badanie ankietowe mieszkańców

TRANSPORT I MOBILNOŚĆ W REGIONIE 2021

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Transport i mobilność w regionie 2021

Podsumowanie badania ankietowego skierowanego do **mieszkańców**

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego
w Szczecinie

Szczecin, listopad 2021 r.

Spis treści

1. Wstęp 3
2. Forma ankiety 3
3. Frekwencja i rozkład głosów 4
4. Charakterystyka respondentów 5
5. Tematyka i zakres pytań 5
6. Zachowania mobilnościowe i dostęp do transportu 6
7. Wpływ pandemii COVID-19 na zachowania transportowe 8
8. Ocena przewozów kolejowych i kolei regionalnej 9
9. Ocena programu sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego 11
10. Oczekiwania i dalsze kierunki działań 14
11. Podsumowanie i rekomendacje 15

Opracowanie dokumentu:

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie
Zespół: Maciej Łapko, Ewa Buszac-Piątkowska, Tomasz Jaksina

1. Wstęp

Badanie ankietowe **„Transport i mobilność w regionie 2021”** skierowane do mieszkańców województwa zachodniopomorskiego zostało przeprowadzone w dniach od 20.05.2021 do 30.06.2021 r. Badanie miało na celu uzyskanie opinii mieszkańców województwa odnośnie ich potrzeb i zachowań transportowych, a zebrane odpowiedzi posłużyły m.in. do wsparcia prac nad przygotowywanym dokumentem pod nazwą „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, zawierającego zarówno zestawienie celów polityki transportowej województwa, odpowiadających nowym wyzwaniom i możliwościom rozwojowym naszego regionu, jak i zawierającego listę działań, również inwestycyjnych, pozwalających na ich realizację.

Badanie miało też na celu poznanie ogólnego zainteresowania mieszkańców województwa zagadnieniami transportowymi oraz ocenę, czy formuła badania on-line, która została przyjęta m.in. z powodu trwającej pandemii COVID-19, może być reprezentatywna i rozwijana w kolejnych latach.

Niniejsze opracowanie stanowi podsumowanie badania.

2. Forma ankiety

Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w oparciu o ogólnodostępny anonimowy formularz on-line umieszczony na stronie Regionalnego biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie. Zaproszenie do udziału w ankiecie zostało rozpowszechnione w następujących formułach:

- Poprzez pismo, zaadresowane do burmistrzów gmin i starostów powiatów, z prośbą o rozpowszechnienie informacji o ankiecie wśród mieszkańców przy wsparciu lokalnych kanałów informacyjnych (np. strony internetowe, media społecznościowe, organizacje lokalne).
- Komunikat prasowy przygotowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego skierowany do mediów lokalnych i regionalnych z prośbą o wsparcie akcji informacyjnej.
- Rozesłanie informacji poprzez przygotowane listy mailingowe do szkół, uczelni, instytucji publicznych, dużych zakładów pracy i organizacji pozarządowych.

Zaproszenia były uzupełnione o przygotowane materiały graficzne (bannery) z prośbą o ich wykorzystanie w promocji i rozpowszechnianiu informacji o ankiecie.

W trakcie trwania ankiety dwukrotnie rozesłano informacje przypominającą (w połowie terminu i w ostatnim tygodniu głosowania) zachęcając do udziału w głosowaniu.

Ryc. 1. Przykłady banerów promujących badanie ankietowe

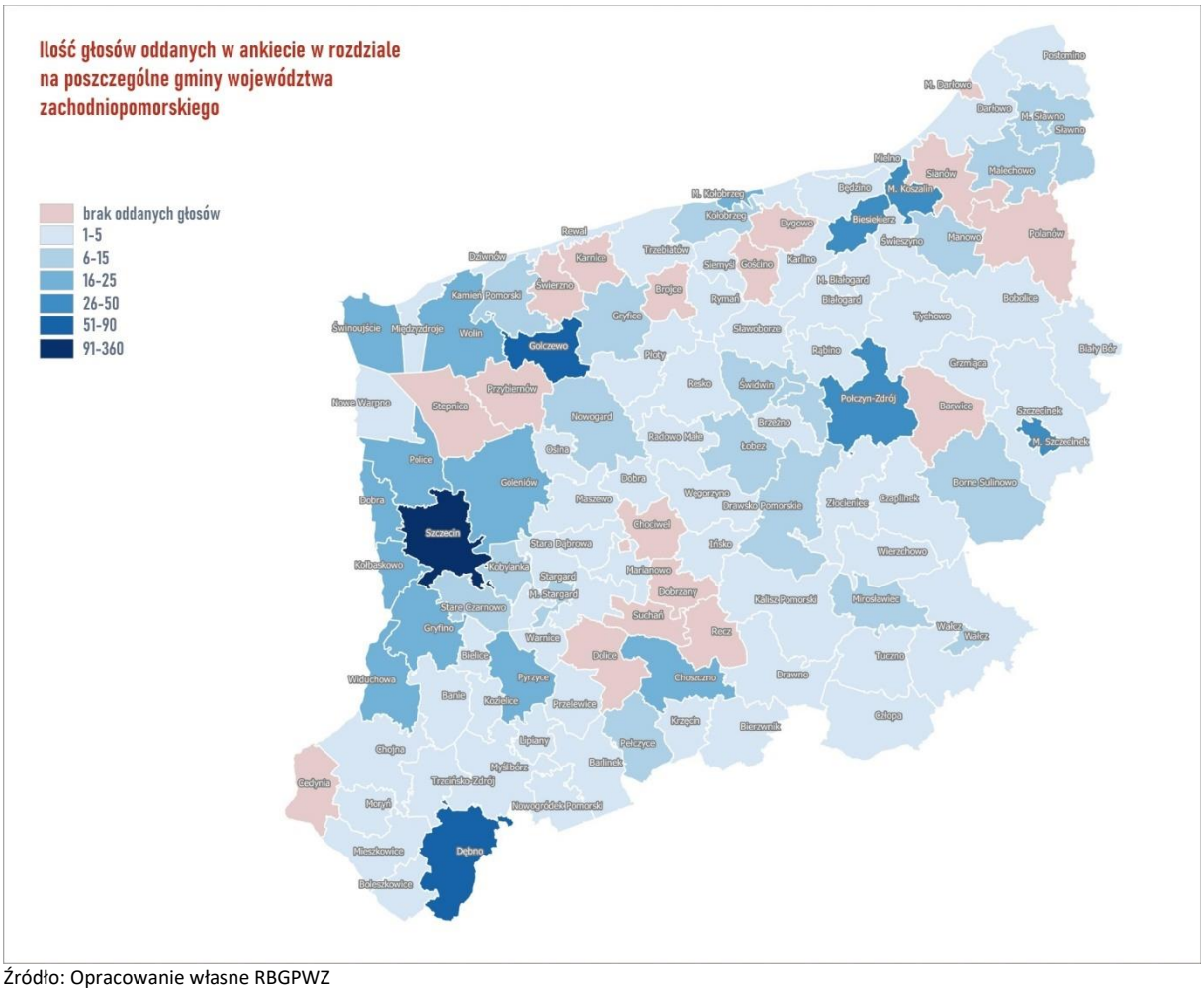
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3. Frekwencja i rozkład głosów

W trakcie trwania ankiety zebrano łącznie 1187 głosów z 96 gmin, największą ilość głosów (358) oddali mieszkańcy **Szczecina,** kolejne miejscowości z najliczniejszymi odpowiedziami to: **Dębno** (89), **Golczewo** (61), miasto **Koszalin** (46) i miasto **Szczecinek** (37). Niestety mimo podjętych działań, aż z 17 gmin województwa nie wpłynął ani jeden głos w ankiecie.

