

Ruch rowerowy w Tczewie w 2019 roku

– raport z badania opinii rowerzystów

Michał Kwiatkowski

*Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu,
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej,
Katedra Studiów Miejskich
i Rozwoju Regionalnego,
ul. Lwowska 1, 87-100 Toruń,
kwiat@umk.pl*

Grzegorz Pawlikowski

*Urząd Miejski w Tczewie,
Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej,
Pl. Marszałka Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew,
rowery@um.tczew.pl*



**UNIWERSYTET
MIKOŁAJA KOPERNIKA
W TORUNIU**

Wydział Nauk o Ziemi
i Gospodarki Przestrzennej



**miasto dla
rowerów**

Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Metoda badań	3
3.1. Cechy społeczno-demograficzne respondentów – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze	6
3.2. Czynniki zachęcające i zniechęcające do jazdy na rowerze – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze.....	10
3.3. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie.....	23
3.3.1. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze.....	24
3.3.2. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie – według osiedli zamieszkania respondentów.....	49
3.4. Ocena znajomości przepisów ruchu drogowego – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze	56
3.5. Współdzielenie przestrzeni i relacje z innymi uczestnikami ruchu – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze	62
3.6. Udział w kampaniach informacyjnych i promocyjnych – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze.....	74
3.7. Ocena polityki rowerowej miasta – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze oraz według osiedli zamieszkania respondentów	80
4. Podsumowanie	82
5. Wnioski z badania i rekomendacje.....	83

1. Wstęp

Ruch rowerowy od wielu lat stanowi jeden z ważnych, rozwijających się elementów miejskiego systemu transportowego miast europejskich i światowych. Zwiększająca się dostępność infrastruktury rowerowej oraz liczne kampanie promujące korzystanie z roweru w codziennych dojazdach pokazują, że władze samorządowe coraz częściej także w polskich miastach dostrzegają problemy użytkowników tego środka transportu i chcą wspierać rozwój ruchu rowerowego. Urząd Miejski w Tczewie każdego roku przeprowadza badanie rowerowe, w ramach którego pozyskuje informacje na temat zachowań rowerzystów, ich potrzeb oraz postrzegania prowadzonych na rzecz ruchu rowerowego działań. Przeprowadzane corocznie badanie stanowi pewnego rodzaju ewaluację dotychczas prowadzonej polityki rowerowej oraz pozwala wyznaczyć kierunki i priorytety przyszłych działań w tym zakresie. Celem niniejszego opracowania jest **wskazanie różnic w ocenie polityki rowerowej Tczewa przez mieszkańców miasta na podstawie zróżnicowania długości okresu, częstości oraz celu korzystania z roweru**. Badanie zostało przygotowane i przeprowadzone, a jego wyniki opracowane i przygotowane we współpracy Urzędu Miejskiego w Tczewie z Wydziałem Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

2. Metoda badań

Pozyskanie danych dotyczących postaw rowerzystów, postrzegania działań miasta oraz związanych z nimi oczekiwań wymagało zastosowania metody ankietowej. Badanie zostało przeprowadzone metodą CAWI (Computer Assisted Web Interview) w okresie 03-31.07.2019. Formularz ankiety składał się z 30 pytań dotyczących m.in. cech społeczno-demograficznych respondentów, długości okresu, częstości i celów korzystania z roweru, oceny infrastruktury rowerowej miasta, współdzielenia przestrzeni transportowej i znajomości zasad ruchu drogowego, udziału w kampaniach promujących jazdę na rowerze oraz generalnej oceny polityki rowerowej miasta. Kwestionariusz ankiety udostępniono na stronach internetowych miasta oraz przesłano do największych zakładów pracy w Tczewie. Gromadząc dane tą metodą zebrano 495 ankiet. Uzyskane wyniki zostały zestawione i przedstawione w formie graficznej. Dla uzyskania precyzyjnych wskazań przy

poszczególnych pytaniach zgromadzone dane podzielono według grup respondentów i przedstawiono według następujących podziałów:

1. Podział według **okresu korzystania z roweru** w ciągu roku:

- a. cały rok
- b. tylko od wiosny do jesieni
- c. tylko latem

2. Podział według **częstości korzystania z roweru**:

- a. codziennie
- b. kilka razy w tygodniu
- c. kilka razy w miesiącu

3. Podział według **celu korzystania z roweru**:

- a. cele tylko transportowe (w tym: dojazd do pracy, dojazd do sklepu, dojazd do szkoły, dojazd do kościoła)
- b. cele transportowe i rekreacyjne (w tym: dojazd do pracy, dojazd do sklepu, dojazd do szkoły, dojazd do kościoła oraz wycieczki rekreacyjne, przejazd na działkę, trening)
- c. cele tylko rekreacyjne (w tym: wycieczki rekreacyjne, przejazd na działkę, trening)

Dla pytań związanych z lokalizacją wybranych inwestycji drogowych dokonano także podziału według miejsca zamieszkania respondentów dzieląc miasto według **osiedli**:

- a. Suchostrzygi + Bajkowe-Piotrowo + Prątnica
- b. Górki (os. Witosy)
- c. Nowe Miasto + Zatorze + os. Garnuszelewskiego + os. Kolejarz
- d. Stare Miasto
- e. Abisynia (os. Staszica)
- f. Czyżykowo + Za Parkiem + os. Bema

W wybranych pytaniach dokonano także analizy różnicowania odpowiedzi dzieląc grupę respondentów według płci oraz wieku. Przyjęte w opracowaniu podziały pozwoliły na bardziej dokładną interpretację uzyskanych wyników poprzez różnicowanie potrzeb całorocznych i sezonowych, codziennych i okazjonalnych oraz transportowych i rekreacyjnych rowerzystów. Podział na osiedla pozwolił natomiast ocenić, które aspekty

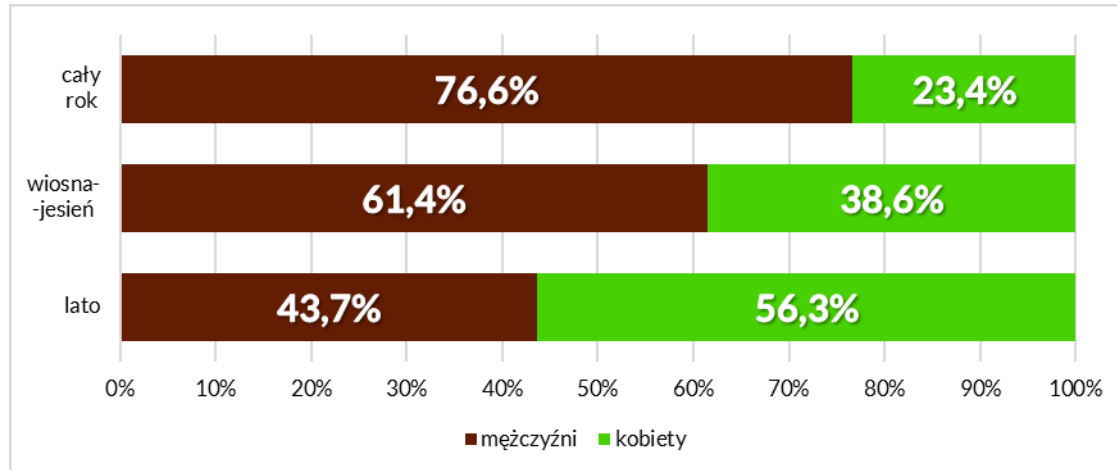
polityki rowerowej miasta oraz które inwestycje są dla mieszkańców poszczególnych części miasta najbardziej istotne.

3. Wyniki badań

Zgodnie z przyjętym schematem, w badaniu dokonano podziału respondentów na grupy według trzech specyficznych zmiennych pozwalających scharakteryzować postawy i potrzeby rowerzystów – długości okresu jazdy na rowerze, częstości jazdy na rowerze oraz celu jazdy na rowerze. Uzyskane wyniki przedstawiono według ustalonych podziałów w kolejnych podrozdziałach analizując cechy społeczno-demograficzne respondentów, czynniki motywujące i zniechęcające do jazdy na rowerze, ocenę elementów infrastruktury rowerowej miasta, ocenę znajomości przepisów ruchu drogowego, ocenę relacji z innymi uczestnikami ruchu, udział w kampaniach społecznych promujących jazdę na rowerze oraz ogólną ocenę polityki rowerowej miasta.

3.1. Cechy społeczno-demograficzne respondentów – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

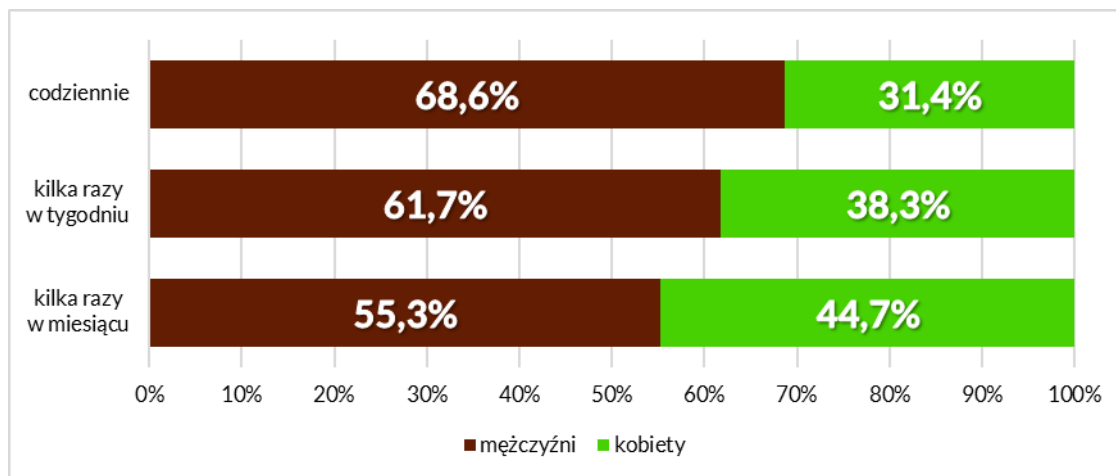
W tym rozdziale omówione zostały wskazania respondentów według płci oraz deklarowanej sytuacji materialnej. Wyniki zostały zaprezentowane na rycinach 1-6.



Ryc. 1. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące długości sezonu jazdy na rowerze według płci
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

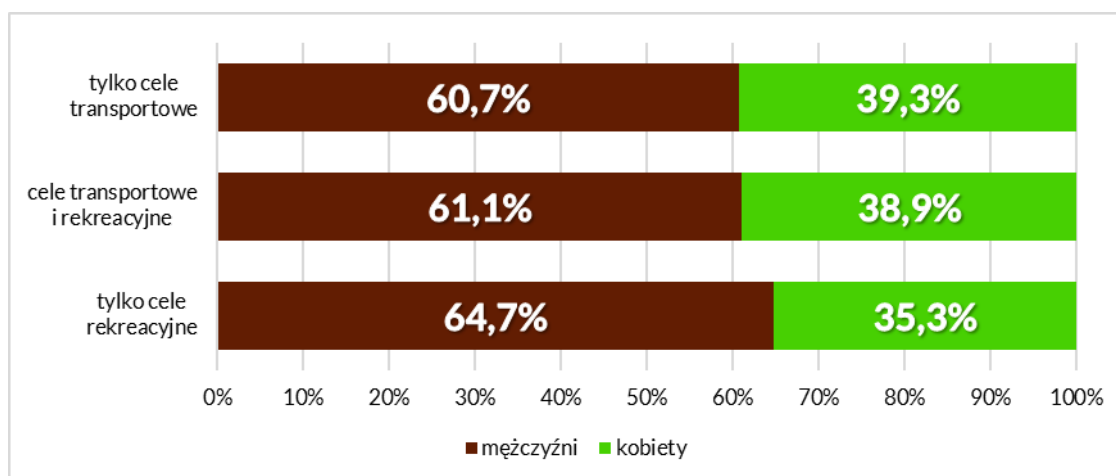
Dzieląc grupę respondentów według długości okresu w roku, w którym korzystają z roweru można zaobserwować wyraźne różnice między odpowiedziami kobiet i mężczyzn (Ryc. 1). Wśród respondentów deklarujących korzystanie z roweru przez cały rok dominują mężczyźni. Mężczyźni stanowią 76,6% w grupie rowerzystów całorocznych, natomiast kobiety 23,4%. W grupie korzystających z rowerów w okresie wiosna-jesień mężczyźni

stanowią 61,4%, kobiety 38,6%, natomiast w grupie korzystających tylko latem odpowiednio 43,7% i 56,3%.



Ryc. 2. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące częstości jazdy na rowerze według płci
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

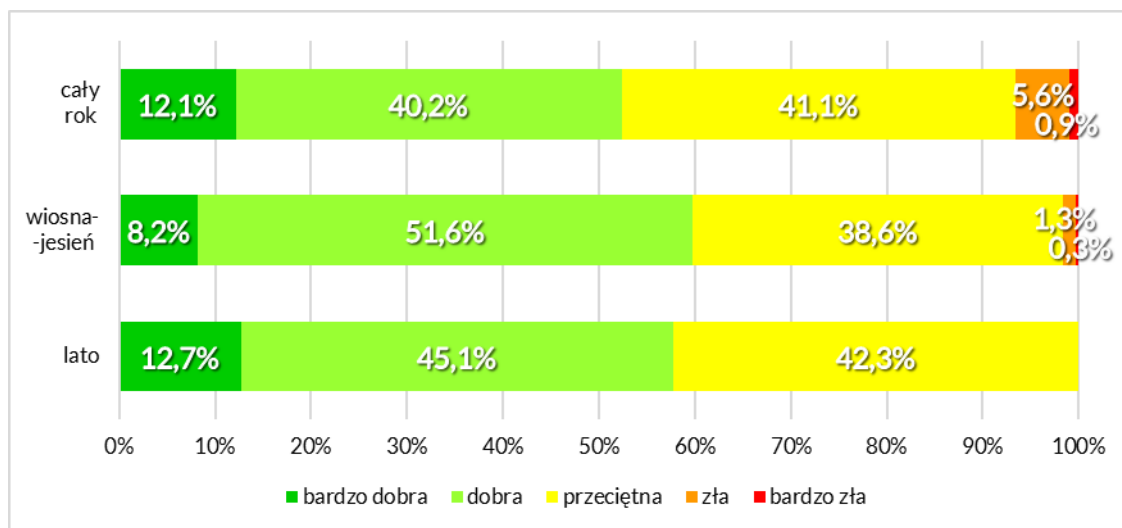
Podział ankietowanych według częstości jazdy na rowerze również wykazuje pewne zróżnicowanie odpowiedzi zależnie od płci (Ryc. 2). We wszystkich badanych grupach dominują mężczyźni, jednak ich przewaga najbardziej zaznacza się w grupie rowerzystów codziennych – stanowią oni 68,6% tej grupy. Wśród osób jeżdżących kilka razy w tygodniu mężczyźni stanowią 61,7% badanych, kobiety 38,3%, natomiast w gronie osób jeżdżących rowerem najrzadziej – kilka razy w miesiącu wartości te osiągają odpowiednio poziomy 55,3% i 44,7%.



Ryc. 3. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące celu jazdy na rowerze według płci
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

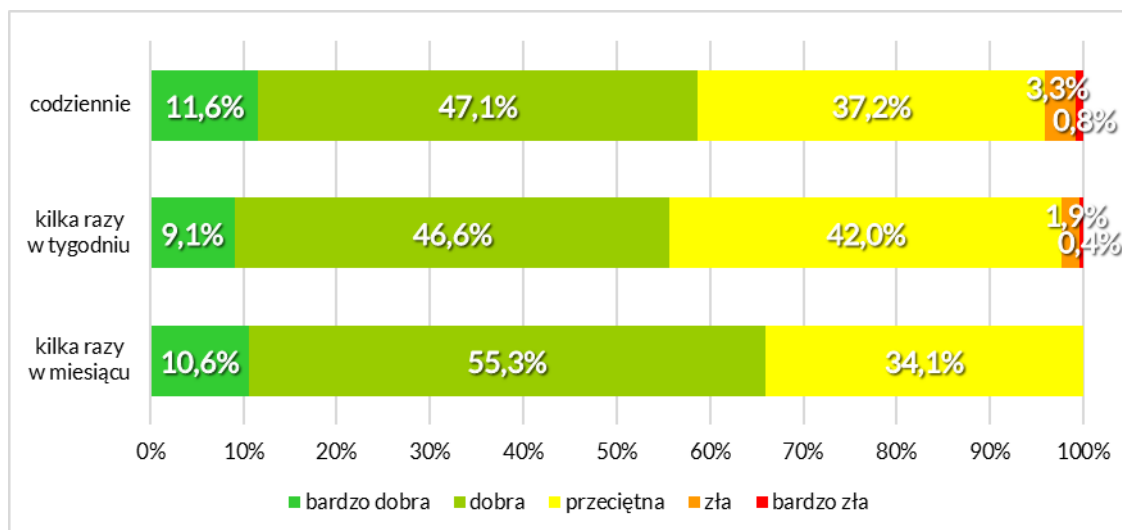
Najmniejsze zróżnicowanie odpowiedzi zaobserwowano przy podziale respondentów według celu korzystania z roweru (Ryc. 3). We wszystkich trzech wyznaczonych grupach przewagę stanowią mężczyźni. W celach tylko transportowych z roweru korzysta 60,7%

mężczyzn i 39,3% kobiet, w celach transportowych i rekreacyjnych odpowiednio 61,1% i 38,9% a w celach tylko rekreacyjnych odpowiednio 64,7% i 35,3%. W ramach dalszej części badania analizie poddano deklarowaną przez respondentów sytuację materialną. Uzyskane wyniki zostały zaprezentowane na rycinach 4-6.



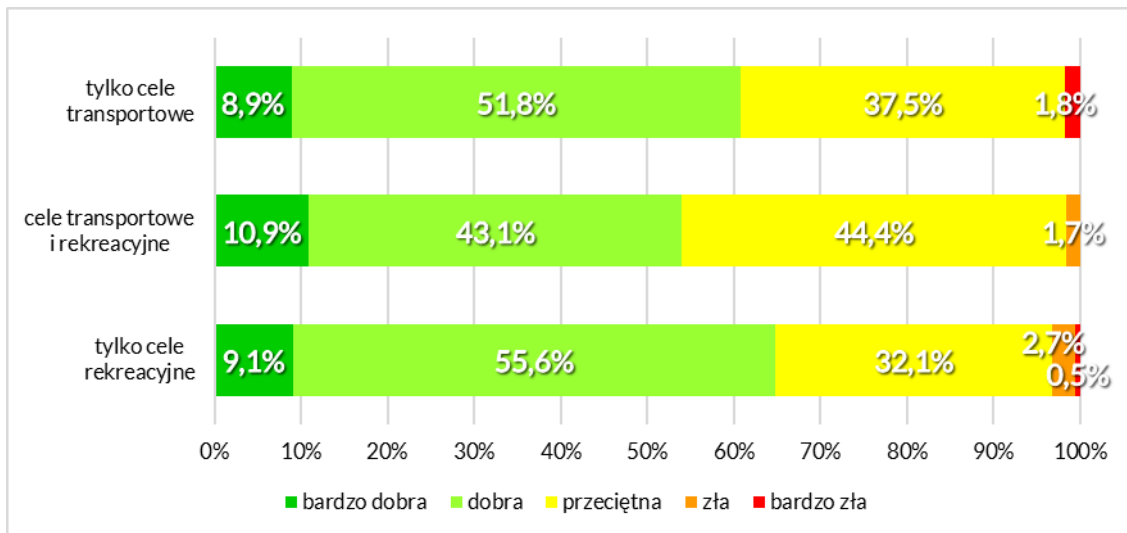
Ryc. 4. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące sytuacji materialnej według okresu korzystania z roweru
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W większości przypadków respondenci ocenili swoją sytuację materialną jako przeciętną lub dobrą (por. ryc. 4). Wśród osób korzystających z roweru przez cały rok sytuację materialną jako dobrą oceniło 40,2% badanych, natomiast jako przeciętną 41,1%. W grupie jeżdżących rowerem od wiosny do jesieni wyniki te przyjęły wartości odpowiednio 51,6% i 38,6%, natomiast wśród korzystających tylko latem 45,1% i 42,3%. Negatywna ocena sytuacji materialnej stanowi niewielki odsetek odpowiedzi w grupach korzystających z roweru przez cały rok i w okresie od wiosny do jesieni.



Ryc. 5. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące sytuacji materialnej według częstości korzystania z roweru
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Stosując podział respondentów według częstości korzystania z roweru uzyskano zbliżone wyniki oceny sytuacji materialnej badanych (Ryc. 5). Wśród osób, które wskazały, że jeżdżą na rowerze codziennie, odnotowano 11,6% deklarujących sytuację materialną jako bardzo dobrą, 47,1% jako dobrą, 37,2% jako przeciętną, 3,3% jako złą i 0,8% jako bardzo złą. Osoby wskazujące korzystanie z roweru kilka razy w tygodniu oceniły swoją sytuację jako bardzo dobrą w 9,1% przypadków, dobrą w 46,6%, przeciętną w 42,0%, złą w 1,9% i bardzo złą w 0,4% wskazań, natomiast osoby wskazujące korzystanie z roweru kilka razy w miesiącu odpowiednio w 10,6%, 55,3% i 34,1% wskazań.

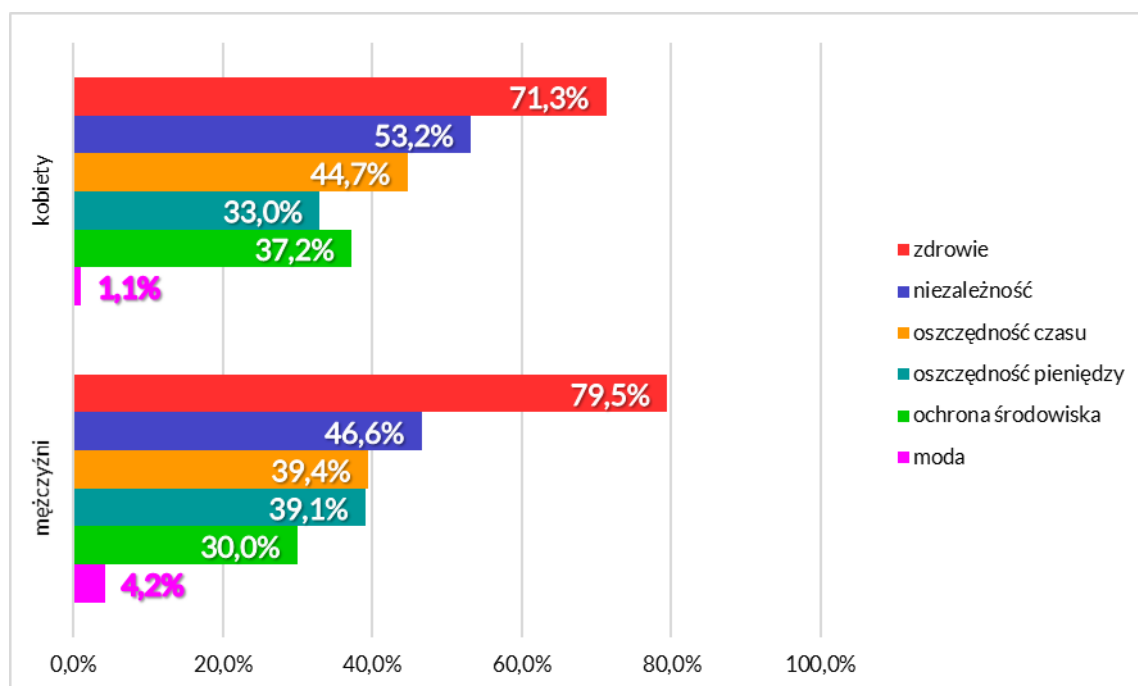


Ryc. 6. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące sytuacji materialnej według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Spośród respondentów podzielonych według celu korzystania z roweru (Ryc. 6), osoby, które wskazały, że jeżdżą wyłącznie w celach transportowych zadeklarowały bardzo dobrą sytuację materialną w 8,9% przypadków, dobrą w 51,8%, przeciętną w 37,5%, i bardzo złą w 1,8%. Wśród badanych korzystających z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych odnotowano 10,9% osób oceniających swoją sytuację materialną jako bardzo dobrą, 43,1% jako dobrą, 44,4% przeciętną i 1,7% jako złą. Respondenci korzystający z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych oceniają swoją sytuację materialną jako bardzo dobrą w 9,1% przypadków, dobrą w 55,6%, przeciętną w 32,1%, złą w 2,7% i bardzo złą w 0,5% wskazań.

3.2. Czynniki zachęcające i zniechęcające do jazdy na rowerze – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

Podając się oceny okresu, częstości i celu wykorzystania roweru przez mieszkańców miasta szczególną uwagę należy poświęcić analizie czynników, które motywują do korzystania z roweru ale także takich, które sprawiają, że mieszkańcy miast mniej chętnie są skłonni z roweru skorzystać. W kolejnym podrozdziale przeanalizowano wskazania respondentów w zakresie głównych czynników, które zachęcają do korzystania z roweru oraz tych, które zniechęcają do korzystania z roweru. Do czynników motywujących do jazdy na rowerze zaliczono: czynnik związany z poprawą samopoczucia – stanu zdrowia, czynniki związane, czyli niezależność, oszczędność czasu, oszczędność pieniędzy, czynniki związane z przekonaniami, czyli potrzebę ochronę środowiska oraz podążanie za modą na jazdę na rowerze. Czynniki zniechęcające do jazdy na rowerze omówiono w dalszej części podrozdziału. W tej części badania przeanalizowano także różnice wskazań według płci i wieku uczestników badania. Respondenci wskazywali odpowiedzi w pytaniach wielokrotnego wyboru, a wyniki przedstawiono na rycinach 7-11.

