



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Raport diagnostyczno-strategiczny

Załącznik C. Raport z badań ilościowych

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice

Spis treści

Wykaz stosowanych skrótów	4
1. Badania ilościowe – informacje wstępne	5
2. Badanie ankietowe na grupach celowych	5
2.1. Struktura próby wywiadów w grupach celowych.....	5
2.2. Zasady prowadzenia wywiadów w grupach celowych	6
2.3. Wyniki badania ankietowego na grupach celowych.....	7
3. Badania ankietowe w gospodarstwach domowych	29
3.1. Struktura próby wywiadów w gospodarstwach domowych.....	29
3.2. Zasady prowadzenia wywiadów w gospodarstwach domowych	30
3.3. Wyniki badania ankietowego w gospodarstwach domowych.....	31
4. Podsumowanie.....	50
Spis tabel	53
Spis rysunków	54

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

Skrót	Pełna nazwa
CAPI	Computer assisted personal interview
CATI	Computer-assisted telephone interview

1. BADANIA ILOŚCIOWE – INFORMACJE WSTĘPNE

Załącznik stanowi podsumowanie przeprowadzonych badań ilościowych, w których wykorzystuje się miary liczbowe, w celu określenia zjawisk i zmian społecznych. W ramach zadania przeprowadzono ankietyzację na próbie 2 000 osób. Badania były w pełni anonimowe i dobrowolne. Podział próby badawczej:

- 1000 ankiet w formie wywiadów z grupami celowymi;
 - 500 ankiet zrealizowanych na terenach miast;
 - 500 ankiet na terenach gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich;
- 1000 ankiet w formie wywiadów w gospodarstwach domowych;
 - 500 ankiet zrealizowanych na terenach miast;
 - 500 ankiet na terenach gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich.

Badania odbywały się od 01.10 do 25.11.2022 r. Celem badania było uzyskanie informacji od respondentów na tematy mobilnościowe związanych z:

- preferowanymi do codziennych przemieszczeń środkami transportu;
- przyczynami wyboru poszczególnych środków transportu;
- jakością publicznego transportu zbiorowego;
- oceną warunków używania samochodów;
- komfortem i uciążliwością realizacji przemieszczeń dla rowerzystów i pieszych.

2. BADANIE ANKIETOWE NA GRUPACH CELOWYCH

Badanie ankietowe na grupach celowych zostało przeprowadzone metodą CAPI (z ang. Computer Assisted Personal Interview) z zastosowaniem tabletów. W badaniach realizowanych metodą CAPI wywiad z respondentem jest prowadzony osobiście, twarzą w twarz, a ankieter odczytuje pytania i notuje uzyskiwane odpowiedzi w formularzu na tablecie. Kwestionariusz ankiety dla grup docelowych znajduje się w załączniku C.1.

2.1. STRUKTURA PRÓBY WYWIADÓW W GRUPACH CELOWYCH

W przypadku grup celowych zastosowano metodę doboru losowego warstwowego, polegającą na podziale próby na jednorodne grupy celowe, a następnie losowaniu, z każdej grupy, określonej liczby jednostek. Do wyznaczonych w taki sposób adresów przesłano pismo z prośbą o zgodę na realizację badania ankietowego. Przeszkolony ankieter ostatecznie otrzymał konkretne adresy do podmiotów, które wyraziły zgodę i przeprowadzał badanie. Badania ankietowe w grupach celowych wykonywane było w dni robocze, wykluczając dni wolne od pracy (z wyjątkiem podmiotów, które prosiły o wykonanie badania w dni wolne od pracy).

Dla wywiadów w grupach celowych na terenach miast ustalono cztery grupy celowe: szkoły średnie i zawodowe, zakłady pracy, centra handlowe oraz uczelnie wyższe. Na terenach gmin wiejskich

oraz miejsko-wiejskich ustalono trzy grupy celowe: szkoły średnie i zawodowe, zakłady pracy, centra gmin (uznawane jako obszar w pobliżu urzędu gminy). Podczas określania struktury próby uwzględniono podział wstępny tj. 500 ankiet realizowanych na terenach miast oraz 500 na terenach gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich.

Dla ankiet realizowanych na terenach gmin miejskich zaproponowano następujący podział liczby ankiet w grupach celowych:

- 125 ankiet w szkołach średnich i zawodowych;
- 125 ankiet w zakładach pracy;
- 125 ankiet w centrach handlowych;
- 125 ankiet w uczelniach wyższych.

Dla ankiet realizowanych na terenach gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich zaproponowano następujący podział liczby ankiet w grupach celowych:

- 167 ankiet w szkołach średnich i zawodowych;
- 167 ankiet w zakładach pracy;
- 166 ankiet w centrach gmin (obszar w pobliżu urzędów gmin);
- 0 ankiet w uczelniach wyższych – brak budynków w gminach wiejskich oraz miejsko-wiejskich (na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego).

Dane podmiotów z grupy zakłady pracy pozyskano z zakupionej bazy danych, z której wyłoniono większe zakłady pracy zlokalizowane na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Do wylosowanej próby zakładów pracy (zapewniającej możliwość przeprowadzenia wymaganej liczby ankiet) zwrócono się z prośbą o wyrażenie zgody na przeprowadzenie badania ankietowego.

2.2. ZASADY PROWADZENIA WYWIADÓW W GRUPACH CELOWYCH

Ankieterzy przed rozpoczęciem badania zostali odpowiednio przeszkoleni. Podczas badania obowiązywały następujące zasady:

- 1) Punkty adresowe wylosowano w oparciu o bazę adresową budynków pozyskaną z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych oraz zakupioną bazę zakładów pracy z podziałem na budynki w grupach celowych.
- 2) Losowanie próby przeprowadzone zostało przy użyciu narzędzi statystycznych dostępnych w ramach pakietu MS Office. W tym celu wykorzystana została funkcja LOS(), której wynikiem jest losowo wybrana wartość w przedziale (0-1). Wartość ta przypisana do danej jednostki losowania - na nowo podczas każdego losowania - stanowiła bazę, z której wybierano odpowiednią dla danego losowania liczbę największych wartości. Dodatkowym kryterium podczas losowania była uwzględniona wielkość zakładów pracy. Metoda losowania ze względu na liczbę budynków nie została zastosowana dla uczelni wyższych, szkół średnich i zawodowych oraz centrów handlowych. Ankiety przeprowadzono w budynkach, dla których uzyskano zgodę.

Raport diagnostyczno-strategiczny

- 3) Do wylosowanych podmiotów wysłano pismo z prośbą o przeprowadzenie badania ankietowego.
- 4) Ankieter otrzymał określoną liczbę ankiet do zrealizowania i adresy do miejsc, które wyraziły zgodę na przeprowadzenie badania.
- 5) Respondent został poinformowany o tym, że badanie realizowane jest w związku z opracowaniem „Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+”.
- 6) Każdy z ankieterów w czasie badania posiadał list informujący o badaniu.
- 7) Ankiety wykonywano tylko z osobą dorosłą.

2.3. WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO NA GRUPACH CELOWYCH

Badania ankietowe wykonywano w dniach od 01.10 do 23.11.2022 r. Ankieta została podzielona na 2 części:

- Część I – Dane o respondencie;
- Część II – Preferencje komunikacyjne.

W ramach badania wykonano 1000 ankiet zgodnie z podziałem zaprezentowanym w tabeli 2.1. Dane zaprezentowane w tabeli różnią się od zakładanego podziału wstępnego ze względu na brak otrzymanych zgód w zakładach pracy na terenach gmin wiejskich i miejsko-wiejskich. Pomimo kilkukrotnych prób skontaktowania się z podmiotami nie uzyskano odpowiedzi, a tym samym zgody na przeprowadzenie badania. Zdecydowano się na przeprowadzenie brakującej liczby ankiet (84 ankiety) w zakładach pracy na terenach gmin miejskich, od których uzyskano zgodę.

Tabela 2.1. Liczba wykonanych ankiet w grupach celowych w podziale na lokalizacje

Rodzaj gminy	gmina	centrum gminy	szkoły średnie i zawodowe	zakłady pracy	centra handlowe	uczelnie wyższe	łącznie
miejska	Bielsko-Biała	-	48	125	125	80	378
miejska	Cieszyn	-	0	0	0	45	45
miejska	Żywiec	-	77	84	0	0	161
Podsumowanie zrealizowanych ankiet na terenach gmin miejskich		-	125	209 (125+84)	125	125	584 (500+84)
miejsko - wiejska	Czechowice-Dziedzice	18	85	1	-	-	104
miejsko - wiejska	Skoczów	11	0	0	-	-	11
miejsko - wiejska	Strumień	6	0	0	-	-	6
miejsko - wiejska	Wilamowice	7	0	0	-	-	7
wiejska	Bestwina	5	0	0	-	-	5
wiejska	Brenna	5	0	0	-	-	5
wiejska	Buczkowice	5	0	0	-	-	5

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

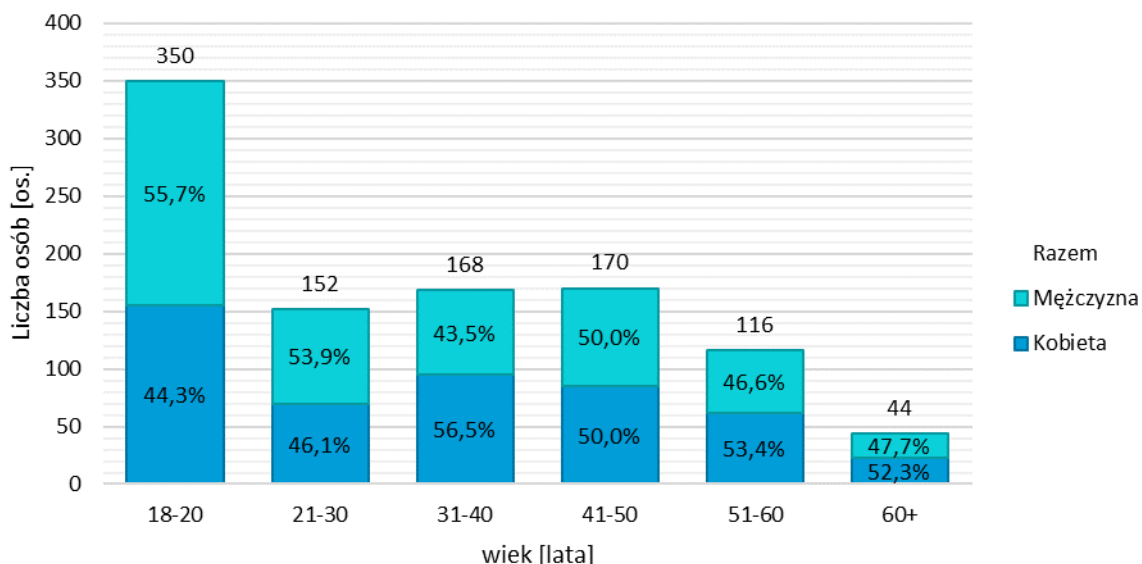
Rodzaj gminy	gmina	centrum gminy	szkoły średnie i zawodowe	zakłady pracy	centra handlowe	uczelnie wyższe	łącznie
wiejska	Chybie	4	0	0	-	-	4
wiejska	Czernichów	3	0	0	-	-	3
wiejska	Dębowiec	2	0	0	-	-	2
wiejska	Gilowice	3	0	0	-	-	3
wiejska	Goleszów	5	0	0	-	-	5
wiejska	Hażlach	5	0	0	-	-	5
wiejska	Istebna	5	0	0	-	-	5
wiejska	Jasienica	10	0	0	-	-	10
wiejska	Jaworze	3	0	0	-	-	3
wiejska	Jeleśnia	5	0	0	-	-	5
wiejska	Koszarawa	2	0	0	-	-	2
wiejska	Kozy	5	0	0	-	-	5
wiejska	Lipowa	5	0	0	-	-	5
wiejska	Łękawica	2	0	0	-	-	2
wiejska	Łodygowice	6	0	0	-	-	6
wiejska	Milówka	4	40	0	-	-	44
wiejska	Porąbka	7	0	82	-	-	89
wiejska	Radziechowy-Wieprz	5	0	0	-	-	5
wiejska	Rajcza	4	0	0	-	-	4
wiejska	Ślemień	2	0	0	-	-	2
wiejska	Świnna	3	0	0	-	-	3
wiejska	Ujsoły	2	0	0	-	-	2
wiejska	Węgierska Górka	6	42	0	-	-	48
wiejska	Wilkowice	6	0	0	-	-	6
wiejska	Zebrzydowice	5	0	0	-	-	5
Podsumowanie zrealizowanych ankiet na terenach gmin wiejskich i miejsko-wiejskich		166	167	83 (167-84)	-	-	416 (500-84)
łącznie		166	292	292	125	125	1000

Źródło: Opracowanie własne

Część I - Dane o respondencie

W celu zbadania rozkładu struktury wieku oraz płci wykonanego badania opracowano wykres przedstawiony na rysunku 2.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

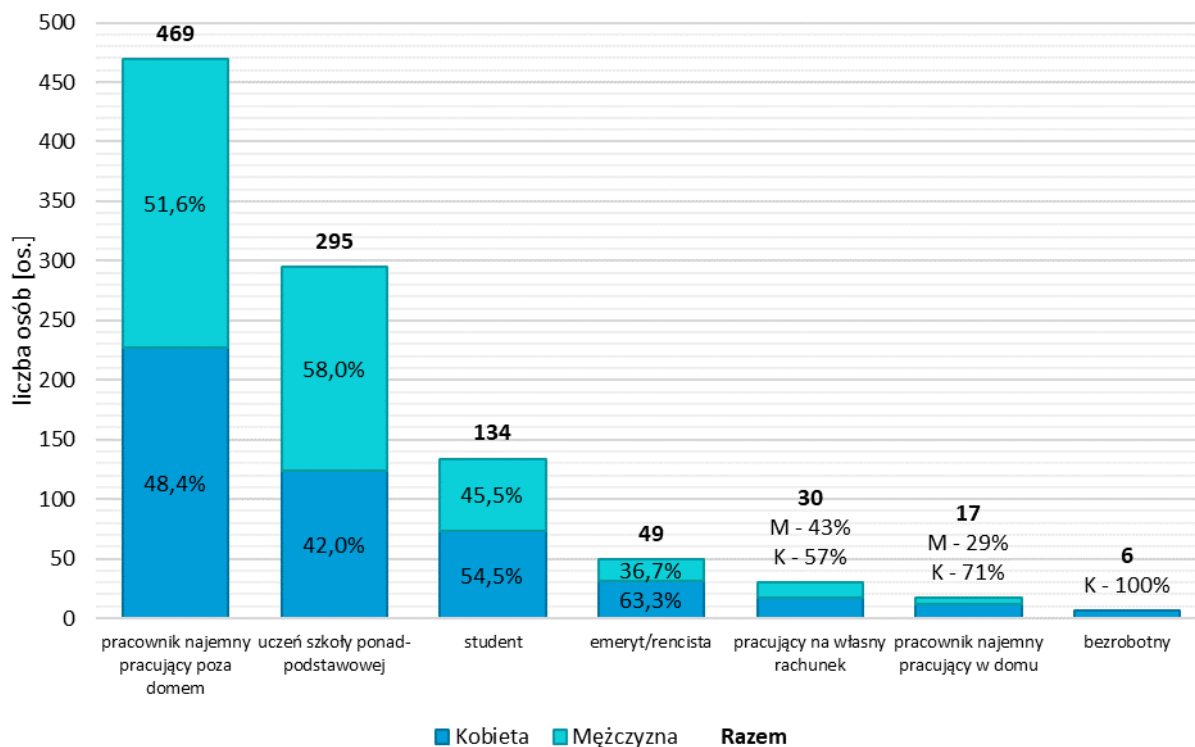


Rysunek 2.1 Struktura wieku respondentów w badaniu CAPI z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

W wywiadach w grupach celowych wzięło udział 490 kobiet i 510 mężczyzn. Dominującą grupą stanowią osoby w wieku 18-20 lat ze względu na wykonywane ankiety w szkołach średnich i zawodowych oraz uczelniach wyższych. Kolejne liczne grupy to osoby w wieku 41-50 (17,0%) oraz w wieku 31-40 (16,8%). Najmniej liczną grupę tworzą osoby w wieku 60 lat i więcej (4,4%).

Dodatkowo sprawdzono status zawodowy respondentów z podziałem na płeć, uzyskane dane przedstawiono na rysunku 2.2.

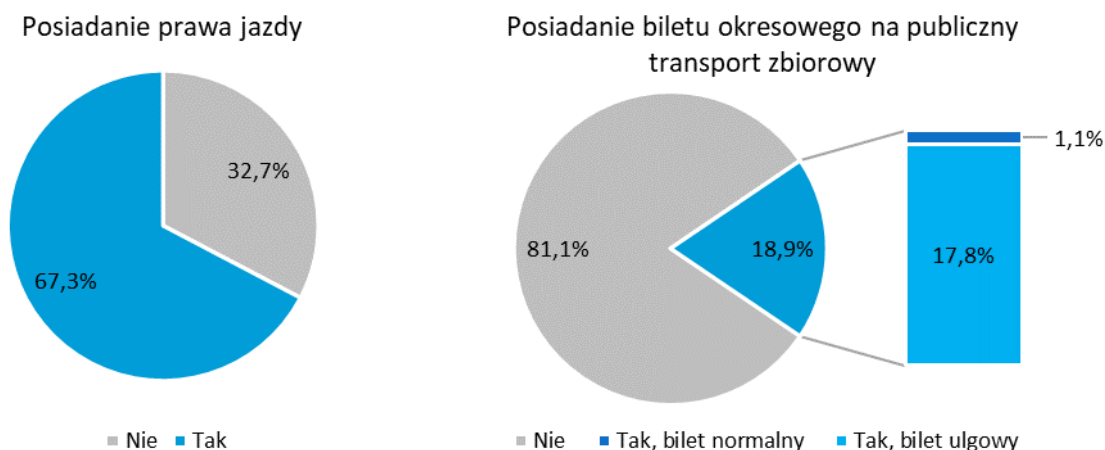


Rysunek 2.2 Status zawodowy z podziałem na płeć respondenta badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Ponad połowa ankietowanych to osoby pracujące, z czego 469 osób to pracownicy najemni pracujący poza domem, 17 osób to pracownicy najemni pracujący w domu, a 30 osób pracuje na własny rachunek. Co trzeci respondent to osoba ucząca się, z czego 295 osób to uczniowie szkoły ponadpodstawowej, a 134 to studenci. Osoby bezrobotne oraz emeryci i renciści stanowią mniejszość – łącznie stanowią 5,5% ankietowanych.

W celu poznania zachowań mobilnościowych respondentów zapytano o posiadanie biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy oraz o posiadanie prawa jazdy. Wyniki przedstawiono na rysunku 2.3.