W układzie przestrzennym największą aktywność w ankiecie wykazywały gminy części zachodniej województwa (gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego), Strefy Centralnej województwa (Połczyn-Zdrój, Świdwin, Drawsko Pomorskie) oraz gminy obszaru Koszalińsko-Kołobrzesko-białogardzkiego obszaru funkcjonalnego. Można to wiązać zarówno z koncentracją populacji, jak i rozwijanymi systemami transportu publicznego. Należy również zauważyć dużą aktywność jednostkowych gmin jak Golczewo czy Dębno.

Ryc. 2. Ilość głosów oddanych w ankiecie w rozdziale na poszczególne gminy województwa



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

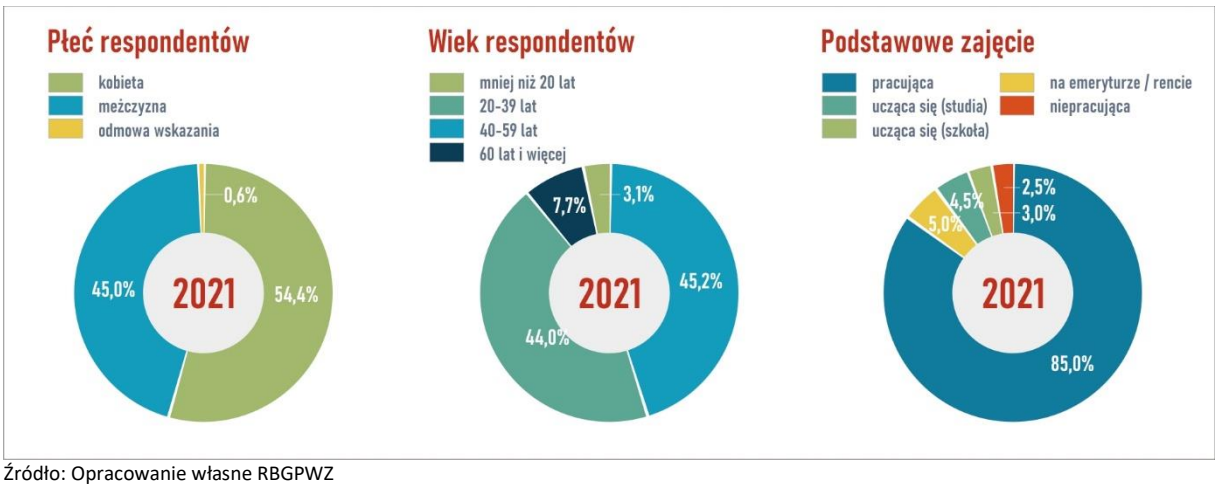
Gminy o najmniejszej aktywności związanej z głosowaniem znajdują się w większości w obszarze tzw. **specjalnej strefy włączenia** województwa, czyli obszarem, który od lat zmaga się zarówno z problemami depopulacji i dużą skalą bezrobocia (w ujęciu regionalnym), jak i wykluczeniem transportowym (ograniczona dostępność do systemów transportu publicznego). Problemy te mogą przekładać się na niewielkie zainteresowanie zagadnieniami transportowymi, ale jednocześnie wskazywać na istotny stopień wykluczenia cyfrowego (ankieta dostępna była wyłącznie on-line).

4. Charakterystyka respondentów

Najczęściej na pytania ankiety odpowiadały **kobiety (54,5%),** natomiast biorąc pod uwagę strukturę wiekową odpowiedzi udzielały osoby w przedziale wiekowym **40-59 lat (45,2% głosów).**

Największą grupę respondentów stanowiły **osoby pracujące (85%),** kolejno wg podstawowego zajęcia były to: osoby będące na emeryturze (5%), studiujące (4,5%) i uczące się (3%) oraz niepracujący (2,5%). **Ponad 81%** wszystkich biorących udział w ankiecie to osoby posiadające prawo jazdy.

Ryc. 3. Charakterystyka respondentów



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

5. Tematyka i zakres pytań

W badaniu ankietowym skupiono się przede wszystkim na **pięciu** zagadnieniach związanych z transportem i mobilnością mieszkańców:

- **Zachowania mobilnościowe i dostęp do transportu.**
- **Wpływ pandemii COVID-19 na zachowania transportowe**
- **Ocena przewozów kolejowych i kolei regionalnej**
- **Ocena programu sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego**
- **Oczekiwania i dalsze kierunki działań**

Analiza pierwszych dwóch zagadnień miała pozwolić na przybliżoną ocenę dostępności transportowej oraz ocenę dominujących zachowań związanych z mobilnością.

Pozostałe trzy zagadnienia dotyczyły zakresów i projektów, na których realizację i wpływ może mieć Województwo Zachodniopomorskie na szczeblu regionalnym - ocena potencjalnych pól wsparcia, ulepszania istniejących rozwiązań i wdrażanie nowych projektów.

W przypadku **transportu kolejowego** oczekiwano od respondentów odniesienia się do korzystania z kolei w ciągu ostatnich pięciu lat oraz podania powodów korzystania, lub nie, z takiego sposobu podróżowania. Jako ostatnie zadano pytanie otwarte o poprawę dostępności i atrakcyjności tego rodzaju transportu.

Pytania o program **sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego** miały na celu zbadanie wiedzy na temat istnienia i rozwoju oraz stopnia korzystania, i potrzeby dalszego rozwoju programu. Pulę pytań rozpoczyna pytanie o znajomość samej nazwy i wiedzy na temat przebiegu tras rowerowych przez gminę respondenta. Kolejne pytania dotyczyły korzystania z sieci tras oraz w jaki sposób respondent dotarł do trasy rowerowej

