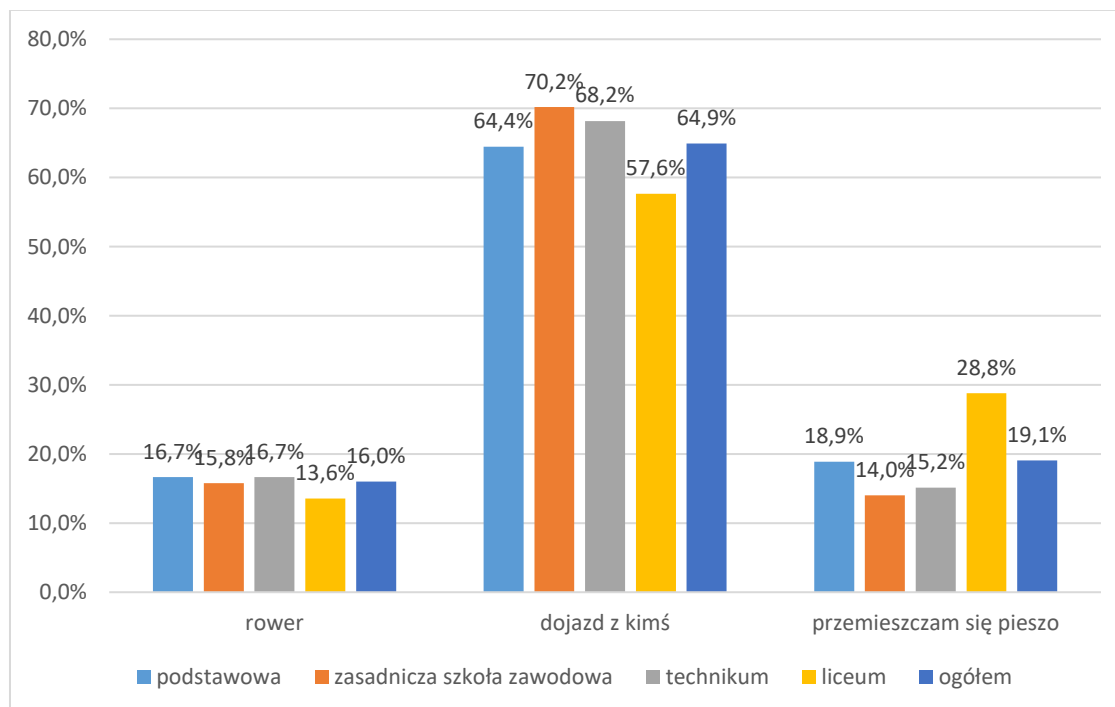
Większość (71,2%) uczniów zadeklarowała potrzebę przemieszczania się w inne miejsce niż szkoła 1 lub 2 razy w tygodniu. Najbardziej aktywni pod tym względem są uczniowie szkół podstawowych (75,7%). Wśród nich deklarację dużej mobilności częściej składali uczniowie mieszkający poza miastem (83,7% z nich musi dojeżdżać w inne miejsce niż szkoła 1-2 razy w tygodniu).

Wykres 6. Konieczność dojeżdżania w inne miejsce niż szkoła



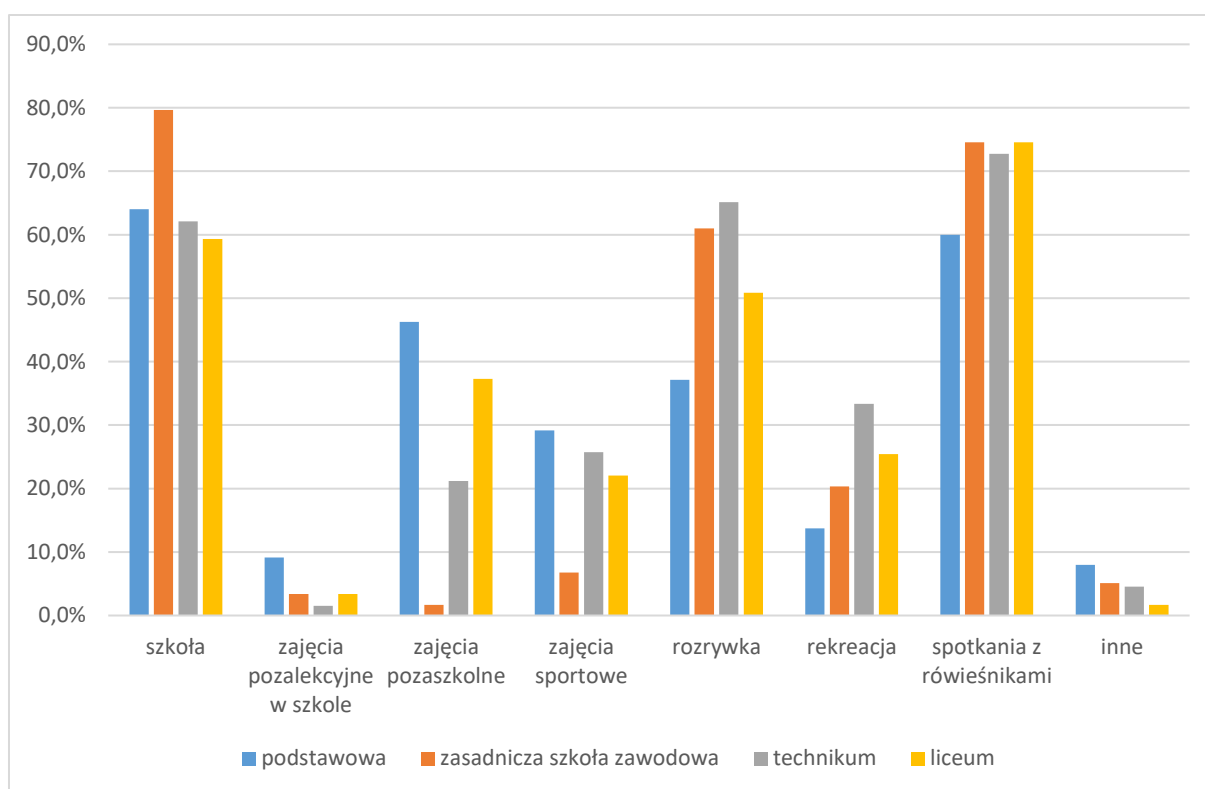
W dodatkowe miejsca uczniowie przemieszczają się najczęściej z pomocą indywidualnego transportu samochodowego (ogółem korzysta z niego 64,9%), rzadziej przemieszczają się pieszo (19,1%), a najrzadziej środkiem transportu jest rower (16%). Tylko uczniowie liceum częściej niż pozostali korzystają z transportu i przemieszczają się pieszo (28,8% z nich).

Wykres 7. Środek transportu wykorzystywany do dojazdu w inne miejsca niż szkoła



Różne są powody mobilności uczniów i są one powiązane z typem szkoły. Dla wszystkich badanych uczniów najczęstszym powodem poruszania się po mieście są spotkania z rówieśnikami. Dla uczniów szkół podstawowych, zwłaszcza młodszych, jest to powód ważny (60%), ale niemal równie ważnym celem są zajęcia dodatkowe – pozaszkolne (46,3%), jak i pozalekcyjne (9,1%). Łącznie na takie zajęcia przemieszcza się 55,4% uczniów tych szkół. Uczniowie szkół podstawowych częściej niż pozostali badani deklarowali także uczęszczanie na zajęcia sportowe (29,1%), za to rzadziej korzystanie z rozrywki (37,1%) lub rekreacji (13,7%). Zachowania licealistów i uczniów techników są pod pewnymi względami podobne do zachowań młodszych respondentów. Oni także przemieszczają się na zajęcia dodatkowe, głównie pozaszkolne (37,3% licealistów i 21,2% uczniów techników) oraz na zajęcia sportowe (22% i 25,8%). Jednak – inaczej niż dla uczniów szkół podstawowych – ważnym celem ich mobilności są też spotkania z rówieśnikami i korzystanie z oferty rozrywkowej.

Wykres 8. Cele przejazdów

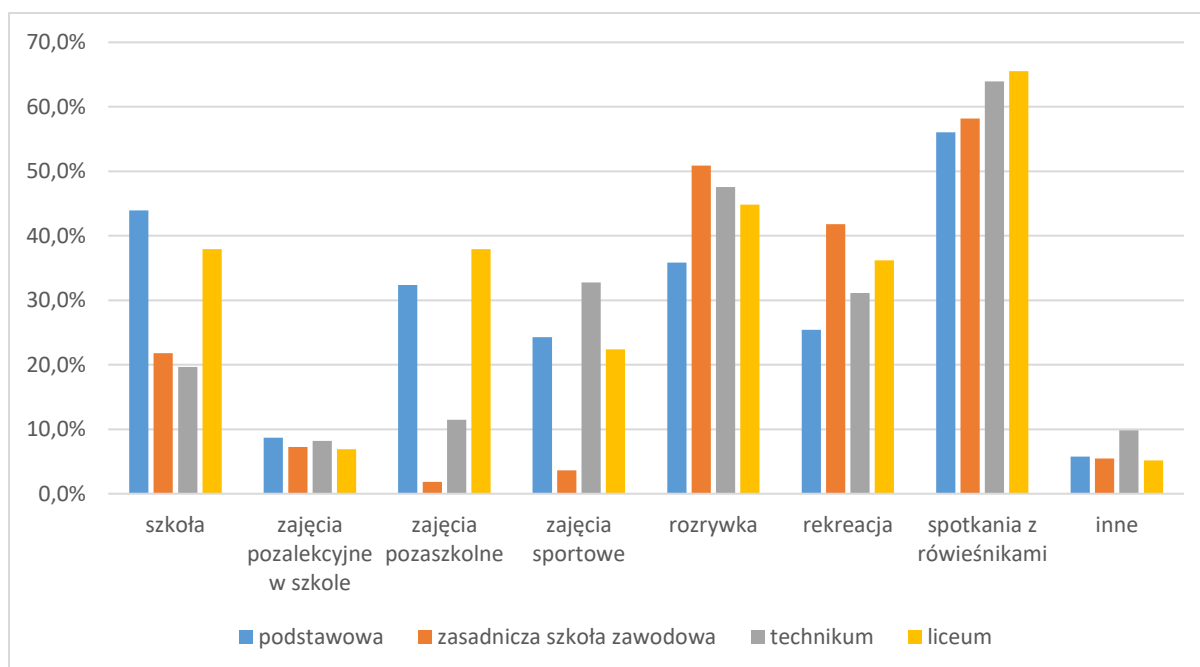


Postawy wobec komunikacji rowerowej

Uczniowie przyznają, że do części tych miejsc mogliby dojeżdżać rowerem. Najchętniej uczniowie rowerem dojeżdżaliby na spotkania z rówieśnikami (60,9%) lub w miejsca korzystania z rozrywki (44,8%). Najbardziej przychylni takiej zmianie nawyków komunikacyjnych są uczniowie szkół podstawowych – 94,8% dzieci, które uczęszczają na zajęcia pozalekcyjne byłoby gotowych dojeżdżać na nie rowerem. W przypadku zajęć pozaszkolnych było to 60,9%, a zajęć sportowych – 83,3% uczniów szkół podstawowych korzystających z takiej oferty.

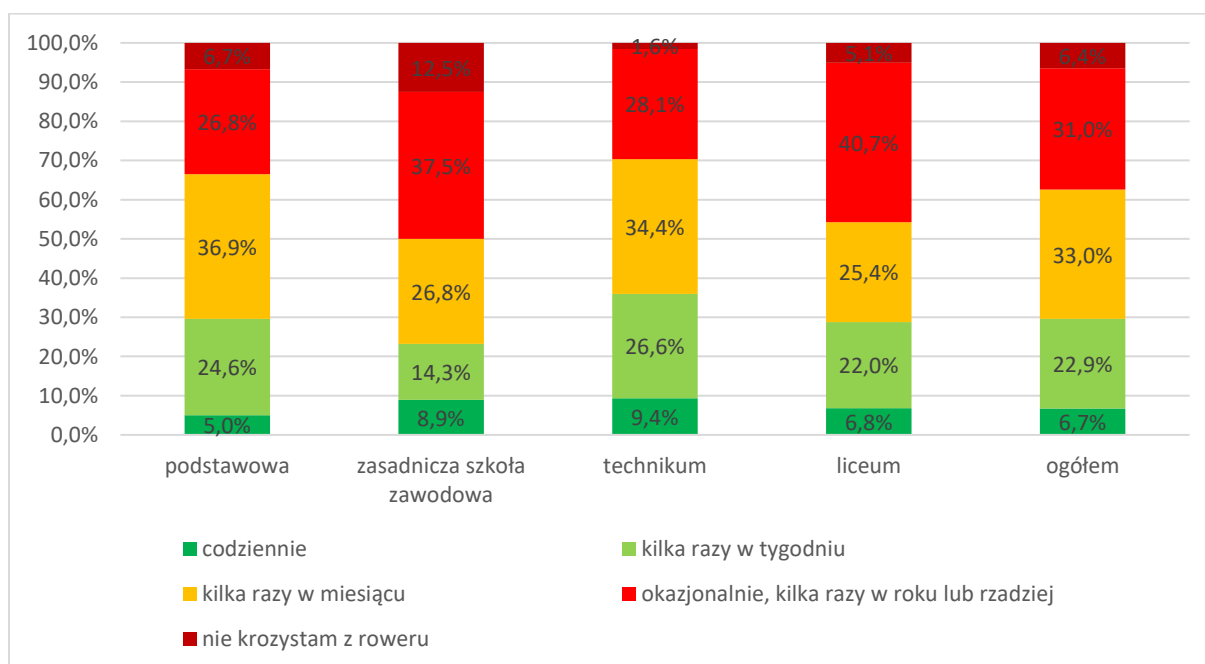
Dość zaskakujące są natomiast deklaracje uczniów szkół ponadpodstawowych – w ich przypadku deklaracje dojeżdżania na rozmaite zajęcia inne niż obowiązkowe oraz do miejsc rozrywki i rekreacji przewyższają liczbę osób deklarujących, że obecnie korzysta z takiej formy. Dotyczy to zwłaszcza młodzieży mieszkającej na terenie gminy Pleszew. Można to odczytywać w taki sposób, że obecnie jedną z barier korzystania z zajęć dodatkowych oraz oferty kulturalno-sportowej mogą być ograniczenia transportowe. Skorzystanie z roweru zmniejszyłoby tę barierę, młodzież mogłaby być bardziej samodzielna transportowo.

Wykres 9. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem



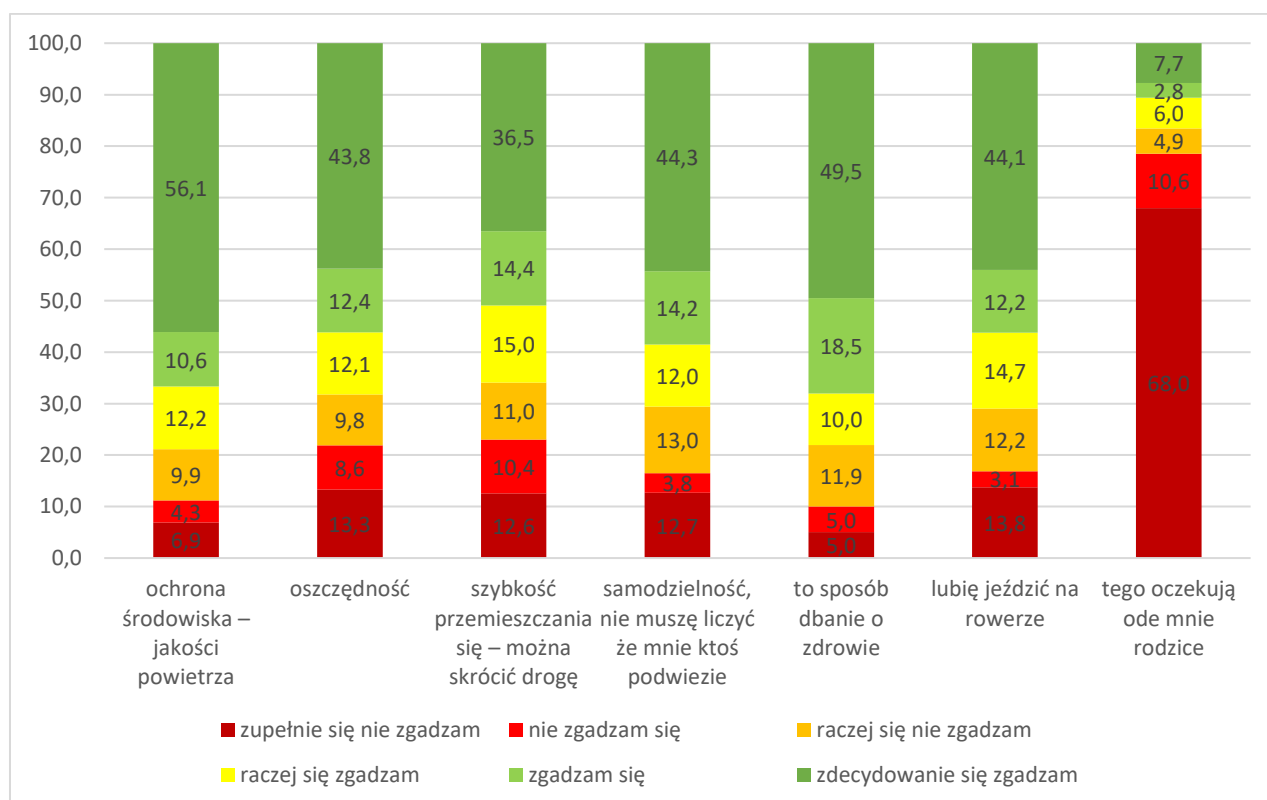
Obecnie uczniowie nie są częstymi użytkownikami rowerów – ogółem częstych użytkowników jest wśród uczniów 29,6%. W przypadku uczniów szkół podstawowych często (codziennie lub kilka razy w tygodniu) korzysta z roweru 29,6% z nich. W pozostałych szkołach najczęściej z roweru korzystają uczniowie techników (36%), rzadziej liceów (28,8%), a najrzadziej szkół zasadniczych (23,2%). W tej ostatniej grupie najwięcej jest osób, które w ogóle nie korzystają z roweru lub korzystają z niego jedynie okazjonalnie).

Wykres 10. Częstość korzystania z roweru



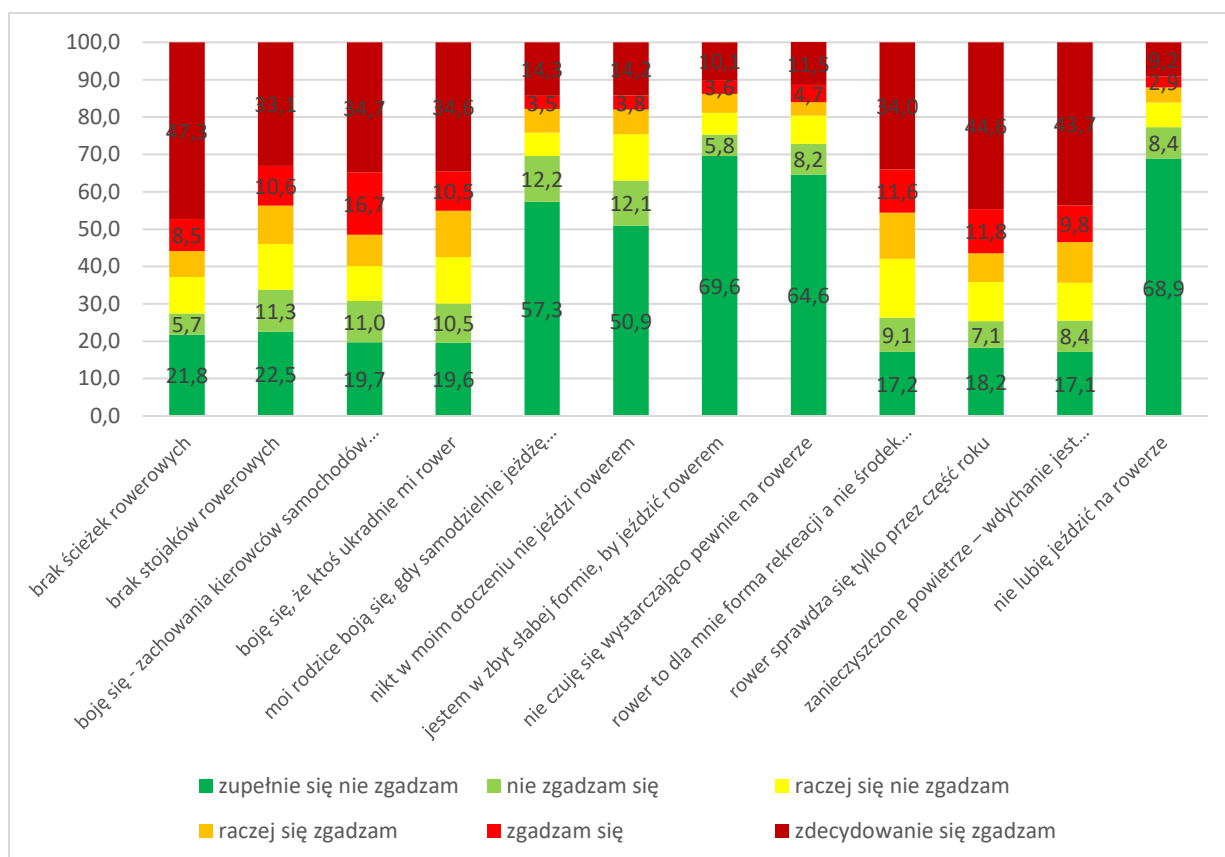
Największą zachętą do korzystania z roweru jest dla uczniów motywacja ekologiczna i prozdrowotna. Łącznie 66,7% badanych uznało, że chęć ochrony środowiska – poprawy jakości powietrza skłoniłaby ich do korzystania z roweru. Z kolei 68% uczniów zgodziło się, że jazda na rowerze to sposób dbania o zdrowie. W dalszej kolejności motywami do korzystania z roweru byłyby samodzielność (58,5%), przyjemność (56,3%), oszczędność (56,2%) i szybkość przemieszczania się (50,9%). Najmniejsze znaczenie lub wręcz skutek zniechęcający byłoby formułowanie oczekiwaniami dotyczącego konieczności przemieszczania się na rowerze przez rodziców. Ich oczekiwaniom łatwiej ulegałyby tylko dzieci najmłodsze.

Wykres 11. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru



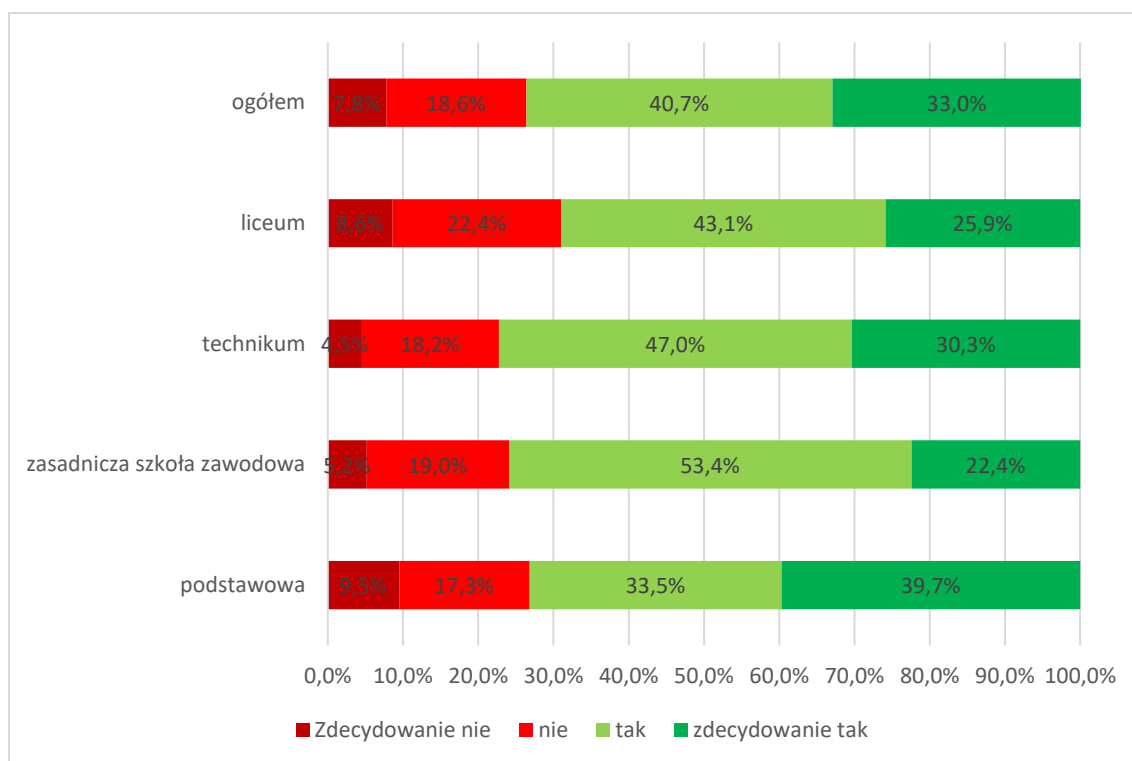
Z kolei, tym co zniechęca uczniów do korzystania z roweru jest w szczególności wyobrażenie o jego funkcjonalności. Najczęściej jako powód zniechęcający do korzystania z roweru wskazywano fakt, że sprawdza się on tylko przez część roku (z takim stwierdzeniem zgadza się 56,4% badanych). Pozostałe znaczące przeszkody to zdaniem uczniów: zanieczyszczone powietrze (53,5%), brak ścieżek rowerowych (55,8%), zachowania kierowców (51,5%), brak stojaków rowerowych (43,7%) i lęk przed kradzieżą rowerów (45,1%).

Wykres 12. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru



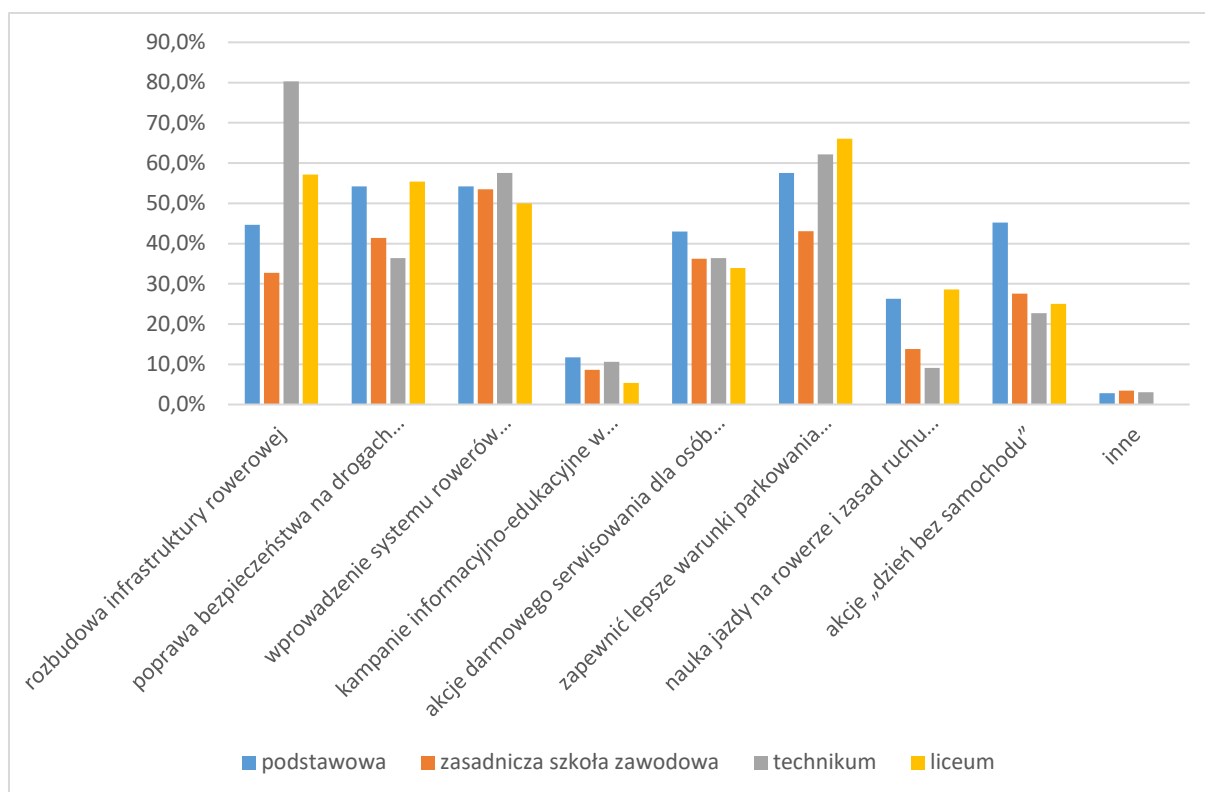
Dzieci i młodzież są w większości przychylni pomysłowi wprowadzenia roweru miejskiego – 73,7% z nich gotowych byłoby skorzystać a takiego roweru. Chętniej jako użytkowników roweru miejskiego widzą siebie uczniowie techników (77,3%) oraz szkół zasadniczych (75,8%) i szkół podstawowych (73,2%). Nieznacznie rzadziej podobną deklarację złożyli uczniowie liceum (69%). Jest kilka czynników, które mogą wpływać na te deklaracje. Najważniejszymi z nich są miejsce zamieszkania i dotychczasowy sposób poruszania się po mieście (tu najsilniejsze są związki statystyczne). Ci uczniowie, którzy mieszkają w mieście Pleszew częściej deklarowali chęć korzystania z roweru miejskiego niż dzieci i młodzież mieszkający na terenie gminy. Drugim ważnym czynnikiem wpływającym na gotowość korzystania z roweru był dotychczasowy sposób przemieszczania się do szkoły. Z roweru miejskiego najchętniej skorzystają ci uczniowie, którzy obecnie przychodzą do szkoły pieszo (78,2%). Najmniej chętni są ci, którzy dojeżdżają samochodem (66,7%). Wpływ na gotowość korzystania z roweru miejskiego ma też fakt posiadania własnego roweru – osoby, które nie mają własnego roweru chętniej skorzystają z rozwiązania miejskiego (odpowiednio 84% i 73%), ale ten związek nie jest istotny statycznie.

Wykres 13. Gotowość korzystania z roweru miejskiego



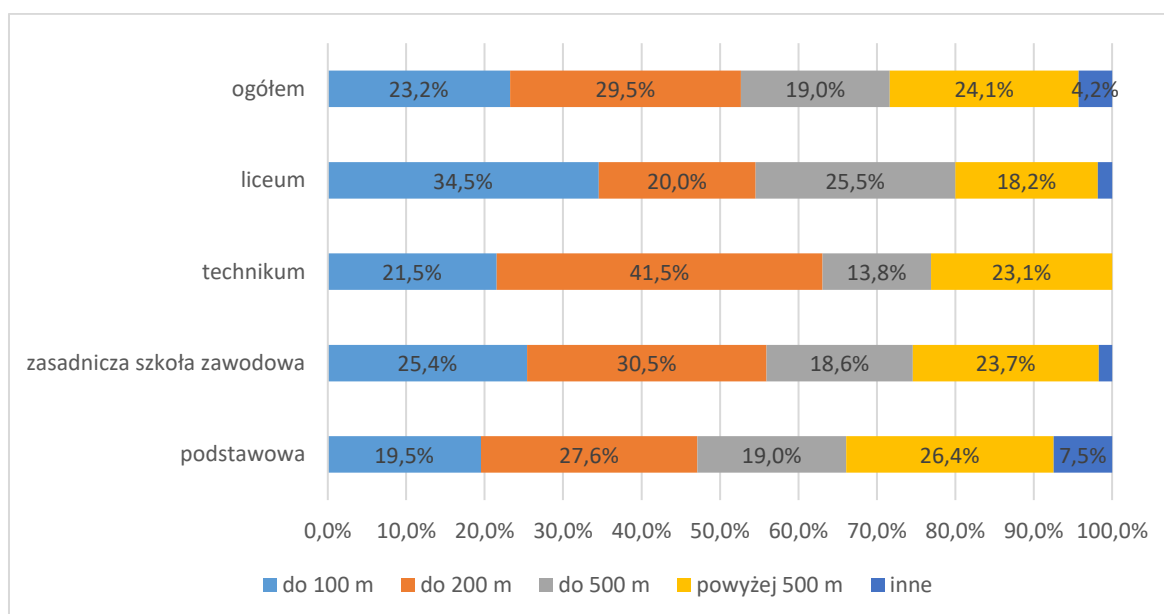
Dzieci i młodzież wskazywali na to, że aby zachęcić uczniów do regularnego dojeżdżania do szkoły rowerem niezbędne jest wprowadzenie systemu rowerów publicznych (53,8%) oraz usunięcie wskazywanych wcześniej barier: stworzenie lepszych warunków parkowania rowerów (57,2%), rozbudowa infrastruktury rowerowej (53,7%), poprawa bezpieczeństwa na drogach (46,8%). Mniejsze znaczenie przypisywano rozwojowi usług dla rowerzystów – akcja darmowego serwisowania dla osób dojeżdżających rowerem do pracy lub szkoły byłaby zachętą zdaniem 37,4% badanych. Akcja „dzień bez samochodu” mogłaby być skuteczna zdaniem 30,1% uczniów, a medialne kampanie informacyjno-edukacyjne miałyby być skuteczne zdaniem tylko 9% badanych. Nauka jazdy na rowerze i zasad ruchu drogowego w szkole stanowi zachętę zdaniem 19,4% - głównie uczniów szkół podstawowych i liceów.