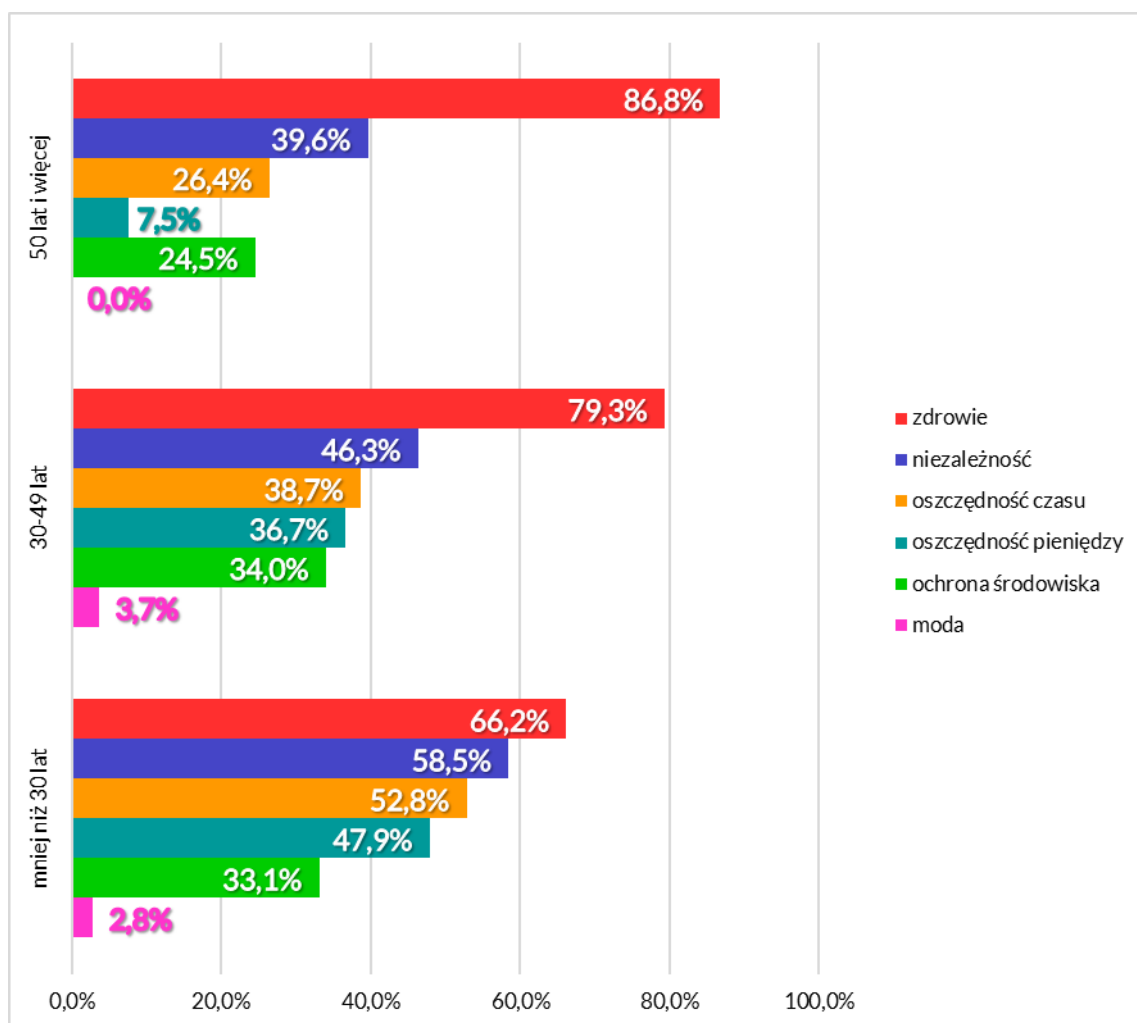


Ryc. 7. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według płci respondentów

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Porównując odpowiedzi kobiet i mężczyzn, można zaobserwować, że główne motywy korzystania z roweru są na ogół podobne. Najważniejszym czynnikiem zachęcającym do

jazdy na rowerze jest poprawa stanu zdrowia, którą wskazało 71,3% kobiet i 79,5% mężczyzn biorących udział w badaniu. Niezależność wskazywano odpowiednio w 53,2% i 46,6% przypadków, oszczędność czasu 44,7% i 39,4%, oszczędność pieniędzy 33,0% i 39,1%, ochronę środowiska 37,2% i 30,0% i modę w 1,1% i 4,2% przypadków.

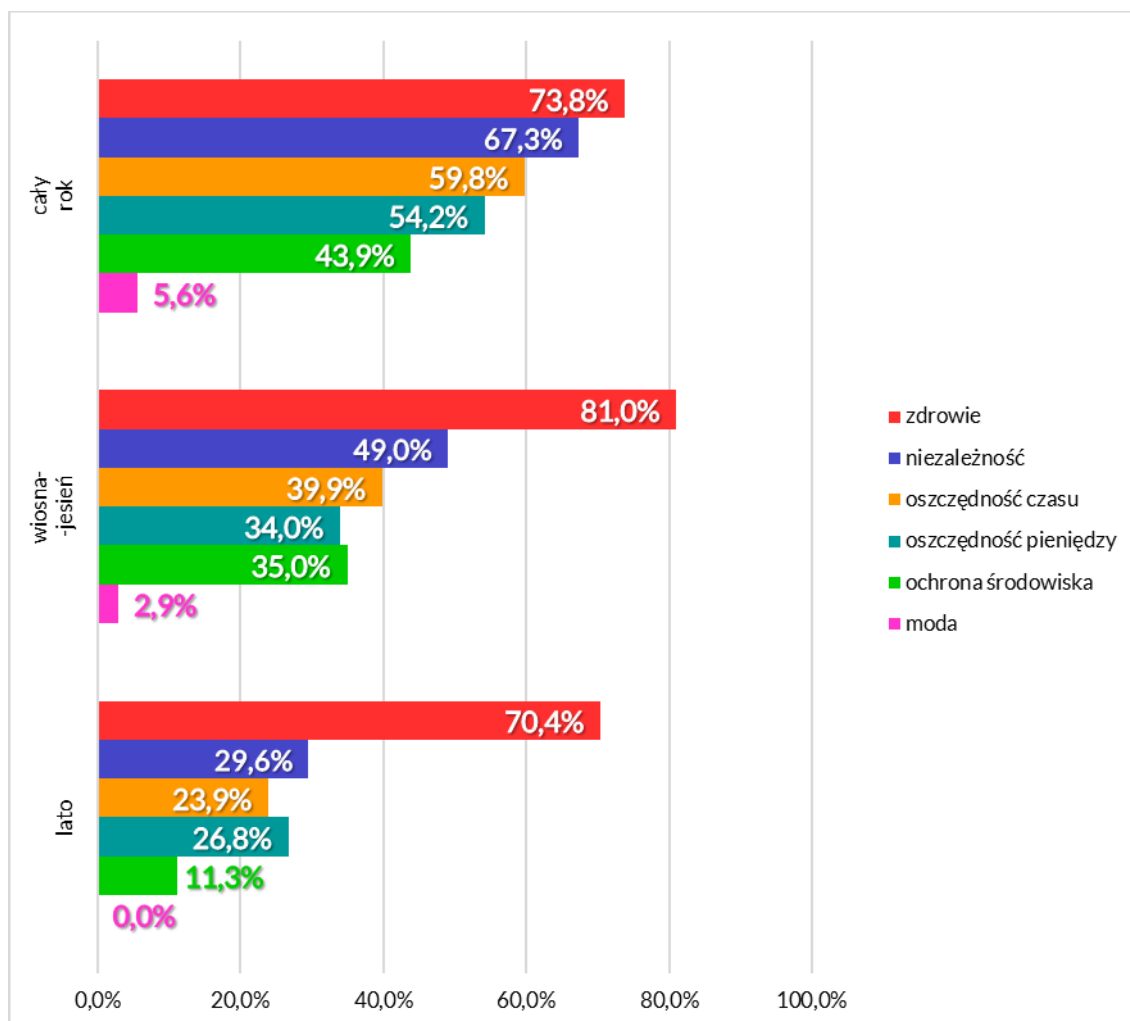


Ryc. 8. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według wieku respondentów

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W odpowiedziach respondentów podzielonych według grup wieku – mniej niż 30 lat, 30-49 lat oraz 50 lat i więcej zaobserwowano pewne różnice. We wszystkich grupach dominującym motywem korzystania z roweru są potrzeby zdrowotne. Można jednak zaobserwować, że wraz ze wzrostem wieku badanych wzrasta znaczenie tego czynnika – w najmłodszej grupie uzyskał on 66,2% wskazań, w pośredniej 79,3%, a w najstarszej 86,8%. Odwrotna tendencja obserwowana jest w przypadku trzech kolejnych czynników – niezależności, oszczędności czasu i oszczędności pieniędzy. Przy tych czynnikach liczba wskazań maleje wraz ze wzrostem wieku uczestników badania. Niezależność motywuje do

jazdy na rowerze 58,5% respondentów poniżej 30 roku życia, 46,3% w wieku 30-49 lat i 39,6% osób w wieku 50 lat i starszych. Oszczędność czasu odpowiednio 52,8%, 38,7% i 26,4%, natomiast oszczędność pieniędzy 47,9%, 36,7% i 7,5%.

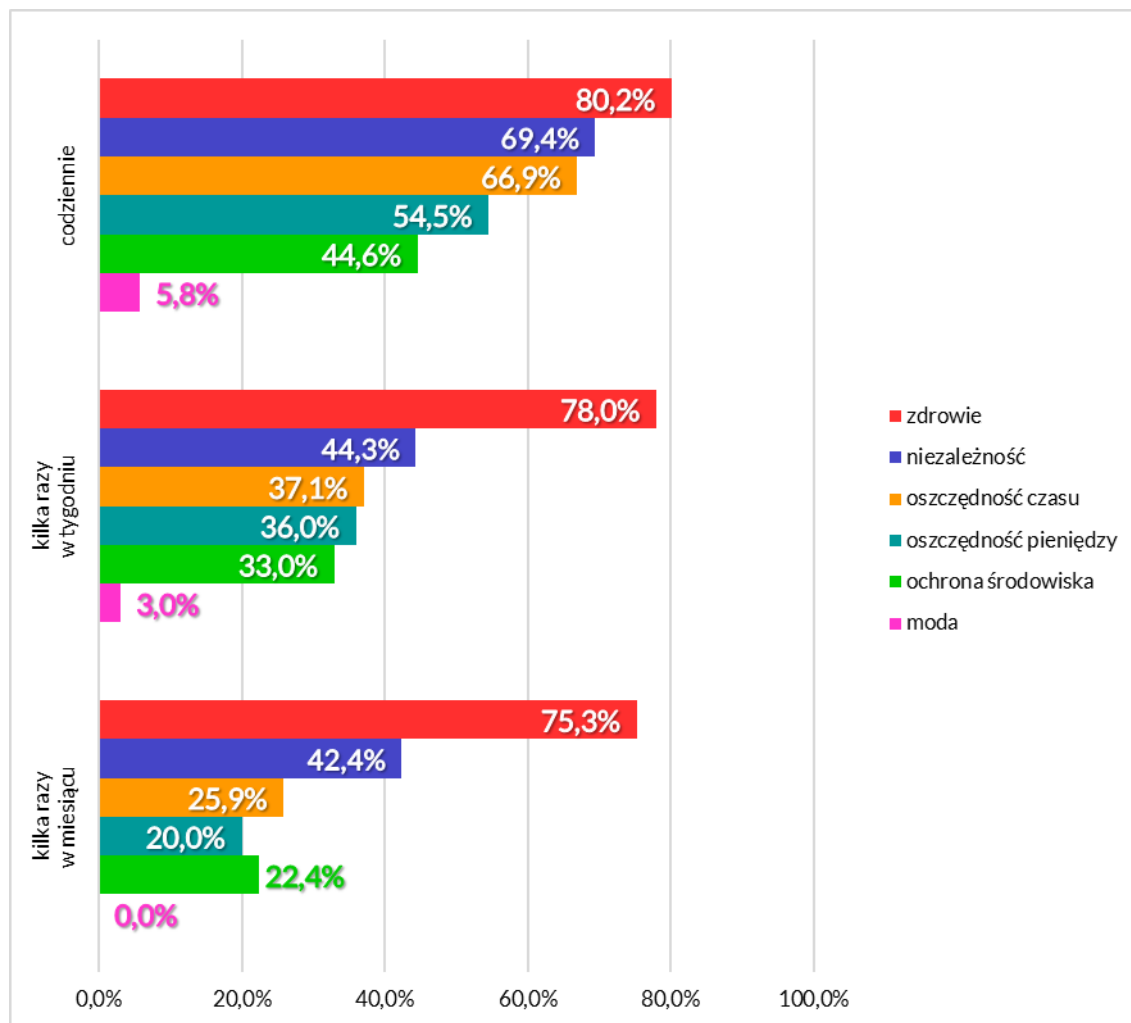


Ryc. 9. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

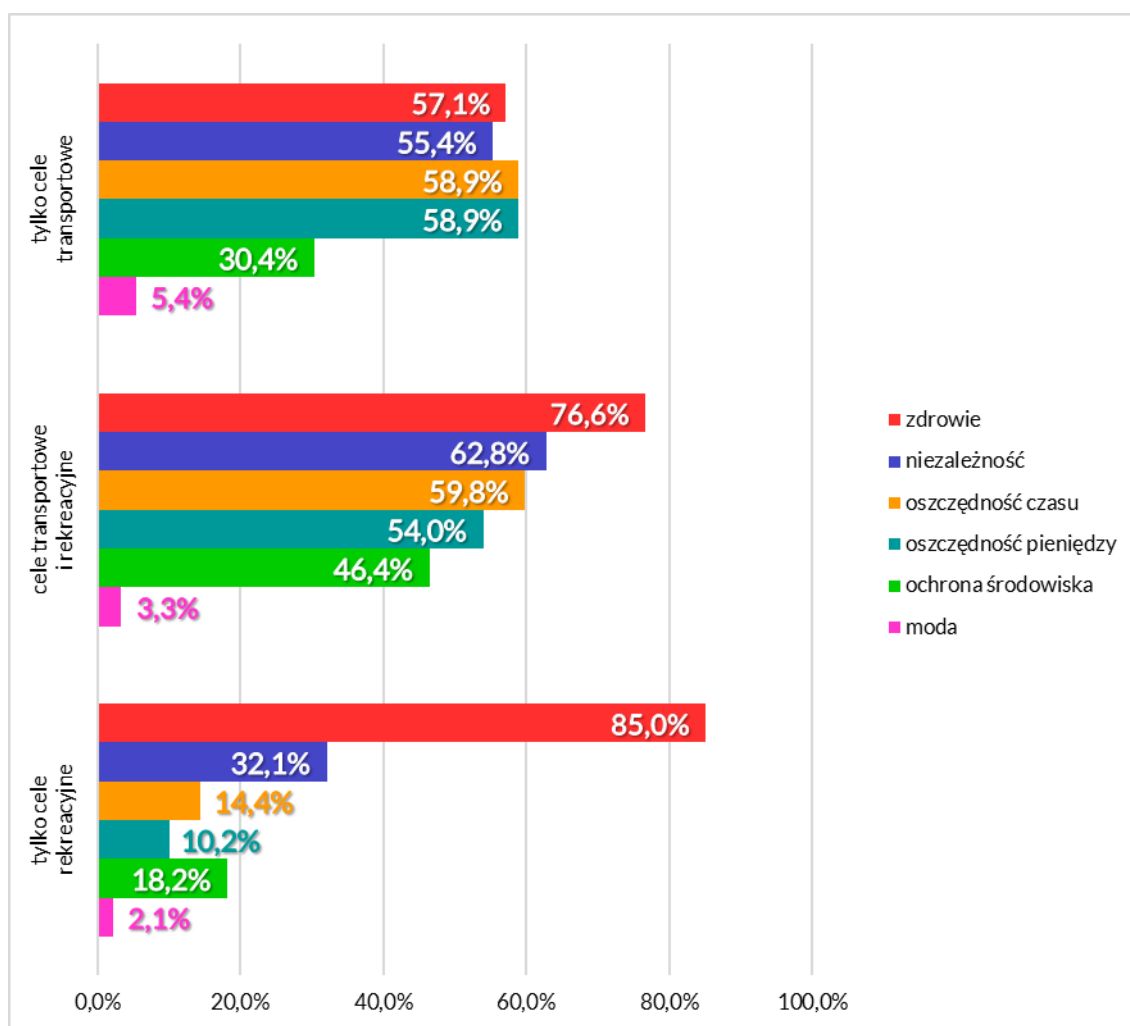
We wszystkich analizowanych grupach respondentów, wyznaczonych ze względu na długość okresu jazdy na rowerze w roku, najważniejszym czynnikiem motywującym do jazdy na rowerze jest zdrowie (Ryc. 9). Odpowiedź została wskazana przez 73,8% respondentów korzystających z roweru przez cały rok, 81,0% korzystających w okresie wiosna-jesień oraz 70,4% korzystających tylko latem. Respondenci cenią sobie także niezależność – odpowiedź ta wskazywana była zarówno w grupie jeżdżących cały rok, od wiosny do jesieni oraz latem odpowiednio przez 67,3%, 49,0% i 29,6% badanych. Wyniki badania wskazują także, że osoby korzystające z roweru przez cały rok są zmotywowane dużo bardziej przez wymienione

czynniki motywujące do jazdy na rowerze oraz dostrzegają o wiele więcej korzyści z korzystania z roweru.



Ryc. 10. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Większą liczbę motywacji zaobserwowano także w ramach podziału według częstości jazdy na rowerze w grupie, które korzysta z roweru najczęściej – codziennie (Ryc. 10). Respondenci należący do tej grupy w 80,2% wskazań przyznają, że motywuje ich chęć poprawy stanu zdrowia, w 69,4% niezależność, w 66,9% oszczędność czasu, w 54,5% oszczędność pieniędzy i w 44,6% ochrona środowiska. W przypadku każdego z tych czynników to właśnie w grupie respondentów korzystających z roweru najczęściej odnotowano najwięcej wskazań.



Ryc. 11. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

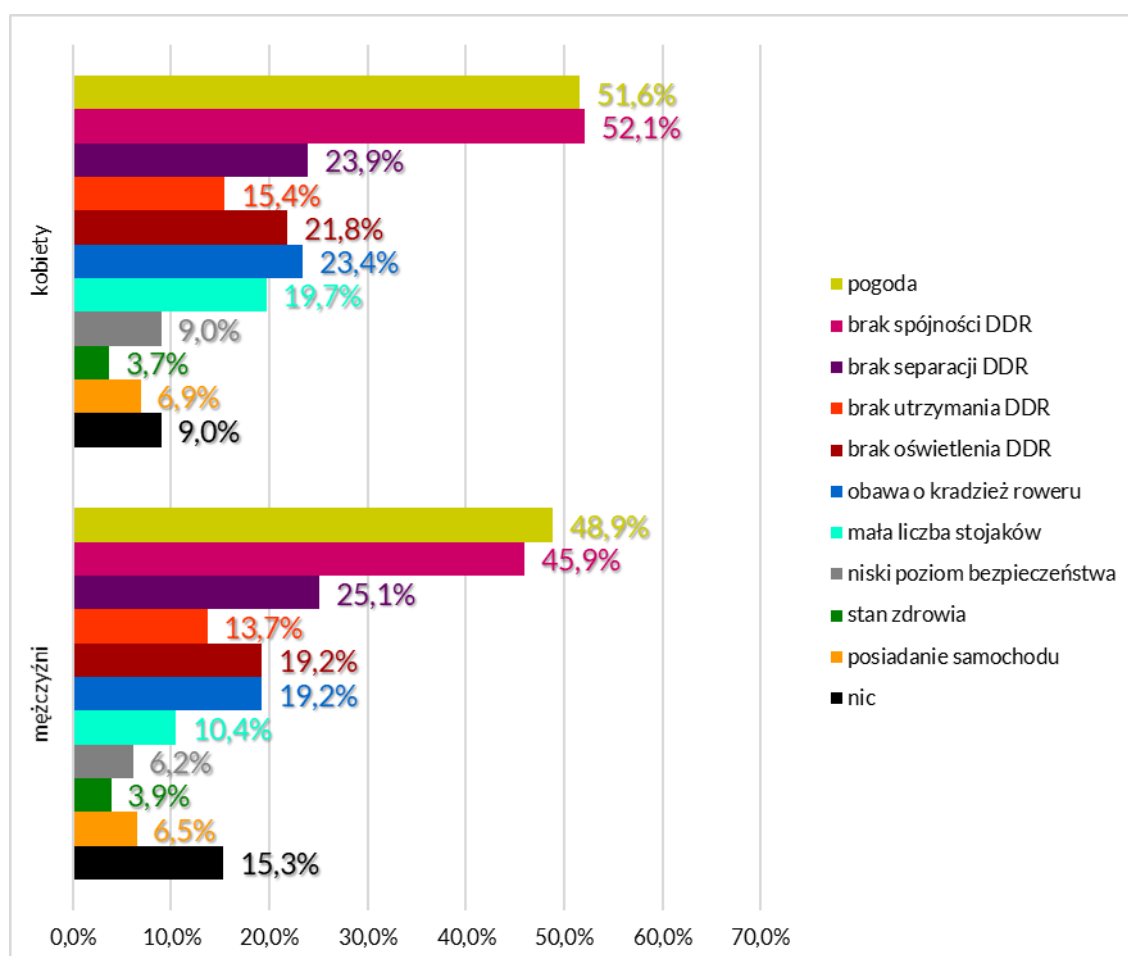
Stosując podział respondentów według celu korzystania z roweru można zauważyć, że występują nieznaczne różnice w odpowiedziach między poszczególnymi grupami (Ryc. 11). Wśród osób, które korzystają z roweru w celu transportowym wśród motywacji dominuje oszczędność czasu oraz oszczędność pieniędzy (po 58,9% wskazań), a także poprawa stanu zdrowia (57,1%) i niezależność (55,4%). Uzyskany wynik wskazuje na bardzo praktyczne podejście do jazdy na rowerze, pokazując, że w tej grupie respondentów występuje wysoka świadomość różnorodnych korzyści, które przynosi korzystanie z roweru w codziennych dojazdach. Respondenci, którzy korzystają z roweru zarówno w celach transportowych i rekreacyjnych najczęściej wskazują chęć poprawy stanu zdrowia jako główny czynnik motywujący do jazdy na rowerze (76,6%). W dużym stopniu przedstawiciele tej grupy do jazdy na rowerze motywują także: niezależność (62,8%), oszczędność czasu (59,8%), oszczędność pieniędzy (54,0%) oraz potrzebę ochrony środowiska (46,4%). W gronie osób, które wykorzystują rower wyłącznie w celach rekreacyjnych najczęściej wskazywanym

czynnikiem motywującym jest chęć poprawy stanu zdrowia, którą wskazuje przeważająca większość respondentów – 85,0%. Pozostałe czynniki mają dla tej grupy znacznie mniejsze znaczenie.

W kolejnym etapie badań analizie poddano czynniki o negatywnym wpływie na decyzję o korzystaniu z roweru. Wśród czynników zniechęcających do jazdy na rowerze wskazano:

- czynniki wynikające z polityki rowerowej miasta, czyli: brak spójności sieci dróg dla rowerów, brak separacji dróg dla rowerów, brak odpowiedniego utrzymania dróg dla rowerów, brak oświetlenia dróg dla rowerów, obawa o kradzież roweru, niewystarczającą liczbę stojaków i niski poziom bezpieczeństwa.
- czynniki niewynikające z polityki rowerowej miasta, czyli pogoda, stan zdrowia i posiadanie samochodu.

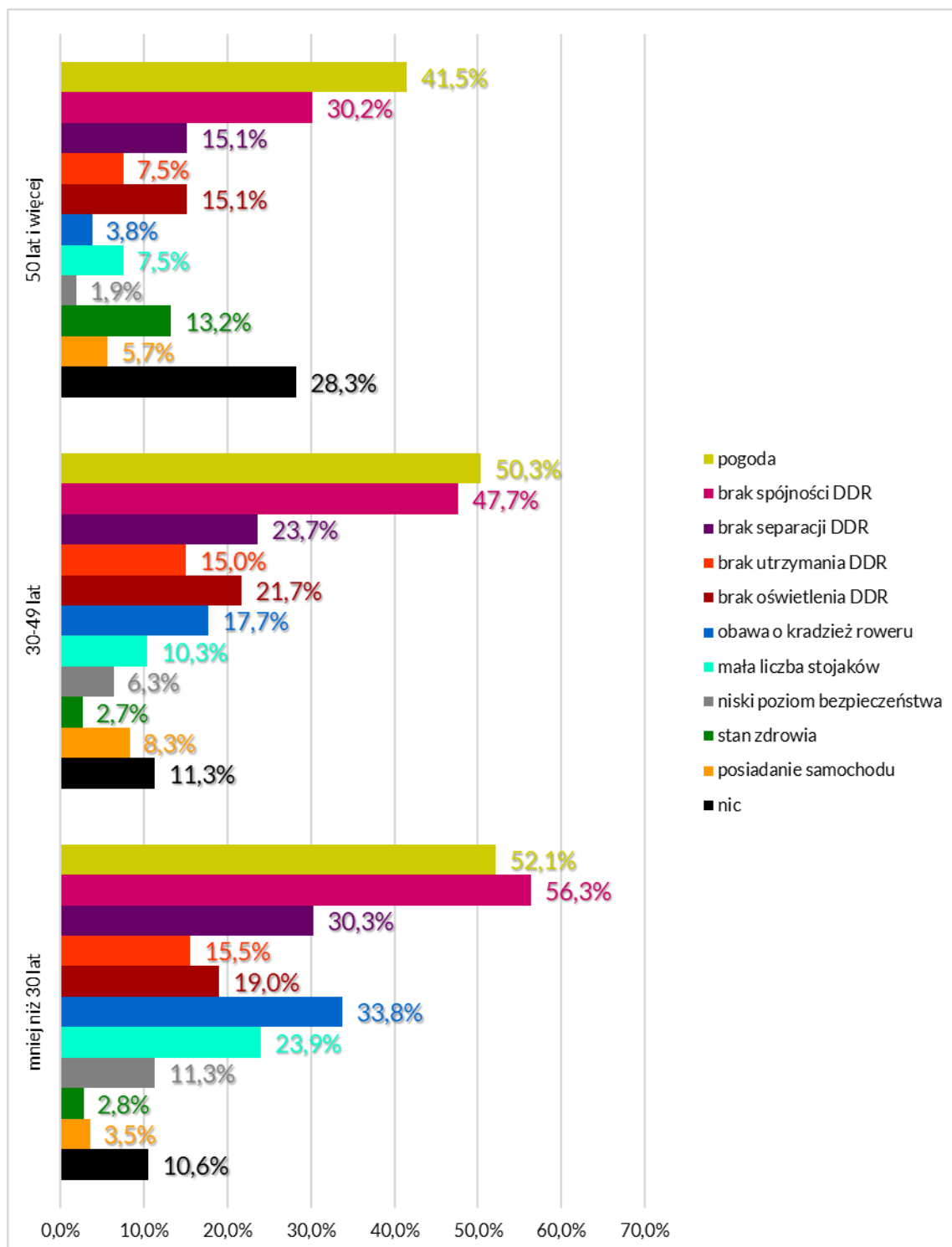
Respondenci wskazywali odpowiedzi w pytaniach wielokrotnego wyboru, a wyniki przedstawiono na rycinach 12-12.