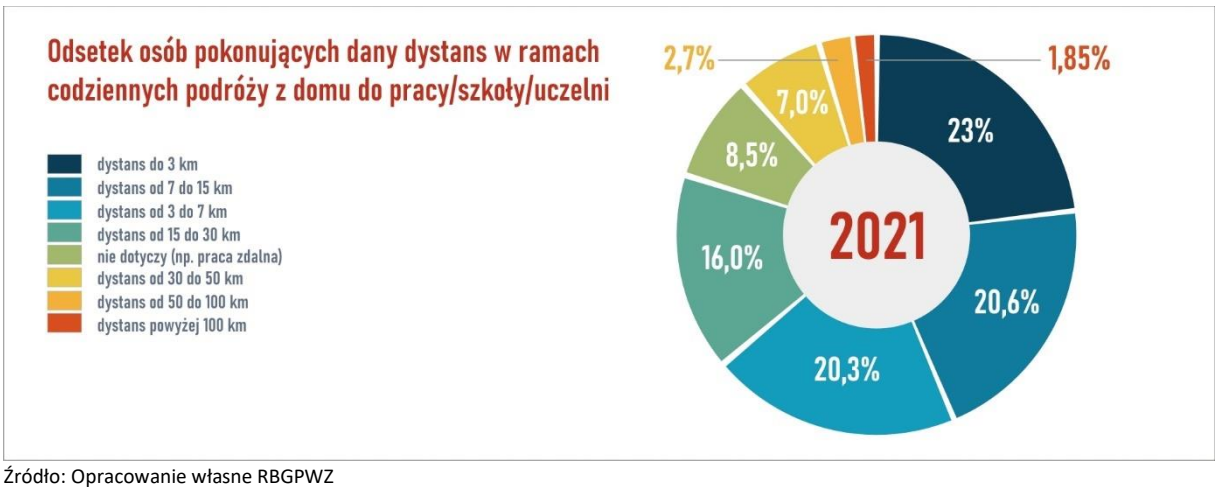
Na koniec poproszono respondentów o wskazanie, które z działań lub kierunków w zakresie rozwoju systemów transportowych w kolejnych latach najbardziej przyczyniłoby się do poprawy ich jakości życia.

6. Zachowania mobilnościowe i dostęp do transportu

W zakresie zachowań mobilnościowych pytania rozpoczęto od określenia średniej odległości pokonywanej w ramach codziennych podróży. Jest to szczególnie istotne, gdyż to codzienne podróże (na linii dom-praca, dom-szkoła) są głównym generatorem potoków pasażerskich, szczególnie w obszarach miejskich i gęsto zaludnionych.

Blisko **64%** respondentów wskazało, że w codziennych podróżach pokonuje odległości do 15 km z czego najliczniejszą grupę **(23%)** stanowią osoby, które dziennie przemieszczają się na odległość do 3 km.

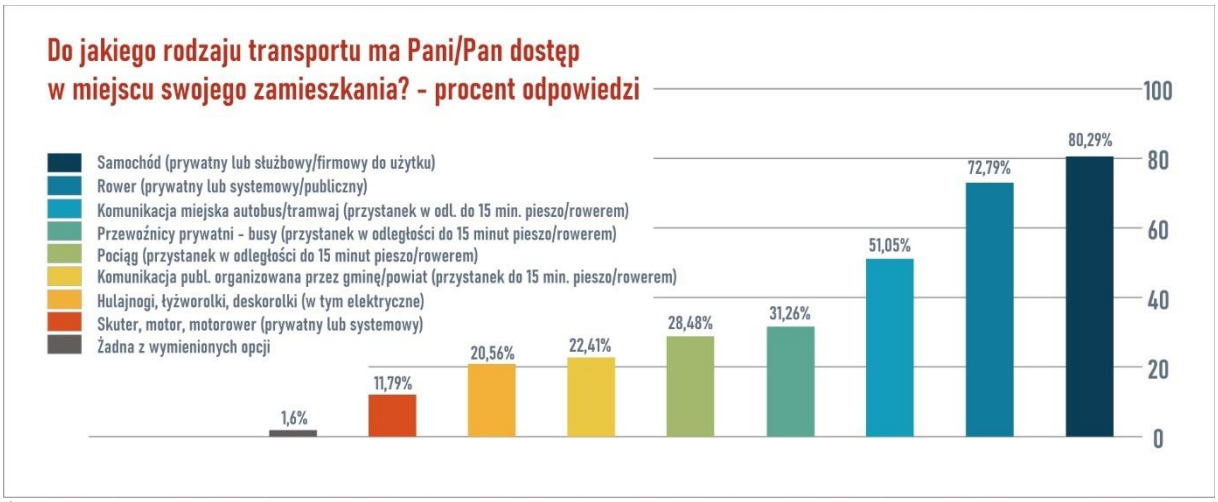
Ryc. 4. Dystans codziennych podróży



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Zapytano również o dostępność do systemów i rozwiązań transportowych w miejscu zamieszkania lub jego bezpośrednim, bliskim sąsiedztwie. Ponad **80 %** uczestników ankiety wskazało, że posiada dostęp **do samochodu** (prywatnego lub służbowego) co czyni go najbardziej dostępnym środkiem transportu. Na drugim miejscu dostępnych rozwiązań znajduje się **rower,** do którego dostęp deklaruje aż **72,79%** respondentów. Na miejscu trzecim wskazano komunikację miejska (autobus lub tramwaj), do której dostęp ma **51,05%** badanych.

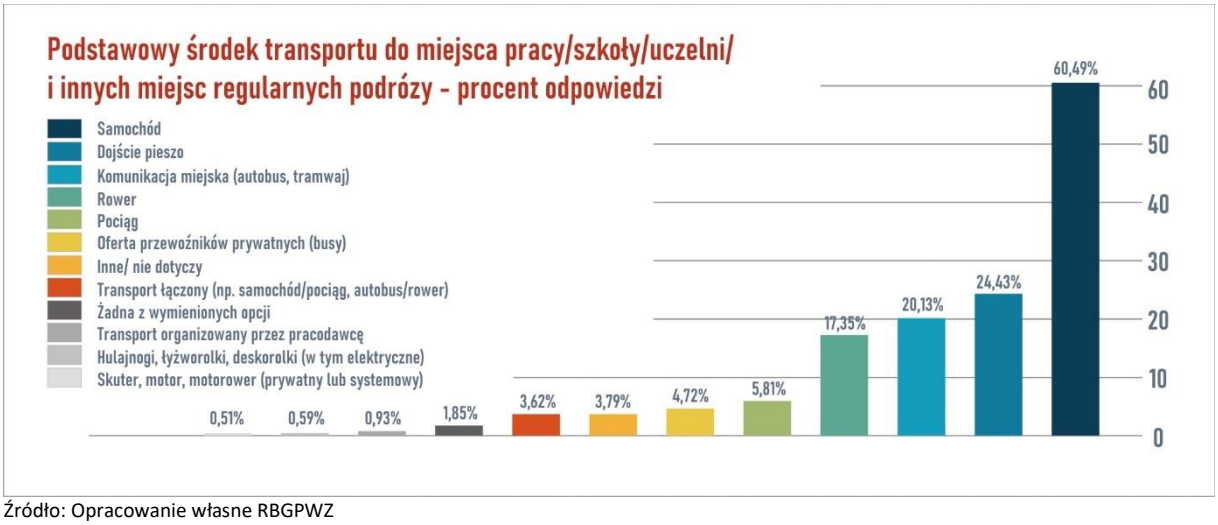
Ryc. 5. Dostępność do transportu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Należy zauważyć, że relatywnie duża ilość wskazań na poziomie **20,56%** dotyczy hulajnóg, łyżworolek i deskorolek (w tym elektrycznych), określanych jako urządzenia transportu osobistego (UTO). Powodem tego może być zarówno rozwój komercyjnych systemów stacji wypożyczeń takich urządzeń, jak i coraz bardziej rozpowszechniona moda na korzystanie z nich w codziennych podróżach.