Wykres 14. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do szkoły



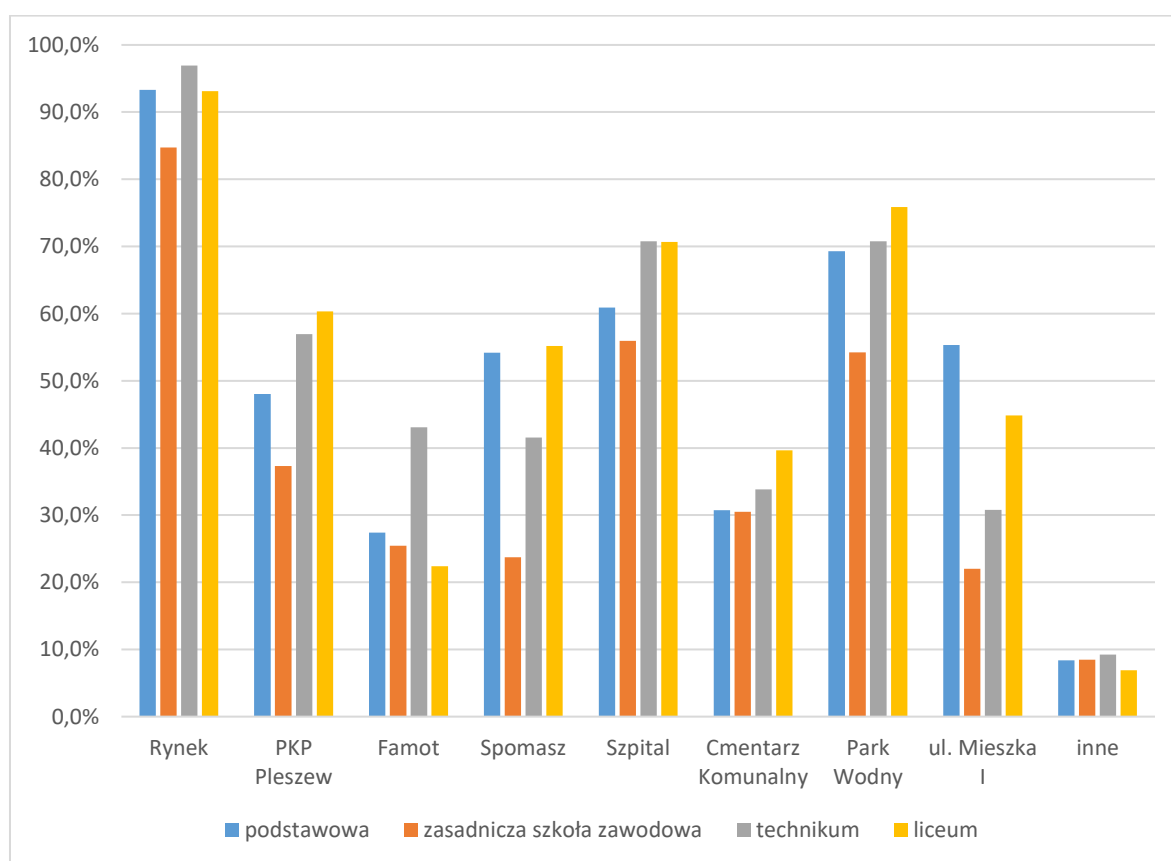
Gdyby uruchomiono rower miejski, uczniowie chcieliby, żeby parkingi rowerowe były w niewielkiej odległości od lokalizacji z których lub do których się przemieszczają. Nieco ponad połowa uczniów (52,5%) uznała, że byliby skłonni pokonać nie więcej niż 200 metrów do parkingu rowerowego. Najbardziej skłonni do pokonania nieco większego dystansu są uczniowie szkół podstawowych (26,4% z nich pokonałoby więcej niż 500 metrów, żeby skorzystać z roweru miejskiego).

Wykres 15. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego



Jako lokalizacje stacji wypożyczenia rowerów najczęściej wskazywano Rynek. Pod tym względem uczniowie nie różnili się znacząco ze względu na typ szkoły, do jakiej uczęszczają. Pozostałe wskazania są związane z tym, dokąd młodzież się przemieszcza i odpowiada wcześniejszym odpowiedziom. Widzimy zatem, że uczniowie szkół zasadniczych rzadziej niż pozostali widzieliby zasadność umieszczenia stacji wypożyczenia roweru miejskiego koło Parku Wodnego, co jest zgodne z wcześniejszą deklaracją, że rzadziej niż inni korzystają z oferty rekreacyjnej miasta. Z kolei, uczniowie szkół podstawowych i liceum lub technikum widzieliby chętniej niż uczniowie szkół zasadniczych stację wypożyczenia koło dworca PKP Pleszew, nie tyle ze względu na potrzebę dojazdu do miejscowości zamieszkania, co ze względu na bliskość Domu Kultury.

Wykres 16. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego



Uczniowie mogli zaproponować sposoby zachęcania dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów. W sumie uzyskano 215 propozycji, które można pogrupować w kilka kategorii. Najczęściej młodzież wskazywała, że główną zachętą dla dorosłych mieszkańców będzie atrakcyjność finansowa nowego rozwiązania (42 osoby). Proponowano, aby wprowadzić darmowe lub nisko płatne przejazdy. Alternatywą może być wprowadzenie takich rozwiązań, które wiążą korzyść materialną z wyrabianiem nawyku korzystania z roweru – mogłyby to być zniżki finansowe zależne od liczby przejazdów lub liczby kilometrów, zaproponowano też, aby odstawienie roweru do stacji (przejazd tam i z powrotem) wiązało się z obniżeniem kosztu całości najmu. Zachęcające dla korzystania z roweru miałyby być

rozwinięcie istniejącej infrastruktury rowerowej (38 osób) i właściwe ulokowanie stacji wypożyczenia roweru (w pobliżu miejsc, w których bywają lub z których dojechać do innych miejscowości w gminie). Młodzież bierze też pod uwagę, że ważne jest informowania o tej formie komunikacji (24 osoby) oraz wprowadzanie rozmaitych działań akcyjnych promujących ten środek transportu (konkursy, rajdy, dzień bez samochodu, dzień roweru, itp.), które mogłyby być połączone także z działaniami na rzecz innych (4 osoby chciałyby, żeby liczba przejechanych kilometrów miała przełożenie na ilość środków przekazywanych na pomoc potrzebującym dzieciom lub chorym). Według 15 badanych ważne, żeby rowery były odpowiednio wyposażone i w pełni sprawne, bezpieczne (8 osób oczekiwałoby monitoringu stojaków), dostępne (możliwość lokalizacji i rezerwacji dostępnych rowerów dzięki aplikacji telefonicznej – 12 osób). Bardziej radykalną propozycją było wprowadzenie utrudnień dla kierowców (6 osób) lub wprowadzenie zachęt materialnych dla rowerzystów (2 osoby).

Tabela 1. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów

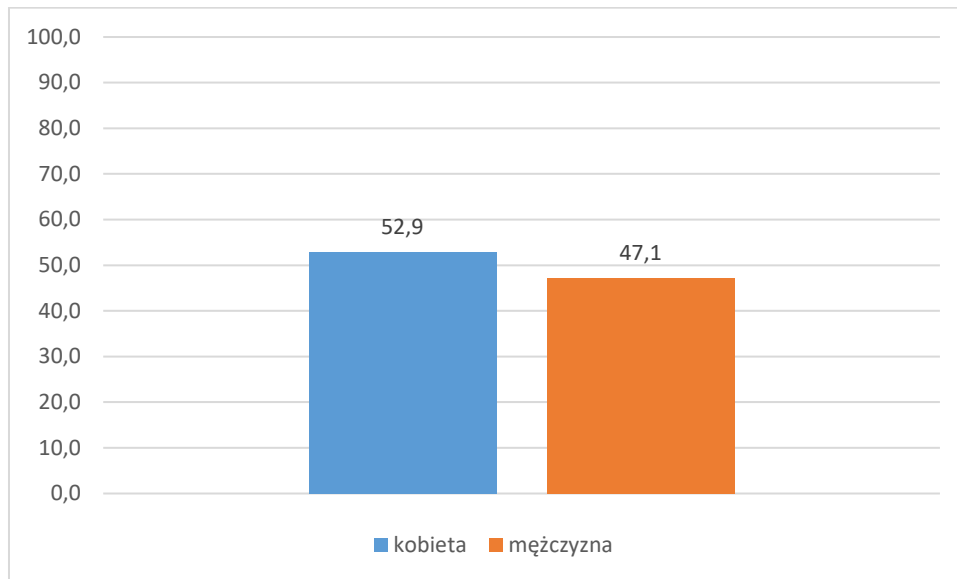
Rodzaj działania	liczba wskazań
atrakcyjne ceny: pierwszy przejazd darmowy, niskie ceny, bezpłatny dostęp, co któryś darmowy przejazd/kilometr, darmowy powrót rowerem	42
udogodnienia infrastrukturalne, rozbudowa, połączenie ścieżek rowerowych, budowa ścieżek poza miastem, stacje obsługowe - możliwość napraw, stojaki rowerowe, dużo rowerów i stacji wypożyczenia, lepsze oświetlenie dróg	38
właściwe ulokowanie stacji: punkty gastronomiczne (Zahir City, Gastro), MOPS, plac koło Kościoła Zbawiciela, obok szkół i boisk szkolnych, wybrane ulice: Szenica, Koźmińska, Kaliska, Lipowa, Poznańska, os. Reja, dom parafialny, PKS, plac zabaw, okolice sklepów Kaufland, Dino	35
akcje informacyjne: reklamy, ulotki	24
akcje promocyjne (dzień bez samochodu, dzień z rowerem, dzień czystego powietrza, konkurs na aktywnego obywatela, konkursy: "trzeba nagradzać i chwalić", rajdy rowerowe)	21
dobry stan rowerów, odpowiednie wyposażenie (kosze na zakupy, siodełka dla dzieci), odpowiednio często serwisowane, rowery w różnych rozmiarach	15
udogodnienia techniczne: lokalizacja dostępnych rowerów w telefonie, wypożyczenie na telefon	12
podniesienie bezpieczeństwa - monitoring stojaków	8
inne udogodnienia dla rowerzystów: 2 razy w roku darmowy przegląd, odpowiednie opony w zależności od sezonu, przeglądy rowerów	8
droższe paliwo/zamknięcie wybranych ulic dla ruchu samochodowego	6
połączenie z akcją charytatywną (np. liczba km = wysokość datku na chore dzieci)	4
bonusy materialne dla osób dojeżdżających rowerem	2

Badanie reprezentatywne dla dorosłych mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew

Charakterystyka badanych

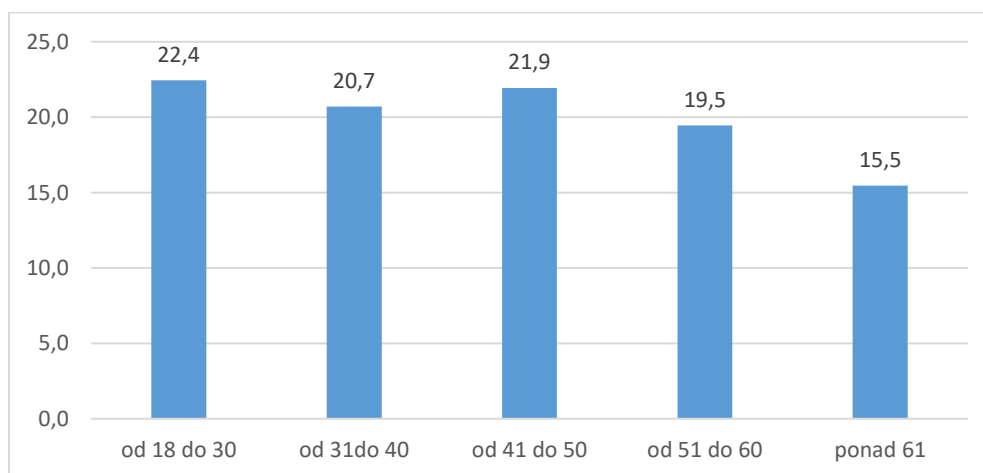
Wśród badanych dorosłych mieszkańców Miasta i Gminy Pleszew nieznacznie przeważały kobiety (52,9%). To z jednej strony efekt sytuacji demograficznej miasta, ale z drugiej większą gotowością kobiet do udziału w badaniach społecznych.

Wykres 17. Płeć badanych



Badaniem objęto osoby w wieku powyżej 18 roku życia. Grupy osób w wieku 18-30 31-40 i 41-50 lat są podobnej wielkości (odpowiednio 22,4%, 20,7% i 21,9%). Nieco mniejsza jest reprezentacja osób w wieku 51-60 lat (19,5%). Udział osób najstarszych, to jest w wieku 61 lat i więcej jest niższy (15,5%) – w tej grupie wiekowej najczęściej było odmów udzielenia wywiadu, starsi mieszkańcy częściej niż pozostali uznawali, że tematyka badania ich nie dotyczy.

Wykres 18. Wiek



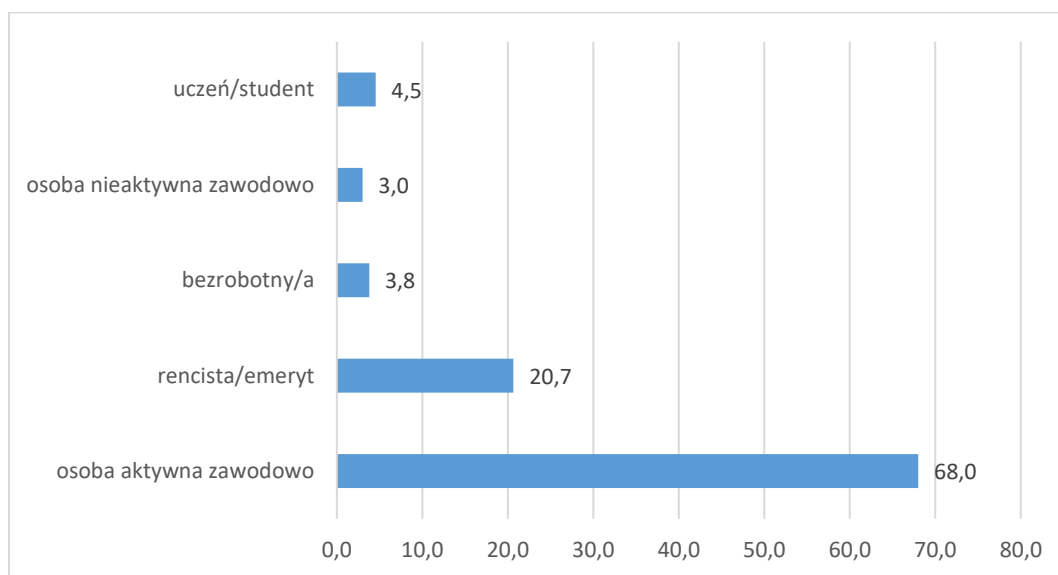
Badaniem objęto mieszkańców całego miasta. Średnia odległość między miejscem zamieszkania a Rynkiem wyniosła 2,07 km. Zarówno mediana, jak i dominanta wyniosły 2 km, to znaczy, że najczęściej mieszkańcy szacowali tę odległość na 2 km i że połowa badanych mieszka w odległości 2 km lub mniej od Rynku, a połowa 2km lub więcej.

Tabela 2. Miejsce zamieszkania

Średnia	2,07
Mediana	2,00
Dominanta	2

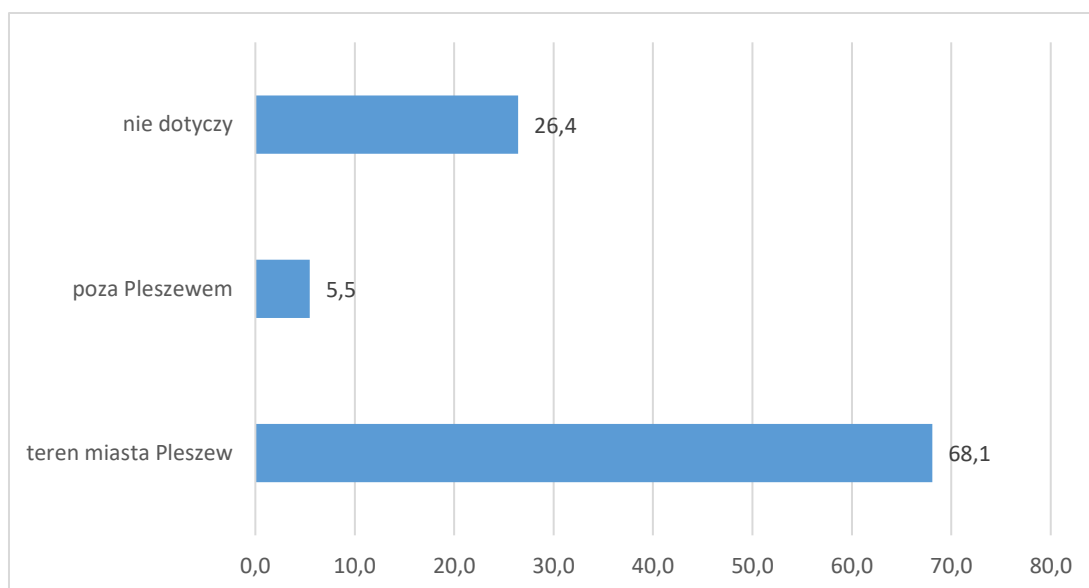
Większość badanych osób to osoby aktywne zawodowo (68%). W badaniu znalazły się też osoby nieaktywne zawodowo: emeryci i renciści (20,7%), bezrobotni (3,8%), osoby uczące się (4,5%) oraz inne osoby niepracujące (np. zajmujący się osobami zależnymi) – 3%. Najwięcej osób nieaktywnych zawodowo było w grupie osób w wieku 51-60 lat: 15,4% z nich to osoby bezrobotne (7,7%) lub niepracujące (7,7%).

Wykres 19. Aktywność zawodowa



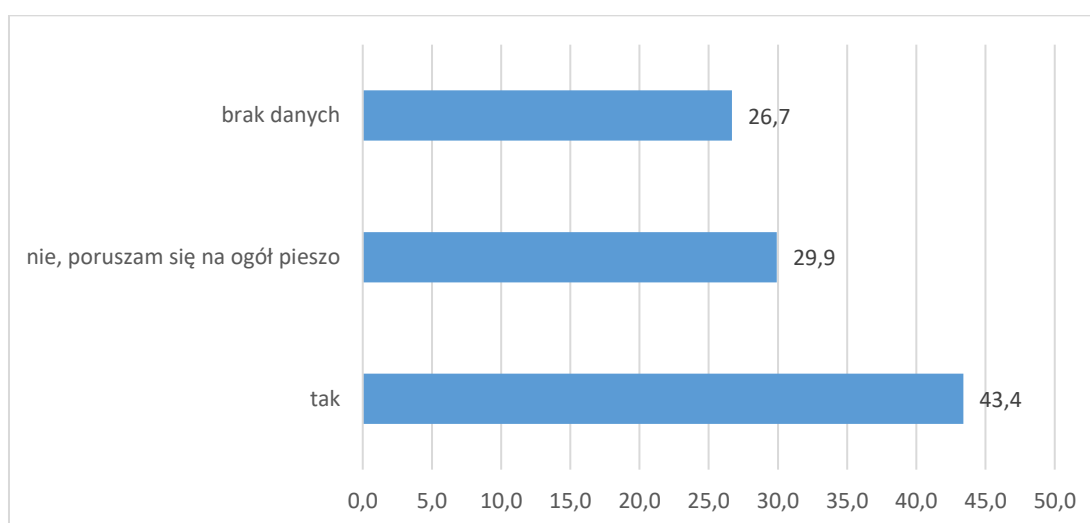
Większość osób pracuje na terenie miasta Pleszew – w całej próbie było to 68,1 % osób. Osoby pracujące na terenie miasta Pleszew stanowiły 92,5% wszystkich aktywnych zawodowo respondentów. Poza Pleszewem pracowali najczęściej mężczyźni (81,8% wszystkich pracujących poza miastem) w wieku 51-60 lat (45,5% wszystkich pracujących poza miastem) lub starsi (27,3%).

Wykres 20. Miejsce pracy



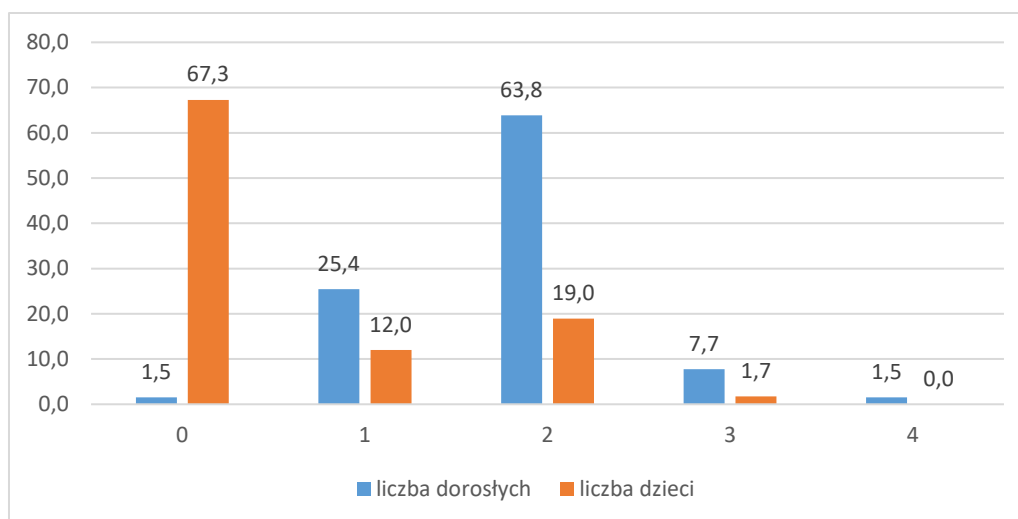
Mniej niż połowa (43,4%) badanych dojeżdża do pracy, pozostałe osoby aktywne zawodowo w celu dotarcia do pracy porusza się pieszo. Warto zauważyć, że 59,8% osób pracujących w Pleszewie przemieszcza się do pracy jakimś środkiem transportu, a 40,2% mieszkańców dociera do pracy pieszo.

Wykres 21. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do pracy



W badaniu przeważały niewielkie gospodarstwa domowe, składające się najczęściej z dwóch dorosłych osób (63,8%) i jednego (12%) lub dwójki dzieci (19%). Warto zwrócić uwagę, że relatywnie dużo było gospodarstw z tylko jedną osobą dorosłą – to w większości (97%) gospodarstwa jednoosobowe lub gospodarstwa składające się z 1 osoby dorosłej i 1 dziecka (3%). Nieco ponad połowa (55,9%) gospodarstw domowych składających się z dwóch dorosłych osób to rodziny zamieszkujące bez dzieci.

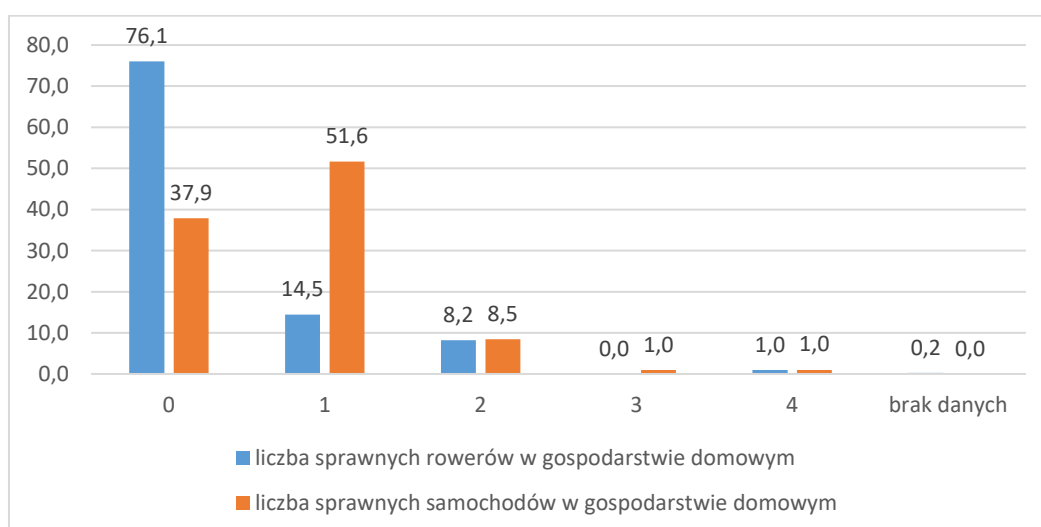
Wykres 22. Wielkość gospodarstwa domowego



Połowa gospodarstw domowych (51,6%) badanych osób jest w posiadaniu jednego samochodu, a 8,5% osób ma dwa samochody. Tylko 37,9% badanych zadeklarowało, że w ogóle nie mają samochodu – zdecydowanie częściej dotyczyło to osób w wieku powyżej 51 roku życia (71%) i nieaktywnych zawodowo (60,7%).

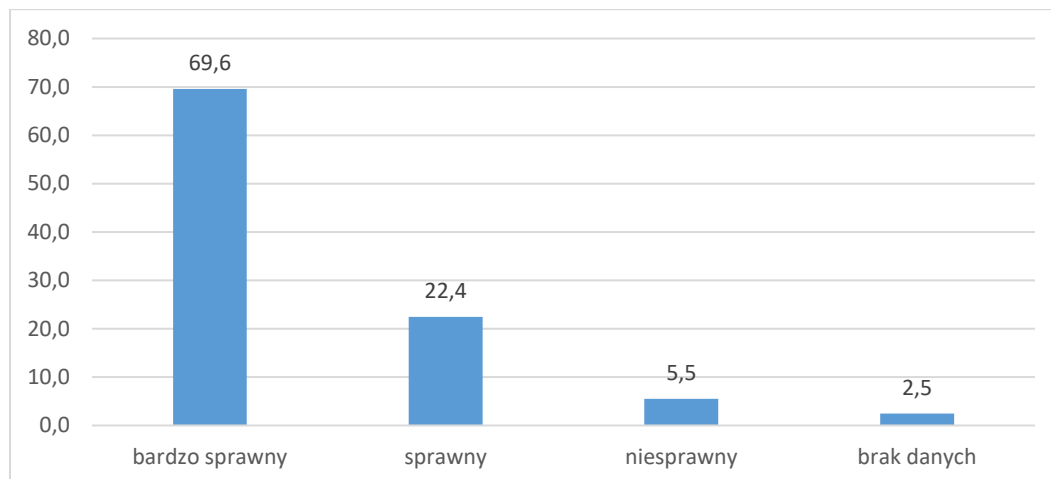
Tylko 23,9% posiada rower w gospodarstwie domowym, najczęściej jeden (14,5%) lub dwa (8,2%). Nie ma wyraźnych zależności między cechami społeczno-demograficznymi osób badanych i posiadaniem przez nich roweru. Jedynie w rodzinach z dwójką dzieci częściej niż w pozostałych gospodarstwach domowych znajduje się przynajmniej jeden rower (współczynnik kontyngencji 0,445 – zależność średnia).

Wykres 23. Liczba samochodów i rowerów w gospodarstwie domowym



Większość badanych oceniła swój stan zdrowia jako bardzo dobry – 69,6% mieszkańców uznało, że są bardzo sprawni, a kolejne 22,4%, że są (wystarczająco) sprawni. Jedynie 5,5% osób uznało się za niesprawnych. W przypadku 2,5% badanych orzeczono niepełnosprawność.

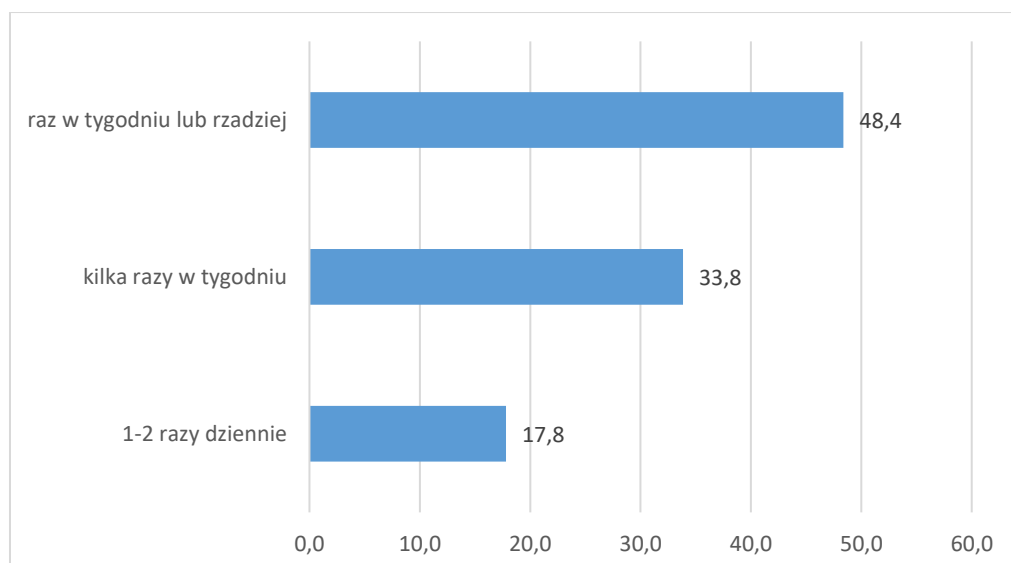
Wykres 24. Subiektywna ocena stanu zdrowia



Nawyki komunikacyjne

Prawie połowa (48,4%) dorosłych mieszkańców deklaruje, że przemieszcza się z po mieście inaczej niż pieszo raz w tygodniu lub rzadziej. Na drugim biegunie lokuje się 17,8% osób, które przemieszczają się codziennie. Mobilność wiąże się z kilkoma czynnikami: wiekiem osób badanych, aktywnością zawodową oraz posiadaniem dzieci. Im starsi są mieszkańcy, tym rzadziej jeżdżą po mieście. Z drugiej strony osoby aktywne zawodowo (współczynnik kontyngencji 0,421), jeśli mają dzieci (współczynnik kontyngencji 0,364), poruszają się po mieście często, nawet jeśli ich praca nie wymaga dojeżdżania samochodem.

Wykres 25. Częstość przemieszczania się w obrębie miasta inaczej niż pieszo

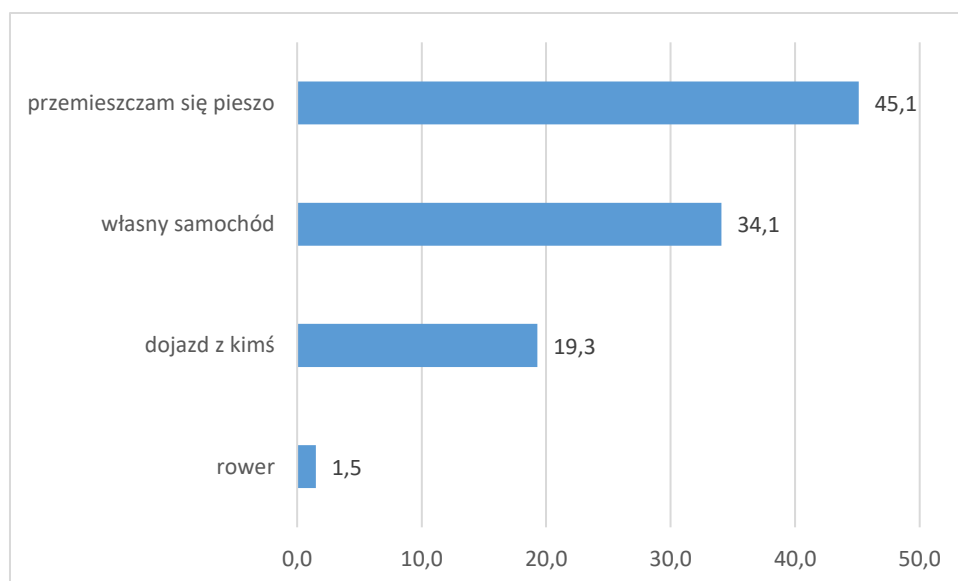


Mniej niż połowa mieszkańców (45,1%) zadeklarowała, że najczęściej przemieszczają się po mieście pieszo. Pozostali przemieszczają się własnym samochodem (34,1%) lub z kimś. Rower jako środek transportu jest rzadkością – korzysta z niego 1,5% badanych.

Na nawyki komunikacyjne w nieznacznym stopniu wpływa płeć – kobiety częściej niż mężczyźni dojeżdżają z kimś (22,2% kobiet korzysta z czyjejś uprzejmości w porównaniu z 16% mężczyzn). Z kolei mężczyźni częściej niż kobiety deklarowali przejazdy własnym samochodem (odpowiednio: 39% i 29,7%). Płeć nie ma wpływu na korzystanie z roweru lub poruszanie się pieszo. Większe znaczenie ma natomiast wiek osób badanych (współczynnik kontyngencji – 0,445). Z roweru korzystają głównie osoby młode, poniżej 30 roku życia (4,4% z nich) lub osoby w wieku dojrzałym 51-60 lat (2,6%). Pieszo poruszają się najczęściej osoby w wieku powyżej 51 lat.