Rysunek 2.3 Posiadanie prawa jazdy i biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przez respondentów badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Większość respondentów – 67,3% posiada prawo jazdy. Bilet okresowy na publiczny transport zbiorowy posiada 18,9% osób, a jedynie 1,1% osób zadeklarowało posiadanie biletu bez ulgi. Najczęściej określaną ulgą była uczniowska i studencka. Uprawnienie do ulgi w badanym obszarze znacząco przyczynia się do korzystania z transportu publicznego. W celu sprawdzenia występowania zależności pomiędzy posiadaniem prawa jazdy a posiadaniem biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy wykonano analizę przedstawioną w tabeli 2.2.

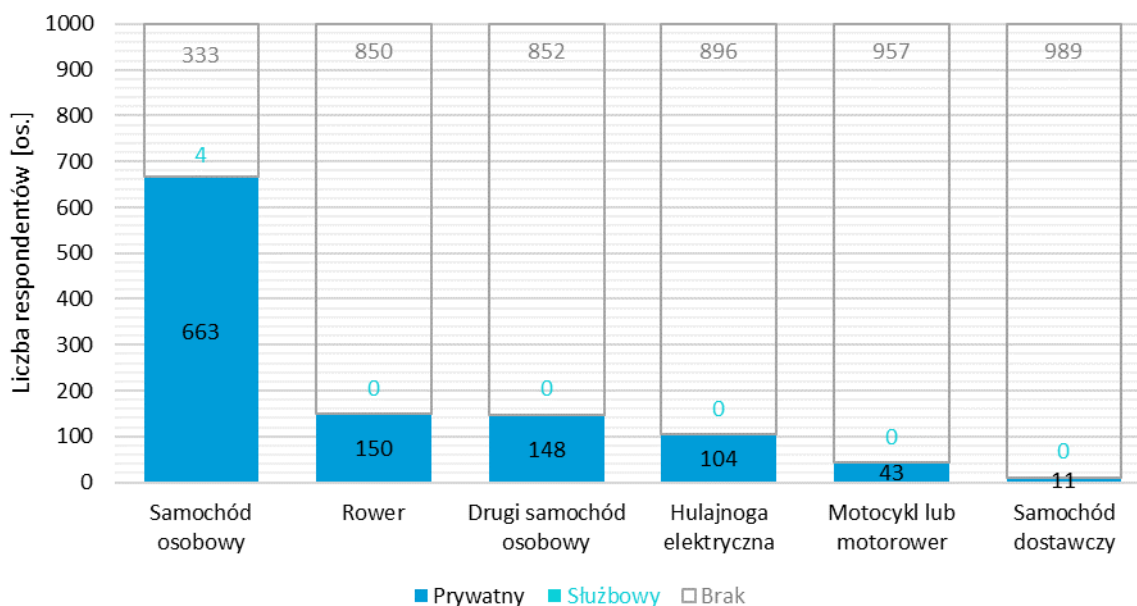
Tabela 2.2. Zależność między posiadaniem prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przez respondentów badania CAPI

[liczba osób] [%]		Posiadanie biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy	
		Tak	Nie
Posiadanie prawa jazdy	Tak	49 4,9%	624 62,4%
	Nie	142 14,2%	185 18,5%

Źródło: Opracowanie własne

Wśród osób, które nie posiadają prawa jazdy (327 osób) 142 posiadają bilet okresowy, a 185 nie posiada również biletu okresowego. Bilet okresowy oraz prawo jazdy posiadają jedynie 49 osób.

Ostatnią pozyskaną informacją o respondencie jest rodzaj posiadanego środka transportu. Uzyskane dane przedstawiono na rysunku 2.4.



Rysunek 2.4 Rodzaj posiadanych środków transportu wśród uczestników badania CAPI

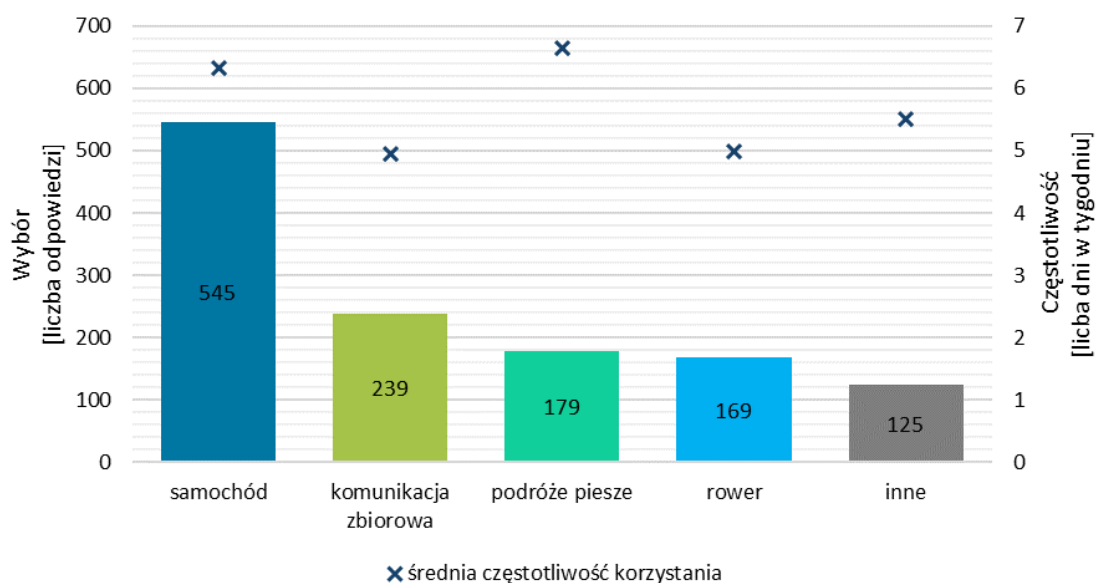
Źródło: Opracowanie własne

Ponad 660 osób zadeklarowało posiadanie samochodu osobowego, a 148 osób także posiadanie drugiego samochodu osobowego. Rower posiada 150 osób (15,0% ankietowanych), 104 osoby posiadają hulajnogę elektryczną, 43 motocykl lub rower, a jedynie 11 osób samochód dostawczy.

Część II – Preferencje komunikacyjne.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono o wskazanie wszystkich środków transportu, które ankietowani stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną odpowiedź. Pozyskane dane w formie wykresu przedstawiono na rysunku 2.5.

Wybór środka transportu oraz częstotliwość stosowania w codziennym przemieszczaniu



Rysunek 2.5 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest samochód – wybiera go ponad połowa respondentów, a średnia częstotliwość stosowania wynosi ponad 6 razy w tygodniu. Niemal co czwarta osoba korzysta z komunikacji zbiorowej, a pieszo, rowerem lub w inny sposób podróżuje po mniej niż 20% ankietowanych.

Wybór poszczególnych środków transportu w podziale na mieszkańców poszczególnych gmin przedstawiono w tabeli 3.5. Tabela przedstawia procentowy udział liczby osób korzystających z danego środka transportu wśród osób ankietowanych w danej gminie. Ze względu na możliwość wyboru kilku środków transportu stosowanych w codziennym przemieszczaniu wyniki w poszczególnych wierszach (gminach) mogą przekraczać 100%.

Tabela 2.3. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania CAPI w podziale na gminę zamieszkania

Lp.	Gmina	Liczba odpowiedzi w gminie	samochód	rower	podróż piesze	komunikacja zbiorowa	inne
			[% odpowiedzi]				
1	Bestwina	5	80,0%	20,0%	0,0%	20,0%	0,0%
2	Bielsko-Biała	378	60,6%	18,3%	14,0%	25,1%	13,8%
3	Brenna	5	60,0%	0,0%	20,0%	20,0%	0,0%
4	Buczkowice	5	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%
5	Chybie	4	75,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%
6	Cieszyn	45	53,3%	17,8%	11,1%	24,4%	11,1%
7	Czechowice-Dziedzice	104	11,5%	31,7%	34,6%	41,3%	16,3%
8	Czernichów	3	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%
9	Dębowiec	2	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10	Gilowice	3	33,3%	33,3%	33,3%	33,3%	0,0%

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Gmina	Liczba odpowiedzi w gminie	samochód	rower	podróż piesze	komunikacja zbiorowa	inne
			[% odpowiedzi]				
11	Goleszów	5	60,0%	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%
12	Hażlach	5	20,0%	20,0%	20,0%	60,0%	0,0%
13	Istebna	5	60,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%
14	Jasienica	10	60,0%	10,0%	20,0%	10,0%	0,0%
15	Jaworze	3	33,3%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%
16	Jeleśnia	5	40,0%	20,0%	60,0%	0,0%	0,0%
17	Koszarawa	2	0,0%	50,0%	100,0%	0,0%	0,0%
18	Kozy	5	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%
19	Lipowa	5	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
20	Łękawica	2	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
21	Łodygowice	6	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%
22	Milówka	44	15,9%	15,9%	15,9%	52,3%	2,3%
23	Porąbka	89	93,3%	11,2%	2,2%	0,0%	4,5%
24	Radziechowy-Wieprz	5	60,0%	20,0%	80,0%	0,0%	20,0%
25	Rajcza	4	50,0%	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%
26	Skoczów	11	54,5%	0,0%	36,4%	36,4%	0,0%
27	Strumień	6	83,3%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%
28	Ślemień	2	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
29	Świnna	3	66,7%	33,3%	33,3%	0,0%	0,0%
30	Ujsoty	2	50,0%	50,0%	100,0%	0,0%	0,0%
31	Węgierska Górka	48	50,0%	12,5%	4,2%	35,4%	4,2%
32	Wilamowice	7	57,1%	28,6%	28,6%	28,6%	14,3%
33	Wilkowice	6	33,3%	16,7%	66,7%	50,0%	16,7%
34	Zebrzydowice	5	40,0%	20,0%	60,0%	0,0%	20,0%
35	Żywiec	161	54,7%	13,0%	23,0%	17,4%	23,6%

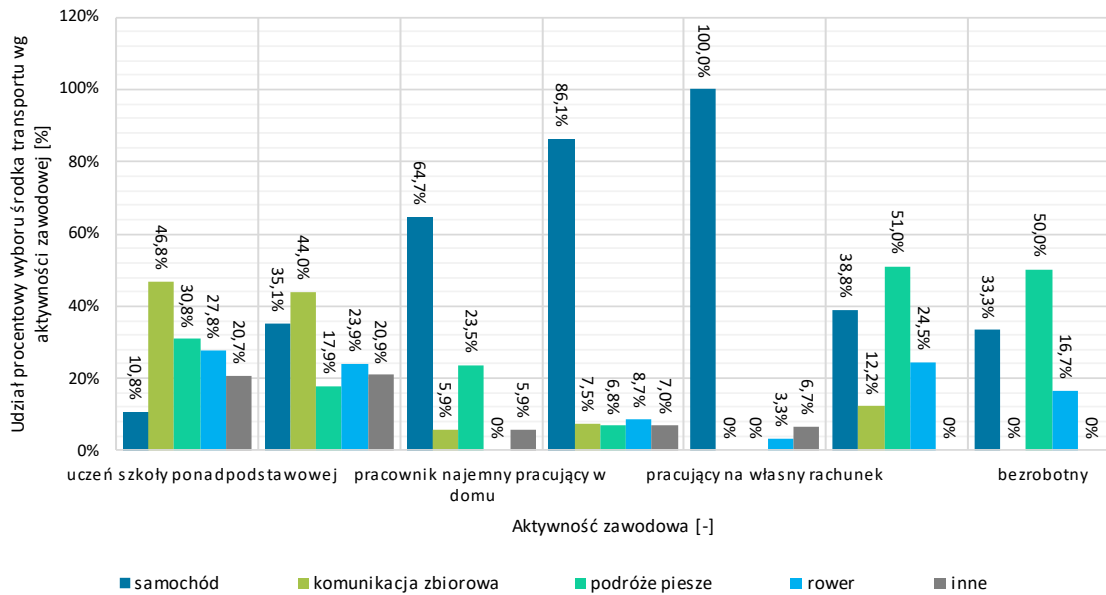
Źródło: Opracowanie własne

W większości gmin środkiem transportu wybieranym przez największą część ankietowanych jest samochód. W gminach Dębowiec, Lipowa i Ślemień, w których 100% ankietowanych wybrało podróż samochodową żaden z ankietowanych nie zadeklarował korzystania także z innych środków transportu. Żadna z osób mieszkających w gminach Koszarawa i Łękawica nie korzysta w codziennych podróżach z samochodu.

Największy udział osób wybierających komunikację zbiorową (powyżej 50%) jest w gminach: Jaworze, Hażlach i Milówka. W niemal połowie gmin żadna z osób nie korzysta z komunikacji zbiorowej. Największy udział osób wybierających podróż piesze jest w gminach Koszarawa, Ujsoty i Radziechowy-Wieprz. Podróż rowerowe wykonuje maksymalnie 50% ankietowanych w danej gminie. Największy udział osób korzystających z innych środków przemieszczania się występuje w gminie Żywiec.

Rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu przeanalizowano także dla poszczególnych grup aktywności zawodowej ankietowanych. Wyniki przedstawiono na rysunku 2.6.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny



Rysunek 2.6 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

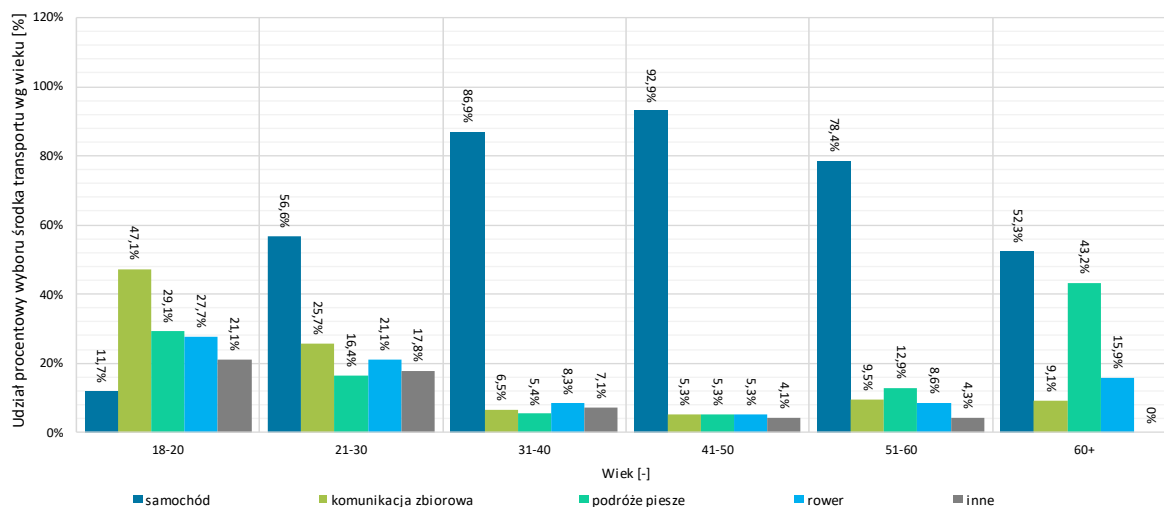
Większość osób pracujących (64,7% - 100% w zależności od rodzaju zatrudnienia) w codziennych podróżach korzysta z samochodu osobowego. Co dziesiąty uczeń szkoły ponadpodstawowej podróżuje samochodem, a wśród studentów, osób bezrobotnych oraz emerytów i rencistów odsetek ten jest niższy i wynosi ok. 35%. Najwyższym odsetkiem podróżujących komunikacją zbiorową charakteryzują się osoby uczące się (uczniowie i studenci) – po około 45% ankieterowanych. Ponad 12% emerytów i rencistów podróżuje komunikacją zbiorową, a wśród osób pracujących oraz bezrobotnych odsetek ten jest niewielki (0%-6,8%). Równie niewielki odsetek osób pracujących korzysta z roweru w codziennych podróżach. Rower, wśród pozostałych grup aktywności zawodowej wykorzystywany jest przez co czwartą osobę oraz 16,7% bezrobotnych.

Połowa osób bezrobotnych oraz emerytów i rencistów podróżuje pieszo, jednak takie podróże nie są popularnym wyborem u pozostałych grup aktywności zawodowych i w codziennym przemieszczaniu wybiera je 30,8% uczniów, 23,5% pracowników najemnych pracujących w domu, 17,9% studentów oraz 6,8% pracowników najemnych pracujących poza domem. Co ciekawe, żadna osoba pracująca na własny rachunek nie zadeklarowała podróżowania pieszo. Pozostałe środki transportu to między innymi hulajnogi elektryczne oraz motocykle i motorowery - są one używane przez około 6% osób pracujących i około 20% osób uczących się.

Podsumowując, dominującym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu dla osób pracujących jest samochód, wśród osób uczących się jest to komunikacja zbiorowa, a osoby niepracujące (w tym emeryci i renciści) wybierają podróże piesze.

Dodatkowo przeanalizowano rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu w podziale na wiek ankieterowanych, wyniki przedstawiono na rysunku 2.7.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny



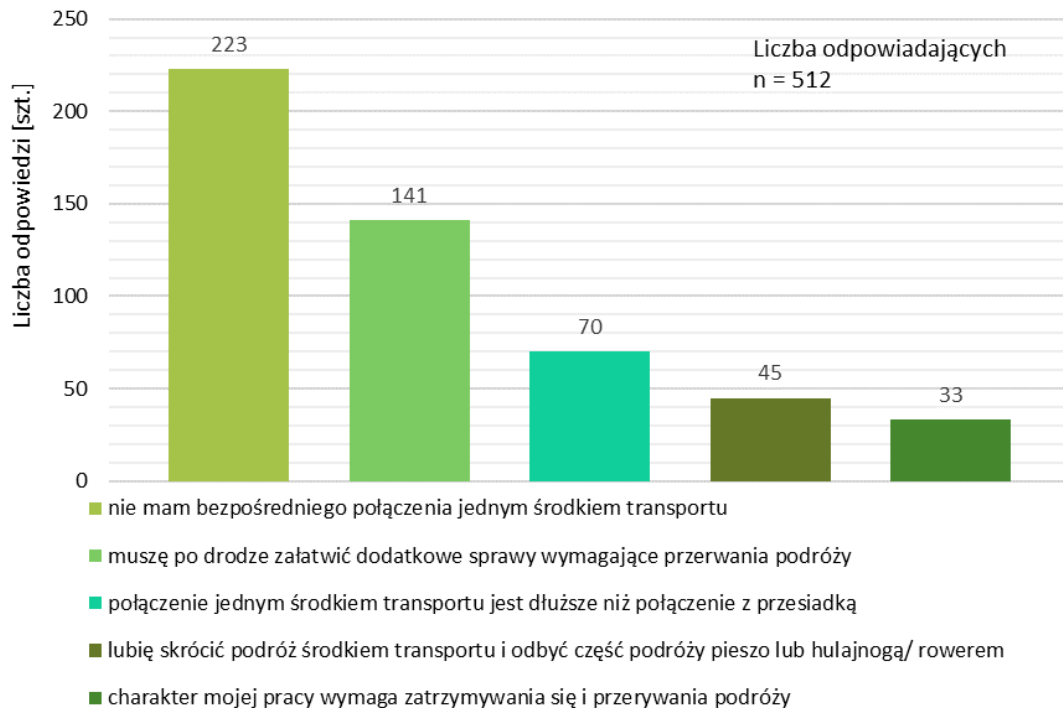
Rysunek 2.7 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Wraz ze wzrostem wieku, do 50. roku życia, rośnie udział podróży realizowanych samochodem. Udział podróży samochodowych u osób starszych zmniejsza się na rzecz podróży pieszych, a u osób młodszych również na rzecz podróży komunikacją zbiorową i rowerem. Udział podróży rowerowych jest odwrotnie proporcjonalny do udziału podróży odbywanych samochodem (maleje wraz ze wzrostem udziału podróży samochodem oraz rośnie wraz ze spadkiem udziału tych podróży). Wśród innych środków podróżowania znajdują się m.in.: hulajnogi, motorowery, motory, car-sharing – ich udział zmniejsza się wraz z wiekiem ankietowanych.

