

**Raport z badań mobilności
wykonanych w ramach prac nad
Strategią Zintegrowanych Inwestycji
Terytorialnych
Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska**

załącznik

do

**Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska**

Tarnów, kwiecień 2024 roku



**Rzeczpospolita
Polska**



MAŁOPOLSKA

**Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny**



Opracowanie pt.

Raport z badań mobilności wykonanych w ramach prac nad Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska został przygotowany na zlecenie **Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska**

przez firmę:



Instytut Badawczy IPC sp. z o.o.

ul. A. Ostrowskiego 9

53-238 Wrocław

www.instytut-ipc.pl

w składzie autorskim:

Małgorzata Wasilewska

Anna Rutka

Maciej Gabory

Maciej Michnej

Spis treści

1	WPROWADZENIE	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
2	BADANIA MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW	4
2.1	WSTĘP, BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH	4
2.2	METRYCZKA	4
2.2.1	<i>Podział respondentów ze względu na płeć</i>	4
2.2.2	<i>Wiek respondentów</i>	5
2.2.3	<i>Posiadanie dzieci</i>	5
2.2.4	<i>Aktywność zawodowa</i>	6
2.2.5	<i>Gmina zamieszkania</i>	6
2.3	WYNIKI BADAŃ	7
2.4	PODSUMOWANIE BADAŃ	22
3	ANALIZA GŁÓWNYCH PROBLEMÓW I MOŻLIWOŚCI	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
3.1	RUCH ROWEROWY	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
3.2	RUCH PIESZY	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
3.3	TRANSPORT ZBIOROWY	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
3.4	PODRÓŻE PRYWATNYM SAMOCHODEM	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.
4	PODSUMOWANIE – ANALIZA SWOT	BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.

1. Badania mobilności mieszkańców Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska (SAT)

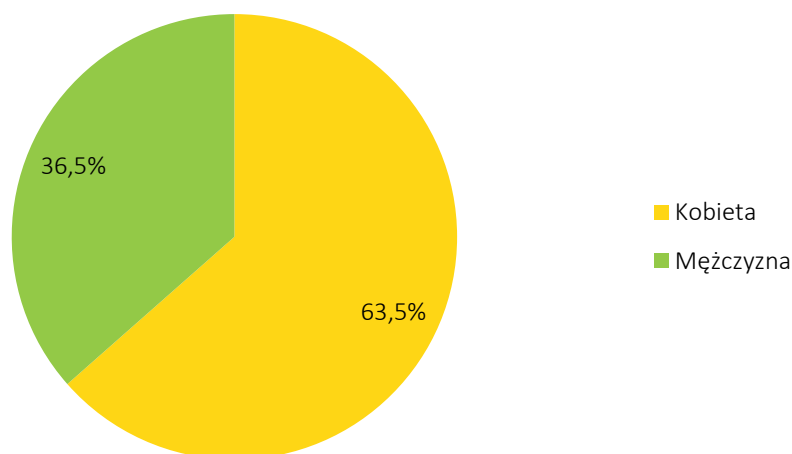
1.1 Wstęp

W ramach prac nad Strategią. Mieszkańców Aglomeracji Tarnowskiej oraz osoby przemieszczające się na analizowanym obszarze zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach od 2 lutego do 26 marca 2024 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 1222 osób o różnych preferencjach i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych uczestników ruchu, zdiagnozowania problemów dotyczących mobilności oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na obszarze SAT.

1.2 Metryczka

Kolejne podrozdziały zawierają charakterystykę przebadanej grupy respondentów.

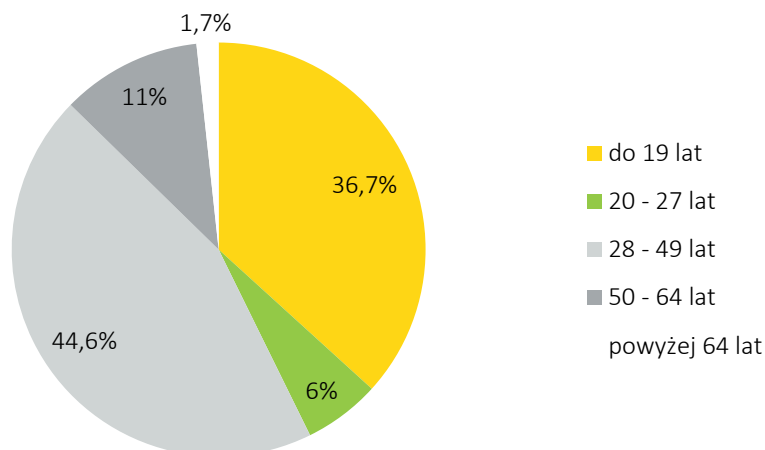
1.2.1 PODZIAŁ RESPONDENTÓW ZE WZGLĘDU NA PŁEĆ



Wykres 1. Podział respondentów ze względu na płeć (n=1222)

Większość ankietowanych to kobiety (63,5%). Mężczyźni stanowili 36,5% ogółu respondentów.

1.2.2 WIEK RESPONDENTÓW



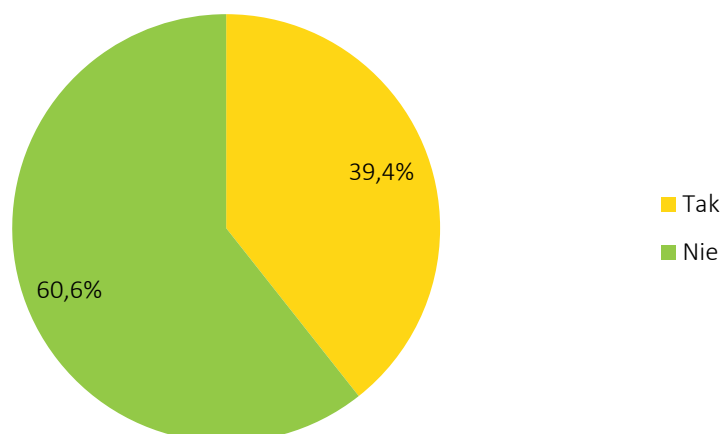
Wykres 2. Wiek respondentów (n=1222)

Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym od 28 do 49 lat (44,6%). Osoby w wieku do 19 lat stanowiły 36,7% ankietowanych. Kolejną grupą to osoby w wieku od 50 do 64 lat - 11%. Respondenci w wieku od 20 do 27 lat stanowili 6%, zaś najmniej liczna grupa to osoby powyżej 64 roku życia - 1,7% ankietowanych.

1.2.3 POSIADANIE DZIECI

Respondentów zapytano także, czy posiadają dzieci w wieku do 18 lat. Osoby w wieku produkcyjnym, posiadające dzieci w wieku szkolnym i młodsze, stanowią jedną z kluczowych grup społecznych, których potrzeby należy uwzględniać przy planowaniu zrównoważonej mobilności.

Poniższy wykres przedstawia udzielone odpowiedzi.

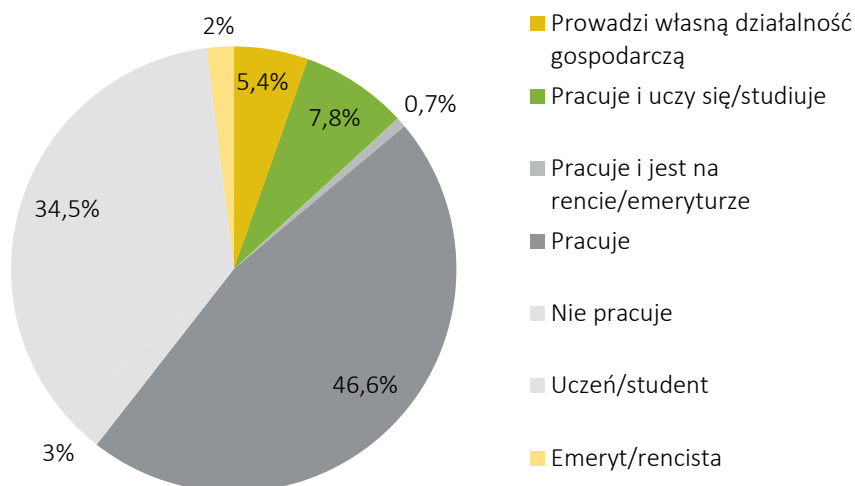


Wykres 3. Osoby posiadające dzieci w wieku niepełnoletnim (n=1222)

Dzieci, które nie ukończyły 18 lat, posiada niespełna 40% ankietowanych, zaś 60,6% respondentów nie posiada dzieci w wieku niepełnoletnim.