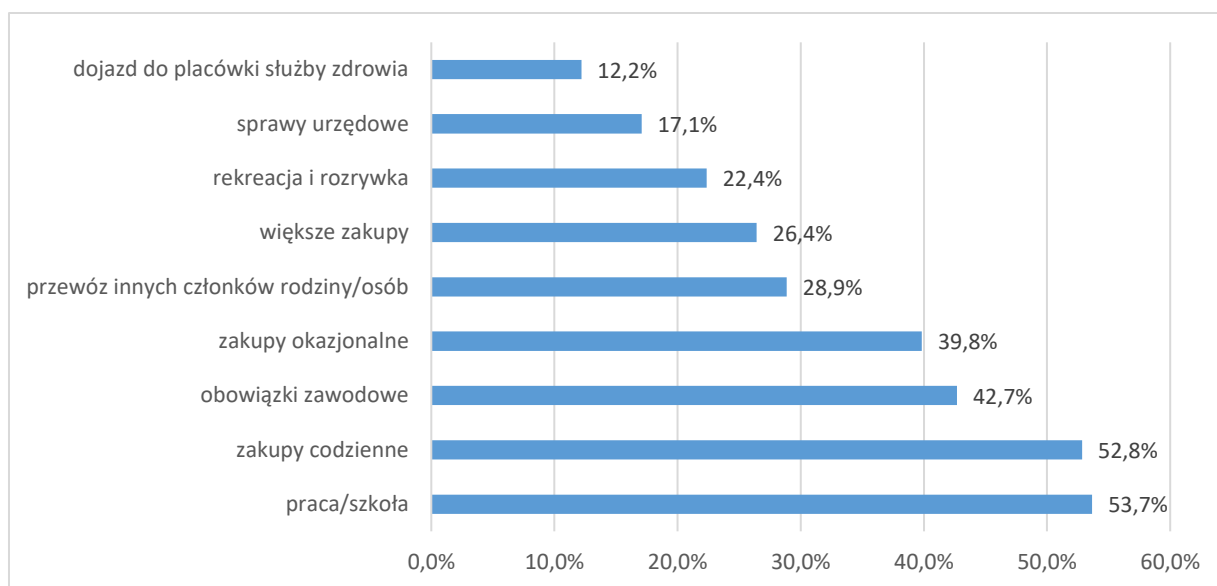
Kolejnym czynnikiem wpływającym na wybierany środek transportu jest aktywność zawodowa (współczynnik kontyngencji – 0,553) oraz posiadanie dzieci (współczynnik kontyngencji – 0,510). Osoby aktywne zawodowo częściej korzystają z samochodów (50% z nich jeździ po mieście własnym samochodem, a 11,9% z kimś). Podobna obserwacja dotyczy osób mieszkających z dziećmi – 91,8% rodziców dwójki dzieci i 60,4% rodziców jednego dziecka przemieszcza się po mieście samochodem.

Wykres 26. Środek transportu wykorzystywany do przejazdów



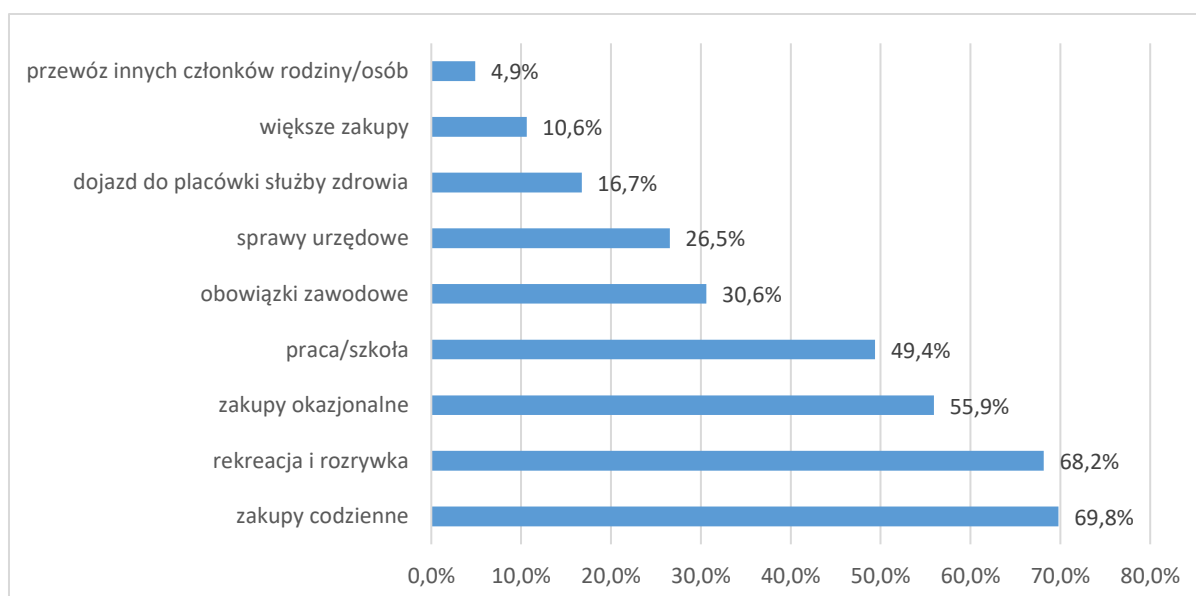
Celem tych przejazdów mieszkańców są przede wszystkim praca i (lub) szkoła – 53,7% i związane z pracą obowiązki (42,7%), zakupy codzienne (52,8%) i okazjonalne (39,8%) oraz przewóz innych członków rodziny (28,9%). Nieco rzadziej mieszkańcy używają środków transportu dla zaspokojenia potrzeb rekreacyjnych i rozrywkowych (22,4%) lub zdrowotnych (12,2%). Transport samochodowy jest też wykorzystywany do załatwienia zadań rzadszych: większych zakupów (26,4%) lub spraw urzędowych (17,1%).

Wykres 27. Cele przejazdów



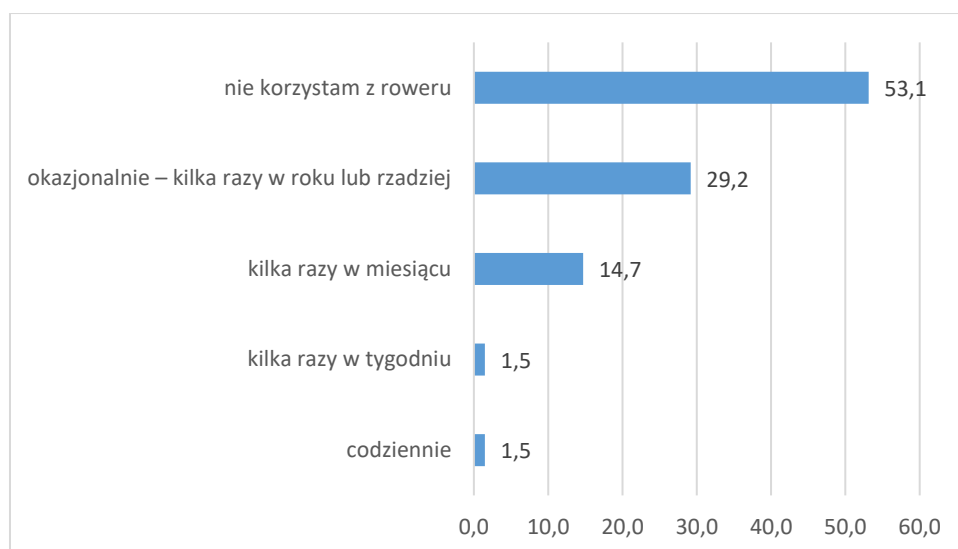
Z częścią z tych spraw mieszkańcy byliby gotowi poradzić sobie korzystając z roweru. Biorą pod uwagę możliwość zastąpienia transportu samochodowego w szczególności w takich sprawach jak codzienne zakupy (69,8%), rekreacja i rozrywka (68,2%), zakupy okazjonalne (55,6%) i obowiązki zawodowe (30,6%). Ważna jest deklaracja 49,4% osób, które gotowe byłyby dojeżdżać rowerem do pracy. Aż 85,1% z osób deklarujących taką możliwość obecnie korzysta z transportu samochodowego. Zwróćmy jednak uwagę, że w przypadku przewozu innych członków rodziny, obraz jest zupełnie inny. Tylko 4,9% mieszkańców sądzi, że mogliby poradzić sobie z tym zadaniem z pomocą roweru. Połowa tych deklaracji pochodzi od osób, które obecnie nie przewożą nikogo – poruszają się po mieście pieszo.

Wykres 28. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem



Jak wskazywano wcześniej korzystanie z roweru do codziennych przejazdów jest bardzo rzadkie. Ponad połowa mieszkańców (53,1%) nie korzysta z roweru w ogóle, a kolejne 29,2% korzysta z niego okazjonalnie, to znaczy kilka razy w roku lub rzadziej. Wśród osób, które korzystają z roweru bardziej regularnie, najliczniejsze są te, które korzystają z roweru kilka razy w miesiącu (14,7%). Najmniej liczni wśród mieszkańców są ci, którzy z roweru korzystają codziennie (1,5%) lub kilka razy w tygodniu (1,5%). Częstość korzystania z roweru jest związana z wiekiem (współczynnik kontyngencji – 0,363) – im starsi mieszkańcy, tym rzadziej korzystają z roweru. Innym czynnikiem nieznacznie wpływającym na korzystanie z roweru jest konieczność częstego przemieszczania się po mieście (współczynnik kontyngencji – 0,290). Im częściej mieszkańcy zmuszeni są do przemieszczania się, tym większa szansa na to, że skorzystają z roweru. Płeć, aktywność zawodowa ani subiektywna sprawność nie wpływają na gotowość korzystania z roweru (współczynniki kontyngencji poniżej 0,2)

Wykres 29. Częstość korzystania z roweru

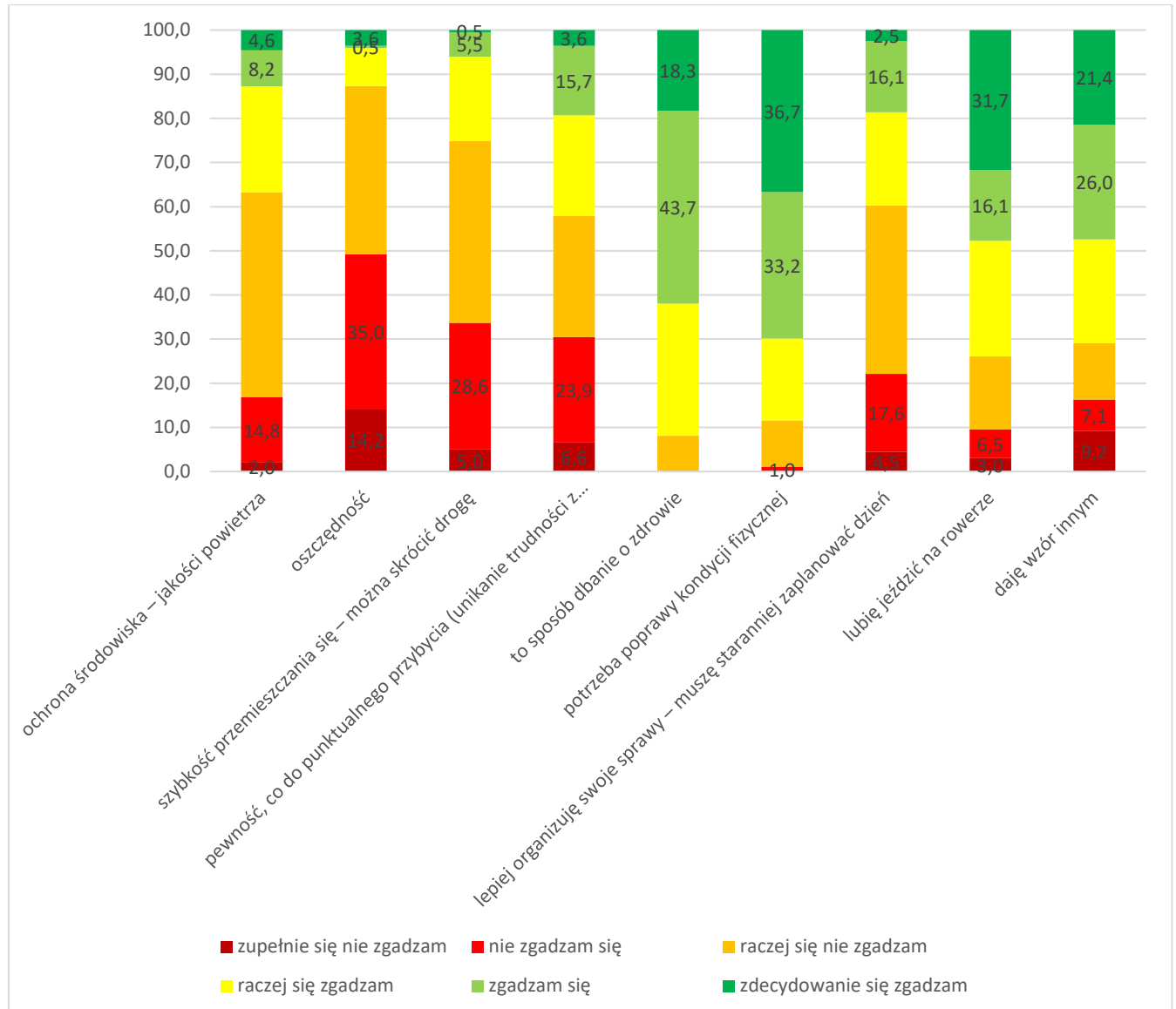


Postawy wobec komunikacji rowerowej

Dla dorosłych mieszkańców na rzecz korzystania z roweru najbardziej przemawiają argumenty prozdrowotne. Jeśli coś miałyby zachęcić ich do korzystania z roweru byłyby to potrzeba poprawy kondycji fizycznej (69,9%) lub po prostu chęć dbania o zdrowie (62%). Z drugiej strony część mieszkańców czuje odpowiedzialność za kreowanie postaw społecznych, które uznają za słuszne – 47,4% uznało, że skorzystałoby z roweru, żeby dać wzór innym. Podobnie liczna (47,8%) jest grupa tych mieszkańców, którzy przesiedliby na rower dla przyjemności płynącej z jazdy na rowerze. Inaczej niż w przypadku dzieci i młodzieży, dorosłych mieszkańców miasta nie przekonują argumenty proekologiczne – tylko 12,8% uznało, że zachętą byłaby potrzeba ochrony środowiska i poprawa jakości powietrza. Nie są dla nich zachęcające argumenty finansowe – 49,2% badanych nie zgadza się, żeby rower pozwalał na obniżenie wydatków. Nie przekonują ich także argumenty natury organizacyjnej –

tylko 6% badanych uznało, że poruszenia się rowerem to oszczędność czasu, 19,3% że pozwala uniknąć trudności z parkowaniem, a 18,6% zgodziło się, że komunikacja rowerowa wymusza lepsze zaplanowanie dnia.

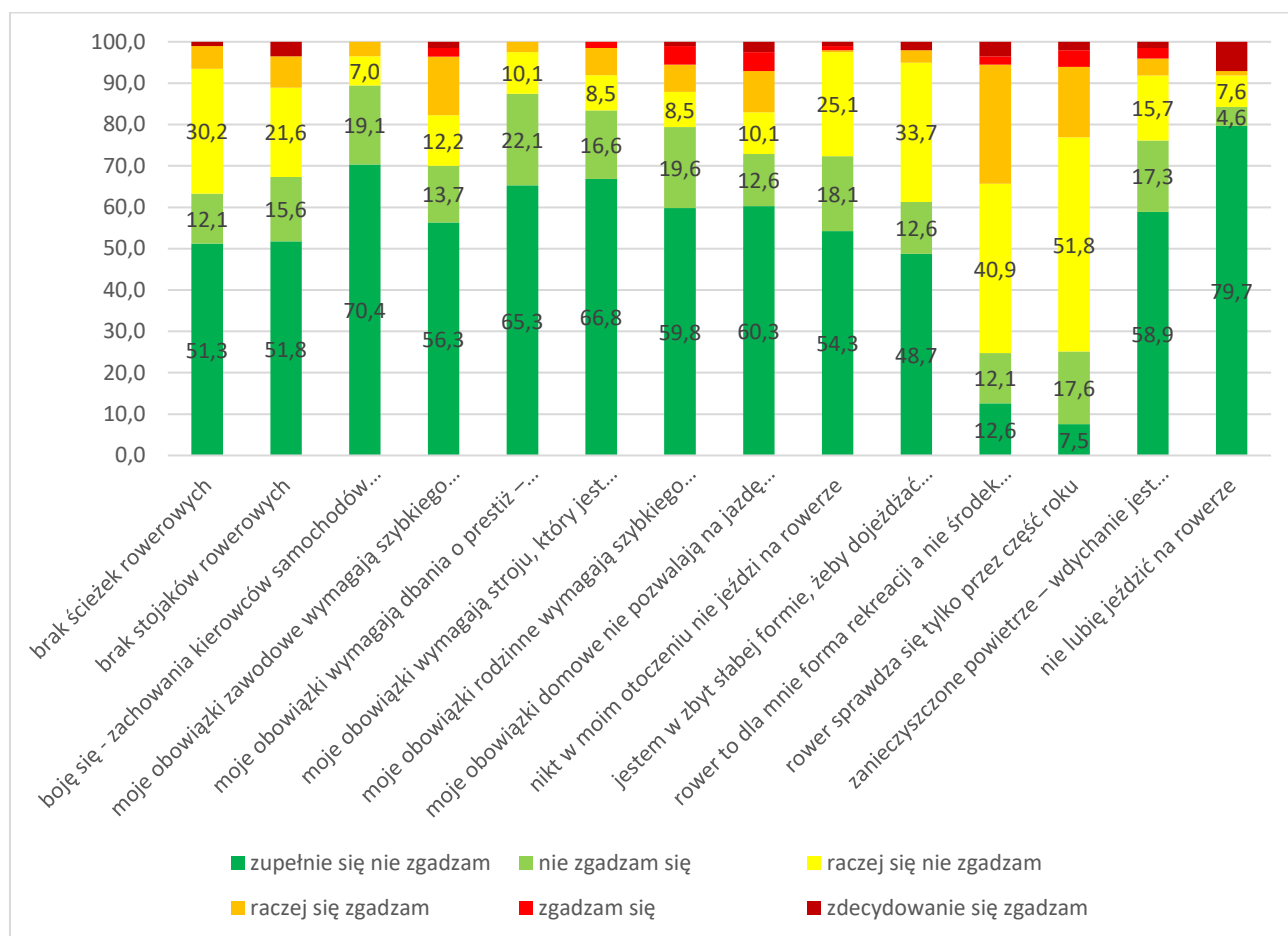
Wykres 30. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru



Mieszkańcom są dość optymistycznie nastawieni – dostrzegają niewiele barier dla korzystania z roweru. Mieszkańcy deklarowali, że czują się bezpiecznie (89,5%), lubią jeździć na rowerze (84,3%), rodzaj wykonywanych obowiązków zawodowych nie uniemożliwiłby im korzystania z roweru – praca nie wymaga bardziej prestiżowego transportu (87,4%), ani odpowiedniejszego stroju (83,4%). Obowiązki domowe i rodzinne także nie stanowią istotnej przeszkody – nie wymagają szybkiego przemieszczania się (79,4%) i nie uniemożliwiają jazdy rowerem (72,9%). Wydaje się, że jedyną faktyczną przeszkodą może być postawa wobec takiej formy transportu w ogóle – aż 75,3%

mieszkańców uważa, że rower służy rekreacji, a nie transportowi a 74,9% uznaje, że rower może sprawdzać się tylko przez część roku.

Wykres 31. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru

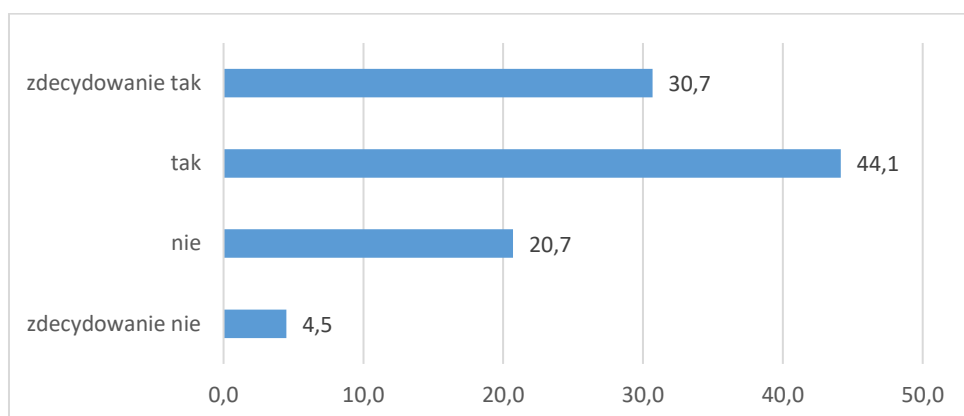


Niezależnie od sposobu postrzegania tego, co zachęca i zniechęca do jeżdżenia na rowerze, mieszkańcy w większości (74,8%) deklarują gotowość korzystania z roweru miejskiego. Jedynie 25,2% mieszkańców uznało, że nie skorzystają z tego rozwiązania. Na gotowość korzystania z roweru miejskiego wpływa kilka czynników:

- ✓ wiek mieszkańców (współczynnik kontyngencji – 0,571); im młodszy są mieszkańcy tym większa gotowość skorzystania z roweru miejskiego;
- ✓ stan zdrowia (współczynnik kontyngencji – 0,589); im wyższa ocena własnej sprawności tym większa chęć korzystania z roweru;
- ✓ aktywność zawodowa (współczynnik kontyngencji – 0,576); aktywność zawodowa sprzyja gotowości skorzystania z roweru miejskiego;
- ✓ wykonywane prace na terenie miasta Pleszew (współczynnik kontyngencji – 0,392); osoby pracujące w Pleszewie są w większym stopniu gotowe korzystać z roweru miejskiego;

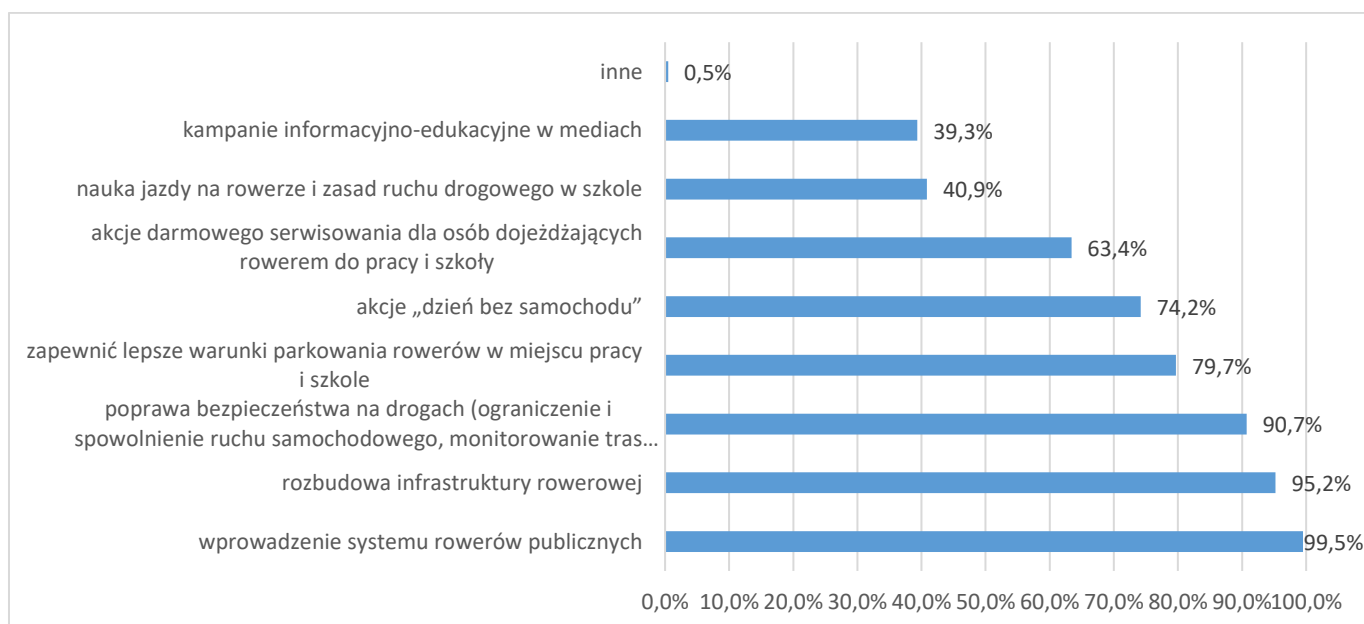
- ✓ posiadanie dzieci (współczynnik kontyngencji – 0,335); rodziny z dziećmi są bardziej zainteresowane korzystaniem z roweru;
- ✓ konieczność przemieszczania się po mieście (współczynnik kontyngencji – 0,277); im częściej mieszkańcy muszą się przemieszczać po mieście, tym chętniej skorzystaliby z roweru miejskiego.

Wykres 32. Gotowość korzystania z roweru miejskiego



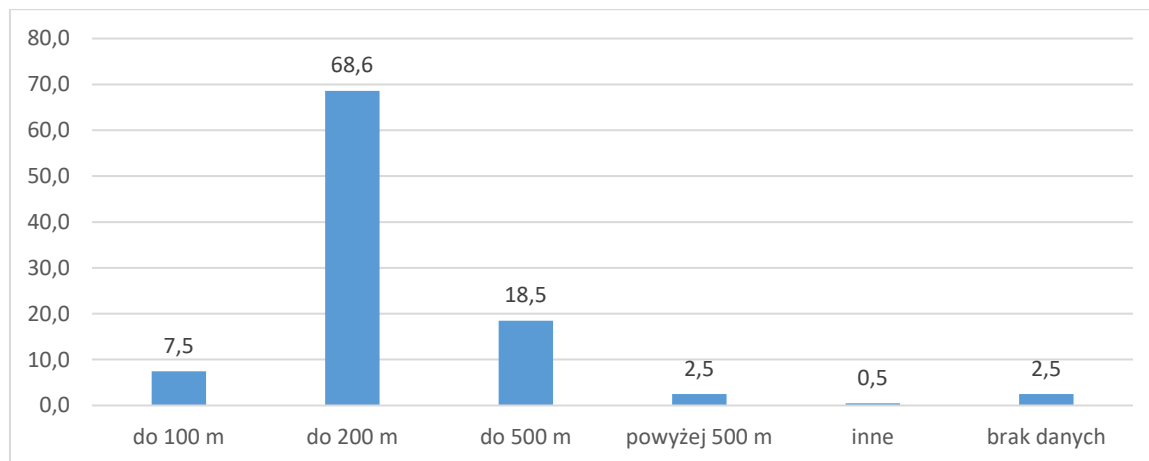
Mieszkańcy sądzą, że najważniejszym czynnikiem zachęcającym do zmiany nawyków było samo uruchomienie systemu rowerów publicznych (99,5%) i towarzysząca temu rozbudowa infrastruktury rowerowej (95,2%), w tym warunków parkowania w pobliżu miejsca pracy (79,7%) oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach (90,7%). Do ważnych zachęt zaliczyli także akcje promujące tę formę transportu (74,2%), jak również dostęp do darmowych usług serwisowania rowerów (63,4%). Mniejsze znaczenie miałyby mieć nauka jazdy i zasad ruchu drogowego (40,9%) oraz kampanie informacyjno-edukacyjne w mediach (39,3%)

Wykres 33. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do szkoły



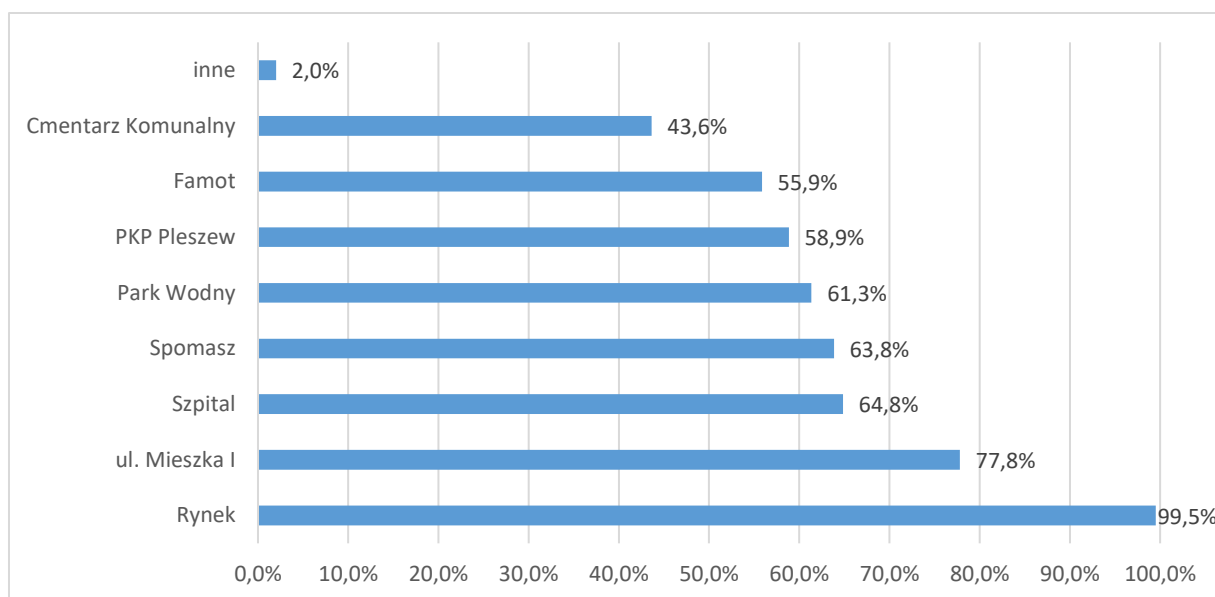
Mieszkańcy gotowi są pokonać niewielki dystans, żeby skorzystać z roweru miejskiego. Aż 76,1% mieszkańców chciałoby, żeby parking rowerowy był nie dalej niż 200 metrów. Tylko 21% byłoby skłonnych pokonać dłuższy dystans.

Wykres 34. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego



Mieszkańcy chcieliby, żeby stacje wypożyczenia roweru miejskiego znalazły się przede wszystkim na Rynku (99,5%) oraz na ulicy Mieszka I (77,8%). Widzieliby też potrzebę zlokalizowania stacji wypożyczenia koło szpitala (64,8%), dużych zakładów pracy, takich jak Spomasz (63,8%) i Famot (55,9%). Pożądanymi byłyby także stacje w pobliżu Parku Wodnego (61,3%) i PKP Pleszew (58,9%), ale niekoniecznie w pobliżu cmentarza komunalnego (43,6%). Pytani o inne lokalizacje 2% badanych wskazało, że mogłyby to być okolice zakładu Eko-Higiena – to miejsce w pobliżu kilku innych punktów ważnych na mapie miasta (szkoły podstawowej, hali sportowej lub wymienianych przez młodzież punktów gastronomicznych).

Wykres 35. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego



Dorośli mieszkańcy zgłaszali mniej pomysłów możliwych sposobów oddziaływania na postawy mieszkańców niż dzieci i młodzież objęte badaniem. W badaniu sformułowano łącznie 60 propozycji zachęt. Najczęściej proponowano, aby wprowadzić atrakcyjne ceny wypożyczenia roweru (23 osoby), w tym wybrane darmowe przejazdy i upusty cenowe dla różnych grup mieszkańców: uczniów, rencistów i kierowców. Z drugiej strony, proponowano sięgnięcia po tradycyjne narzędzie informacyjne (23 osoby) – reklamy samego systemu, jak i tego, co sami badani uznawali za główną własną motywację do ewentualnego korzystania z roweru – zdrowego stylu życia i aktywności fizycznej jako sposobu na utrzymanie lub poprawę kondycji fizycznej. Nieco rzadziej proponowano, aby w mieście prowadzone były akcje promujące system rowerów miejskich (12 osób), w tym rajdy rowerowe, imprezy miejskie, koncerty i konkursy.

Tabela 3. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów

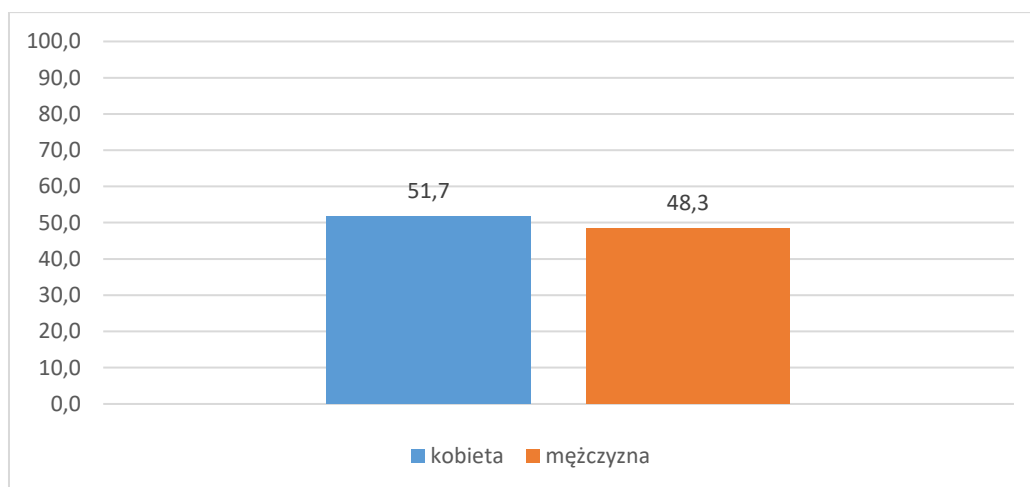
Rodzaj działania	liczba wskazań
atrakcyjne ceny: miesiąc jazdy/pojedynczy przejazd za darmo, upusty cenowe, zniżki dla rencistów, zniżki dla uczniów, ulgi dla kierowców	23
akcje informacyjne: reklamy, edukacja ekologiczna, propagowanie zdrowego stylu życia	23
akcje promocyjne: dzień bez samochodu, rajdy rowerowe, imprezy miejskie, koncerty, konkursy	12
udogodnienia infrastrukturalne, rozbudowa i połączenie ścieżek rowerowych	1
dobry stan rowerów	1

Dojeżdżający do pracy

Charakterystyka badanych

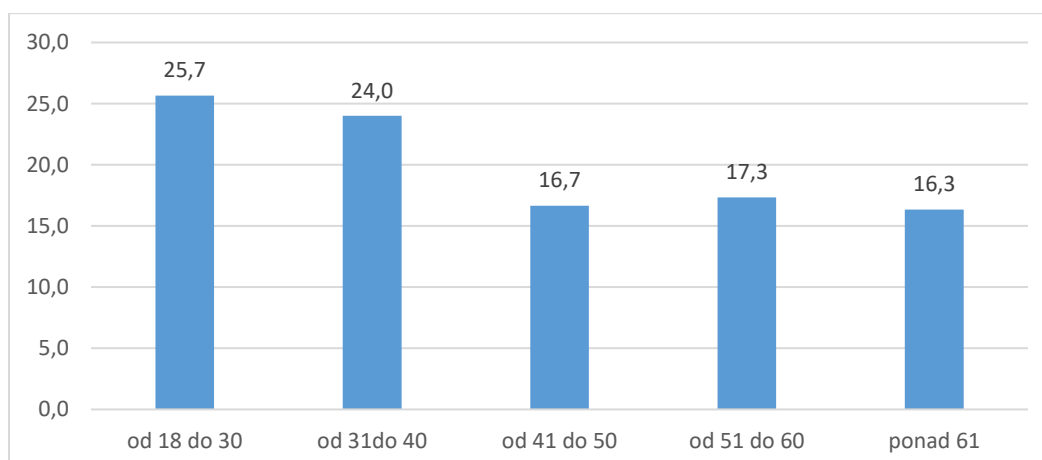
Podobnie, jak w przypadku dorosłych mieszkańców miasta i gminy Pleszew, w przypadku osób dojeżdżających do pracy w mieście Pleszew nieznacznie przeważały kobiety. Dla tej grupy nie było możliwości określenia struktury populacji, dla której można byłoby przyjąć założenia, co do struktury próby. Dlatego też przyjęto, że w próbie w podobnych proporcjach będą reprezentowane kobiety i mężczyźni. Zrealizowana próba składa się w 51,7% z kobiet i w 48,3% z mężczyzn.

