

ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW DUŻYCH MIAST

Główne wyniki badań wzorów zachowań
transportowych mieszkańców dużych polskich miast
zrealizowanych w I kwartale 2021 r.

MARZEC 2021 R.



METODOLOGIA BADANIA

Badania zrealizowano techniką wywiadów telefonicznych CATI wykonywanych przez przeszkolonych ankieterów.

Badania przeprowadził CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej w Krakowie w terminie od stycznia 2021 r. do lutego 2021 r.

Badania przeprowadzono na losowej próbie 1800 dorosłych mieszkańców pięciu dużych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Katowic (wraz z miastami satelickimi). Próba dla każdego z miast, z wyjątkiem Warszawy, wyniosła 300 wywiadów. W Warszawie zrealizowano 600 wywiadów. Jako operat losowania posłużyły bazy telefoniczne zawierające numery stacjonarne i komórkowe. W procesie doboru próby kontrolowano jej strukturę według kwot płci i wieku dla każdego z miast z osobna.

Do badań wykorzystano standaryzowany kwestionariusz wywiadu składający się w większości z pytań zamkniętych. Średnia długość wywiadu wyniosła około 20 minut.

W 2020 r. w analogicznym terminie wykonane zostały badania z wykorzystaniem zbliżonego narzędzia badawczego w ramach tej samej populacji. W uzasadnionych przypadkach wyniki badań z 2021 r. zestawione są z rezultatami odnotowanymi rok wcześniej.

POLACY O PODRÓŻACH PO SWOIM MIEŚCIE – WYNIKI BADAŃ STATYSTYCZNYCH

Nadmiar samochodów na ulicach przeszkadza co drugiemu mieszkańcowi dużych polskich miast. Jednak to nie tylko kierowcy wskazują je jako najważniejszy problem, lecz również inni uczestnicy ruchu w mieście: piesi i rowerzyści. Co bardzo ważne po pandemii do transportu zbiorowego chce wrócić większość jej dotychczasowych pasażerów.

Po raz drugi zbadaliśmy, co mieszkańcy pięciu dużych polskich miast mówią o podróżowaniu po swoim mieście. We Wrocławiu, Warszawie, Poznaniu, Katowicach i Krakowie zapytaliśmy o to, jak i czym poruszali się w czasie pandemii, co będzie po niej, a także co im przeszkadza i na jakie działania zmieniające sytuację na ulicach się zgodzą.

KORKI – TYLKO CO TO ZNACZY?

Ponad połowa mieszkańców miast poproszona o spontaniczne wskazanie najpoważniejszych w ich opinii problemów komunikacyjnych miast, w których żyją wymienia korki. Czego jednak nie da się pominąć przy rozpatrywaniu tych wyników, każda badana grupa problem ten widzi inaczej.

Grupą gdzie odsetek wymieniających korki jako najważniejszy problem jest najwyższy są paradoksalnie rowerzyści. Kontekst badania każe założyć, że ta grupa widzi w nadmiarze samochodów na ulicach

problem nie tyle przekładający się na ich komfort poruszania się po mieście, ale na jakość życia w mieście i negatywne konsekwencje dla transportu zbiorowego. Podobnie za to problem korków postrzegać muszą kierowcy i pasażerowie komunikacji zbiorowej - oni z powodu korków naprawdę tracą czas.

Co naprawdę przeszkadza poszczególnym grupom widać po tym, jakie są dalsze w kolejności wymieniane problemy. Kierowcy mówią o braku miejsc postojowych i braku szerokich jezdni. Pasażerowie komunikacji zbiorowej zwracają uwagę na punktualność i niezawodność komunikacji miejskiej. Rowerzyści mają kłopot z brakiem spójnego systemu dróg rowerowych. Piesi? Z punktualnością komunikacji miejskiej - zapewne dlatego decydują się na chodzenie po mieście. Brak punktualności najbardziej boli badanych z Wrocławia - od wielu lat stan infrastruktury tramwajowej jest tam obiektem krytyki.

ZBYT DUŻY RUCH, ZBYT NISKA PUNKTUALNOŚĆ TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Kiedy przedstawiliśmy listę problemów i poprosiliśmy o ocenę ich wagi, ponownie nadmiar samochodów okazał się być najważniejszym problemem. Dla 88 proc. badanych ogółem, sprawą bardzo ważną lub ważną jest brak miejsc postojowych w centrum, ale jednocześnie 88 proc. badanych narzeka na

zbyt duży ruch samochodowy. Na trzecim miejscu najczęściej wskazywanych problemów jest punktualność transportu zbiorowego, ważna dla 52 proc. respondentów. Tyle samo osób wskazuje, jako problem niewygodną sieć rowerową.

Do grzechów komunikacji zbiorowej zaliczane były również wątpliwy komfort podróży (od wysłużonego taboru, poprzez awaryjne automaty biletowe, brak klimatyzacji czy ograniczoną liczbę miejsc siedzących czy braku higieny cechującego niektórych współpasażerów), zbyt niska częstotliwość kursów oraz związane z tym niekorzystne rozkłady jazdy. Ceny biletów nie były istotną kwestią - na tym tle wyróżniali się badani z Krakowa, w którym na krótko przed badaniem dokonano zmiany cennika. Istotne jest tu wskazanie, że to wzrost cen miał wpływ na opinię badanych, a nie ich faktyczna wysokość - krakowskie bilety nadal zaliczają się najtańszych w dużych miastach Polski.

W większości badanych miast narzeka się również na źle zaprogramowaną sygnalizację świetlną. Podobnie jak korki problem ten dotyczy wszystkich grup badanych – kierowców, którym doskwiera brak zielonej fali lub zielonych strzałek, pasażerów komunikacji miejskiej zwracających uwagę na częsty brak na skrzyżowaniach uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego oraz pieszych narzekających na zbyt długie oczekiwanie na zielone światło lub zbyt krótki cykl zmuszający do znacznego pośpiechu czy nawet pokonywania skrzyżowań w kilku etapach.

CO W PANDEMII, CO PO NIEJ

Jak pandemia i ograniczenia z nią związane wpłynęły na sposób podróżowania po polskich miastach widać było gołym okiem - znacząco mniej pasażerów komu-

nikacji zbiorowej, niski ubytek podróży autami, ogólny spadek liczby osób jeżdżących po mieście (co nie dziwi, biorąc pod uwagę, że dojazd do pracy to najważniejszy kierunek podróży dla 68 proc. badanych).

Zestawienie wyników obecnego badania z badaniem przeprowadzonym w styczniu 2020 r. tuż przed pandemią, wskazuje na zgodność deklaracji z danymi szacunkowymi dotyczącymi liczby pasażerów komunikacji zbiorowej. Spadek udziału podróży transportem zbiorowym wyniósł 14 pkt. proc., czyli o 30 proc. Jednocześnie nie zmieniła się liczba osób regularnie podróżujących samochodem. Biorąc pod uwagę, kto wykonywał w okresie pandemii pracę z domu, należy założyć, że wśród dodatkowych 8 proc. osób, które przestały podróżować po mieście lub deklarowały podróże piesze, znajdowali się najczęściej użytkownicy samochodów. Wniosek jest niepokojący: w pandemii do aut wsiedli wcześniejsi użytkownicy transportu zbiorowego.

Ciekawe zmiany zanotowaliśmy w czasie pandemii w przypadku roweru. Aż 15 proc. badanych deklarowało, że rower we wrześniu 2020 r. należał do grupy najczęściej wykorzystywanych przez nich środków transportu. Na początku 2021 r. odsetek udziału wskazań na rower nieznacznie spadł, do 12 proc., jednak należy założyć, że korekta ta związana była z warunkami pogodowymi. Niemniej jednak wyniki uzyskane zarówno we wrześniu 2020 r. jak i na początku 2021 r. uznać można za bardzo wysokie. Fakt iż w styczniu 2021 r. ponad 10 proc. mieszkańców miast wymienia rower w gronie głównych środków transportu, a 6 proc. deklaruje że wykorzystuje rower codziennie lub prawie codziennie świadczy o ugruntowaniu się popularności tej formy przemieszczania się po mieście.

Co jednak najbardziej istotne 72 proc. badanych deklaruje, że po ustaniu pandemii wróci do korzystania z transportu zbiorowego lub będzie z niego korzystać częściej. Wydaje się więc, że pandemia mogła mieć mniejszy wpływ na zachowania transportowe niż początkowo się obawialiśmy.

WARTO PRZEKONYWAĆ KIEROWCÓW

Co nie jest zaskoczeniem, najczęściej podróżujemy do pracy i na zakupy. Biorąc zaś pod uwagę, że w dalszym ciągu co drugi kierowca, jest gotów ograniczyć codzienne podróże samochodem po mieście, władzom samorządowym nie pozostaje nic innego, jak rozwijać system transportu zbiorowego. Wyniki badania jednoznacznie wskazują, że dobra oferta transportu samochodowego, jest jedyną kartą przetargową, kiedy przychodzi przekonywać kierowców do rezygnacji z samochodu w codziennych podróżach po mieście.

Jeśli te warunki byłyby spełnione ogółem 59 proc. badanych (najwięcej w Warszawie, bo 68 proc.) jest gotowa zrezygnować z pasa ruchu dla samochodów na rzecz buspasów, skoro podniosłoby to ich punktualność.