1.2.4 AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA

Ankietowanych zapytano o aktywność zawodową. Udzielone odpowiedzi zostały odzwierciedlone na poniższym wykresie



Wykres 4. Aktywność zawodowa (n=1222)

Osoby pracujące stanowiły najliczniejszą grupę respondentów - 46,6%. Kolejną grupą byli uczniowie i studenci - 34,5%. Następne grupy stanowiły odpowiednio: osoby pracujące i uczące się lub studiujące - 7,8%, osoby prowadzące własną działalność gospodarczą - 5,4%, osoby niepracujące - 3% oraz emeryci i renciści - 2%. Najmniej liczną grupą ankietowanych były osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze - niespełna 1%.

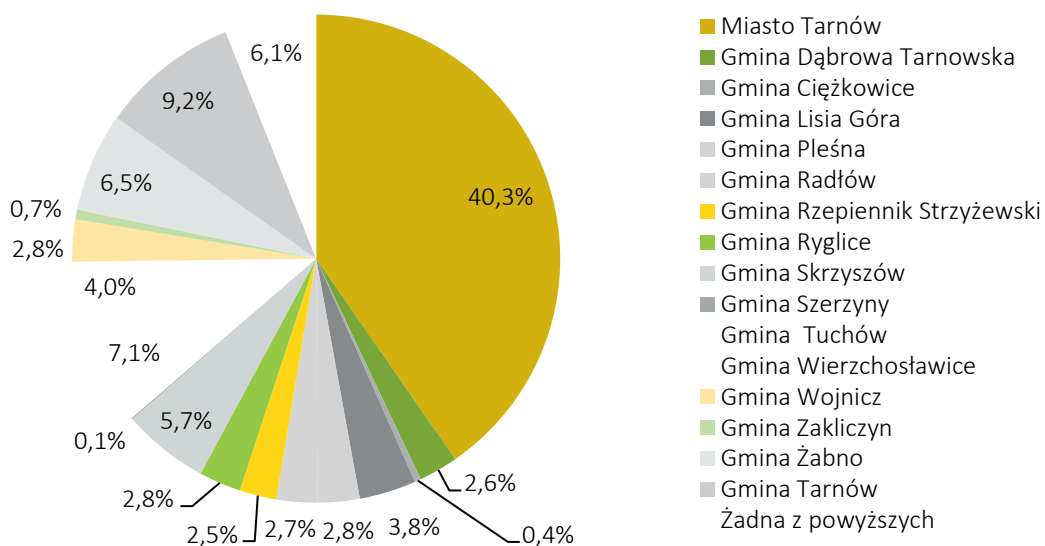
1.2.5 GMINA ZAMIESZKANIA

Respondentów poproszono o wskazanie gminy zamieszkania. Zestawienie wskazań gmin przedstawia poniższa tabela oraz wykres.

Tabela 1. Gmina zamieszkania (n = 1222)

Gmina zamieszkania	% udział w ogóle badanych
Miasto Tarnów	40,3%
Gmina Dąbrowa Tarnowska	2,6%
Gmina Ciężkowice	0,4%
Gmina Lisia Góra	3,8%
Gmina Pleśna	2,8%
Gmina Radłów	2,7%

Gmina Rzepiennik Strzyżewski	2,5%
Gmina Ryglice	2,8%
Gmina Skrzyszów	5,7%
Gmina Szerzyny	0,1%
Gmina Tuchów	7,1%
Gmina Wierzchosławice	4,0%
Gmina Wojnicz	2,8%
Gmina Zakliczyn	0,7%
Gmina Żabno	6,5%
Gmina Tarnów	9,2%
Żadna z powyższych	6,1%



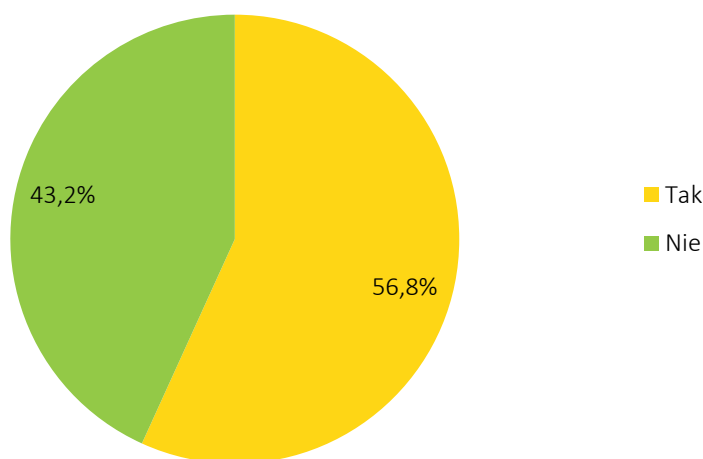
Wykres 5. Gmina zamieszkania (n=1222)

Najliczniejszą grupę ankietowanych reprezentowały osoby zamieszkujące Miasto Tarnów - grupa ta stanowiła ponad 40% wszystkich badanych. Żadna z pozostałych gmin nie przekracza 10%. Należy zauważyć, że niewiele ponad 6% ankietowanych zamieszkuje gminę poza obszarem SAT.

1.3 Wyniki badań

Ankietowanym zadano 8 pytań zamkniętych, z których część miała rozbudowaną formę. Odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach.

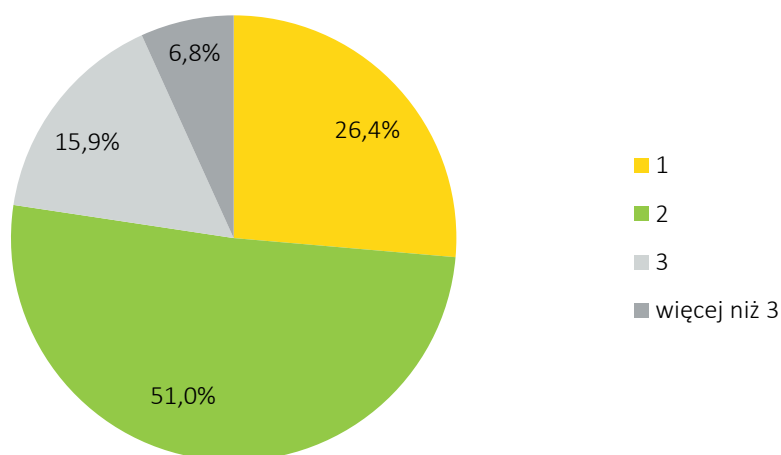
W pytaniu 1. zapytano ankietowanych, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.



Wykres 6. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n=1222)

56,8% badanych odpowiedziało twierdząco na to pytanie.

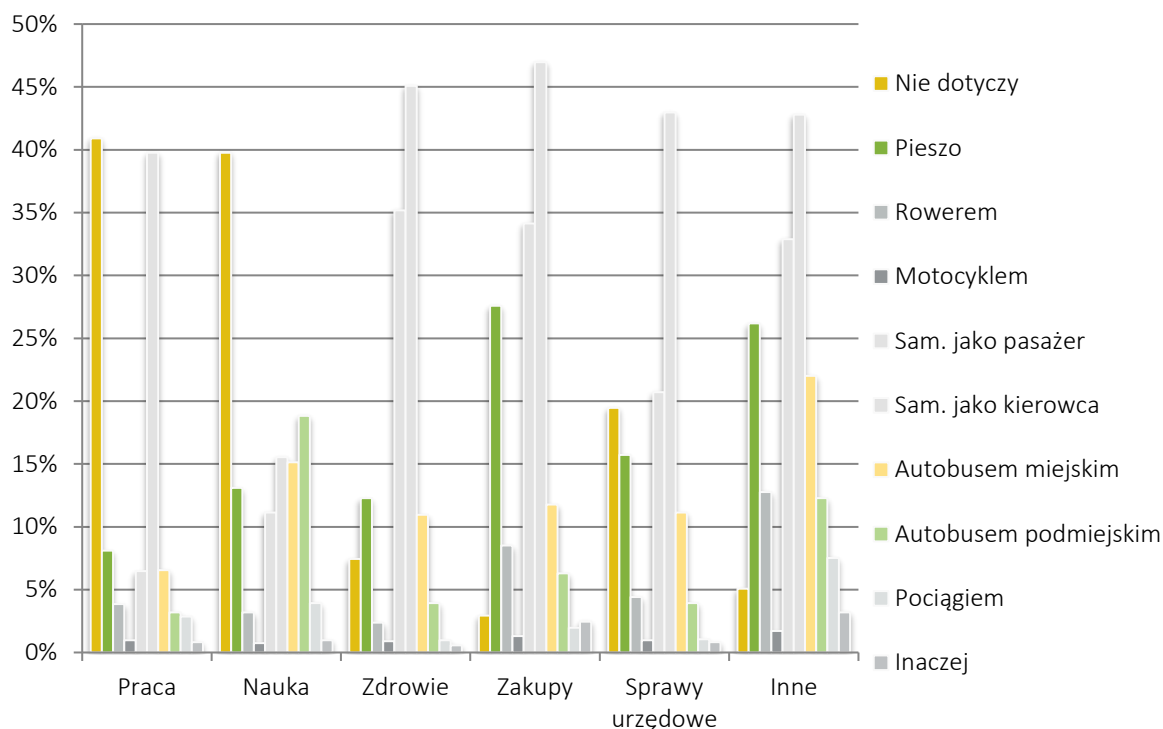
Osoby, które w pytaniu pierwszym odpowiedziały twierdząco, w kolejnym pytaniu zostały zapytane o liczbę samochodów występujące w gospodarstwie domowym