Wykres 36. Płeć badanych



W badaniu w podobnych proporcjach reprezentowane są osoby w wieku produkcyjnym mobilnym – odpowiednio w próbie znalazło się 25,7% osób w wieku 18-30 lat i 24,0% osób w wieku 31-40 lat. Na próbę składają się także osoby w wieku 41-50 lat (16,7%), w wieku 51-60 (17,3%) oraz osoby w wieku powyżej 61 lat (16,3%).

Wykres 37. Wiek



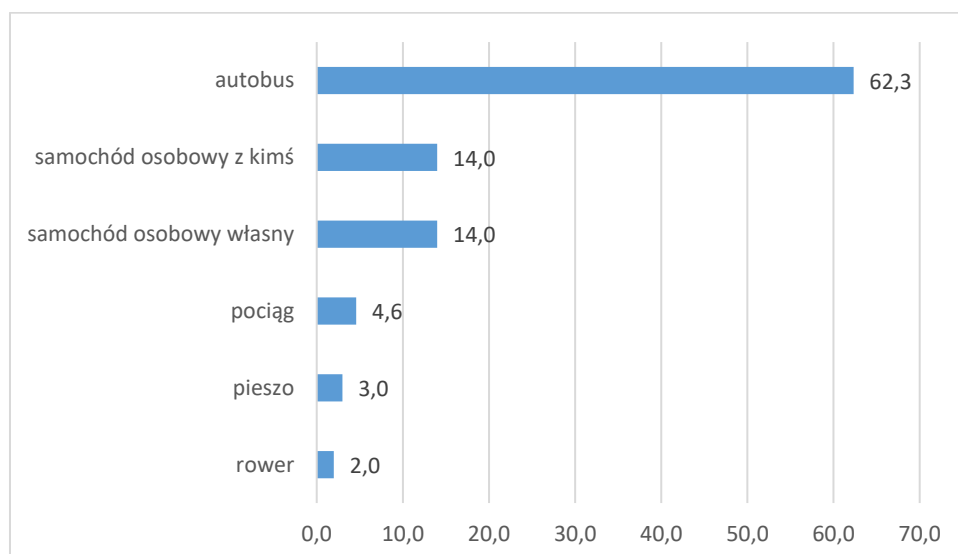
Badani mieszkają w miejscowościach oddalonych od Pleszewa średnio o 7 km, ale najczęściej mieszkali w mniejszej odległości – 4 km. Połowa badanych mieszka w odległości 6 km i mniej od Pleszewa, a połowa w odległości 6 km i więcej.

Tabela 4. Miejsce zamieszkania

Średnia	7,04
Mediana	6,00
Dominanta	4

Odległość od Pleszewa powoduje, że dla zdecydowanej większości tej grupy badanych (97%) niezbędne jest korzystanie z różnych form transportu. Jedynie 3% badanych mieszka na tyle blisko Pleszewa, że mogą poruszać się pieszo. Aż 62,3% badanych zadeklarowało, że dojeżdża do pracy autobusem. To prawdopodobnie w dużej mierze wynika z sposobu prowadzenia badania – wywiady prowadzono w pobliżu największych zakładów pracy i znajdujących się koło nich przystankach autobusowych. Kolejnym często wykorzystywanym środkiem transportu, z jakiego korzystali badani był transport samochodowy indywidualny – 14% dojeżdża własnym samochodem, a 14% dojeżdża samochodem z kimś. Relatywnie rzadko badani dojeżdżają pociągiem – taką deklarację złożyło 4,5% badanych. Najrzadziej wykorzystywanym środkiem transportu jest rower. Rowerem dojeżdża do pracy 2% badanych. Wybór środka transportu jest związany w szczególności z wiekiem badanych (współczynnik kontyngencji – 0,388). Im starsi byli respondenci tym rzadziej decydowali się na dojazd rowerem lub własnym samochodem, a tym częściej decydowali się na dojazd autobusem lub własnym samochodem. Wybierany środek transportu jest też (słabo) powiązany z płcią. Kobiety nieco częściej niż mężczyźni wybierają publiczne środki transportu – autobusem dojeżdża do pracy 73,6% kobiet i 56,1% mężczyzn. Z kolei mężczyźni częściej zastępują transport publiczny – transportem indywidualnym. Własnym samochodem dojeżdża 20,9% mężczyzn (a 8,5% kobiet), a samochodem z kimś – 16,5% (12,8% kobiet)

Wykres 38. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do pracy



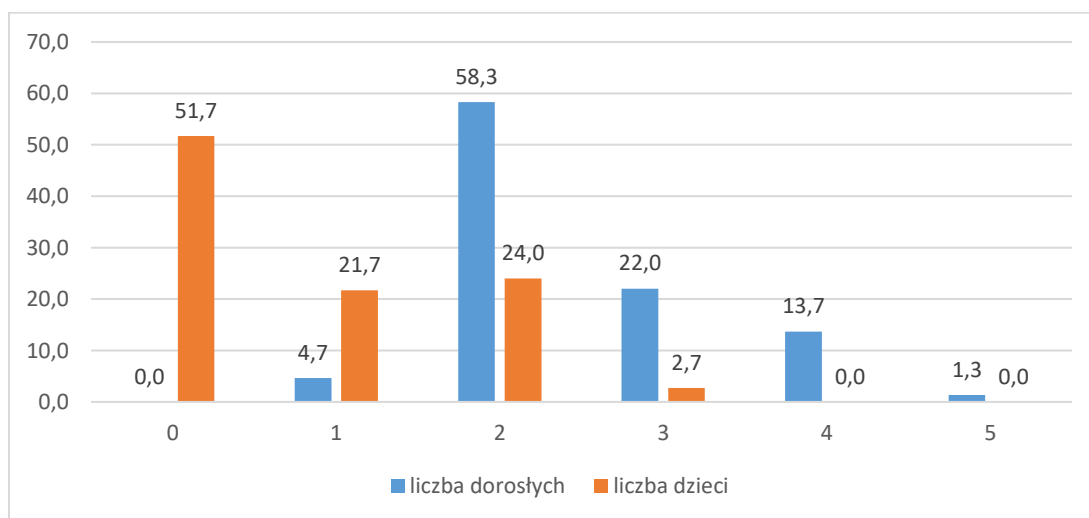
Środek transportu, który wybierają najczęściej dojeżdża na odległość do 200 m od miejsca docelowego. Aż 63% wysiada z autobusu lub samochodu w tak niewielkiej odległości od zakładu pracy. Kolejne 31,3% badanych dojeżdża do miejsca odległego od zakładu pracy o mniej niż 500 metrów. To o tyle ważne, że doświadczenia te mogą wpływać na oczekiwania dotyczące odległości do pokonania w celu wypożyczenie roweru (wrócimy do tego wątku w dalszej części rozdziału).

Tabela 5. Odległość między zakładem pracy a miejsce, do którego dojeżdża badany

Odległość	Procent
do 100 m	39,7
101-250 m	23,3
251-500 m	31,3
501-750 m	0,7
751-1000 m	3,7
ponad 1000 m	1,3

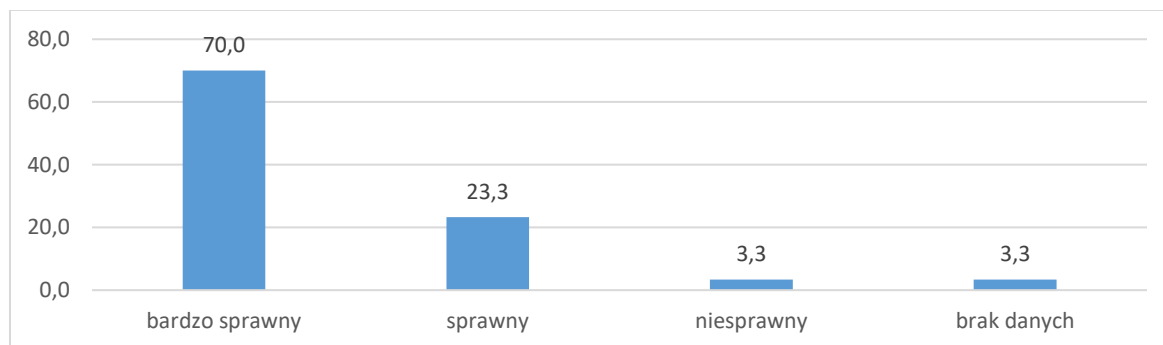
Badani deklaruwali, że w większości tworzą gospodarstwa domowe złożone z dwóch dorosłych osób (58,3%). Połowa badanych nie mieszka z dziećmi (51,7%). Pozostali mieszkają z jednym (21,7%) lub dwojgiem dzieci (24%). Nie ma zależności między liczbą osób dorosłych tworzących gospodarstwa domowe naszych respondentów i liczę dzieci. Inaczej, niż w przypadku dorosłych mieszkańców miasta i gminy, w tej grupie więcej było osób, które mieszkają z innymi dorosłymi (dorosłymi dziećmi lub swoimi rodzicami). Aż 45,5% najmłodszych badanych mieszka w gospodarstwie domowym tworzonym przez co najmniej trzy osoby dorosłe. Oznacza to, że prawdopodobnie mieszkają z rodzicami lub rodzeństwem. Podobną prawidłowość zauważmy w przypadku najstarszych respondentów – wśród osób w wieku powyżej 50 lat 30,8% mieszka w gospodarstwie tworzonym przez co najmniej trzy osoby dorosłe (dorosłe dziecko lub rodzic).

Wykres 39. Wielkość gospodarstwa domowego



Zdecydowana większość badanych ocenia swój stan zdrowia bardzo dobrze – 70% respondentów uważa, że są bardzo sprawni. Na drugim biegunie znajdują się osoby uznające, że są niesprawne – stanowiły 3,3% wszystkich badanych. Tylko 1,3% badanych to osoby aktywne zawodowo mimo orzeczonej niepełnosprawności. To osoby z najstarszej grupy wiekowej – mają ponad 61 lat.

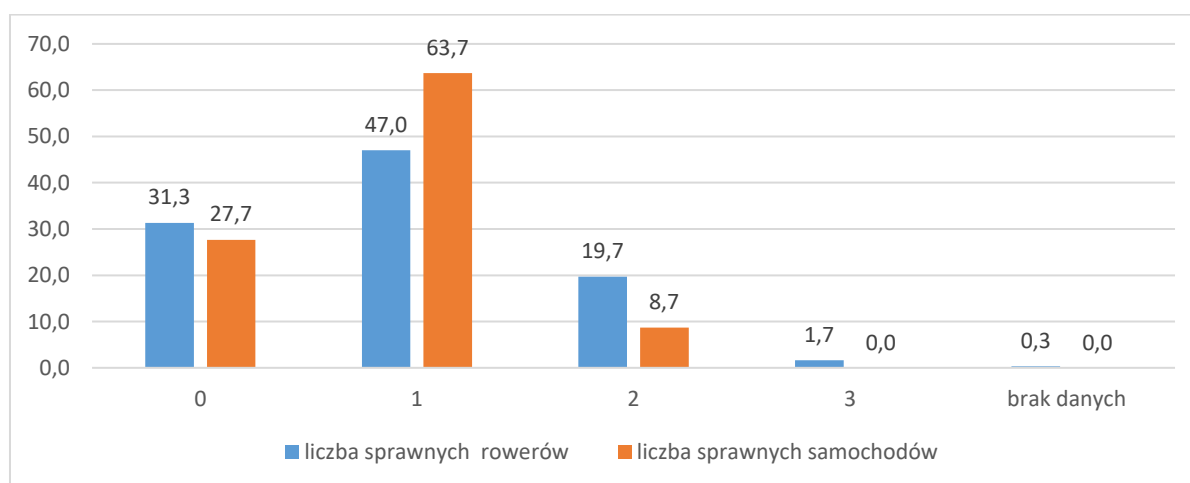
Wykres 40. Subiektywna ocena stanu zdrowia



Aż 72,4% badanych zadeklarowało posiadanie samochodu – w większości ich gospodarstwa dysponują jednym autem, ale 8,7% badanych ma dwa auta. Występuje związek między wiekiem a posiadaniem aut (współczynnik kontyngencji – 0,432). Im starsi respondenci, tym częściej deklarowali brak samochodu. Drugim czynnikiem wpływającym na liczbę posiadanych samochodów jest mobilność – im częściej respondenci zmuszeni są przemieszczać się po mieście Pleszew, tym częściej wyposażają gospodarstwa domowe w więcej niż 1 samochód.

Sprawne rowery są w 68,7% gospodarstw domowych respondentów. Najczęściej w posiadaniu respondentów znajduje się jeden rower (47%), ale w 19,7% są dwa rowery, a w 1,7% domów są trzy rowery. W 15,4% gospodarstw domowych nie ma żadnego z tych środków transportu.

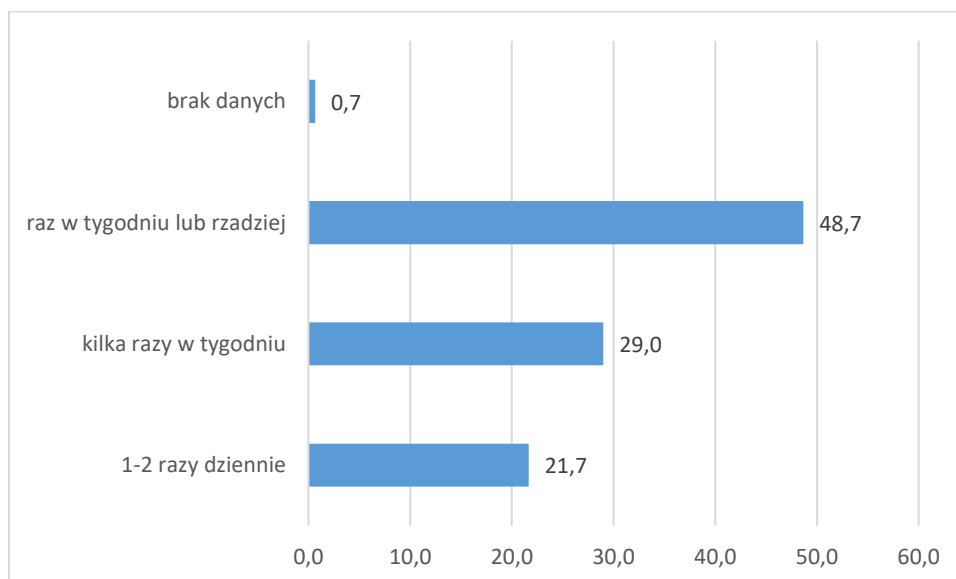
Wykres 41. Liczba samochodów i rowerów w gospodarstwie domowym



Nawyki komunikacyjne

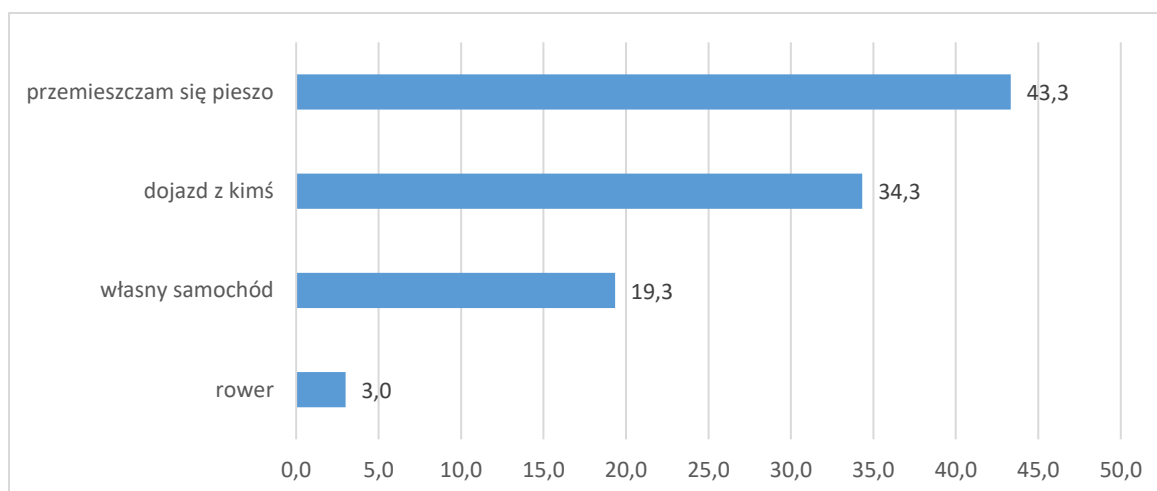
Ruchliwość osób dojeżdżających do pracy w mieście Pleszew jest umiarkowana. Prawie połowa z nich – 48,7% - przemieszcza się wewnątrz miasta raz w tygodniu lub rzadziej. Kilka razy w tygodniu przemieszcza się 29% z badanych osób, a częściej (1-2 razy dziennie) 21,7% respondentów. Mobilność w obrębie miasta zależy od kilku czynników. Jednym z nich jest wiek respondentów (współczynnik kontyngencji – 0,355). Im starsi są respondenci, tym mniejsza jest częstość przemieszczania się po mieście. Kolejnym czynnikiem jest poziom sprawności osób badanych (współczynnik kontyngencji – 0,354). Obniżenie subiektywnej oceny poziomu sprawności powoduje rzadsze przemieszczanie się po mieście. Jednak najważniejsze jest powiązanie mobilności ze środkiem transportu, z jakiego badani korzystają, żeby dojechać do Pleszewa (współczynnik kontyngencji – 0,517). Aż 70,7% osób, które dojeżdżają do Pleszewa samochodem własnym, przemieszcza się wewnątrz miasta 1-2 razy dziennie. Najbardziej odmienne zwyczaje mają osoby, które dojeżdżają do Pleszewa autobusem – wśród nich tylko 8,5% przemieszcza się po mieście bardzo często, a 65,1% robi to bardzo rzadko.

Wykres 42. Częstość przemieszczania się w obrębie miasta inaczej niż pieszo



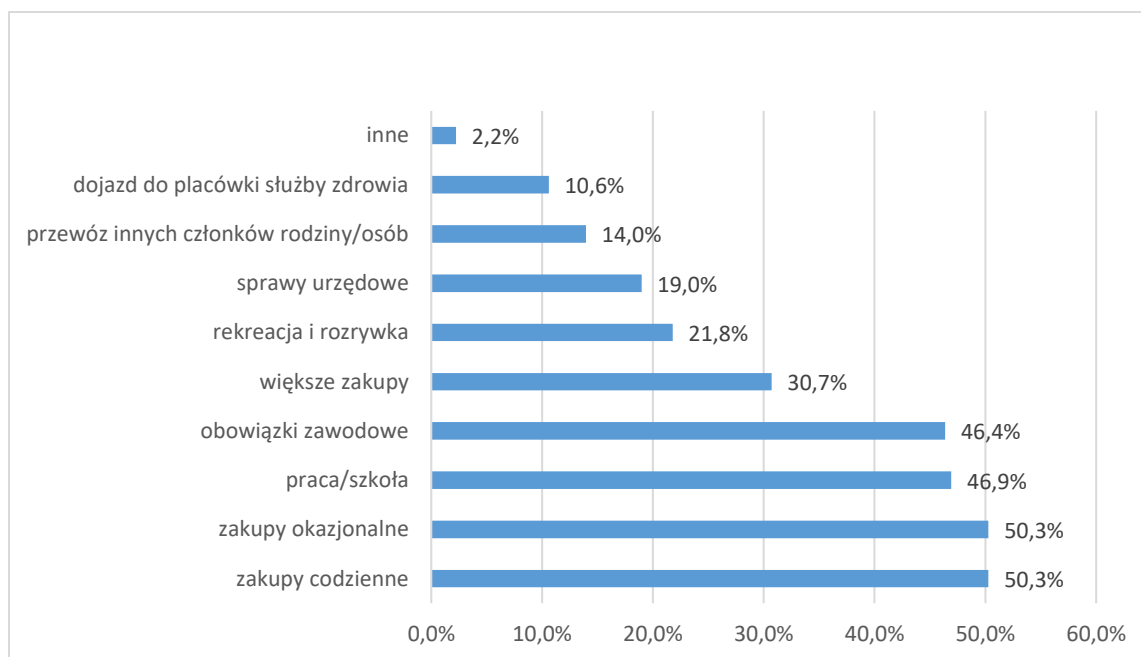
Większość osób dojeżdżających do Pleszewa przemieszcza się po mieście własnym samochodem (19,3%) lub z kimś (34,3%). Aż 43,3% badanych przemieszcza się po mieście pieszo. To osoby, które dojeżdżają do pracy autobusem lub korzystają z czyjejs grzeczności. To potencjalni użytkownicy roweru miejskiego.

Wykres 43. Środek transportu wykorzystywany do przejazdów wewnątrz miasta



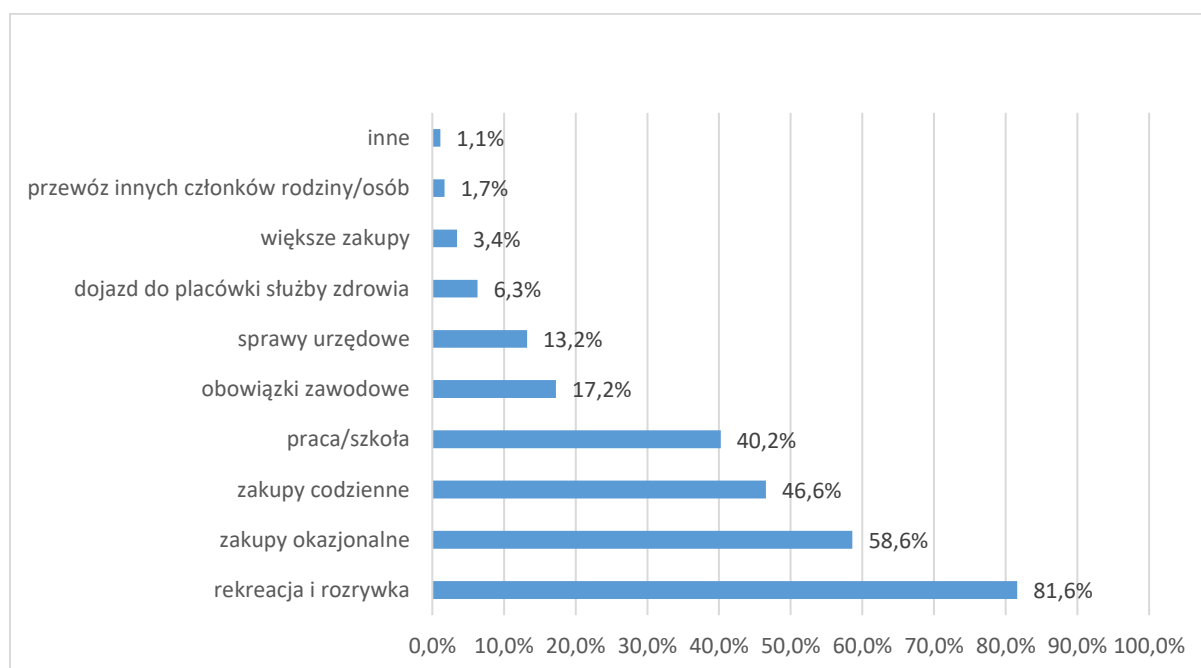
Najczęstszymi celami poruszania się po mieście osób dojeżdżających do pracy są zakupy codzienne (50,3%) lub okazjonalne (50,3%). Ważnym powodem są też przejazdy związane z wykonywaniem obowiązków zawodowych (46,4%) i sam przejazd do pracy lub szkoły. Rzadziej celem przemieszczania po mieście są większe zakupy (30,7%), rekreacja i rozrywka (21,8%) lub załatwianie spraw urzędowych (19%). Najrzadziej powodem tym jest konieczność przewożenia członków rodziny (14%) lub dojazd do placówki służby zdrowia (10,6%). Wydaje się, że osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie traktują miasto niemal wyłącznie w powiązaniu z zadaniami zawodowymi, ewentualnie korzystają z zaplecza handlowego miasta. Rzadziej natomiast traktują miasto jako zaplecze rekreacyjno-rozrywkowe.

Wykres 44. Cele przejazdów



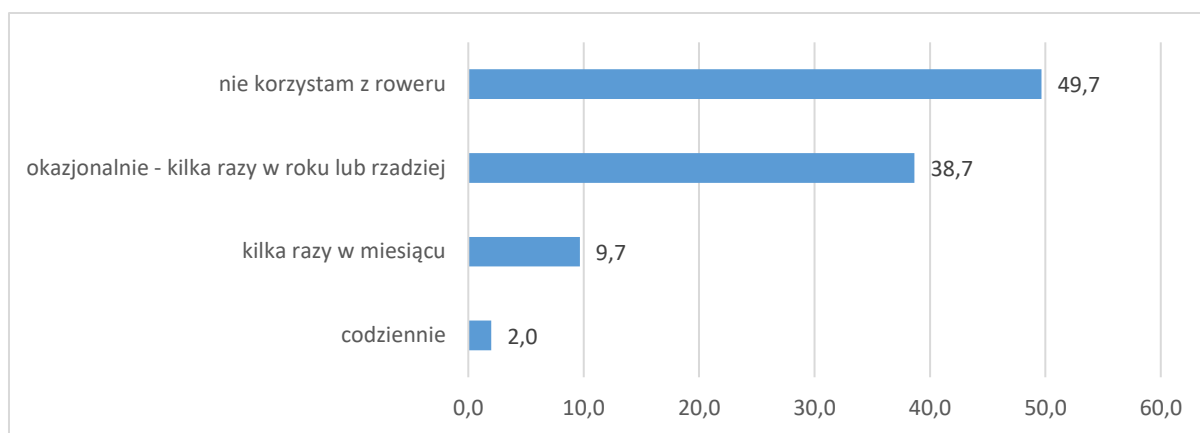
Pytani, z którymi z tych spraw mogliby poradzić sobie z pomocą roweru, respondenci wskazywali, że byłaby to w szczególności rekreacja i rozrywka (81,6%). Taką deklarację złożyły zarówno osoby, które są niesamodzielne transportowo, dojeżdżają autobusem, z kimś lub dostają się do Pleszewa pieszo (87,9%), jak i te, które dojeżdżają do miasta własnym samochodem (82,2%). Rzadziej uznawano, że rowerem można poradzić sobie z zakupami okazjonalnymi (58,6%), jak i codziennymi (46,6%) oraz z samym dojazdem do pracy (40,2%). Obowiązkom zawodowym mogłoby poddać na rowerze 17,2% badanych, a sprawom urzędowym – 13,2%. Pozostałe sprawy przez zdecydowaną większość badanych są uznawane za takie, z którymi nie da się poradzić, jeśli środkiem transportu miałby być rower.

Wykres 45. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem



Prawie połowa badanych (49,7%) w ogóle nie korzysta z roweru a 38,7% korzysta z roweru tylko okazjonalnie – kilka razy w roku lub rzadziej. Tylko 2% badanych korzysta z roweru codziennie, a 9,7% kilka razy w miesiącu. Na częstość korzystania z roweru wpływa wiek (współczynnik kontyngencji wyniósł 0,345) – im starsi są respondenci tym więcej jest wśród nich osób, które w ogóle nie korzystają z roweru. W grupie najmłodszych respondentów (18-30 lat) z roweru nie korzysta nigdy 42,9%, a w grupie najstarszej (61 lat i więcej) to aż 83,7% osób. Szanse korzystania z roweru kilka razy w miesiącu lub okazjonalnie sprzyja liczba sprawnych rowerów w gospodarstwie domowym. W domach, w których są dwa rowery – 22,3% korzysta z roweru kilka razy w miesiącu, a 44,1% kilka razy w roku. Tam, gdzie są trzy sprawne rowery wartości te wynoszą odpowiednio 40% i 60%. Można na tej podstawie wnioskować, że jazda na rowerze traktowana jest raczej jako czynność rekreacyjna, prawdopodobnie wykonywana w towarzystwie innych domowników.

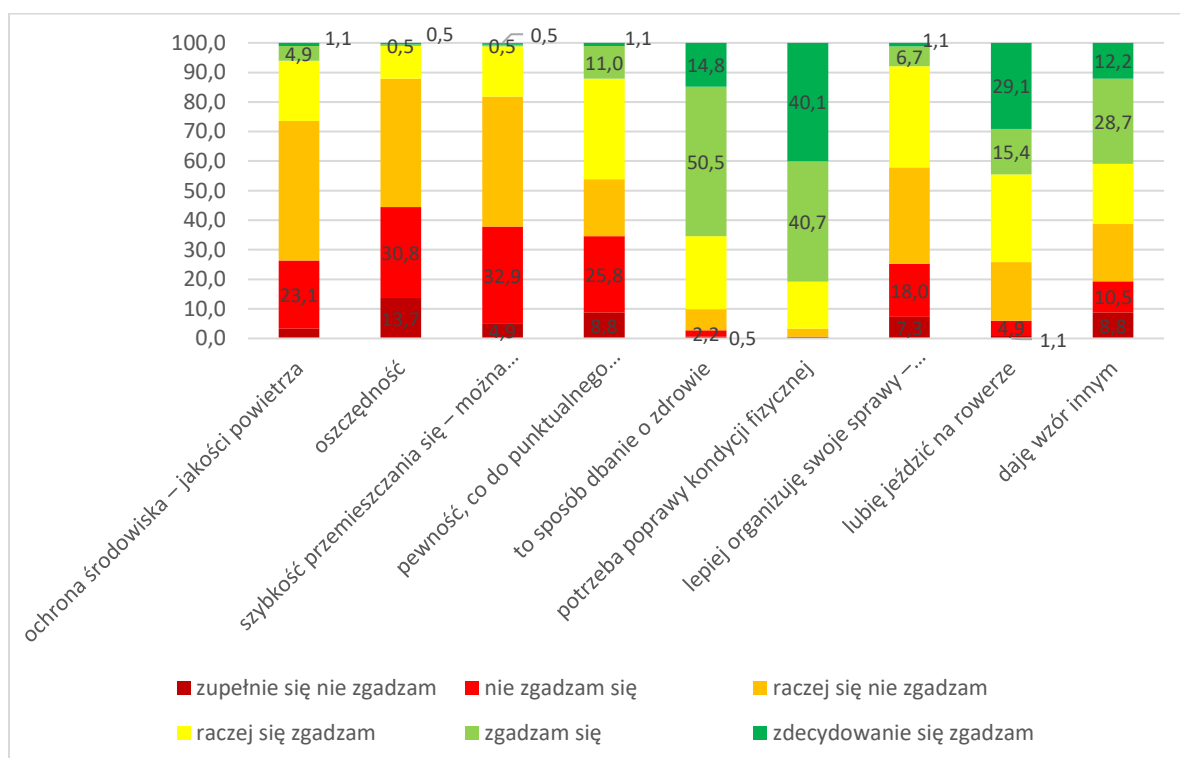
Wykres 46. Częstość korzystania z roweru



Postawy wobec komunikacji rowerowej

Podstawowymi motywacjami korzystania z rowerów przez osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie są potrzeba poprawy kondycji fizycznej (80,8%) oraz potrzeba dbania o zdrowie (65,3%). Do korzystania z roweru może skłaniać też chęć czerpania przyjemności z tej czynności (44,5%) lub chęć dawania przykładu innym (40,9%). Pozostałe powody – zarówno proekologiczne, finansowe, związane z mniejszym ryzykiem spóźnień i organizacyjne mają marginalne znaczenie. Te powody rzadko wskazywano jako zachęcające do korzystania z roweru (robiło to odpowiednio 6%, 1% i 1% oraz 7,8%). Dodatkowo częściej wyrażano sprzeciw wobec tak rozpoznawanych korzyści. Ze stwierdzeniem o takich korzyściach nie zgodziło się – odpowiednio – 26,4%, 44,5%, 37,9% oraz 25,3%.