Ryc. 12. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według płci

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

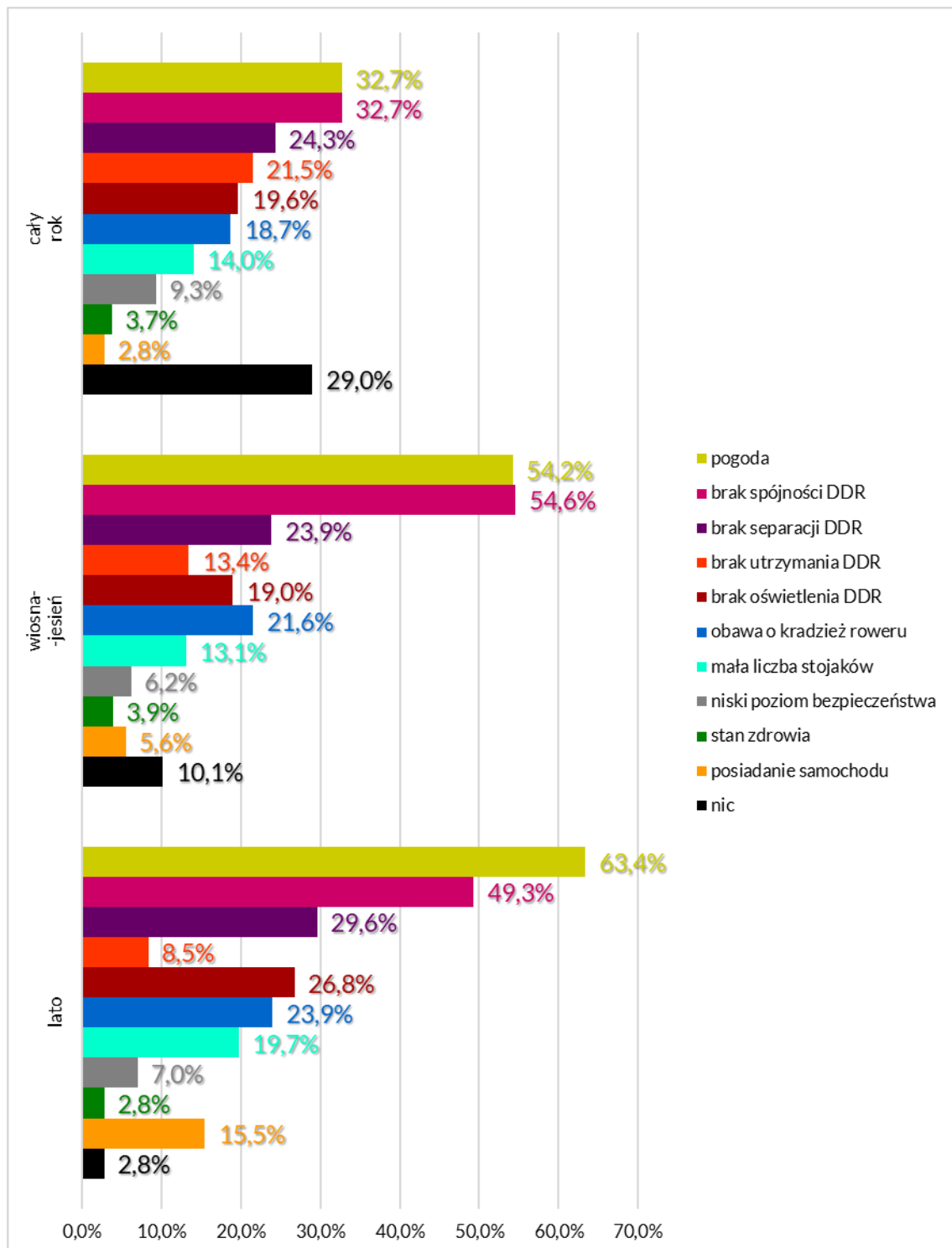
Zebrane dane pokazują, że dla respondentów obu płci najistotniejszymi czynnikami, które zniechęcają do jazdy na rowerze są: pogoda oraz brak spójności dróg rowerowych. Odpowiedź związaną z pogodą wskazało 51,6% kobiet i 48,9% mężczyzn, natomiast brak spójności sieci dróg rowerowych odpowiednio 52,1% i 45,9%. Najbardziej istotne różnice wskazań między respondentami obu płci zaobserwowano przy czynniku związanym z liczbą stojaków rowerowych – brak tego typu infrastruktury zniechęca 19,7% kobiet i 10,4% mężczyzn. Badanie pokazało także, że w grupie mężczyzn znalazło się więcej respondentów, których nic nie zniechęca do jazdy na rowerze – wśród kobiet odnotowano 9,0%, wśród mężczyzn 15,3% takich wskazań.



Ryc. 13. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według wieku
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

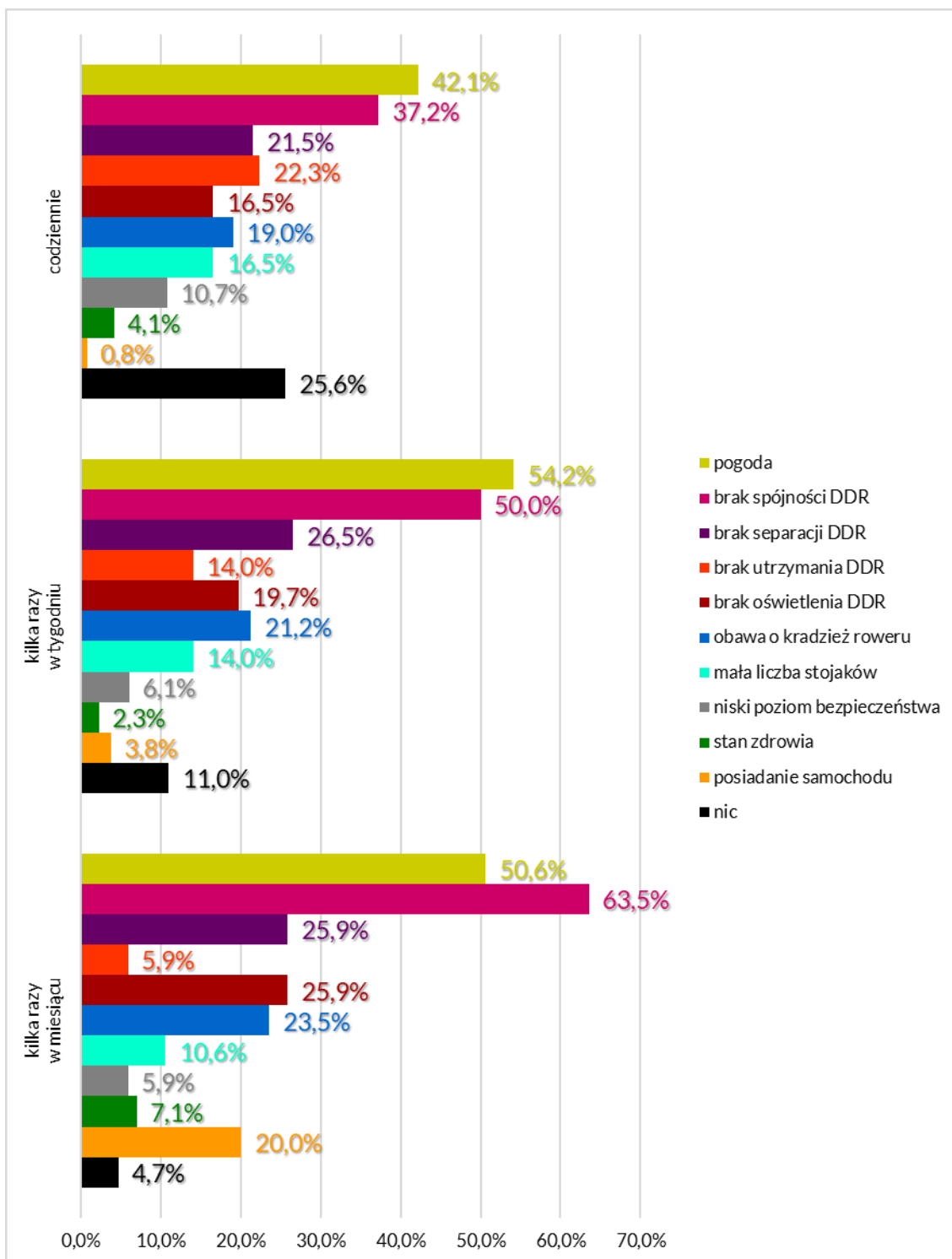
Przy podziale respondentów według wieku zaobserwowano, że dominujące czynniki zniechęcające do korzystania z roweru to pogoda i brak spójności dróg rowerowych. W obu tych przypadkach odsetek wskazań jest jednak niższy wraz ze wzrostem wieku ankietowanych. Czynnikiem związanym z pogodą wskazało 56,3% badanych poniżej 30 roku życia, 47,7% w wieku 30-49 lat oraz 30,2% osób w wieku 50 lat i starszych. Czynnikiem

dotyczący spójności sieci dróg rowerowych wskazało odpowiednio 52,1%, 50,3%, 41,5% badanych. Najbardziej znaczące różnice wskazań między wydzielonymi grupami dotyczą obawy o kradzież roweru (odpowiednio 33,8%, 17,7% i 3,8% wskazań) oraz małej liczby stojaków rowerowych (odpowiednio 23,9%, 10,3% i 7,5% wskazań). W obu opisywanych przypadkach czynniki mają większe znaczenie w młodszych grupach badanych.



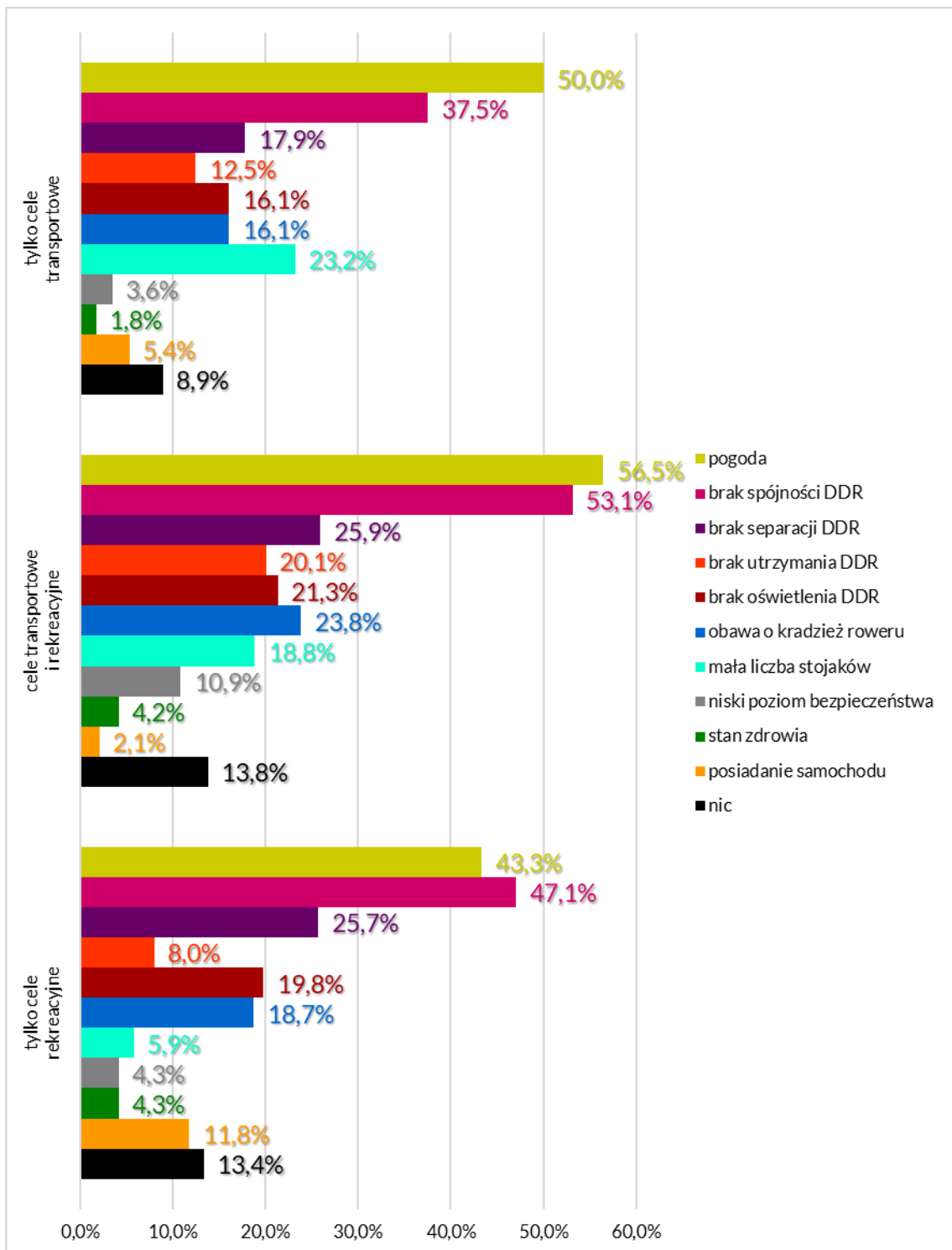
Ryc. 14. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy zastosowaniu podziału według długości okresu korzystania z roweru w ciągu roku, zaobserwowano zróżnicowanie odpowiedzi między grupami (Ryc. 14). Czynniki pogody wskazywany jest przez wszystkie grupy najczęściej, jednak osoby korzystające z roweru przez cały rok wskazują go w najmniejszym stopniu (32,7%). W grupie korzystającej z roweru w okresie od wiosny do jesieni odsetek wskazań czynnika związanego z pogodą wyniósł 54,2%, natomiast wśród osób jeżdżących tylko latem wartość ta wyniosła 63,4%. Wysoko ocenianym czynnikiem zniechęcającym do korzystania z roweru jest brak spójności sieci dróg rowerowych wskazywany odpowiednio przez 32,7%, 54,6% i 49,3% badanych. Najbardziej istotna różnica zaznacza się przy wskazaniu braku czynników zniechęcających do jazdy na rowerze. Spośród osób jeżdżących rowerem przez cały rok 29,0% wskazało, że nic nie zniechęca ich do jazdy na rowerze. W pozostałych grupach odsetek ten był zdecydowanie niższy – wśród osób korzystających z roweru w okresie od wiosny do jesieni 10,1%, tylko latem 2,8%. Znacząca różnica obserwowana jest także przy czynniku związanym z posiadaniem samochodu. Grupa rowerzystów całorocznych wskazuje ten element w 2,8% przypadków, korzystających od wiosny do jesieni 5,6%, a tylko latem 15,5%.



Ryc. 15. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale respondentów według częstości korzystania z roweru zaobserwowano, podobnie jak w przy podziale związanym z długością okresu korzystania z roweru, wysoki odsetek wskazań dla pogody i braku spójności systemu dróg rowerowych w mieście, jako główne czynniki zniechęcające do jazdy na rowerze (Ryc. 11). Na czynnik związany z pogodą szczególną uwagę zwróciło 42,1% korzystających z roweru codziennie, 54,2% kilka razy w tygodniu oraz 50,6% kilka razy w miesiącu. Na czynnik związany z brakiem spójności sieci dróg dla rowerów odpowiednio 37,2%, 50,0% i 63,5%. Dostrzeżono także podobną zależność, jak w przypadku długości okresu korzystania z roweru, dotyczącą czynnika posiadania samochodu oraz braku czynników ograniczających jazdę na rowerze. W pierwszym z omawianych przypadków rozkład odpowiedzi wskazuje, że im rzadziej badani korzystają z roweru, tym częściej powołują się na posiadanie samochodu, jako element zniechęcający do jazdy na rowerze. Odsetek odpowiedzi w badanych grupach wyniósł odpowiednio 0,8%, 3,8% oraz 20,0%. W drugim z omawianych przypadków rozkład odpowiedzi wskazuje, że im częściej respondenci korzystają z roweru tym częściej wskazują, że nic nie zniechęca ich do jazdy na rowerze. Odsetek odpowiedzi w poszczególnych grupach wyniósł odpowiednio 25,6%, 11,0% i 4,7%.



Ryc. 12. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

ostatniej części przeanalizowano wyniki w grupach wydzielonych według celu korzystania z roweru (Ryc. 15). Do najczęściej wskazywanych czynników zniechęcających do jazdy na rowerze we wszystkich trzech grupach respondentów – korzystających z roweru w celach tylko transportowych, transportowych i rekreacyjnych oraz tylko rekreacyjnych – najczęściej wskazań otrzymały te, które dotyczą pogody oraz braku spójności sieci dróg rowerowych. Pierwszy z tych elementów wskazywany jest odpowiednio przez 50,0%, 56,5% oraz 43,3% respondentów, natomiast drugi przez 37,5%, 53,1% oraz 47,1%. Na spójność sieci dróg rowerowych w najmniejszym stopniu uwagę zwrócono w grupie respondentów korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych. Wynika to zapewne z tego, że grupa ta przemieszcza się korzystając z roweru również wtedy, kiedy sieć dróg rowerowych nie jest kompletna. Omawiany czynnik nie jest w stanie zniechęcić tej grupy do korzystania z roweru, ponieważ potrzeba dojazdu rowerem do celu jest w tym przypadku nadrzędna. Nie oznacza to jednak, że należy zignorować ten czynnik – nadal jest on wskazywany przez liczne grono respondentów – 37,5%. Największe zróżnicowanie odpowiedzi zaobserwować można przy czynniku dotyczącym małej liczby stojaków rowerowych. W grupie korzystającej z roweru w celach transportowych uzyskał on 23,2% wskazań, w grupie korzystającej w celach transportowych i rekreacyjnych 18,8% wskazań, natomiast w grupie korzystającej w celach rekreacyjnych – 5,9%. Duża rozbieżność opinii między tymi grupami wynika z charakteru przejazdów transportowych i rekreacyjnych. Zazwyczaj w przypadku korzystania w celu transportowym możliwość zaparkowania roweru po dotarciu do celu może stanowić większy problem niż podczas przejazdów rekreacyjnych.

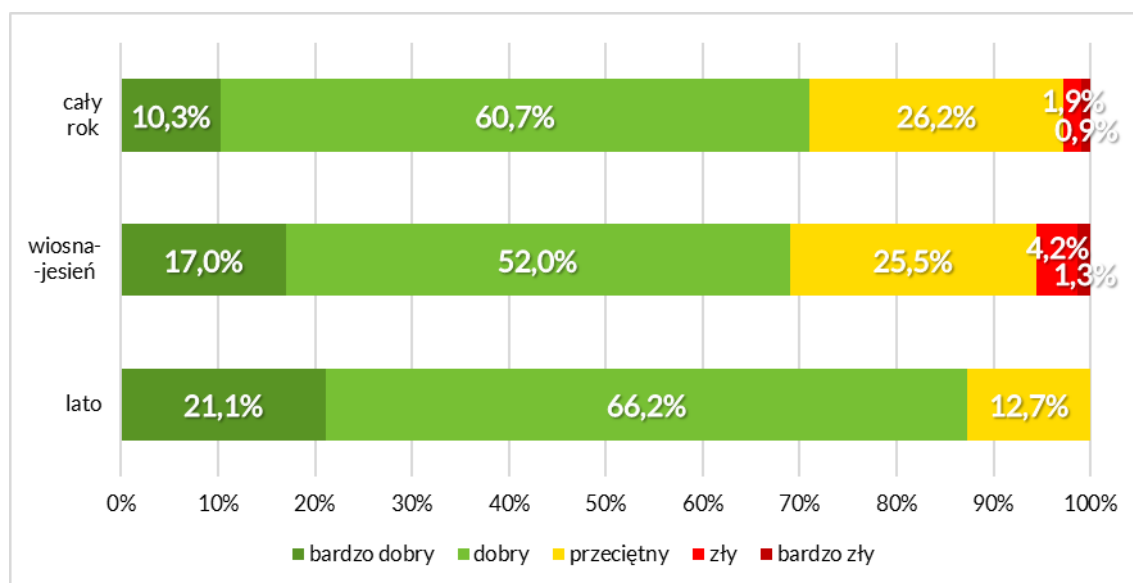
Według wszystkich podziałów respondentów najczęściej wskazywanym czynnikiem ograniczającym jazdę na rowerze jest pogoda. Istotne ograniczenia w ocenie ankietowanych są także wśród czynników składających się na politykę rowerową miasta, w tym w szczególności brak spójności sieci dróg rowerowych.

3.3. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie

W tym rozdziale dokonano analizy odpowiedzi na pytania związane z infrastrukturą rowerową Tczewa – najczęściej wybieranych dróg rowerowych, najbardziej niebezpiecznych miejsc dla rowerzystów oraz planowanej infrastruktury rowerowej. Analizę w pierwszym etapie wykonano według podziału respondentów zgodnie z okresem, częstością i celem jazdy na rowerze, w drugim etapie zgodnie z miejscem zamieszkania.

3.3.1. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

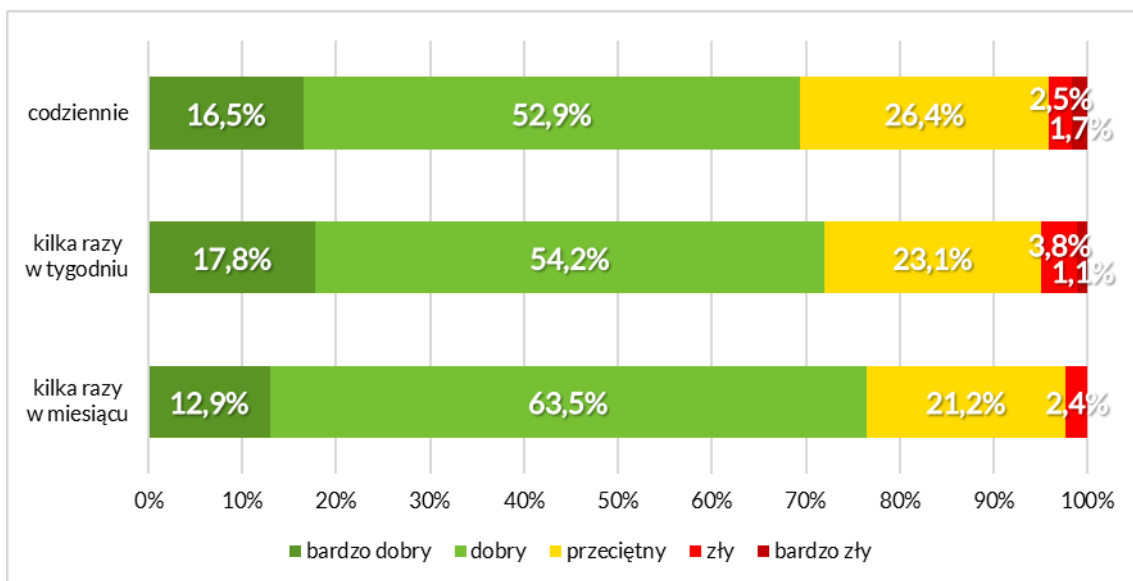
Jednym z podstawowych elementów kreowania polityki rowerowej w miastach jest infrastruktura rowerowa, w tym przede wszystkim sieć dróg rowerowych i rozwiązań drogowych zapewniających bezpieczeństwo i separację rowerzystów od innych uczestników ruchu. W tym rozdziale dokonano analizy odpowiedzi na pytania związane z infrastrukturą rowerową Tczewa według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze. Wyniki badania przedstawiono na rycinach 16-37.



Ryc. 16. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny stanu dróg dla rowerów w Tczewie według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

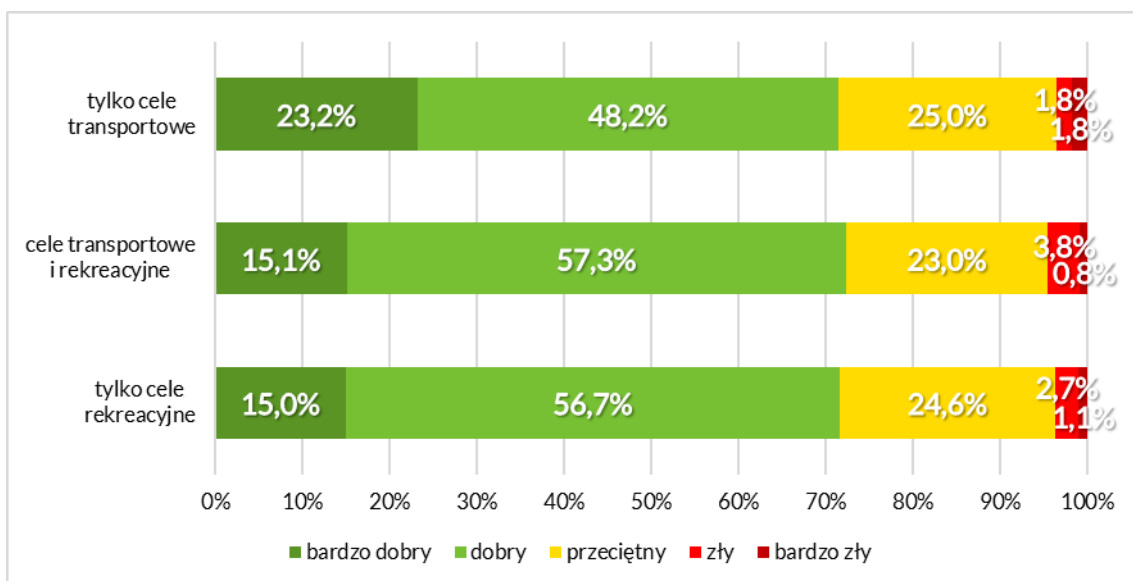
Uzyskane wyniki pokazują, że stan dróg rowerowych w Tczewie jest najlepiej oceniany przez osoby, które jeżdżą rowerem tylko latem (Ryc. 16). Ocenę bardzo dobrą wystawiło 21,1% badanych reprezentujących tę grupę, dobrą 66,2%, a przeciętną 12,7%. W tej grupie nie odnotowano ocen negatywnych. Infrastruktura rowerowa miasta jest także wysoko oceniana przez rowerzystów korzystających z niej w okresie od wiosny do jesieni. Ocena bardzo dobra została odnotowana w 17,0% przypadków, dobra w 52,0%, przeciętna 25,5%, zła 4,2% i bardzo zła 1,3%. Respondenci korzystający z roweru przez cały rok również w przeważającym stopniu pozytywnie oceniają infrastrukturę rowerową w Tczewie. Ocenę bardzo dobrą wskazało 10,3% badanych, dobrą 60,7%, przeciętną 26,2%, złą 1,9%, bardzo złą 0,9% badanych.