Wykres 7. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=694)

Blisko co czwarta osoba odpowiedziała, że w gospodarstwie domowym dostępny jest 1 samochód. Niewiele ponad połowa ankietowanych posiadała w swoim gospodarstwie domowym 2 samochody, zaś posiadanie 3 samochodów zadeklarowało 15,9% ankietowanych. Odpowiedzi "więcej niż 3" udzieliło 6,8% respondentów.

W pytaniu 3. poproszono ankietowanych o określenie, w jaki sposób najczęściej docierają do poszczególnych miejsc (celów podróży). Dla każdego celu respondent mógł wskazać kilka sposobów przemieszczania (np. do pracy respondent może jeździć samochodem jako kierowca, rowerem, autobusem miejskim), dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza $n = 1\ 222$. Wyniki przedstawiono więc na wykresie liczbowym, gdzie zsumowano liczbę wskazań dla poszczególnych celów podróży.



Wykres 8. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 9619)

Dla każdego celu udział sposobów podróżowania przedstawia się podobnie, najczęściej wybieranym sposobem podróży jest bowiem jazda samochodem jako kierowca, ruch pieszy lub jazda samochodem jako pasażer. Wyjątek stanowi sposób dotarcia do szkół, ponieważ część ankietowanych jest w wieku niepozwalającym na nabycie uprawnień do kierowania samochodami lub nie posiada samochodu.

Część mieszkańców w podróżach codziennych wykorzystuje autobus oraz rower jako środek transportu, co świadczy o tym, że są one uzupełnieniem systemu transportowego, a w przyszłości mogą być także alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego.

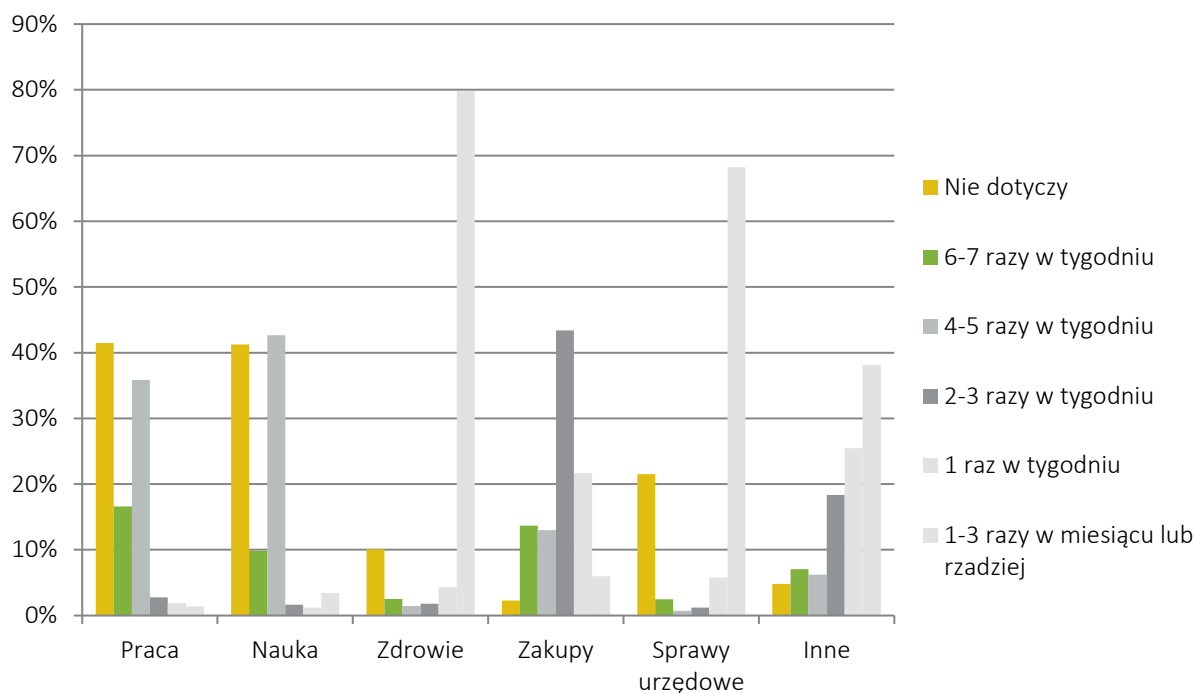
Pozostałe sposoby podróżowania: pociąg, motocykl oraz inne są bardzo rzadko wybierane w podróżach codziennych lub w ogóle nie zostały wskazane.

Ponadto liczba wskazań dla poszczególnych celów pokazuje, jak zróżnicowany może być wybór sposobu przemieszczania się. Przykładowo do miejsc rozrywki czy rekreacji (najmniej sprecyzowany cel) różnorodność sposobów przemieszczania się jest największa. Respondenci często wybierają spacer czy rower w ramach rekreacji samej w sobie. Podróże te jednak nie mają charakteru cyklicznego i nie są uzależnione od godzin szczytu, a rozmieszczenie celów oraz długość podróży są różnorodne, więc nie mają znaczącego wpływu na codzienne problemy komunikacyjne w obszarze.

Tymczasem najmniejsza liczba wskazań różnych rodzajów środka transportu charakteryzuje ruch obligatoryjny do pracy czy miejsc nauki. Respondenci zwykle docierają do tych celów podróży w taki sam sposób, najczęściej taką samą trasą. Wyjątek mogą stanowić podróże

tw. łączone, kiedy podczas codziennego przemieszczania się dom – praca – dom respondenci zawożą lub odbierają dzieci ze szkoły albo robią zakupy.

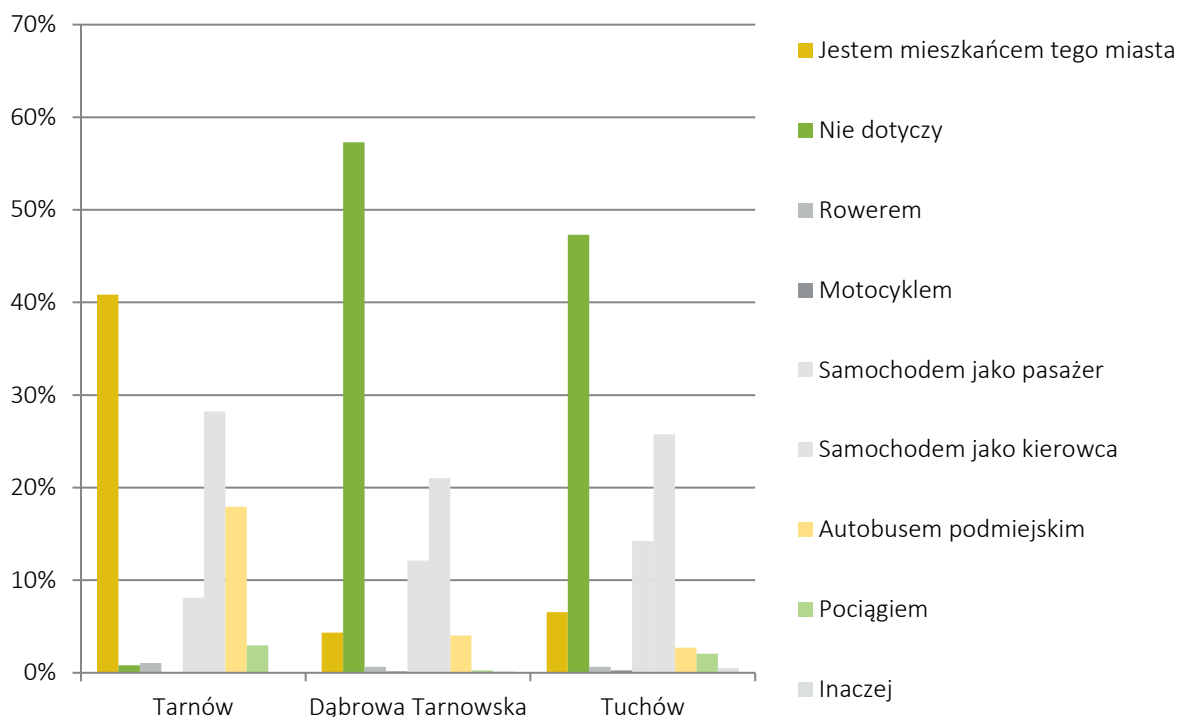
Pytanie 4. było powiązane z pytaniem 3., ponieważ respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często podróżują do miejsc wskazanych w poprzednim pytaniu. W tym pytaniu ankietowali mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Odpowiedzi na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 9. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? (n=1222)