Ryc. 6. Podstawowy środek transportu w codziennych podróżach

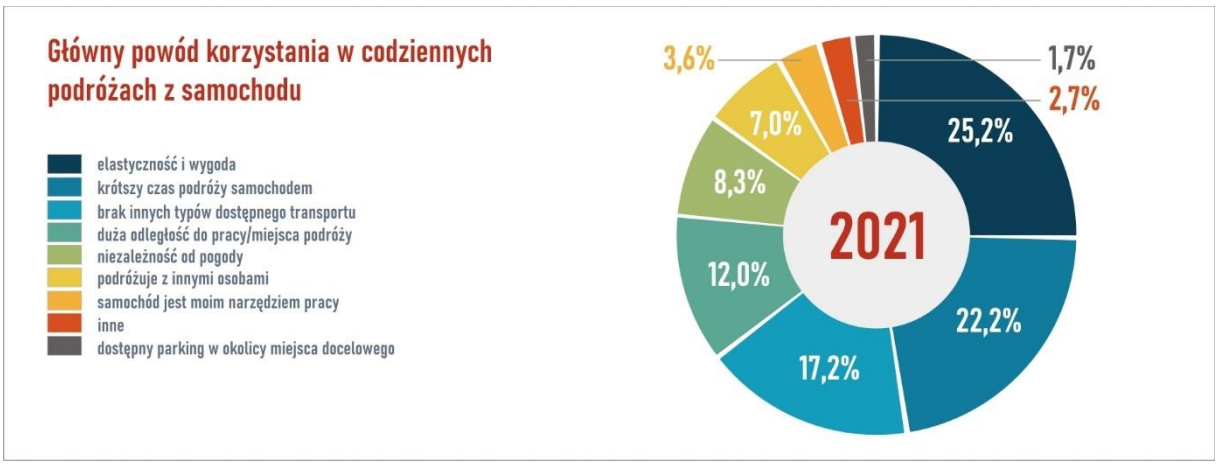


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Na **samochód jako podstawowy środek transportu** w podróżach do miejsca pracy, szkoły, uczelni lub innych miejsc regularnych podróży wskazuje aż **60,49%** respondentów. Na drugim miejscu wskazywane jest dojście pieszo (24,43% odpowiedzi), a na trzecim miejscu wykorzystanie systemów komunikacji miejskiej autobusowej i tramwajowej (20,13%).

Biorąc pod uwagę pokonywaną w podróżach odległość to **aż 23% respondentów wskazuje, że wykorzystuje samochód w codziennych podróżach na dystansach do 3 km**. Oznacza to, że wielu przypadkach najkrótsze odległości, które mogłyby być realizowane pieszo, rowerem czy komunikacją zbiorową realizowane są samochodem.

Ryc. 7. Korzystanie z samochodu w codziennych podróżach



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

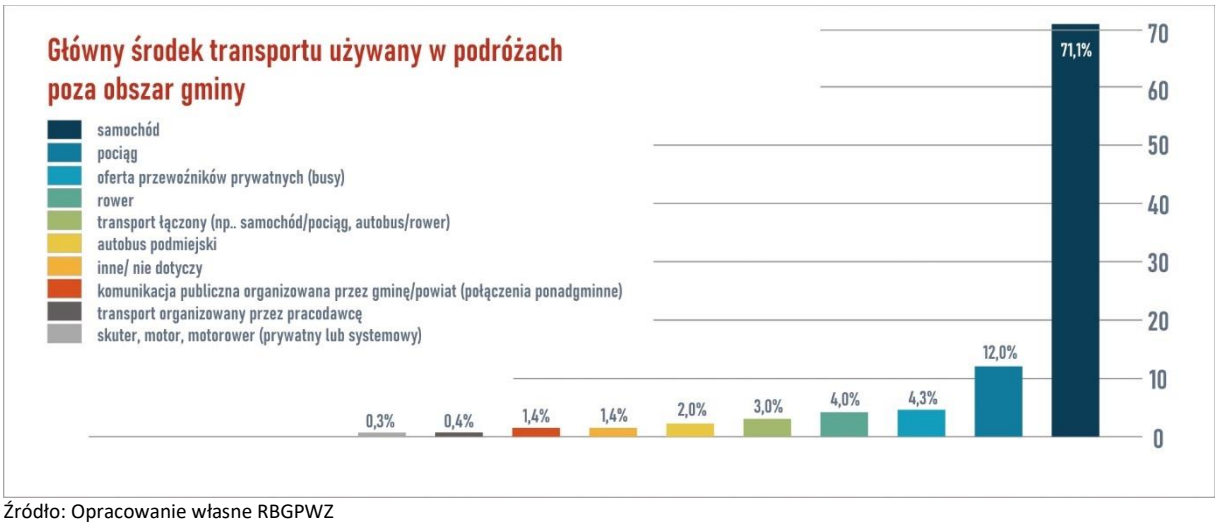
Głównymi powodami, dla których respondenci decydują się na korzystanie z samochodu w podróżach codziennych są **elastyczność i wygoda** (25,2% wskazań) oraz **krótszy czas podróży** (22,2% wskazań). Jako trzeci wskazywany powód jest **brak innych typów dostępnego transportu** (17,2% głosów), co może wskazywać na potencjalny popyt np. transportu publicznego w wypadku pojawienia się odpowiedniej i dopasowanej alternatywy dla transportu indywidualnego.

Najrzadziej wskazywanym powodem korzystania z samochodu jako podstawowego środka transportu (1,7% odpowiedzi) jest dostępność parkingu w okolicy miejsca docelowego. Oznacza to, że potencjalne problemy z parkowaniem praktycznie nie maja wpływu na wybór środka transportu.

Respondenci zapytani o podróże poza obszar swojej gminy w ponad **35%** przypadków wskazują, że mają one miejsce kilka razy w miesiącu, a niemal **28%** zapytanych wskazuje, że poza obszar swojej gminy **wyjeżdża codziennie.** Kolejne **19 %** respondentów wyjeżdża raz w miesiącu lub rzadziej a **18%** odbywa takie podróże kilka razy w tygodniu.

Spośród wszystkich respondentów ponad **71%** wskazało **samochód jako główny środek transportu w podróżach poza granice gminy**. Na **podróż pociągiem** w takiej sytuacji decyduje się **12,0%** respondentów. Mimo tego **ponad 57%** respondentów przyznało, że planując podróż poza granice gminy analizuje również inne sposoby podróży. Ostateczny wybór samochodu może świadczyć o braku odpowiedniej alternatywy dla takiego sposoby podróżowania.