Ryc. 17. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny stanu dróg dla rowerów w Tczewie według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale respondentów według częstości korzystania z roweru (Ryc. 17), dla grupy korzystającej codziennie uzyskano następujący procent poszczególnych ocen stanu dróg rowerowych w Tczewie – ocena bardzo dobra 16,5%, dobra 52,9%, przeciętna 26,4%, zła 2,5%, bardzo zła 1,7%. W grupie korzystającej z roweru kilka razy w tygodniu wartości te wyniosły odpowiednio 17,8%, 54,2%, 23,1%, 3,8% i 1,1%. Respondenci korzystający z roweru najrzadziej – kilka razy w miesiącu ocenili infrastrukturę rowerową jako bardzo dobrą w 12,9% przypadków, dobrą 63,5%, przeciętną 21,2% i złą 2,4% odpowiedzi.

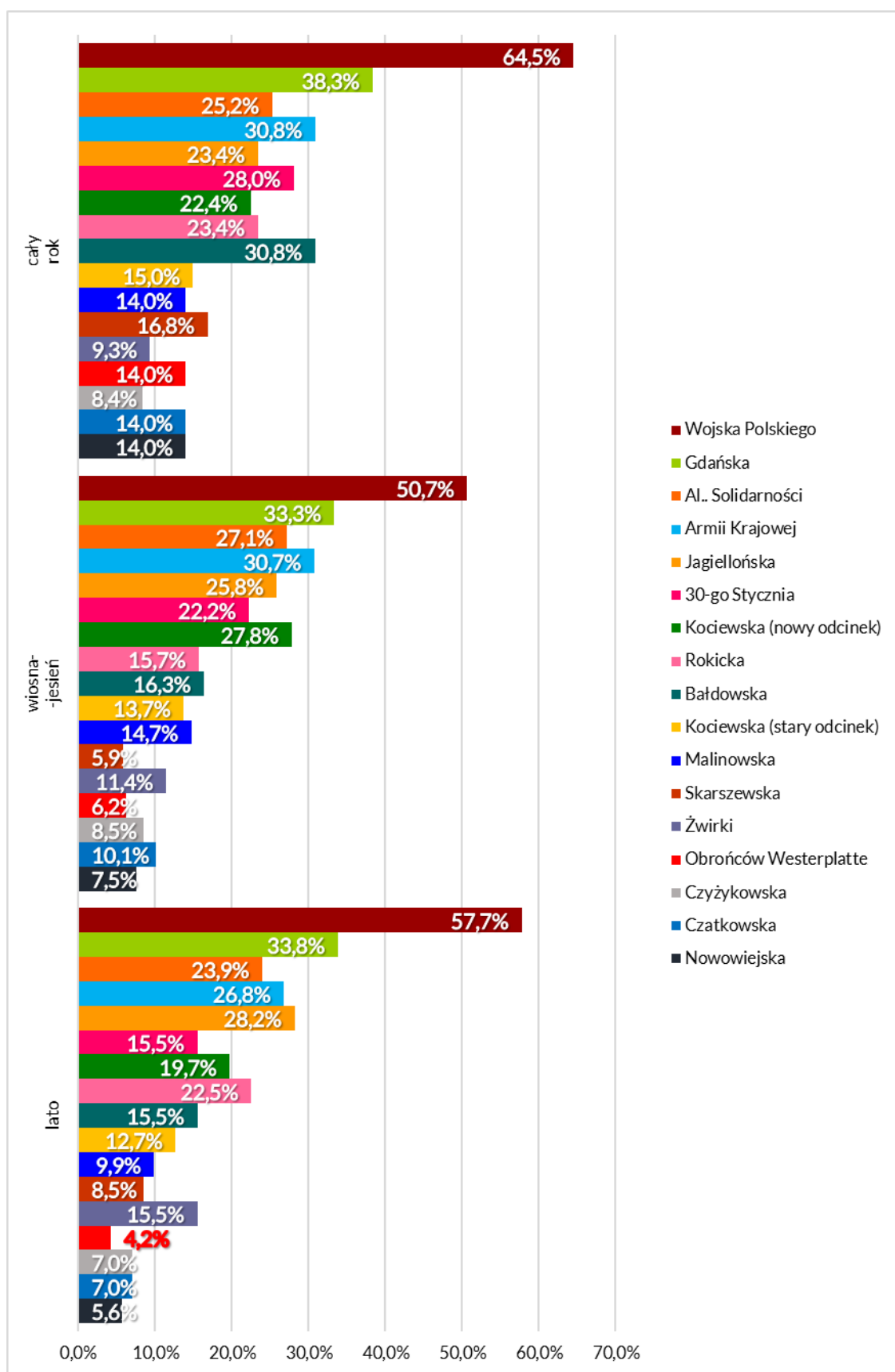


Ryc. 18. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny stanu dróg dla rowerów w Tczewie według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

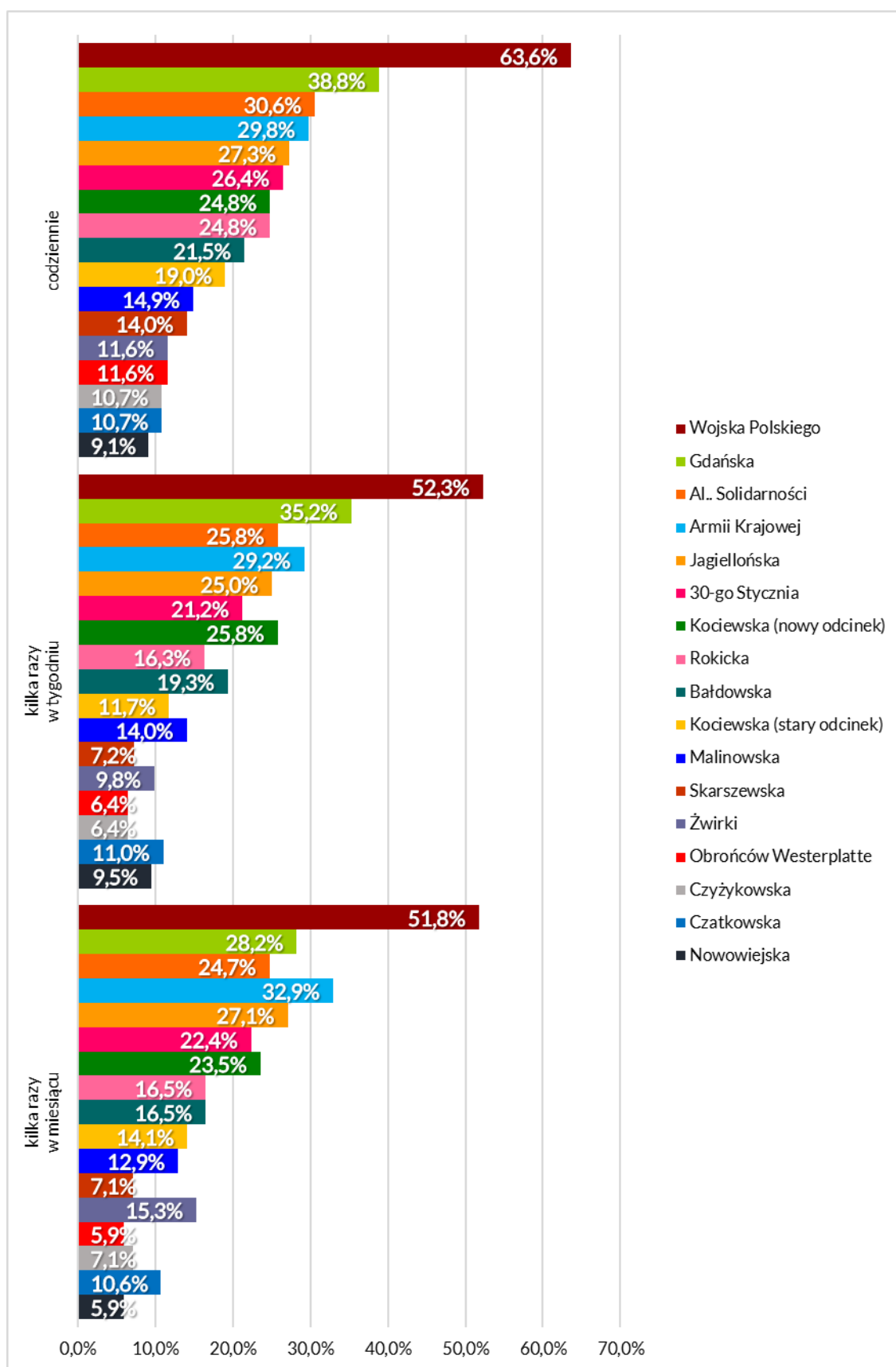
Stosując podział badanych według celu korzystania z roweru (Ryc. 18), najwięcej wskazań oceniających stan dróg rowerowych w Tczewie jako bardzo dobry odnotowano wśród osób korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych (23,2%). W grupie tej ocenę dobrą wskazało 48,2%, przeciętną 25,0%, natomiast złą i bardzo złą po 1,8% badanych. Grono osób korzystających z roweru w celach zarówno transportowych, jak i rekreacyjnych ocenę bardzo dobrą wystawiło 15,1%, dobrą 57,3%, przeciętną 23,0%, złą 3,8% i bardzo złą 0,8% ankietowanych. W grupie respondentów korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych uzyskano 15,0% wskazań oceny bardzo dobrej, 56,7% oceny dobrej, 24,6% przeciętnej, 2,7% złej i 1,1% bardzo złej. Ogólny wynik oceny infrastruktury rowerowej według wszystkich podziałów osób biorących udział w badaniu należy postrzegać jako dobry. Wskazanie to dominuje we wszystkich analizowanych grupach respondentów niezależnie od okresu, częstości i celu jazdy na rowerze.

W dalszej części badania, w ramach kolejnego pytania dokonano wskazania, z których dróg rowerowych najczęściej korzystają respondenci. Zastosowany podział ankietowanych na grupy pozwoli wyznaczyć drogi o większym znaczeniu dla ruchu rowerowego związanego z transportem oraz dla rekreacji. W pierwszej kolejności przeprowadzono analizę według podziału na długość okresu jazdy na rowerze w roku (Ryc. 19).



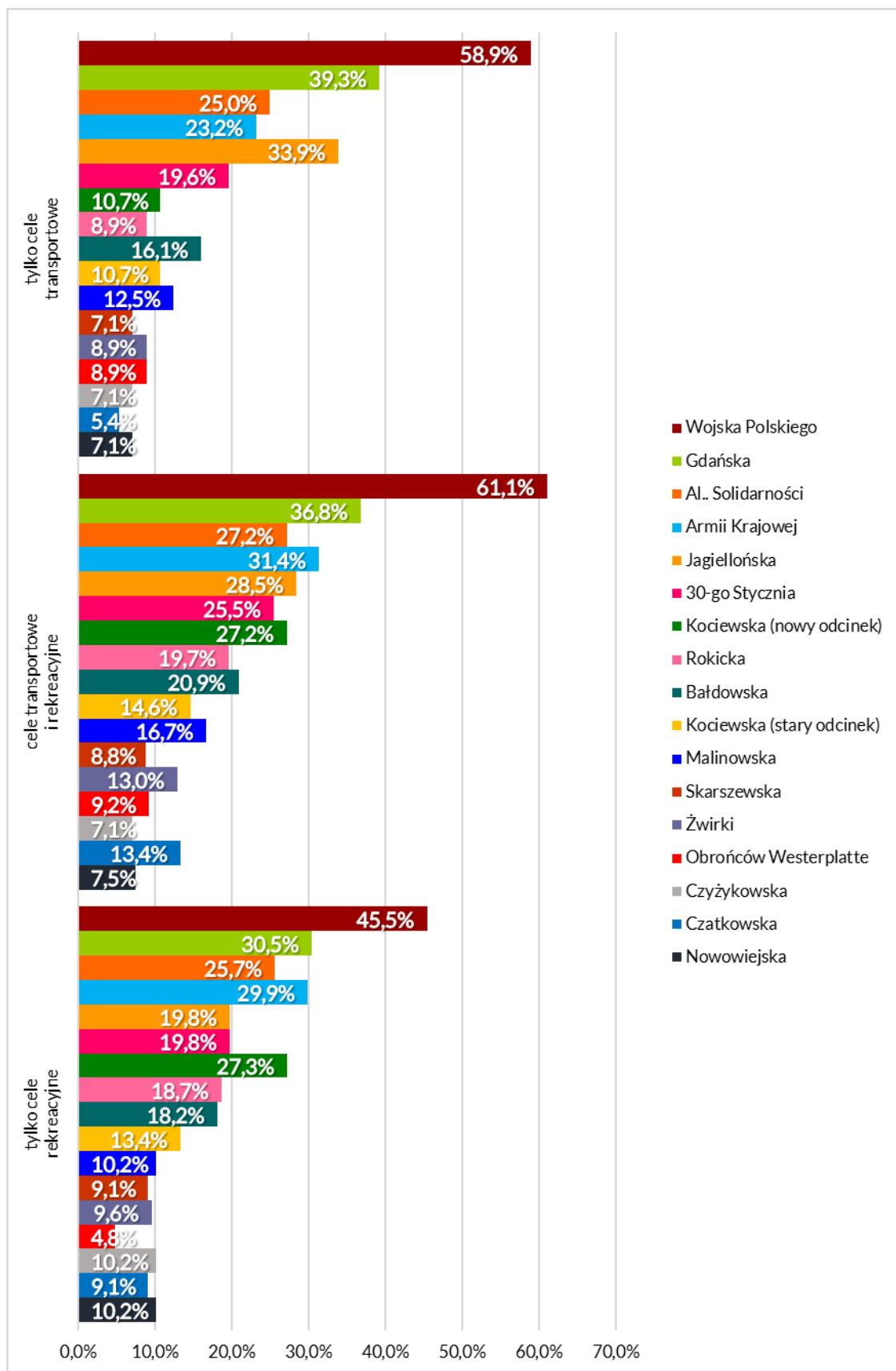
Ryc. 19. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać 3 drogi, po których porusza się Pan/i najczęściej” według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

We wszystkich badanych grupach, niezależnie od długości sezonu jazdy na rowerze zdecydowanie najczęściej wybieraną drogą jest ulica Wojska Polskiego. Odpowiedź tę wskazało 64,5% osób jeżdżących rowerem przez cały rok, 50,7% jeżdżących od wiosny do jesieni i 57,7% jeżdżących tylko latem. Często wybieraną drogą jest także ulica Gdańska, którą wskazało odpowiednio 38,3%, 33,3% i 33,8% respondentów w poszczególnych grupach. Największe różnice w wyborze dróg rowerowych między analizowanymi grupami ankietowanych zaobserwować można przy wskazaniu ulicy Bałdowskiej, 30-go Stycznia oraz Obrońców Westerplatte. Pierwsza z nich wskazywana jest przez 30,8% rowerzystów całorocznych, natomiast w przypadku użytkowników okresowych, jeżdżących od wiosny do jesieni 16,3%, a tylko latem 15,5%. Ulica 30-go Stycznia wskazywana jest w analizowanych grupach odpowiednio przez 28,0%, 22,2% i 15,5%, natomiast ulica Obrońców Westerplatte odpowiednio przez 14,0%, 6,2% i 4,2%. We wszystkich tych trzech przypadkach, im dłuższy deklarowany okres jazdy na rowerze w roku, tym więcej wskazań analizowanych dróg. Odwrotną sytuację zaobserwować można w przypadku ulicy Żwirki, dla której wśród rowerzystów całorocznych uzyskano 9,3% wskazań, dla rowerzystów okresu wiosna-jesień 11,4%, a dla rowerzystów okresu letniego 15,5%.



Ryc. 20. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać 3 drogi, po których porusza się Pan/i najczęściej” według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

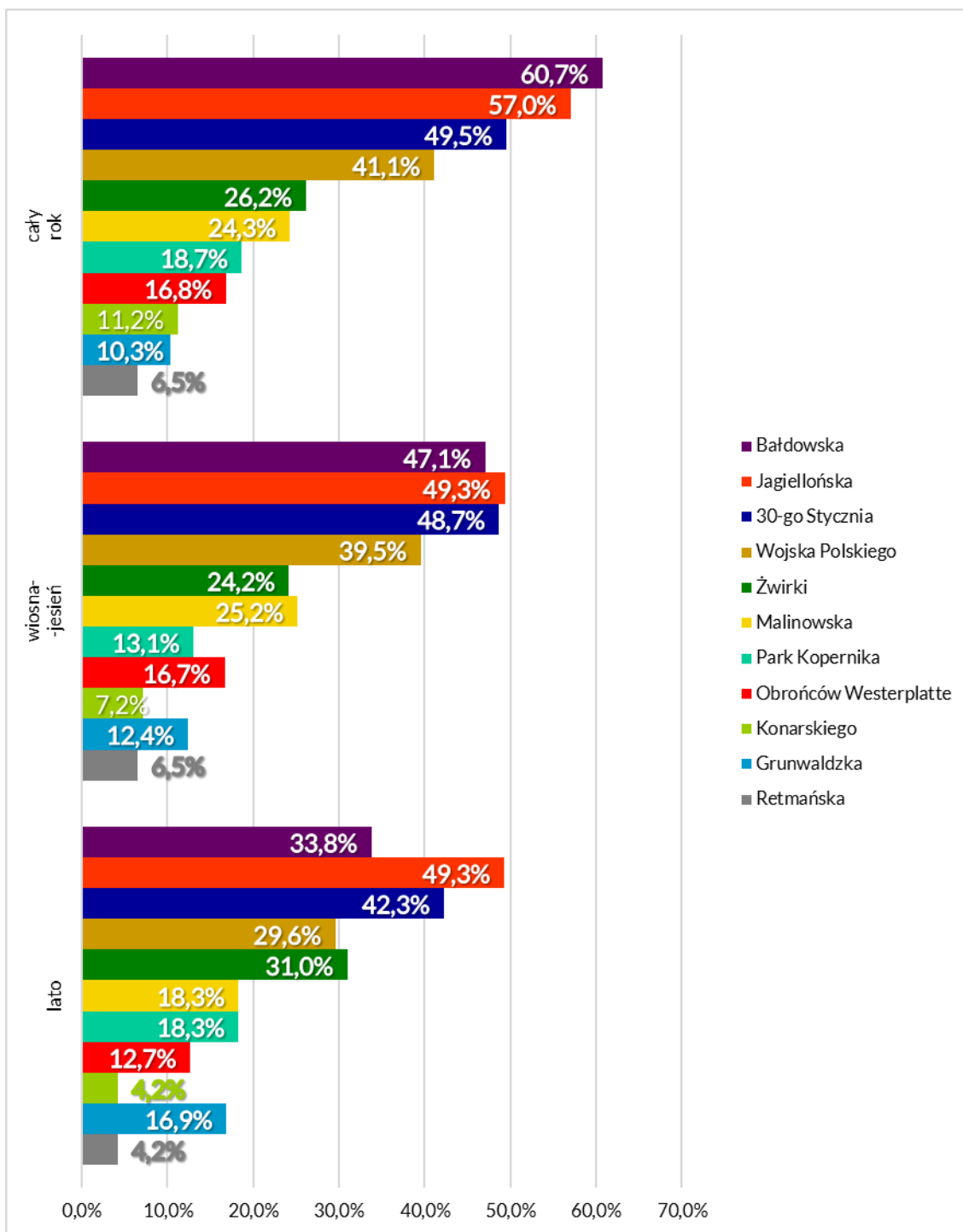
W dalszym etapie badania przeprowadzono analizę dzieląc respondentów według częstości korzystania z roweru (Ryc. 20). We wszystkich wydzielonych grupach najczęściej wybieraną drogą rowerową jest ta przy ulicy Wojska Polskiego. Odpowiedź tę wskazało 63,6% osób korzystających z roweru codziennie, 52,3% kilka razy w tygodniu oraz 51,8% korzystających kilka razy w miesiącu. Badani korzystający z roweru codziennie w dużym stopniu wskazywali również ulicę Gdańską (38,8%) oraz Al. Solidarności (30,6%). Respondenci korzystający z roweru kilka razy w tygodniu wskazywali często ulicę Gdańską (35,2%), natomiast korzystający kilka razy w miesiącu ulicę Armii Krajowej (32,9%). Istotne różnice między wskazaniami można zaobserwować dla ulicy Skarszewskiej, którą wskazało 14,0% osób jeżdżących rowerem codziennie oraz 7,2% jeżdżących kilka razy w tygodniu i 7,1% kilka razy w miesiącu. Uzyskany wynik może wskazywać na charakter omawianej ulicy – stanowi ona przede wszystkim drogę dojazdową do zakładów pracy, dlatego częściej wskazywana jest przez osoby korzystające z roweru codziennie.



Ryc. 21. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać 3 drogi, po których porusza się Pan/i najczęściej” według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Ostatnim zastosowanym podziałem był podział według celu korzystania z roweru (Ryc. 21). Najczęściej wykorzystywaną drogą rowerową we wszystkich grupach respondentów wydzielonych ze względu na cel korzystania z roweru, podobnie jak w przypadku poprzednich analiz, jest ulica Wojska Polskiego. Korzystanie z tej drogi zadeklarowało 58,9% badanych korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych, 61,1% korzystających w celach transportowych i rekreacyjnych oraz 45,5% korzystających wyłącznie w celach rekreacyjnych. Dla respondentów korzystających z roweru w celach transportowych duże znaczenie mają także: ulica Gdańska, którą wskazało 39,3% badanych oraz ul. Jagiellońska wskazana przez 33,9% osób. Ankieterzy należący do grupy korzystających z rowerów w celach transportowych i rekreacyjnych deklarują, że często jeżdżą ulicami: Gdańską (36,8%), Armii Krajowej (31,4%), Jagiellońską (28,5%) a także Aleją Solidarności i nowym odcinkiem ulicy Kociewskiej (po 27,2% wskazań). Dla grupy badanych korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych istotne są także drogi: Gdańska (30,5%), Armii Krajowej (29,9%) oraz nowy odcinek ulicy Kociewskiej (27,3%). Uzyskane wyniki wskazują, że omawiany nowy odcinek ulicy Kociewskiej ma większe znaczenie w ruchu rekreacyjnym niż w transportowym.

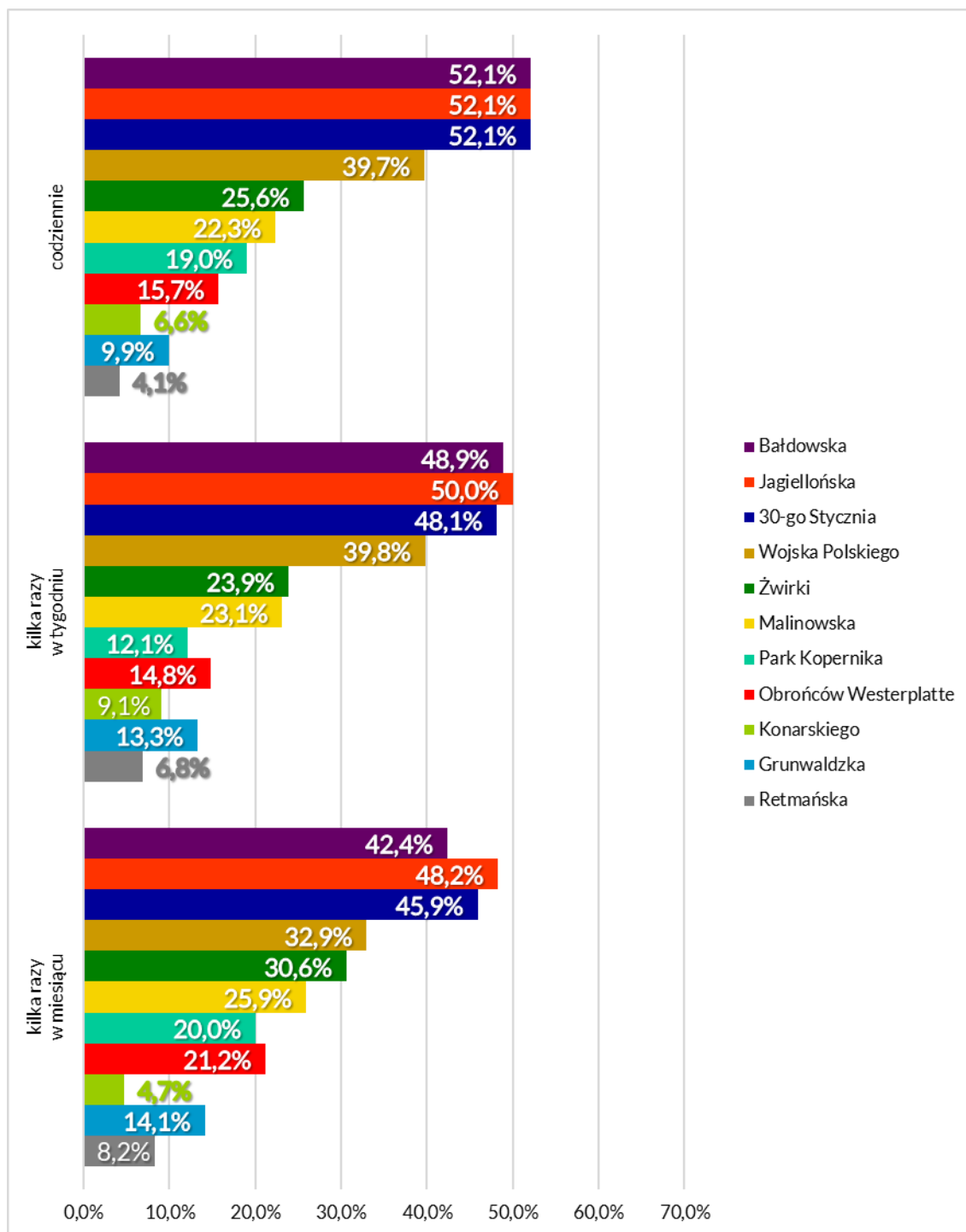
W dalszej części badania respondenci wskazywali, w których miejscach w Tczewie występuje najbardziej znaczący deficyt drogowej infrastruktury rowerowej. Badani w ramach kolejnego pytania mieli za zadanie wskazać, w których miejscach w przestrzeni miasta powinny powstać nowe drogi rowerowe. Wyniki przedstawiono na rycinach 22-24.