Co warte zauważenia średnio 9 proc. badanych podróżuje z dzieckiem do szkoły lub przedszkola. Najwięcej we Wrocławiu (12 proc.). Wśród tych 9 proc., 53 proc. to podwożenie dziecka autem. 19 proc. dzieci jest odprowadzana pieszo, a 18 proc. jedzie do szkoły z rodzicami w komunikacji zbiorowej. Tu znów najbardziej usamochodowany jest Wrocław (61 proc.).

CO ZAOFEROWAĆ POTENCJALNYM ROWERZYSTOM

Skoro nawet w styczniu rowerem regularnie jeździło po mieście 6 proc. mieszkańców największych miast, zapytaliśmy co mogłoby przekonać innych mieszkańców do częstszego korzystania z roweru w codziennych podróżach.

Odpowiedzi nie zaskakują, ale pokazują władzom miast, jak ważna jest dobra infrastruktura. Dla 67 proc. badanych odseparowane od ruchu samochodów drogi rowerowe to najważniejszy argument. Co ciekawe tyle samo badanych potrzebuje oddzielenia od ruchu pieszego.

Jednocześnie 66 proc. badanych oczekuje spójnej sieci rowerowej, a 67 proc. liczy, że sieć ta będzie miała dobrą nawierzchnię.

Mówiąc krótko: dajcie im drogi, będą jeździć.

KORKI I ZŁE POWIETRZE – TO SIĘ ŁĄCZY

Dla 62 proc. badanych jedną z najpoważniejszych konsekwencji związanych z ruchem samochodowym jest zanieczyszczenie powietrza, dla 27 hałas, a dla 26 niszczenie infrastruktury i zieleni przez parkujące samochody. Według 81 proc. badanych samochody mają duży lub bardzo duży wpływ na niską jakość powietrza.

Kiedy więc pytamy czy poparliby niektóre rozwiązania mające na celu zmniejszenie liczby samochodów na ulicach, wobec większości propozycji respondenci wyrażają aprobatę. Buspasy kosztem jezdni dla samochodów ma poparcie 59 proc. badanych, z kolei 61 proc. badanych deklaruje poparcie

dla zakazu ruchu dla pojazdów z silnikami Diesla w centrach miast. Z najmniejszym entuzjazmem spotyka się podnoszenie cen za postój na ulicach miejskich - akceptuje tę metodę 32 proc. badanych. Rozkład wyników dość dobrze pokrywa się z polityką prowadzoną przez władze miast. Najniższą akceptację wobec dalszego podnoszenia cen widać w Krakowie, w którym od ponad półtora roku obowiązują ceny 6 zł za godzinę postoju.

Badania przeprowadzono na losowej próbie 1800 dorosłych mieszkańców pięciu dużych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Katowic

(wraz z miastami satelickimi). Próba dla każdego z miast, z wyjątkiem Warszawy, wyniosła 300 wywiadów. W Warszawie zrealizowano 600 wywiadów. Jako operat losowania posłużyły bazy telefoniczne zawierające numery stacjonarne i komórkowe. W procesie doboru próby kontrolowano jej strukturę według kwot płci i wieku dla każdego z miast z osobna.

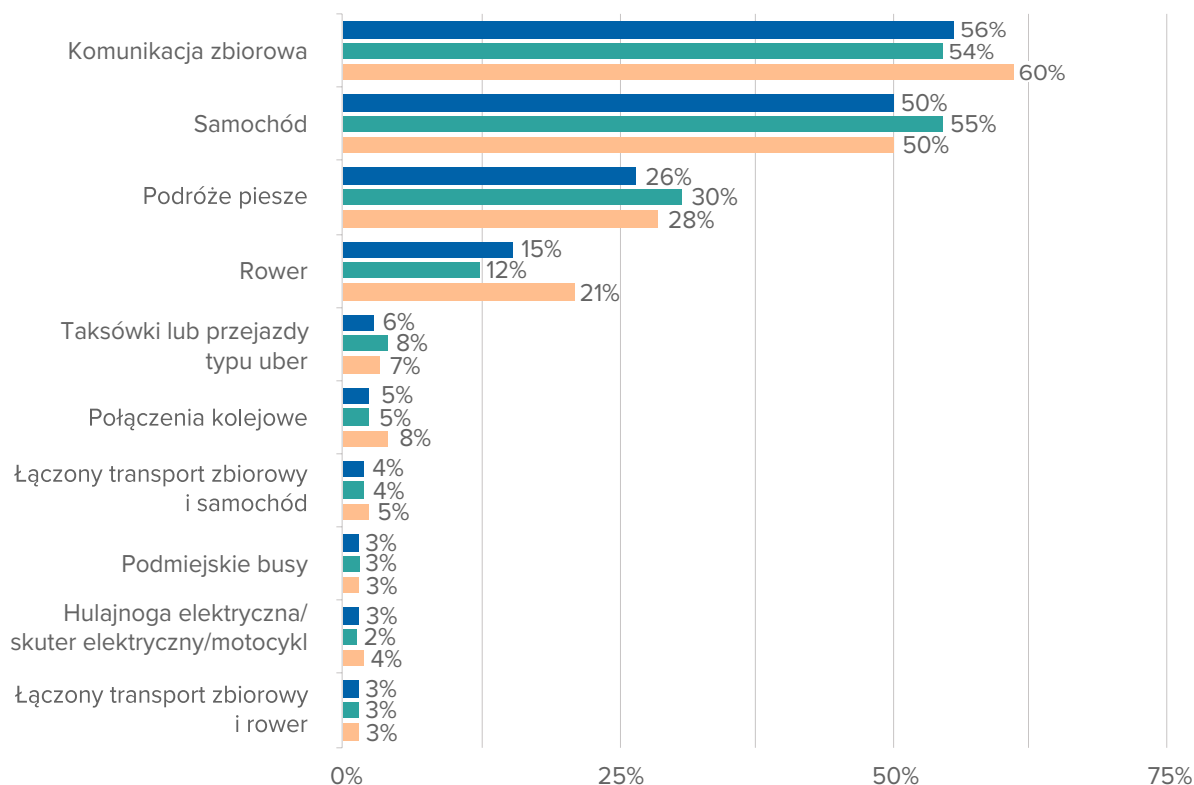
PODRÓŻE PO MIEŚCIE



ŚRODKI KOMUNIKACJI WYKORZYSTYWANE W TRAKCIE PANDEMII

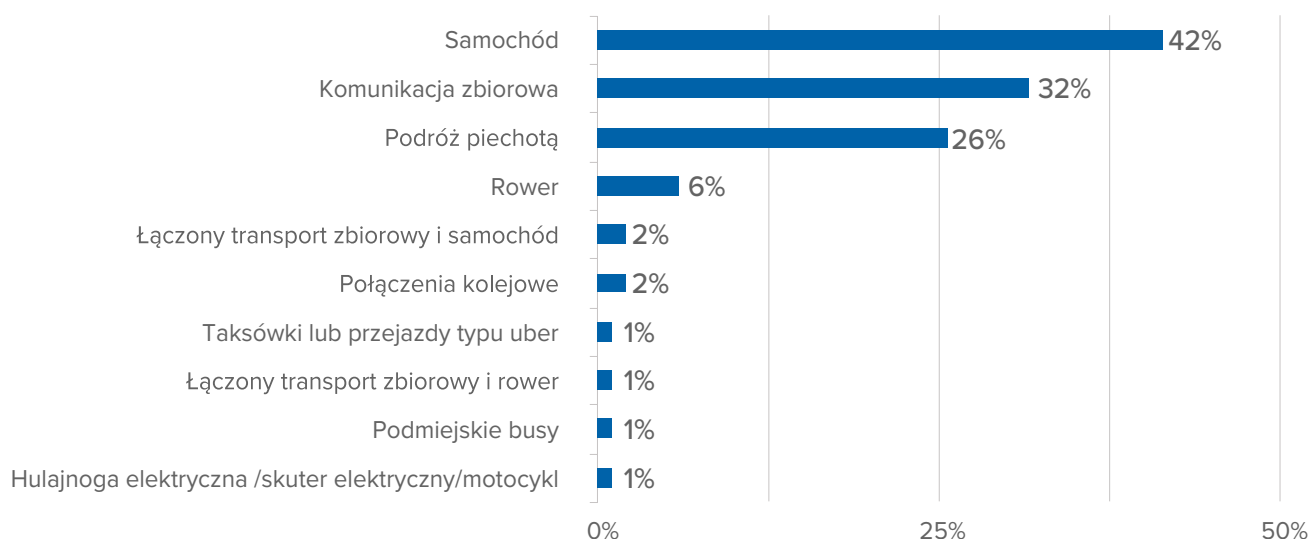
- Z których środków transportu w mieście korzystała Pan(i) najczęściej w normalne dni robocze w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy kiedy w związku z pogarszającą się sytuacją epidemiczną wprowadzono liczne ograniczenia, między innymi zamknięto szkoły?
- A z których środków transportu korzystała Pan(i) najczęściej we wrześniu zeszłego roku, kiedy życie pomimo pandemii toczyło się w miarę normalnie?
- A jak się Pan(i) spodziewa, z których środków transportu będzie Pan(i) najczęściej korzystać gdy zakończy się pandemia?