Ryc. 8. Podróże poza obszar gminy



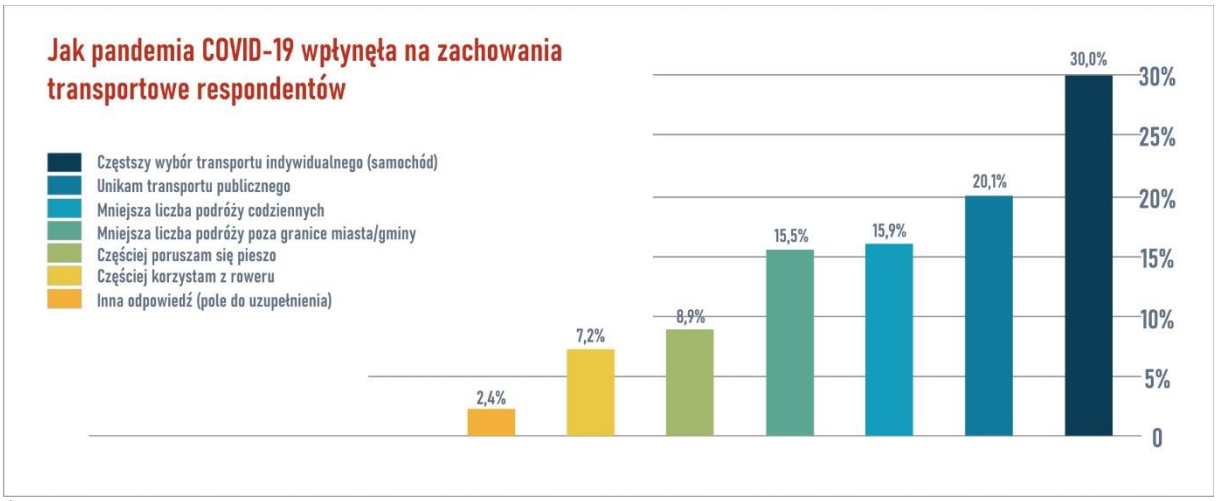
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

7. Wpływ pandemii COVID-19 na zachowania transportowe

Trwająca pandemia COVID-19 wyraźnie wpłynęła na szereg zachowań społecznych. W związku z powyższym zapytanie o zakres oddziaływania pandemii na zachowania transportowe było jednym z pytań skierowanych do mieszkańców województwa zachodniopomorskiego.

Blisko połowa respondentów (49,8%) zadeklarowała, że pandemia COVID-19 nie miała wpływu na zmianę ich zachować transportowych. Odmienne zdanie miało 44,6% (zauważony wpływ) a 5,6% nie miało zdania.

Ryc. 9. Wpływ pandemii na zachowania transportowe



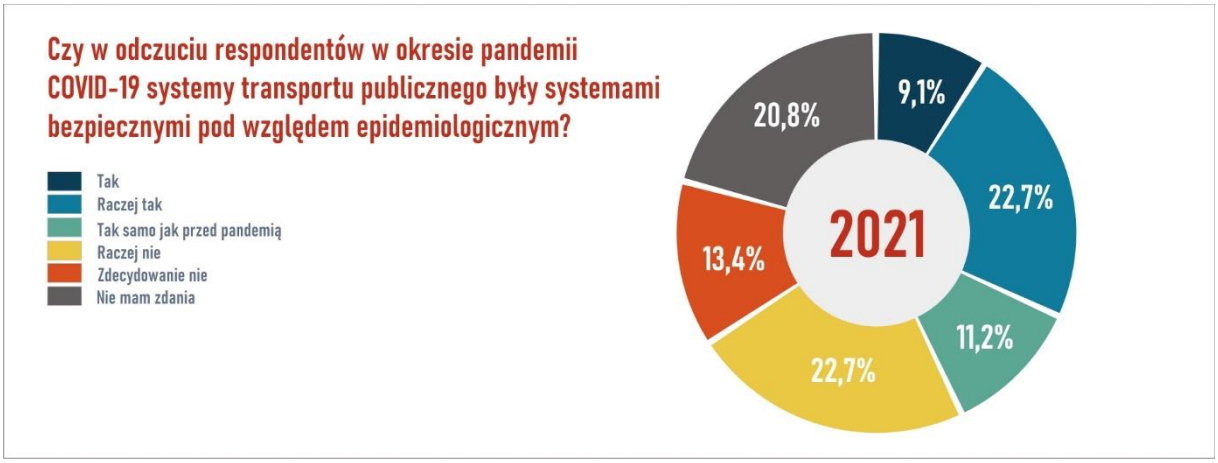
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Wśród osób, które potwierdziły, że pandemia miała wpływ na ich zachowania transportowe, najczęstszym (30%) wskazaniem była zmiana w postaci **częstszego wyboru transportu indywidualnego** (samochód), jednocześnie ponad 20% wskazało, że unika transportu publicznego.

Blisko 16% respondentów wskazało, że ograniczyło swoje podróże codzienne a kolejne 15,5% wskazało na ograniczenie podróży poza granice miasta / gminy. Niewielki odsetek badanych wskazał na zmianę sposobu przemieszczania się na jazdę rowerem (7%) oraz chodzenie pieszo (9%).

Dane te wskazują jednoznacznie, iż pandemia spowodowała jednoczesny spadek podróży transportem publicznym na rzecz przemieszczania się własnym samochodem i w bardzo niewielkim stopniu zachęciła do alternatywnych form przemieszczania się.

Ryc. 10. Bezpieczeństwo transportu publicznego w okresie pandemii



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W ocenie bezpieczeństwa systemów transportu publicznego pod względem epidemiologicznym respondenci są wyraźnie podzieleni. Łącznie **31,8%** wskazuje, że w ich odczuciu **transport publiczny był i jest bezpieczny** (9,1% odpowiedzi na „tak” i 22,7% na „raczej tak”). Natomiast **36,1%** wskazuje, że w ich odczuciu **bezpieczeństwo się pogorszyło** (13,4% odpowiedzi na „zdecydowanie nie” i 22,7% na „raczej nie”). Ponad 11,2% uważa, że w ich odczuciu jest tak samo bezpiecznie jak przed pandemią a 20,8% nie ma na ten temat wyrobionego zdania.

8. Ocena przewozów kolejowych i kolei regionalnej

Organizacja kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa należy do zadań Marszałka Województwa, a same przewozy kolejowe realizowane są nowoczesnym taborem należącym do Województwa Zachodniopomorskiego. Tabor został powierzony przewoźnikowi kolejowemu którym na obszarze regionu jest spółka POLREGIO (wcześniej funkcjonująca jako Przewozy Regionalne) z obowiązkiem utrzymania go na wysokim poziomie technicznym, na okres realizacji dziesięcioletniej umowy przewozowej.

W wyniku działań inwestycyjnych zachodniopomorski tabor kolejowy należy do najbardziej nowoczesnych w kraju. Województwo Zachodniopomorskie na inwestycje taborowe w ostatnich 10 latach wydało łącznie ponad 1 mld zł brutto, a zakupy w znacznej części zostały sfinansowane ze środków Unii Europejskiej. Obecny tabor województwa liczy 70 pojazdów, a pociągami regionalnymi, współfinansowanymi przez Województwa Zachodniopomorskie, podróżuje rocznie ok. 7 mln pasażerów.

Po zachodniopomorskich torach od stycznia 2021 kursują dwie hybrydy – bursztynowa i zielona. Składy o napędzie hybrydowym (spalinowo - elektrycznym) pozwalają na uruchomienie m.in. kursów na niezelektryfikowanych liniach kolejowych przez co zwiększa się zakres możliwych połączeń kolejowych i obsługiwanych kierunków. Składy wyróżniono poprzez specjalne malowanie, nawiązujące do klimatu regionu, jego atrakcji i charakterystycznych miejsc. Pojazdy są wyposażone w klimatyzację, internet bezprzewodowy, monitoring, elektroniczny system informacji pasażerskiej, sygnalizację przeciwpożarową, defibrylator, rampy ładunkowe dla wózków, czy przestrzeń do przewozu rowerów.