Respondentów zapytano czy w czasie jednej podróży korzystają z różnych środków transportu. Zagadnienie to dotyczy 512 osób, a rozkład odpowiedzi na temat przyczyny ich przesiadki przedstawiono na rysunku 2.8.

Przyczyny korzystania z różnych środków transportu w jednej podróży
wśród osób, u których przesiadka występuje



Rysunek 2.8 Przyczyny korzystania z różnych środków transportu w jednej podróży wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

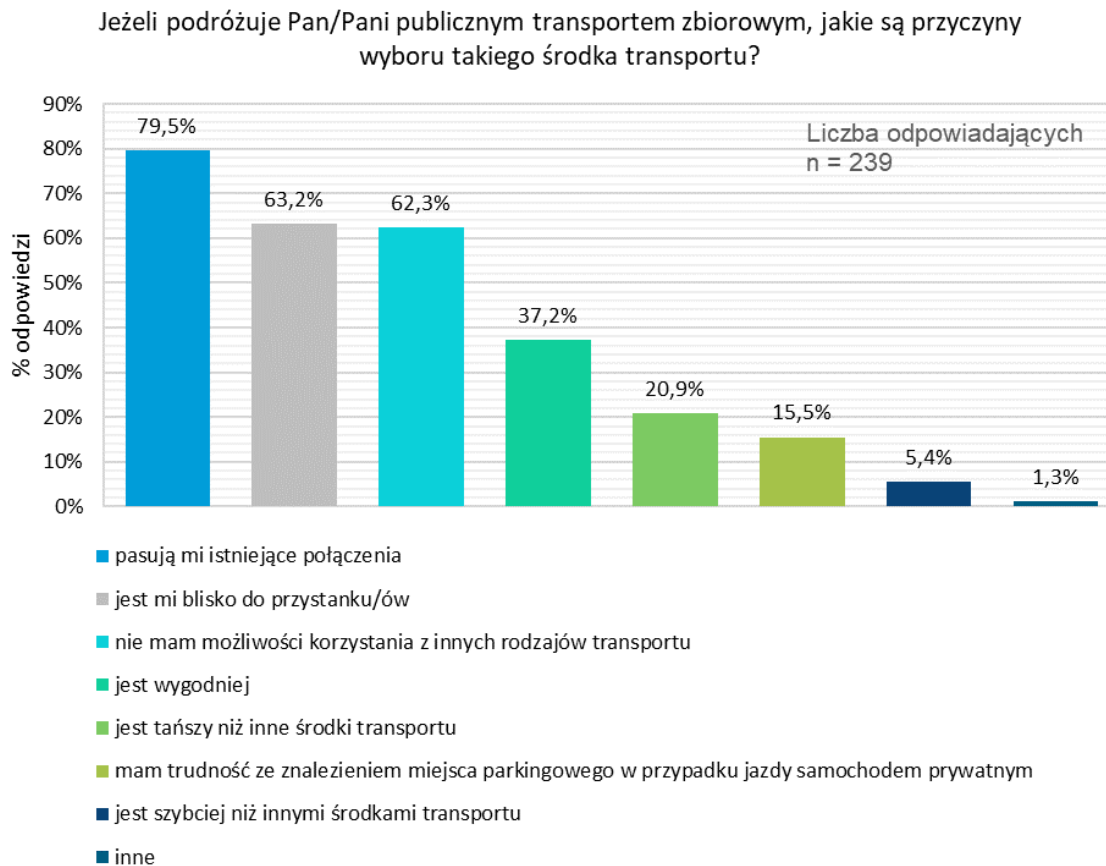
Wśród osób, u których przesiadka występuje najczęstszym powodem okazał się brak bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu. Drugim najczęściej wskazywanym powodem jest załatwianie dodatkowych spraw wymagających przerwania podróży.

Kolejne pytania związane były z poszczególnymi środkami transportu. Ankietowanych, którzy zadeklarowali wybór danego środka transportu w codziennym przemieszczaniu się zapytano o przyczyny jego wyboru, a pozostałe osoby poproszono o wskazanie powodów niekorzystania z nich. Dodatkowo poproszono o ocenę cech dla poszczególnych grup tematycznych: publicznego transportu zbiorowego, transportu indywidualnego samochodowego, transportu indywidualnego rowerowego, transportu indywidualnego pieszego, oceny systemu płatnego parkowania, oceny modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do oceny cech w poszczególnych grupach użyto skali 5-cio stopniowej (ze względu na konstrukcję pytań), gdzie „1” jest oceną najgorszą (odpowiada za ocenę niedostateczną dla danej cechy), a „5” oceną najlepszą (odpowiada za ocenę bardzo dobrą dla danej cechy). W tabelach dla każdej grupy cech średnia ocena została przedstawiona w postaci liczbowej oraz oznaczona kolorem zgodnie z zasadą, że tym wyższa średnia ocena, tym ciemniejszy odcień zielonego. Dodatkowo ankietowani wskazywali 4 najistotniejsze ich zdaniem cechy. Tym wyższa ranga oceny, tym większa była jej waga. Randze 1. przypisano 4 punkty za każde wystąpienie, randze 2. – 3 punkty, randze 3. – 2 punkty i randze 4. – 1 punkt. Punkty zsumowano, a cecha z najwyższą liczbą punktów uznawana jest za najistotniejszą wśród respondentów. Cechy poszczególnych środków transportu oceniali jedynie ich użytkownicy.

Publiczny transport zbiorowy

Transportem zbiorowym podróżuje 239 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Wyniki dotyczące przyczyn wyboru transportu zbiorowego przedstawiono na rysunku 2.9.



Rysunek 2.9 Przyczyny wyboru transportu zbiorowego w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Trzema najczęściej wskazywanymi przyczynami były: pasujące istniejące połączenia, bliskość do przystanku/ów lub brak możliwości korzystania z innych rodzajów transportu. Ponadto, co trzecia osoba wskazała, że taki sposób podróży jest wygodniejszy.

Oceny poszczególnych cech transportu zbiorowego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 2.4.

Tabela 2.4. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Częstotliwość kursowania	3,51	72	51	10	14	475
2	Punktualność	3,58	28	44	53	19	369
3	Czas dojścia do przystanku	3,59	49	15	8	10	267
4	Dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia	3,61	15	34	33	28	256

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
5	Czas podróży	3,51	39	19	10	9	242
6	Regularność kursowania (równe odstępy między odjazdami, łatwe do zapamiętania)	3,53	12	20	14	9	145
7	Wygoda przesiadki/ dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu	3,55	8	12	19	22	128
8	Bezpośredniość połączeń (konieczności przesiadania się)	3,56	1	8	19	17	83
9	Szybkość podróży	3,52	1	7	18	14	75
10	Koszt przejazdu	3,38	3	6	11	22	74
11	Czas odejścia od przystanku	3,62	2	6	13	11	63
12	Niezawodność funkcjonowania (pewność kursu)	3,60	1	5	10	16	55
13	Bezpieczeństwo podróży	3,64	3	0	4	21	41
14	Dostępność wolnych miejsc	3,62	0	7	5	7	38
15	Jakość Infrastruktury przystankowej	3,53	5	1	4	4	35
16	Komfort podróży	3,69	0	3	6	7	28
17	Dostęp do informacji	3,72	0	0	1	8	10
18	Czystość i estetyka	3,72	0	0	1	1	3
19	Łatwość zakupu biletu	3,77	0	1	0	0	3

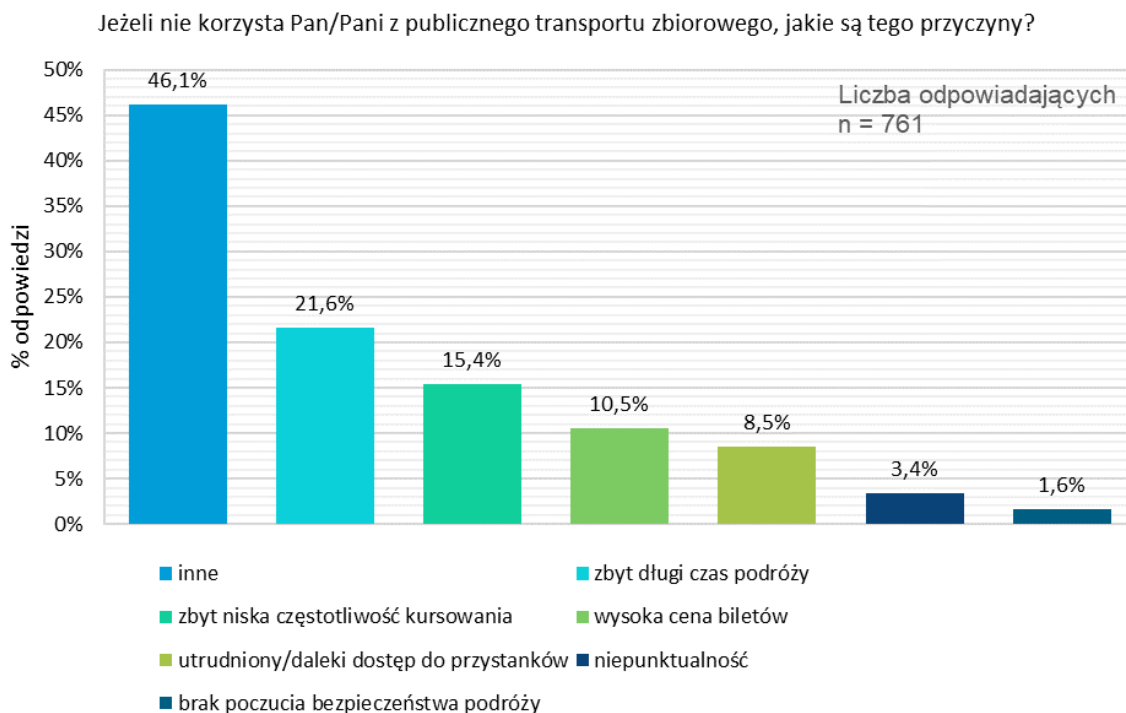
Źródło: Opracowanie własne

W transporcie zbiorowym najlepiej oceniono łatwość zakupu biletu, komfort podróży, dostęp do informacji, czystość i estetykę jednak cechy te są mało istotne dla respondentów. Koszt przejazdu oceniono najniżej, okazał się być średnio istotny. Najbardziej istotne cechy dla respondentów takie jak: częstotliwość kursowania, punktualność, czas dojścia do przystanku, dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia oraz czas podróży zostały ocenione stosunkowo nisko.

Najlepiej ocenione cechy są mniej istotne dla pasażerów niż te, których funkcjonowanie jest na niższym poziomie, co może być przyczyną lub skutkiem niewielkiego udziału podróży transportem zbiorowym.

Z transportu zbiorowego nie korzysta 761 osób. Przyczyny przedstawiono na rysunku 2.10.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny



Rysunek 2.10 Przyczyny niekorzystania z transportu zbiorowego wśród uczestników badania CAPI

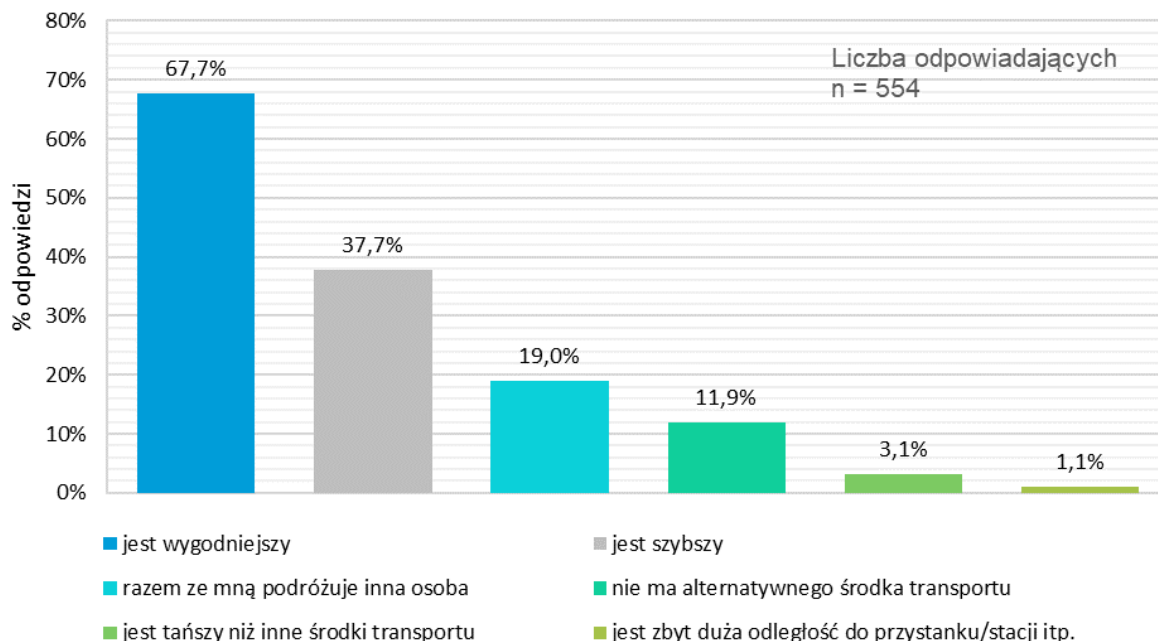
Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn najczęściej wskazywano inne, a w tym: brak dostępu do komunikacji zbiorowej, brak chęci i potrzeby korzystania, bliskość celów podróży oraz wspólne podróże innymi środkami transportu z innymi osobami. Pozostałe przyczyny niekorzystania z transportu zbiorowego to: zbyt długi czas podróży, niezadowalająca częstotliwość kursowania oraz wysoka cena biletów.

Transport indywidualny samochodowy

Indywidualny transport samochodowy wybiera 554 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Wyniki przedstawiono na rysunku 2.11.

Jeżeli obecnie korzysta Pan/Pani z indywidualnego transportu samochodowego, jakie są tego przyczyny?



Rysunek 2.11 Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wskazywano, że samochód jest wygodniejszy i szybszy. Niemal co piąta osoba wskazała, że podróżuje wraz z inną osobą, a 11,9% ankietowanych nie ma alternatywnego środka transportu. Ocenę indywidualnego transportu samochodowego przedstawiono w tabeli 2.5.

Tabela 2.5. Ocena cech indywidualnego transportu samochodowego wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Stan techniczny dróg	3,71	232	96	98	71	1483
2	Bezpieczeństwo ruchu	3,66	148	186	71	77	1369
3	Warunki parkowania	3,46	47	79	97	98	717
4	Możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami	3,25	39	78	98	103	689
5	Parametry dróg (liczba pasów, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, etc.)	3,35	48	36	77	80	534
6	Możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu zbiorowego	3,42	16	38	61	54	354
7	Sposób organizacji i zarządzania ruchem	3,63	14	19	29	46	217
8	Warunki ruchu	3,63	11	23	24	26	187

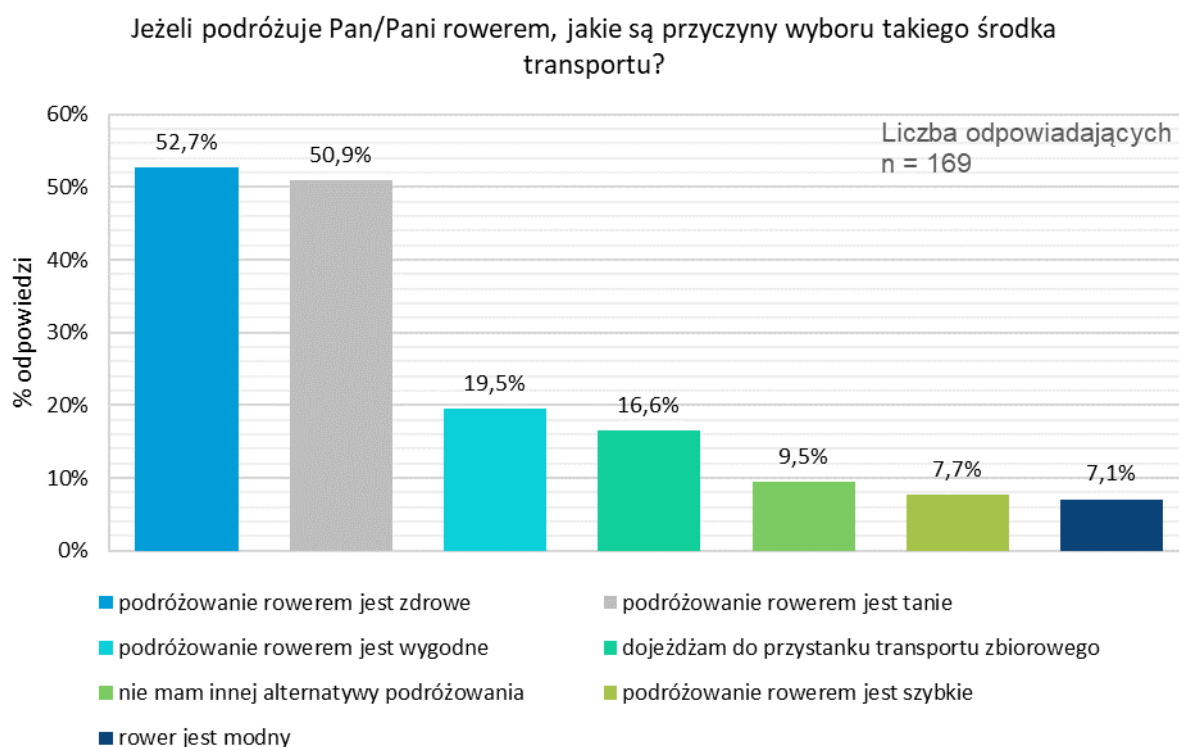
Źródło: Opracowanie własne

W indywidualnym transporcie samochodowym najlepiej oceniono stan techniczny dróg i bezpieczeństwo ruchu, cechy te są również najbardziej istotne dla respondentów. Wysoko oceniono także najmniej istotne cechy tj. sposób organizacji i zarządzania ruchem oraz warunki ruchu. Najniżej oceniono możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami oraz parametry dróg, które są średnio istotne dla ankietowanych.