■ Wykorzystywane we wrześniu 2020 ■ Wykorzystywane na początku 2021 ■ Będą wykorzystywane po pandemii



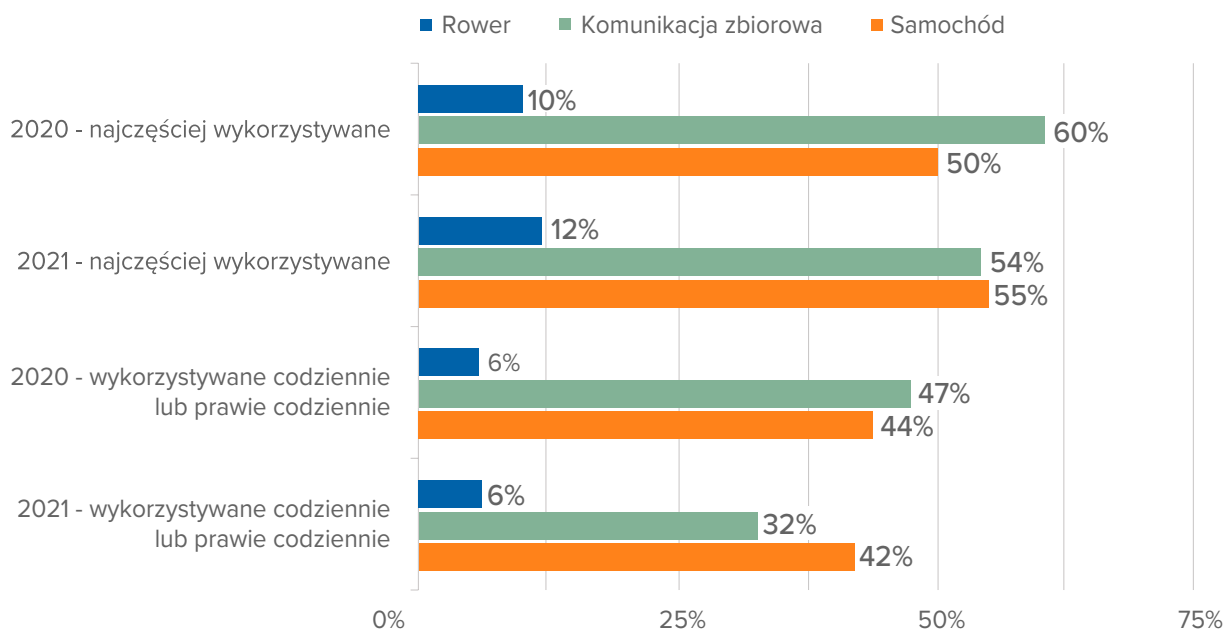
ŚRODKI KOMUNIKACJI WYKORZYSTYWANE W TRAKCIE PANDEMII

Z jaką częstotliwością korzysta Pan(i) w dni robocze z poszczególnych środków transportu?
Odsetek wskazań „Codziennie lub prawie codziennie”.



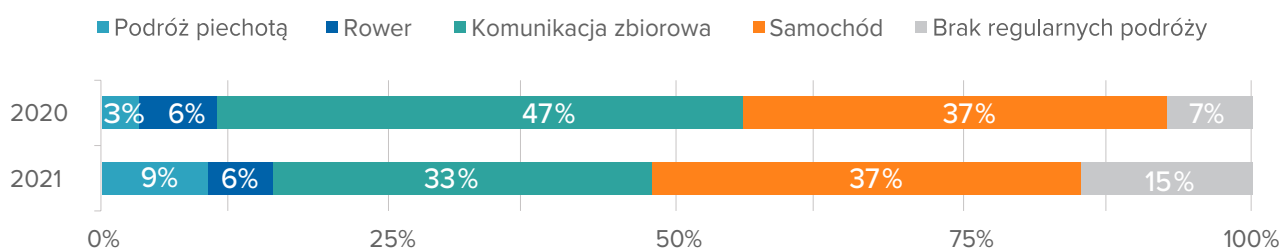
PODRÓŻE PO MIEŚCIE PRZED PANDEMIĄ I W JEJ TRAKCIE

- Z których środków transportu w mieście korzystała Pan(i) najczęściej w normalne dni robocze w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy?
- Z jaką częstotliwością korzystał(a) Pan(i) z następujących środków transportu w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy?

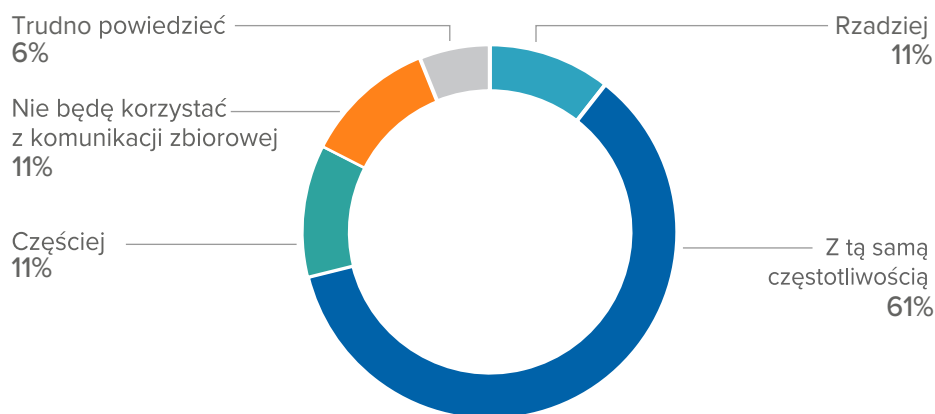


PODRÓŻE PO MIEŚCIE PRZED PANDEMIĄ I W JEJ TRAKCIE

Zachowania komunikacyjne przed pandemią i w jej trakcie.

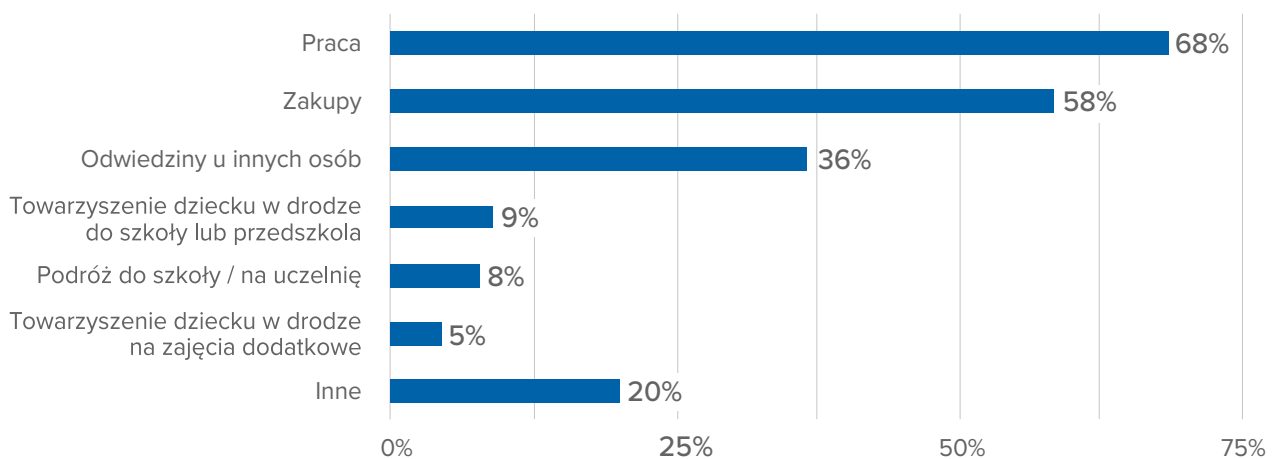


Czy w przyszłości będzie Pan(i) korzystać z komunikacji zbiorowej rzadziej, częściej, czy z tą samą częstotliwością co przed pandemią



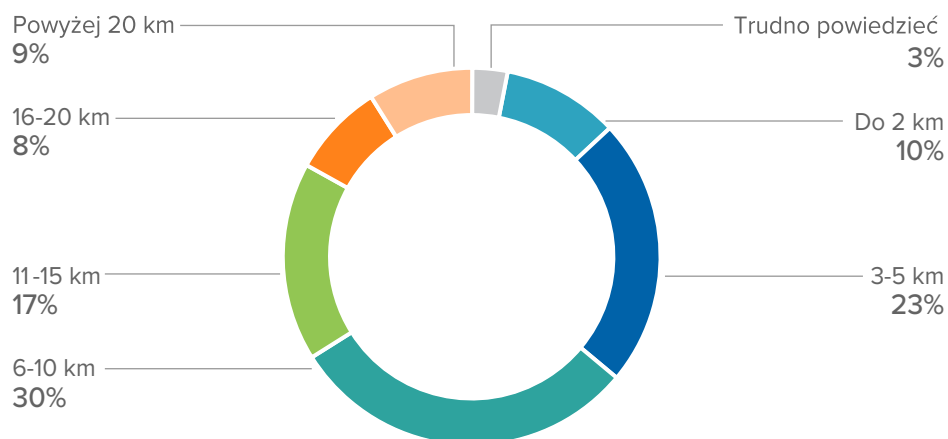
CELE CODZIENNYCH PODRÓŻY I POKONYWANE ODLEGŁOŚCI

Jaki jest główny cel Pana(i) codziennych podróży po mieście? Proszę wziąć pod uwagę okres sprzed wprowadzenia obostrzeń w codziennym funkcjonowaniu, jak np. zamknięcie szkół.