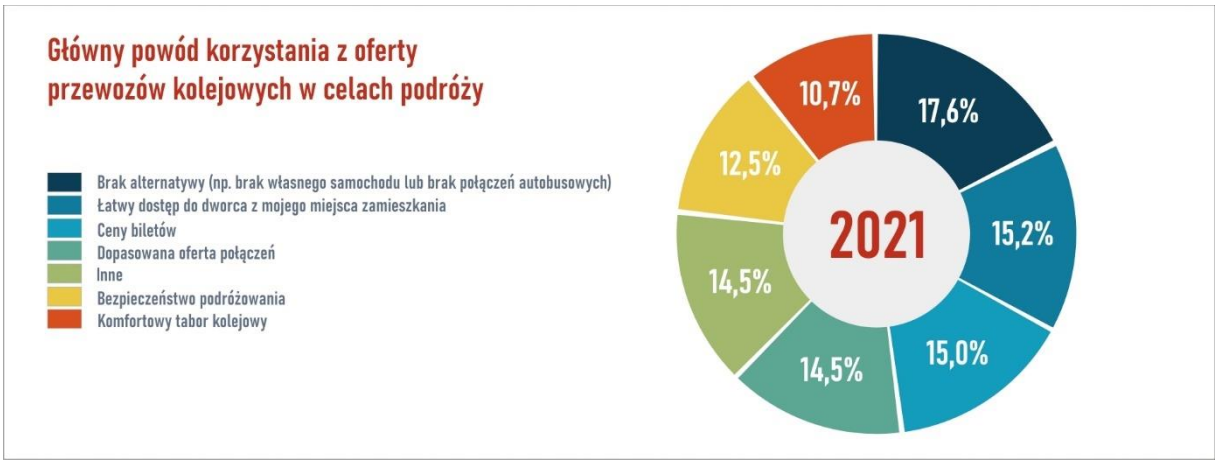
Źródło: UMWZ

Producentem dwunapędowych zespołów trakcyjnych 36 WEh (o oznaczeniu kolejowym EN63H) jest nowosądecki NEWAG S.A. Hybrydowy napęd tworzy silnik trakcyjny (1600 kW) zasilany z sieci elektrycznej za pomocą odbieraka prądu oraz jednostka napędowa składająca się z dwóch silników spalinowych i generatora prądu. Pojazdy wyposażone są w najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa ruchu, a ich maksymalna prędkość to: 160 km/h (napęd z sieci trakcyjnej) i 120 km/h (silniki diesla).

W związku z celem polityki transportowej województwa jakim jest zwiększanie roli kolei w regionie, szczególną wagę mają dobrze zdiagnozowane potrzeby transportowe mieszkańców województwa oraz właściwie określone priorytety rozwoju połączeń kolejowych, tym samym w ankiecie skierowanej do mieszkańców zawarto pytania dotyczące właśnie tych zagadnień.

W przeprowadzonym badaniu ankietowym **76,5%** respondentów zadeklarowało, że **korzystało z oferty przewoźników kolejowych** w ostatnich pięciu latach.

Ryc. 11. Powody korzystania z oferty kolejowej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

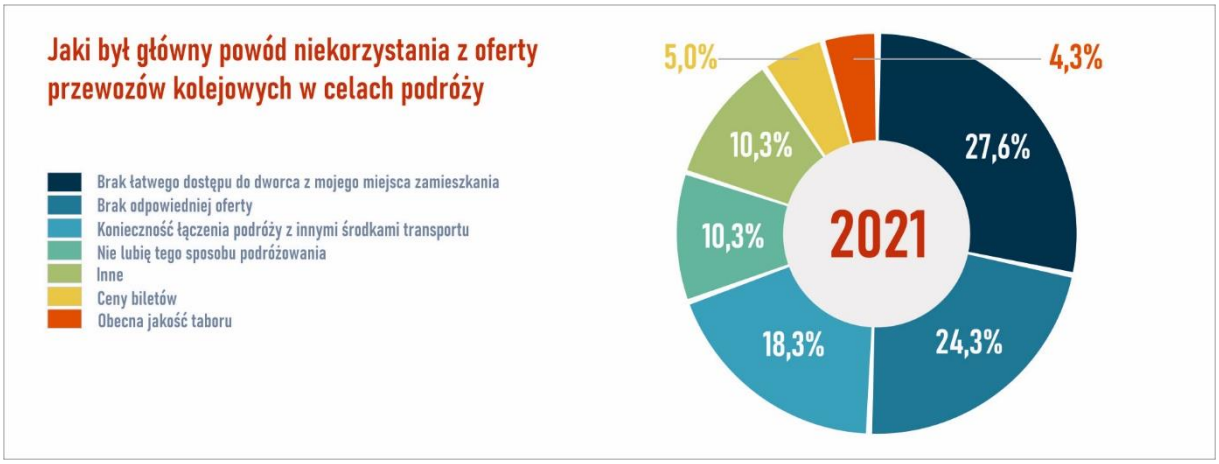
Analizując powody korzystania przez respondentów z oferty kolejowej nie można wskazać jednego, dominującego powodu (głosy rozkładają się dosyć równomiernie a pierwsze miejsca od ostatniego różni niecałe 10 punktów procentowych. Niemniej jako główny powód wskazywany jest **brak alternatywy transportowej** (brak własnego samochodu czy brak odpowiednich połączeń autobusowych). Ten powód wskazywany był przez **17.6%** respondentów.

Na kolejnych miejscach znalazł się **łatwy dostęp do dworca z miejsca zamieszkania** (15,2% głosów), korzystne **ceny biletów** (15,0%) oraz **dopasowana oferta połączeń** (14,5%).

Respondenci którzy zadeklarowali, że nie korzystali w ostatnich latach z oferty transportu kolejowego zostali zapytani o główne powody takiej decyzji. Tu już wyraźnie zostały wskazane trzy główne typy odpowiedzi: na pierwszym miejscu wskazano **brak łatwego dostępu do dworca z miejsca zamieszkania** (27,6% głosów), na drugim miejscu **brak odpowiedniej oferty połączeń** (24,3% głosów), a na miejscu trzecim problem wynikający z **konieczności łączenia podróży z innymi środkami transportu** (18,3%).

Najmniej respondentów wskazywało na ceny biletów i na stan taboru co może potwierdzać, że obecne standardy pojazdów stosowanych w przewozach są odpowiednie, a ustalony taryfikator cenowy dostępny dla większości pasażerów.

Ryc. 12. Powody niekorzystania z oferty kolejowej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ponad 66,8% wszystkich respondentów udzieliło odpowiedzi na pytanie o charakterze otwartym z prośbą o wskazanie pomysłów na polepszenie dostępności i atrakcyjności kolei w codziennych podróżach. Zdecydowana większość zgłoszonych propozycji dotyczyła **zwiększenia ilości połączeń, szczególnie z małymi miejscowościami oraz przywrócenia połączeń zlikwidowanych**. Kolejne zgłoszenia dotyczyły: **usprawnienia dojazdu komunikacją publiczną do stacji kolejowej**, lepszego **dopasowania rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb** oraz bardziej zoptymalizowanego taryfikatora biletów (np. poprzez wspólny bilet z innymi systemami transportu).