Najlepiej ocenione cechy są najistotniejsze dla respondentów, co może być przyczyną lub skutkiem wysokiego udziału podróży samochodowych. Dominację ruchu samochodowego podkreśla także niska ocena możliwości i dogodności współdzielenia drogi z rowerzystami lub pojazdami transportu zbiorowego. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi punktami przedstawione są w tabeli poniżej.

Transport indywidualny rowerowy

Rowerem spośród ankietowanych podróżuje 169 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Wyniki przedstawiono na rysunku 2.12.



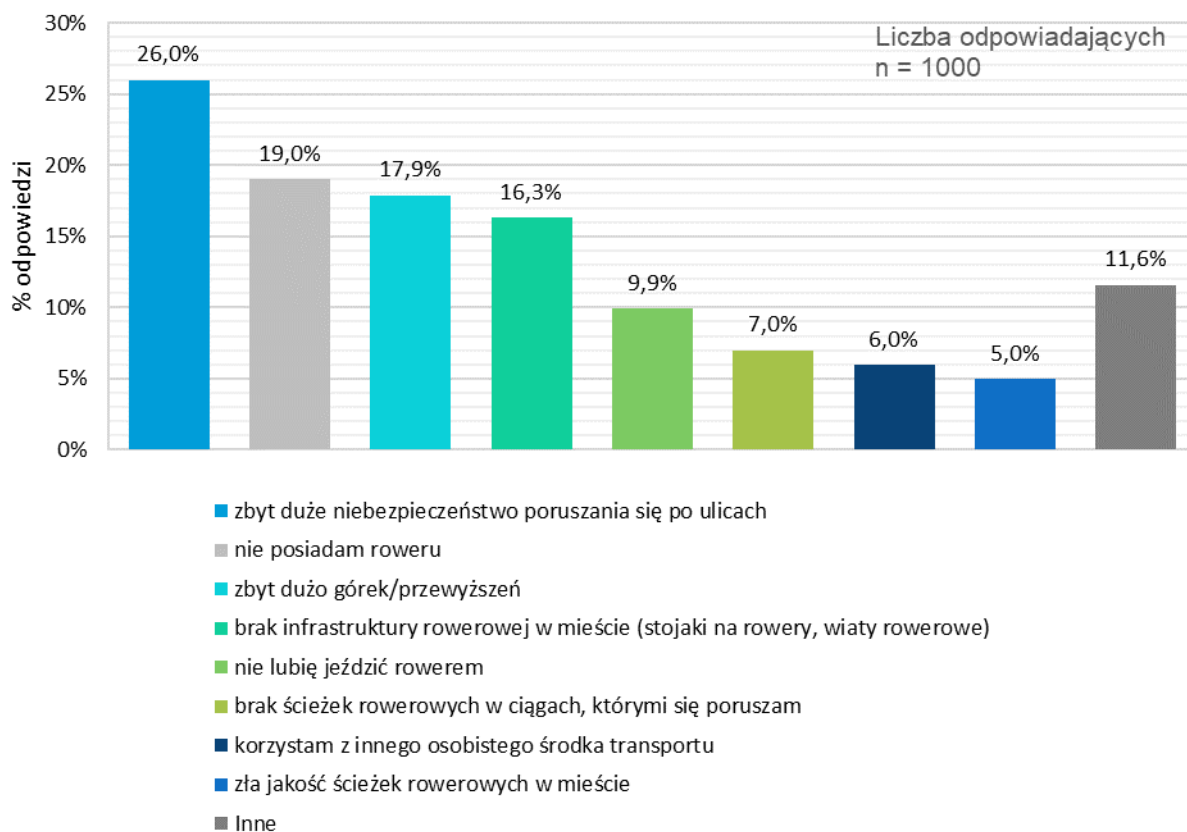
Rysunek 2.12 Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: aspekt zdrowia oraz niski koszt podróży. Niemal co piąta osoba wskazała, że taka podróż jest wygodna, a 16,6% ankietowanych dojeżdża w ten sposób do przystanku transportu zbiorowego.

Respondentów zapytano o czynniki, które mogą zniechęcić ich do realizacji podróży rowerem. Wyniki przedstawiono na rysunku 2.13.

Proszę zaznaczyć czynniki, które mogą zniechęcić Pana/Panią do realizacji podróży rowerem?



Rysunek 2.13 Czynniki zniechęcające do realizacji podróży rowerem wśród uczestników badania CAPI

Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn najczęściej wskazywano zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach, zbyt dużo górrek lub przewyższeń oraz braki w infrastrukturze rowerowej. Dla 19,0% osób zniechęcające jest nieposiadanie roweru (jednak nie planują jego zakupu), a 9,9% osób nie lubi jeździć rowerem. Wśród odpowiedzi „innych” najczęściej wskazywano warunki pogodowe (ok. 40% wśród odpowiedzi „innych”) oraz to, że nie ma takiego czynnika, który może zniechęcić do odbywania podróży rowerem (ok. 40% wśród odpowiedzi „innych”).

Oceny poszczególnych cech transportu rowerowego wraz z przypisanymi punktami przedstawione są w tabeli 2.6.

Tabela 2.6. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych	2,51	97	32	43	33	603
2	Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami	2,46	31	42	36	32	354

Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
3	Miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower	2,52	26	36	25	45	307
4	Bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą	2,64	10	43	42	24	277
5	Wpływ warunków atmosferycznych na korzystanie z roweru	3,76	4	10	14	14	88
6	Włożenia wysiłku w jazdę na rowerze	4,03	0	4	4	6	26
7	Dostęp do rowerów miejskich	2,04	0	1	4	10	21
8	Konieczności posiadania roweru	4,09	1	1	1	5	14

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie rowerowym najwyższe oceny uzyskały cechy: konieczność posiadania roweru oraz włożenie wysiłku, jednak cechy te są najmniej istotne dla respondentów. Najniżej oceniono dostępność do rowerów miejskich, co jest spowodowane ich funkcjonowaniem jedynie na terenie miasta Bielsko-Biała. Wśród respondentów udzielających odpowiedzi w grupach celowych na terenie miasta Bielsko-Biała średnia ocena wyniosła: 3,17 (w skali obszaru Aglomeracji Beskidzkiej 2,04). Najistotniejsze cechy takie jak: liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych, liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym, miejsca, w których można bezpiecznie pozostawić rower oraz bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą zostały ocenione stosunkowo nisko.

Odpowiednia, dostosowana infrastruktura to najistotniejszy czynnik wpływający na podróżowanie rowerem. Najlepiej ocenione cechy są mniej istotne dla pasażerów niż te, których funkcjonowanie jest na niższym poziomie, co może być przyczyną lub skutkiem niewielkiego udziału podróży rowerowych.

Transport indywidualny pieszy

Oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi punktami dotyczącymi transportu indywidualnego pieszego przedstawiono w tabeli 2.7.

Tabela 2.7. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy transportu indywidualnego pieszego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony kierowców)	3,55	224	158	101	58	1630
2	Liczba przejść dla pieszych	3,62	71	171	213	154	1377
3	Ustawienie sygnalizacji świetlanych	3,09	207	73	93	60	1293
4	Liczba chodników	3,64	159	67	72	101	1082
5	Oddzielenie ruchu pieszego od kołowego	3,53	84	76	124	163	975
6	Bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony rowerzystów i hulajnóg poruszających się chodnikami)	3,31	58	144	92	49	897
7	Stan nawierzchni chodników	3,57	94	100	63	87	889
8	Oświetlenie ciągów pieszych	3,53	34	69	110	164	727
9	Swoboda przejścia chodnikiem (np. Zastawianie chodników przez parkujące samochody)	3,55	46	57	34	26	449

Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy transportu indywidualnego pieszego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
10	Wysokość krawężników (możliwość zejścia przy przejściach)	3,64	13	38	45	40	296
11	Liczba miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki, zieleń)	3,28	6	29	30	64	235
12	Czystość chodników	3,66	3	14	11	28	104
13	Stopień odśnieżania chodników	3,59	1	4	12	6	46

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie indywidualnym pieszym najlepiej oceniono czystość chodników i wysokość krawężników, które nie stanowią istotnych cech. Dobrze oceniono także liczbę chodników i przejść dla pieszych, które z kolei są jednymi z istotniejszych cech dla respondentów. Najniższą średnią ocenę uzyskało ustawienie sygnalizacji świetlnej, które znajduje się na trzecim miejscu pod względem liczby punktów. Najważniejszą cechą stanowi poczucie bezpieczeństwa w poruszaniu się.

Najistotniejszymi cechami dla pieszych jest bezpieczeństwo, jasno wydzielone strefy piesze, w tym przejścia dla pieszych oraz korzystnie ustawiona sygnalizacja świetlna dzięki czemu poruszanie się pieszych staje się bezkolizyjne i wygodne. Udział podróży pieszych jest niewielki, co może być spowodowane brakami w infrastrukturze. Prawdopodobnie dopiero w przypadku zaspokojenia potrzeb infrastrukturalnych wzrośnie potrzeba poprawy jakości infrastruktury oraz komfortu jej używania np. poprzez naciski w kierunku zwiększenia liczby miejsc wypoczynku na trasie. Zasadnym jest tworzenie od razu wygodnej, dostosowanej do potrzeb infrastruktury pieszej.

Ocena systemu płatnego parkowania

Oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami dotyczącymi systemu płatnego parkowania przedstawiono w tabeli 2.8.

Tabela 2.8. Ocena cech płatnego parkowania wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy systemu płatnego parkowania?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania	2,58	486	117	169	143	2776
2	Zasadność utrzymania płatnego parkowania	2,46	128	406	271	157	2429
3	Zasadność budowy parkingów wielokondygnacyjnych	3,15	167	250	360	210	2348
4	Możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania	2,25	129	124	86	138	1198
5	Możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania	2,02	73	80	91	256	970
6	Konieczność zwiększenia kontroli opłat za parkowanie	2,39	17	23	23	96	279

Źródło: Opracowanie własne

W ocenie systemu płatnego parkowania najwyższą średnią otrzymała zasadność budowy parkingów wielokondygnacyjnych. Pozostałe cechy uzyskały niską średnią ocenę tj. poniżej 2,6. Najniżej oceniono możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania.

Najważniejszymi cechami dla respondentów są: funkcjonowanie obecnego systemu parkowania, zasadność utrzymania płatnego parkowania oraz zasadność budowy parkingów

Raport diagnostyczno-strategiczny

wielokondygnacyjnych. Zasadna jest zatem poprawa funkcjonowania obecnego systemu parkowania. Na podstawie niskich ocen można wnioskować, że respondenci nie uważają strefy płatnego parkowania za dobre rozwiązanie. Konieczne jest przeprowadzenie analiz w zakresie parkowania na mniejszych obszarach.

Analiza średniej oceny cech systemu płatnego parkowania w poszczególnych grupach celowych przedstawiono w tabeli 2.9.

Tabela 2.9. Ocena cech płatnego parkowania wg uczestników badania CAPI z podziałem na miejsce wykonywania ankiety

Lp.	Średnia ocena cech systemu płatnego parkowania wg poszczególnych grup celowych	Centra handlowe	Centrum gminy	Szkoły średnie i zawodowe	Uczelnie wyższe	Zakłady pracy	Średnia ocen
1	Ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania	3,46	1,33	2,48	3,01	2,84	2,58
2	Zasadność utrzymania płatnego parkowania	3,12	1,19	2,43	2,90	2,75	2,46
3	Zasadność budowy parkingów wielokondygnacyjnych	3,90	1,55	3,24	3,70	3,41	3,15
4	Możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania	2,92	1,17	2,08	2,74	2,54	2,25
5	Możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania	2,98	1,18	1,89	2,34	2,09	2,02
6	Konieczność zwiększenia kontroli opłat za parkowanie	2,83	1,16	2,39	2,82	2,70	2,39

Źródło: Opracowanie własne

Średnia oceny wyraźnie wskazuje na dysproporcję w ocenach ankietowanych w zależności od miejsca wykonywania ankiety. Wskazane cechy otrzymały najniższe oceny od ankietowanych w centrach gmin, trochę wyższe w szkołach średnich i zawodowych, następnie w zakładach pracy i uczelniach wyższych, a najwyższe w centrach handlowych. Taka dysproporcja może wynikać przede wszystkim z faktu, że ankiety wykonywane w centrach gmin odbywały się na terenie gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich, gdzie brak jest stref płatnego parkowania. W polskich małych i średnich miastach nie wprowadza się płatnych systemów parkingowych, a dodatkowo, na podstawie poniższych wyników można określić, że mieszkańcy nie chcą lub nie widzą potrzeby, aby strefa taka została tam wprowadzona.

Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Oceny poszczególnych cech dotyczących modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 2.10.

Tabela 2.10. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Wydzielenie pasów autobusowych	1,34	410	200	151	139	2681
2	Budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź)	1,32	152	349	249	129	2282
3	Budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego	1,35	132	218	262	208	1914

Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
4	Zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych	2,35	240	103	92	127	1580
5	Priorytety dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	1,36	32	80	134	152	788
6	Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczania przestrzeni dla samochodów	1,37	34	50	112	245	755

Źródło: Opracowanie własne

Modernizację i rozwój publicznego transportu zbiorowego respondenci ocenili bardzo nisko. Najniżej oceniono wydzielenie pasów autobusowych oraz budowę parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź) – cechy te oceniono także jako najistotniejsze. Ocenę wystarczającą tj. powyżej 2, otrzymało jedynie zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych.

Ankietowani bardzo źle oceniają rozwój komunikacji publicznej. Tak nisko ocenione cechy związane są z niewielkim udziałem podróży transportem zbiorowym. Nowe inwestycje i poprawa wizerunku publicznego transportu zbiorowego może korzystnie wpłynąć na jego większy udział wśród codziennych podróży.

Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego

Oceny poszczególnych cech dotyczących modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 2.11.

Tabela 2.11. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania CAPI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Remonty ulic	3,63	396	181	198	118	2641
2	Ograniczanie ruchu kołowego	3,44	176	207	135	149	1744
3	Budowa nowych tras obwodowych	3,66	167	142	208	190	1700
4	Tworzenie środków uspokojenia ruchu	3,28	119	208	166	224	1656
5	Usprawnianie systemu zarządzania ruchem	3,59	76	133	107	105	1022
6	Budowa mostów	3,58	31	81	89	77	622
7	Ograniczanie parkowania w centrach	3,49	35	48	97	137	615

Źródło: Opracowanie własne

Modernizację i rozwój transportu indywidualnego respondenci ocenili na średnim poziomie. Lepiej oceniano cechy związane z remontami i budową (średnia ocena powyżej 3,5) niż te, związane z ograniczaniem i uspokajaniem ruchu (średnia ocena poniżej 3,5).

Zdecydowanie najistotniejsze dla respondentów są remonty ulic, jednak ograniczanie ruchu kołowego, budowa nowych tras obwodowych i tworzenie środków uspokojenia ruchu również stanowią istotne cechy rozwoju dla transportu indywidualnego. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli poniżej.

Raport diagnostyczno-strategiczny

Podsumowując, respondenci są bardziej zadowoleni z modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego niż publicznego transportu zbiorowego, dlatego udział podróży indywidualnymi środkami transportu w codziennych podróżach jest wyższy od udziału podróży transportem zbiorowym. W celu zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową zasadna jest zmiana jej wizerunku wśród mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej, co można osiągnąć m.in.: poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, nadawanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego czy zwiększanie dostępności i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji publicznej.

3. BADANIA ANKIETOWE W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Badanie ankietowe w gospodarstwach domowych zostało przeprowadzone metodą CATI (ang. computer-assisted telephone interviewing). W badaniach realizowanych metodą CATI wywiad z respondentem jest prowadzony telefonicznie. Ankieter odczytuje pytania i notuje uzyskiwane odpowiedzi na specjalnym webowym formularzu, w którym są zapisywane odpowiedzi.

3.1. STRUKTURA PRÓBY WYWIADÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Metodą doboru próby w przypadku drugiej części ankiet jest metoda random route polegająca na tym, że ankieter otrzymuje wybrany punkt startowy (adresowy) i rozpoczyna realizację badania, przeprowadzając kolejne wywiady w co n-tym adresie, od punktu startowego poczynając. Badania ankietowe w gospodarstwach domowych wykonywane były w dni robocze, wykluczając dni wolne od pracy.

Przed przystąpieniem do badań bazując na danych demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego (dane z Banku Danych Lokalnych – stan na 31 grudnia 2021) wyznaczono docelowe kohorty demograficzne w gminach objętych badaniem. Uwzględniono podział wstępny tj. 500 ankiet zrealizowanych na terenach miast oraz 500 na terenach wiejskich oraz uwzględniono procentowy udział liczby ludności w poszczególnych gminach. Gminy miejsko-wiejskie zaliczono do grup ankiet przeprowadzanych na terenach wiejskich. Dla gmin Ślemień oraz Koszarawa obliczono, że liczba ankiet do zrealizowania wyniosła odpowiednio 4 oraz 3, dlatego zwiększono liczebność dla tych gmin o 1 w celu zachowania sumy 500 ankiet na terenach wiejskich.

W tabeli 3.1 przedstawiono zaproponowaną liczebność próby i docelowe kohorty demograficzne wyznaczone dla gmin.