Ryc. 22. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Gdzie powinny powstać nowe drogi rowerowe?” według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W zastosowanym podziale ankietowanych według długości okresu jazdy na rowerze zaobserwowano istotne różnice w postulatach dotyczących nowych dróg rowerowych. Najwyższy odsetek respondentów z grupy, która korzysta z roweru przez cały rok wskazuje na potrzebę budowy drogi rowerowej wzdłuż ulicy Bałdowskiej (60,7%). Wysoką liczbę wskazań w tym gronie uzyskały także ulice Jagiellońska (57,0%), 30-go Stycznia (49,5%) oraz Wojska Polskiego (41,1%). W grupie osób korzystających w okresie od wiosny do jesieni również najczęściej wskazywano te cztery drogi, jednak w innych proporcjach. Najwięcej wskazań w tej grupie otrzymała ulica Jagiellońska (49,3%), natomiast w dalszej kolejności wskazywano ul. 30-go Stycznia (48,7%), Bałdowską (47,1% oraz Wojska Polskiego (28,5%). Badani jeżdżący tylko latem najczęściej wskazywali ulice: Jagiellońską (49,3%), 30-go Stycznia (42,3%), Bałdowską (33,8%) oraz Żwirki (31,0%). Analizując odpowiedzi respondentów według długości okresu korzystania z roweru zaobserwowano pewne zależności. Im krótszy okres korzystania z roweru w roku tym mniej wskazań dla ulicy Konarskiego – w grupie jeżdżącej przez cały rok 11,2%, od wiosny do jesieni 7,2%, a tylko latem 4,2% odpowiedzi. Odwrotna sytuacja została zaobserwowana dla ulicy Grunwaldzkiej, którą wskazywało odpowiednio 10,3%, 12,4% i 16,9% badanych.

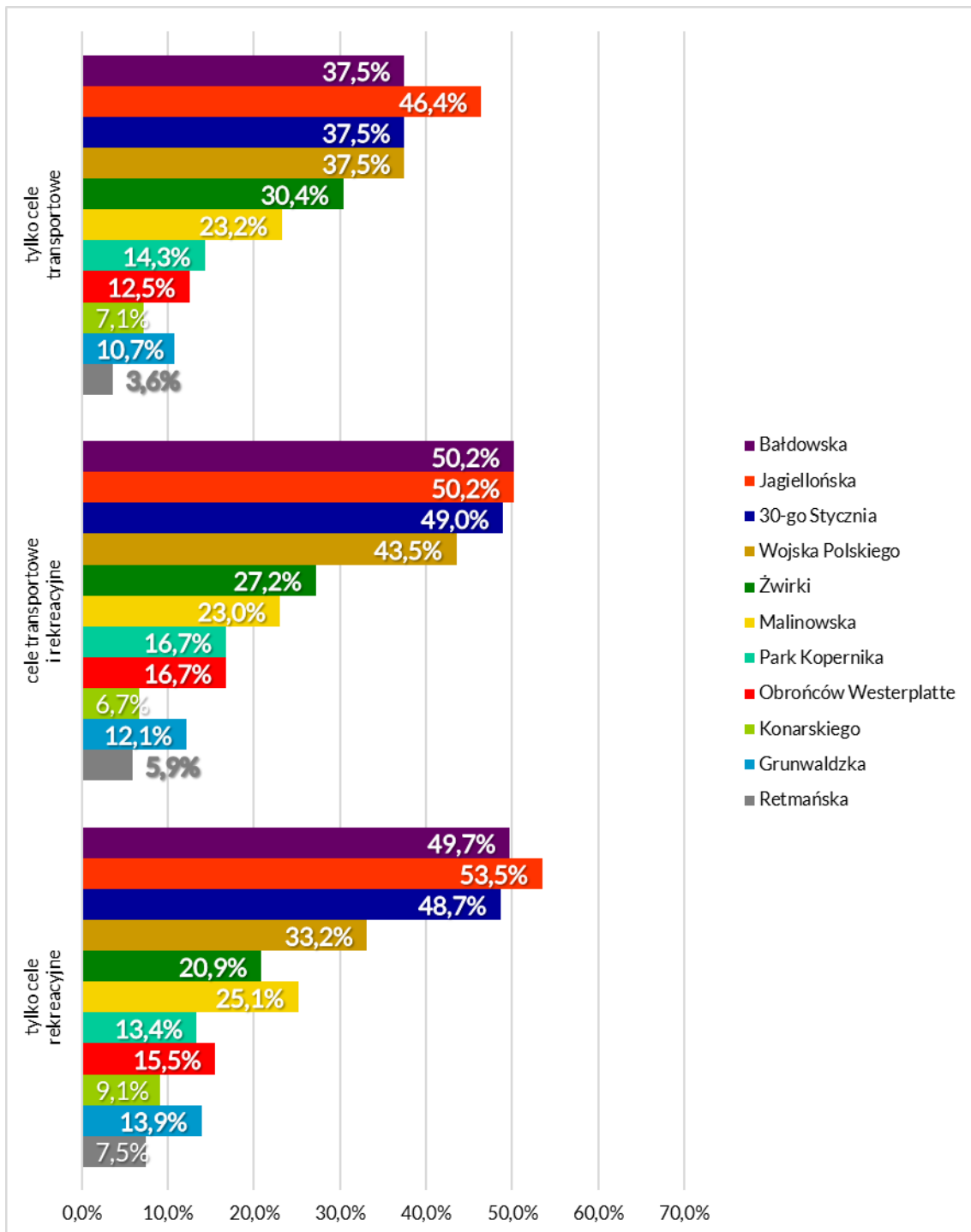


Ryc. 23. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Gdzie powinny powstać nowe drogi rowerowe?” według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Wyniki prezentujące potrzeby w zakresie nowych dróg rowerowych wśród respondentów podzielonych według częstości korzystania z roweru zaprezentowano na rycinie 23. W każdej z wydzielonych grup dominują wskazania 3 dróg – Bałdowskiej, Jagiellońskiej i 30-go Stycznia. Pierwsza z nich uzyskała 52,1% wskazań wśród osób

korzystających z roweru codziennie, 48,9% kilka razy w tygodniu oraz 42,4% kilka razy w miesiącu. Ulica Jagiellońska uzyskała odpowiednio 52,1%, 50,0% i 48,2% wskazań, natomiast ulica 30-go Stycznia 52,1%, 48,1% i 45,9% wskazań.

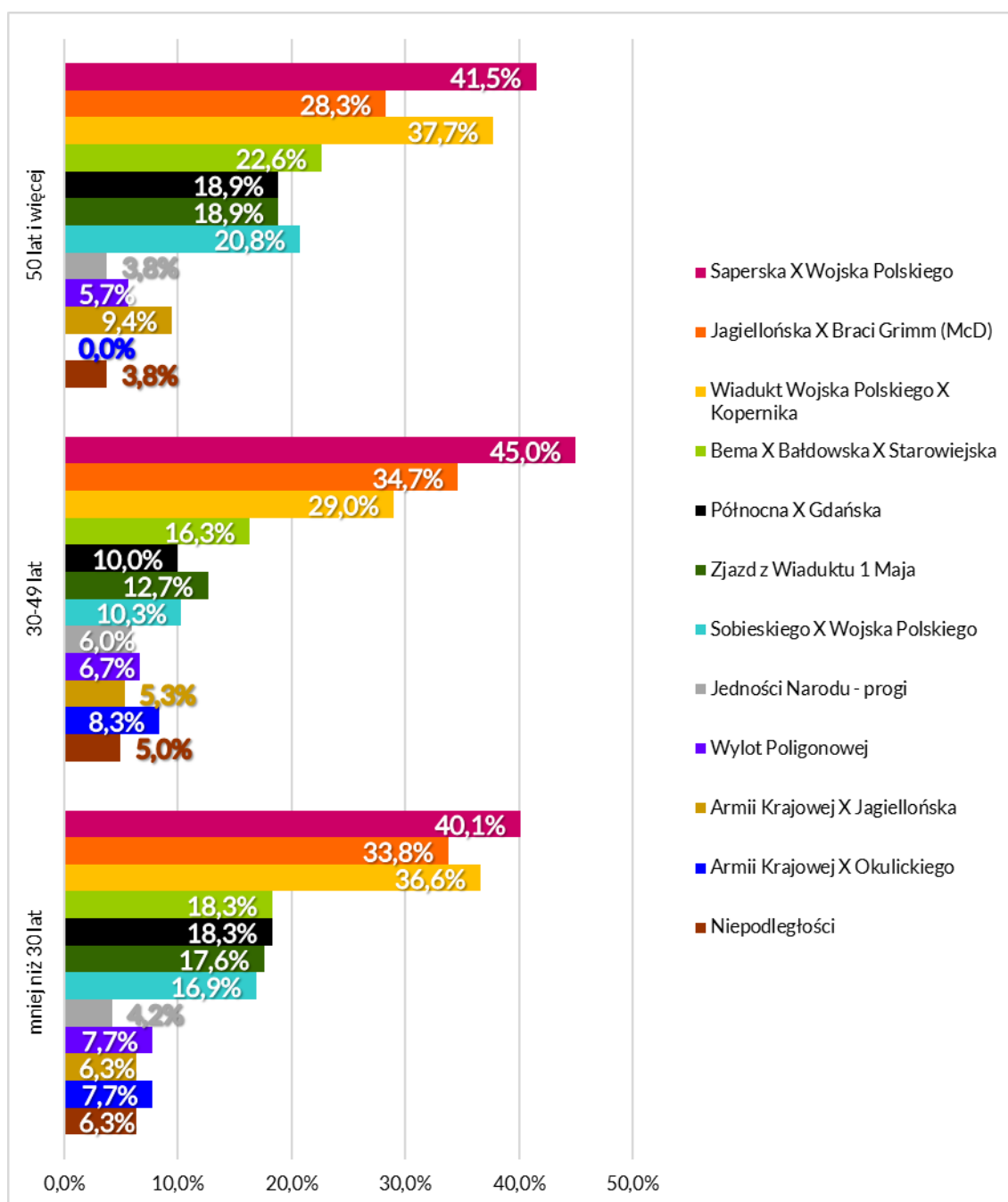


Ryc. 24. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Gdzie powinny powstać nowe drogi rowerowe?” według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

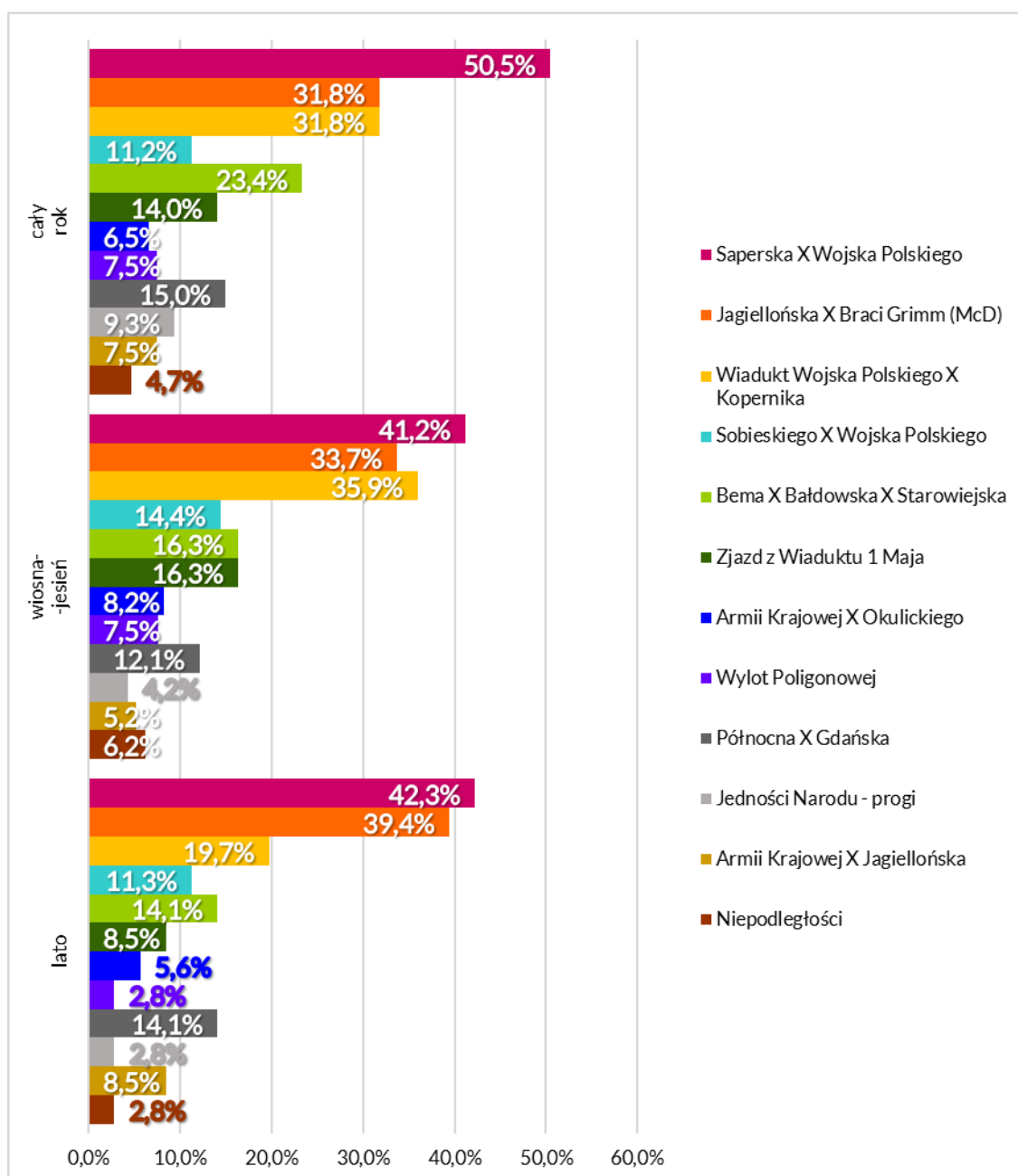
Przy zastosowaniu podziału według celów przejazdu rowerem (Ryc. 24) zaobserwowano, że badani korzystający z roweru wyłącznie w celach transportowych najczęściej wskazywali, że drogi rowerowe powinny powstać przy ulicach Jagiellońskiej (46,4%), Bałdowskiej, 30-go Stycznia i Wojska Polskiego (po 37,5% wskazań) oraz przy ulicy Żwirki (30,4%). Osoby korzystające z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych oceniły, że nowe drogi rowerowe powinny powstać przede wszystkim przy ulicach: Bałdowskiej (50,2%), Jagiellońskiej (50,2%), 30-go Stycznia (49,0%) i Wojska Polskiego (43,5%). Wśród badanych korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych dominują wskazania ulicy Jagiellońskiej (53,5%), Bałdowskiej (49,7%), 30-go Stycznia (48,7%) i Wojska Polskiego (33,2%). Największą różnicę otrzymanych odpowiedzi zanotowano w przypadku ulicy Żwirki, którą wskazało 30,4% osób korzystających z roweru tylko w celach transportowych, 27,2% w celach transportowych i rekreacyjnych oraz 20,9% wyłącznie w celach rekreacyjnych.

W dalszej części badania ocenie poddano potencjalnie najbardziej niebezpieczne, w kontekście zagrożeń wypadkami, miejsca dla rowerzystów w Tczewie. Wyniki zaprezentowano na rycinach 25-28.



Ryc. 25. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według wieku respondentów
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale respondentów według wieku zaobserwowano, że w każdej z grup najczęściej wskazywane są trzy miejsca – skrzyżowanie ulic: Saperskiej i Wojska Polskiego, skrzyżowanie Wiaduktu Wojska Polskiego i ul. Kopernika oraz skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i ul. Braci Grimm. Pierwsze z opisywanych miejsc wskazało 40,1% osób poniżej 30 roku życia, 45% w wieku 30-49 lat oraz 41,5% osób w wieku 50 lat i starszych. Drugie z nich wskazywało odpowiednio 36,6%, 29,0% i 37,7% badanych, natomiast trzecie 33,8%, 34,7% i 28,3% respondentów.

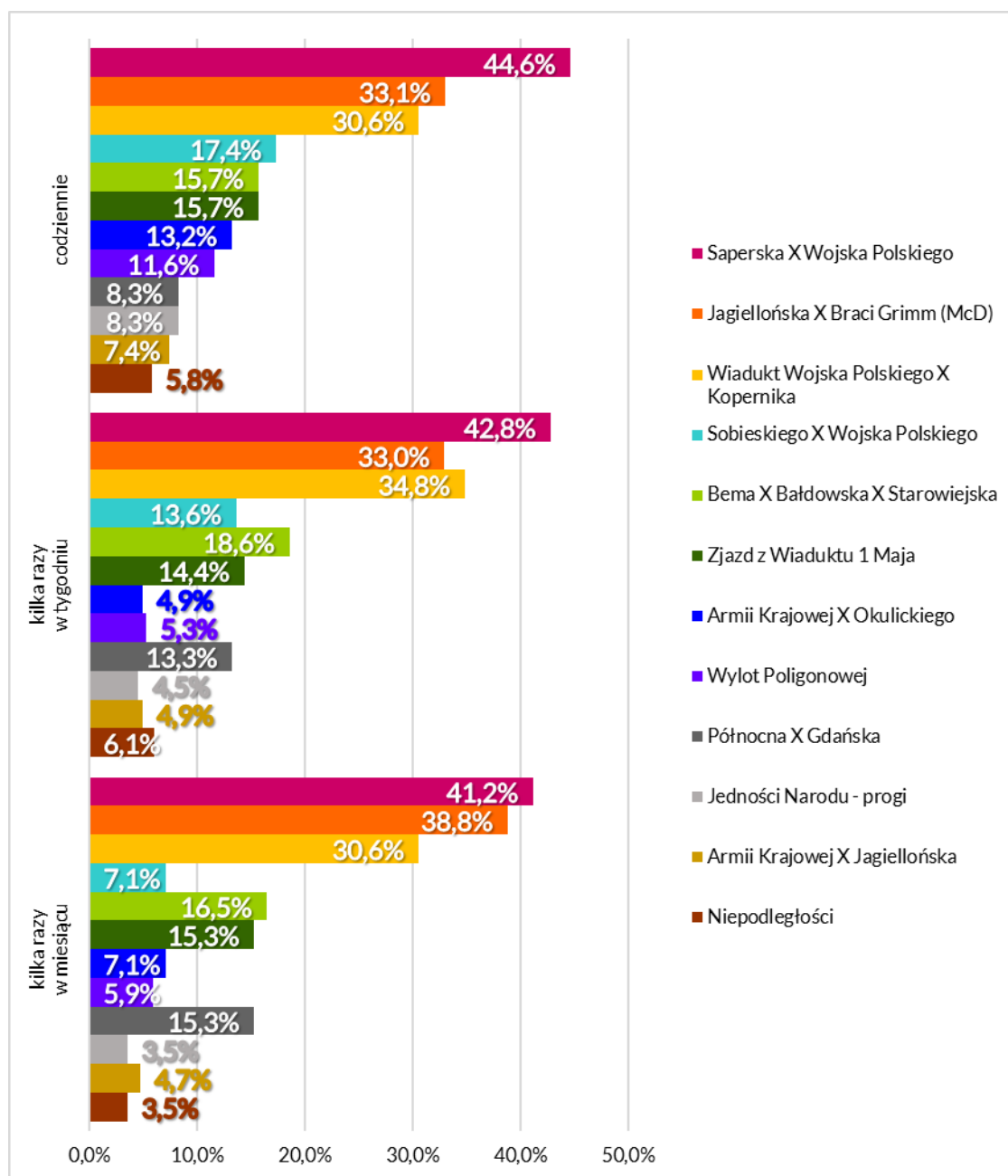


Ryc. 26. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Wśród respondentów wszystkich grup wydzielonych zależnie od długości okresu korzystania z roweru dominują wskazania trzech miejsc w przestrzeni miasta, jako potencjalnie niebezpiecznych (por. Ryc. 26). Najczęściej ocenianym w ten sposób miejscem jest skrzyżowanie ulic Saperskiej i Wojska Polskiego, które wskazało 50,5% korzystających z roweru przez cały rok, 41,2% korzystających od wiosny do jesieni oraz 42,3% korzystających tylko latem. Kolejnym z wytypowanych miejsc jest skrzyżowanie ulic Jagiellońskiej i Braci Grimm (w pobliżu restauracji McDonald’s), które wskazało odpowiednio 31,8%, 33,7% i 39,4% badanych. Trzecim ze wskazywanych miejsc jest skrzyżowanie Wiaduktu Wojska

Polskiego z ulicą Kopernika wskazywane przez 31,8%, 35,9% i 19,7% osób biorących udział w badaniu ankietowym. Wysoki odsetek odpowiedzi zaznacza się także w grupie osób korzystających z roweru przez cały rok dla skrzyżowania ulic: Bema, Bałdowskiej i Starowiejskiej. Odpowiedź ta uzyskała w tej grupie 23,4% wskazań.

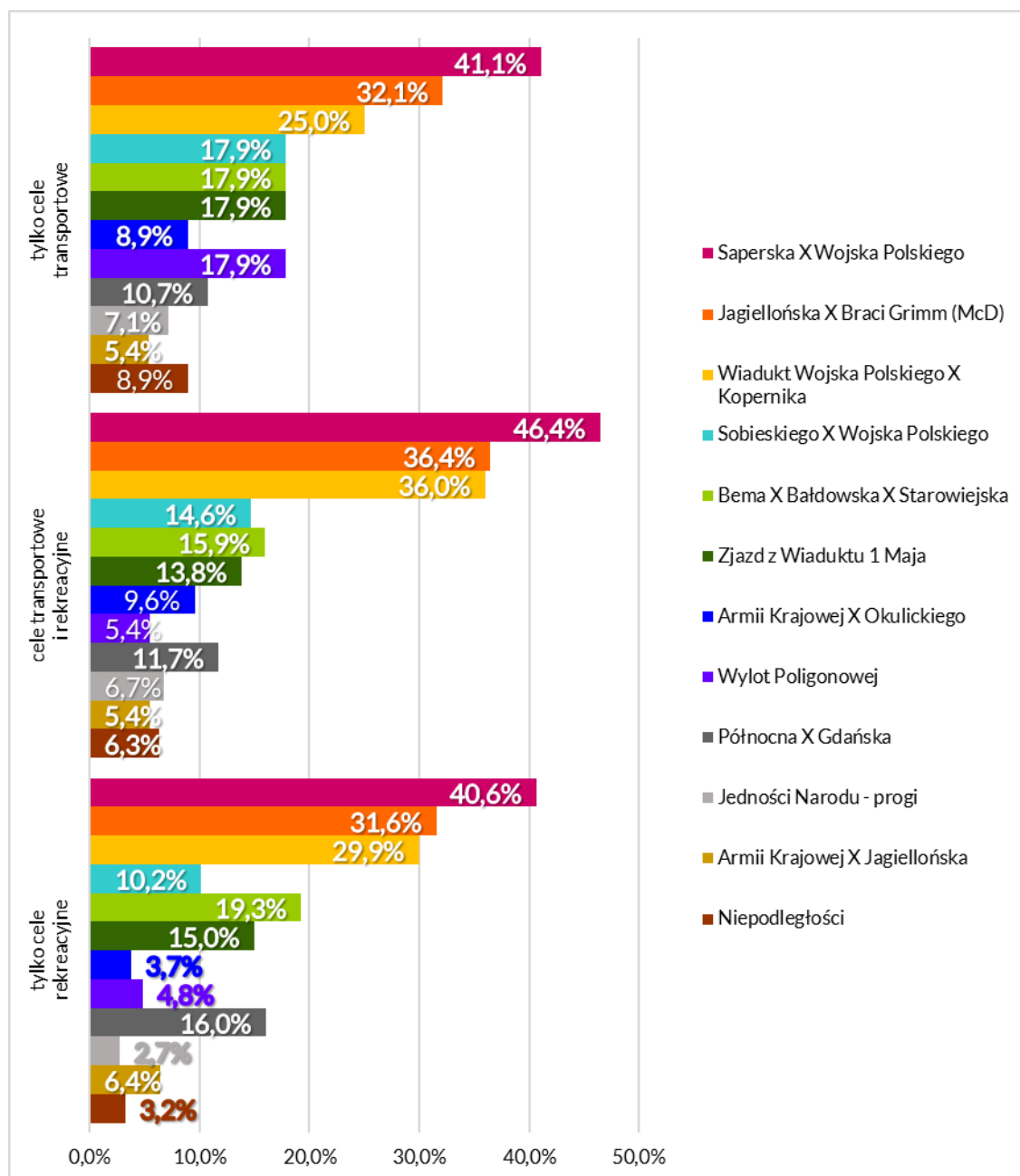


Ryc. 27. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W grupach wydzielonych według częstości korzystania z roweru wyraźnie zaznaczają się dominujące wskazania dla trzech niebezpiecznych miejsc (por. ryc. 27). Zarówno respondenci jeżdżący rowerem codziennie, kilka razy w tygodniu, jak i kilka razy w miesiącu jako miejsca trudne dla rowerzystów wskazali skrzyżowanie ulicy Saperskiej i ulicy Wojska

Polskiego (odpowiednio 44,6%, 42,8% i 41,2%), skrzyżowanie ulicy Jagiellońskiej i ulicy Braci Grimm (odpowiednio 33,1%, 33,0%, 38,8%) oraz skrzyżowanie Wiaduktu Wojska Polskiego i ulicy Kopernika (odpowiednio 30,6%, 34,8% i 30,6% wskazań).