9. Ocena programu sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego

Główne wojewódzkie trasy rowerowe realizowane są zgodnie z **Koncepcją sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego** przyjętą przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w roku 2018. Koncepcja sieci została opracowana dzięki środkom Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie. Opracowanie określiło **cztery priorytetowe trasy rowerowe** obejmujące cały obszar województwa zachodniopomorskiego. Są to następujące trasy (w nawiasie podano numer oznaczenia trasy):

- **Velo Baltica** (Euro Velo 10 i 13) – trasa wzdłuż wybrzeża Bałtyku,
- **Trasa Pojezierzy Zachodnich** (20) – trasa prowadząca od Pojezierza Myśliborskiego do Szczecinka,
- **Stary Kolejowy Szlak** (15) – trasa komunikująca Morze Bałtyckie z Pojezierzem Wałeckim,
- **Blue Velo** (3) – trasa prowadząca od wybrzeża Bałtyku, wzdłuż Zalewu Szczecińskiego, do Kostrzyna nad Odrą.

Trasą dodatkową jest **trasa wokół Zalewu Szczecińskiego**. Jest to polsko-niemiecka trasa, w części wschodniej całkowicie pokrywająca się z trasą Blue Velo, w wielu miejscach oferująca bezpośrednie widoki na wody Jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego.

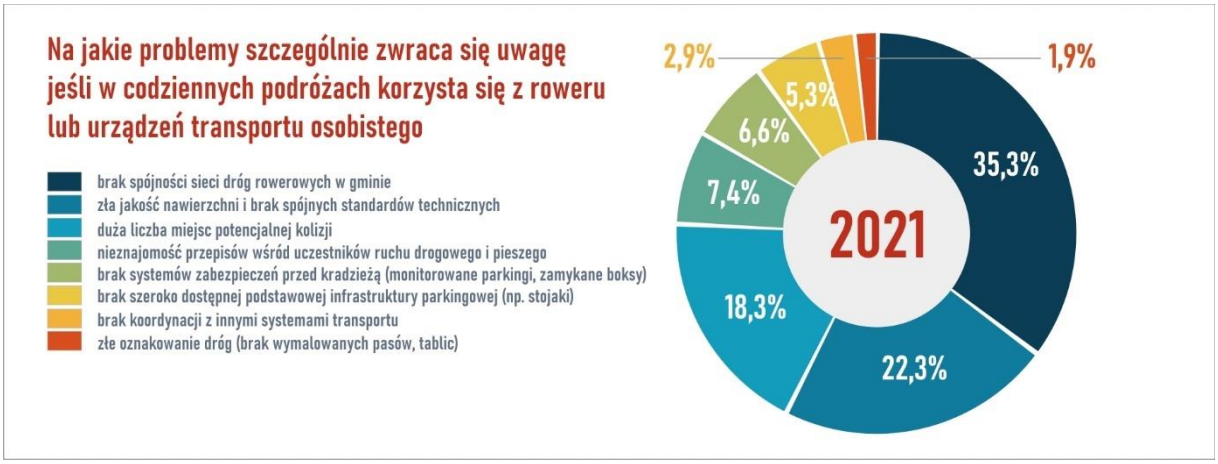
Dokładny przebieg tras rowerowych oraz stan ich realizacji można obserwować na stronie **trasyrowerowe.wzp.pl**, a dodatkowo pod adresem **www.rowery.wzp.pl** znajdują się kompletne mapy oraz ślady GPX, które można wgrać do telefonu.

Ryc. 13. Trasy Rowerowe Pomorza Zachodniego

Źródło: UMWZ

Respondenci deklarujący korzystanie z roweru i urządzeń transportu osobistego zostali zapytani o główne problemy, na które zwracają uwagę podczas swoich podróży. Na pierwszym miejscu zdecydowanie uplasował się **brak spójności sieci dróg rowerowych,** na który wskazało 35,3% respondentów. Kolejnym problemem była **zła jakość nawierzchni i brak spójnych standardów technicznych**, na które zwróciło uwagę 22,3% ankietowanych.

Ryc. 14. Problemy w codziennych podróżach rowerem



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

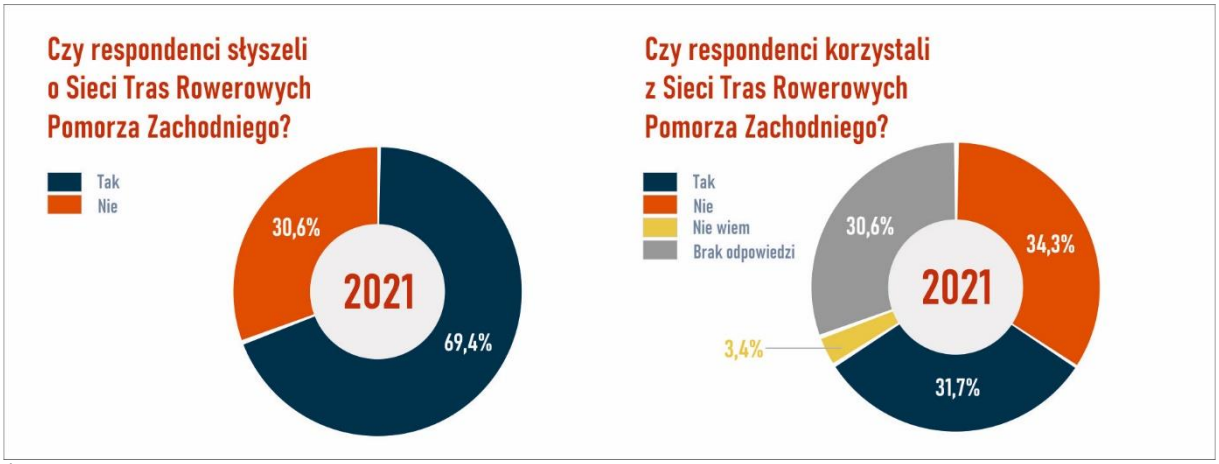
Wielu respondentów podkreśliło też problem bezpieczeństwa wskazując na trzecim miejscu wśród problemów (18,3% głosów) **dużą liczbę miejsc potencjalnych kolizji** (przejazdy przez jezdnie, konflikty z ruchem pieszym).

Z kolei najmniej wskazań otrzymały **złe oznakowanie dróg** (1,9% głosów) i **brak koordynacji** systemów i tras rowerowych z innymi systemami transportu (2,9% oddanych głosów).

Zdecydowana większość respondentów (niespełna 70%) odpowiedziała, że słyszała o programie sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego. Wśród osób, które odpowiedziały pozytywnie, ponad 62% respondentów była świadoma przebiegu tras rowerowych przez własną gminę.

Z tras realizowanych w ramach sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego **korzystało 31,7,% respondentów**, 3,4 % osób nie było w stanie wskazać, czy poruszało się trasami, natomiast aż 30,6% wszystkich respondentów nie udzieliło odpowiedziało na to pytanie.