Tabela 3.1. Liczebność próby i docelowe kohorty demograficzne wyznaczone dla gmin

Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba ludności	Udział procentowy [%]	Liczba ankiet CATI metodą random route
Tereny gmin miejskich – 500 ankiet CATI				
m. Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	168 319	63,62	318
cieszyński	Cieszyn	33 500	12,66	63
żywiecki	Żywiec	30 313	11,46	57
cieszyński	Ustroń	15 875	6,00	30
cieszyński	Wisła	10 898	4,12	21
bielski	Szczyrk	5 656	2,14	11
Łącznie ankiet na terenach gmin miejskich				500
Tereny gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich – 500 ankiet CATI				
bielski	Czechowice-Dziedzice	45 398	11,40	57
cieszyński	Skoczów	26 730	6,71	34
bielski	Jasienica	24 799	6,23	31
bielski	Wilamowice	17 894	4,49	22
bielski	Porąbka	15 636	3,93	20
żywiecki	Węgierska Górka	14 931	3,75	19
żywiecki	Łodygowice	14 753	3,70	19
bielski	Wilkowice	13 334	3,35	17

Raport diagnostyczno-strategiczny

Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba ludności	Udział procentowy [%]	Liczba ankiet CATI metodą random route
cieszyński	Strumień	13 298	3,34	17
cieszyński	Goleszów	13 136	3,30	16
bielski	Kozy	13 117	3,29	16
cieszyński	Zebrzydowice	13 107	3,29	16
żywiecki	Jeleśnia	13 101	3,29	16
żywiecki	Radziechowy-Wieprz	13 014	3,27	16
cieszyński	Istebna	12 217	3,07	15
bielski	Bestwina	12 003	3,01	15
cieszyński	Brenna	11 374	2,86	14
bielski	Buczkowice	11 206	2,81	14
żywiecki	Lipowa	10 961	2,75	14
cieszyński	Hażlach	10 884	2,73	14
żywiecki	Milówka	9 984	2,51	13
cieszyński	Chybie	9 831	2,47	12
żywiecki	Rajcza	8 639	2,17	11
żywiecki	Świnna	8 007	2,01	10
bielski	Jaworze	7 455	1,87	9
żywiecki	Czernichów	6 583	1,65	8
żywiecki	Gilowice	6 304	1,58	8
cieszyński	Dębowiec	5 821	1,46	7
żywiecki	Łękawica	4 573	1,15	6
żywiecki	Ujsoły	4 345	1,09	5
żywiecki	Ślemień	3 532	0,89	5
żywiecki	Koszarawa	2 324	0,58	4
łącznie ankiet na terenach gmin miejsko-wiejskich				500

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS z dnia 31 grudnia 2021 roku

3.2. ZASADY PROWADZENIA WYWIADÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

Ankieterzy przed rozpoczęciem badania zostali odpowiednio przeszkoleni. Podczas badania obowiązywały następujące zasady:

- 1) Ankieter otrzymał adres startowy oraz informację pod, co którym adresem ma wykonać badanie (liczbę n).
- 2) Punkty startowe wylosowano w oparciu o Rejestr terytorialny TERYT.
- 3) Losowanie próby przeprowadzone zostało przy użyciu narzędzi statystycznych dostępnych w ramach pakietu MS Office. W tym celu wykorzystana została funkcja LOS(), której wynikiem jest losowo wybrana wartość w przedziale (0-1). Wartość ta przypisana do danej jednostki losowania - na nowo podczas każdego losowania - stanowiła bazę, z której wybierano odpowiednią dla danego losowania liczbę największych wartości.
- 4) Jeżeli pod kolejnym adresem ankieter nie zastał nikogo, jeżeli osoby nie wyraziły zgody na badanie lub jeżeli pod adresem mieścił się punkt handlowo-usługowy lub pustostan – ankieter próbował wykonać badanie pod kolejnym adresem zgodnie z wskazaną liczbą n.
- 5) Ankieter miał prawo cofnąć się do adresów, pod którymi nie zastał respondenta.

- 6) Respondenta informowano o tym, że badanie realizowane było w związku z opracowaniem „Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+”.
- 7) Ankietę można było wykonać z każdą osobą zastaną w gospodarstwie domowym, która ukończyła 10 rok życia.
- 8) Ankietę z osobą nieletnią można było wykonać tylko w obecności osoby pełnoletniej (rodzica lub opiekuna).

3.3. WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH

W celu dotarcia do osób o różnych preferencjach i trybie życia ankieterzy wykonywali badania w godzinach od 8:00 do nawet 21:30 w dniach od 10.10 do 25.11.2022 r.

Ankieta została podzielona na 3 części:

- Część I – Dane o gospodarstwie domowym;
- Część II - Informacje o respondencie;
- Część III – Preferencje komunikacyjne.

Część I – Dane o gospodarstwie domowym

Dane o średniej liczbie środków transportu w gospodarstwach domowych przedstawiono w tabeli 3.2.

Tabela 3.2. Średnia liczba środków transportu, z których korzystają przebadane gospodarstwa domowe

Środek transportu	A - Gospodarstwa, które posiadają co najmniej jeden/jedną	B - Gospodarstwa, które nie posiadają żadnego/żadnej	Średnia liczba posiadanych pojazdów przypadająca na gospodarstwo (wśród gospodarstw A)
Rower	68,7%	31,3%	2,3
Hulajnoga elektryczna	12,7%	87,3%	1,3
Samochód	84,5%	15,5%	1,2

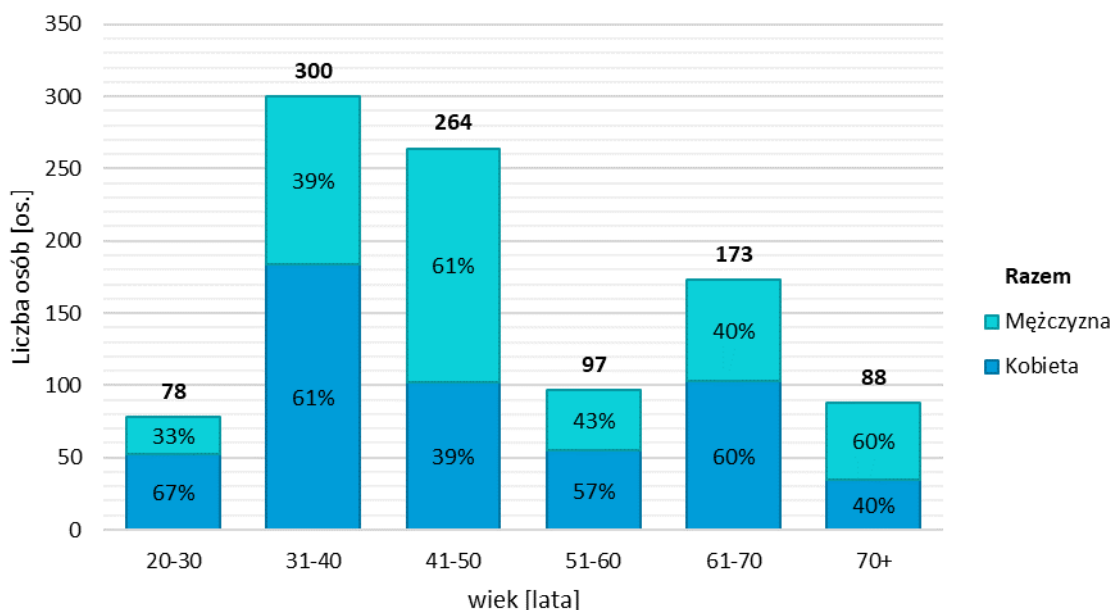
Źródło: Opracowanie własne

Przebadane gospodarstwa domowe składały się średnio z 2,5 osoby. W większości gospodarstw (84,5%) zadeklarowano korzystanie z przynajmniej jednego samochodu – średnio na gospodarstwo przypada 1,2 samochodu. Średni przebieg miesięczny używanego samochodu to 1101 km (mediana wynosi 1000 km). W niemal co trzecim gospodarstwie nie ma roweru, jednak, wśród gospodarstw, które go posiadają, średnia ich liczba wynosi 2,3 rowerów na gospodarstwo. Niecałe 13% gospodarstw posiada hulajnogę elektryczną, a średnia liczba posiadanych hulajnóg elektrycznych wynosi 1,3 sztuki na gospodarstwo.

Część II - Informacje o respondencie

W wywiadach w gospodarstwach domowych wzięło udział 531 kobiet i 469 mężczyzn. Rozkład struktury wieku oraz płci przedstawiono na rysunku 3.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

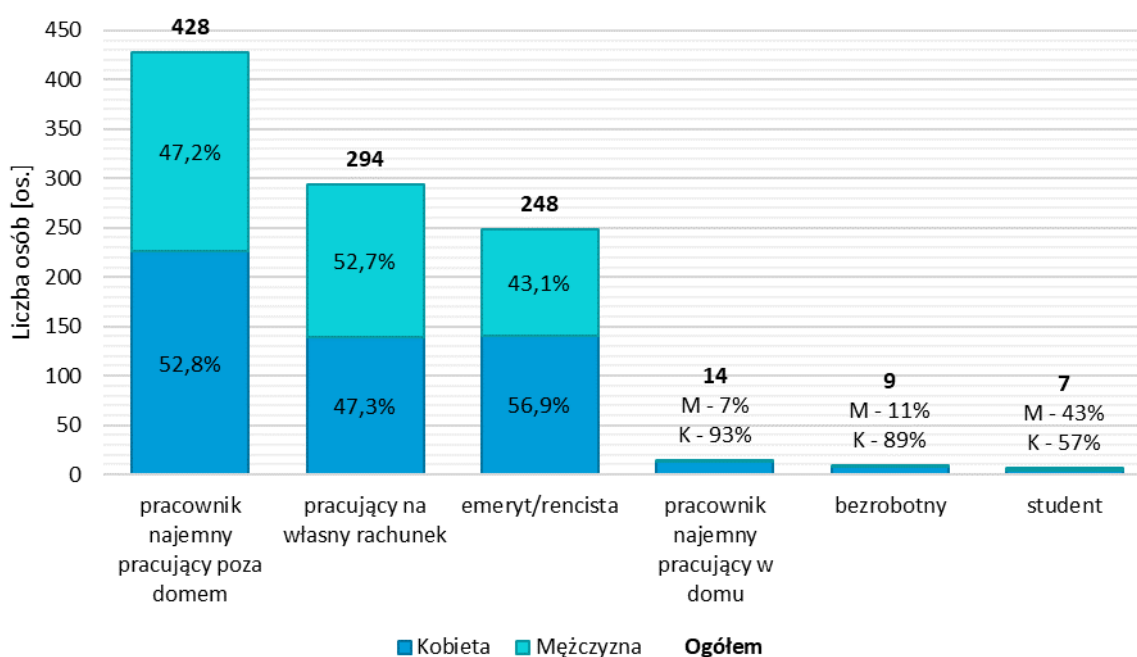


Rysunek 3.1 Struktura wieku respondentów w badaniu CATI z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Dominującą grupą stanowią osoby w wieku 31-50 lat – są to łącznie 563 osoby. Ponad 170 osób to osoby z przedziału wiekowego 61-70. Najmniej liczną grupę tworzą osoby w wieku 30 lat i mniej (78 osób). Niewiele więcej, bo po około 90 ankietowanych to osoby w wieku 51-60 oraz 70+.

Ponad 700 respondentów to osoby pracujące, z czego 428 osób to pracownicy najemni pracujący poza domem, 14 osób to pracownicy najemni pracujący w domu, a 294 osoby pracują na własny rachunek. Dane dotyczące statusu zawodowego z podziałem na płeć respondenta przedstawiono na rysunku 3.2.

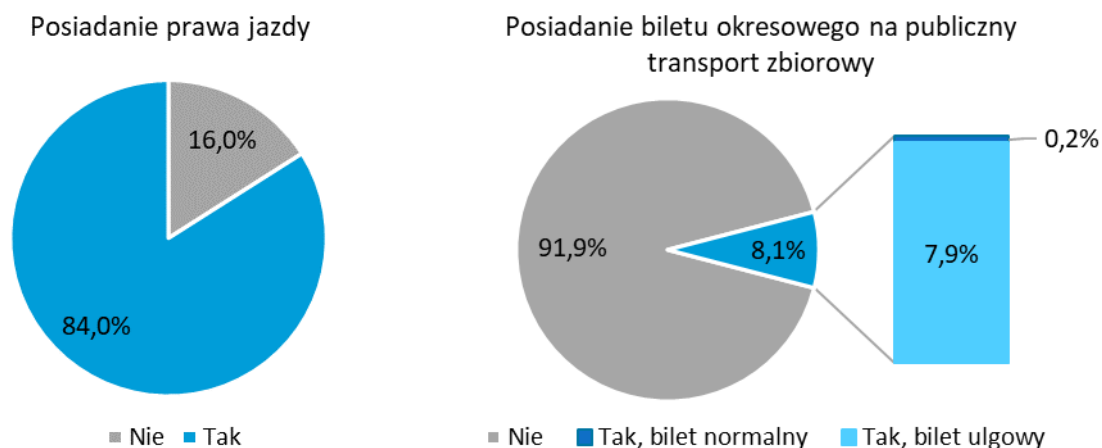


Rysunek 3.2 Status zawodowy respondentów w badaniu CATI z podziałem na płeć

Źródło: Opracowanie własne

Niemal co czwarta osoba to emeryt lub rencista (248 osób), a jedynie niewielki odsetek stanowią osoby bezrobotne i uczące się – odpowiednio 9 i 7 osób. W większości statusów zawodowych rozkład pomiędzy kobietami i mężczyznami jest zbliżony do 50/50, jednak wśród osób pracujących w domu lub osób bezrobotnych dominują kobiety.

Dane dotyczące posiadania prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przedstawiono na rysunku 3.3.



Rysunek 3.3 Posiadanie prawa jazdy i biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy przez respondentów badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Większość respondentów – 84,0% posiada prawo jazdy. Natomiast bilet okresowy na publiczny transport zbiorowy posiada jedynie 8,1% osób, jedynie 0,2% osób zadeklarowało posiadanie biletu bez ulgi. Najczęściej wskazywana ulga w ankiecie dotyczy osób, które ukończyły 70 rok życia.

W tabeli 3.3 przedstawiono zależności między posiadaniem prawa jazdy, a posiadaniem biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy.

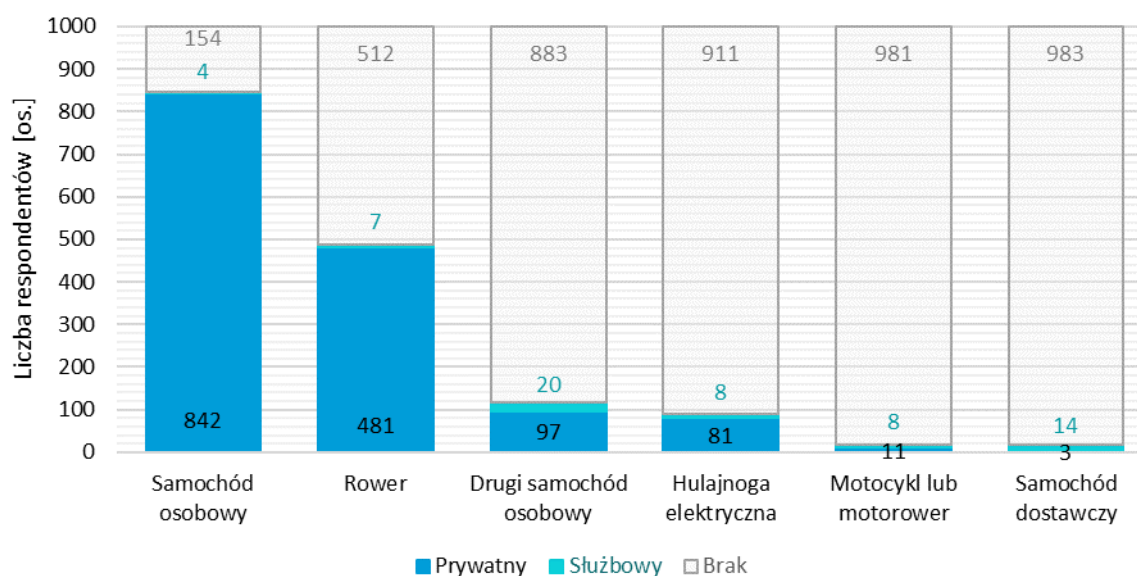
Tabela 3.3. Zależność między posiadaniem prawa jazdy oraz biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy wśród uczestników badania CATI

[liczba osób] [%]		Posiadanie biletu okresowego na publiczny transport zbiorowy	
		Tak	Nie
Posiadanie prawa jazdy	Tak	7 (0,8%)	833 (83,2%)
	Nie	74 (7,4%)	86 (8,6%)

Źródło: Opracowanie własne

Wśród osób, które nie posiadają prawa jazdy (160 osób) 74 posiada bilet okresowy, a 86 nie posiada również biletu okresowego. Bilet okresowy oraz prawo jazdy posiada jedynie 7 osób.

Ostatnią uzyskaną o respondentach informacją jest rodzaj posiadanego środka transportu. Zdecydowana większość posiadanych środków transportu jest prywatna. Niewielki odsetek stanowią pojazdy służbowe, a jedynie wśród samochodów dostawczych większość stanowią pojazdy służbowe. Szczegółowy podział posiadanych środków transportu przedstawiono na rysunku 3.4.



Rysunek 3.4 Rodzaj posiadanych środków transportu wśród uczestników badania CATI

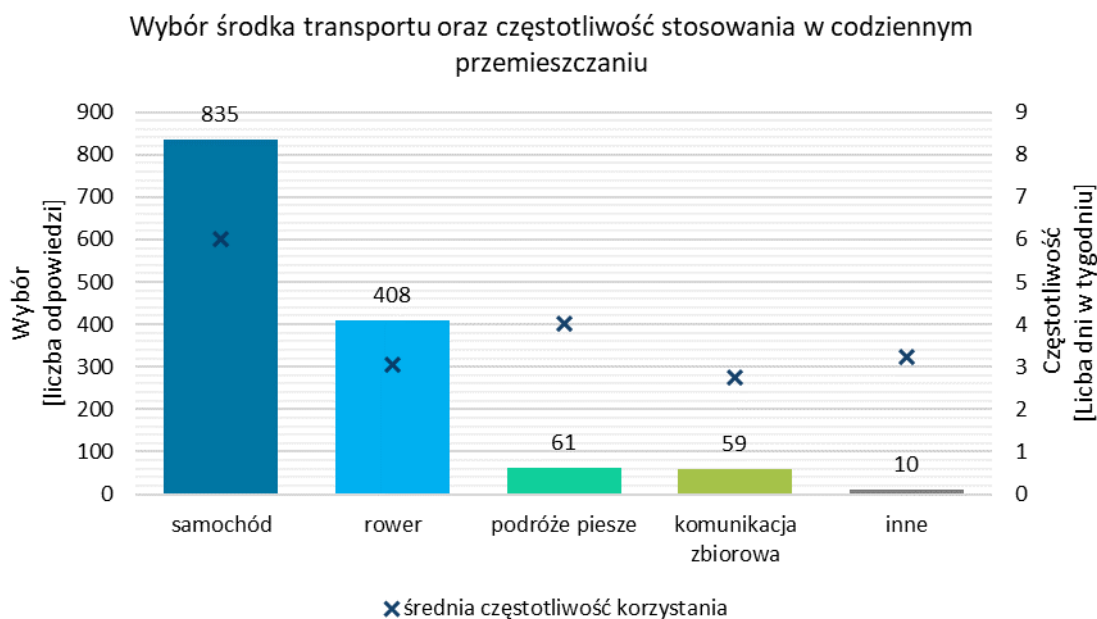
Źródło: Opracowanie własne

Nieco ponad 840 osób deklaruje posiadanie samochodu osobowego (to więcej niż osoby posiadające prawo jazdy, a 25 osób nieposiadających prawa jazdy zadeklarowało posiadanie samochodu), dodatkowo ponad 100 osób zadeklarowało posiadanie drugiego samochodu osobowego, w tym przypadku około co piąty pojazd okazał się być służbowym. Prawie połowa respondentów posiada rower, niemal co dziesiąta osoba posiada hulajnogę elektryczną, a jedna na sto osób posiada motocykl lub motorower.