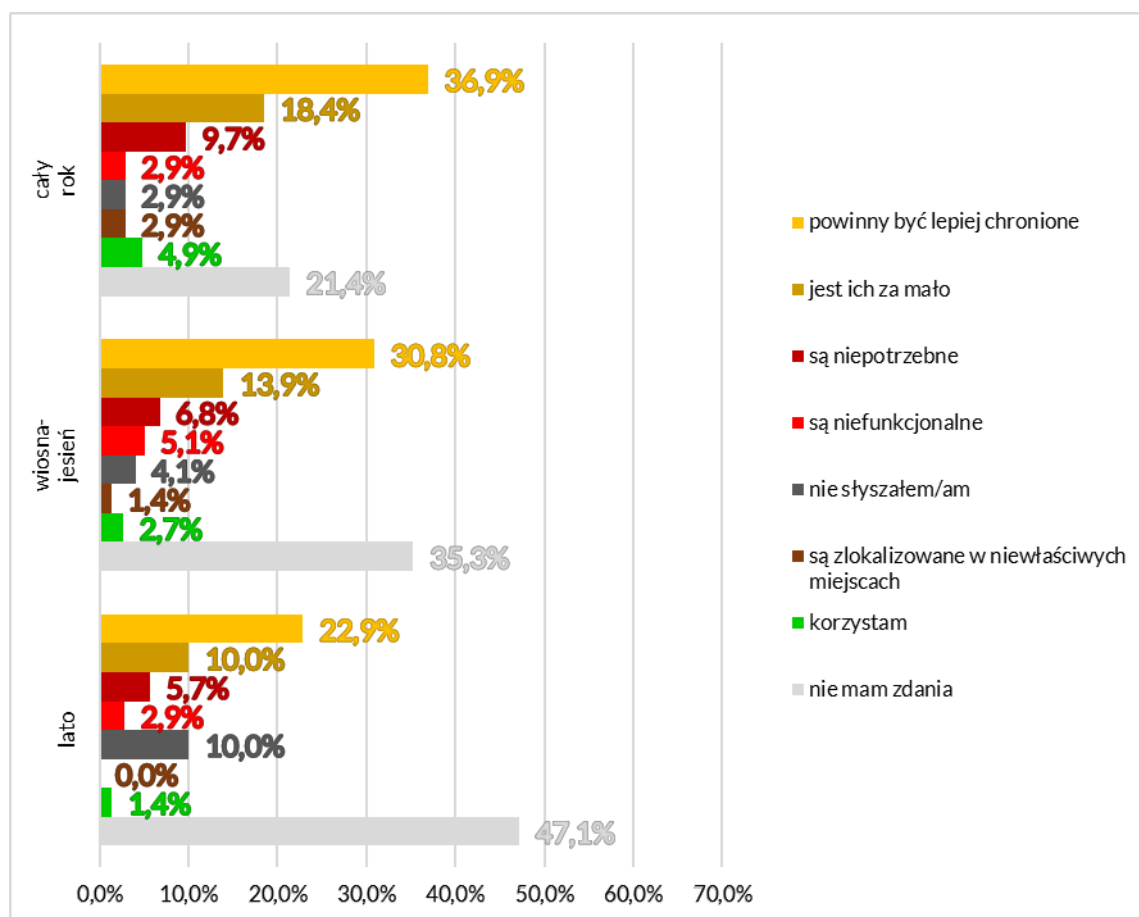
Ryc. 28. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podobną sytuację zaobserwowano w podziale grup respondentów według celu korzystania z roweru (por ryc. 28). We wszystkich grupach dominują wskazania skrzyżowań: Saperska i Wojska Polskiego (odpowiednio 41,1%, 46,4%, 40,6%), Jagiellońska i Braci Grimm (32,1%, 36,4%, 31,6%) oraz Wiadukt Wojska Polskiego i Kopernika (25,0%, 36,0%, 30,6% wskazań).

29,9%). Istotną różnicę wskazań zaobserwowano przy ocenie wylotu ulicy Poligonowej, który przez badanych korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych wskazany został w 17,9% przypadków, w celach transportowych i rekreacyjnych w 5,4% i wyłącznie rekreacyjnych w 4,8% wskazań.

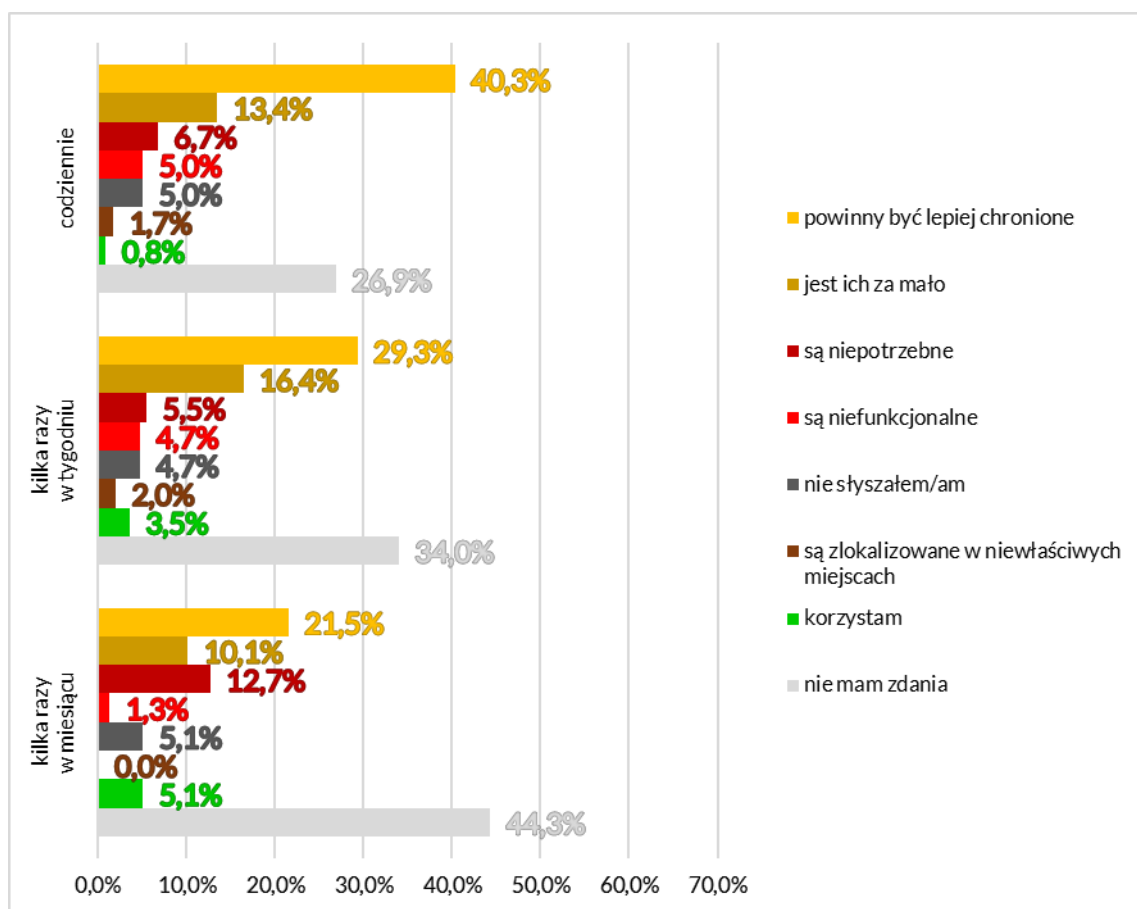
Kolejnym elementem poddanym ocenie respondentów – mieszkańców Tczewa były zlokalizowane na obszarze miasta samoobsługowe stacje napraw rowerów. W okresie prowadzenia badania w mieście znajdowało się 9 takich stacji, z czego 6 należało do Miasta. Stacje napraw zostały ustawione w takich miejscach, aby zapewnić łatwy dostęp do podstawowych narzędzi do usuwania bieżących usterek roweru. Na rycinach 29-31 zaprezentowano opinie badanych mieszkańców miasta na temat m.in. lokalizacji i wyposażenia samoobsługowych stacji napraw rowerów.



Ryc. 29. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny samoobsługowych stacji napraw rowerów według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W dwóch z trzech grup respondentów wydzielonych ze względu na długość okresu korzystania z roweru dominuje brak zdania na temat samoobsługowych stacji napraw rowerów (por. ryc. 29). Swojej opinii nie wyraziło 21,4% badanych korzystających z roweru

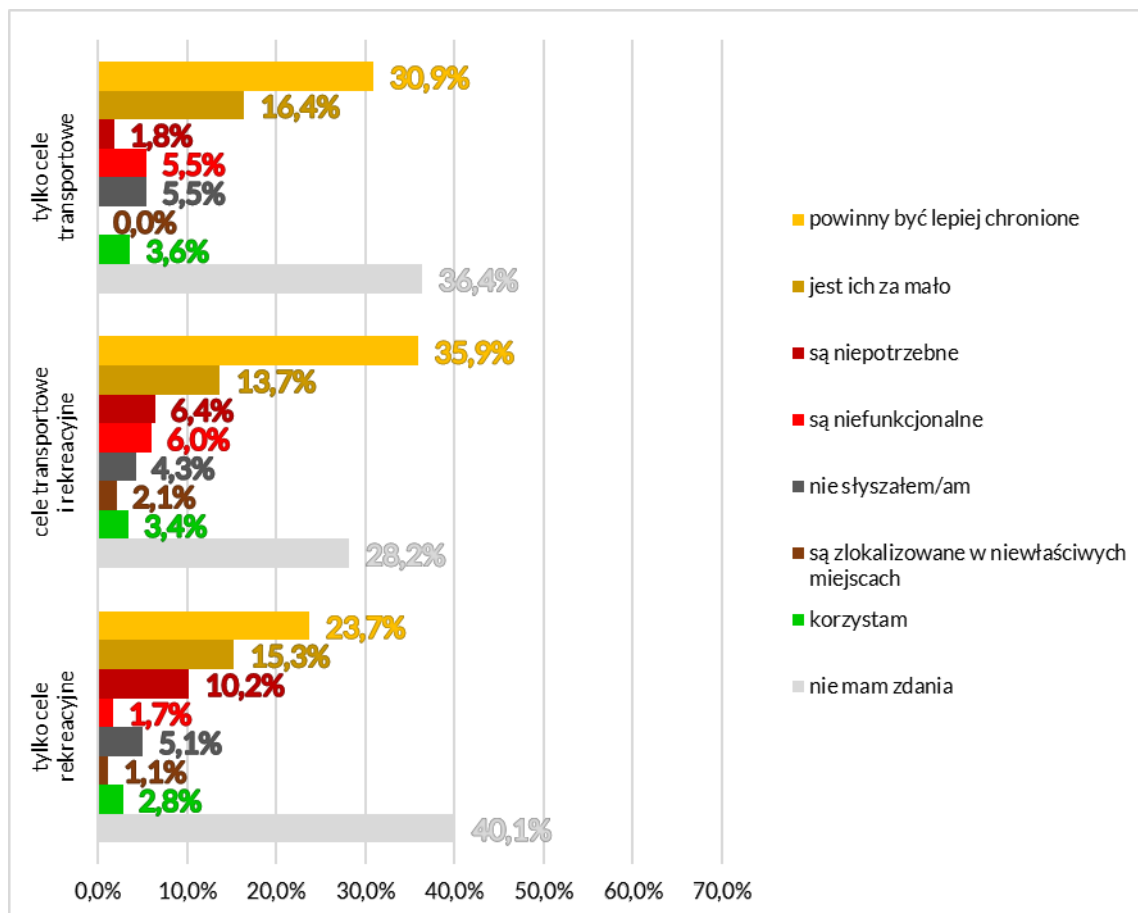
przez cały rok, 35,3% korzystających w okresie wiosna-jesień oraz 47,1% korzystających tylko latem. Wśród osób, które wyraziły opinię na temat stacji przeważa przekonanie o potrzebie wzmocnienia ich ochrony przed ewentualnymi zniszczeniami i dewastacjami. Opinię taką wyraziło odpowiednio 36,9%, 30,8% i 22,9% badanych. Samoobsługowe stacje napraw rowerów zostały uznane za niepotrzebne przez odpowiednio 9,7%, 6,8% i 5,7% badanych. Osoby, które przyznały, że korzystały ze stacji, stanowiły w poszczególnych grupach 4,9%, 2,7% i 1,4%. Należy także zwrócić uwagę na wysoki odsetek respondentów, które nie słyszały o tego typu instalacjach – w grupie korzystającej z roweru osoby te stanowiły 10,0% badanych.



Ryc. 30. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny samoobsługowych stacji napraw rowerów według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W dwóch z trzech grup respondentów wydzielonych ze względu na częstość korzystania z roweru również dominujący jest brak opinii na temat samoobsługowych stacji rowerowych (por. ryc. 30). Odpowiedź tę wskazało 26,9% osób jeżdżących codziennie, 34,0% kilka razy w tygodniu oraz 44,3% kilka razy w miesiącu. Spośród badanych, którzy wyrazili swoje zdanie na temat stacji dominuje opinia o potrzebie lepszej ochrony stacji. Czynnikiem ten uzyskał odpowiednio 40,3%, 29,3% i 21,5% wskazań. Do korzystania ze stacji

przyznało się 0,8% respondentów korzystających z rowerów codziennie, 3,5% kilka razy w tygodniu oraz 5,1% kilka razy w miesiącu.

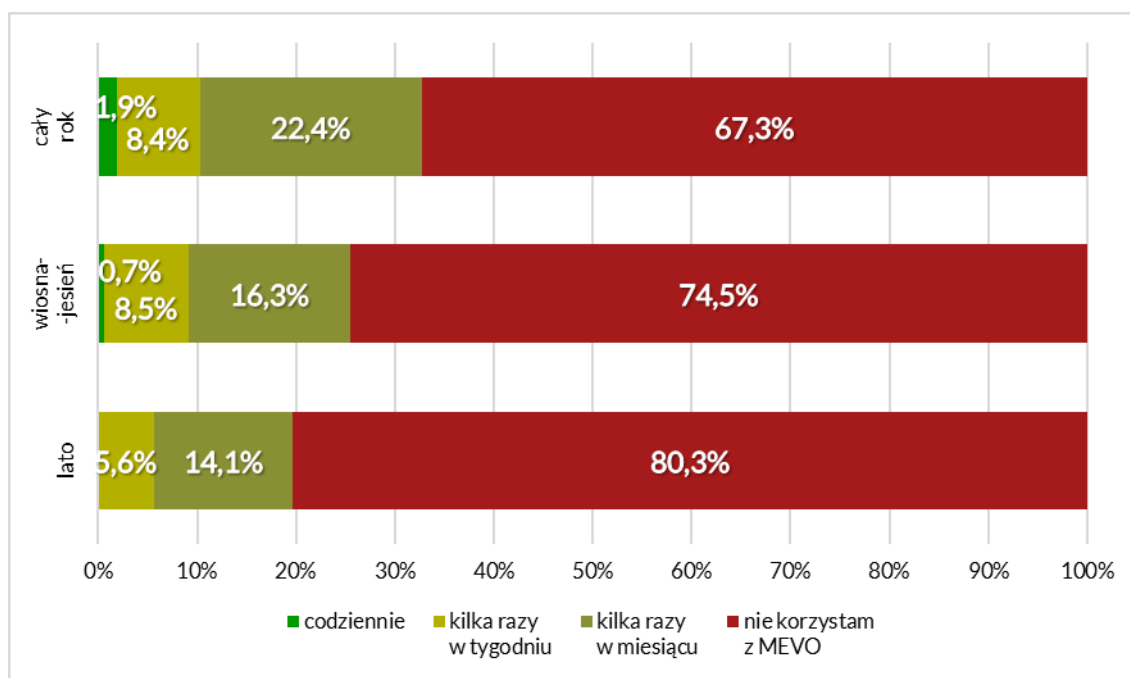


Ryc. 31. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące oceny samoobsługowych stacji napraw rowerów według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

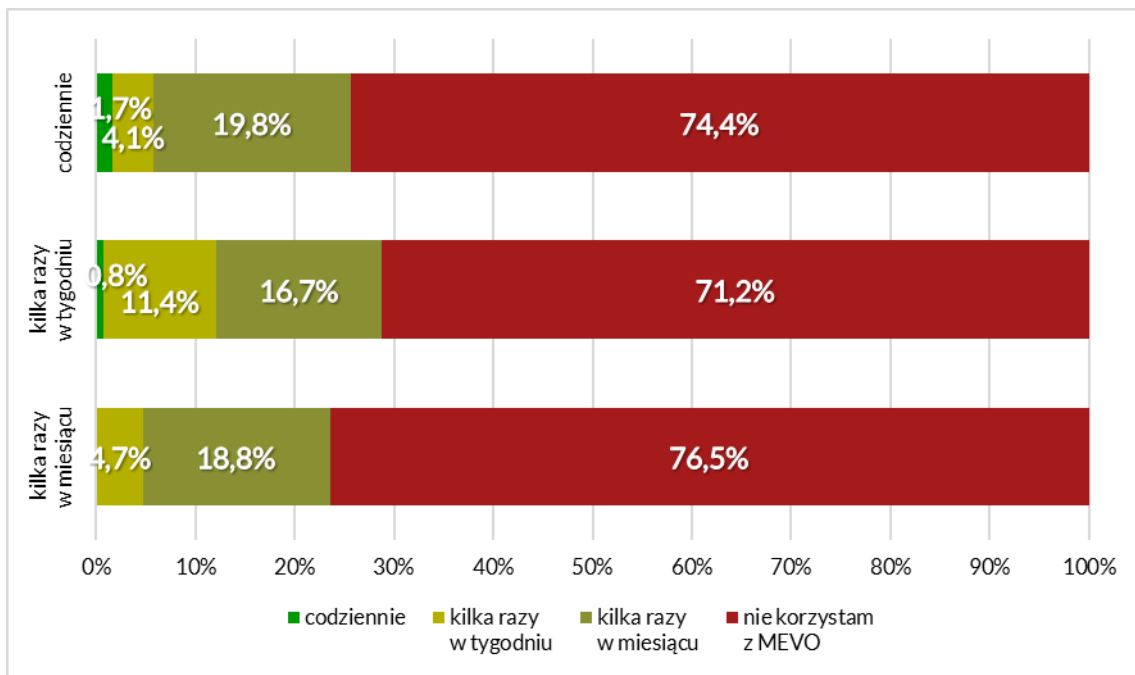
Respondenci podzieleni według celów korzystania z roweru w największym stopniu wskazują na potrzebę wzmożenia ochrony samoobsługowych stacji rowerowych lub nie mają zdania na ich temat (Ryc. 31). Pierwszą z omawianych odpowiedzi wskazało 30,9% korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych, 35,9% w celach transportowych i rekreacyjnych oraz 23,7% w celach tylko rekreacyjnych. Drugą z odpowiedzi wskazało odpowiednio 36,4%, 28,2% i 40,1%. Osób, które przyznały, że korzystają ze stacji było odpowiednio 3,6%, 3,4% i 2,8%. Największe różnice zaobserwowano w odpowiedziach dotyczących potrzeby instalowania stacji napraw. W grupie badanych korzystających z roweru w celach wyłącznie transportowych 1,8% respondentów wskazało, że samoobsługowe stacje napraw rowerów są niepotrzebne. W grupie korzystających z roweru w celach zarówno transportowych, jak i rekreacyjnych odpowiedź ta uzyskała 6,4% wskazań, natomiast wśród osób korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych uzyskano 10,2% wskazań.

Jednym z nowych elementów w infrastrukturze rowerowej miasta jest system roweru publicznego MEVO, który został wdrożony w 2019 roku. System obejmuje zasięgiem 14 gmin Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, a miasto Tczew jest jednym z partnerów tego projektu. W ramach systemu w mieście do dyspozycji były rowery publiczne rozmieszczone na 28 stacjach. W dalszej części badania respondenci wskazali, czy korzystali z systemu roweru publicznego MEVO. Wyniki przedstawiono na rycinach 32-34.



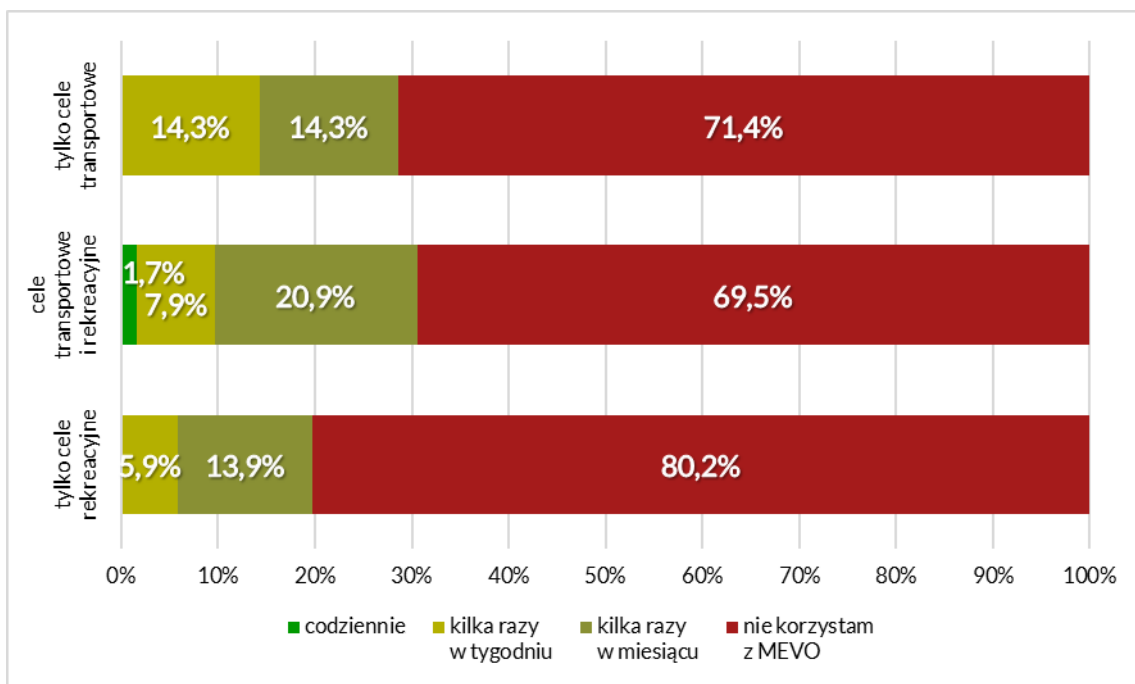
Ryc. 32. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące korzystania z systemu rowerów publicznych MEVO według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale respondentów według długości okresu korzystania z roweru (ryc. 32), w grupie jeżdżącej rowerem przez cały rok 67,3% respondentów przyznało, że nie korzystało z rowerów MEVO, 22,4% korzystało kilka razy w miesiącu, 8,4% kilka razy w tygodniu, 1,9% codziennie. Wśród korzystających z rowerów od wiosny do jesieni wartości te odnotowane zostały na poziomie: 74,5%, 16,3%, 8,5%, 0,7%, a w grupie korzystających tylko latem odpowiednio 80,3%, 14,1% i 5,6%.



Ryc. 33. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące korzystania z systemu rowerów publicznych MEVO według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

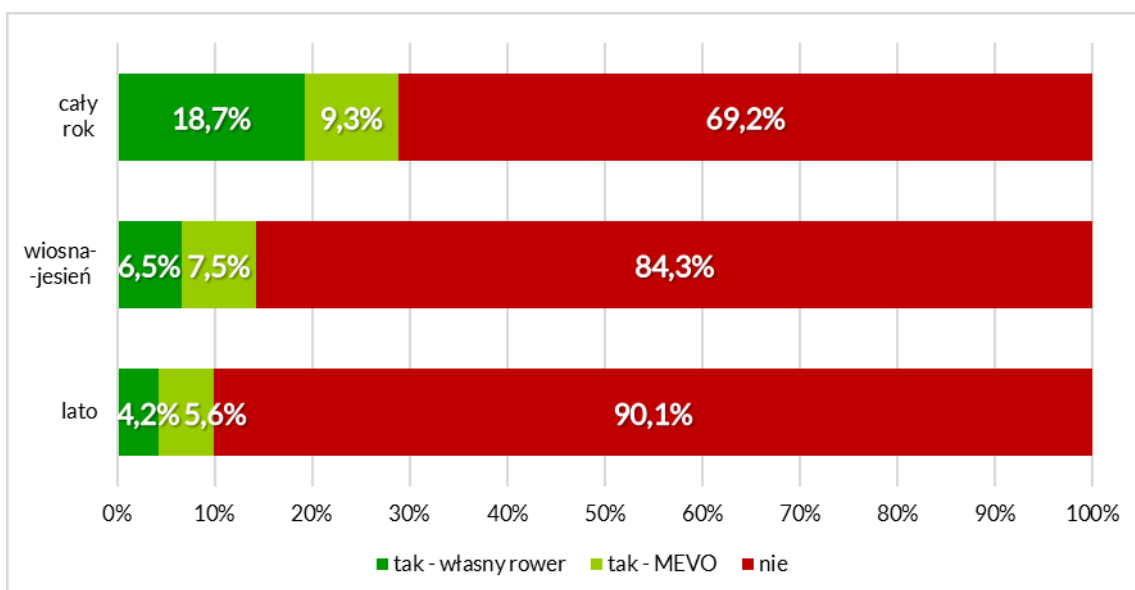
Przy podziale respondentów według częstości korzystania z roweru (ryc. 33), w grupie jeżdżącej rowerem codziennie 74,4% respondentów odpowiedziało, że nie korzystało z rowerów MEVO, 19,8% korzystało kilka razy w miesiącu, 4,1% kilka razy w tygodniu, 1,7% codziennie. Wśród korzystających z rowerów kilka razy w tygodniu wartości te odnotowane zostały na poziomie: 71,2%, 16,7%, 11,4% i 0,8% a w grupie korzystających tylko latem odpowiednio 76,5%, 18,8% i 4,7%.