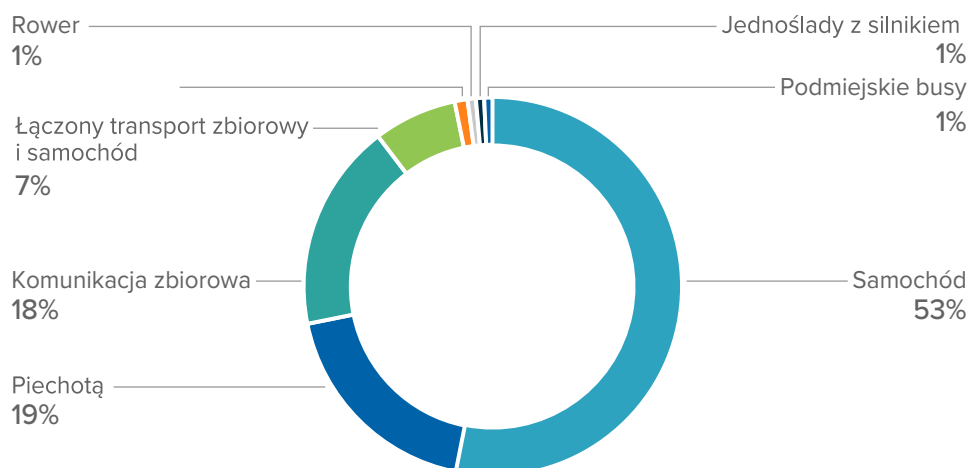


CELE CODZIENNYCH PODRÓŻY I POKONYWANE ODLEGŁOŚCI

Jaki dystans na co dzień Pan(i) pokonuje aby osiągnąć najbardziej odległy z głównych celów podróży? Chodzi o dystans w jedną stronę.



W jaki sposób najczęściej odbywa Pan(i) podróż z dzieckiem do szkoły, przedszkola lub na zajęcia dodatkowe?



PODRÓŻE PO MIEŚCIE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Środki komunikacji wykorzystywane regularnie (codziennie lub prawie codziennie) na początku 2021 r.

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Samochód	42%	47%	43%	40%	43%	37%
Komunikacja zbiorowa	32%	30%	32%	33%	29%	37%
Podróż piechotą	26%	28%	20%	24%	30%	28%
Rower	6%	6%	4%	5%	5%	5%
Łączony transport zbiorowy i samochód	2%	2%	2%	1%	2%	4%
Połączenia kolejowe	2%	2%	1%	2%	2%	2%
Taksówki lub przejazdy typu uber	1%	2%	1%	1%	1%	2%
Łączony transport zbiorowy i rower	1%	1%	1%	2%	0%	2%
Podmiejskie busy	1%	1%	0%	0%	1%	2%
Jednoślady z silnikiem	1%	1%	1%	1%	1%	1%

PODRÓŻE PO MIEŚCIE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Zachowania komunikacyjne w latach 2020 i 2021 – główny środek komunikacji

	Podróż piechotą		Rower		Komunikacja zbiorowa		Samochód		Brak regularnych podróż	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ogółem	9%	3%	6%	6%	33%	47%	37%	37%	15%	7%
Katowice	10%	3%	6%	4%	30%	39%	42%	45%	12%	9%
Kraków	8%	3%	5%	9%	33%	49%	40%	29%	14%	10%
Poznań	8%	3%	5%	7%	32%	46%	36%	36%	18%	7%
Wrocław	10%	2%	6%	7%	31%	42%	39%	44%	14%	5%
Warszawa	11%	2%	5%	3%	38%	58%	30%	31%	16%	6%

PODRÓŻE PO MIEŚCIE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Oczekiwania dotyczące częstotliwości korzystania z komunikacji zbiorowej w przyszłości w porównaniu z okresem sprzed pandemii

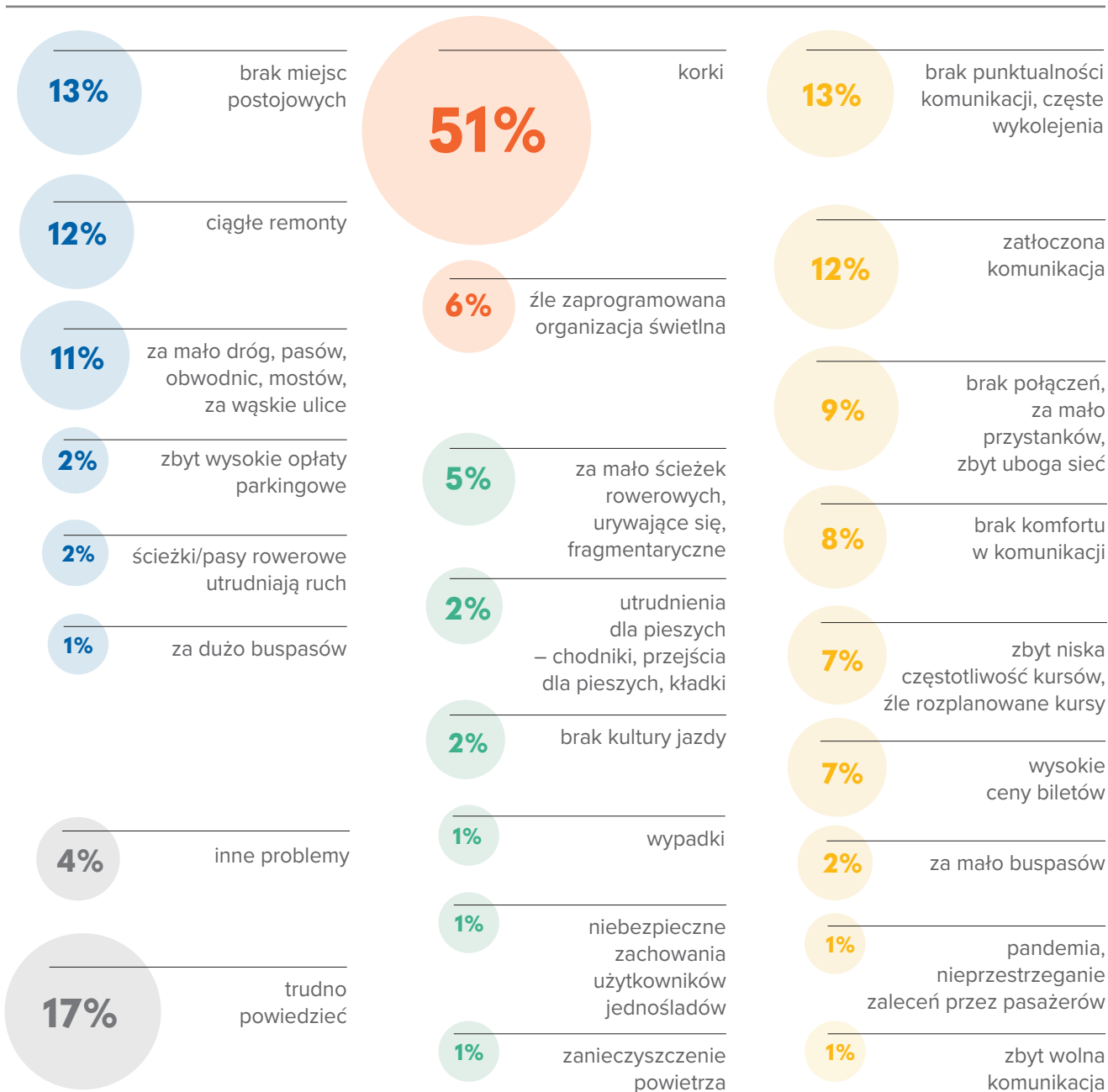
	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Rzadziej	11%	9%	11%	9%	13%	11%
Z tą samą częstotliwością	61%	59%	58%	62%	59%	65%
Częściej	11%	9%	11%	11%	11%	14%
Nie będę korzystać z kom. zbior.	11%	17%	11%	11%	11%	7%
Łączony transport	6%	6%	9%	6%	6%	4%

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W OPINII MIESZKAŃCÓW



NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE

Jakie są Pana(i) zdaniem trzy najważniejsze problemy komunikacyjne w Pana(i) mieście?



NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE

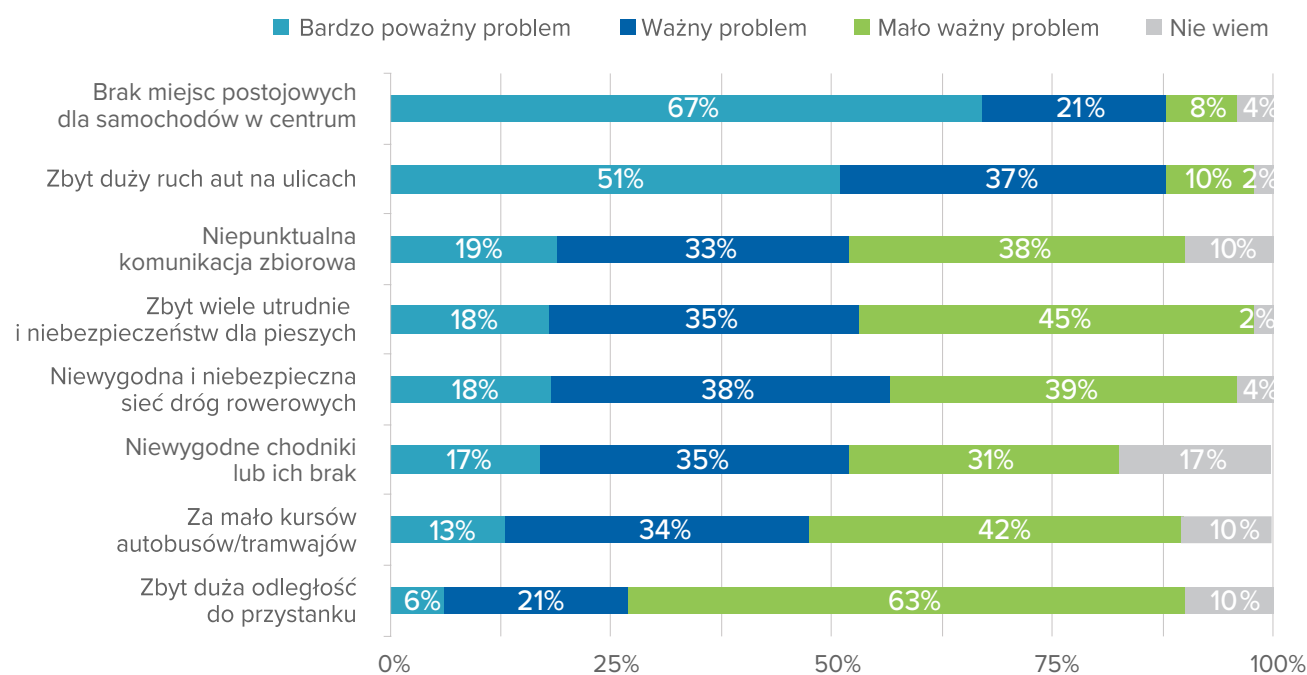
Najważniejsze problemy komunikacyjne wg głównego środka transportu

Podróż piechotą	Rower	Komunikacja zbiorowa	Samochód
korki 41%	korki 63%	korki 46%	korki 56%
brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 18%	za mała ilość ścieżek rowerowych, fragmentaryczność 23%	brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 19%	brak miejsc postojowych 19%
brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 16%	zatłoczona komunikacja zbiorowa 18%	zatłoczona komunikacja zbiorowa 15%	za mało dróg, pasów, obwodnic, mostów 16%
zatłoczona komunikacja zbiorowa 11%	brak miejsc postojowych 13%	brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 13%	ciągłe remonty 14%
brak miejsc postojowych 10%	brak punktualności, częste wykolejenia komunikacji zbiorowej 13%	ciągłe remonty 12%	brak połączeń, zbyt uboga sieć komunikacji zbiorowej 11%

NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE

Odczytam teraz listę możliwych problemów związanych z komunikacją w mieście.

Przy każdym z nich proszę ocenić czy w odniesieniu do Pana(i) miasta jest to bardzo poważny problem, ważny problem czy mało ważny problem?



PROBLEMY KOMUNIKACYJNE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jakie są Pana(i) zdaniem trzy najważniejsze problemy komunikacyjne w Pana(i) mieście?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Korki	51%	45%	59%	44%	54%	49%
Brak punktualności komunikacji zbiorowej, częste wykolejenia	13%	8%	8%	17%	21%	13%
Brak miejsc postojowych	13%	16%	13%	12%	12%	12%
Ciągłe remonty	12%	9%	13%	20%	12%	6%
Zatłoczona komunikacja zbior.	12%	10%	11%	10%	9%	19%
Za mało dróg, pasów, obwodnic, mostów, za wąskie ulice	11%	11%	15%	9%	15%	7%
Brak połączeń, przystanków, zbyt uboga sieć komunikacji zbior.	9%	7%	11%	9%	8%	10%
Brak komfortu w komunikacji zbior.	8%	7%	7%	5%	12%	8%
Zbyt niska częstotliwość kursów, źle rozplanowane kursy komunikacji zbior.	7%	9%	8%	6%	6%	8%
Wysokie ceny biletów komunikacji zbior.	7%	3%	12%	8%	10%	4%
Źle zaprogramowana sygnalizacja świetlna	6%	5%	4%	8%	7%	5%
Za małą ilość ścieżek rowerowych, urywające się, fragmentaryczne	5%	8%	5%	5%	5%	5%

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Odczytam teraz listę możliwych problemów związanych z komunikacją w mieście.

Przy każdym z nich proszę czy w odniesieniu do Pana(i) miasta jest to bardzo poważny problem, ważny problem czy mało ważny problem?

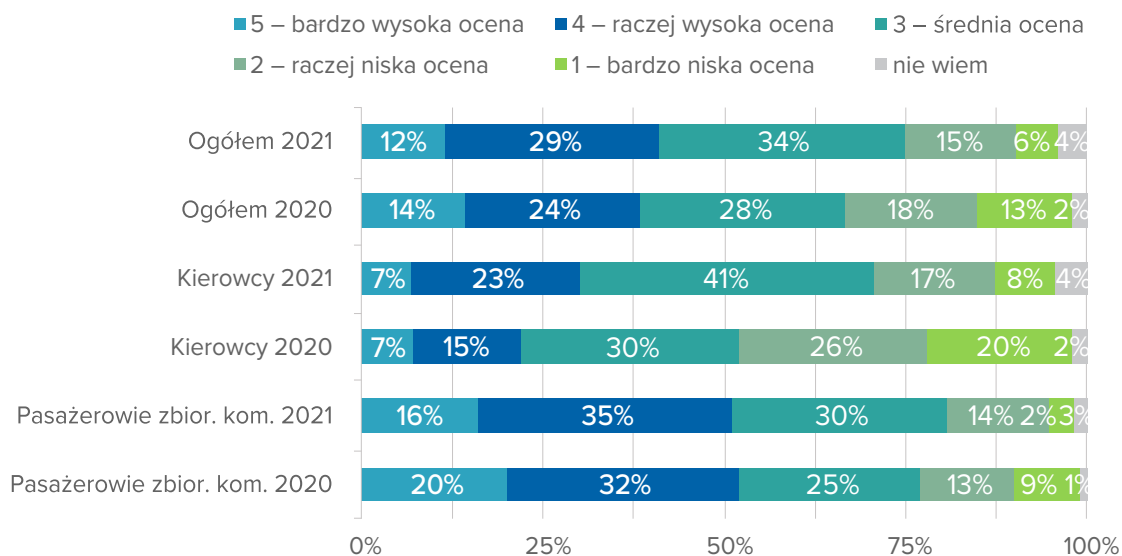
	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Brak miejsc postojowych dla samochodów w centrum	67%	66%	70%	68%	65%	64%
Zbyt duży ruch aut na ulicach	51%	43%	59%	48%	55%	52%
Niepunktualna komunikacja zbiorowa	19%	16%	17%	19%	25%	20%
Niewygodne chodniki lub ich brak	18%	18%	18%	16%	18%	18%
Zbyt wiele utrudnień i niebezpieczeństw dla pieszych	18%	17%	19%	18%	20%	18%
Niewygodna i niebezpieczna sieć dróg rowerowych	17%	19%	14%	16%	18%	18%
Za mało kursów autobusów/tramwajów	13%	13%	15%	9%	15%	15%
Zbyt duża odległość do przystanku	6%	5%	6%	6%	7%	6%