Część III – Preferencje komunikacyjne.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono o wskazanie wszystkich środków transportu, które ankietowani stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną odpowiedź.

Wybór poszczególnych środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania przedstawiono na rysunku 3.5.



Rysunek 3.5 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest samochód – wybiera go większość (83,5%) respondentów, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 6 razy w tygodniu. Z roweru korzysta nieco ponad 40% ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 3 razy w tygodniu. Jedyne niewielki odsetek osób podróżuje pieszo, komunikacją zbiorową lub w inny sposób (m.in. hulajnogą, skuterem). Podróże te odbywane są trzy do czterech razy w tygodniu, co może świadczyć o ich wspomagającym charakterze – wybierane są jako uzupełnienie do podróży innymi środkami transportu.

Wybór poszczególnych środków transportu w podziale na mieszkańców poszczególnych gmin przedstawiono w tabeli 3.5. Tabela przedstawia procentowy udział liczby osób korzystających z danego środka transportu wśród osób ankietowanych w danej gminie. Ze względu na możliwość wyboru kilku środków transportu stosowanych w codziennym przemieszczaniu wyniki w poszczególnych wierszach (gminach) mogą przekraczać 100%.

Tabela 3.4. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania CATI w podziale na gminę zamieszkania

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

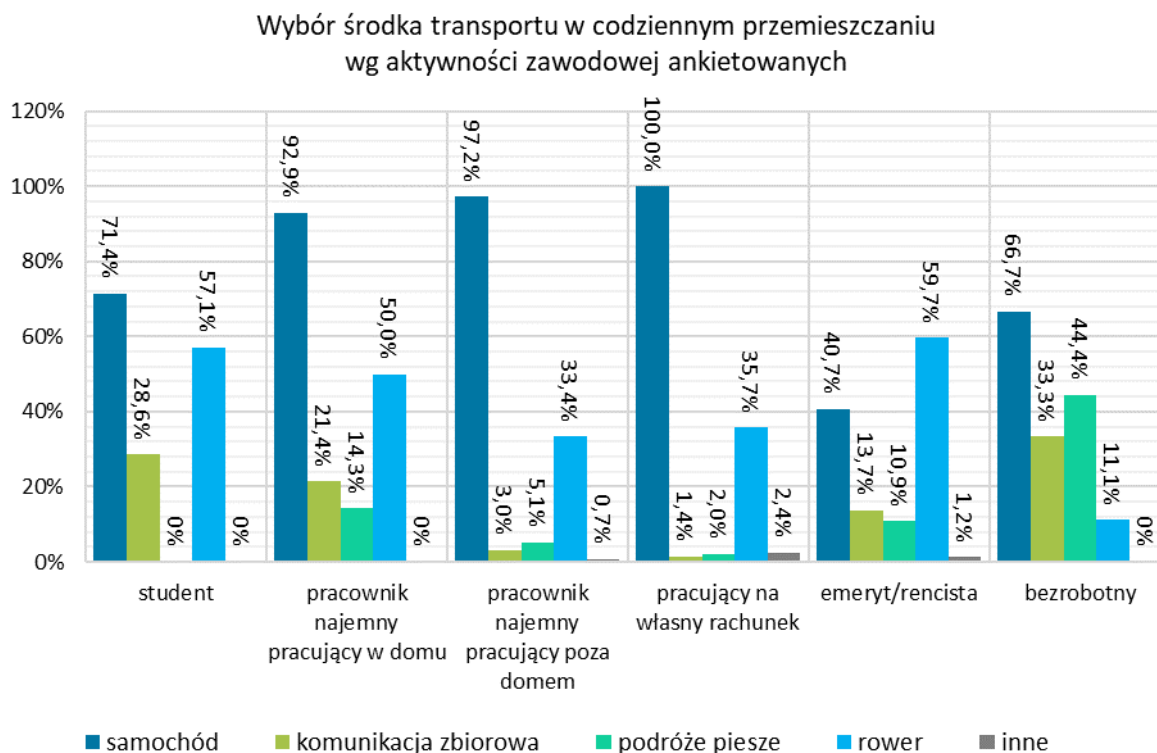
Lp.	Gmina	Liczba odpowiedzi w gminie	samochód	rower	podróże piesze	komunikacja zbiorowa	inne
			[% odpowiedzi]				
1	Bestwina	15	100,0%	93,3%	6,7%	0,0%	0,0%
2	Bielsko-Biała	318	63,8%	67,9%	0,0%	2,8%	0,0%
3	Brenna	14	100,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%
4	Buczkowice	14	100,0%	21,4%	7,1%	7,1%	0,0%
5	Chybie	12	100,0%	100,0%	8,3%	0,0%	16,7%
6	Cieszyn	63	68,3%	28,6%	52,4%	28,6%	3,2%
7	Czechowice-Dziedzice	57	100,0%	31,6%	1,8%	1,8%	0,0%
8	Czernichów	8	100,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9	Dębowiec	7	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10	Gilowice	8	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
11	Goleszów	16	87,5%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	Hażlach	14	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
13	Istebna	15	100,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%
14	Jasienica	31	100,0%	29,0%	0,0%	0,0%	0,0%
15	Jaworze	9	100,0%	88,9%	0,0%	0,0%	11,1%
16	Jeleśnia	16	100,0%	68,8%	0,0%	0,0%	0,0%
17	Koszarawa	4	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
18	Kozy	16	87,5%	75,0%	0,0%	25,0%	0,0%
19	Lipowa	14	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
20	Łękawica	6	100,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%
21	Łodygowice	19	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
22	Milówka	13	100,0%	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%
23	Porąbka	20	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
24	Radziechowy-Wieprz	16	100,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%
25	Rajcza	11	100,0%	100,0%	18,2%	0,0%	27,3%
26	Skoczów	34	97,1%	5,9%	0,0%	2,9%	0,0%
27	Strumień	17	100,0%	23,5%	0,0%	0,0%	0,0%
28	Szczyrk	11	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
29	Ślemień	5	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
30	Świnna	10	100,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%
31	Ujsoły	5	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
32	Ustroń	30	70,0%	10,0%	30,0%	23,3%	6,7%
33	Węgierska Górka	19	94,7%	21,1%	5,3%	5,3%	0,0%
34	Wilamowice	22	95,5%	0,0%	4,5%	4,5%	0,0%
35	Wilkowice	17	94,1%	17,6%	0,0%	11,8%	0,0%
36	Wisła	21	100,0%	76,2%	0,0%	0,0%	0,0%
37	Zebrzydowice	16	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
38	Żywiec	57	77,2%	22,8%	19,3%	22,8%	5,3%

Źródło: Opracowanie własne

W większości gmin środkiem transportu wybieranym przez największą część ankietowanych jest samochód. Jedynie w Bielsku-Białej więcej osób korzysta z roweru, a w gminach Chybie i Rajcza wszystkie osoby zadeklarowały zarówno korzystanie z samochodu jak i z roweru. Największy udział osób wybierających podróże piesze jest w gminie miejskiej Cieszyn, a stosunkowo dużo (30%) również w gminie Ustroń. W większości gmin podróży pieszych nie wykonuje żadna osoba. Największy udział osób wybierających komunikację zbiorową jest w gminach: Cieszyn, Kozy, Ustroń i Żywiec. W co trzeciej

gminie żadna z osób nie korzysta z komunikacji zbiorowej. Największy udział osób korzystających z innych środków przemieszczania się występuje w gminie Rajcza.

Rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu przeanalizowano także dla poszczególnych grup aktywności zawodowej ankietowanych, a wyniki przedstawiono na rysunku 3.6.



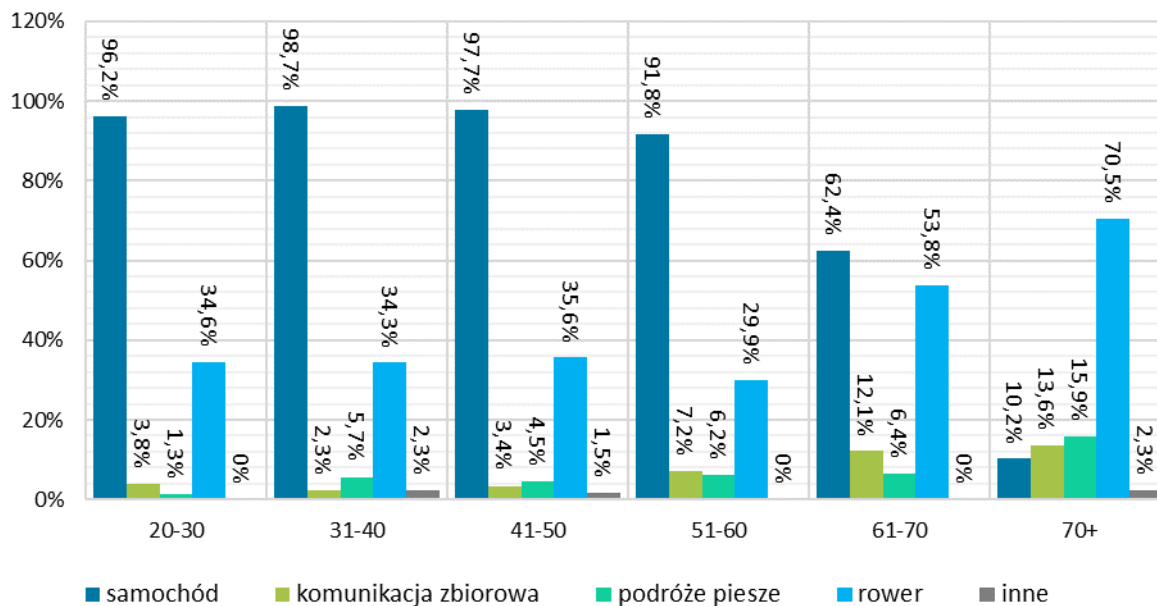
Rysunek 3.6 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Niemal każda osoba pracująca (92,9% - 100% w zależności od rodzaju zatrudnienia) w codziennych podróżach korzysta z samochodu osobowego. Wśród studentów i osób bezrobotnych odsetek ten jest niższy (ok. 70%), a jedynie wśród emerytów i rencistów samochód jest używany przez mniej niż połowę ankietowanych. Ponad 44% osób bezrobotnych podróżuje pieszo, a co trzeci z nich korzysta z komunikacji zbiorowej – są to najwyższe wartości spośród wszystkich grup aktywności zawodowej. Najmniejszym odsetkiem podróżujących komunikacją zbiorową charakteryzują się grupy osób pracujących na własny rachunek oraz pracowników najemnych pracujących poza domem. Podróżę pieszo nie są popularnym wyborem i w codziennym przemieszczaniu stosuje je ok. 14% pracowników najemnych pracujących w domu, ok 11% emerytów i rencistów, ok. 5% pracowników najemnych pracujących poza domem oraz zaledwie 2% pracujących na własny rachunek. Żaden student nie zadeklarował podróżowania pieszo.

Dodatkowo przeanalizowano rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu w podziale na wiek ankietowanych, a wyniki przedstawiono na rysunku 3.7.

Wybór środka transportu w codziennym przemieszczaniu
wg wieku ankietowanych

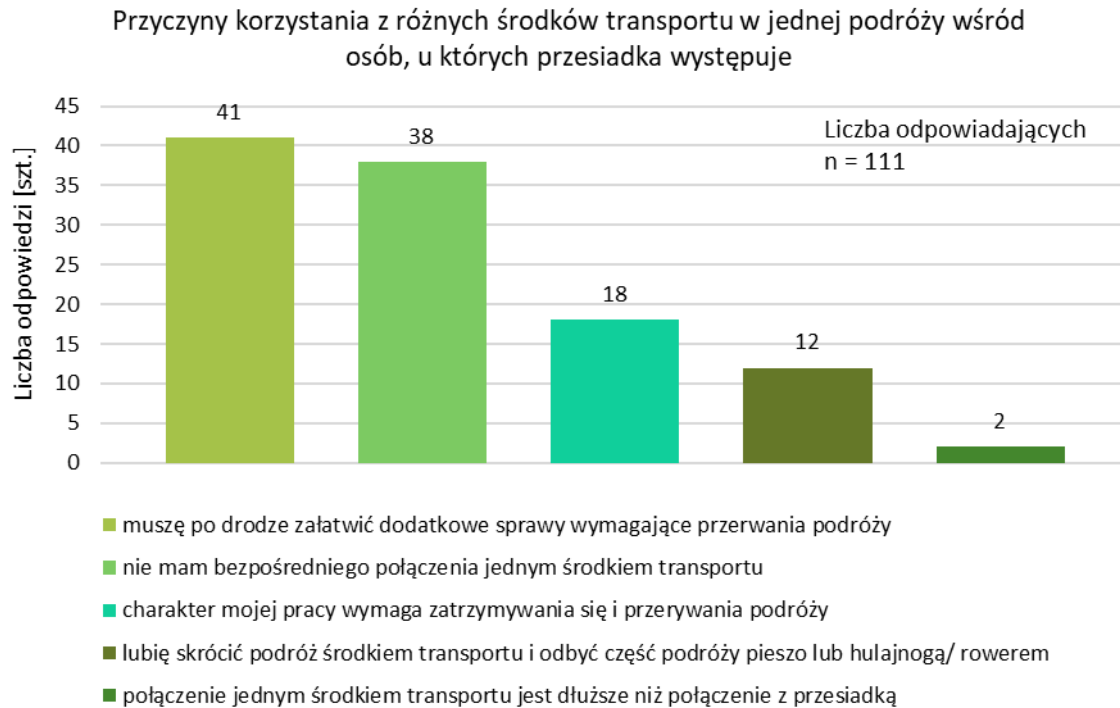


Rysunek 3.7 Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Podróżę wykonywane samochodem są najpopularniejsze wśród osób w wieku 31-40 lat, a wraz z wiekiem spada odsetek osób korzystających z samochodu w codziennym przemieszczaniu. Wybór komunikacji zbiorowej oraz podróży pieszych jest wprost proporcjonalny do wieku – im starsi są ankietowani tym wyższy jest odsetek. Rowerem podróżuje około 30% respondentów w wieku 20-60 lat, osoby starsze ze względu na rezygnację z podróży samochodem częściej wybierają rower jako środek transportu.

Respondentów zapytano czy w czasie jednej podróży korzystają z różnych środków transportu. Zagadnienie to dotyczy 111 osób, a rozkład odpowiedzi na temat przyczyny ich przesiadki przedstawiono na wykresie poniżej. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 3.8.



Rysunek 3.8 Przyczyny korzystania z różnych środków transportu w jednej podróży wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

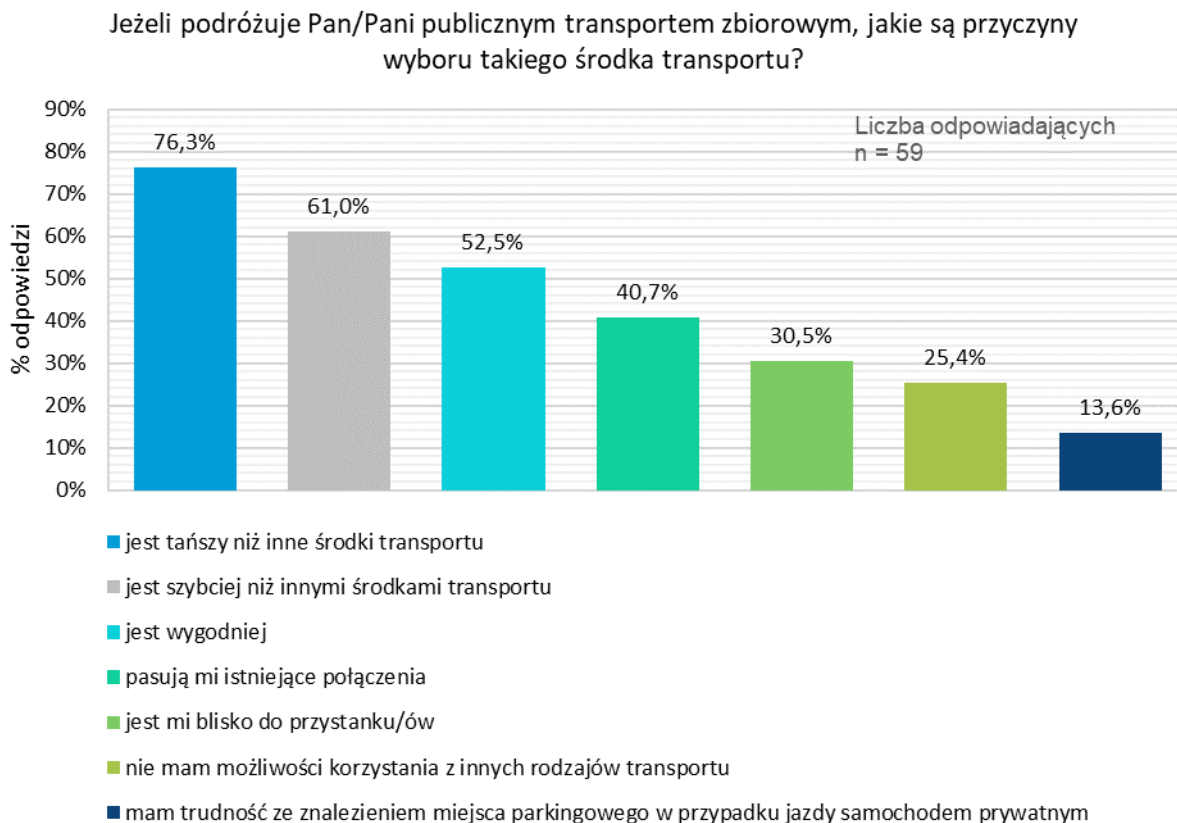
Wśród osób, u których przesiadka występuje najczęstszym powodem okazał się brak bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu. Drugim najczęściej wskazywanym powodem jest załatwianie dodatkowych spraw wymagających przerwania podróży.

Kolejne pytania związane były z poszczególnymi środkami transportu. Ankietowanych, którzy zadeklarowali wybór danego środka transportu w codziennym przemieszczaniu się zapytano o przyczyny jego wyboru, a pozostałe osoby poproszono o wskazanie powodów niekorzystania z nich. Dodatkowo poproszono o ocenę cech dla poszczególnych grup tematycznych: publicznego transportu zbiorowego, transportu indywidualnego samochodowego, transportu indywidualnego rowerowego, transportu indywidualnego pieszego, oceny systemu płatnego parkowania, oceny modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do oceny cech w poszczególnych grupach użyto skali 5-cio stopniowej (ze względu na konstrukcję pytań), gdzie „1” jest oceną najgorszą (odpowiada za ocenę niedostateczną dla danej cechy), a „5” oceną najlepszą (odpowiada za ocenę bardzo dobrą dla danej cechy). W tabelach dla każdej grupy cech średnia ocena została przedstawiona w postaci liczbowej oraz oznaczona kolorem zgodnie z zasadą, że tym wyższa średnia ocena, tym ciemniejszy odcień zielonego. Dodatkowo ankietowani wskazywali 4 najistotniejsze ich zdaniem cechy. Tym wyższa ranga oceny, tym większa była jej waga. Randze 1. przypisano 4 punkty za każde wystąpienie, randze 2. – 3 punkty, randze 3. – 2 punkty i randze 4. – 1 punkt. Punkty zsumowano, a cecha z najwyższą liczbą punktów uznawana jest za najistotniejszą wśród respondentów. Cechy poszczególnych środków transportu oceniali jedynie ich użytkownicy.