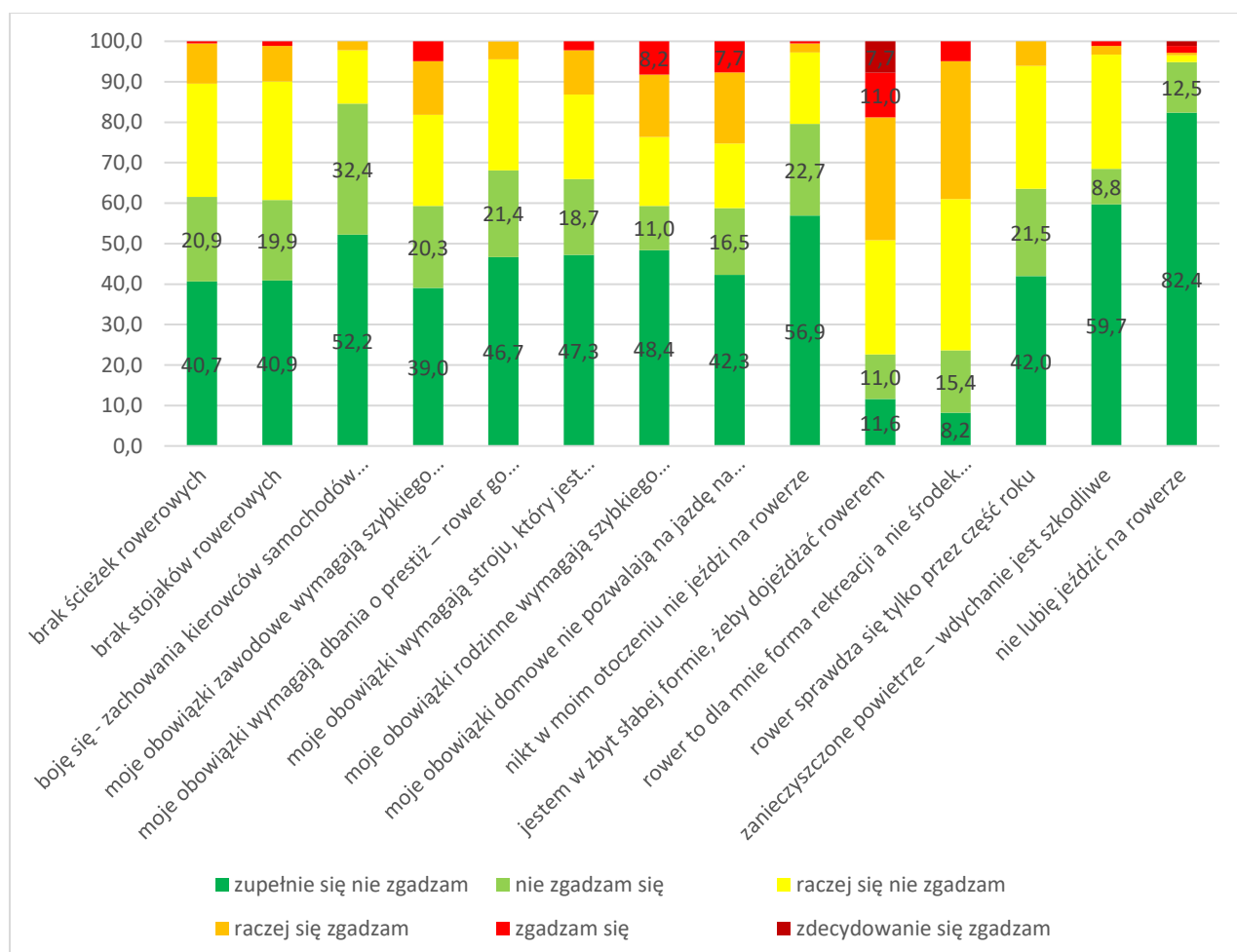
Wykres 47. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru



W najmniejszym stopniu przeszkodami do korzystania z roweru są: postawy wobec jeżdżenia na rowerze (94,9% osób lubi jeździć na rowerze), lęk przed zachowaniami kierowców (84,6% nie boi się tych zachowań) oraz fakt osamotnienia w takich komunikacyjnych zachowaniach (79,6% ma w swoim otoczeniu osoby jeżdżące na rowerze). Powodem nie są także braki infrastrukturalne – 61,6% badanych nie odnotowuje braków ścieżek rowerowych a 60,8% nie dostrzega niedoboru stojaków rowerowych. Nie ma więc także przeszkód technicznych do tego, aby korzystać z roweru jako środka codziennego transportu.

Jedynymi powodami, które zniechęcają do korzystania z roweru to zbyt słaba forma fizyczna (18,7%) lub przeszkody organizacyjne. To rodzaj zadań rodzinnych uniemożliwia korzystanie z roweru na co dzień. Obowiązki te wymagają szybkiego przemieszczania się, co jest przeszkodą dla 8,2% osób lub wymagają przewożenia innych osób – uniemożliwia to korzystanie z roweru 7,7% badanych.

Wykres 48. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru

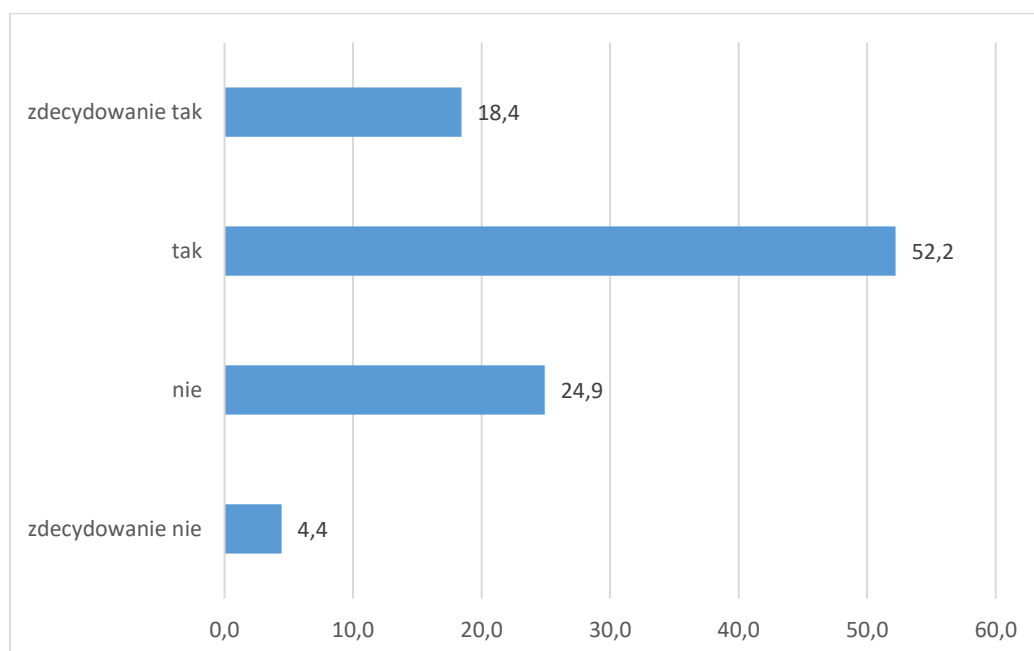


Nie dziwi wobec takich postaw deklaracja większości badanych (70,6%), że gotowi byłiby korzystać z roweru miejskiego. Niechęć do korzystania z tego rozwiązania wyraziło 29,3% osób dojeżdżających do

pracy w Pleszewie. Gotowość korzystania z roweru miejskiego jest zależna od kilku cech osób badanych:

- ✓ Sprawność fizyczna: Tę cechę wskazywano jako jedną z przeszkód do regularnego korzystania z roweru. Prawidłowość ta zachodzi także w przypadku gotowości do korzystania z roweru miejskiego. Im niższa jest subiektywna ocena własnej sprawności fizycznej, tym niższa jest gotowość do korzystania z roweru miejskiego. Dla porównania 74,9% osoby uważających się za bardzo sprawne zadeklarowały gotowość korzystania z roweru miejskiego, wśród osób uznających się za dość sprawne było to 68,7%, a wśród osób uznających się za niesprawne 0%.
- ✓ Wiek badanych (współczynnik V-Kramera – 0,348): Im starsi są badani, tym mniejsza ich gotowość do korzystania z roweru miejskiego. Wśród najmłodszych taką gotowość wyraziło 87,8% badanych, a wśród najstarszych – 21,3%.
- ✓ Częstość przemieszczania się po mieście: im większa jest częstość przemieszczania się po mieście, tym większa gotowość do skorzystania z miejskiego rozwiązania (współczynnik kontyngencji – 0,311).

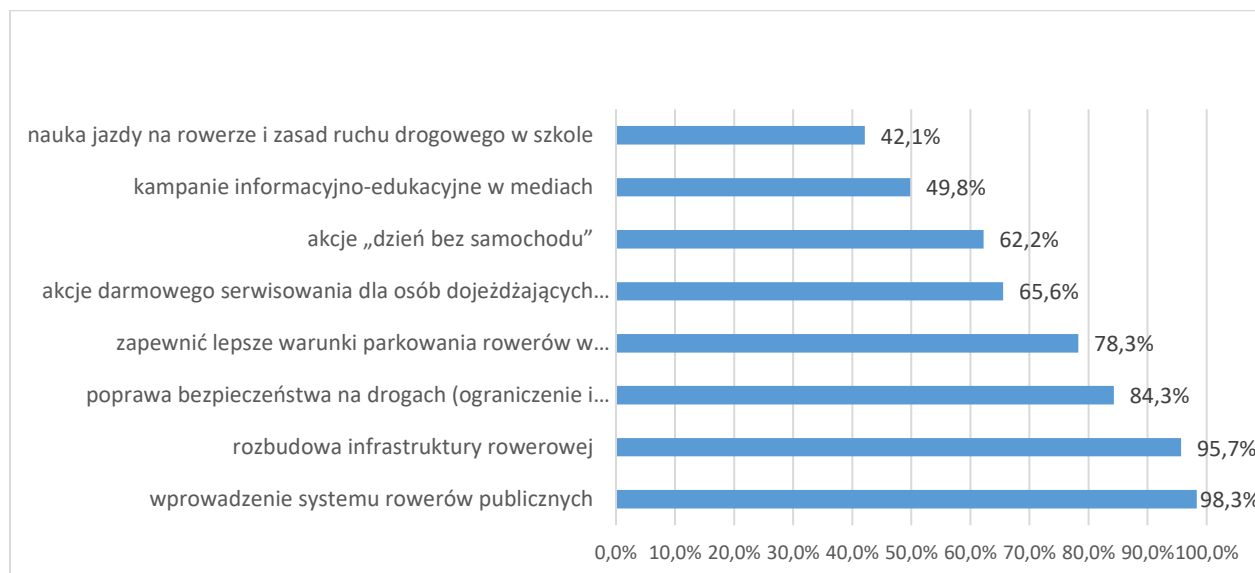
Wykres 49. Gotowość korzystania z roweru miejskiego



Osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie podzielają powszechnie (98,3%) opinię, że samo wprowadzenie systemu rowerów publicznych powinno stanowić zachętę do zmiany nawyków komunikacyjnych w mieście. Wśród niezbędnych zmian widzieliby także rozbudowę infrastruktury rowerowej (95,7%), poprawę bezpieczeństwa na drogach (84,3%) oraz poprawa warunków parkowania rowerów (78,3%). Nieco mniejsze znaczenie przypisują akcjom promującym jazdę na rowerze (62,2%), usługom dla rowerzystów (65,6%) oraz działaniom informacyjnym (49,8%) i

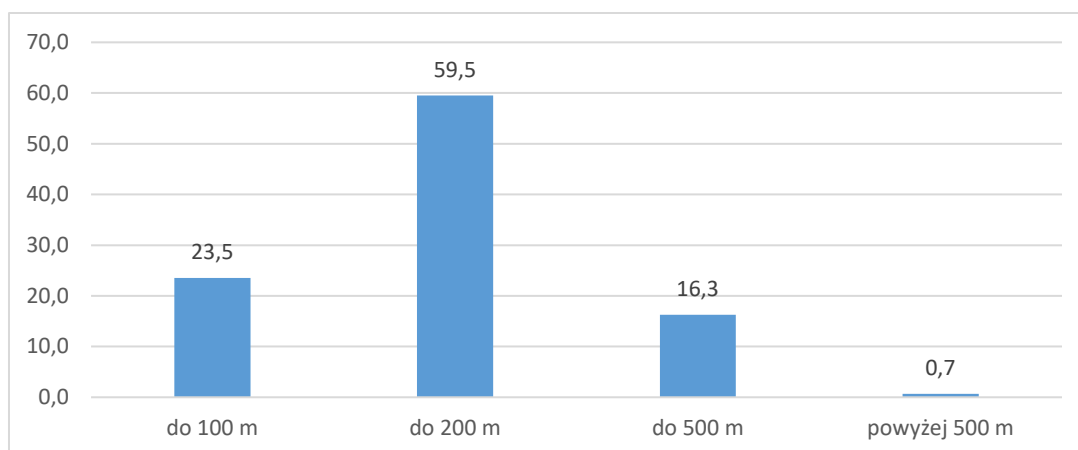
edukacyjnym, jakie mogłyby towarzyszyć planowanemu przedsięwzięciu. Zwraca uwagę pewna niekonsekwencja ocen osób badanych. Oczekują oni zmian w sferach, których wcześniej nie postrzegali jako istotnej przeszkody do korzystania z rowerów w sposób regularny (jakość infrastruktury rowerowej lub poprawa bezpieczeństwa). Można tę rozbieżność odczytywać dwojako. Może jest to wyraz przekonania, że wskazywane wcześniej przeszkody ich nie dotyczą, ponieważ nie korzystają z roweru na co dzień. Dopiero zmiana tego nawyku i zwiększenie prawdopodobieństwa poruszania się rowerem powoduje niejako odsłonięcie rozmaitych trudności. Inne możliwe wyjaśnienie może odwoływać się do poczucia własnej adekwatności osób badanych. Respondenci mogą sądzić, że ich pozytywne oceny są odosobnione i gdy odnoszą ją do szerszej grupy mieszkańców, to – do pewnego stopnia – zostają unieważnione.

Wykres 50. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy



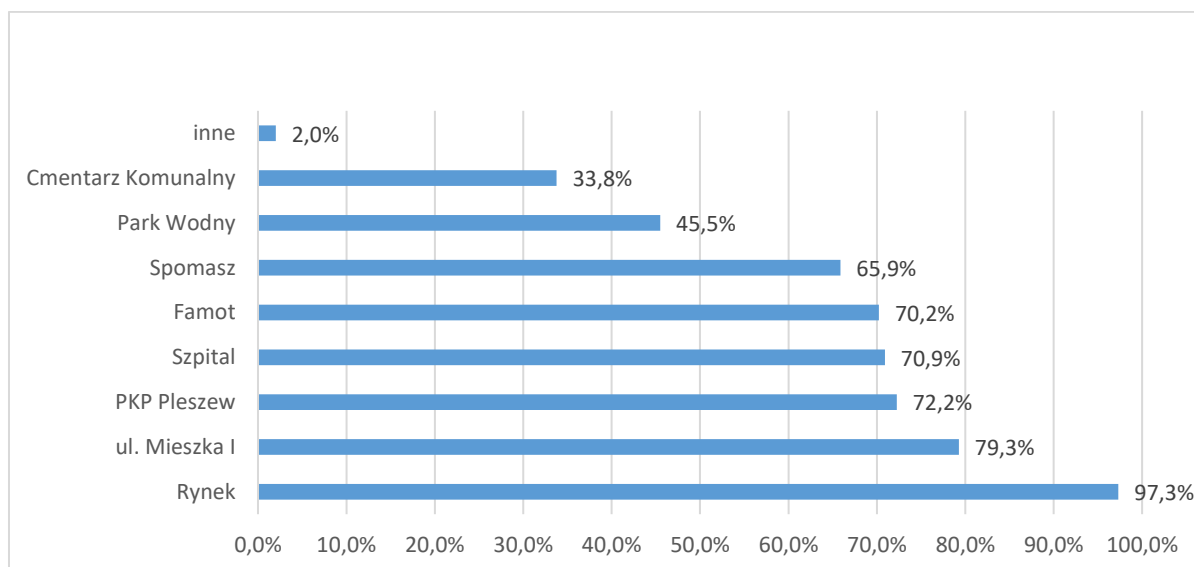
Gotowość korzystania z roweru miejskiego nie jest bezwarunkowa. Zdecydowana większość respondentów chciałaby, żeby stacja wypożyczeni była oddalona nie więcej niż na 200 metrów – to opinia 83% badanych. Oznacza to, że nie tylko badani nie chcieliby zwiększać dystansu, jaki obecnie pokonują, żeby po przyjechaniu do Pleszewa dostać się do pracy, ale że chcieliby zwiększyć swój komfort przez skrócenie dystansu do pokonania pieszo. Tylko 17% badanych byłoby gotowych przejść do stacji wypożyczeń więcej niż 200 metrów.

Wykres 51. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego



Osoby dojeżdżające do pracy do Pleszewa chciałyby, żeby stacje wypożyczenia roweru znajdowały się na Rynku (97,3%), na ul. Mieszka I (79,3%), PKP Pleszew (72,2%) oraz szpitala (70,9%). Wybór ul. Mieszka I i szpitala można wiązać być może z peryferyjnym położeniem tych miejsc wewnątrz miasta – są blisko granic administracyjnych Pleszewa. Jednocześnie nieco mniej było wskazań na lokalizacje w pobliżu głównych zakładów pracy (Famot wskazało 70,2% osób, a Spomasz 65,9%). Najbardziej wskazywano na konieczność utworzenia stacji koło paru wodnego (45,5%) oraz koło cmentarza komunalnego (33,8%). Te deklaracje można odczytywać w taki sposób, że rower miejski jest traktowany jako środek transportu, który można wykorzystywać po przekroczeniu granic miasta głównie po to, żeby dojechać do pracy lub zadbać o sprawy urzędowe. Wprowadzenie tego systemu może ułatwić poruszanie się po mieście, ale nie rozwiązuje dla części osób problemu dojazdu do miasta. Mógłby to być natomiast system, który umożliwi zdrowszy sposób docierania do pracy (np. połączenie komunikacji pieszej z rowerową dla osób mieszkających blisko miasta).

Wykres 52. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego



Badani sądzą, że dla zwiększenia szansy korzystania z rowerów miejskich najważniejsze są trzy rodzaje działań. Z jednej strony ma to być stworzenie systemu zachęt finansowych (27 wskazań) – wynajem roweru powinien być tani, tak żeby korzystanie z niego nie wiązało się z wysiłkiem finansowym a wybrane grupy (np. pracowników dojeżdżających do pracy) zwalniało z części kosztów. Pozostałe rozwiązania związane są z rozpowszechnianiem wiedzy o samym systemie (26 wskazań) oraz upowszechnianie zdrowego stylu życia przez akcje promujące zdrowie (koncerty, festyny, akcje „radni na rowery”) – 17 wskazań. Pojawiały się także pojedynczo pomysły rozbudowy i poprawy jakości sieci ścieżek rowerowych (4 wskazania) oraz wprowadzenie czynników zniechęcających kierowców (wprowadzenie wyższych opłat parkingowych lub zamknięcie wybranych ulic dla ruchu samochodowego) – 3 wskazania.

Tabela 6. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów

Rodzaj działania	liczba wskazań
atrakcyjne ceny: darmowe karnety, dotacje dla korzystających, korzystna cena, pierwsze przejazdy za darmo, niższe ceny dla stałych użytkowników, rabaty dla grup, system ulg dla dojeżdżających pracowników, przyzwyczajenie do korzystania przez niskie ceny	27
akcje informacyjne: plakaty, ulotki, reklamy prasowe, radiowe, zmiana sposobu mówienia o zdrowiu	26
akcje promocyjne: festyny, imprezy promujące system rowerów, kampania promująca zdrowy, aktywny tryb życia, niech radni wsiądą na rowery i dadzą przykład	17
udogodnienia infrastrukturalne, rozbudowa, połączenie ścieżek rowerowych,	4
zniechęcanie kierowców: droższe paliwo, zamknięcie wybranych ulic dla ruchu samochodowego, wyższe opłaty parkingowe	3
inne: to zadanie radnych, to miasto ma coś wymyślić, nie ma potrzeby - kto chce, ten skorzysta	3
dobry stan rowerów, utrzymanie wszystkiego w czystości	2

Podsumowanie. Postawy a szanse na korzystanie w rowerze miejskiego

Niezbędny jest namysł nad tym, na ile deklaracja chęci skorzystania z roweru miejskiego przełoży się na faktyczne zachowania. Pomocne dla rozstrzygnięcia tego pytania będzie przyjrzenie się postawom osób badanych w odniesieniu do dwóch kwestii, to jest gotowości do załatwiania wybranych spraw z pomocą roweru oraz gotowości skorzystania z roweru miejskiego. We wszystkich badanych grupach deklarowano, że możliwe jest poradzenie sobie z pomocą roweru z wybranymi czynnościami (codzienne zakupy, rekreacja i rozrywka, okazjonalne zakupy, a nawet dojazd do pracy). W przypadku dorosłych mieszkańców miasta i gminy obecnie blokadą do zmiany zachowań jest z jednej strony konieczność zapewnienia transportu członków rodziny, a z drugiej strony postrzeganie roweru jako

narzędzia rekreacji a nie środka transportu. W przypadku osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie bariera związana jest tylko z drugim z tych aspektów.

Dorośli mieszkańcy dziś generują duży ruch samochodowy, ponieważ mają potrzebę dowiezienia dzieci do placówek edukacyjnych – robią to w trosce o fizyczne bezpieczeństwo dzieci, z obawy, czy dzieci są wystarczająco samodzielne i z lęku, że dzieci zostaną okradzione. Używają samochodu, mimo że rośnie ich świadomość tego, że ten rodzaj transportu, choć wygodny, z wielu powodów jest dla nich niezdrowy. Nie oznacza to jednak, że gotowi byłiby licznie zrezygnować z transportu samochodowego bez jakiejś alternatywnej formy organizacji dojazdów do szkoły. Rower miejski mógłby (sądząc po deklaracjach) stać się taką alternatywą.

Barieri dla osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie są nieco innego rodzaju. Po pierwsze, według tych respondentów rower wymagającego dobrej kondycji fizycznej i jako taki jest potencjalnie zawodny (w szczególności nie przyczyni się do oszczędności czasu) ze względu na niską ocenę własnych możliwości. Jednocześnie, należy zwrócić uwagę, że z perspektywy tej grupy osób wprowadzenie systemu rowerów miejskich nie rozwiązuje wszystkich wyzwań komunikacyjnych. Jest natomiast dla nich szansą na samodzielne, sprawne poruszanie się po mieście, o ile przybywają do niego pieszo, z pośrednictwem transportu publicznego lub z czyjąś pomocą. Dla osób dojeżdżających do pracy, kluczowe byłoby takie ulokowanie stacji wypożyczenia rowerów miejskich na obrzeżach miasta lub w pobliżu punktów dojazdu do miasta, a w dalszej kolejności w pobliżu zakładów pracy i centrum Pleszewa.

W przypadku uczniów istotna jest deklaracja dotycząca gotowości skorzystania z roweru miejskiego jako środka dojazdu do szkoły. W pozostałych sprawach są już dziś względnie samodzielni – poruszają się pieszo lub własnymi rowerami. Głównym polem, które wymaga zmiany, jest właśnie szybki i bezpieczny dojazd do szkoły. Z tej perspektywy deklarację zdecydowanej większości uczniów, że byliby gotowi skorzystać z roweru miejskiego, żeby dojechać do szkoły, należy odczytywać jako bardzo pozytywną. Zyskuje ona na znaczeniu, jeśli uwzględnimy – omawiane wcześniej – deklaracje ich rodziców. Aby deklaracje te zyskały przełożenie na rzeczywistość, niezbędne jednak będzie rozbudowanie lub zadbanie o pełną ciągłość ścieżek rowerowych oraz przemyślenie zasad ruchu drogowego w mieście tak, aby sprzyjały one bezpieczeństwu rowerzystów. Obie strony – rodzice i uczniowie – muszą podzielać przekonanie, że ta forma komunikacji jest bezpieczna.

Odpowiedzi na pytania badawcze

Badanie dostarcza odpowiedzi na postawione przez Zamawiającego pytania badawcze:

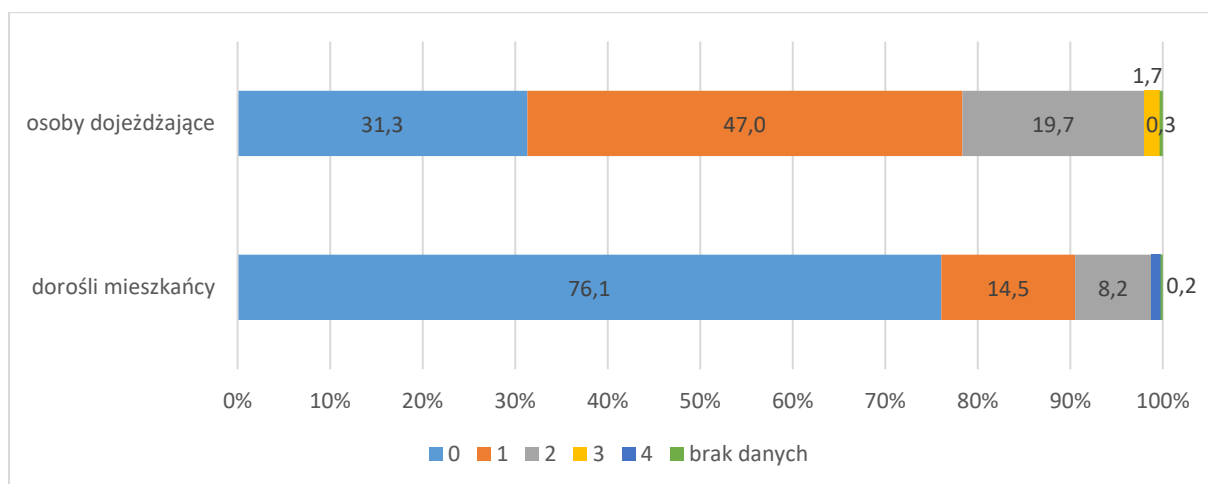
1. Jaki odsetek osób korzysta z roweru?
2. Jaka jest częstotliwość korzystania z roweru?
3. Jaki jest stan posiadania rowerów w gospodarstwie domowym?
4. Jak mieszkańcy oceniają infrastrukturę rowerową w Pleszewie?
5. Co mieszkańców skłania do korzystania z roweru?
6. Czy rowerzysta czuje się bezpiecznie w czasie podróży rowerem?
7. Jakie czynniki zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?
8. Jakie czynniki zachęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?
9. Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy i szkoły?
10. Jaki jest maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?
11. W jakich punktach powinny być zlokalizowane stacje wypożyczania roweru miejskiego?

Poniżej dokonujemy podsumowania wcześniejszych ustaleń i odpowiadamy kolejno na postawione pytania badawcze.

Jaki jest stan posiadania rowerów w gospodarstwie domowym?

Obecny stan posiadania rowerów w gospodarstwach domowych jest bardzo niski w przypadku dorosłych mieszkańców – 76,1% z nich zadeklarowało, że w gospodarstwie domowym nie ma żadnego roweru, a w pozostałych na ogół znajduje się jeden pojazd (14,5%) lub dwa rowery (8,2%). Powoduje to, że dorośli mieszkańcy korzystają z roweru dość rzadko (patrz kolejny podrozdział).

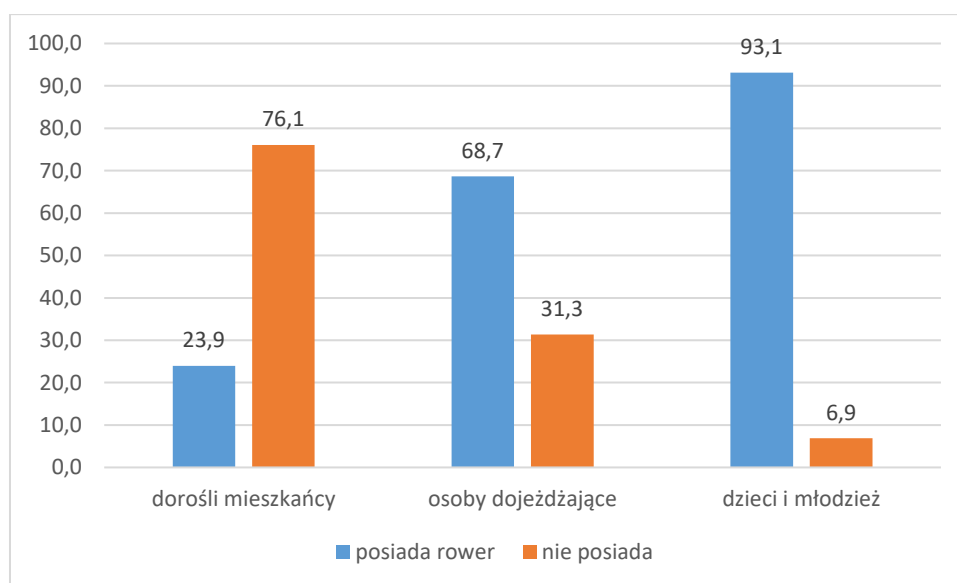
Wykres 53. Stan posiadania rowerów w gospodarstwach domowych – liczba rowerów



Nieco korzystniejsza jest sytuacja osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie – 31,3% tych osób nie ma roweru, to dwukrotnie mniej w porównaniu z mieszkańcami miasta i gminy. W ich gospodarstwach domowych na ogół znajduje się jeden rower (47%), rzadziej są dwa (19,7%) lub trzy sprzęty (1,7%).

W obu przypadkach zachodzi prawidłowość (choć silniej uwidacznia się dla mieszkańców miasta i gminy), że zamieszkiwanie z dziećmi zwiększa szanse na posiadanie roweru. Znajduje to potwierdzenie w deklaracjach dzieci i młodzieży. W tej grupie aż 93,1% zadeklarowało posiadanie roweru.

Wykres 54. Stan posiadania rowerów

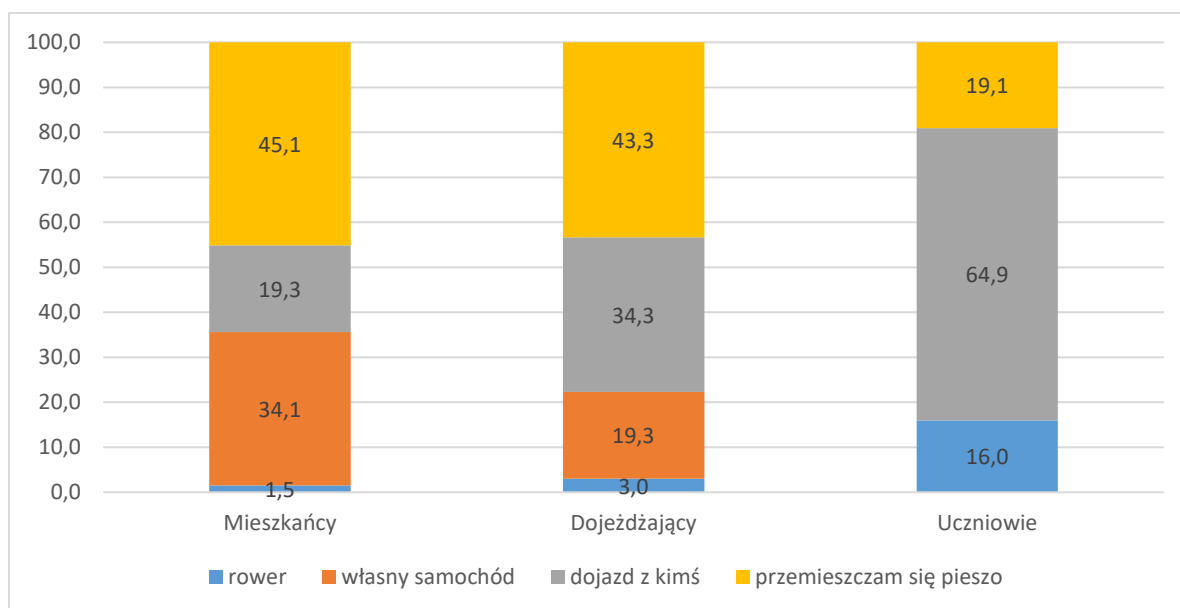


Jaki odsetek osób korzysta z roweru?

Obecnie z rowerów korzystają niewielkie grupy osób dorosłych. W przypadku mieszkańców miasta i gminy Pleszew deklarację korzystania z roweru złożyło 1,5% badanych osób, a w przypadku osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie jest to 3% respondentów. Nieco częściej z rowerów korzystają dzieci i młodzież. Dziś rowerem przemieszcza się 16% uczniów.

W przypadku dorosłych mieszkańców głównym powodem niekorzystania z roweru jest postrzeganie jego funkcji – rower jest według badanych przede wszystkim sprzętem rekreacyjnym, a nie środkiem codziennego transportu. Osoby dojeżdżające z kolei najczęściej podzielały przekonanie, że rower wymaga szczególnej kondycji fizycznej – bez niej nie może być mowy, aby był to środek transportu, który może służyć szybkiemu przemieszczaniu się.

Wykres 55. Środki transportu, z jakich najczęściej korzystają różne grupy badanych



W przypadku osób, które używają jakiegoś środka transportu do przemieszczania się po mieście kilka razy w tygodniu lub częściej przeważają osoby, które jednocześnie przyznały, że w ten sposób dostają się do pracy – przemieszczają się po mieście inaczej niż pieszo 1-2 razy dziennie (57,6%). To osoby, które prawdopodobnie w drodze do pracy lub w drodze powrotnej realizują dodatkowe zadania (w szczególności przewóz innych członków rodziny – dzieci, zakupy, sprawy urzędowe, rekreacja, itp.). Pozostali z tych częstych użytkowników dostają się do pracy pieszo, ale poza pracą, kilka razy w tygodniu, korzystają z jakiegoś środka transportu.

Pierwszą z tych grup – przemieszczających do pracy codziennie i po drodze używających środka transportu dla poradzenia sobie z zawodowymi i pozazawodowymi obowiązkami – tworzą sprawne fizycznie osoby, w wieku 30-50 lat, mieszkające z dziećmi. Wydaje się, że to osoby, których nawyki komunikacyjne związane są ściśle z fazą życia (opieka nad osobami zależnymi i okres największej aktywności zawodowej). Jest niewielka szansa, że zmienią sposób poruszania się po mieście i przesiądą na rower w najbliższych latach.

Grupą osób, które powinny być adresatami kampanii informacyjnych są natomiast ci mieszkańcy, którzy mimo braku potrzeby codziennego dojazdu do pracy lub szkoły, jeżdżą po mieście samochodem 1 lub 2 razy dziennie. To głównie osoby młode (do 30 roku życia) z dziećmi, aktywne zawodowo (ale praca nie wymaga dojazdu samochodem) i sprawne fizycznie.