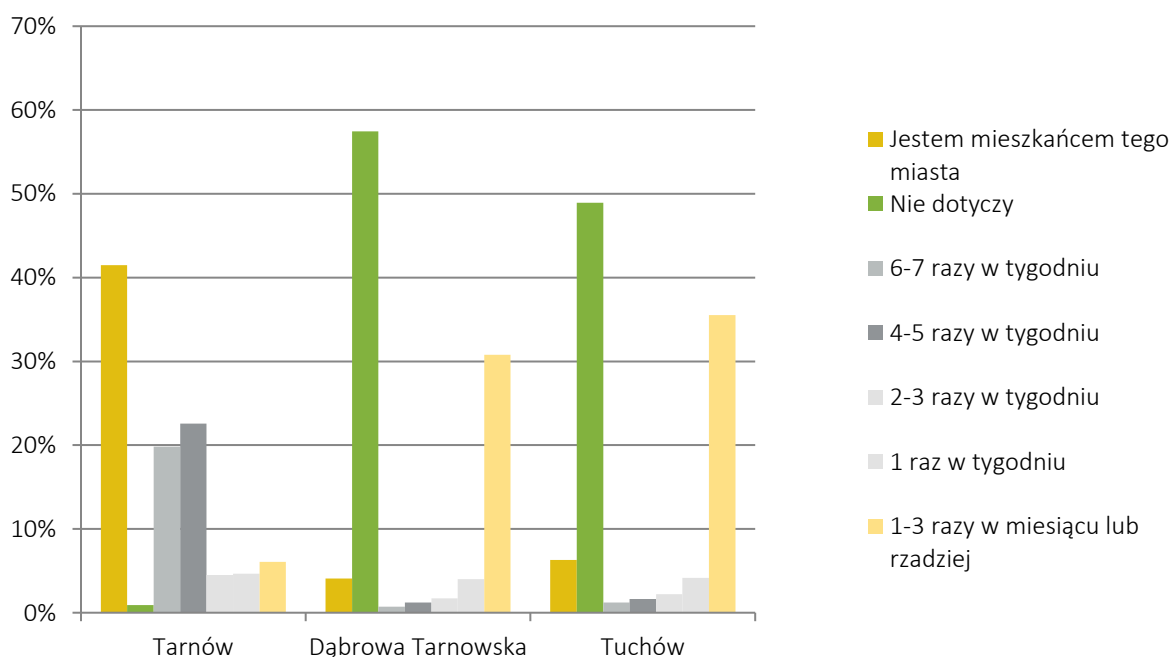
Analizując powyższe dane, widać regularność podróży w przypadku dojazdów do miejsc pracy i nauki. Zdecydowana większość odpowiedzi to 4-5 razy w tygodniu. Ankietowani o wiele rzadziej podróżują w sprawach zdrowotnych oraz urzędowych - najczęściej padającą odpowiedzią było 1 - 3 razy w miesiącu lub rzadziej. Ta odpowiedź padała najczęściej również w przypadku innych miejsc (np. rozrywki, rekreacji czy gastronomii) - jednak w tym przypadku odpowiedź nie dominuje tak wyraźnie jak w przypadku urzędów i placówek zdrowia. Jeśli chodzi o robienie zakupów, najczęściej padającą odpowiedzią była "2-3 razy w tygodniu".

Następnie poproszono respondentów o określenie, w jaki sposób i jak często podróżują do Tarnowa, Dąbrowy Tarnowskiej oraz Tuchowa. Odpowiedzi prezentują dwa kolejne wykresy.



Wykres 10. W jaki sposób dociera Pan/i do wskazanych miejscowości? (n=1222)

Dominującym środkiem transportu w podróżach do wszystkich trzech miast jest własny samochód. Komunikacją zbiorową najwięcej osób dojeżdża do Tarnowa.

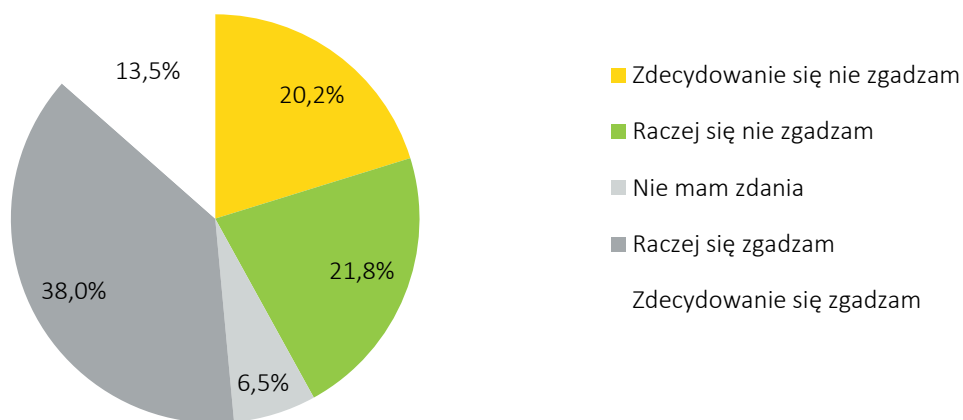


Wykres 11. Jak często podróżuje Pan/i do wskazanych miejscowości? (n= 1222)

Najczęściej odwiedzanym miastem jest Tarnów. Może to wynikać z faktu, że Tarnów jest miastem rdzeniem obszaru funkcjonalnego. Pozostałe miasta są odwiedzane dużo rzadziej.

Pytanie 7. zawierało listę stwierdzeń, a respondenci mieli za zadanie określić, na ile się z nimi zgadzają. Uzyskane odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach kołowych. Pod każdym wykresem znajduje się komentarz do niego.

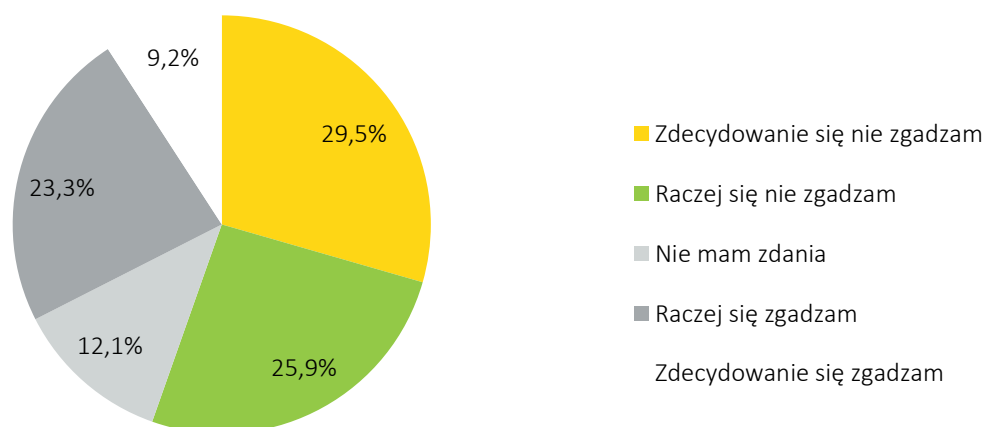
Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo



Wykres 12. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo (n = 1222)

Ponad 50% respondentów ocenia stan chodników w swoim miejscu zamieszkania jako dobry (zdecydowanie się zgadzam oraz raczej się zgadzam). 42% ankietowanych nie zgadza się z tym stwierdzeniem, a pozostali (6,5% badanych) nie ma zdania w tym temacie. Negatywnych wyników nie da się jednoznacznie przyporządkować konkretnym lokalizacjom. Świadczy to więc o subiektywnym odczuciu kwestii bezpieczeństwa oraz oceny stanu chodników. Wskazany problem dużo częściej występuje na obszarach pozamiejskich, gdzie chodniki są w złym stanie technicznym lub jest ich brak.