Ryc. 34. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące korzystania z systemu rowerów publicznych MEVO według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

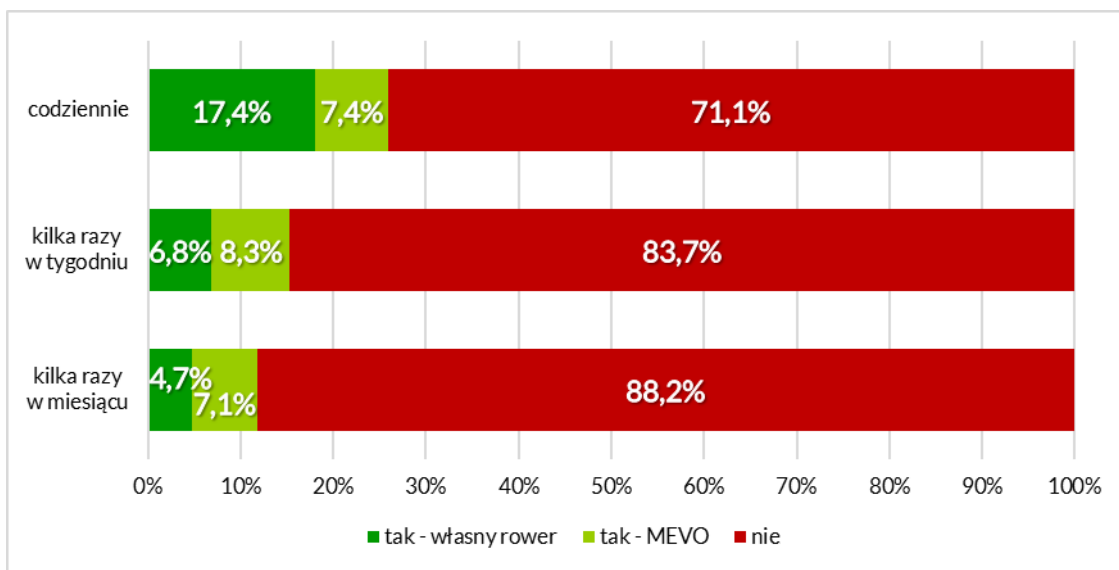
Przy podziale respondentów według celu korzystania z roweru (ryc. 34), w grupie jeżdżącej rowerem tylko w celach transportowych 71,4% respondentów wskazało, że nie korzystało z rowerów MEVO, a po 14,3% korzystało kilka razy w miesiącu i kilka razy w tygodniu. Wśród korzystających z rowerów w celach transportowych i rekreacyjnych wartości te odnotowane zostały na poziomie: 69,5%, 20,9%, 7,9% i 1,7% codziennie a w grupie korzystających wyłącznie w celach rekreacyjnych odpowiednio 80,2%, 13,9% i 5,9%.



Ryc. 35. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przejazdów multimodalnych z wykorzystaniem roweru według okresu korzystania z roweru

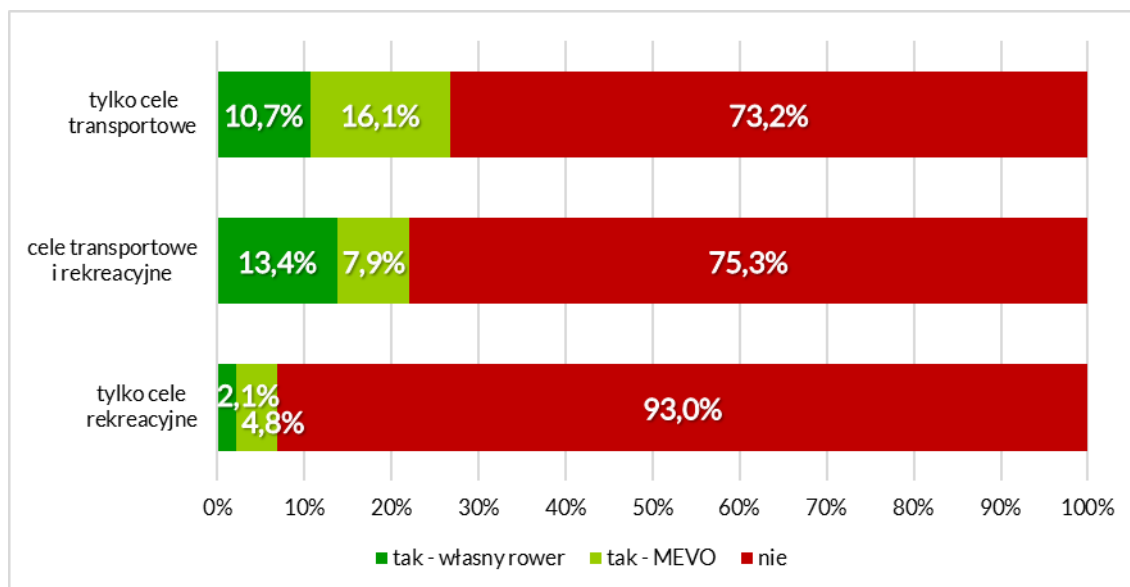
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy zastosowanym podziale respondentów według długości okresu jazdy na rowerze w roku największy odsetek osób korzystających z roweru przy przejazdach multimodalnych zanotowano w grupie jeżdżącej rowerem przez cały rok. W tej grupie odsetek osób, które korzystały przy tego typu transporcie z własnego roweru wyniósł 18,7%, z roweru publicznego MEVO 9,3%. Wśród osób korzystających z roweru od wiosny do jesieni odnotowano wartości odpowiednio 6,5% i 7,5%, natomiast wśród korzystających tylko latem 4,2% i 5,6%. Największy odsetek osób, które nie korzystają z roweru w transporcie multimodalnym odnotowano na poziomie 90,1% wśród korzystających tylko latem.



Ryc. 36. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przejazdów multimodalnych z wykorzystaniem roweru według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Dzieląc respondentów według częstości korzystania z roweru uzyskano wyniki zaprezentowane na rycinie 36. Przejazdy multimodalne z wykorzystaniem własnego roweru zadeklarowało 17,4% i 7,4% korzystających z systemu roweru publicznego MEVO. 71,1% respondentów tej grupy nie stosuje tej formy transportu. Wśród osób korzystających z roweru kilka razy w tygodniu z własnego roweru w dojazdach multimodalnych korzysta 6,8%, natomiast z MEVO 8,3% badanych. W przejazdach multimodalnych udziału nie bierze 83,7% badanych z tej grupy. W grupie osób korzystających z roweru kilka razy w miesiącu odnotowano odpowiednio 4,7%, 7,1% i 88,2% wskazań poszczególnych odpowiedzi. Uzyskany wynik pokazuje, że system MEVO w minimalnym stopniu mógł przyczynić się do zwiększenia udziału roweru w transporcie multimodalnym zwłaszcza wśród osób, które nie korzystają z roweru regularnie. Potwierdza to przewaga wykorzystania rowerów MEVO nad rowerami prywatnymi wśród osób jeżdżących na rowerze kilka razy w tygodniu i kilka razy w miesiącu.

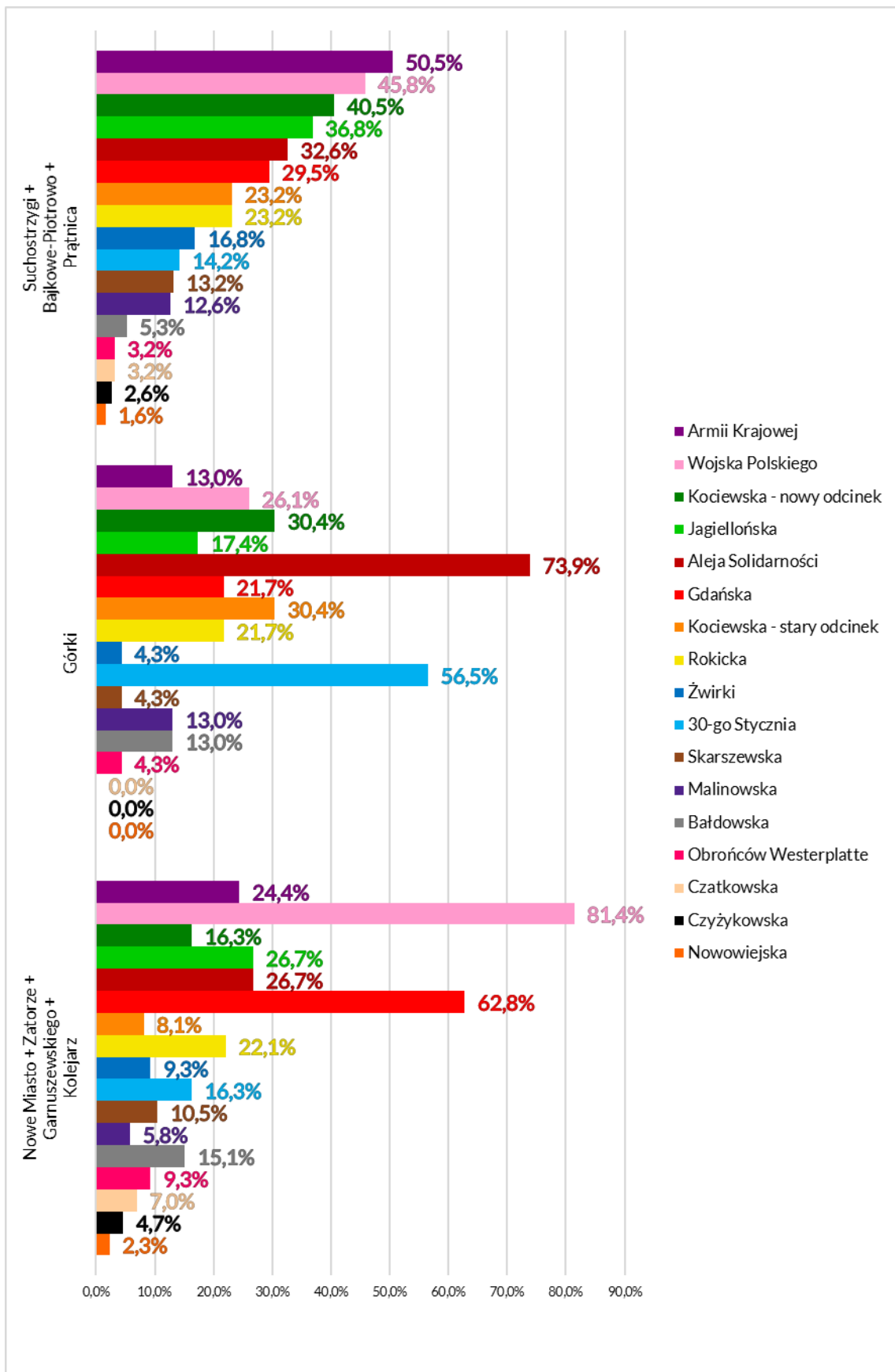


Ryc. 37. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przejazdów multimodalnych z wykorzystaniem roweru według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale respondentów według celu korzystania z roweru (ryc. 37), zaobserwowano, że osoby korzystające z roweru w celach transportowych uczestniczą w przejazdach multimodalnych korzystając z własnego roweru w 10,7% przypadków i z roweru publicznego MEVO w 16,1% przypadków. Większość stanowią jednak respondenci, którzy nie korzystają z rowerów w dojazdach multimodalnych – 73,2%. W gronie badanych korzystających z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych odpowiednio uzyskano 13,4%, 7,9% i 75,3% wskazań, natomiast w grupie respondentów korzystających z roweru w celach rekreacyjnych odpowiednio 2,1%, 4,8% i 93,0%.

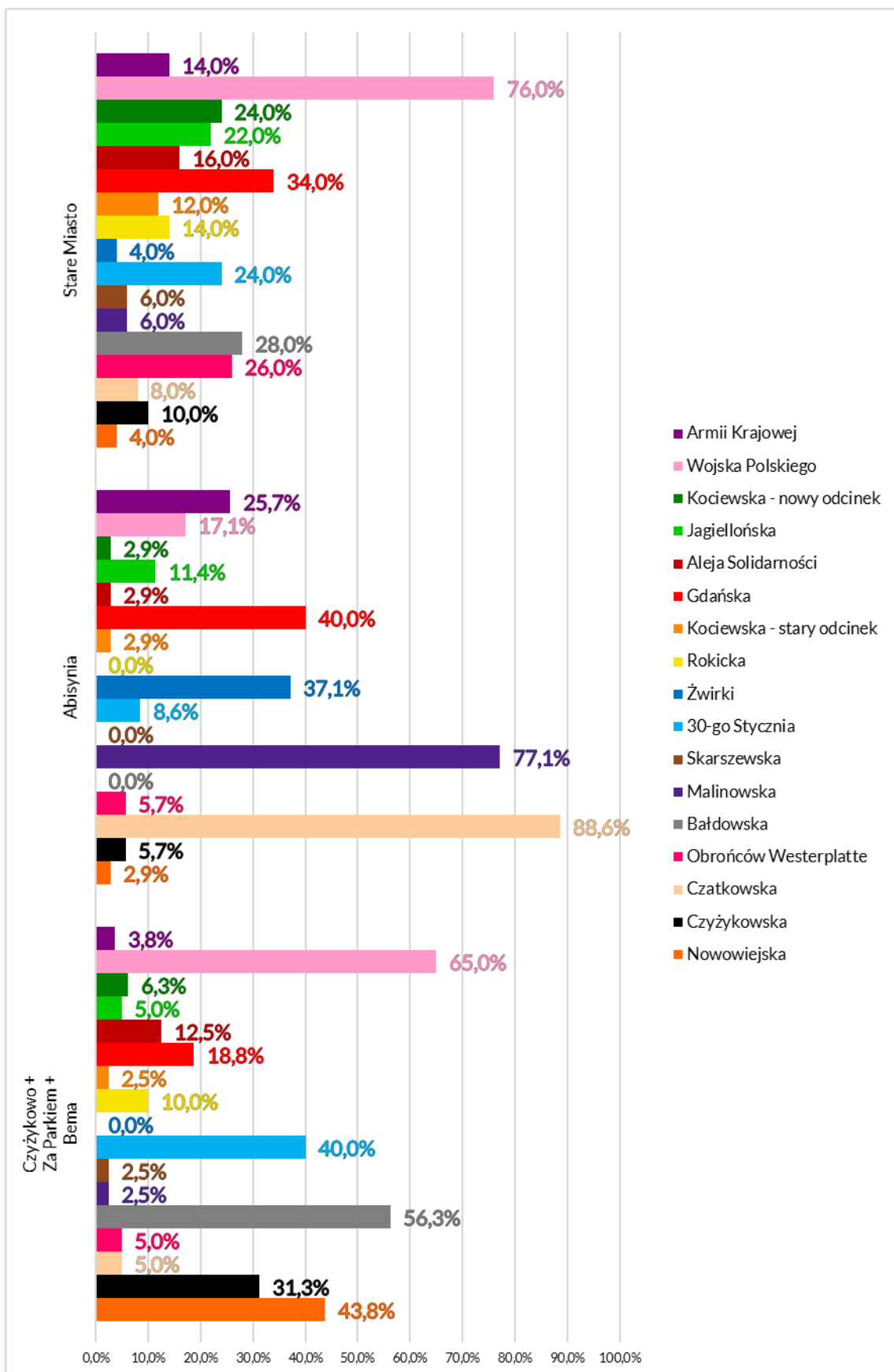
3.3.2. Ocena infrastruktury rowerowej w Tczewie – według osiedli zamieszkania respondentów

W kolejnym etapie badania dokonano oceny wybranych elementów infrastruktury rowerowej w Tczewie zależnie od miejsca zamieszkania respondentów. Celem zastosowanego podziału było wskazanie lokalnych potrzeb mieszkańców w poszczególnych częściach miasta oraz podkreślenia najważniejszych problemów do rozwiązania.



Ryc. 38A. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać 3 drogi, po których porusza się Pan/i najczęściej” według miejsca zamieszkania respondentów

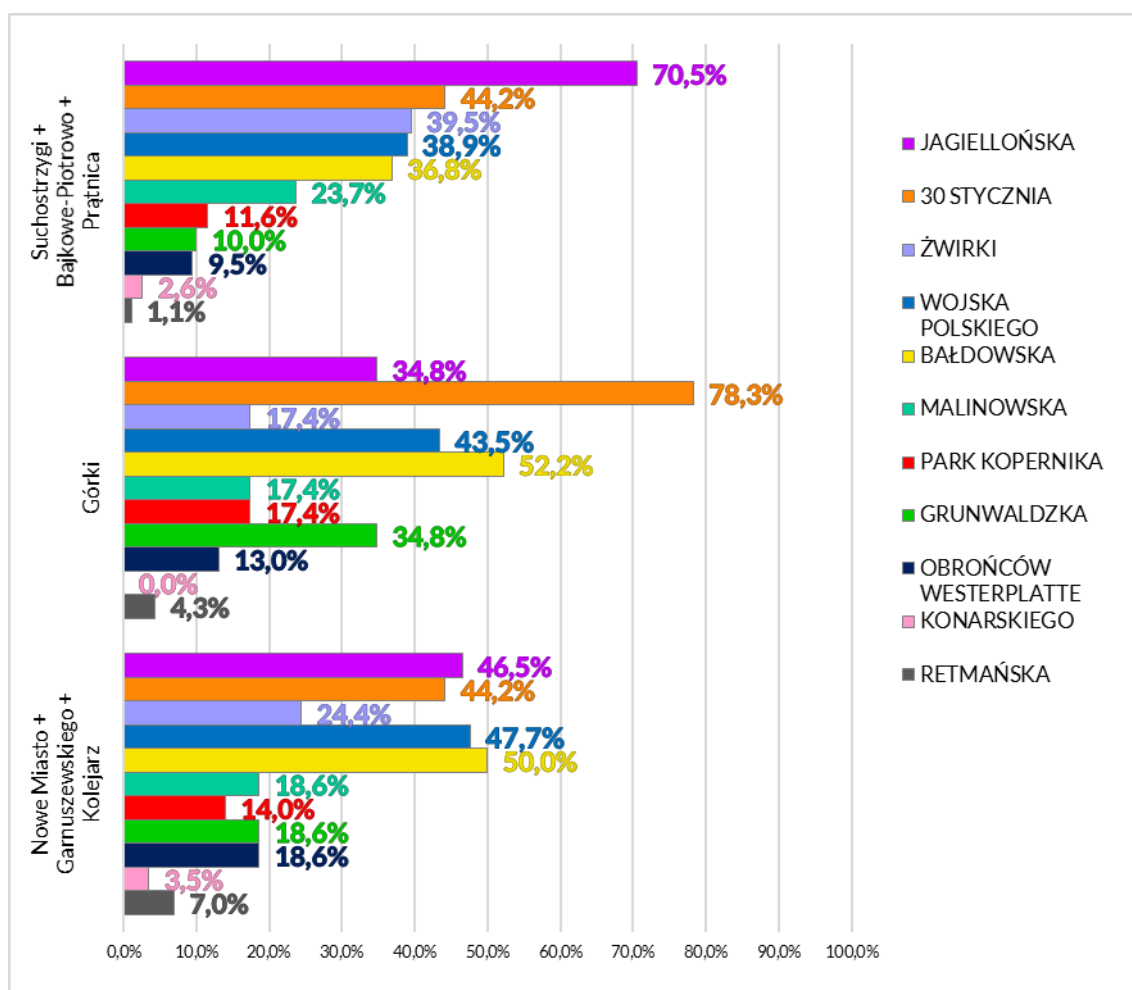
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]



Ryc. 38B. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać 3 drogi, po których porusza się Pan/i najczęściej” według miejsca zamieszkania respondentów

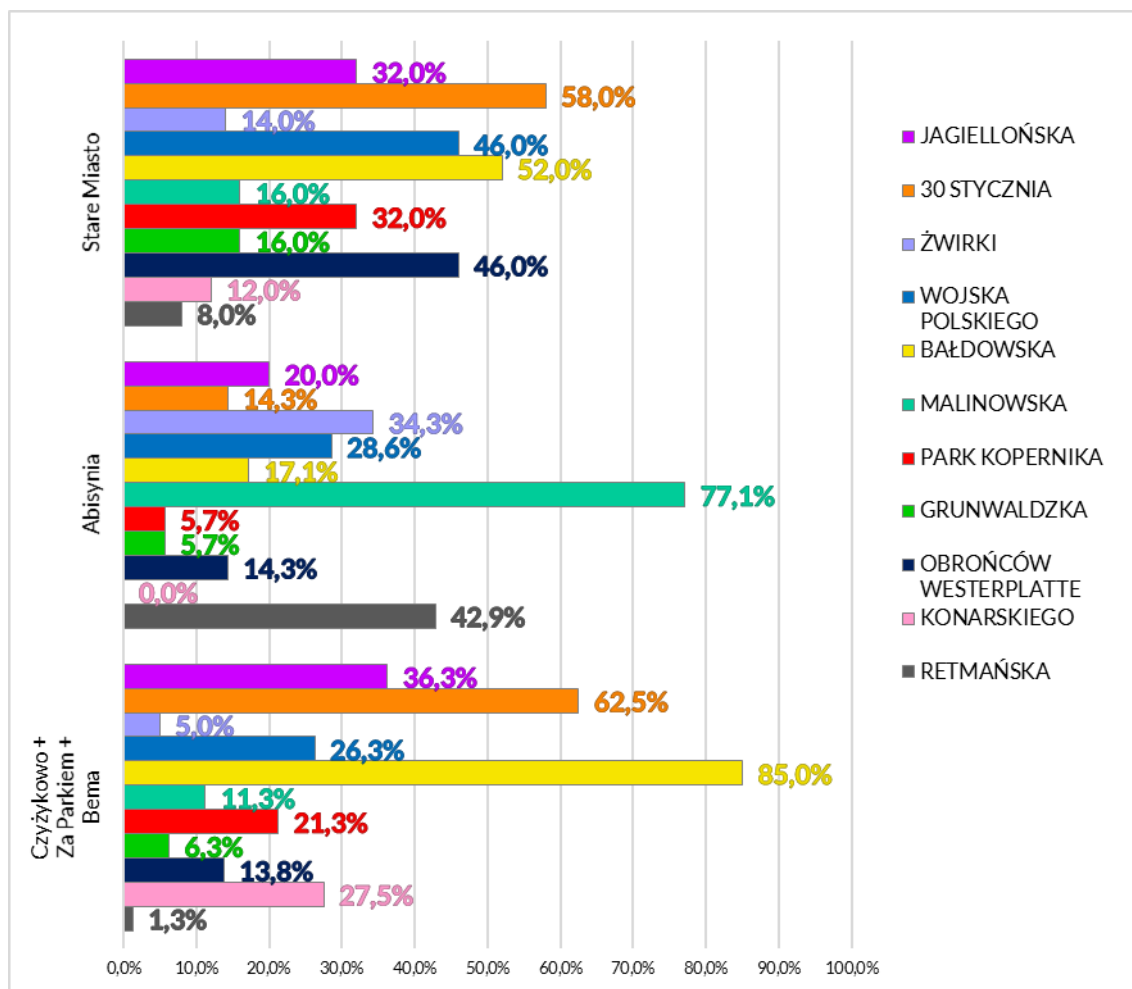
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Zastosowany podział badanych według osiedli najczęściej wybierane drogi rowerowe przez mieszkańców poszczególnych części miasta (por. Ryc. 38A, 38B). Respondenci reprezentujący osiedla Suchostrzygi, Bajkowe-Piotrowo oraz Prątnica najczęściej poruszają się drogami: Armii Krajowej (50,5%), Wojska Polskiego (45,8%), oraz nowym odcinkiem ulicy Kociewskiej (40,5%). Mieszkańcy osiedla Górki, którzy wzięli udział w badaniu, jako najczęściej wykorzystywane drogi do jazdy na rowerze wskazali Aleję Solidarności (73,9%) oraz ulicę 30-go Stycznia (56,5%). Badani zamieszkujący osiedla Nowe Miasto, Zatorze, os. Garnuszewskiego oraz os. Kolejarz najczęściej korzystają z ul. Wojska Polskiego (81,4%) oraz ul. Gdańskiej (62,8%). Respondenci reprezentujący Stare Miasto najczęściej wskazywali ul. Wojska Polskiego (74,0%). Dla mieszkańców os. Abisynia największe znaczenie przy przejazdach rowerem mają ulice: Czatkowska (88,6% wskazań) oraz Malinowska (77,1%). Badani, którzy zamieszkują osiedla Czyżykowo, Za Parkiem oraz os. Bema najczęściej poruszają się ulicami Wojska Polskiego (65,0%), Bałdowską (56,3%) oraz 30-go Stycznia (40,0%).