Nieco inne są cele przemieszczania się w mieście dorosłych mieszkańców miasta i gminy oraz osób, które do Pleszewa dojeżdżają do pracy. Mieszkańcy przemieszczają się po mieście przede wszystkim do pracy lub szkoły i po to, żeby zrobić codzienne zakupy. Rzadziej jeżdżą po mieście w celach służbowych lub dla zakupów okazjonalnych. Niemal co trzeci z badanych wsiada w samochód po to,

żeby odwiedzić kogoś. Relatywnie rzadko celem tych przejazdów jest miejsce rekreacji lub ośrodek zdrowia.

Inaczej jest z osobami dojeżdżającymi do pracy w Pleszewie. Ci badani poruszają się po mieście głównie po to, żeby zrobić zakupy, zarówno codzienne, jak i okazjonalne. Częstym powodem poruszania się po mieście są też obowiązki zawodowe. To osoby, które w Pleszewie załatwiają codzienne sprawy, ale niekoniecznie miasto jest dla nich miejscem rekreacji i rozrywki lub leczenia się. Zapewne dlatego, że ich rodzina funkcjonuje głównie poza miastem – wskazuje na to fakt, że rzadko powodem przemieszczania się po mieście jest zapewnienie transportu innym osobom.

Cel przemieszczania się decyduje o tym, jaki jest wykorzystywany środek transportu. Mieszkańcy, którzy na ogół przemieszczają się na rowerach (6 osób!) używają go do zaspokojenia podstawowych potrzeb – jeżdżą nim do pracy, do miejsc rekreacji, zakupów codziennych i okazjonalnych. Do własnego samochodu wsiadają ci mieszkańcy (34,1%), których praca wymaga przejazdów lub członkowie ich rodziny wymagają przewiezienia. Samochód staje się dla nich narzędziem ułatwiającym codzienne zakupy. Z cudzego transportu (na ogół zapewne innego domownika) mieszkańcy korzystają (19,3%) po to, żeby zrobić większe lub okazjonalne zakupy, załatwić sprawy urzędowe, skorzystać z opieki zdrowotnej lub rozrywki i miejsc rekreacji. Mieszkańcy pieszo przemieszczają się (45,1%) głównie do pracy i po codzienne zakupy, w celach rekreacyjnych i rozrywkowych oraz dla zakupów okazjonalnych.

Najwięcej (43%) osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie porusza się po Pleszewie pieszo. Tylko 9 osób spośród dojeżdżających do Pleszewa zadeklarowało, że najczęstszym środkiem transportu jest dla nich rower. Służy im jako środek transportu do pracy i do wykonywania obowiązków zawodowych, ale częściej pozwala na zrobienie codziennych zakupów. Potrzeba wykonywania obowiązków zawodowych najczęściej popycha do używania własnego samochodu (19,3%). Osoby dojeżdżające do pracy do Pleszewa, jeśli nie poruszają się po mieście pieszo, to najchętniej jednak korzystają z możliwości dojazdu z kimś (34,3%). Ta forma transportu służy głównie dojazdowi do pracy, ale także zakupom codziennym i okazjonalnym.

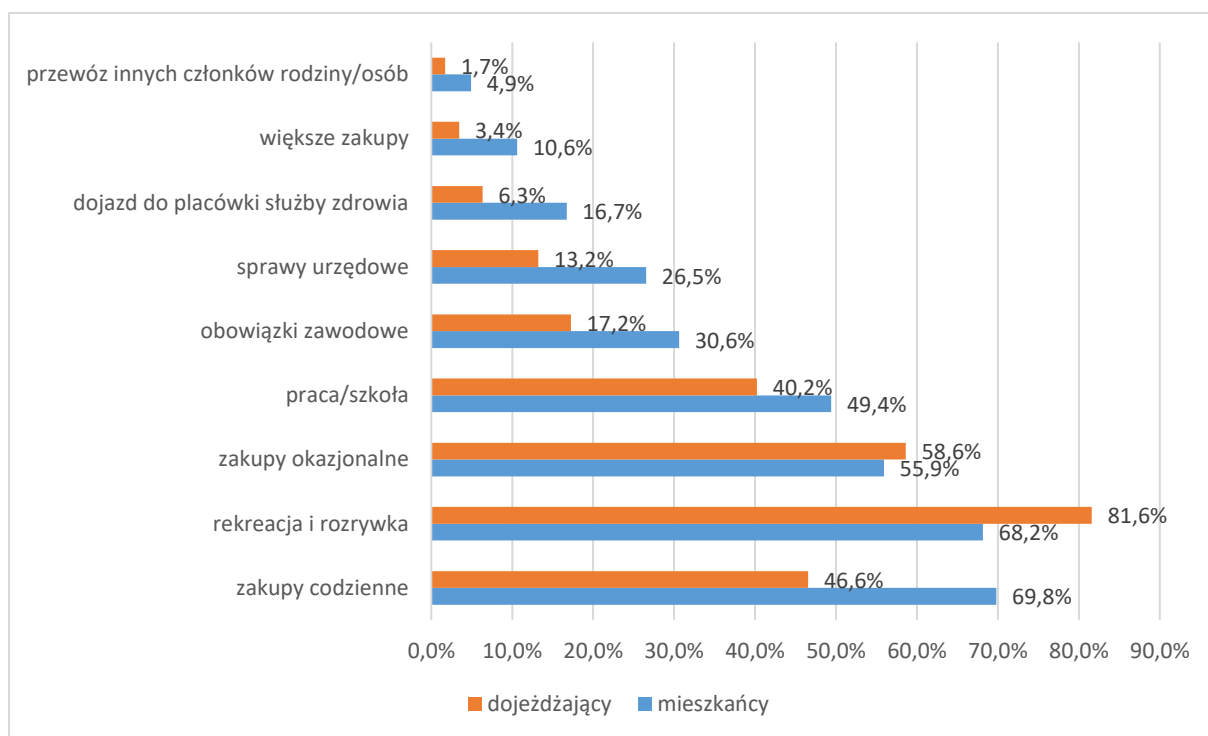
Uczniowie poruszają się po mieście z mniejszą częstotliwością niż dorośli. Większość musi dostać się gdzieś poza szkołę 1-2 razy w tygodniu (71%), pozostali przemieszczają się jeszcze rzadziej. Celem przemieszczania się są w szczególności spotkania z rówieśnikami. Prawie połowa młodzieży zadeklarowała, że przemieszczają się, żeby skorzystać z oferty rozrywkowej. Co trzeci uczeń musi dostać się na zajęcia poszkolne, co czwarty – na zajęcia sportowe, a co piąty na zajęcia rekreacyjne. Aby skorzystać z tych form sięgają po rower lub przemieszczają się pieszo. Tylko dojazd do szkoły jest tym momentem, w którym korzystają z transportu samochodowego.

Można zwyczajnie młodzieży odczytywać w sposób następujący. Uczniowie są na ogół względnie samodzielni transportowo, jeśli chodzi o sprawy inne niż obowiązkowe zajęcia szkolne. Wydaje się, że mogliby przemieszczać się samodzielnie (bez samochodu) także do szkoły. Ich rodzice (dorośli mieszkańcy) z kolei używają konieczności dowożenia dzieci do szkoły jako swego pretekstu do tego, żeby samemu nie zmieniać nawyków (nie mogą chodzić do pracy pieszo lub dojeżdżać rowerem, bo nie mogliby odwozić po drodze dzieci do szkoły).

Wreszcie przeszkodą do korzystania z roweru mogą być omawiane wcześniej nawyki komunikacyjne mieszkańców i osób dojeżdżających do miasta. Zauważmy, że osoby przyjezdne mają większą gotowość skorzystania z roweru do poruszania się w mieście (ale przypomnijmy – wiele z tych osób obecnie porusza się po nim pieszo). Osoby pracujące w Pleszewie sądzą, że mogą poradzić sobie z takimi sprawami jak korzystanie z oferty rekreacyjnej i rozrywkowej, zakupy okazjonalne i codzienne, dojazd do szkoły lub załatwianie spraw służbowych i urzędowych poruszając się rowerem. Roweru nie wymieniono jako pożądanego środka transportu dla poradzenia sobie z przewozem innych osób, większymi zakupami lub dojazdem do placówki służby zdrowia. Należy przy tym zwrócić uwagę, że z tych usług osoby przyjezdne korzystają obecnie dość rzadko.

Inna jest sytuacja mieszkańców. Wprawdzie oni także deklarują, że z pewnymi sprawami, do których dziś używają samochodu, mogliby poradzić sobie korzystając z roweru (codzienne zakupy, rekreacja i rozrywka, okazjonalne zakupy, a nawet dojazd do pracy), jednak nie byłoby w stanie zrezygnować z auta ze względu na konieczność przewiezienia członków rodziny (w domyśle: dzieci do szkoły). Elastyczność i gotowość zmiany jest zróżnicowana, zależnie od cech położenia społeczno-demograficznego. Kobiety, osoby młode (do 30 roku życia), bez dzieci są bardziej otwarte na zmianę nawyków – te osoby mają większą gotowość do tego, aby wiele z codziennych spraw (praca, codzienne zakupy, korzystania z oferty rekreacyjnej i rozrywkowej) organizować bez korzystania z samochodu i z pomocą roweru. Na tę gotowość nie wpływa miejsce zamieszkania w Pleszewie (odległość od Rynku).

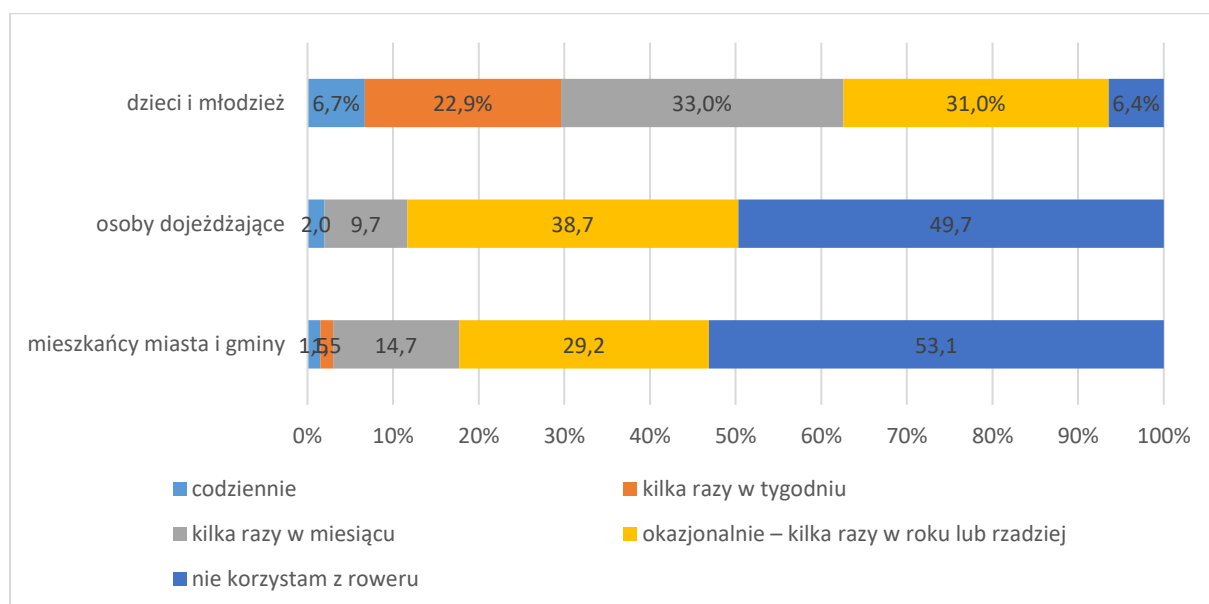
Wykres 56. Gotowość poradzenia sobie z wybranymi sprawami z pomocą roweru



Jaka jest częstotliwość korzystania z roweru?

Bardzo nieliczni badani, zwłaszcza w grupie osób dorosłych, korzystają na co dzień z roweru. W przypadku mieszkańców miasta i gminy takie osoby stanowią 1,5% badanych, a pośród osób dojeżdżających do pracy – 2%. Dzieci i młodzież częściej deklarowały codzienne przemieszczanie się rowerem (6,7%). Ponad połowa mieszkańców (53,1%) i niemal równie liczna grupa osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie (49,7%) w ogóle nie korzysta z roweru. Pozostali dorośli korzystają z rowerów okazjonalnie – funkcjonuje tak 29,2% mieszkańców i 38,7% osób dojeżdżających do Pleszewa. Wśród najmłodszych badanych częstotliwość użytkowania roweru różni się. Aż 33% badanych uczniów korzysta z roweru kilka razy z miesiąca, a 22,9% korzysta z niego kilka razy w tygodniu.

Wykres 57. Częstość korzystania z roweru



Wśród dorosłych mieszkańców oraz osób dojeżdżających na korzystanie z roweru wpływa wiek i sprawność fizyczna. Z rowerów – jak wykazywaliśmy wcześniej – korzystają osoby młodsze i sprawne.

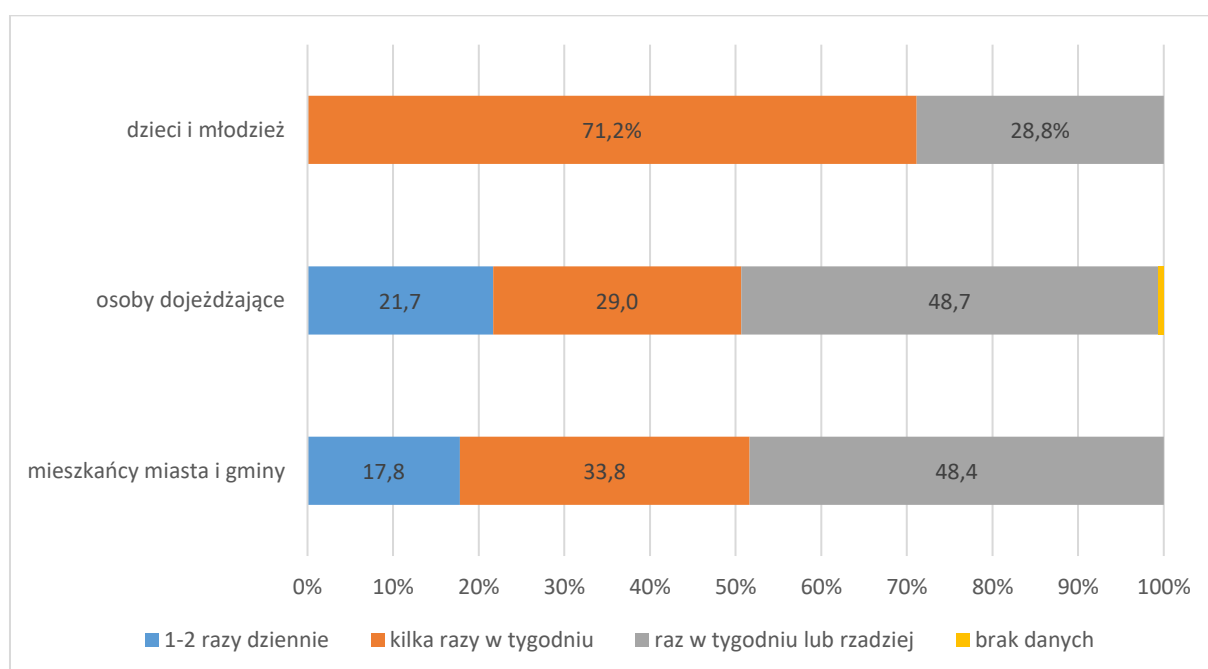
Bez wątpienia znaczenie dla tych zachowań ma także posiadanie roweru – jego brak sprzyja obniżeniu częstości korzystania z tej formy transportu. Tylko osoby korzystające z roweru codziennie lub kilka razy w tygodniu mają (prawdopodobnie) własny rower (liczba rowerów jest równa lub wyższa liczbie domowników). Osoby, które w ogóle nie korzystają z rowerów w większości nie mają go ani dostępu do niego (w 82% domów tych osób nie ma ani jednego sprawnego roweru).

Częstotliwość korzystania z roweru jest ściśle powiązana z innymi nawykami komunikacyjnymi. Im rzadziej mieszkańcy i osoby dojeżdżające mają potrzebę przemieszczania się po mieście, tym częściej korzystają z samochodu. I odwrotnie – konieczność częstego przemieszczania się (1-2 razy dziennie)

powoduje, że badani dorośli (zarówno mieszkańcy miasta i gminy, jak i osoby dojeżdżające do Pleszewa do pracy) są gotowi zastąpić część swojej aktywności pieszej lub samochodowej – rowerem.

Blisko połowa dorosłych mieszkańców (48,4%) i podobna liczba osób dojeżdżających do Pleszewa zadeklarowała, że relatywnie rzadko przemieszczają się oni wewnątrz miasta inaczej niż pieszo. Robią to raz w tygodniu lub rzadziej. Co trzeci mieszkaniec Pleszewa i blisko co trzecia osoba, która w mieście tylko pracuje przemieszcza się po mieście kilka razy w tygodniu. Relatywnie niewielka grupa (17,8% mieszkańców i 21,8% osób dojeżdżających) to osoby, które przemieszczają się po mieście bardzo często – 1-2 razy dziennie. Jak wskazywano wcześniej, w obu grupach dorosłych osób poddanych badaniu zachodzi zależność taka, że częstość przemieszczania się po mieście sprzyja gotowości korzystania z alternatywnego środka transportu – roweru.

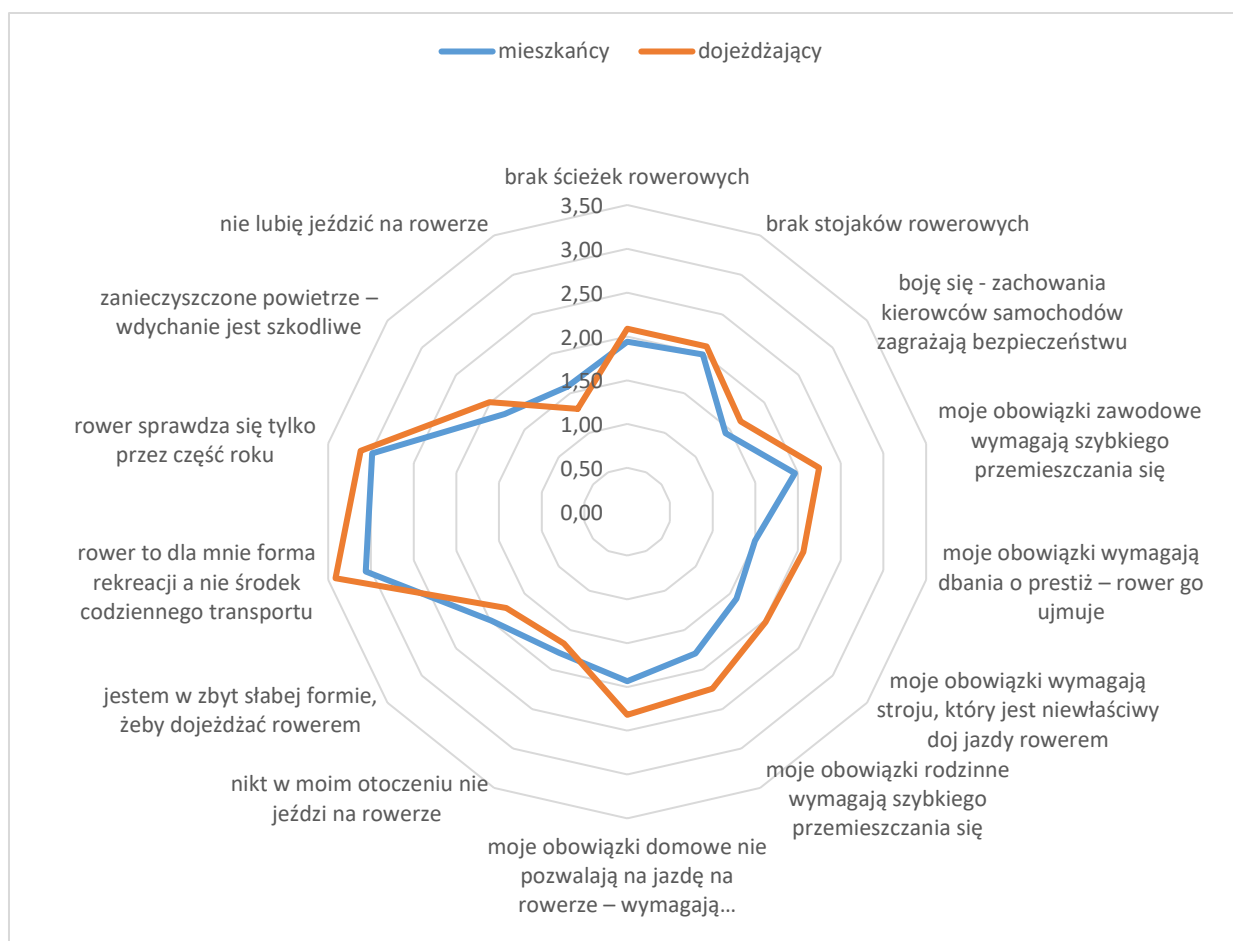
Wykres 58. Częstość przemieszczania się po mieście inaczej niż pieszo



Jakie czynniki zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły?

Badanie wskazuje na to, że – według dorosłych – nie występują obiektywne bariery dla korzystania z roweru. Badani nie wskazywali ani na brak ścieżek rowerowych, ani brak stojaków rowerowych jako powody niekorzystania z roweru na co dzień.

Wykres 59. Powody, które zniechęcają do korzystania z roweru – dorośli*



*Na wykresie umieszczono średnią ocen na skali 1-6, gdzie 1 oznaczało, że dany powód jest zupełnie nieprawdziwy, a 6 – w pełni oddaje motywację osoby badanej.

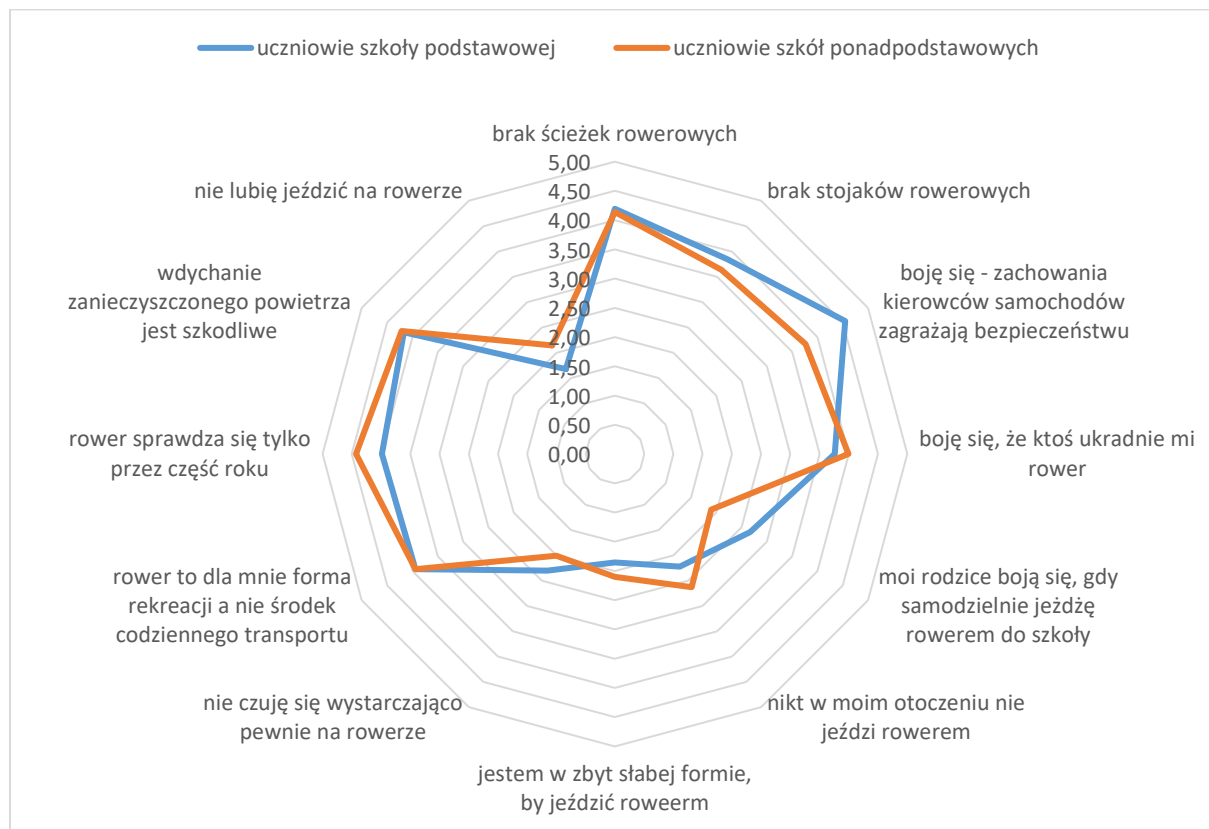
Osoby dojeżdżające nieco częściej wskazywały na swoje obowiązki zawodowe lub rodzinne jako powody, które uniemożliwiają im poruszanie się rowerem. Jednak mimo tej różnicy, nie były to powody uznawane przez nich za istotne. Jedyne ograniczenia, które rzeczywiście miałyby zniechęcać do korzystania z roweru, to przekonanie, że rower sprawdza się tylko przez część roku oraz stosunek do samego roweru – ten traktowany jest jako narzędzie służące rekreacji, a nie środek codziennego transportu.

Skrajnie inne powody wymieniały uczniowie. Wprawdzie powielają opinie rodziców dotyczące możliwości korzystania z roweru przez cały rok oraz funkcji roweru jako narzędzia rekreacji, a nie środka codziennej komunikacji. Jednak według ich obserwacji ważne są inne bariery. To w szczególności niebezpieczeństwa związane z poruszaniem się rowerem – zachowania kierowców samochodów oraz szkodliwość wdychania zanieczyszczonego powietrza, na jakie narażeni są rowerzyści. Innym sygnalizowanym problemem jest ryzyko kradzieży roweru. To też niebezpieczeństwa, które uzmysławiają uczniom – zwłaszcza młodszym – ich rodzice. Z drugiej strony,

uczniowie – inaczej niż ich rodzice – dostrzegają braki infrastrukturalne. Według nich brakuje zwłaszcza ścieżek rowerowych (lub ciągłych ścieżek rowerowych). Nieco lepiej oceniają liczbę stojaków na rowery w mieście.

Młodzi mieszkańcy lubią jeździć na rowerze, czują się na nim pewnie. W ich otoczeniu są osoby jeżdżące na rowerze, co może sprzyjać pozytywnej presji rówieśniczej – szansie wykreowania specyficznej mody na dojeżdżanie do szkoły rowerem.

Wykres 60. Powody, które zniechęcają do korzystania z roweru – uczniowie*



*Na wykresie umieszczono średnią ocen na skali 1-6, gdzie 1 oznaczało, że dany powód jest zupełnie nieprawdziwy, a 6 – w pełni oddaje motywacje osoby badanej.

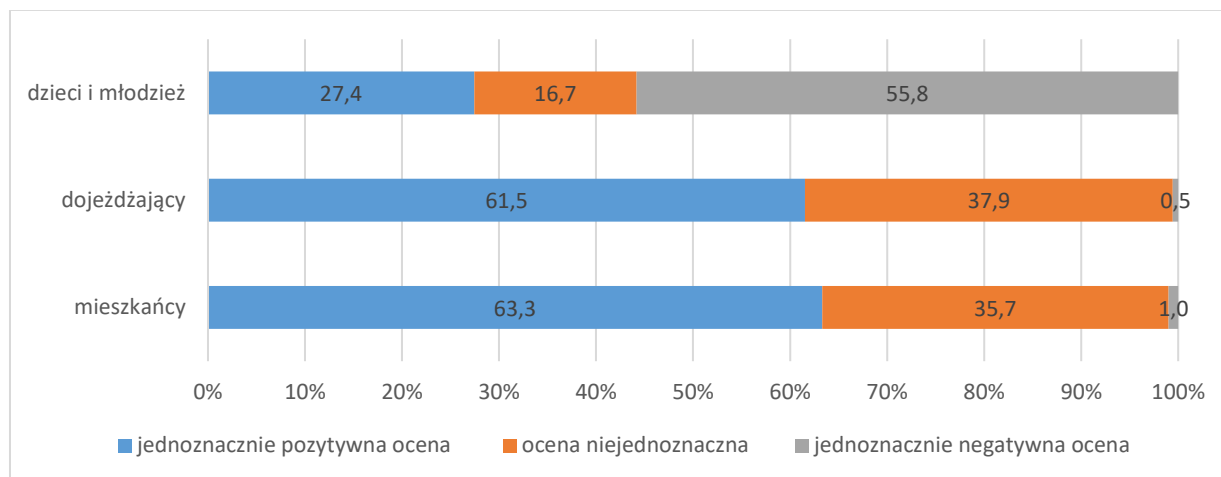
Jak mieszkańcy oceniają infrastrukturę rowerową w Pleszewie?

Przywołane powyżej wyniki jednocześnie pozwalają na rozstrzygnięcie innego pytania, to jest jak oceniana jest infrastruktura rowerowa w Pleszewie. Na infrastrukturę składają się ścieżki rowerowe oraz stojaki na rowery.

Oceny ścieżek rowerowych są ściśle powiązane z kategorią wiekową. Dzieci i młodzież oceniają ilość i ciągłość ścieżek znacznie bardziej krytyczni niż dorośli z każdej z badanej grupy. Aż 55,8% uczniów wyraziło ocenę negatywną, a kolejne 16,7% ocenę niejednoznaczną (raczej negatywną lub raczej

pozytywną). Inaczej jest w przypadku osób dorosłych – 63,3% mieszkańców miasta i gminy ocenia ścieżki rowerowe pozytywnie. Podobną ocenę sformułowało 61,5% osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie. W obu tych grupach tylko pojedyncze osoby wyraziły oceny negatywne (odpowiednio: 1% i 0,5%)

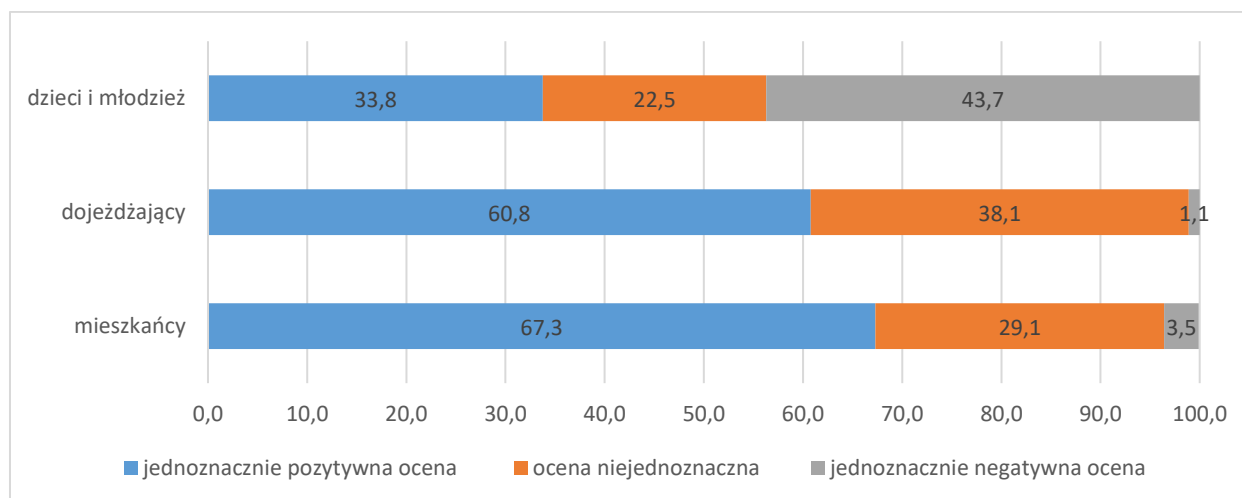
Wykres 61. Ocena ścieżek rowerowych



Podobnie wypadają oceny stojaków rowerowych. Tu także opinie dzieci i młodzieży są bardziej krytyczne niż osób dorosłych. Jednocześnie jednak uczniowie oceniają stojaki rowerowe (ich ilość) wyżej niż ścieżki rowerowe. Według 33,8% z nich należy ocenić ten element infrastruktury pozytywnie, a 43,7% – negatywnie.

Oceny dorosłych mieszkańców w odniesieniu do stojaków są pozytywne (67,3%) lub niejednoznaczne (29,1%). Tylko pojedynczo (3,5%) wyrażano oceny negatywne. Podobne obserwacje dotyczą osób dojeżdżających do pracy w Pleszewie – tu także przeważają oceny pozytywne (60,8%) nad niejednoznaczными (38,1%) i negatywnymi (1,1%).