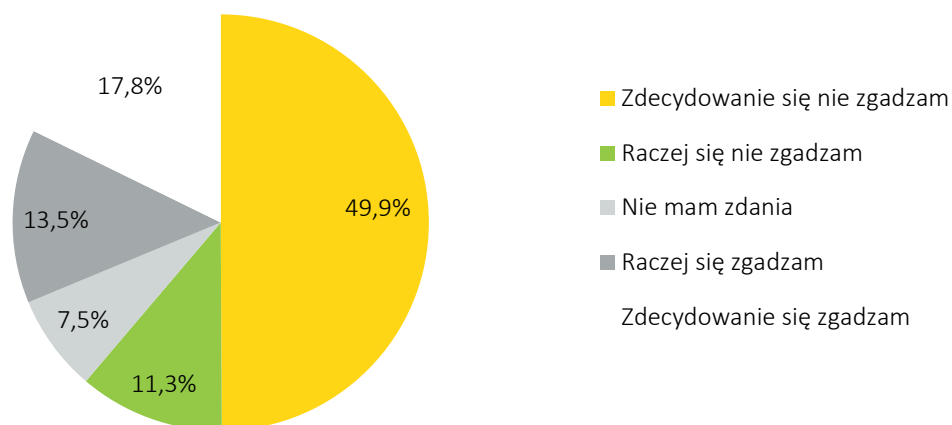
Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem



Wykres 13. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem (n=1222)

55% ankietowanych nie zgadza się ze wskazanym twierdzeniem. Co trzeci ankietowany udzielił odpowiedzi, w której zgadza się z powyższą tezą. 12,1% nie ma zdanie w tym temacie. Bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa ma dedykowana infrastruktura. Wydzielone, wyasfaltowane ścieżki rowerowe, przejazdy dla rowerów itp. sprawiają, że mieszkańcy zaczynają postrzegać rower jako alternatywę dla ruchu samochodowego i czują się bezpiecznie podczas poruszania się nim.

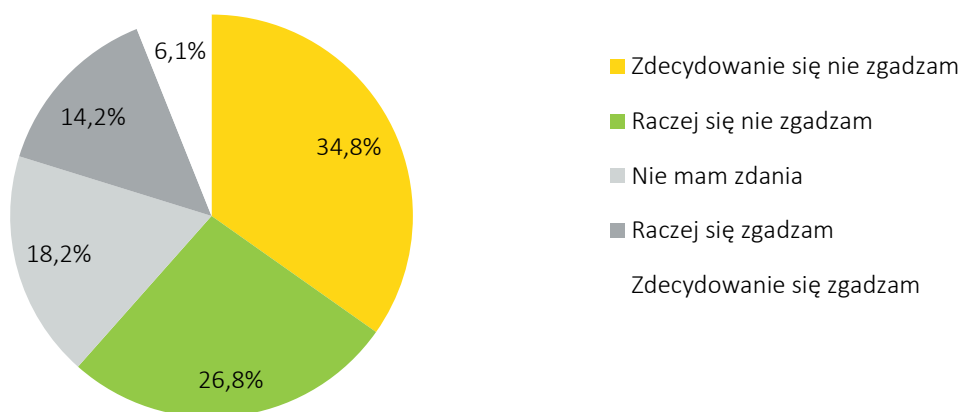
Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut



Wykres 14. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki jest krótszy niż 20 minut (n=1222)

Ze stwierdzeniem „Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 20 minut” zdecydowanie zgadza się oraz raczej zgadza się 31,3% respondentów. Aż 61,2% badanych nie zgadza się z tym twierdzeniem, zaś 7,5% nie ma zdania na ten temat. Można wywnioskować, że osoby, które mają krótszy czas dojazdu do pracy niż 20 minut, mieszkają w obrębie ok. 3- 5 km od miejsca pracy. Natomiast odpowiedzi przeczące podały osoby, których odległość z miejsca zamieszkania do pracy jest większa niż 5 km lub w ogóle nie korzystają z roweru jako środka transportu i nie znają faktycznego czasu przejazdu.

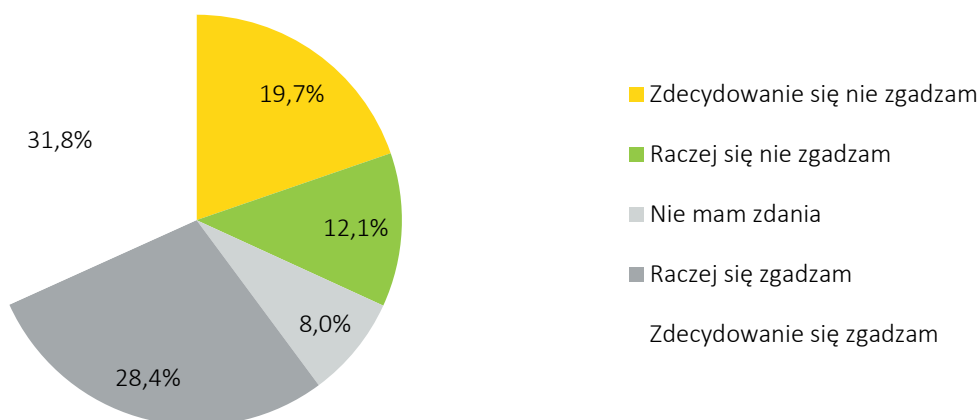
System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty,
korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo



Wykres 15. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo (n= 1222)

System dróg rowerowych został oceniony negatywnie. Odsetek odpowiedzi przeczących (61,5%) jest znacznie większy od odpowiedzi twierdzących (20,2%). Taka sytuacja jednoznacznie wskazuje potrzebę rozwoju infrastruktury rowerowej na obszarze objętym opracowaniem. Jeśli rower w przyszłości ma być alternatywnym środkiem transportu, należy rozważyć opracowania spójnej koncepcji dróg rowerowych, która później będzie systematycznie realizowana.

Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki
mogę dojechać komunikacją zbiorową
(autobusem/pociągiem)

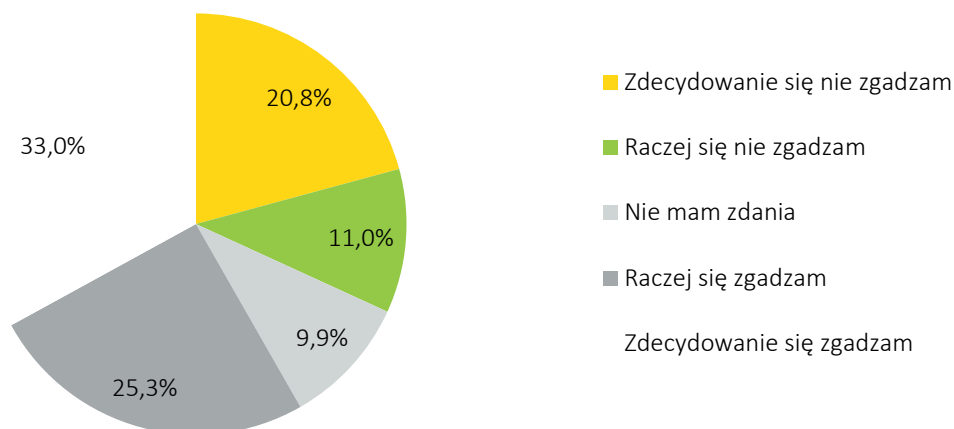


Wykres 16. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) (n = 1222)

60% ankietowanych twierdzi, że może korzystać z komunikacji zbiorowej (autobusu) w codziennych podróżach, co jednak nie jest tożsame z tym, że z tego transportu korzysta. Z kolei blisko 32% osób twierdzi, że nie ma możliwości dojazdu autobusem do miejsca pracy

czy nauki. To duży odsetek, przy czym nie jest jasne, czy wynika to z braku połączeń w ogóle, czy braku ich konkurencyjności (np. brak dojazdu czy powrotu o określonej godzinie).