Publiczny transport zbiorowy

Transportem zbiorowym podróżuje zaledwie 59 osób. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu, rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 3.9.



Rysunek 3.9 Przyczyny wyboru komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Trzema najczęściej wskazywanymi przyczynami były: niższy koszt podróży, szybkość podróży oraz wygoda. Ponadto, 40,7% osób wskazało, że taki sposób podróży jest wygodniejszy. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie poniżej.

Oceny poszczególnych cech transportu zbiorowego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.5.

Tabela 3.5. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Częstotliwość kursowania	3,17	16	10	10	3	117
2	Czas dojścia do przystanku	3,61	19	9	2	4	111
3	Czas podróży	3,58	11	11	7	5	96
4	Regularność kursowania (równe odstępy między odjazdami, łatwe do zapamiętania)	3,20	5	11	8	5	74

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
5	Punktualność	3,69	2	4	9	6	44
6	Dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia	3,29	1	5	4	7	34
7	Dostępność wolnych miejsc	3,80	2	2	5	1	25
8	Czas odejścia od przystanku	3,64	2	1	2	6	21
9	Komfort podróży	3,90	1	1	3	6	19
10	Szybkość podróży	3,71	0	2	3	4	16
11	Jakość Infrastruktury przystankowej	3,53	0	1	1	2	7
12	Wygoda przesiadki/ dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu	3,76	0	0	2	2	6
13	Bezpośredniość połączeń (konieczności przesiadania się)	3,76	0	0	1	3	5
14	Koszt przejazdu	3,85	0	1	0	2	5
15	Czystość i estetyka	3,83	0	1	0	1	4
16	Niezawodność funkcjonowania (pewność kursu)	3,83	0	0	2	0	4
17	Łatwość zakupu biletu	3,85	0	0	0	1	1
18	Bezpieczeństwo podróży	3,85	0	0	0	1	1
19	Dostęp do informacji	3,80	0	0	0	0	0

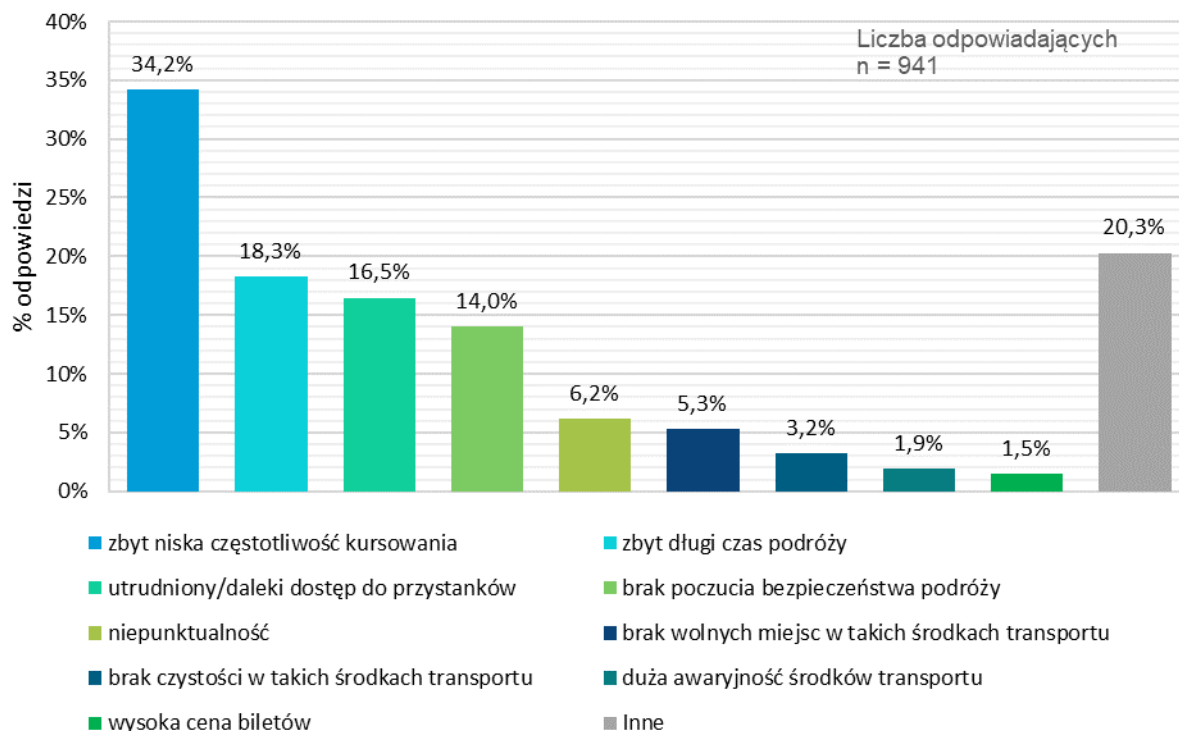
Źródło: Opracowanie własne

W transporcie zbiorowym najlepiej oceniono komfort podróży, koszt przejazdu, łatwość zakupu biletu oraz bezpieczeństwo podróży, jednak cechy te są najmniej istotne dla respondentów. Najniżej oceniono częstotliwość przejazdu, która okazała się być najistotniejszą cechą. Kolejne najbardziej istotne cechy takie jak: czas dojścia do przystanku, czas podróży, regularność kursowania, punktualność oraz dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia również zostały nisko ocenione.

Najlepiej ocenione cechy są mniej istotne dla pasażerów niż te, których funkcjonowanie jest na niższym poziomie, co może być przyczyną lub skutkiem niewielkiego udziału podróży transportem zbiorowym.

Z transportu zbiorowego nie korzysta 941 osób, każda z nich mogła wskazać tego przyczynę. Wyniki przedstawione zostały na rysunku 3.10.

Jeżeli nie korzysta Pan/Pani z publicznego transportu zbiorowego, jakie są tego przyczyny?



Rysunek 3.10 Przyczyny niekorzystania z komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

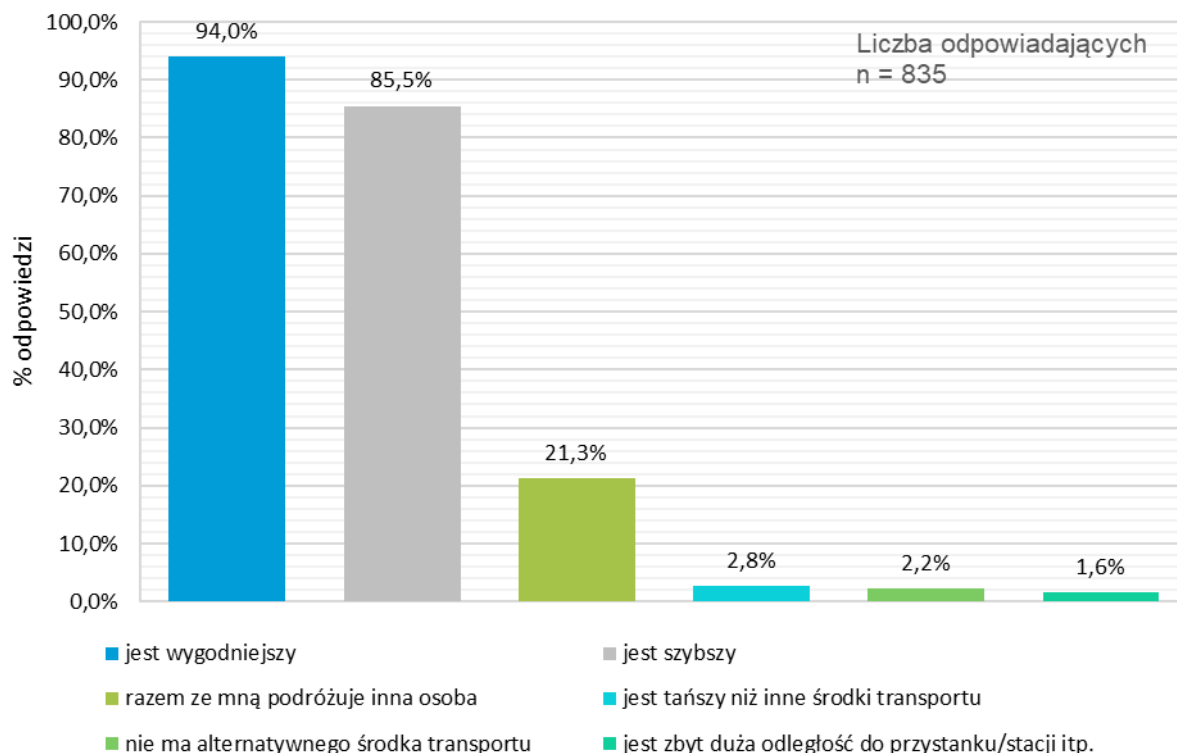
Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn najczęściej wskazywano zbyt niską częstotliwość kursowania. Innymi często powielającymi się odpowiedziami były: zbyt długi czas podróży, utrudniony lub daleki dostęp do przystanków czy brak poczucia bezpieczeństwa podróży. Spośród innych odpowiedzi najczęściej wskazywano brak chęci i potrzeby korzystania z komunikacji zbiorowej, a także posiadanie prywatnego samochodu lub podróżowanie nim z innymi osobami.

Transport indywidualny samochodowy

Indywidualnym transportem samochodowym podróżuje 835 ankietowanych. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Wyniki przedstawiono na rysunku 3.11.

Jeżeli obecnie korzysta Pan/Pani z indywidualnego transportu samochodowego, jakie są tego przyczyny?



Rysunek 3.11 Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: wygoda oraz szybkość podróży. Co piąta osoba wskazała także, że podróżuje wraz z inną osobą, a pozostałe przyczyny wskazywało poniżej 3% ankietowanych.

Oceny poszczególnych cech transportu indywidualnego samochodowego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.6.

Tabela 3.6. Ocena cech transportu indywidualnego samochodowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Stan techniczny dróg	3,33	442	146	98	41	2443
2	Bezpieczeństwo ruchu	3,40	225	254	153	87	2055
3	Warunki ruchu	3,40	58	191	216	66	1303
4	Parametry dróg (liczba pasów, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, etc.)	3,35	65	138	100	39	913
5	Warunki parkowania	3,30	31	42	126	332	834
6	Możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami	3,38	12	35	88	66	395

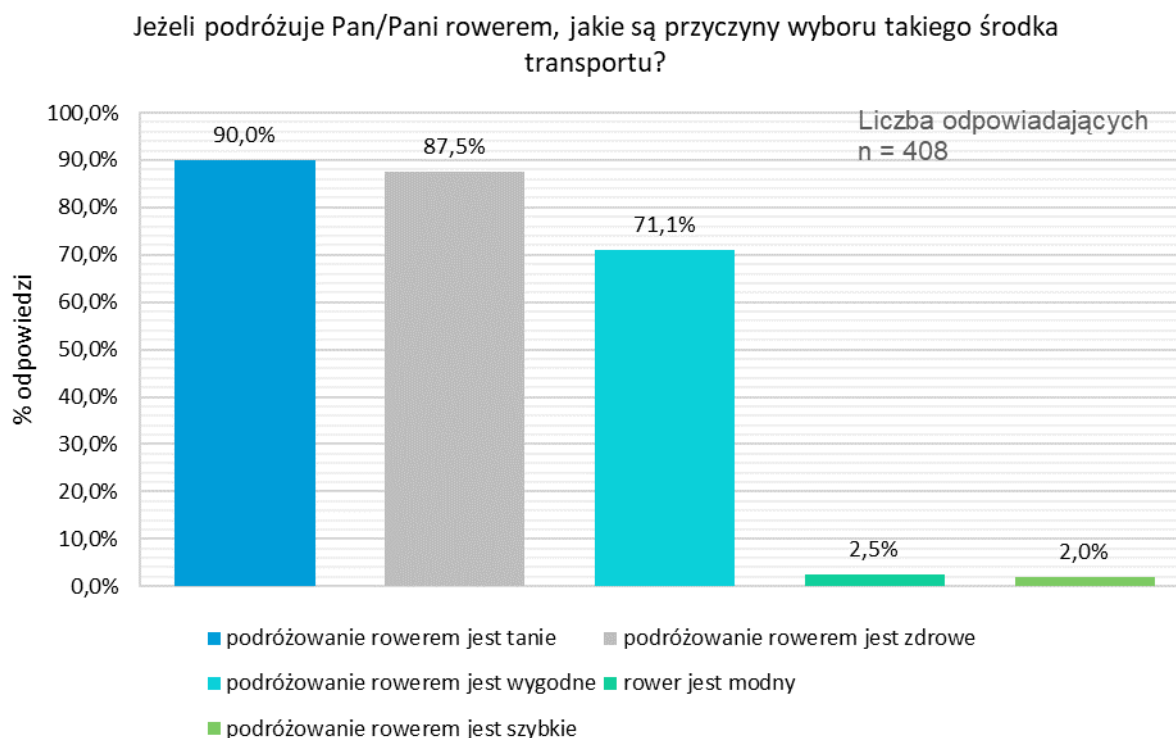
Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
7	Możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu zbiorowego	3,40	2	19	44	79	232
8	Sposób organizacji i zarządzania ruchem	3,39	0	10	10	125	175

Źródło: Opracowanie własne

W indywidualnym transporcie samochodowym najlepiej oceniono bezpieczeństwo i warunki ruchu, cechy te są również jednymi z najistotniejszych dla respondentów. Pozostałe cechy oceniono w zbliżony sposób, a średnia ocena waha się pomiędzy 3,30, a 3,40. Najniżej oceniono warunki parkowania, które są średnio istotne dla ankietowanych.

Transport indywidualny rowerowy

Rowerem podróżuje 408 ankietowanych. Każdą z tych osób poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z takiego środka transportu. Wyniki przedstawiono na rysunku 3.12.



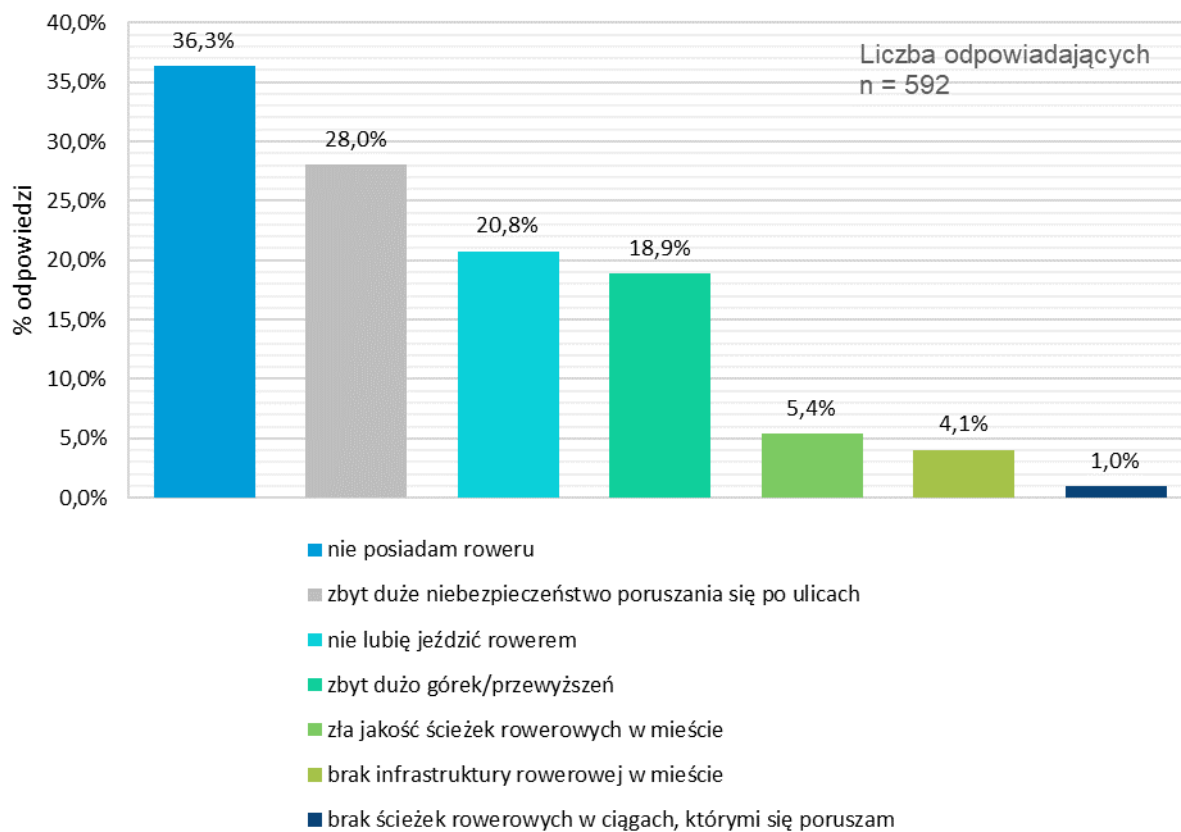
Rysunek 3.12 Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wskazywano, że takie podróże są tanie oraz zdrowe. Nieco mniej, bo 71,1% ankietowanych stwierdziło także, że podróże rowerem są wygodne. Rower nie jest wybierany ze względu na szybkość przemieszczania się – taką przyczynę wskazało zaledwie 2% respondentów.

Respondentów, którzy nie korzystają z roweru zapytano o czynniki, które zniechęcają ich do realizacji podróży z użyciem tego środka transportu. Wyniki przedstawione zostały na rysunku 3.13.

Proszę zaznaczyć czynniki, które mogą zniechęcić Pana/Panią do realizacji podróży rowerem?



Rysunek 3.13 Czynniki zniechęcające do podróży rowerem wśród uczestników badania CATI

Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn najczęściej wskazywano brak roweru oraz zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach. Po około 20% ankietowanych stwierdziło, że nie lubi jeździć rowerem lub jest za dużo gór i przewyższeń. Mniej niż 6% respondentów podaje za przyczynę braki w infrastrukturze rowerowej lub niską jej jakość.

Oceny poszczególnych cech transportu rowerowego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.7.