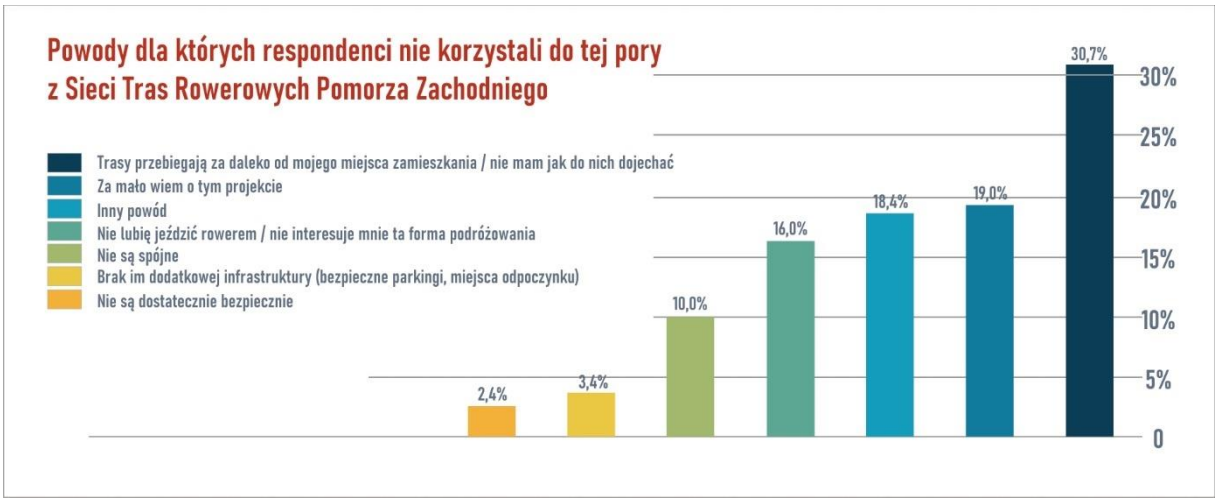
Ryc. 15. Rozpoznawalność i znajomość projektu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W celu zdiagnozowania częstotliwości korzystania z tras rowerowych w kontekście ich odległości od miejsca rozpoczęcia podróży respondenci odpowiadali na pytanie o sposób dojazdu do sieci tras. Najczęstszą odpowiedzią wśród respondentów, którzy udzielili odpowiedzi był **bezpośredni dojazd z miejsca zamieszkania rowerem (64,0%),** na kolejnych miejscach znalazły się odpowiedzi: **dojazd samochodem (23,5%)** oraz **pociągiem (11,6%).** Korzystanie z autobusu zadeklarowało jedynie 0,8% respondentów.

Ryc. 16. Powody braku korzystania z sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Wśród osób, które nie korzystały z sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego, najczęściej podawaną przyczyną była **zbyt duża odległość od miejsca zamieszkania** (30,7% głosów). Aż **19%** respondentów wskazało, że powodem jest **brak wiedzy o projekcie,** a 16% wskazało, że nie jest zainteresowane tą formą podróżowania. Ostatnie miejsca wśród powodów zajęły niedostateczne bezpieczeństwo tras (2,4% odpowiedzi) oraz braki w infrastrukturze dodatkowej (3,4% głosów).

Prawie **80% badanych potwierdziło konieczność rozbudowy sieci Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego,** 18% nie miało zdania, a tylko 3% było zdecydowanie przeciwne dalszej rozbudowie.

10. Oczekiwania i dalsze kierunki działań

Głosy odnośnie priorytetów przy planowaniu i realizacji projektów transportowych rozkładają się dosyć równomiernie. Respondenci najczęściej wskazywali na konieczność ułatwień poruszania się: wewnątrz miasta / gminy (32%) oraz do sąsiadujących gmin / miast (30%). Kolejno wskazywali usprawnienie dostępu do miasta wojewódzkiego (20%) oraz do miasta powiatowego (18%).

Ryc. 17. Priorytety w planowaniu

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W zakresie konkretnych przyszłych, możliwych działań transportowych respondenci najczęściej wskazywali na dwie inicjatywy: **poprawę jakości i bezpieczeństwa dróg** (17,4% głosów) oraz **łatwy dostęp do szybkiej i regularnej kolei** (17,1%). Na trzecim miejscu wskazano **spójny system bezpiecznych i komfortowych tras rowerowych** (12%).

Oznacza to, że badani dostrzegają konieczność rozwoju różnych form transportu poczynając od transportu kołowego (samochód, autobus), poprzez kolej do infrastruktury rowerowej. Wśród zaprezentowanych opcji najmniej wskazań miała **dostępna i bezpieczna infrastruktura przystankowa** – jedyne 5,5%.

Ryc. 18. Działania transportowe

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W pytaniu otwartym o uwagi i pomysły dotyczące polepszenia systemów transportu oraz wspierania mobilności w gminie i regionie, najczęściej pojawiały się głosy dotyczące: **zwiększenia oferty transportu publicznego** i dostosowania jej do potrzeb mieszkańców, **rozbudowy ścieżek rowerowych** oraz **wprowadzenia elektronicznego systemu** informacji pasażerskiej ułatwiającego i umożliwiającego planowanie podróży.

11. Podsumowanie i rekomendacje

Badanie ankietowe **„Transport i mobilność w regionie 2021”** było pierwszą próbą oceny mobilności regionalnej badanej na obszarze całego regionu. W związku z pandemią COVID-19 zostało ograniczone do formuły on-line co znacznie zmniejszyło możliwości uzyskania szerokiej bazy odpowiedzi pozwalającej na przeprowadzenie analizy i oceny na dużej grupie reprezentacyjnej. Nie mniej cieszy aktywny udział mieszkańców, a zaangażowanie poszczególnych gmin świadczący o rosnącej świadomości wagi zagadnień transportowych. Szczególnie należy zauważyć, że w obszarach pytań otwartych mieszkańcy regionu bardzo często potrafili wskazać i bardzo precyzyjnie nazwać zakres problemów, co świadczy o coraz większej świadomości swoich potrzeb i napotykanych barier w codziennej mobilności.

Udzielone odpowiedzi pokazują jednak szereg zbieżności pomiędzy oczekiwaniami mieszkańców a kierunkami transportowymi polityki regionalnej, krajowej i europejskiej: nacisk na rozwój sprawnego transportu publicznego, zwiększanie dostępności kolejowej, większa elastyczność systemów transportowych reagująca pandemię, rozwój skoordynowanej infrastruktury dla rowerów i urządzeń transportu osobistego.

Rekomendacje i opinie respondentów znajdą swoje odzwierciedlenie w dokumentach szczebla regionalnego, a niniejszy dokument zostanie udostępniony publicznie celem wykorzystania wyników badania ankietowego przez wszystkie zainteresowane podmioty.

W zakresie rekomendacji wewnętrznych odnośnie kolejnych badań w przyszłości, celem zwiększenia frekwencji, rekomenduje się szersze prowadzenie akcji informacyjnej na poziomie gmin. Organizacja spotkań bezpośrednich z reprezentantami gmin z odpowiednim wyprzedzeniem (przykładowo miesięcznym) oraz ustalenie kanałów dystrybucji informacji na obszarze gmin pozwoli na zwiększenie zasięgu oddziaływania ankiety oraz zwiększy szanse na uzyskanie pełnych grup reprezentatywnych.