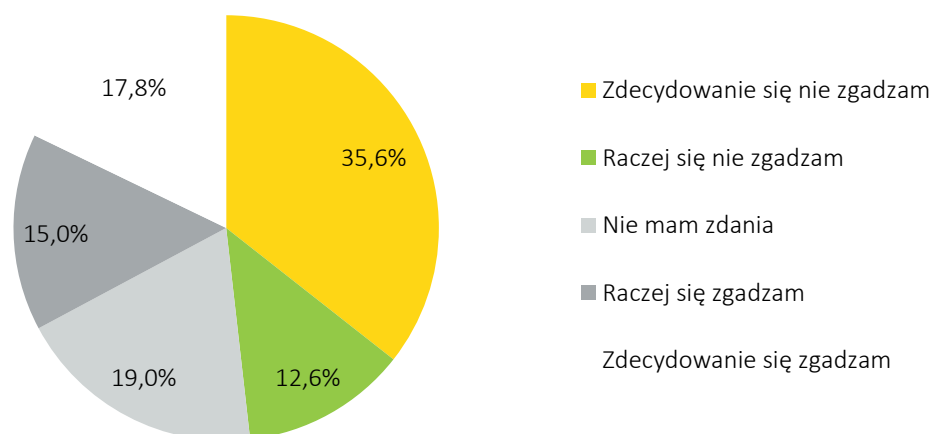
Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem /pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut



Wykres 17. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem/pociągiem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut (n = 1222)

Zdecydowanie najwięcej badanych (58,3%) zgadza się ze stwierdzeniem, że czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem lub pociągiem) z miejsca zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut. 31,8% zdecydowanie nie zgadza się z tym stwierdzeniem. Pozostała grupa nie potrafi udzielić jednoznacznej odpowiedzi, co może wskazywać, że nigdy nie korzystała z transportu zbiorowego w dojazdach do miejsca pracy/nauki.

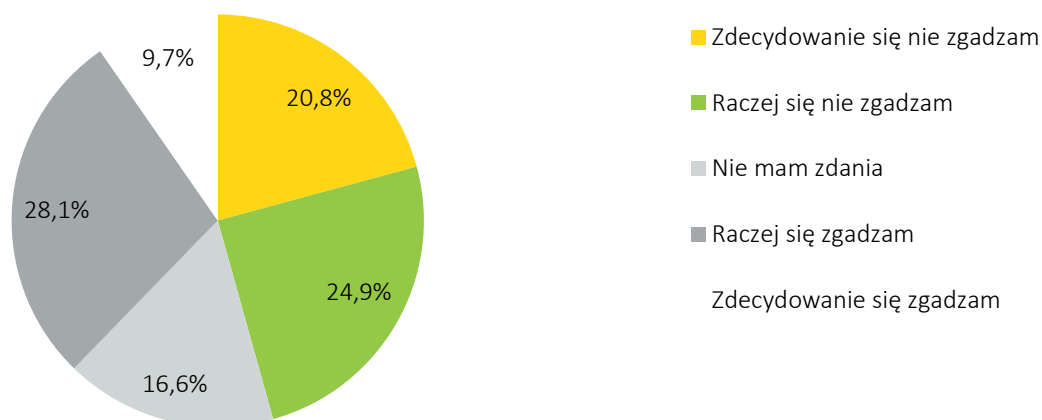
Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu



Wykres 18. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu (n = 1222)

Blisko połowa respondentów (48,2%) nie traktuje komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla własnego samochodu. Jedynie dla co trzeciej osoby jest to konkurencyjny sposób przemieszczania się. Duża część respondentów (19%) nie ma zdania na ten temat.

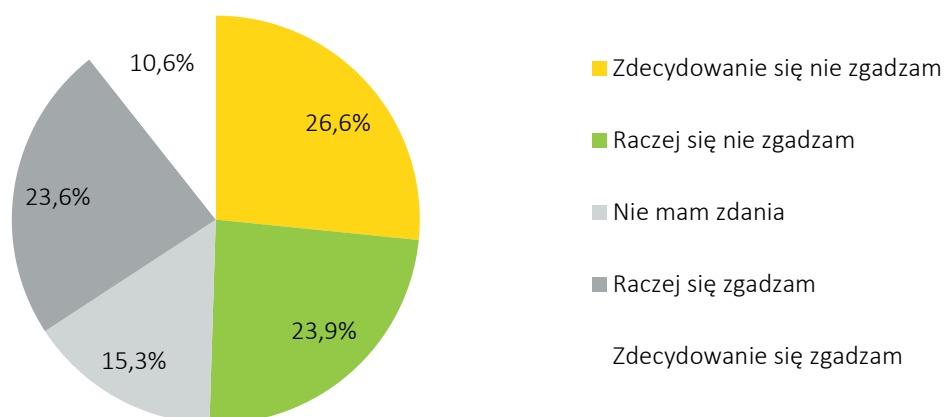
Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne)



Wykres 19. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne) (n= 1222)

37,7% respondentów zdecydowanie się zgadza lub raczej się zgadza z ww. twierdzeniem. 45,7% ma odmienne zdanie. Infrastruktura drogowa w miastach jest w lepszym stanie niż infrastruktura drogowa na obszarach wiejskich, przez co widoczny jest dość równy podział.

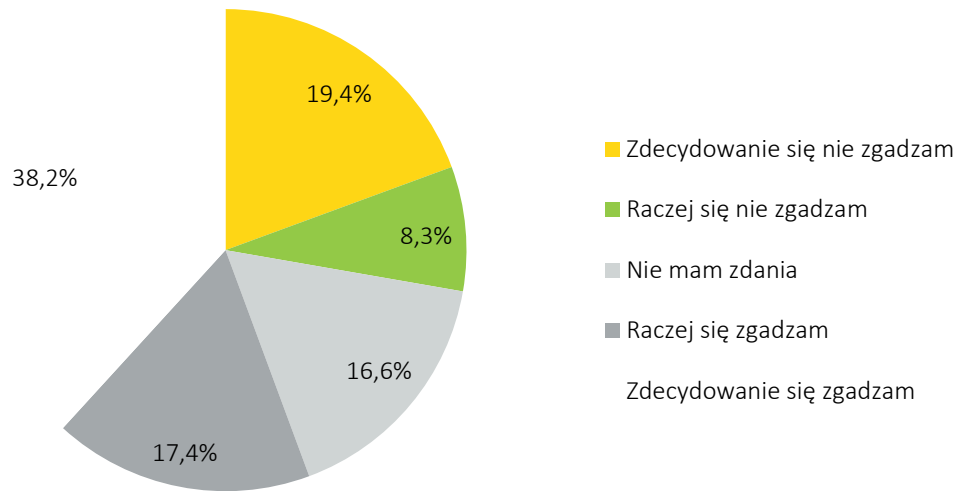
W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem



Wykres 20. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem (n=1222)

Ponad połowa respondentów zauważa problemy z parkowaniem na obszarze objętym planem. Tylko co trzeci ankietowany nie dostrzega tych problemów. Odpowiedzi na to pytanie wskazują na potrzebę podjęcia działań związanych z polityką parkingową.

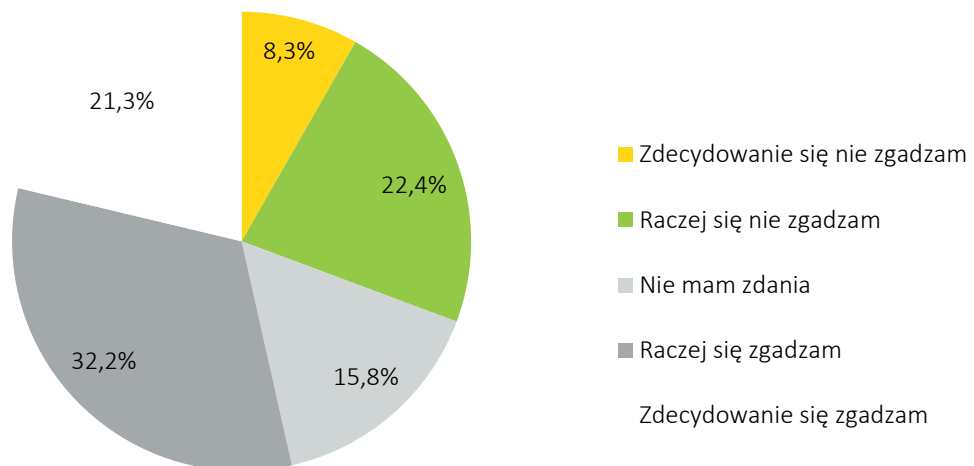
Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride



Wykres 21. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride (n=1222)

Blisko co czwarty ankietowany (27,7%) odpowiedział przecząco na powyższe pytanie. Znajomością powyższych rozwiązań może pochwalić się 55,6% respondentów, zaś 16,6% nie ma zdania na ten temat. Pojęcia te są popularyzowane w przestrzeni publicznej w Polsce od około 10 lat i najczęściej towarzyszą idei zrównoważonej mobilności. Biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość respondentów porusza się na badanym obszarze samochodem, to na pewno pośrednio spotyka się z tymi pojęciami. Warto byłoby popularyzować tę ideę, prowadząc kampanie edukacyjne zwiększające świadomość społeczeństwa.