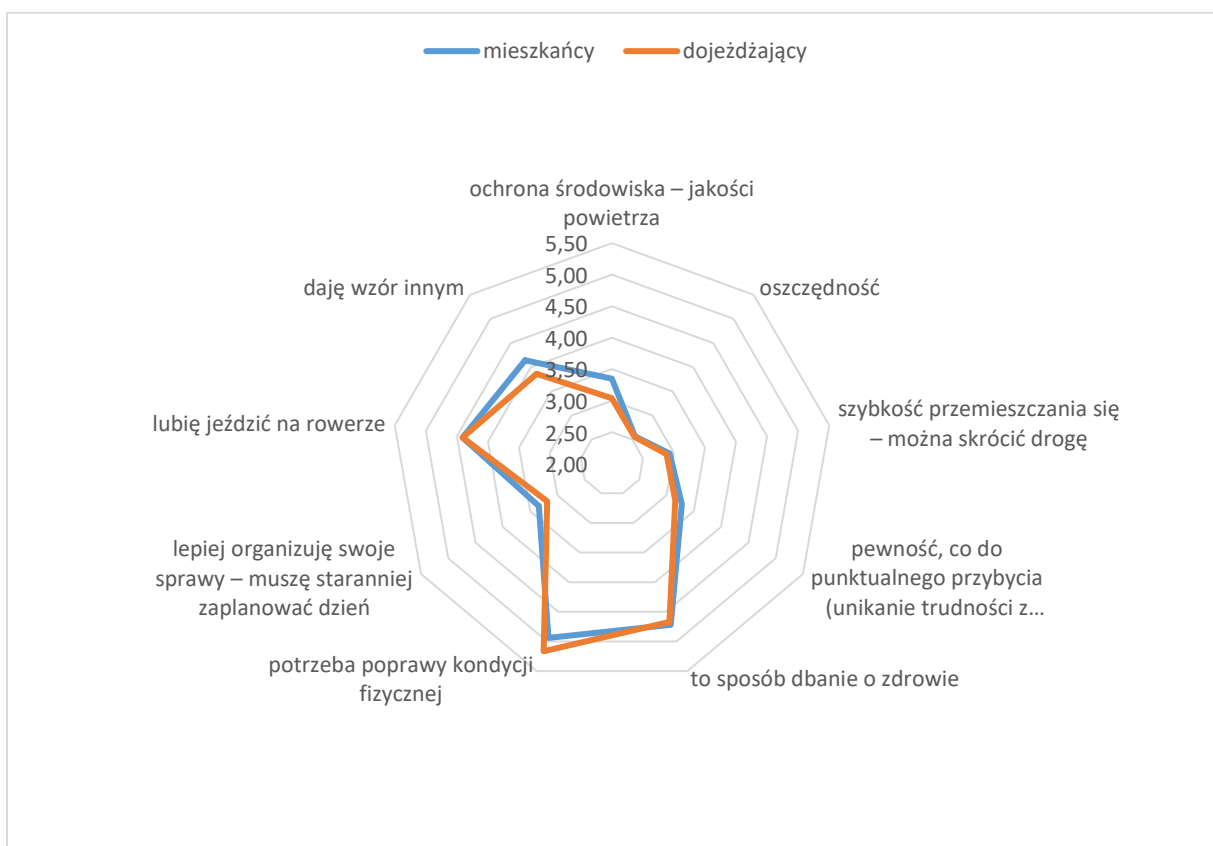
Wykres 62. Ocena stojaków rowerowych



Jakie czynniki zachęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły? Co mieszkańców skłania do korzystania z roweru?

Motywacje korzystania z roweru mieszkańców i osób dojeżdżających są niemal identyczne. Obie grupy badanych najwyżej cenią w jeździe na rowerze to, że może stać się ona sposobem dbania o zdrowie lub poprawy kondycji zdrowotnej. Dość ważnym motywem jest też czerpanie przyjemności z jazdy. Inne motywy, które badani uznawali za prawdziwe, to możliwość unikania trudności z parkowaniem i większa punktualność, lepsza organizacja dnia. Nieco rzadziej jeżdżenie na rowerze postrzegano jako możliwość przyczynienia się do ochrony środowiska i dania wzoru innym.

Wykres 63. Powody, które skłaniają do korzystania z roweru*



*Na wykresie umieszczono średnią ocen na skali 1-6, gdzie 1 oznaczało, że dany powód jest zupełnie nieprawdziwy, a 6 – w pełni oddaje motywacje osoby badanej

Walory zdrowotne oraz pozytywne skutki dla otoczenia (zwłaszcza wpływ na jakość powietrza) jeżdżenia na rowerze doceniają bardziej te osoby, które już dziś starają się ograniczać poruszanie się samochodem. Ci mieszkańcy cenią także wpływ tej formy transportu na lepszą samoorganizację.

Osoby, które przekroczyły 40 lat nie są przekonane, że jeżdżenie na rowerze przyspiesza przemieszczanie się lub pozwala uniknąć spóźnień – byłyby natomiast skłonne wsiąść na rower po to,

żeby dać wzór innym – swoim dzieciom lub starszym się rodzicom, przede wszystkim jednak, żeby poprawić własną kondycję fizyczną.

Kobiety częściej niż mężczyźni widzą w transporcie rowerowym szansę na poprawę jakości powietrza oraz narzędzie oddziaływania na innych. Rzadziej niż mężczyźni deklarują jedynie, że jazda na rowerze sprawia im przyjemność. Byłoby więc gotowe wsiąść na rower dla dobra innych, a nie własnego samozadowolenia.

Dzieci i młodzież kierują się nieco innymi motywacjami niż ich rodzice. Przede wszystkim częściej dostrzegają zalety jeżdżenia na rowerze. Najwyżej cenią fakt, że jazda na rowerze jest zachowaniem proekologicznym. Taka motywacja korzystania z roweru jest bliższa zwłaszcza uczniom szkół podstawowych i zasadniczych zawodowych.

Wykres 64. Powody, które skłaniają do korzystania z roweru – uczniowie*



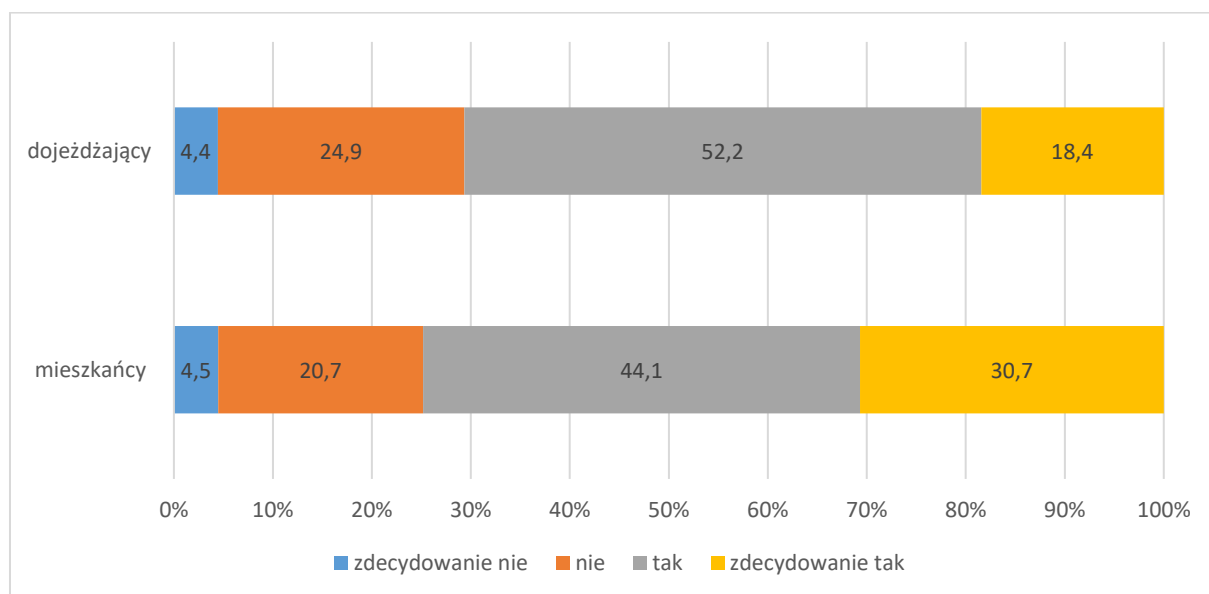
*Na wykresie umieszczono średnią ocen na skali 1-6, gdzie 1 oznaczało, że dany powód jest zupełnie nieprawdziwy, a 6 – w pełni oddaje motywacje osoby badanej

Jazda na rowerze to sposób na większą sprawność, źródło przyjemności, ale także szansa na większą samodzielność i oszczędność. Uczniowie szkół podstawowych nieco częściej uznawali, że rower daje szansę na szybsze przemieszczanie się, a nieznacznie rzadziej, że to sposób na tańszy transport. Zwróćmy uwagę, że rodzice nie wywierają presji na dzieci, zwłaszcza na dzieci nastoletnie – uczniów szkół ponadpodstawowych – nie zmuszają ani nie zachęcają do korzystania przez nie z rowerów.

Jaki jest stosunek do wprowadzania roweru miejskiego?

Dorośle osoby poddane badaniu są pozytywnie nastawione do pomysłu wprowadzenie pilotażowego programu rowerów miejskich. Są przychylni, ale umiarkowanie entuzjastyczni – co trzeci z mieszkańców (30,7%) i co piąty z pracujących w Pleszewie (18,4%) byłby zdecydowany skorzystać z roweru miejskiego. Odpowiednio 25,2% i 29,3% osób nie będzie chciało skorzystać z tego rozwiązania.

Wykres 65. Gotowość korzystania z roweru miejskiego - dorośli



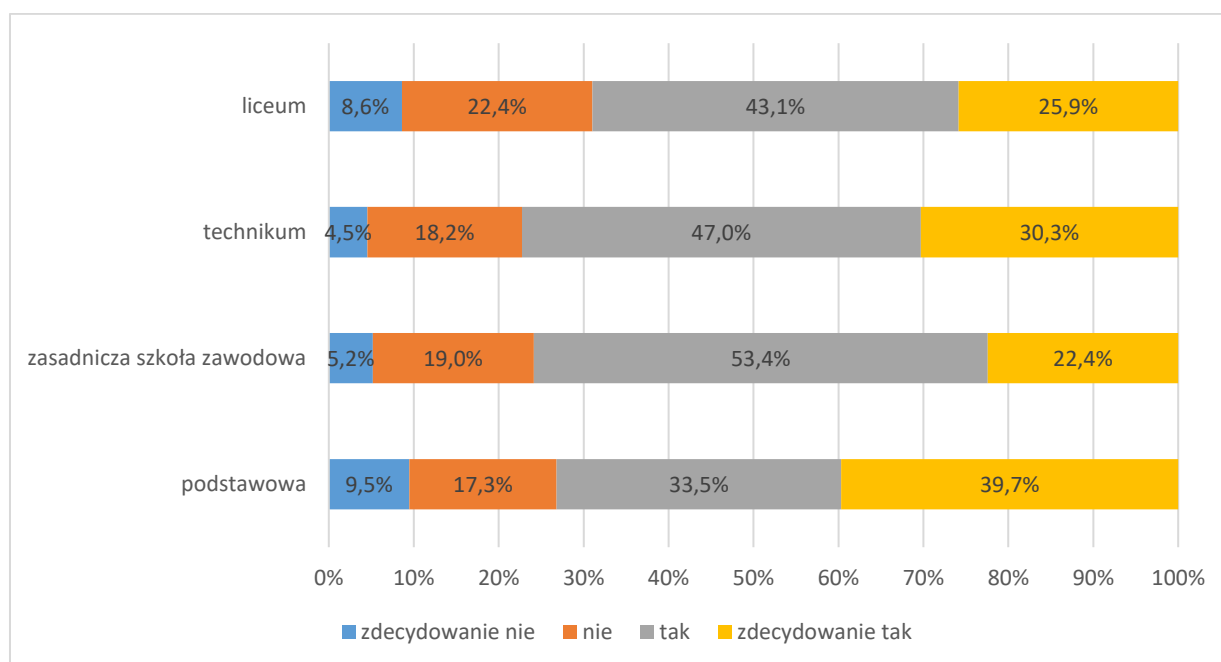
Na gotowość skorzystania z roweru miejskiego pozytywnie wpływa własna sprawność oraz fakt konieczności korzystania częstego (1-2 razy dziennie) z jakichś form transportu (zwłaszcza z roweru) już dziś. Innymi słowy ci, którzy często muszą się przemieszczać, a jednocześnie nie ma przeszkód fizycznych w postaci własnego zdrowia, deklarują, że gotowi byłiby skorzystać z miejskiego roweru. Im rzadziej dorośle osoby przemieszczają się po mieście, tym mniejszą widzą konieczność poszukiwania alternatywnego środka transportu.

Na te deklaracje wpływa też wiek mieszkańców i pracowników Pleszewa. Im starsi są badani, tym mniej chętnie skorzystają z roweru miejskiego – niezależnie od sprawności.

Postawy uczniów są podobne do postaw dorosłych. Przeważają pozytywne nastawienia i chęć skorzystania z roweru miejskiego (73,7%). Chętniej wypróbowałiby go uczniowie szkół podstawowych, dzisiaj poruszający się po mieście głównie z pomocą rodziców i ich aut. W tej grupie wiekowej jest najwięcej osób entuzjastycznie nastawionych do komunikacyjnego eksperymentu. Nieznacznie bardziej sceptyczna jest młodzież starsza. Głównymi powodami tej wstrzeźliwości są ich oceny miejskiej infrastruktury i komunikacyjnych rozwiązań – im bardziej krytyczne były oceny systemu ścieżek rowerowych, jakości powietrza w mieście i zachowań kierowców na drogach, tym mniejsza była

gotowość korzystania z roweru miejskiego. Z drugiej strony, ważnym ograniczeniem może być to, że – w przeciwieństwie do dorosłych – wielu z nich ma własny sprawny rower (zmiana nawyków może oznaczać poruszanie się na własnym, a nie miejskim rowerze). Te osoby, które żywią obawy o bezpieczeństwo własnego mienia, chętniej skorzystają z roweru miejskiego (tutaj ryzyko jest minimalizowane). Można przewidywać także inny scenariusz – dzieci i młodzież nie zmienią sposobu, w jaki dostają się dziś do szkół, ale będą korzystały z rowerów miejskich po to, żeby poruszać się po mieście w celach rozrywkowych i rekreacyjnych. Wskazywać może na to zgłaszana przez młodzież chęć ulokowania stacji wypożyczeni w pobliżu punktów gastronomicznych (bar Gastro lub Zahir).

Wykres 66. Gotowość korzystania z roweru miejskiego - uczniowie



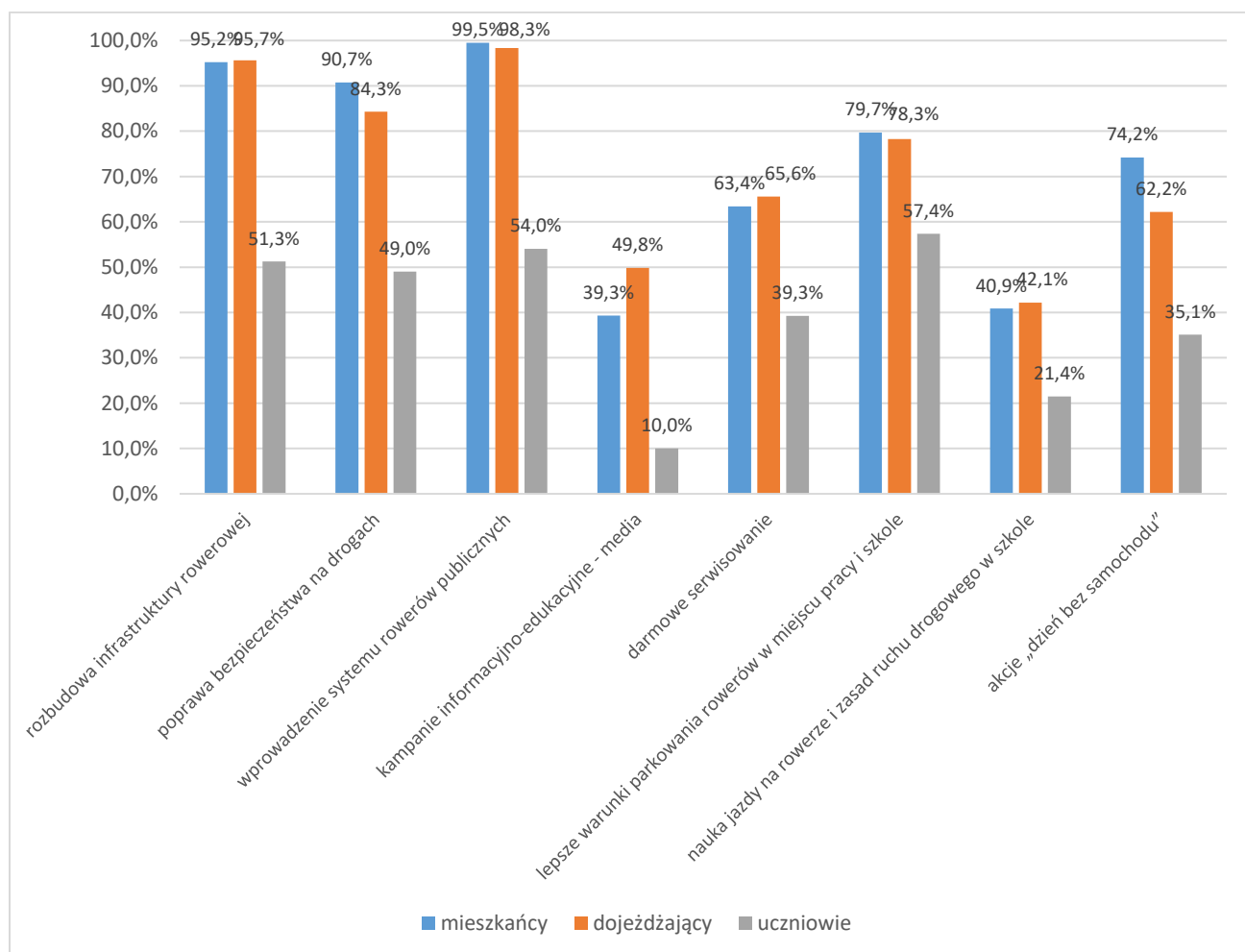
Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy i szkoły?

Dorośli mieszkańcy podzielają powszechnie przekonanie, że wprowadzenie systemu rowerów publicznych, poprawa bezpieczeństwa na drogach oraz rozbudowa infrastruktury rowerowej, w tym także stworzenie (lepszyc) warunków parkowania rowerów w miejscu pracy i szkołach są podstawowymi warunkami, które sprzyjałyby zachęceniu do regularnego dojeżdżania do pracy i szkoły. Dorośli przywiązują też wagę do stałych ułatwień dla użytkowników rowerów (darmowe serwisowanie rowerów) oraz jednorazowych akcji podnoszących świadomość mieszkańców („Dzień bez samochodu”). Mniejsze znaczenie miałyby mieć wprowadzenie nauki jazdy w szkołach oraz kampanie medialne.

Podobny ogląd sprawy mają osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie. Jedyną odróżniającą ich cechą jest przywiązywanie większej wagi do kampanii medialnych (być może to efekt tego, że w trakcie dojazdów do pracy stykają się z tego rodzaju komunikatami). Mniejszą wagę natomiast przywiązują do akcji „Dzień bez samochodu” – to nie dziwi, bo wiele z tych osób przemieszcza się po mieście pieszo.

Bardziej sceptyczni wobec wszystkich tych rozwiązań są uczniowie. Widzieliby potrzebę stworzenia warunków do parkowania rowerów przy szkole. Pewne nadzieje wiążą też z wprowadzeniem rowerów miejskich, rozwinięciem infrastruktury i poprawą bezpieczeństwa na drodze. Pozostałe rozwiązania uznają za mniej istotne.

Wykres 67. Pożądane zmiany zachęcające do regularnego dojeżdżania do pracy i szkoły



Badanych poproszono też o wskazanie dodatkowych działań, jakie można by wprowadzić, żeby zachęcić mieszkańców do regularnego korzystania z rowerów. Najczęściej – we wszystkich grupach badanych – sugerowano zwiększenie atrakcyjności roweru miejskiego przez uruchomienie zachęt finansowych. Mogłyby to być zniżki dla wybranych grup użytkowników (uczniów, rencistów, pracowników) lub darmowe przejazdy (powrotne lub wyliczane na podstawie częstości używania

roweru). Dorośli uznali, że system rowerów miejskich trzeba wesprzeć kampanią informacyjną i edukacyjną (raczej z wykorzystaniem tradycyjnych narzędzi informacyjnych). Dodatkowo ważne miałyby być działania promocyjne, najczęściej opisywane jako wydarzenia kulturalne (koncerty, imprezy), sportowe i turystyczne (rajdy, zawody – prawdziwe lub wirtualne) organizowane przez miasto.

Młodzież dodatkowo uznała, że pożądane byłoby wprowadzenie udogodnień infrastrukturalnych – rozbudowa i połączenie ścieżek rowerowych oraz właściwe rozmieszczenie stacji wypożyczenia rowerów. Nie bez znaczenia jest atrakcyjność i stan wypożyczanych rowerów (stąd pomysły uruchomienia usługi lub stacji serwisowania rowerów oraz dostosowania do potrzeb różnych użytkowników – np. wyposażenie w duże kosze do przewożenia rzeczy) oraz zabezpieczenie stojaków i parkingów rowerowych. Wśród propozycji zmian pojawił się także pomysł, aby zniechęcać kierowców do ruchu samochodowego, np. przez podniesienie opłat parkingowych.

Tabela 7. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów

Rodzaj działania	Dorośli mieszkańcy miasta i gminy	Osoby dojeżdżające do pracy w Pleszewie	Uczniowie	Razem
atrakcyjne ceny, zachęty finansowe	23	27	44	94
akcje informacyjne i edukacyjne	23	26	24	73
akcje promocyjne	12	17	25	54
udogodnienia infrastrukturalne – poprawa infrastruktury rowerowej	1	4	38	43
właściwe ulokowanie stacji	-		35	35
jakość usługi (stan rowerów i wyposażenie)	1	2	15	18
udogodnienia techniczne i informatyczne	-		12	12
zniechęcanie kierowców	-	3	6	9
podniesienie bezpieczeństwa - monitoring stojaków	-		8	8
inne udogodnienia dla rowerzystów	-		8	8

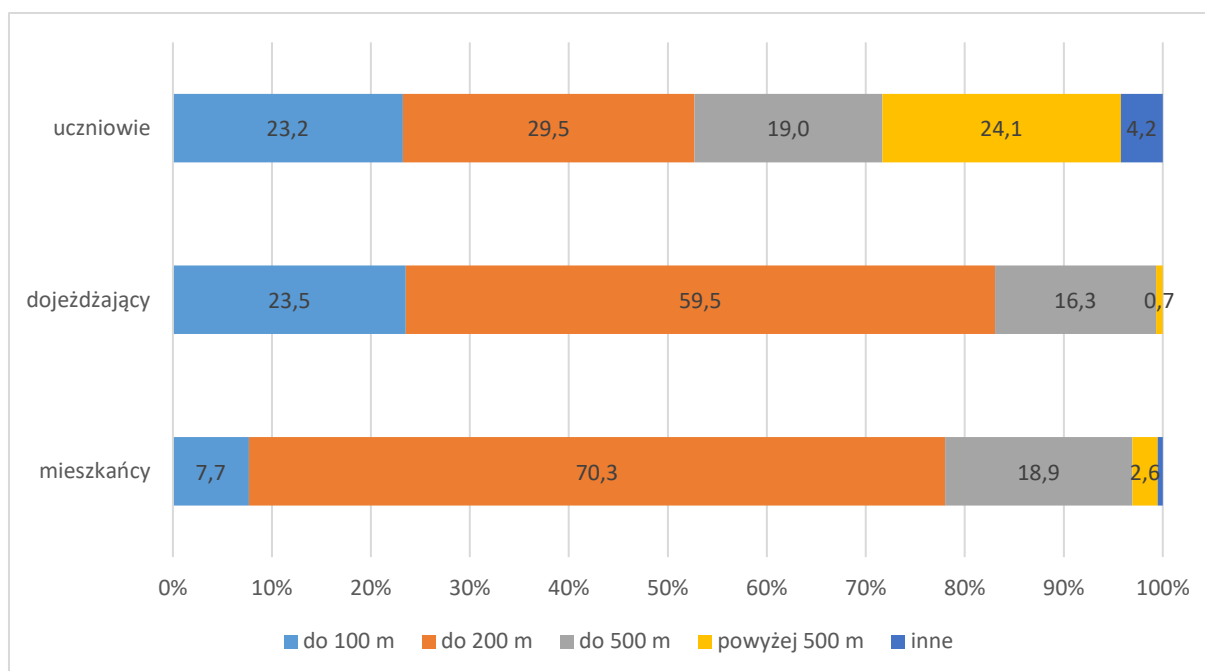
Jaki jest maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?

Swoistym testem motywacji do korzystania z roweru miejskiego jest odległość, jaką potencjalni użytkownicy są gotowi pokonać, żeby z niego skorzystać. To bardzo małe odległości. Dorośli w większości (78% mieszkańców i 83% osób dojeżdżających) chcieliby, żeby stacja wypożyczenia znajdowała się nie dalej niż 200 metrów od ich domu, miejsca pracy lub miejsca, do którego chcą się dostać. Tylko 18,9% mieszkańców i 16,3% osób dojeżdżających do Pleszewa byłoby skłonnych pokonać do 500 metrów pieszo, żeby skorzystać z roweru. Jednocześnie wśród dojeżdżających jest liczna grupa (23,5%) takich osób, które chciałyby, żeby stacja znajdowała się w odległości do 100 metrów. W

praktyce musiałyby to oznaczać, że rowery miejskie powinny być dostępne na stacji kolejowej, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych i parkingów dużych zakładów pracy oraz w bezpośrednio koło punktów handlowych i urzędów.

Młodzież jest bardziej zróżnicowana w swoich opiniach. Z jednej strony co czwarty badany uczeń (23,2%) uznał, że jest gotów pokonać pieszo do 100 metrów, żeby dostać się do roweru miejskiego. Z drugiej strony, niemal co trzeci z nich (29,5%) byłby gotów przejść pół kilometra lub więcej, żeby z niego skorzystać.

Wykres 68. Optymalna odległość do stacji wypożyczania roweru miejskiego



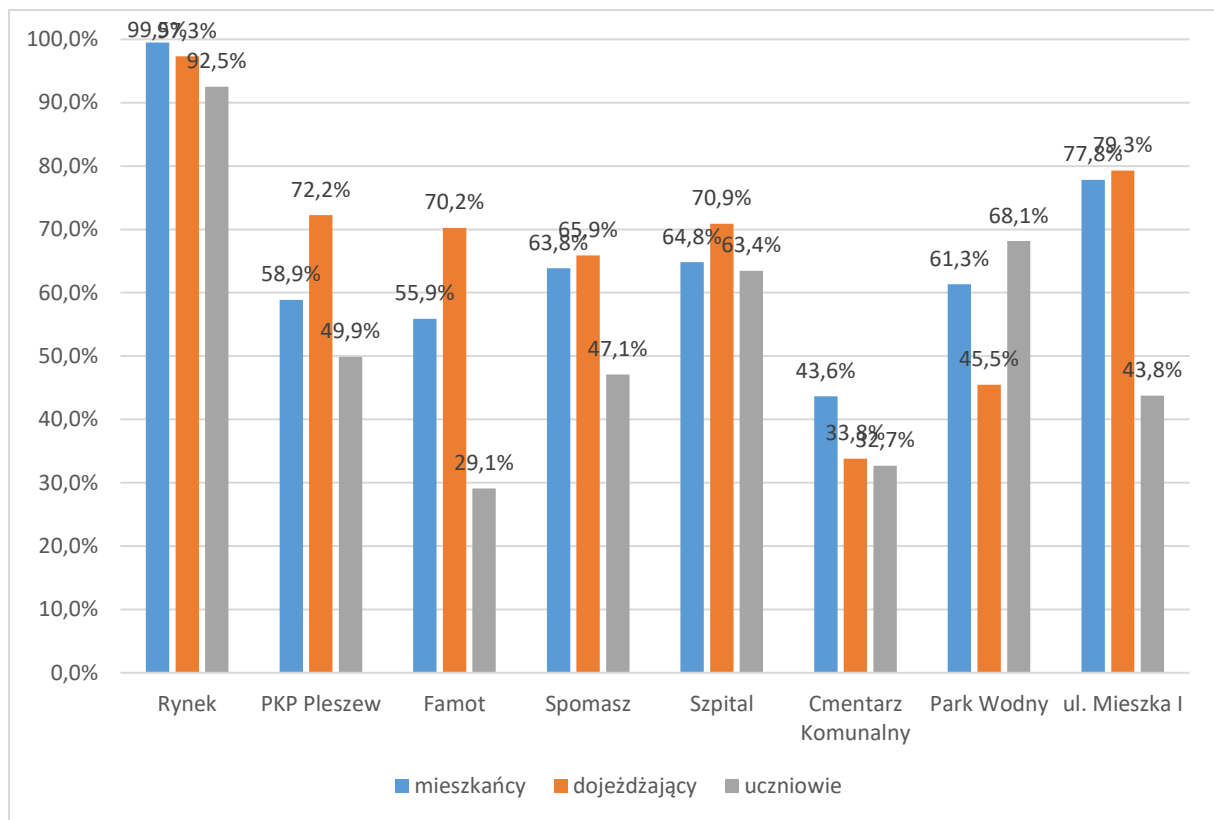
W jakich punktach powinny być zlokalizowane stacje wypożyczania roweru miejskiego?

Zdecydowana większość badanych uznała, że jedna ze stacji wypożyczeni rowerów miejskich powinna znajdować się na Rynku. Pozostałe wybrane lokalizacje pokazują, w jakim celu poszczególne grupy badanych chciałyby wykorzystywać rower miejski. Dorośli mieszkańcy chcieliby, żeby stacje znalazły się na ul. Mieszka I, w pobliżu Parku Wodnego, szpitala i Spomaszu. Osoby dojeżdżające widzą większą potrzebę umieszczenia stacji na dworcu PKP, w pobliżu dużych zakładów pracy (ich miejsc pracy), na ulicy Mieszka I i w pobliżu szpitala. Natomiast widzą mniejszą potrzebę ulokowania ich obok Parku Wodnego lub cmentarza (potwierdza to wcześniejszą obserwację, że ta grupa życie pozazawodowe, w tym rekreacyjne, lokuje poza Pleszewem).

Młodzież chciałaby, żeby stacje były w tych miejscach, które są celem ich aktywności – Rynek (miejsce spotkań z rówieśnikami), Parku Wodnego (miejsce rekreacji) lub szpitala (sąsiedztwo szkół). Widzą natomiast mniejszą potrzebę lokowania rowerów miejskich w pozostałych lokalizacjach.

Badani nie mieli w większości pomysłu gdzieindziej powinny być dostępne rowery miejskie. Dorośli mieszkańcy i przyjezdni proponowali, żeby takim miejscem był zakład „Ekohigiena” oraz peryferia miasta. Więcej pomysłów mieli uczniowie. Proponowali oni, żeby stacje były ulokowane w okolicach parku miejskiego, okolicach szkół, na osiedlach mieszkalnych (os. Reja), pojedynczo wymieniono także: Kaufland, ul. Lipową, ul. Poznańską, Koźmińską, Kaliską, Szewica.

Wykres 69. Pożądane lokalizacje stacji wypożyczeni rowerów miejskich



Rekomendacje

Badanie wskazuje na wysoki poziom akceptacji dla wprowadzenia rowerów miejskich. Mieszkańcy miasta i gminy, a zwłaszcza młodzież szkolna, oczekują, że takiemu przedsięwzięciu będą towarzyszyć dodatkowe działania zwiększające bezpieczeństwo fizyczne rowerzystów – rozbudowa i połączenie ścieżek rowerowych oraz poprawa regulacji ruchu samochodowego tak, żeby zachowania kierowców nie zagrażały rowerzystom. Z drugiej strony, uczniowie spodziewają się, że w ramach rozwoju infrastruktury powstanie więcej stoisk do parkowania rowerów (dziś jest ich – według tej grupy badanych – za mało).

Wprowadzeniu roweru miejskiemu powinno towarzyszyć kilka działań:

- ✓ stosowanie zachęt finansowych do korzystania z roweru;
- ✓ stworzenie swoistej mody na przemieszczanie się rowerem, też przez akcje promujące tę formę transportu typu: „Dzień bez samochodu”, radny na rowerze, festyny i imprezy miejskie;
- ✓ intensywna kampania informacyjna;
- ✓ przystosowanie rowerów do przewozów osób do pracy i szkoły oraz po codzienne zakupy – wyposażenie ich w odpowiednie koszyki do przewożenia toreb.

Adresatami kampanii informacyjnych powinni być w szczególności ci mieszkańcy, którzy mimo braku potrzeby codziennego dojazdu do pracy lub szkoły, jeżdżą po mieście samochodem 1 lub 2 razy dziennie, przewożąc w drodze do/z pracy dzieci w wieku szkolnym. To głównie osoby młode (do 30 roku życia) z dziećmi i sprawne fizycznie – to cechy sprzyjające korzystaniu z roweru.

Wymienione działania będą sprzyjały korzystaniu z roweru miejskiego. Należy jednak spodziewać się, że wypożyczenie będzie cieszyło się większym zainteresowaniem wiosną, latem i wczesną jesienią, zwłaszcza w weekendy – rower jest bowiem przez większość mieszkańców postrzegany jako sprzęt rekreacyjny lub sportowy i użyteczny tylko przez część roku. Należy się także spodziewać, że przestawienie na tę formę komunikacji będzie czasochłonnym procesem. Dorośli nie mają dziś nawyku komunikacji rowerowej, a nawet pieszej. Znaczna część mieszkańców przemieszcza się samochodami do pracy, mimo że nie wymagają tego ich obowiązki zawodowe. Podkreślają, że poruszanie się samochodem jest niezbędne, bo służy zawiezieniu do szkoły dzieci oraz codziennym zakupom – przejazdy autem są zatem racjonalizowane, jest sens używania samochodu, skoro służy on załatwieniu kilku spraw na raz. Jednocześnie jednak, sądząc po opinii uczniów, dorośli uznają, że podwożenie dzieci do szkół jest niezbędne, bo ich samodzielne przemieszczanie się jest niebezpieczne (sprzyja temu brak ciągłych ścieżek rowerowych) oraz niesie ze sobą ryzyko utraty roweru (brak wystarczającej liczby stojaków i poczucie zagrożenia kradzieżą).

Jednocześnie tym, co sprzyja ewentualnej zmianie nawyków jest, po stronie dorosłych, przekonanie o tym, że rower pozwoli im zadbać lepiej o zdrowie i fizyczną kondycję, a po stronie młodzieży, że może stać się środkiem do większej samodzielności. Niezbędne jest podejmowanie działań kierowanych do grup mieszkańców w różnym wieku równoległe – zmiana nawyków i potrzeb dzieci i młodzieży przyczyni się do tego, że ich rodzice będą mogli zrezygnować z powiązania przewożenia dzieci do szkół z dojazdem do pracy, a to może prowadzić do zmiany środka transportu.