Tabela 3.7. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych	3,40	708	279	78	39	1104
2	Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami	3,42	652	279	80	23	1034
3	Miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower	3,38	180	282	128	37	627

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
4	Bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą	3,37	64	294	240	42	640
5	Wpływ warunków atmosferycznych na korzystanie z roweru	3,45	12	66	222	51	351
6	Włożenia wysiłku w jazdę na rowerze	3,49	8	15	42	143	208
7	Konieczności posiadania roweru	3,50	8	6	22	64	100
8	Dostęp do rowerów miejskich	3,46	0	3	4	9	16

Źródło: Opracowanie własne

Średnia ocen cech transportu indywidualnego rowerowego waha się pomiędzy 3,37, a 3,50. Najwyższe oceny uzyskały: konieczność posiadania roweru oraz włożenie wysiłku w jazdę, jednak cechy te są najmniej istotne dla respondentów. Najniżej oceniono bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą oraz miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower. Najistotniejsze dla ankietowanych cechy to: liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych oraz liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami.

Odpowiednia, dostosowana infrastruktura to najistotniejszy czynnik wpływający na podróżowanie rowerem. Najlepiej ocenione cechy są mniej istotne dla pasażerów niż te, których funkcjonowanie jest na niższym poziomie, co może być przyczyną lub skutkiem niewielkiego udziału podróży rowerowych.

Transport indywidualny pieszy

Oceny poszczególnych cech transportu indywidualnego pieszego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.8.

Tabela 3.8. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy transportu indywidualnego pieszego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Stan nawierzchni chodników	3,34	936	669	202	39	1846
2	Ustawienie sygnalizacji świetlanych	3,41	980	243	142	52	1417
3	Swoboda przejścia chodnikiem (np. Zastawianie chodników przez parkujące samochody)	3,40	432	534	326	77	1369
4	Bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony kierowców)	3,39	480	525	274	75	1354
5	Liczba chodników	3,40	808	279	138	37	1262
6	Bezpieczeństwo w poruszaniu się (zagrożenia ze strony rowerzystów i hulajnóg poruszających się chodnikami)	3,40	140	363	414	99	1016
7	Wysokość krawężników (możliwość zejścia przy przejściach)	3,38	64	135	180	259	638
8	Liczba przejść dla pieszych	3,44	40	66	94	110	310
9	Czystość chodników	3,48	20	51	76	51	198
10	Stopień odśnieżania chodników	3,48	20	54	54	39	167
11	Liczba miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki, zieleń)	3,31	32	33	50	49	164
12	Oświetlenie ciągów pieszych	3,35	44	24	36	50	154

Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy transportu indywidualnego pieszego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
13	Oddzielenie ruchu pieszego od kołowego	3,42	4	24	14	63	105

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie indywidualnym pieszym najlepiej oceniono czystość i stopień odśnieżania chodników, które nie stanowią istotnych cech. Najniższe średnie oceny uzyskały: liczba miejsc wypoczynku na trasie i oświetlenie ciągów pieszych, co jest mało istotne dla respondentów oraz stan nawierzchni chodników, który stanowi najistotniejszą cechę.

Najistotniejszymi cechami dla pieszych jest stan nawierzchni chodników, korzystnie ustawiona sygnalizacja świetlna oraz swoboda i bezpieczeństwo poruszania się dzięki czemu poruszanie się pieszych staje się wygodne. Zasadnym jest tworzenie od razu wygodnej, dostosowanej do potrzeb infrastruktury pieszej.

Ocena systemu płatnego parkowania

Szczegółowe oceny poszczególnych cech systemu płatnego parkowania wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.9.

Tabela 3.9. Ocena cech systemu płatnego parkowania wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy systemu płatnego parkowania?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania	3,16	2424	387	162	85	3058
2	Możliwość powiększenia obszaru płatnego parkowania	3,15	752	675	174	158	1759
3	Możliwość ograniczenia obszaru płatnego parkowania	3,15	480	747	420	95	1742
4	Zasadność utrzymania płatnego parkowania	3,15	128	495	512	182	1317
5	Zasadność budowy parkingów wielokondygnacyjnych	3,15	112	198	506	336	1152
6	Konieczność zwiększenia kontroli opłat za parkowanie	3,15	104	498	226	144	972

Źródło: Opracowanie własne

System płatnego parkowania został oceniony na poziomie 3,15-3,16, co odpowiada ocenie „dostatecznej”. Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: funkcjonowanie obecnego systemu parkowania oraz możliwość powiększenia lub ograniczenia obszaru płatnego parkowania. Zasadna jest zatem poprawa funkcjonowania obecnego systemu parkowania.

Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Szczegółowe oceny poszczególnych cech modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.10.

Tabela 3.10. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych	3,20	2624	471	160	58	3313
2	Wydzielenie pasów autobusowych	3,21	816	924	180	52	1972
3	Budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego	3,22	188	876	350	210	1624
4	Priorytety dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	3,21	88	165	816	216	1285
5	Budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź)	3,11	252	492	202	169	1115
6	Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczania przestrzeni dla samochodów	3,22	32	72	292	295	691

Źródło: Opracowanie własne

Modernizację i rozwój publicznego transportu zbiorowego respondenci średnio ocenili na poziomie 3,20-3,22, z wyjątkiem budowy parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź), która uzyskała średnią ocenę 3,11. Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych, wydzielenie pasów autobusowych i budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego. Nowe inwestycje i poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego mogą korzystnie wpłynąć na jego większy udział wśród codziennych podróży.

Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego

Szczegółowe oceny poszczególnych cech modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wraz z przypisanymi punktami przedstawiono w tabeli 3.11.

Tabela 3.11. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania CATI

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani cechy modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	Remonty ulic	3,25	2496	552	142	76	3266
2	Budowa nowych tras obwodowych	3,27	1032	1011	312	68	2423
3	Usprawnianie systemu zarządzania ruchem	3,27	172	681	478	134	1465
4	Budowa mostów	3,26	236	543	316	53	1148
5	Ograniczanie parkowania w centrach	3,26	20	48	134	418	620
6	Tworzenie środków uspokojenia ruchu	3,26	28	60	348	150	586
7	Ograniczanie ruchu kołowego	3,26	16	105	270	101	492

Źródło: Opracowanie własne

Modernizację i rozwój transportu indywidualnego respondenci ocenili na średnim poziomie 3,25-3,27. Zdecydowanie najistotniejsze dla respondentów są remonty ulic i budowa nowych tras obwodowych, jednak usprawnienie systemu zarządzania również stanowi istotną cechę rozwoju transportu indywidualnego.

Podsumowując, respondenci nieco lepiej oceniają modernizację i rozwój transportu indywidualnego niż publicznego transportu zbiorowego. W celu zwiększenia udziału podróży publiczną

komunikacją zbiorową zasadna jest zmiana jej wizerunku wśród mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej, co można osiągnąć m.in.: poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, nadawanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego czy zwiększanie dostępności i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji publicznej.

4. PODSUMOWANIE

Badania ilościowe przeprowadzone były w październiku i listopadzie 2022 roku na terenie Aglomeracji Beskidzkiej na próbie 2000 osób. Ankiety wykonane zostały w podziale na 1000 szt. w formie wywiadów z grupami celowymi oraz 1000 szt. w formie wywiadów w gospodarstwach domowych. Syntetyczne porównanie wyników badań zamieszczono w tabeli 4.1.

Tabela 4.1. Syntetyczne porównanie wyników badań CAPI oraz CATI

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w grupach celowych	Ankiety w gospodarstwach domowych	
Dane o respondencie (% ankietowanych)				
1	Struktura płci kobiety/mężczyźni	49,0% / 51,0%	53,1% / 46,9%	
2	Struktura wieku	18-20 lat – 35,0% 21-30 lat – 15,2% 31-40 lat – 16,8% 41-50 lat – 17,0% 51-60 lat – 11,6% 60+ lat – 4,4%	20-31 lat – 7,8% 31-40 lat – 30,0% 41-50 lat – 26,4% 51-60 lat – 9,7% 61-70 lat – 17,3% 70+ lat – 8,8%	
3	Aktywność zawodowa	Uczeń szkoły ponadpodstawowej	29,5%	0,0%
		Student	13,4%	0,7%
		Pracownik najemny pracujący w domu	1,7%	1,4%
		Pracownik najemny pracujący poza domem	46,9%	42,8%
		Pracujący na własny rachunek	3,0%	29,4%
		Bezrobotny	0,6%	0,9%
		Emeryt/Rencista	4,9%	24,8%
4	Posiadane środki transportu	Samochód osobowy	66,7%	84,6%
		Drugi samochód osobowy	14,8%	11,7%
		Rower	15,0%	48,8%
		Hulajnoga elektryczna	10,4%	8,9%
		Motocykl lub motorower	4,3%	1,9%
Preferencje komunikacyjne				
5	Wybór środka transportu w codziennych podróżach	Samochód	54,5%	83,5%
		Komunikacja zbiorowa	23,9%	5,9%
		Podróże piesze	17,9%	6,1%
		Rower	16,9%	40,8%
		Inne	12,5%	1,0%
6	Główne przyczyny korzystania z różnych środków transportu w jednej podróży (jeśli występuje przesiadka)	(1) Brak bezpośredniego połączenia (2) Załatwienie dodatkowych spraw po drodze wymagające przerwania podróży	(1) Załatwienie dodatkowych spraw po drodze wymagające przerwania podróży (2) Brak bezpośredniego połączenia	

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w grupach celowych	Ankiety w gospodarstwach domowych
Transport publiczny			
7	Główne przyczyny wyboru publicznego transportu zbiorowego	(1) Pasujące istniejące połączenia (2) Bliskość przystanków (3) Brak możliwości korzystania z innych rodzajów transportu	(1) Tańszy (2) Szybszy (3) Wygodniejszy
8	Najważniejsze cechy publicznego transportu zbiorowego	(1) Częstotliwość kursowania, (2) Punktualność (3) Czas dojazdu do przystanku	(1) Częstotliwość kursowania, (2) Czas dojazdu do przystanku (3) Czas podróży
9	Średnia ocena cech publicznego transportu zbiorowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,59	3,67
10	Główne przyczyny niekorzystania z publicznego transportu zbiorowego	(1) Brak dostępu do komunikacji zbiorowej, (2) Brak potrzeby i chęci korzystania z komunikacji zbiorowej (3) Zbyt długi czas podróży	(1) Zbyt niska częstotliwość kursowania (2) Zbyt długi czas podróży (3) Utrudniony/daleki dostęp do przystanków
11	Średnia ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	1,51	3,20
Transport indywidualny			
12	Główne przyczyny wyboru indywidualnego transportu samochodowego	(1) Wygodniejszy (2) Szybszy	(1) Wygodniejszy (2) Szybszy
13	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu samochodowego	(1) Stan techniczny dróg (2) Bezpieczeństwo ruchu	(1) Stan techniczny dróg (2) Bezpieczeństwo ruchu
14	Średnia ocena cech indywidualnego transportu samochodowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,51	3,37
15	Średnia ocena funkcjonowania obecnego systemu parkowania (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	2,58	3,16
16	Główne przyczyny wyboru indywidualnego transportu rowerowego	(1) Podróżowanie rowerem jest zdrowe (2) Podróżowanie rowerem jest tanie	(1) Podróżowanie rowerem jest tanie (2) Podróżowanie rowerem jest zdrowe
17	Główne przyczyny zniechęcające do korzystania z indywidualnego transportu rowerowego	(1) Zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach (2) Brak roweru (3) Zbyt dużo górki lub przewyższeń	(1) Brak roweru (2) Zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach (3) Brak przyjemności z jazdy rowerem
18	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu rowerowego	(1) Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych (2) Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym	(1) Liczba kilometrów wydzielonych dróg rowerowych (2) Liczba kilometrów ulic o ruchu uspokojonym
19	Średnia ocena cech indywidualnego transportu rowerowego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,01	3,43

Lp.	Rodzaj informacji	Ankiety w grupach celowych	Ankiety w gospodarstwach domowych
20	Najważniejsze cechy indywidualnego transportu pieszego	(1) Bezpieczeństwo poruszania się (2) Liczba przejść dla pieszych (3) Ustawienie sygnalizacji świetlnych	(1) Stan nawierzchni chodników (2) Ustawienie sygnalizacji świetlnych (3) Swoboda przejścia chodnikiem
21	Średnia ocena cech indywidualnego transportu pieszego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,50	3,40
22	Średnia ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego (skala ocen: 1 – najgorsza, 5 – najlepsza)	3,52	3,26

Źródło: Opracowanie własne

Większość ankietowanych, w obu badaniach, do codziennych przemieszczeń wybiera **podróż samochodowe**, wskazując na wygodę i szybkość osiągnięcia celu. W indywidualnym transporcie samochodowym, dla jego użytkowników, najważniejszy jest stan techniczny dróg oraz bezpieczeństwo ruchu.

W przypadku **korzystania z różnych środków** transportu w jednej podróży najczęstszą przyczyną jest brak bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu oraz konieczność załatwienia dodatkowych spraw po drodze co wymaga przerwania podróży.

Osoby, które korzystają z **komunikacji zbiorowej** odpowiadały zróżnicowanie na pytania w zależności od rodzaju badania. W grupach celowych głównymi motywacjami były pasujące istniejące połączenia, bliskość do przystanków lub brak możliwości korzystania z innych rodzajów transportu, a w gospodarstwach domowych: niższy koszt, szybkość oraz wygoda podróży. W obu przypadkach ankietowani najbardziej zwracają uwagę na punktualność i czas dojścia do przystanku. Osoby, które nie korzystają z komunikacji zbiorowej argumentują, że nie mają dostępu do komunikacji zbiorowej lub jest on utrudniony, a sama podróż trwa za długo.

Rower, w codziennych podróżach wybierany jest przez 16,9% respondentów w przypadku badania w grupach celowych oraz 40,8% ankietowanych w badaniach przeprowadzanych w gospodarstwach domowych. W obu badaniach głównymi motywatorami był niski koszt podróży oraz korzystny wpływ na zdrowia, a czynnikami, które zniechęcają do podróży rowerem były: zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach oraz brak roweru.

Podróż piesze to trzeci w kolejności wskazywany rodzaj poruszania się w codziennych podróżach. Dla osób poruszających się pieszo najważniejsze było bezpieczeństwo i swoboda poruszania się, stan nawierzchni chodników, liczba przejść dla pieszych oraz ustawienie sygnalizacji świetlnych. Pozostałe środki transportu (hulajnogi, motory, motorowery, car-sharing itp.) wybierane są stosunkowo rzadko.

SPIS TABEL

TABELA 2.1. LICZBA WYKONANYCH ANKIET W GRUPACH CELOWYCH W PODZIALE NA LOKALIZACJE	7
TABELA 2.2. ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY POSIADANIEM PRAWA JAZDY ORAZ BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY PRZEZ RESPONDENTÓW BADANIA CAPI	10
TABELA 2.3. WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI W PODZIALE NA GMINĘ ZAMIESZKANIA	12
TABELA 2.4. OCENA CECH TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	18
TABELA 2.5. OCENA CECH INDYWIDUALNEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	21
TABELA 2.6. OCENA CECH TRANSPORTU ROWEROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI.....	23
TABELA 2.7. OCENA CECH PODRÓŻY PIESZYCH WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	24
TABELA 2.8. OCENA CECH PŁATNEGO PARKOWANIA WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	25
TABELA 2.9. OCENA CECH PŁATNEGO PARKOWANIA WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI Z PODZIAŁEM NA MIEJSCE WYKONYWANIA ANKIETY	26
TABELA 2.10. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	26
TABELA 2.11. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	27
TABELA 3.1. LICZEBNOŚĆ PRÓBY I DOCELOWE KOHORTY DEMOGRAFICZNE WYZNACZONE DLA GMIN	29
TABELA 3.2. ŚREDNIA LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU, Z KTÓRYCH KORZYSTAJĄ PRZEBADANE GOSPODARSTWA DOMOWE	31
TABELA 3.3. ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY POSIADANIEM PRAWA JAZDY ORAZ BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	34
TABELA 3.4. WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI W PODZIALE NA GMINĘ ZAMIESZKANIA	35
TABELA 3.5. OCENA CECH TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	40
TABELA 3.6. OCENA CECH TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO SAMOCHODOWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	43
TABELA 3.7. OCENA CECH TRANSPORTU ROWEROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	45
TABELA 3.8. OCENA CECH PODRÓŻY PIESZYCH WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	46
TABELA 3.9. OCENA CECH SYSTEMU PŁATNEGO PARKOWANIA WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	47
TABELA 3.10. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	47
TABELA 3.11. OCENA MODERNIZACJI I ROZWOJU TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO WG UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	48
TABELA 4.1. SYNTETYCZNE PORÓWNANIE WYNIKÓW BADAŃ CAPI ORAZ CATI	50

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 2.1 STRUKTURA WIEKU RESPONDENTÓW W BADANIU CAPI Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.....	9
RYSUNEK 2.2 STATUS ZAWODOWY Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ RESPONDENTA BADANIA CAPI.....	9
RYSUNEK 2.3 POSIADANIE PRAWA JAZDY I BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY PRZEZ RESPONDENTÓW BADANIA CAPI	10
RYSUNEK 2.4 RODZAJ POSIADANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI.....	11
RYSUNEK 2.5 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI.....	12
RYSUNEK 2.6 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	14
RYSUNEK 2.7 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG WIEKU UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	15
RYSUNEK 2.8 PRZYCZYNY KORZYSTANIA Z RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W JEDNEJ PODRÓŻY WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	16
RYSUNEK 2.9 PRZYCZYNY WYBORU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	18
RYSUNEK 2.10 PRZYCZYNY NIEKORZYSTANIA Z TRANSPORTU ZBIOROWEGO WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	20
RYSUNEK 2.11 PRZYCZYNY WYBORU SAMOCHODU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	21
RYSUNEK 2.12 PRZYCZYNY WYBORU ROWERU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	22
RYSUNEK 2.13 CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄCE DO REALIZACJI PODRÓŻY ROWEREM WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CAPI	23
RYSUNEK 3.1 STRUKTURA WIEKU RESPONDENTÓW W BADANIU CATI Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.....	32
RYSUNEK 3.2 STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW W BADANIU CATI Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ	33
RYSUNEK 3.3 POSIADANIE PRAWA JAZDY I BILETU OKRESOWEGO NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY PRZEZ RESPONDENTÓW BADANIA CATI	33
RYSUNEK 3.4 RODZAJ POSIADANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	34
RYSUNEK 3.5 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	35
RYSUNEK 3.6 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	37
RYSUNEK 3.7 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WEDŁUG WIEKU UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	38
RYSUNEK 3.8 PRZYCZYNY KORZYSTANIA Z RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W JEDNEJ PODRÓŻY WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	39
RYSUNEK 3.9 PRZYCZYNY WYBORU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	40
RYSUNEK 3.10 PRZYCZYNY NIEKORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	42
RYSUNEK 3.11 PRZYCZYNY WYBORU SAMOCHODU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI.....	43
RYSUNEK 3.12 PRZYCZYNY WYBORU ROWERU W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU SIĘ WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	44
RYSUNEK 3.13 CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄCE DO PODRÓŻY ROWEREM WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA CATI	45