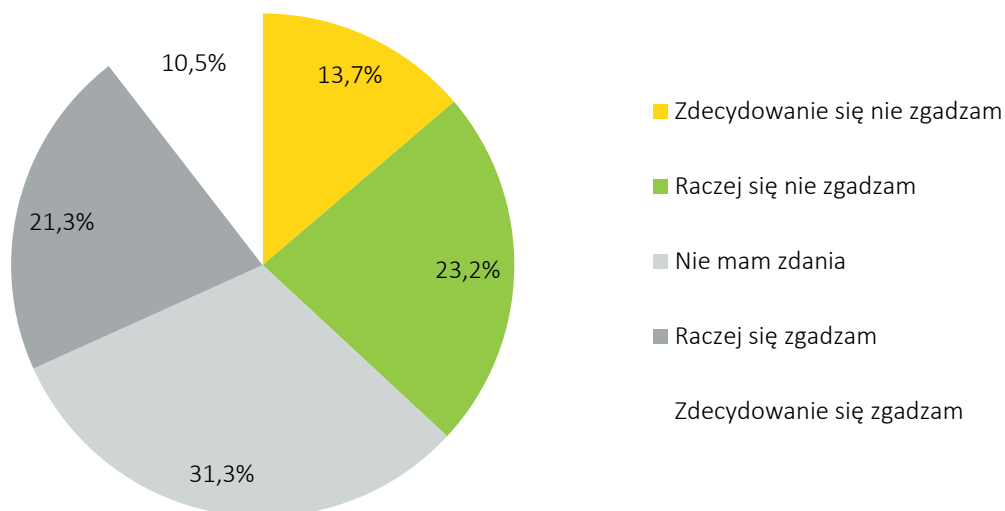
Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych



Wykres 22. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n=1222)

Ponad połowa respondentów (53,5%) deklaruje, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Jest to niepokojące, ponieważ ciężarowy ruch tranzytowy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo komunikacyjne, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym oraz wpływa negatywnie na jakość życia i środowisko naturalne.

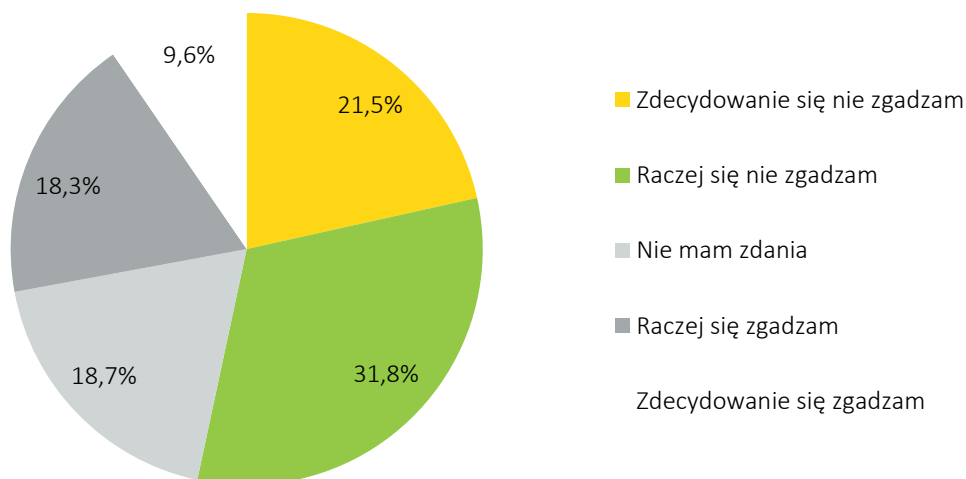
Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku



Wykres 23. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Ruch na drogach w mojej gminie/mieście jest większy w okresie letnim (od czerwca do września) niż w pozostałych porach roku (n=1222)

W tym pytaniu blisko 37% ankietowanych nie zauważa różnicy w natężeniu ruchu w okresie letnim. 31,2% respondentów zauważa wzmożony ruch w miesiącach od czerwca do września. W tym pytaniu blisko co trzecia osoba nie miała zdania.

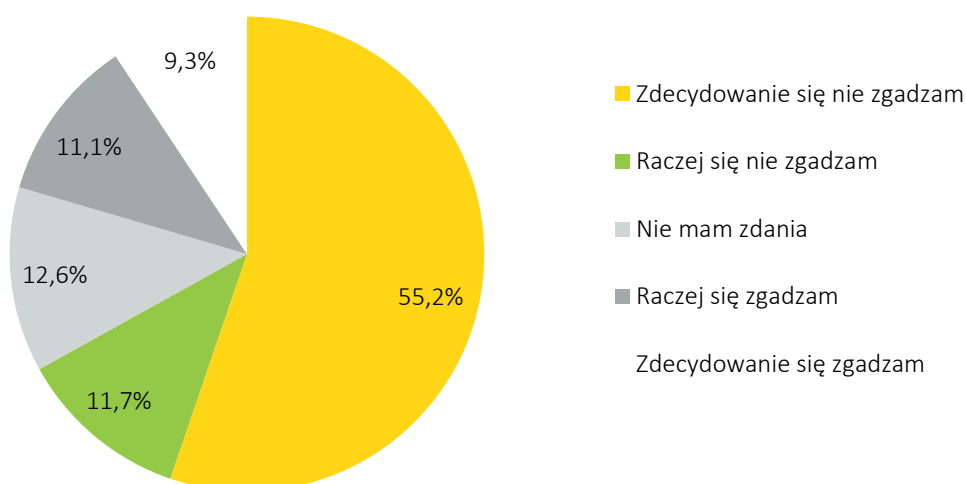
Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp.



Wykres 24. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Zdarza się, że drogi w mojej gminie/mieście są nieprzejezdne z powodu np. przewróconych drzew na skutek wichur, podmyć jezdni na skutek ulewnych deszczy itp. (n=1222)

Ponad połowa ankietowanych (53,4%) nie zgadza się ze stwierdzeniem, że warunki atmosferyczne powodują brak przejezdności jezdni w gminie/mieście zamieszkania. Odpowiedzi potwierdzające powyższą tezę udzieliło blisko 28% badanych. Zdania w tym temacie nie miało 18,7% osób.

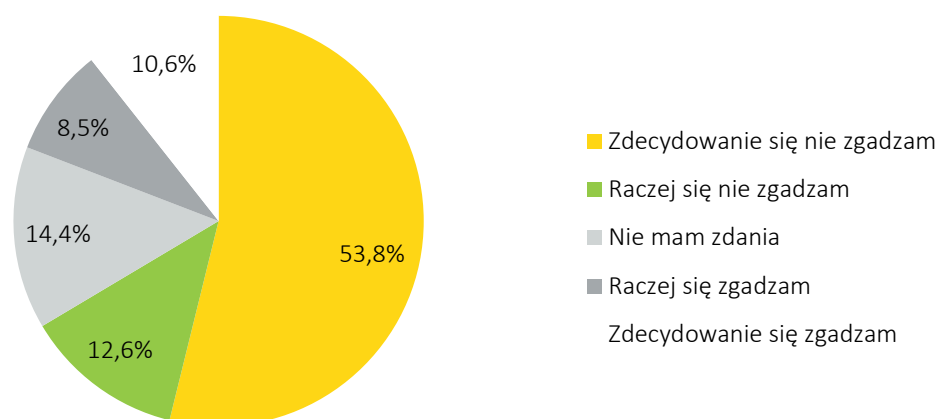
Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/szkoły



Wykres 25. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły (n= 1222)

Blisko 67% ankietowanych nie może korzystać z transportu kolejowego w codziennych podróżach do pracy czy szkoły, taką możliwość co piąta osoba. 14,4% ankietowanych nie ma zdania w tym temacie.