OCENA KOMUNIKACJI W MIEŚCIE



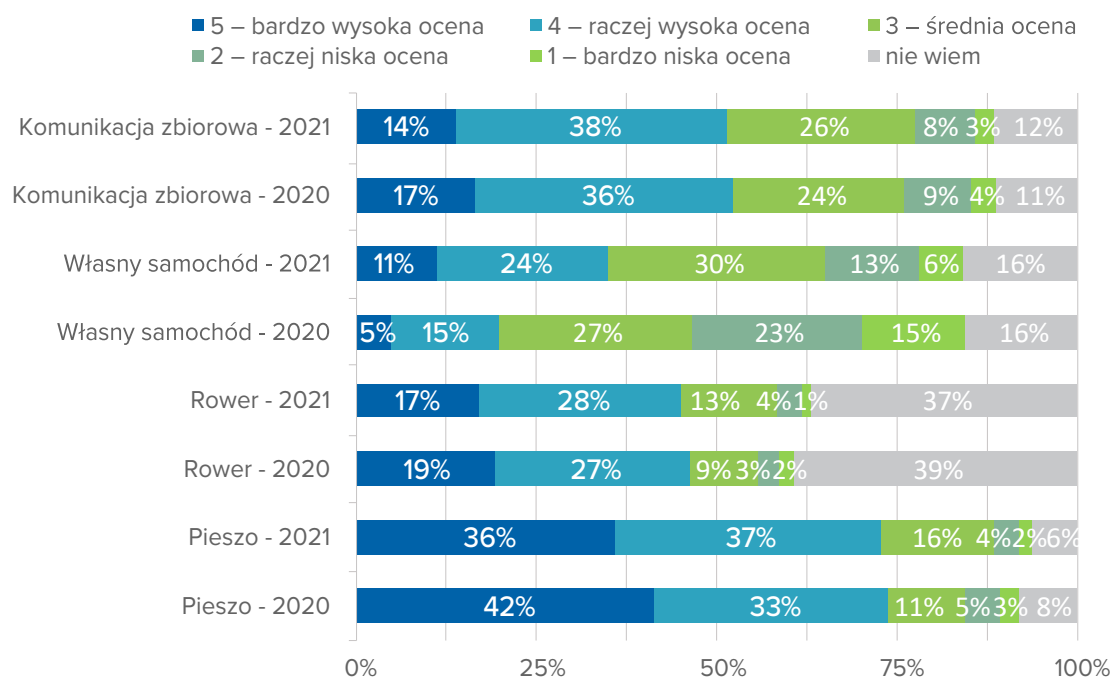
OGÓLNA OCENA MOŻLIWOŚCI PODRÓŻOWANIA I OCENA POSZCZEGÓLNYCH SPOSOBÓW KOMUNIKACJI

Jak generalnie ocenia Pan(i) możliwość przemieszczania się po mieście w dni robocze?



OGÓLNA OCENA MOŻLIWOŚCI PODRÓŻOWANIA I OCENA POSZCZEGÓLNYCH SPOSOBÓW KOMUNIKACJI

Jak ocenia Pan(i) efektywność poruszania się po mieście...



PROBLEMY KOMUNIKACYJNE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jak generalnie ocenia Pan(i) możliwość przemieszczania się po mieście w dni robocze?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	41%	46%	34%	47%	30%	49%
Wysoka ocena (4+5) – 2020	39%	36%	35%	45%	27%	50%
Średnia ocena (3)	34%	33%	37%	30%	40%	30%
Niska ocena (1+2)	21%	17%	26%	19%	27%	17%
Nie wiem	4%	5%	3%	4%	4%	4%

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jak ocenia Pan(i) efektywność poruszania się po mieście...

KOMUNIKACJA ZBIOROWA	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	52%	48%	51%	58%	42%	59%
Wysoka ocena (4+5) – 2020	52%	45%	56%	60%	40%	59%
Średnia ocena (3)	26%	25%	25%	23%	32%	26%
Niska ocena (1+2)	11%	11%	12%	8%	16%	7%
Nie wiem	12%	17%	11%	11%	10%	8%
WŁASNY SAMOCHÓD	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	35%	46%	27%	33%	32%	36%
Wysoka ocena (4+5) – 2020	20%	30%	12%	20%	15%	22%
Średnia ocena (3)	30%	27%	32%	30%	28%	33%
Niska ocena (1+2)	19%	10%	26%	22%	25%	13%
Nie wiem	16%	17%	15%	15%	15%	18%

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jak ocenia Pan(i) efektywność poruszania się po mieście... (cd)

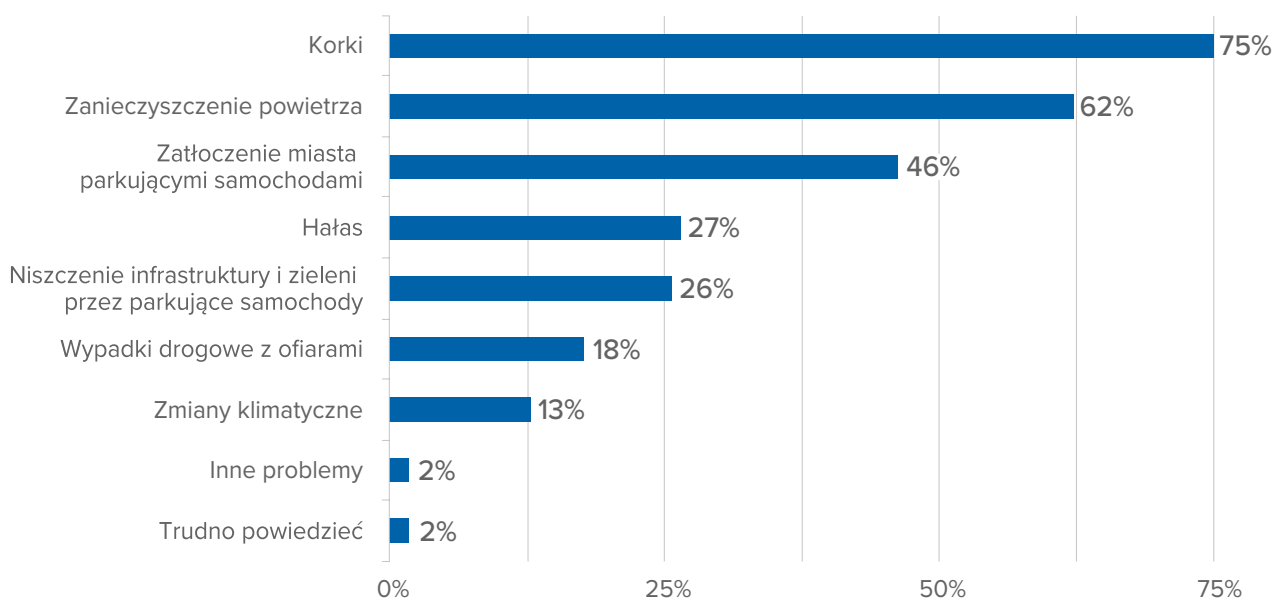
ROWER	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	45%	38%	45%	49%	48%	44%
<i>Wysoka ocena (4+5) – 2020</i>	46%	41%	49%	47%	50%	44%
Średnia ocena (3)	13%	16%	11%	12%	13%	15%
Niska ocena (1+2)	5%	6%	4%	4%	5%	6%
Nie wiem	37%	40%	41%	34%	34%	35%
PIESZO	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Wysoka ocena (4+5)	73%	73%	74%	74%	74%	69%
<i>Wysoka ocena (4+5) – 2020</i>	74%	77%	73%	72%	74%	74%
Średnia ocena (3)	16%	17%	14%	17%	14%	17%
Niska ocena (1+2)	6%	4%	5%	5%	5%	9%
Nie wiem	6%	7%	6%	4%	8%	5%

OCENA UCIĄŻLIWOŚCI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W MIEŚCIE



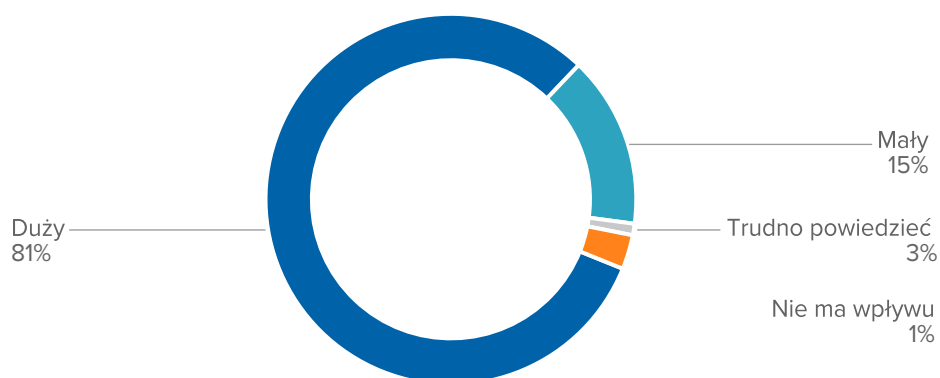
PROBLEMY WYNIKAJĄCE Z RUCHU SAMOCHODOWEGO I WPŁYW NA ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

Jakie są Pana(i) zdaniem największe problemy wynikające z ruchu samochodowego w mieście?

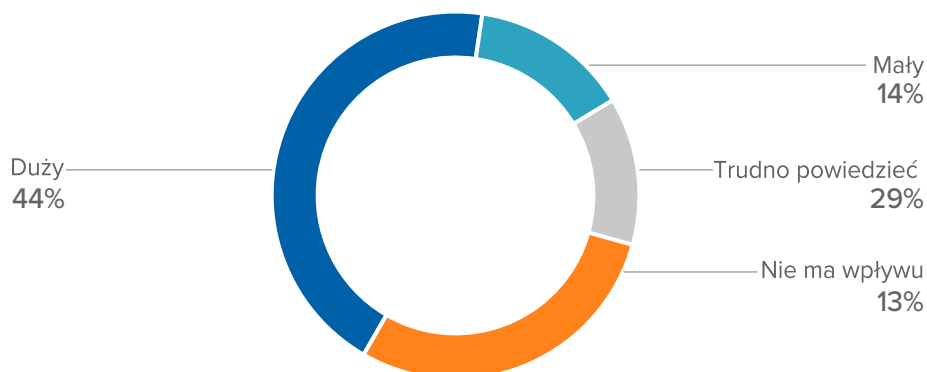


PROBLEMY WYNIKAJĄCE Z RUCHU SAMOCHODOWEGO I WPŁYW NA ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA

Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście?



Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ oddychania zanieczyszczonym powietrzem na przebieg choroby powiązanej z wirusem Covid-19?



OCENA UCIAŹLIWOŚCI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W MIEŚCIE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jakie są Pana(i) zdaniem największe problemy wynikające z ruchu samochodowego w mieście?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Korki	75%	70%	80%	76%	79%	71%
Zanieczyszczenie powietrza	62%	60%	67%	61%	61%	63%
Zatłoczenie miasta parkującymi samochodami	46%	47%	44%	46%	49%	44%
Hałas	27%	28%	28%	26%	25%	27%
Niszczenie infrastruktury i zieleni przez parkujące samochody	26%	28%	19%	24%	29%	28%
Wypadki drogowe z ofiarami	18%	24%	15%	17%	15%	20%
Zmiany klimatyczne	13%	11%	14%	11%	14%	15%
Inne problemy	2%	1%	1%	2%	1%	1%
Trudno powiedzieć	2%	2%	2%	1%	1%	1%

OCENA UCIAŹLIWOŚCI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W MIEŚCIE: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza w mieście?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Duży	80%	80%	79%	78%	80%	84%
Mały	15%	17%	16%	18%	13%	13%
Nie ma w płwyu	1%	1%	1%	2%	1%	1%
Trudno powiedzieć	3%	3%	3%	2%	6%	3%

Jaki jest Pana(i) zdaniem wpływ oddychania zanieczyszczonym powietrzem na przebieg choroby powiązanej z wirusem Covid-19?

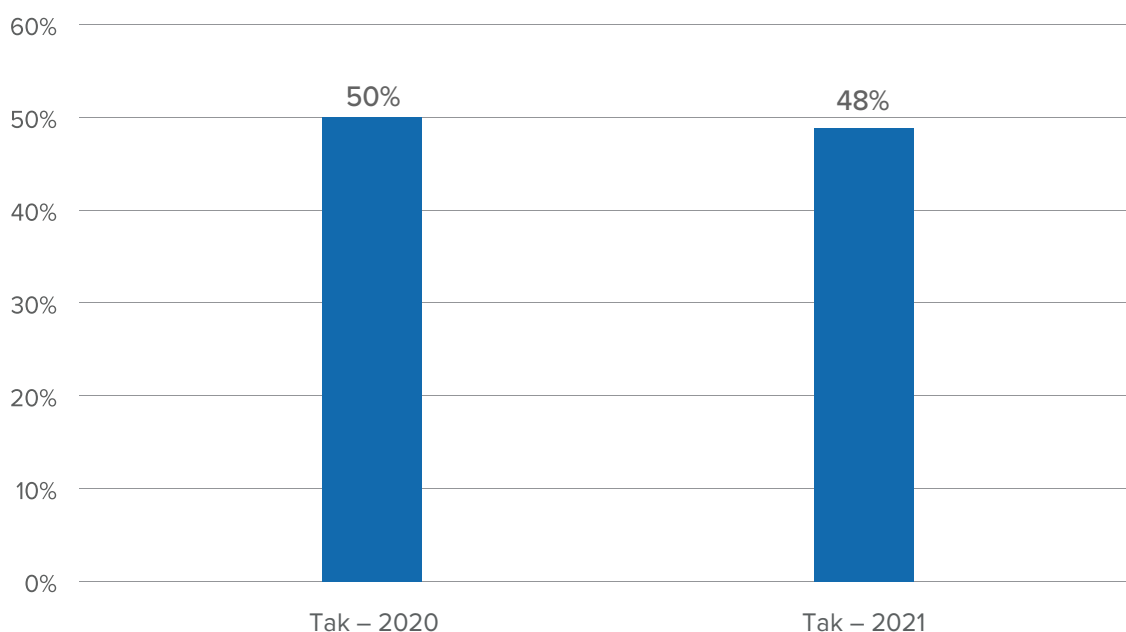
	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Duży	44%	44%	43%	46%	38%	48%
Mały	15%	15%	12%	17%	15%	14%
Nie ma w płwyu	13%	14%	14%	12%	14%	11%
Trudno powiedzieć	29%	28%	32%	25%	32%	27%

DETERMINANTY ZMIANY WZORÓW TRANSPORTOWYCH



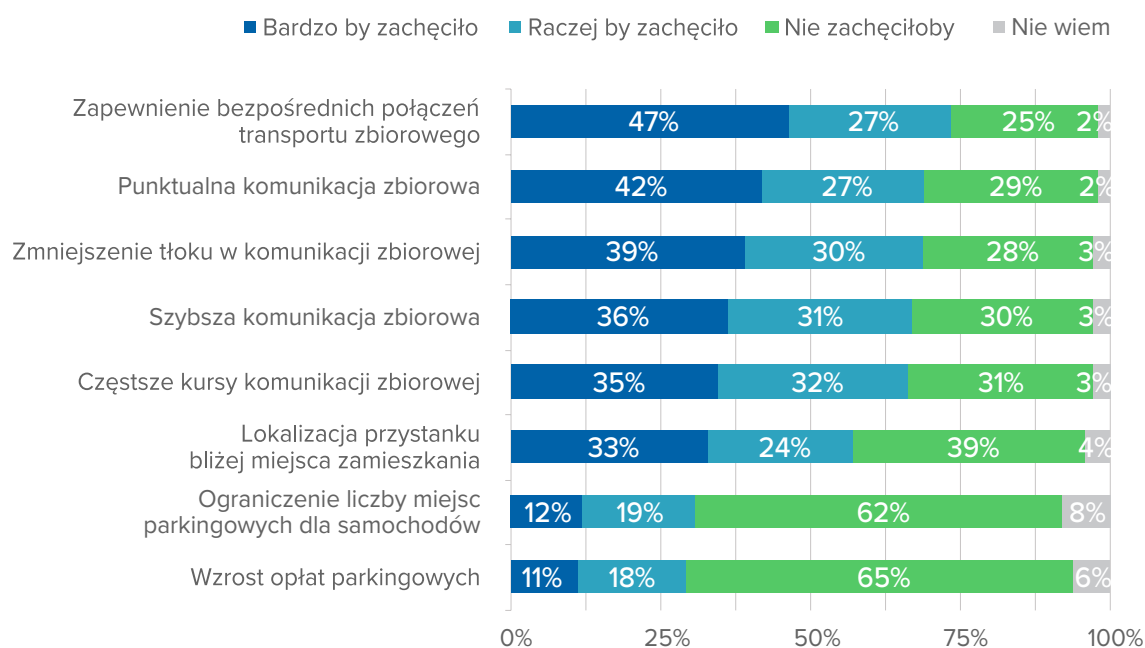
OGRANICZENIE WYKORZYSTANIA SAMOCHODU NA RZECZ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – KIEROWCY

Czy dopuszcza Pan(i) możliwość rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej lub innej formy podróżowania po mieście?



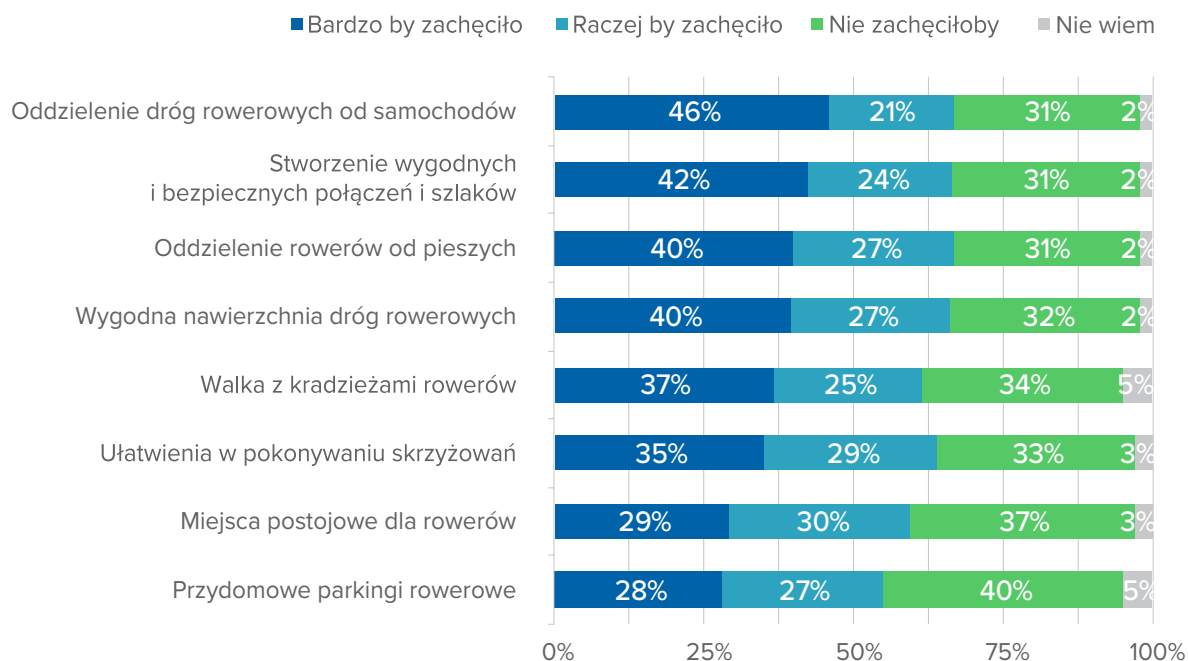
OGRANICZENIE WYKORZYSTANIA SAMOCHODU NA RZECZ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – KIEROWCY

W jakim stopniu następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej zachęciłyby Pana(i) do rezygnacji z samochodu na rzecz codziennego wykorzystania transportu zbiorowego?



ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI WYKORZYSTANIA ROWERU

W jakim stopniu następujące zmiany mieście zachęciłyby Pana(ią) do wykorzystania roweru jako środka transportu po mieście?



DETERMINANTY ZMIANY WZORÓW TRANSPORTOWYCH: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

W jakim stopniu następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej zachęciłyby Pana(i) do rezygnacji z samochodu na rzecz codziennego wykorzystania transportu zbiorowego?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zapewnienie bezpośrednich połączeń transportu zbiorowego do celu podróży	47%	45%	45%	49%	46%	49%
Punktualna komunikacja zbiorowa	42%	38%	36%	35%	54%	46%
Zmniejszenie tłoku w komunikacji zbiorowej	39%	31%	38%	33%	46%	49%
Szybsza komunikacja zbiorowa	36%	32%	32%	33%	39%	43%
Częstsze kursy komunikacji zbiorowej	35%	34%	30%	27%	43%	40%
Lokalizacja przystanku bliżej miejsca zamieszkania	33%	29%	27%	34%	36%	38%
Ograniczenie liczby miejsc parkingowych dla samochodów	12%	12%	10%	10%	13%	13%
Wzrost opłat parkingowych	11%	13%	11%	8%	10%	13%

DETERMINANTY ZMIANY WZORÓW TRANSPORTOWYCH: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

W jakim stopniu następujące zmiany mieście zachęciłyby Pana(ią) do wykorzystania roweru jako środka transportu po mieście?

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Oddzielenie dróg rowerowych od samochodów	46%	45%	42%	42%	53%	49%
Stworzenie wygodnych i bezpiecznych połączeń i szlaków rowerowych	42%	41%	40%	39%	43%	46%
Oddzielenie rowerów od pieszych	40%	39%	36%	40%	42%	44%
Wygodna nawierzchnia dróg rowerowych	40%	38%	36%	39%	44%	41%
Walka z kradzieżami rowerów	37%	35%	31%	36%	46%	37%
Ułatwienia w pokonywaniu skrzyżowań	35%	33%	31%	36%	39%	38%
Miejsca postojowe dla rowerów	29%	31%	23%	31%	30%	33%
Przydomowe parkingi rowerowe	28%	27%	23%	28%	32%	30%
Prysznic w miejscu pracy	20%	21%	16%	19%	21%	23%

DETERMINANTY ZMIANY WZORÓW TRANSPORTOWYCH: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Czy dopuszcza Pan(i) możliwość rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej lub innej formy podróżowania po mieście?

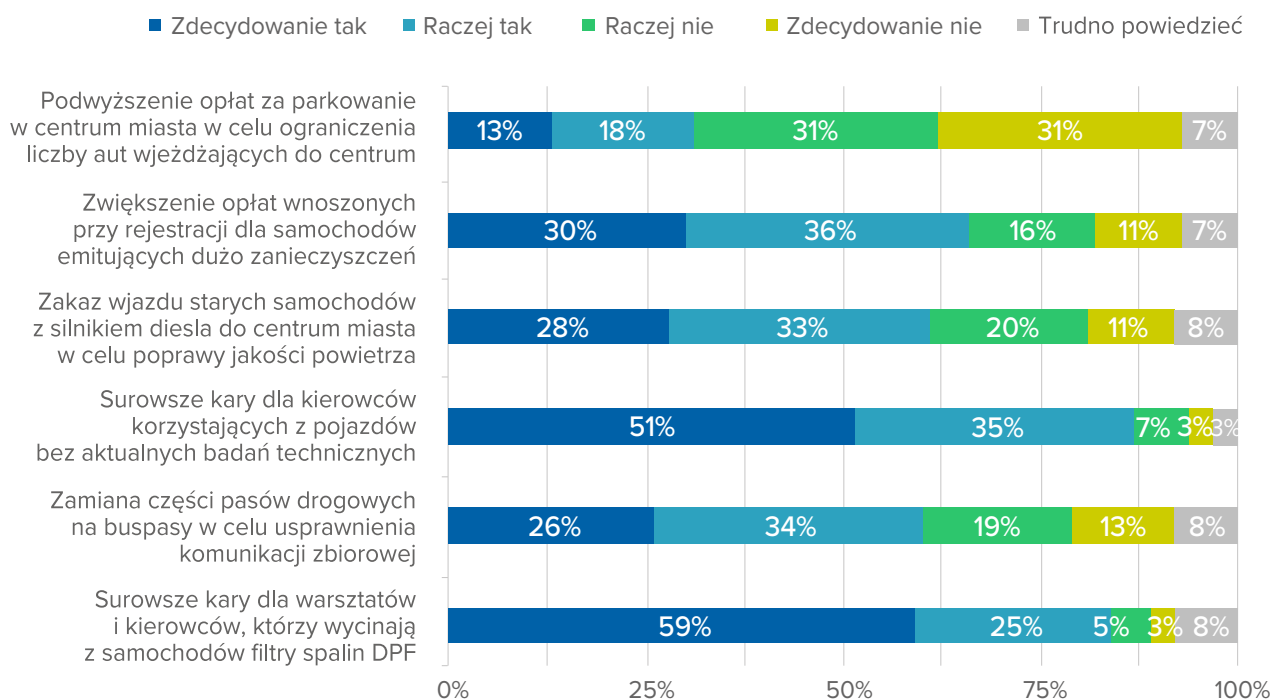
	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Tak – 2021	48%	45%	44%	45%	55%	53%
Tak – 2020	50%	48%	52%	51%	45%	56%

POŻĄDANE KIERUNKI EWOLUCJI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU



POPARCIE DLA DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO OGRANICZENIA RUCHU SAMOCHODÓW W MIEŚCIE

Czy był(a)by Pan(i) skłonny(a) poprzeć wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie ruchu samochodowego w mieście?



POŻĄDANE KIERUNKI EWOLUCJI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Czy był(a)by Pan(i) skłonny(a) poprzeć wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie ruchu samochodowego w mieście?

PODWYŻSZENIE OPŁAT ZA PARKOWANIE W CENTRUM

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	32%	36%	25%	31%	31%	35%
Zdecydowanie/raczej nie	62%	57%	70%	63%	61%	56%
Trudno powiedzieć	7%	7%	5%	6%	8%	9%

ZWIĘKSZENIE OPŁAT WNO SZONYCH PRZY REJESTRACJI DLA SAMOCHODÓW EMITUJĄCYCH DUŻO ZANIECZYSZCZEŃ

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	66%	65%	67%	67%	66%	64%
Zdecydowanie/raczej nie	27%	29%	28%	26%	26%	27%
Trudno powiedzieć	7%	6%	5%	7%	7%	8%

POŻĄDANE KIERUNKI EWOLUCJI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Czy był(a)by Pan(i) skłonny(a) poprzeć wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie ruchu samochodowego w mieście? (cd)

ZAKAZ WJAZDU STARYCH SAMOCHODÓW Z SILNIKIEM DIESLA DO CENTRUM MIASTA

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	61%	62%	63%	61%	57%	62%
Zdecydowanie/raczej nie	31%	30%	31%	31%	34%	30%
Trudno powiedzieć	8%	8%	7%	8%	9%	9%

SUROWSZE KARY DLA KIEROWCÓW KORZYSTAJĄCYCH Z POJAZDÓW BEZ AKTUALNYCH BADAŃ TECHNICZNYCH

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	87%	88%	86%	89%	85%	84%
Zdecydowanie/raczej nie	10%	8%	11%	8%	13%	11%
Trudno powiedzieć	4%	4%	3%	3%	3%	5%

POŻĄDANE KIERUNKI EWOLUCJI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU: WYNIKI W PODZIALE NA MIASTA

Czy był(a)by Pan(i) skłonny(a) poprzeć wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie ruchu samochodowego w mieście? (cd)

ZAMIANA CZĘŚCI PASÓW DROGOWYCH NA BUSPASY

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	59%	59%	60%	58%	52%	68%
Zdecydowanie/raczej nie	33%	29%	32%	37%	39%	26%
Trudno powiedzieć	8%	12%	8%	5%	9%	7%

SUROWSZE KARY DLA WARSZTATÓW I KIEROWCÓW, KTÓRZY WYCINAJĄ Z SAMOCHODÓW FILTRY SPALIN DPF

	Ogółem	Katowice	Kraków	Poznań	Wrocław	Warszawa
Zdecydowanie/raczej tak	85%	84%	84%	88%	81%	86%
Zdecydowanie/raczej nie	7%	10%	6%	6%	7%	7%
Trudno powiedzieć	8%	6%	10%	6%	12%	8%