Mając na uwadze oba te aspekty, warto oprócz działań bezpośrednio promujących rower miejski, podejmować działania sprzyjające rozwojowi kultury rowerowej – wykreować modę na jeżdżenie rowerem. Ważnym elementem sprzyjającym wykreowaniu tej kultury byłoby wprowadzenie takich zachęt finansowych, które jednocześnie miały znamiona programu lojalnościowego i motywowały do częstszego i regularnego używania roweru miejskiego. Mogłyby to być – proponowane przez uczniów – rabaty na co któryś przejazd lub za liczbę przejechanych kilometrów. Obie te propozycje wymagają jednak poprzedzenia w postaci odpowiedniej aplikacji, która umożliwiałaby prowadzenia takich rachunków.

Równoległe do działań informacyjnych i wprowadzania zachęt dla osób korzystających z roweru miejskiego, niezbędne jest udoskonalanie infrastruktury rowerowej. Oznacza to zadbanie o ciągłość ścieżek rowerowych lub – tam, gdzie nie ma możliwości budowy ścieżki – wprowadzenie pasów dla rowerów na istniejących ulicach dostępnych dziś dla wszystkich pojazdów, dbanie o ich dobrą jakość. Niezbędne jest też przemyślane rozlokowanie stacji wypożyczeń.

Według badanych, stacje wypożyczeń powinny być ulokowane w miejscach sprzyjających korzystaniu z nich – w pobliżu dworca kolejowego, przystanków autobusowych, na Rynku, na ul. Mieszka I, w okolicach parku miejskiego, w licznie zamieszkanym osiedlach, także tych lokalizacjach, które są najbardziej oddalone od centrum miejscowości – na obrzeżach miasta (co umożliwi osobom dojeżdżającym do pracy w mieście Pleszew zmianę środka transportu).

Spis tabel i wykresów

Tabela 1. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów	29
Tabela 2. Miejsce zamieszkania.....	31
Tabela 3. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów	42
Tabela 4. Miejsce zamieszkania.....	44
Tabela 5. Odległość między zakładem pracy a miejsce, do którego dojeżdża badany	45
Tabela 6. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów	56
Tabela 7. Sposoby zachęcenia dorosłych mieszkańców do korzystania z miejskich rowerów	74
Wykres 1. Typ szkoły	17
Wykres 2. Płeć badanych.....	18
Wykres 3. Miejsce zamieszkania	18
Wykres 4. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do szkoły	19
Wykres 5. Posiadanie własnego roweru	20
Wykres 6. Konieczność dojeżdżania w inne miejsce niż szkoła.....	20
Wykres 7. Środek transportu wykorzystywany do dojazdu w inne miejsca niż szkoła.....	21
Wykres 8. Cele przejazdów.....	22
Wykres 9. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem	23
Wykres 10. Częstość korzystania z roweru.....	23
Wykres 11. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru	24
Wykres 12. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru	25
Wykres 13. Gotowość korzystania z roweru miejskiego	26
Wykres 14. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do szkoły ..	27
Wykres 15. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego.....	27
Wykres 16. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego	28
Wykres 17. Płeć badanych.....	30
Wykres 18. Wiek.....	30
Wykres 19. Aktywność zawodowa	31
Wykres 20. Miejsce pracy.....	32
Wykres 21. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do pracy	32
Wykres 22. Wielkość gospodarstwa domowego.....	33
Wykres 23. Liczba samochodów i rowerów w gospodarstwie domowym	33

Wykres 24. Subiektywna ocena stanu zdrowia	34
Wykres 25. Częstość przemieszczania się w obrębie miasta inaczej niż pieszo	34
Wykres 26. Środek transportu wykorzystywany do przejazdów	35
Wykres 27. Cele przejazdów	36
Wykres 28. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem	36
Wykres 29. Częstość korzystania z roweru.....	37
Wykres 30. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru	38
Wykres 31. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru	39
Wykres 32. Gotowość korzystania z roweru miejskiego	40
Wykres 33. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do szkoły ..	40
Wykres 34. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego.....	41
Wykres 35. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego	42
Wykres 36. Płeć badanych.....	43
Wykres 37. Wiek.....	43
Wykres 38. Potrzeba korzystania ze środków transportu w celu dotarcia do pracy	44
Wykres 39. Wielkość gospodarstwa domowego.....	45
Wykres 40. Subiektywna ocena stanu zdrowia	47
Wykres 41. Liczba samochodów i rowerów w gospodarstwie domowym	47
Wykres 42. Częstość przemieszczania się w obrębie miasta inaczej niż pieszo.....	48
Wykres 43. Środek transportu wykorzystywany do przejazdów wewnątrz miasta.....	49
Wykres 44. Cele przejazdów	49
Wykres 45. Cele przejazdów, z którymi można byłoby poradzić sobie poruszając się rowerem	50
Wykres 46. Częstość korzystania z roweru.....	51
Wykres 47. Sprawy zachęcające do korzystania z roweru	51
Wykres 48. Sprawy zniechęcające do korzystania z roweru	52
Wykres 49. Gotowość korzystania z roweru miejskiego	53
Wykres 50. Rozwiązania niezbędne by zachęcić do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy ...	54
Wykres 51. Maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego.....	55
Wykres 52. Punkty, w jakich powinny być zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego	55
Wykres 53. Stan posiadania rowerów w gospodarstwach domowych – liczba rowerów	58
Wykres 54. Stan posiadania rowerów.....	59
Wykres 55. Środki transportu, z jakich najczęściej korzystają różne grupy badanych.....	60

Wykres 56. Gotowość poradzenia sobie z wybranymi sprawami z pomocą roweru	63
Wykres 57. Częstość korzystania z roweru.....	64
Wykres 58. Częstość przemieszczania się po mieście inaczej niż pieszo.....	65
Wykres 59. Powody, które zniechęcają do korzystania z roweru – dorośli*	66
Wykres 60. Powody, które zniechęcają do korzystania z roweru – uczniowie*	67
Wykres 61. Ocena ścieżek rowerowych	68
Wykres 62. Ocena stojaków rowerowych	68
Wykres 63. Powody, które skłaniają do korzystania z roweru*	69
Wykres 64. Powody, które skłaniają do korzystania z roweru – uczniowie*	70
Wykres 65. Gotowość korzystania z roweru miejskiego - dorośli	71
Wykres 66. Gotowość korzystania z roweru miejskiego - uczniowie.....	72
Wykres 67. Pożądane zmiany zachęcające do regularnego dojeżdżania do pracy i szkoły	73
Wykres 68. Optymalna odległość do stacji wypożyczania roweru miejskiego	76
Wykres 69. Pożądane lokalizacje stacji wypożyczeni rowerów miejskich	77

Aneks. Narzędzia badawcze

Kwestionariusz wywiadu – dorośli mieszkańcy Miasta i Gminy Pleszew

Szanowni Państwo,

Pracownia Badań Soma na zlecenie Miasta i Gminy Pleszew prowadzi badania opinii społecznej dotyczące pilotażowego uruchomienia usługi rowerów miejskich planowanych do realizacji w ramach konkursu „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta tworzone przez mieszkańców”, projekt pn.: „Smart Pleszew”. W mieście stworzone zostaną stacje, z których można wypożyczyć rower i oddać (do dowolnej stacji) rower po użytkowaniu. Chcielibyśmy dowiedzieć się, czy odczuwacie Państwo potrzebę wprowadzenia w mieście rowerów miejskich, co skłoniłoby Państwa do korzystania z takich rowerów, a co może Państwa powstrzymać. Państwa oceny są bardzo cenne i pozwolą na podjęcie decyzji o tym, czy należy w mieście wprowadzić to rozwiązanie, alternatywne dla tradycyjnej komunikacji.

Wypełnienie kwestionariusza zajmie nie więcej niż 10 minut i jest w pełni anonimowe.

Dziękujemy za rozmowę!

Informacje o osobie badanej

- M1. Płeć:** kobieta mężczyzna
- M2. Wiek:** 18-30 31-40 41-50 51-60 61 i więcej
- M3. Miejsce zamieszkania:** miasto Pleszew – ile km od Rynku? km
 Gmina Pleszew – ile km od granic Miasta km
- M4. Aktywność zawodowa:** osoba aktywna zawodowo rencista/emeryt (do M7)
 osoba bezrobotna (do M7) osoba nieaktywna (do M7) uczeń
- M5. Czy uczy się Pani/Pan na terenie miasta Pleszew:** tak nie
- M6. Czy dotarcie do pracy/szkoły wymaga korzystania ze środków transportu:**
 tak nie, poruszam się na ogół pieszo
- M7. Liczba osób w gospodarstwie domowym:** dorosłych, dzieci (do 18 r.ż.)
- M8. Liczba sprawnych rowerów w Pani/Pana gospodarstwie domowym:**
 0 liczba sprawnych rowerów:
- M9. Liczba sprawnych samochodów w Pani/Pana gospodarstwie domowym:**
 0 liczba sprawnych samochodów:
- M10. Subiektywny stan zdrowia:** bardzo sprawny sprawny
 niesprawny: czy orzeczono niepełnosprawność tak nie

Przemieszczanie się wewnątrz miasta – nawyki mieszkańców

1. Jak często przemieszcza się Pani/Pan w obrębie miasta inaczej niż pieszo?

1. <input type="checkbox"/> kilka razy dziennie	2. <input type="checkbox"/> 1-2 razy dziennie	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w tygodniu	4. <input type="checkbox"/> raz w tygodniu lub rzadziej
---	---	---	---

2. Z jakiego środka transportu na ogół Pani/Pan korzysta?

1. <input type="checkbox"/> rower	2. <input type="checkbox"/> własny samochód	3. <input type="checkbox"/> dojazd z kimś	4. <input type="checkbox"/> przemieszcza się pieszo (do pyt. 5)
-----------------------------------	---	---	---

3. Co najczęściej jest celem tych przejazdów (proszę podać 3 najczęstsze powody przemieszczania się)?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> obowiązki zawodowe	3. <input type="checkbox"/> przewóz innych członków rodziny/osób	4. <input type="checkbox"/> zakupy codzienne
5. <input type="checkbox"/> większe zakupy	6. <input type="checkbox"/> zakupy okazjonalne	7. <input type="checkbox"/> rekreacja i rozrywka	8. <input type="checkbox"/> dojazd do placówki służby zdrowia
9. <input type="checkbox"/> sprawy urzędowe	10. <input type="checkbox"/> inne		

4. Z którymi z tych spraw mogłaby Pani/mógłby Pan poradzić sobie poruszając się rowerem?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> obowiązki zawodowe	3. <input type="checkbox"/> przewóz innych członków rodziny/osób	4. <input type="checkbox"/> zakupy codzienne
5. <input type="checkbox"/> większe zakupy	6. <input type="checkbox"/> zakupy okazjonalne	7. <input type="checkbox"/> rekreacja i rozrywka	8. <input type="checkbox"/> dojazd do placówki służby zdrowia
9. <input type="checkbox"/> sprawy urzędowe	10. <input type="checkbox"/> inne		

5. Jak często korzysta Pani/Pan z roweru?

1. <input type="checkbox"/> codziennie	2. <input type="checkbox"/> kilka razy w tygodniu	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w miesiącu	4. <input type="checkbox"/> okazjonalnie – kilka razy w roku lub rzadziej	5. <input type="checkbox"/> nie korzystam z roweru
--	---	---	---	--

6. Co skłania Panią/Pana do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Pani/Pana. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Czynniki zachęcające do codziennego jeżdżenia rowerem (do pracy)	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam
ochrona środowiska – jakości powietrza	1 2 3 4 5 6
oszczędność	1 2 3 4 5 6
szybkość przemieszczania się – można skrócić drogę	1 2 3 4 5 6
pewność, co do punktualnego przybycia (unikanie trudności z parkowaniem)	1 2 3 4 5 6
to sposób dbanie o zdrowie	1 2 3 4 5 6
potrzeba poprawy kondycji fizycznej	1 2 3 4 5 6
lepiej organizuję swoje sprawy – muszę starannie zaplanować dzień	1 2 3 4 5 6
lubię jeździć na rowerze	1 2 3 4 5 6
daję wzór innym	1 2 3 4 5 6
inne powody, jakie?	1 2 3 4 5 6
Nie korzystam z roweru	nie dotyczy

7. Co zniechęca Panią/Pana do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Pani/Pana. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Powód nie użytkowania roweru	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam
Brak ścieżek rowerowych	1 2 3 4 5 6
Brak stojaków rowerowych	1 2 3 4 5 6
boję się - zachowania kierowców samochodów zagrażają bezpieczeństwu	1 2 3 4 5 6
moje obowiązki zawodowe wymagają szybkiego przemieszczania się	1 2 3 4 5 6
moje obowiązki wymagają dbania o prestiż – rower go ujmuje	1 2 3 4 5 6
moje obowiązki wymagają stroju, który jest niewłaściwy do jazdy rowerem	1 2 3 4 5 6
moje obowiązki rodzinne wymagają szybkiego przemieszczania się	1 2 3 4 5 6
moje obowiązki domowe nie pozwalają na jazdę na rowerze – wymagają przewożenia wielu osób i rzeczy	1 2 3 4 5 6
nikt w moim otoczeniu nie jeździ na rowerze	1 2 3 4 5 6
jestem w zbyt słabej formie, żeby dojeżdżać rowerem	1 2 3 4 5 6
rower to dla mnie forma rekreacji a nie środek codziennego transportu	1 2 3 4 5 6
rower sprawdza się tylko przez część roku	1 2 3 4 5 6
zanieczyszczone powietrze – wdychanie jest szkodliwe	1 2 3 4 5 6

	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam
Powód nie użytkowania roweru	
nie lubię jeździć na rowerze	1 2 3 4 5 6
Inne powody, jakie?	1 2 3 4 5 6
Nie korzystam z roweru	nie dotyczy

Rower miejski

8. Czy gdyby miasto wprowadziło system rowerów miejskich (rower można wypożyczyć i oddać w dowolnej stacji) czy gotowa byłaby Pani/gotów byłby Pan z nich korzystać?

1. <input type="checkbox"/> zdecydowanie tak	2. <input type="checkbox"/> raczej tak	3. <input type="checkbox"/> raczej nie	4. <input type="checkbox"/> zdecydowanie nie
--	--	--	--

9. Jakie rozwiązania Pana/Pani zdaniem należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy (proszę wybrać wszystkie prawdziwe odpowiedzi)	Zaznacz X
Rozbudowa infrastruktury rowerowej	
Poprawa bezpieczeństwa na drogach (ograniczenie i spowolnienie ruchu samochodowego, monitorowanie tras rowerowych)	
Wprowadzenie systemu rowerów publicznych	
Kampanie informacyjno-edukacyjne w mediach	
Akcje darmowego serwisowania dla osób dojeżdżających rowerem do pracy i szkoły	
Zapewnić lepsze warunki parkowania rowerów w miejscu pracy i szkole (stojaki na rowery z możliwością zapięcia i zadaszenia)	
Nauka jazdy na rowerze i zasad ruchu drogowego w szkole	
Akcje „dzień bez samochodu”	
Inne, jakie?	

10. Jaki jest dla Pana/Pani maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?	Zaznacz X
1 Do 100 metrów	
2 Do 200 metrów	
3 Do 500 metrów	
4 Powyżej 500 metrów	
5 Inne, jakie?	

11. Gdzie powinny być ulokowane stacje – proszę podać ulicę/punkt charakterystyczny:

W jakich punktach Pana/Pani zdaniem powinny być przede wszystkim zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego?	Zaznacz X
1 Rynek	
2 PKP Pleszew (stacja Kowalew)	
3 Famot	
4 Spomasz (Biblioteka, Dom Kultury)	
5 Szpital	
6 Cmentarz Komunalny	
7 Park Wodny	
8 Ulica Mieszka I	
9 Inne, jakie?	

12. Czy ma Pani/Pan pomysł, jak można zachęcić mieszkańców Miasta i Gminy do korzystania z takich miejskich rowerów? Jeśli tak, co można zrobić?

1.
2.
3.
4.
5.

Dziękuję za rozmowę!

Kwestionariusz wywiadu – dorośli mieszkańcy Gminy Pleszew dojeżdżający do pracy w Pleszewie

Szanowni Państwo,

Pracownia Badań Soma na zlecenie Miasta i Gminy Pleszew prowadzi badania opinii społecznej dotyczące pilotażowego uruchomienia usługi rowerów miejskich planowanych do realizacji w ramach konkursu „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta tworzone przez mieszkańców”, projekt pn.: „Smart Pleszew”. W mieście stworzone zostaną stacje, z których można wypożyczyć rower i oddać (do dowolnej stacji) rower po użytkowaniu.

Chcielibyśmy dowiedzieć się, czy odczuwacie Państwo potrzebę wprowadzenia w mieście rowerów miejskich, co skłoniłoby Państwa do korzystania z takich rowerów, a co może Państwa powstrzymać. Państwa oceny są bardzo cenne i pozwolą na podjęcie decyzji o tym, czy należy w mieście wprowadzić to rozwiązanie, alternatywne dla tradycyjnej komunikacji.

Wypełnienie kwestionariusza zajmie nie więcej niż 10 minut i jest w pełni anonimowe.

Dziękujemy za rozmowę!

Informacje o osobie badanej

M1. Płeć: kobieta mężczyzna

M2. Wiek: 18-30 31-40 41-50 51-60 61 i więcej

M3. Miejsce zamieszkania: Gmina Pleszew – ile km od granic Miasta km

M4. Z jakich środków transportu korzysta Pani/Pan na ogół w dojeździe do pracy:

autobus pociąg samochód osobowy - własny samochód osobowy z kimś
 rower (do M6) pieszo (do M6)

M5. Jaka jest odległość między zakładem pracy a miejscem, do którego Pani/Pan dojeżdża? metrów

M6. Liczba osób w gospodarstwie domowym: dorosłych, dzieci (do 18 r.ż.)

M7. Liczba sprawnych rowerów w Pani/Pana gospodarstwie domowym:

0 liczba sprawnych rowerów:

M8. Liczba sprawnych samochodów w Pani/Pana gospodarstwie domowym:

0 liczba sprawnych samochodów:

M9. Subiektywny stan zdrowia:

bardzo sprawny sprawny

niesprawny: czy orzeczono niepełnosprawność tak nie

Przemieszczanie się wewnątrz miasta – nawyki mieszkańców

1. Jak często przemieszcza się Pani/Pan w obrębie miasta inaczej niż pieszo?

1. <input type="checkbox"/> kilka razy dziennie	2. <input type="checkbox"/> 1-2 razy dziennie	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w tygodniu	4. <input type="checkbox"/> raz w tygodniu lub rzadziej
---	---	---	---

2. Z jakiego środka transportu do przemieszczania się w mieście na ogół Pani/Pan korzysta?

1. <input type="checkbox"/> rower	2. <input type="checkbox"/> własny samochód	3. <input type="checkbox"/> dojazd z kimś	4. <input type="checkbox"/> przemieszczam się pieszo	5. <input type="checkbox"/> nie przemieszczam się w mieście (do pyt. 5)
-----------------------------------	---	---	--	---

3. Co najczęściej jest celem tych przejazdów (proszę podać 3 najczęstsze powody przemieszczania się)?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> obowiązki zawodowe	3. <input type="checkbox"/> przewóz innych członków rodziny/osób	4. <input type="checkbox"/> zakupy codzienne
5. <input type="checkbox"/> większe zakupy	6. <input type="checkbox"/> zakupy okazjonalne	7. <input type="checkbox"/> rekreacja i rozrywka	8. <input type="checkbox"/> dojazd do placówki służby zdrowia
9. <input type="checkbox"/> sprawy urzędowe	10. <input type="checkbox"/> inne		

4. Z którymi z tych spraw mogłaby Pani/mógłby Pan poradzić sobie poruszając się rowerem?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> obowiązki zawodowe	3. <input type="checkbox"/> przewóz innych członków rodziny/osób	4. <input type="checkbox"/> zakupy codzienne
5. <input type="checkbox"/> większe zakupy	6. <input type="checkbox"/> zakupy okazjonalne	7. <input type="checkbox"/> rekreacja i rozrywka	8. <input type="checkbox"/> dojazd do placówki służby zdrowia
9. <input type="checkbox"/> sprawy urzędowe	10. <input type="checkbox"/> inne		

5. Jak często korzysta Pani/Pan z roweru?

1. <input type="checkbox"/> codziennie	2. <input type="checkbox"/> kilka razy w tygodniu	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w miesiącu	4. <input type="checkbox"/> okazjonalnie – kilka razy w roku lub rzadziej	5. <input type="checkbox"/> nie korzystam z roweru
--	---	---	---	--

6. Co skłania Panią/Pana do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Pani/Pana. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Czynniki zachęcające do codziennego jeżdżenia rowerem (do pracy/szkoły)	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam					
ochrona środowiska – jakości powietrza	1	2	3	4	5	6
Oszczędność	1	2	3	4	5	6
szybkość przemieszczania się – można skrócić drogę	1	2	3	4	5	6
pewność, co do punktualnego przybycia (unikanie trudności z parkowaniem)	1	2	3	4	5	6
to sposób dbanie o zdrowie	1	2	3	4	5	6
potrzeba poprawy kondycji fizycznej	1	2	3	4	5	6
lepiej organizuję swoje sprawy – muszę starannie zaplanować dzień	1	2	3	4	5	6
lubię jeździć na rowerze	1	2	3	4	5	6
daję wzór innym	1	2	3	4	5	6
Inne powody, jakie?	1	2	3	4	5	6
Nie korzystam z roweru	nie dotyczy					

7. Co zniechęca Panią/Pana do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Pani/Pana. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Powód nie użytkowania roweru	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam					
Brak ścieżek rowerowych	1	2	3	4	5	6
Brak stojaków rowerowych	1	2	3	4	5	6
boję się - zachowania kierowców samochodów zagrażają bezpieczeństwu	1	2	3	4	5	6
moje obowiązki zawodowe wymagają szybkiego przemieszczania się	1	2	3	4	5	6
moje obowiązki wymagają dbania o prestiż – rower go ujmuje	1	2	3	4	5	6
moje obowiązki wymagają stroju, który jest niewłaściwy do jazdy rowerem	1	2	3	4	5	6
moje obowiązki rodzinne wymagają szybkiego przemieszczania się	1	2	3	4	5	6
moje obowiązki domowe nie pozwalają na jazdę na rowerze – wymagają przewożenia wielu osób i rzeczy	1	2	3	4	5	6
nikt w moim otoczeniu nie jeździ na rowerze	1	2	3	4	5	6
jestem w zbyt słabej formie, żeby dojeżdżać rowerem	1	2	3	4	5	6
rower to dla mnie forma rekreacji a nie środek codziennego transportu	1	2	3	4	5	6
rower sprawdza się tylko przez część roku	1	2	3	4	5	6

Powód nie użytkowania roweru	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam					
zanieczyszczone powietrze – wdychanie jest szkodliwe	1	2	3	4	5	6
nie lubię jeździć na rowerze	1	2	3	4	5	6
Inne powody, jakie?	1	2	3	4	5	6
Nie korzystam z roweru	nie dotyczy					

Rower miejski

8. Czy gdyby miasto wprowadziło system rowerów miejskich (rower można wypożyczyć i oddać w dowolnej stacji) czy gotowa byłaby Pani/gotowy byłby Pan z nich korzystać?

1. <input type="checkbox"/> zdecydowanie tak	2. <input type="checkbox"/> raczej tak	3. <input type="checkbox"/> raczej nie	4. <input type="checkbox"/> zdecydowanie nie
--	--	--	--

9. Jakie rozwiązania Pana/Pani zdaniem należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy (proszę wybrać wszystkie prawdziwe odpowiedzi)	Zaznacz X
Rozbudowa infrastruktury rowerowej	
Poprawa bezpieczeństwa na drogach (ograniczenie i spowolnienie ruchu samochodowego, monitorowanie tras rowerowych)	
Wprowadzenie systemu rowerów publicznych	
Kampanie informacyjno-edukacyjne w mediach	
Akcje darmowego serwisowania dla osób dojeżdżających rowerem do pracy i szkoły	
Zapewnić lepsze warunki parkowania rowerów w miejscu pracy i szkole (stojaki na rowery z możliwością zapięcia i zadaszenia)	
Nauka jazdy na rowerze i zasad ruchu drogowego w szkole	
Akcje „dzień bez samochodu”	
Inne, jakie?	

10. Jaki jest dla Pana/Pani maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?	Zaznacz X
1 Do 100 metrów	
2 Do 200 metrów	
3 Do 500 metrów	
4 Powyżej 500 metrów	
5 Inne, jakie?	

11. Gdzie powinny być ulokowane stacje – proszę podać ulicę/punkt charakterystyczny:

W jakich punktach Pana/Pani zdaniem powinny być przede wszystkim zlokalizowane stacje wypożyczenia roweru miejskiego?	Zaznacz X
1 Rynek	
2 PKP Pleszew (stacja Kowalew)	
3 Famot	
4 Spomasz (Biblioteka, Dom Kultury)	
5 Szpital	
6 Cmentarz Komunalny	
7 Park Wodny	
8 Ulica Mieszka I	
9 Inne, jakie?	

12. Czy ma Pani/Pan pomysł, jak można zachęcić mieszkańców Miasta i Gminy do korzystania z takich miejskich rowerów? Jeśli tak, co można zrobić?

1.
2.
3.
4.
5.

Dziękuję za rozmowę!

Kwestionariusz wywiadu – uczniowie z Miasta i Gminy Pleszew

Szanowni Państwo,

Pracownia Badań Soma na zlecenie Miasta i Gminy Pleszew prowadzi badania opinii społecznej dotyczące pilotażowego uruchomienia usługi rowerów miejskich planowanych do realizacji w ramach konkursu „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta tworzone przez mieszkańców”, projekt pn.: „Smart Pleszew”. W mieście stworzone zostaną stacje, z których można wypożyczyć rower i oddać (do dowolnej stacji) rower po użytkowaniu.

Chcielibyśmy dowiedzieć się, czy chcielibyście korzystać z takich rowerów, co by Was do tego zachęciło, a co może spowodować, że nie będziecie chcieli z nich korzystać.

Wasze oceny są bardzo cenne i pozwolą na podjęcie decyzji o tym, czy należy w mieście wprowadzić to rozwiązanie jako alternatywę dla tradycyjnej komunikacji.

Wypełnienie kwestionariusza zajmie nie więcej niż 10 minut i jest w pełni anonimowe.

Dziękujemy za udział w badaniu!

Informacje o osobie badanej

M1. Płeć: kobieta mężczyzna

M2. Ile masz lat:

M2. Typ szkoły: podstawowa zasadnicza szkoła zawodowa technikum liceum

M2.1 Klasa:

M3. Gdzie mieszkasz? miasto Pleszew – ile km od Rynku? km

Gmina Pleszew – ile km od granic Miasta km

M4. Czy dotarcie do szkoły wymaga korzystania ze środków transportu:

tak, korzystam z autobusu/pociągu

tak, dojeżdżam samochodem z rodzicem lub inną dorosłą osobą

nie, poruszam się na ogół pieszo

M5. Czy masz swój rower? tak nie

Przemierzanie się wewnątrz miasta – nawyki

1. Czy zdarza Ci się dojeżdżać też w inne miejsca niż szkoła?

1. <input type="checkbox"/> tak, kilka razy w tygodniu	2. <input type="checkbox"/> 1-2 razy w tygodniu	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w miesiącu lub rzadziej
--	---	--

2. Z jakiego środka transportu wtedy korzystasz?

1. <input type="checkbox"/> rower	2. <input type="checkbox"/> dojazd z kimś	3. <input type="checkbox"/> przemierzam się pieszo (do pyt. 5)
-----------------------------------	---	--

3. Co najczęściej jest celem tych przejazdów (proszę podać 3 najczęstsze powody przemierzania się)?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> zajęcia pozalekcyjne w szkole	3. <input type="checkbox"/> zajęcia pozaszkolne	4. <input type="checkbox"/> zajęcia sportowe
5. <input type="checkbox"/> rozrywka	6. <input type="checkbox"/> rekreacja	7. <input type="checkbox"/> spotkania z rówieśnikami	8. <input type="checkbox"/> inne, jakie?

4. Z którymi z tych spraw mogłabyś/mógłbyś Pan poradzić sobie poruszając się rowerem?

1. <input type="checkbox"/> szkoła/praca	2. <input type="checkbox"/> zajęcia pozalekcyjne w szkole	3. <input type="checkbox"/> zajęcia pozaszkolne	4. <input type="checkbox"/> zajęcia sportowe
5. <input type="checkbox"/> rozrywka	6. <input type="checkbox"/> rekreacja	7. <input type="checkbox"/> spotkania z rówieśnikami	8. <input type="checkbox"/> inne, jakie?

5. Jak często korzystasz z roweru?

1. <input type="checkbox"/> codziennie	2. <input type="checkbox"/> kilka razy w tygodniu	3. <input type="checkbox"/> kilka razy w miesiącu	4. <input type="checkbox"/> okazjonalnie – kilka razy w roku lub rzadziej	5. <input type="checkbox"/> nie korzystam z roweru
--	---	---	---	--

6. Co zachęca Cię do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Ciebie. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Czynniki zachęcające do codziennego jeżdżenia rowerem (do pracy/szkoły)	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam
ochrona środowiska – dbałość o jakość powietrza	1 2 3 4 5 6
oszczędność – nie muszę wydawać pieniędzy na bilety	1 2 3 4 5 6
szybkość przemieszczania się – można skrócić drogę	1 2 3 4 5 6
samodzielność – nie muszę liczyć, że ktoś mnie przewiezie	1 2 3 4 5 6
to sposób dbanie o zdrowie	1 2 3 4 5 6
lubię jeździć na rowerze	1 2 3 4 5 6
tego oczekują ode mnie rodzice	1 2 3 4 5 6
Inne powody, jakie?	1 2 3 4 5 6
Nie korzystam z roweru	nie dotyczy

7. Co zniechęca Panią/Pana do korzystania z roweru?

Poniżej znajduje się lista spraw, które często zniechęcają do jeżdżenia rowerem, proszę ocenić, czy te powody są prawdziwe dla Pani/Pana. Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam

Powód nie użytkowania roweru	Ocena od 1 do 6, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie zgadzam się z tym, a 6 – zdecydowanie się zgadzam
brak ścieżek rowerowych	1 2 3 4 5 6
brak stojaków rowerowych	1 2 3 4 5 6
boję się - zachowania kierowców samochodów zagrażają bezpieczeństwu	1 2 3 4 5 6
boję się, że ktoś ukradnie mi rower	1 2 3 4 5 6
moi rodzice boją się, gdy samodzielnie jeżdżę rowerem do szkoły	1 2 3 4 5 6
nikt w moim otoczeniu (rówieśnicy i dorośli) nie jeździ na rowerze	1 2 3 4 5 6
jestem w zbyt słabej formie, żeby dojeżdżać rowerem	1 2 3 4 5 6
nie czuję się wystarczająco pewnie na rowerze	1 2 3 4 5 6
rower to dla mnie forma rekreacji a nie środek codziennego transportu	1 2 3 4 5 6
rower sprawdza się tylko przez część roku	1 2 3 4 5 6
wdychanie zanieczyszczonego powietrza jest szkodliwe	1 2 3 4 5 6
nie lubię jeździć na rowerze	1 2 3 4 5 6
inne powody, jakie?	1 2 3 4 5 6
nie korzystam z roweru	nie dotyczy

Rower miejski

8. Czy gdyby miasto wprowadziło system rowerów miejskich (rower można wypożyczyć i oddać w dowolnej stacji) czy chciałbyś z nich korzystać?

1. <input type="checkbox"/> zdecydowanie tak	2. <input type="checkbox"/> raczej tak	3. <input type="checkbox"/> raczej nie	4. <input type="checkbox"/> zdecydowanie nie
--	--	--	--

9. Jakie rozwiązania Twoim zdaniem należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do szkoły Proszę wybrać wszystkie prawdziwe odpowiedzi	Zaznacz X
---	-----------

Rozbudowa infrastruktury rowerowej	
Poprawa bezpieczeństwa na drogach (ograniczenie i spowolnienie ruchu samochodowego, monitorowanie tras rowerowych)	
Wprowadzenie systemu rowerów publicznych	
Kampanie informacyjno-edukacyjne w mediach	
Akcje darmowego serwisowania dla osób dojeżdżających rowerem do pracy i szkoły	
Zapewnić lepsze warunki parkowania rowerów w miejscu pracy i szkole (stojaki na rowery z możliwością zapięcia i zadaszenia)	
Nauka jazdy na rowerze i zasad ruchu drogowego w szkole	
Akcje „dzień bez samochodu”	
Inne, jakie?	

10. Jaki jest dla Ciebie maksymalny dystans do pokonania pieszo, aby dotrzeć do parkingu rowerowego?	Zaznacz X
1 Do 100 metrów	
2 Do 200 metrów	
3 Do 500 metrów	
4 Powyżej 500 metrów	
5 Inne, jakie?	

11. W jakich punktach Twoim zdaniem powinny być przede wszystkim zlokalizowane stacje wypożyczania roweru miejskiego?	Zaznacz X
1 Rynek	
2 PKP Pleszew (stacja Kowalew)	
3 Famot	
4 Spomasz (Biblioteka, Dom Kultury)	
5 Szpital	
6 Cmentarz Komunalny	
7 Park Wodny	
8 Ulica Mieszka I	
9 Inne, jakie?	

11. Czy masz pomysł, jak można zachęcić dorosłych mieszkańców do korzystania z takich miejskich rowerów? Jeśli tak, co można zrobić?

1.
2.
3.
4.
5.

Dziękujemy za wypełnienie kwestionariusza!