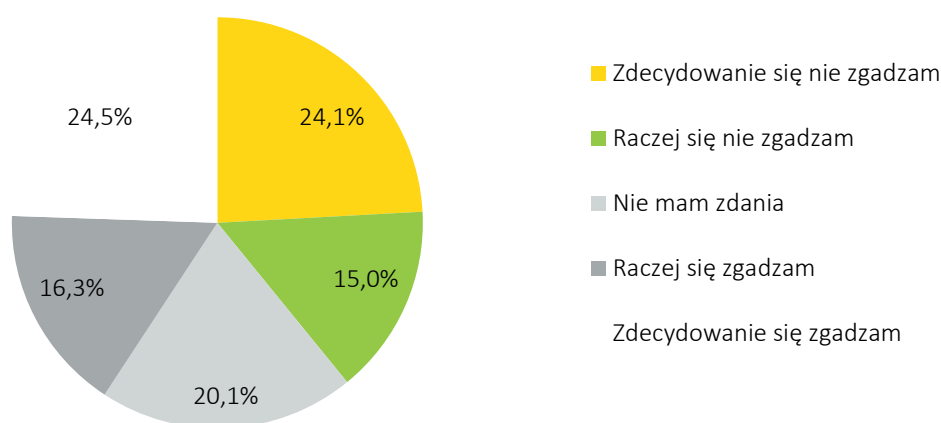
Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca
mojego zamieszkania



Wykres 26. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem? Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania"? (n= 1222)

Model pracy zdalnej dużo zmienia w kontekście preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Ma również wpływ na zmniejszenie zatłoczenia na drogach, jednak przy dużym natężeniu ruchu nie są to wartości zauważalne. Większość respondentów (66,4%) nie ma możliwości wykonywania pracy zdalnej. Są to zatem osoby, które codziennie wykonują podróże dom – praca – dom lub dom – szkoła – dom.

Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy
kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu
samochodowym

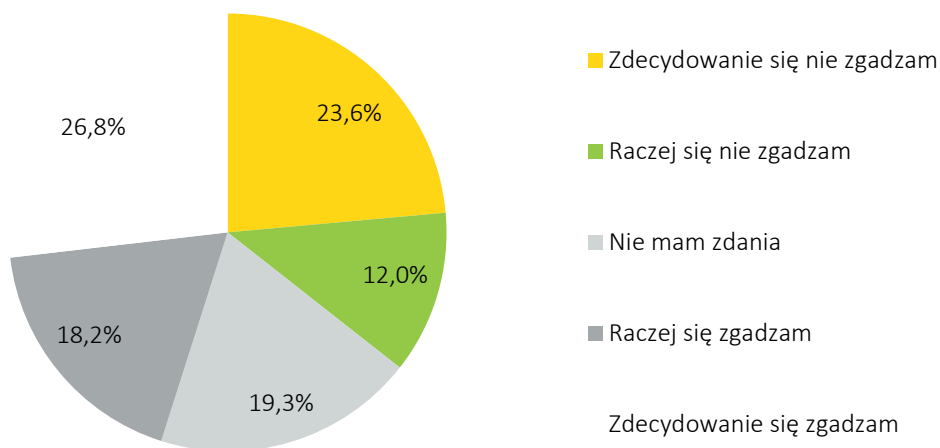


Wykres 27. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym (n= 1222)

Odpowiedzi udzielane w tym pytaniu pokazują podział ankietowanych, jeśli chodzi o rozwiązania promujące ruch pieszy i rowerowy. Zarówno zwolennicy, jak i przeciwnicy takich

rozwiązań stanowią odpowiednio po ok. 40% badanych. Co piąty ankietowany nie ma zdania w tym temacie.

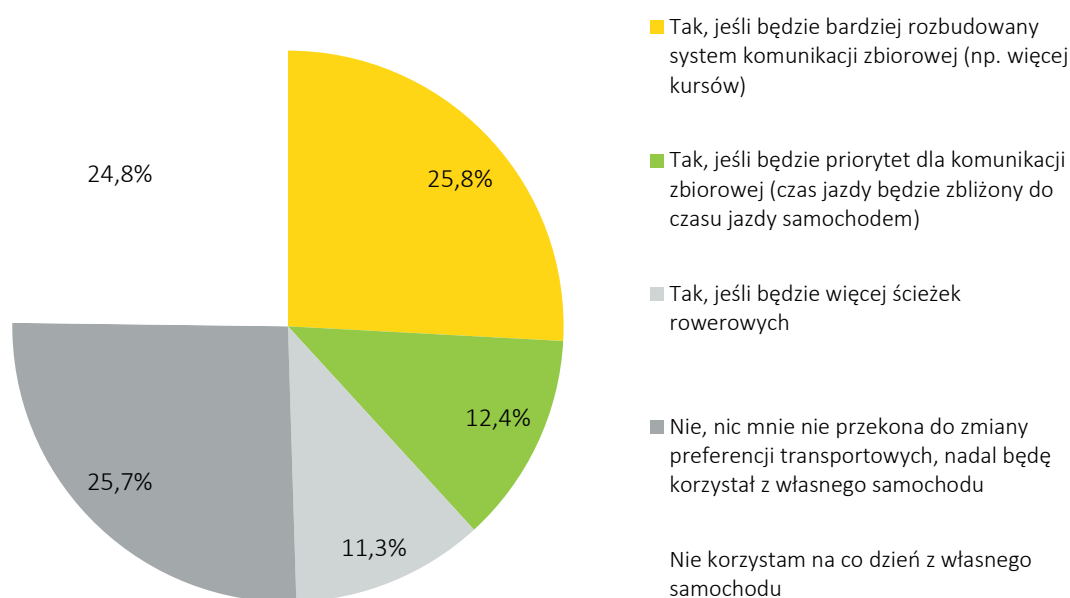
Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe)



Wykres 28. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe) (n= 1222)

45% respondentów zauważa potrzebę ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport, a w szczególności samochody osobowe. To bardzo ważne, gdyż ograniczenie tej emisji wpływa pozytywnie nie tylko na codzienne życie mieszkańców, ale także ma duży wpływ na walory turystyczne gmin.

Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu?



Wykres 29. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu? (n= 1222)

W ostatnim pytaniu zapytano respondentów czy są w stanie zmienić swoje preferencje transportowe i zrezygnować z korzystania z samochodu. Blisko połowa (49,5%) badanych odpowiedziała twierdząco na to pytanie, ale pod pewnymi warunkami:

- bardziej rozbudowany system komunikacji publicznej (więcej kursów) – 25,8%,
- priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy zbliżony do czasu jazdy samochodem) – 12,4%,
- więcej ścieżek rowerowych – 11,3%.

Powyższe wyniki pokazują, że poprawa częstotliwości komunikacji zbiorowej może zwiększyć popyt na te podróże, a w konsekwencji przyczynić się do wzrostu udziału tych środków transportu w codziennym przemieszczaniu się.

Co czwarty respondent nie zamierza zrezygnować z podróży samochodem. Podobna grupa (24,8%) badanych twierdzi, że nie korzysta na co dzień z własnego samochodu.

1.4 Podsumowanie badań

W kontekście popularyzacji idei zrównoważonej mobilności z badania można wyciągnąć następujące wnioski:

- Większość mieszkańców posiada przynajmniej jeden samochód w gospodarstwie domowym i przemieszcza się nim codziennie do miejsc pracy. **Ruch samochodowy stanowi podstawowy udział w ogóle środków transportu**, często jest jedynym dostępnym (i jednocześnie najbardziej komfortowym) rozwiązaniem w podróżach międzygminnych.
- Badania pokazały problem z parkowaniem, głównie na obszarze Tarnowa. Warto jednak zauważyć, że jest to obecnie problem większości miast, szczególnie powiatowych.
- Ciężarowy ruch tranzytowy stanowi zauważalny problem dla mieszkańców obszaru, należy zatem dążyć do **wyprowadzania go poza obszary mieszkalne**, co przyniesie szereg korzyści zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.
- **Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym** może wpłynąć pozytywnie na zmianę przyzwyczajeń transportowych mieszkańców.
- Z przyczyn infrastrukturalnych to **autobusowa komunikacja zbiorowa ma potencjał do rozwoju i przejęcia uczestników podróży obowiązkowych**. Obecnie są dostępne połączenia autobusowe, jednak czas dojazdu, komfort podróży wymaga poprawy.
- Należy dążyć do **poprawy znajomości rozwiązań typu Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride**, popularyzować je i zachęcać do korzystania zgodnie z przeznaczeniem.
- **Większość mieszkańców deklaruje możliwość zmiany swoich przyzwyczajeń transportowych**, popularyzację ruchu pieszego i rowerowego kosztem transportu samochodowego oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Ponadto osoby te są skłonne **zrezygnować z komunikacji samochodowej** pod warunkiem, że inne, bardziej ekologiczne sposoby przemieszczania się będą wystarczająco atrakcyjną konkurencją.