Ryc. 39A. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Gdzie powinny powstać nowe drogi rowerowe?” według miejsca zamieszkania respondentów

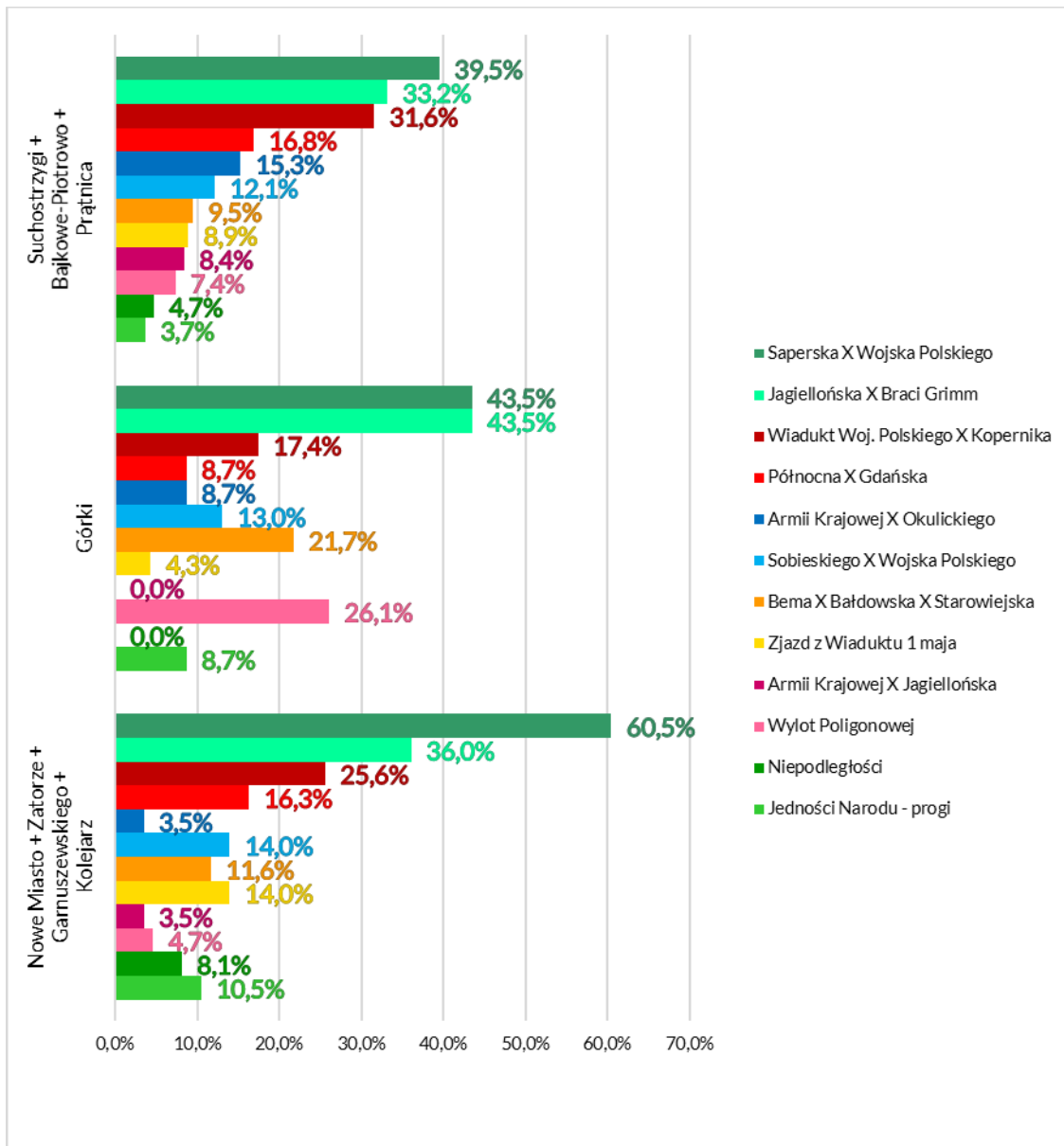
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]



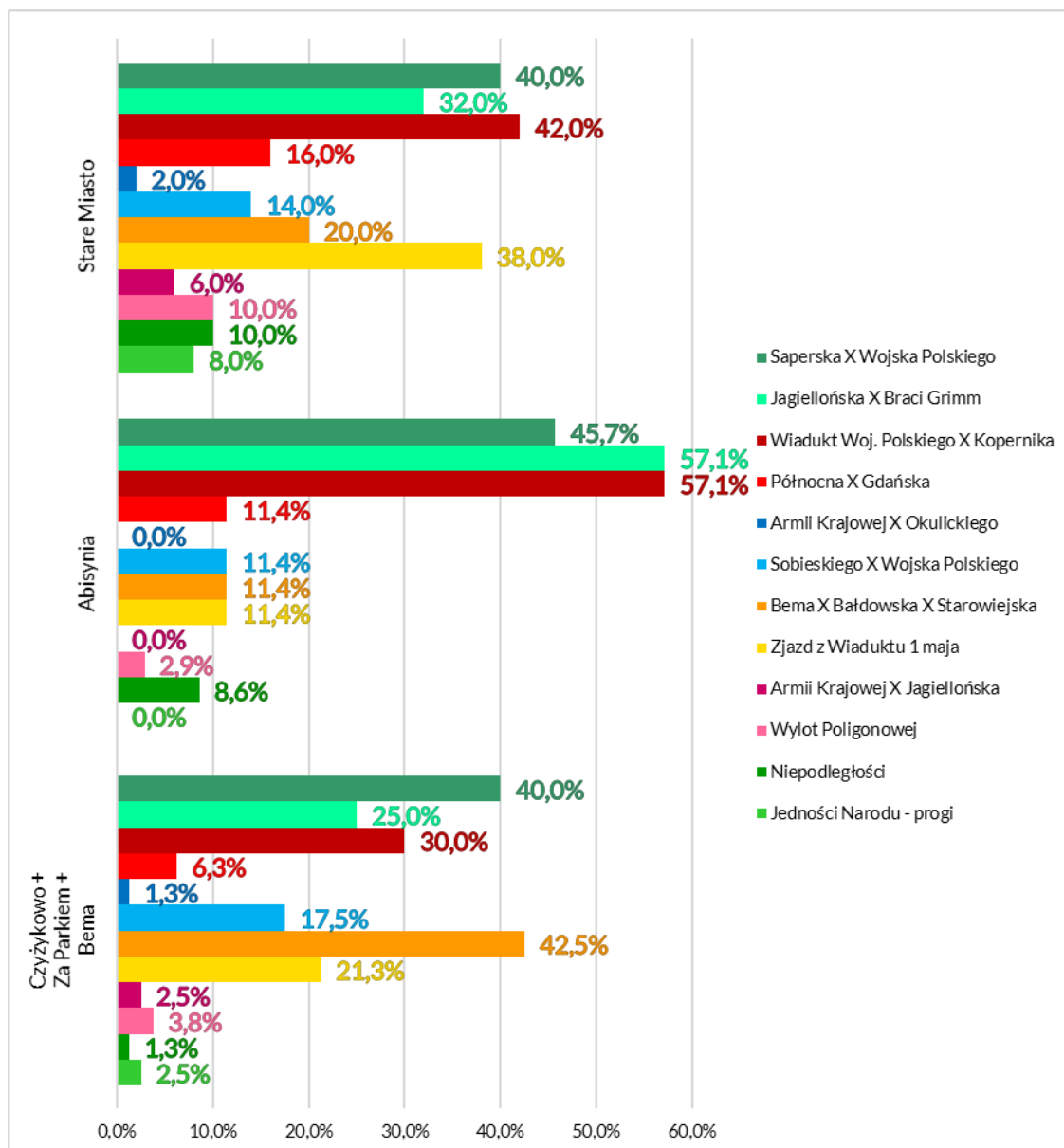
Ryc. 39B. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Gdzie powinny powstać nowe drogi rowerowe?” według miejsca zamieszkania respondentów
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W ramach kolejnego pytania respondenci wskazywali, gdzie w przestrzeni miasta powinny powstać nowe drogi rowerowe (Ryc. 39A, 39B). Podobnie, jak w przypadku najczęściej wykorzystywanych tras rowerowych, wskazania dotyczyły głównie własnych osiedli oraz połączeń tych osiedli z centrum miasta. Mieszkańcy osiedli Suchostrzygi, Bajkowe-Piotrowo oraz Prątnica w największym stopniu wskazali potrzebę budowy drogi rowerowej w ciągu ulicy Jagiellońskiej (70,5%). Badani reprezentujący osiedle Górki wyrazili największe zapotrzebowanie na drogę rowerową wzdłuż ulicy 30-go Stycznia (78,3%) i Bałdowską (52,2%). Dla mieszkańców osiedli Nowe Miasto, Zatorze, os. Garnuszewskiego i os. Kolejarz największe znaczenie ma budowa dróg przy ulicach: Bałdowska (50,0%), Wojska Polskiego (47,7%), Jagiellońska (46,5%) i 30-go Stycznia (44,2%). Badani reprezentujący Stare Miasto najczęściej wskazywali ulicę 30-go Stycznia (58,0%) i Bałdowską (52,0%). Według wskazań mieszkańców os. Abisynia, najbardziej pilną

potrzebą w zakresie budowy nowych dróg dla rowerów jest droga przy ulicy Malinowskiej, która uzyskała 77,1% wskazań. Mieszkańcy osiedli Czyżykowo, Za Parkiem oraz os. Bema najczęściej wskazywali ulicę Bałdowską (85,0%) oraz ulicę 30-go Stycznia (62,5%).



Ryc. 40A. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według miejsca zamieszkania respondentów
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]



Ryc. 40B. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Które miejsca w Tczewie są trudne/niebezpieczne dla rowerzystów?” według miejsca zamieszkania respondentów
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W dalszej części analizy ocenie poddano najtrudniejsze miejsca dla rowerzystów w systemie drogowym miasta (Ryc. 40A, 40B). W przypadku tego pytania zaobserwowano dużo większą zgodność odpowiedzi badanych z poszczególnych osiedli. Do ocenianych jako niebezpieczne dla rowerzystów miejsc w Tczewie najczęściej zaliczono skrzyżowanie ulic Saperska i Wojska Polskiego, skrzyżowanie ulic Jagiellońska i ul. Braci Grimm oraz skrzyżowanie Wiaduktu Wojska Polskiego i ul. Kopernika. Pierwsze z wymienionych miejsc zostało wskazane przez 39,5% mieszkańców osiedli Suchostrzygi, Bajkowe-Piotrowo i Prątnica, 43,5% mieszkańców osiedla Górki, 60,5% mieszkańców osiedli Nowe Miasto,

Zatorze, os. Garnuszewskiego i os. Kolejarz, 40,0% mieszkańców Starego Miasta, 45,7% mieszkańców Abisynii oraz 40,0% mieszkańców osiedli Czyżykowo, Za Parkiem i os. Bema. Drugie z wymienionych skrzyżowań wskazało odpowiednio 33,2%, 43,5%, 36,0%, 32,0%, 57,1% oraz 25,0% mieszkańców biorących udział w badaniu, natomiast trzecie ze wskazanych miejsc 31,6%, 17,4%, 25,6%, 57,1% i 30,0%. Na poszczególnych osiedlach odnotowano także wysoki odsetek wskazań dla innych miejsc. Respondenci zamieszkujący osiedle Górki w dużym stopniu jako niebezpieczne miejsca ocenili także: wylot ul. Poligonowej (26,1%) oraz skrzyżowanie ulic Bema, Bałdowska i Starowiejska (21,7%). Ostatnie z wymienionych zostało także wskazane przez 42,5% respondentów zamieszkujących osiedla Czyżykowo, Za Parkiem i os. Bema. Wysoki odsetek wskazań mieszkańców Starego Miasta dotyczył także Zjazdu z Wiaduktu 1-go Maja (38,0%).

3.4. Ocena znajomości przepisów ruchu drogowego – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

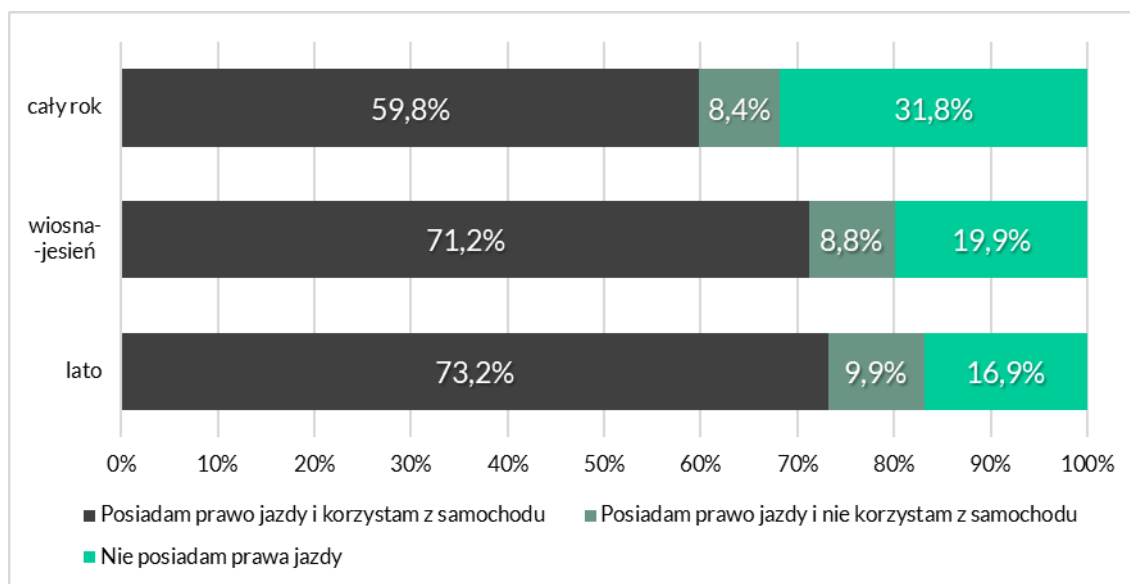
W kolejnej części badania osoby biorące udział w ankiecie dokonały oceny własnej wiedzy na temat przepisów ruchu drogowego oraz posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami. W pierwszej kolejności respondenci poddali ocenie znajomość przepisów ruchu drogowego wystawiając jej ocenę w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, 5 najwyższą. Na podstawie uzyskanych odpowiedzi obliczono średnią arytmetyczną dla każdej z wydzielonych grup respondentów. Wyniki przedstawiono na rycinie 41.



Ryc. 41. Średnia ocena znajomości zasad ruchu drogowego według okresu, częstości i celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

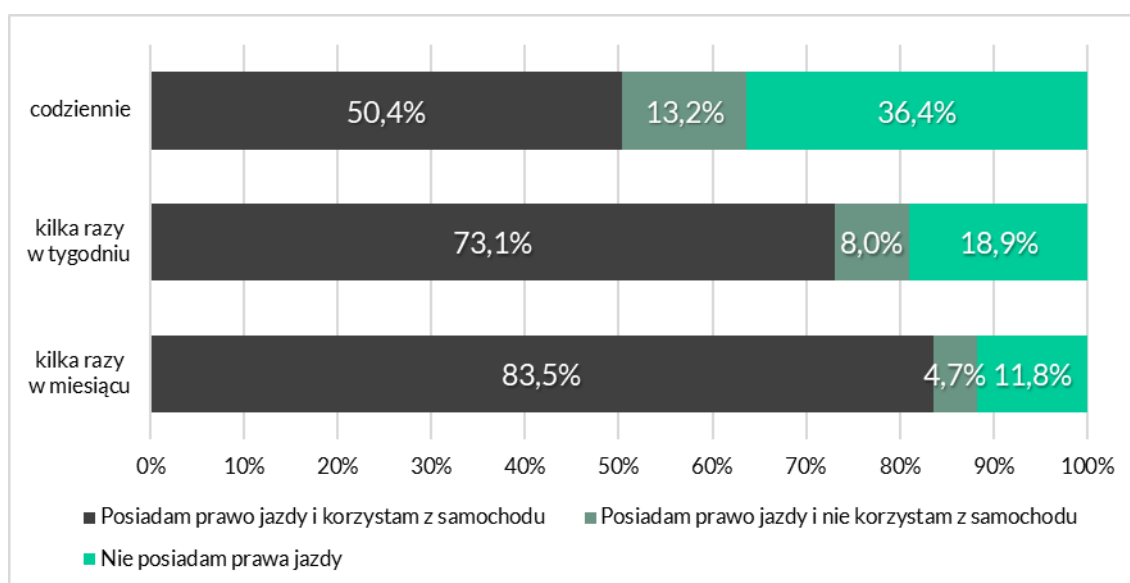
Uzyskane w ramach badania wyniki wykazują się nieznacznym zróżnicowaniem między poszczególnymi grupami respondentów. Przy podziale według długości okresu jazdy na rowerze wartości średniej mieszczą się w zakresie 4,35 i 4,51, przy podziale według częstości jazdy na rowerze w przedziale od 4,36 do 4,46, przy podziale według celu jazdy na rowerze od 4,29 do 4,44. W grupach wydzielonych na podstawie długości okresu jazdy na rowerze najwyższą średnią ocen uzyskano wśród osób jeżdżących przez cały rok (4,51), najniższą wśród osób jeżdżących tylko latem (4,35). W grupach wydzielonych na podstawie częstości jazdy na rowerze najwyższą średnią ocen uzyskano wśród osób jeżdżących kilka razy w miesiącu (4,46), najniższą wśród osób jeżdżących codziennie (4,36). W grupach wydzielonych na podstawie celu jazdy na rowerze najwyższa ocena została odnotowana wśród osób jeżdżących tylko w celach rekreacyjnych (4,44), najniższa (4,29) w grupie korzystającej z roweru wyłącznie w celach transportowych. Zgodnie z uzyskanymi wynikami, osoby jeżdżące tylko w celach transportowych najniżej oceniają swoje kompetencje w zakresie znajomości zasad ruchu drogowego. Niższy poziom wiedzy na temat przepisów związanych z poruszaniem się w ruchu drogowym może wynikać z braku posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami. W dalszej części badania przeprowadzono analizę

wskazującą jaki odsetek respondentów posiada prawo jazdy oraz posiada samochód i korzysta z niego. Wyniki przedstawiono na rycinach 37-39.



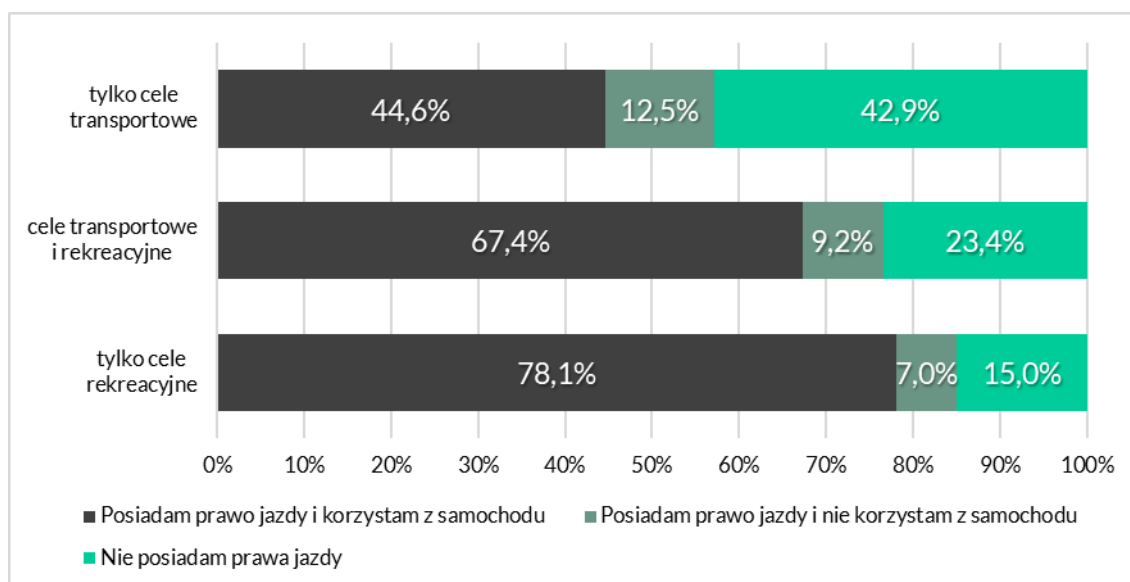
Ryc. 42. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące posiadania prawa jazdy i korzystania z samochodu według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Wyniki zebrane dla grup różniących się długością okresu korzystania z roweru wskazują, że najwyższy odsetek osób bez prawa jazdy odnotowano w gronie respondentów korzystających z roweru przez cały rok (31,8%), najniższy (16,9%) wśród korzystających tylko latem. Najwięcej odpowiedzi potwierdzających posiadanie prawa jazdy i korzystanie z samochodu odnotowano wśród korzystających z roweru tylko latem (73,2%), najniższy wśród rowerzystów całorocznych (59,8%).



Ryc. 43. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące posiadania prawa jazdy i korzystania z samochodu według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Wśród osób, które jeżdżą rowerem codziennie odnotowano 50,4% posiadających prawo jazdy i korzystających z samochodu, 13,2% posiadających prawo jazdy i niekorzystających z samochodu oraz 36,4% nieposiadających prawa jazdy. W grupie osób jeżdżących kilka razy w tygodniu poszczególne wyniki przyjęły wartości 73,1%, 8,0% i 18,9%, natomiast wśród osób korzystających z roweru kilka razy w miesiącu odpowiednio 83,5%, 4,7% i 11,8%.



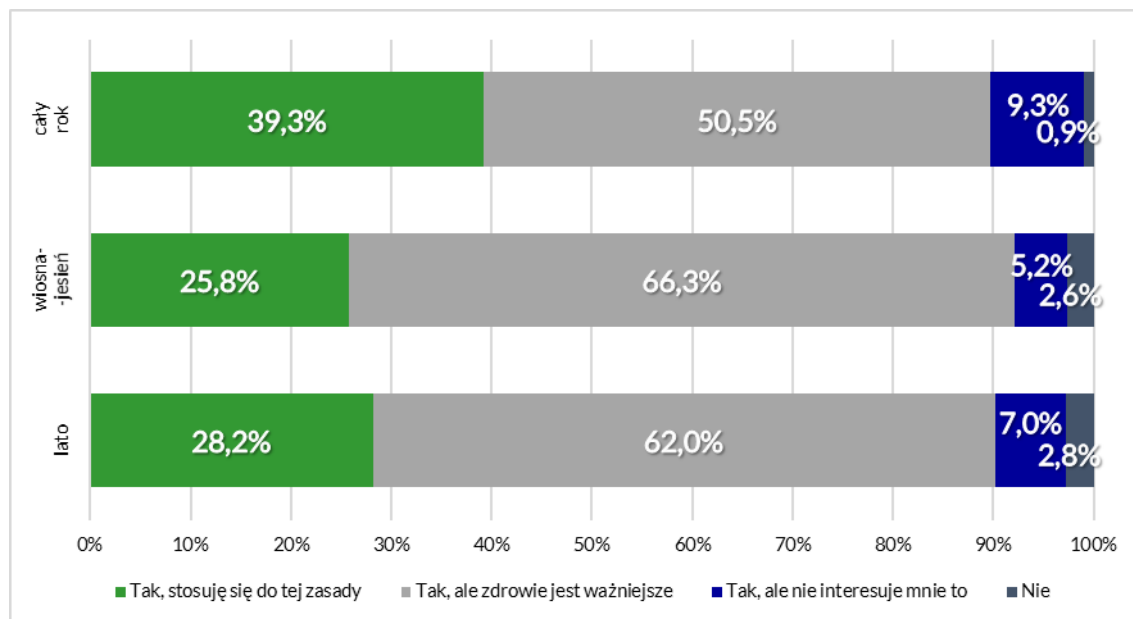
Ryc. 44. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące posiadania prawa jazdy i korzystania z samochodu według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Stosując ostatni podział – według celu korzystania z roweru – zaobserwowano, że największy odsetek osób nieposiadających prawa jazdy odnotowano w grupie respondentów korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych (42,9%). W każdej z grup przeważający odsetek respondentów przyznaje, że posiada prawo jazdy i korzysta z samochodu. Wśród respondentów korzystających z roweru tylko w celach transportowych, transportowych i rekreacyjnych oraz tylko rekreacyjnych odnotowano odpowiednio 44,6%, 67,4% oraz 78,1% osób wskazujących tę odpowiedź. Uzyskane wyniki wskazują, że brak uprawnień do kierowania pojazdami staje się jednym z powodów, dla których część respondentów decyduje się skorzystać z roweru. Należy mieć zatem na uwadze, że osoby te, pomimo iż zwiększają udział rowerzystów w ruchu miejskim, mogą odznaczać się mniejszą wiedzą dotyczącą zasad ruchu drogowego.

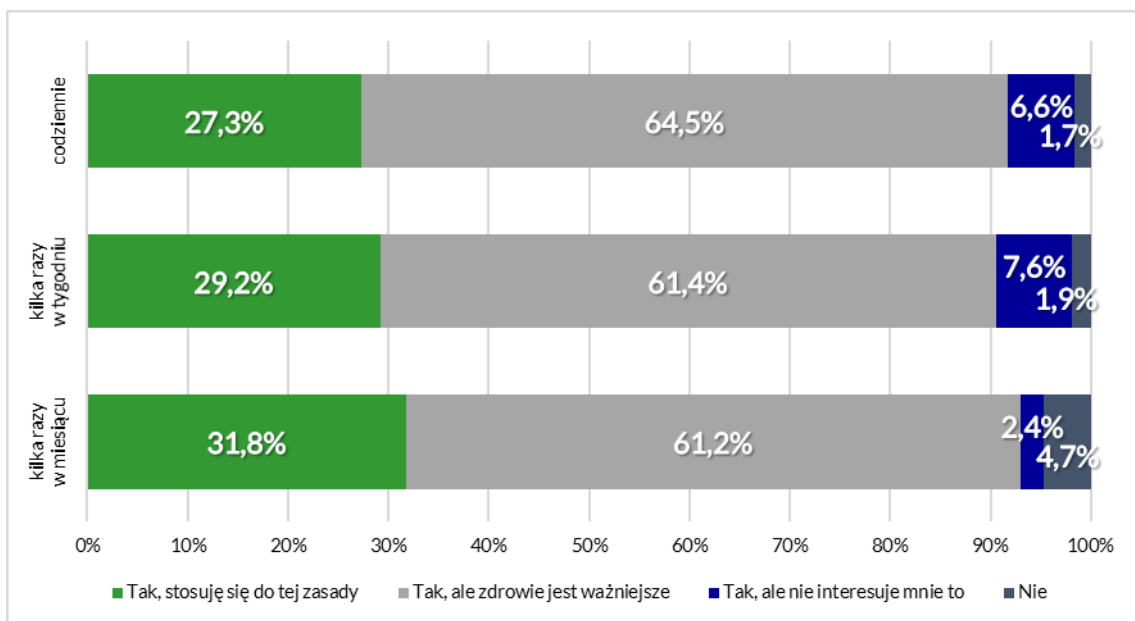
W ramach kolejnego pytania ankiety sprawdzono, czy respondenci dysponują wiedzą na temat możliwości jazdy rowerem po chodniku – dopuszczonej tylko w wyjątkowych

przypadkach. Badani zostali zapytani o znajomość tej zasady oraz o to, czy jej przestrzegają podczas jazdy na rowerze. Wyniki przedstawiono na rycinach 40-42.



Ryc. 45. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zasad jazdy rowerem po chodniku i stosowania się do nich według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

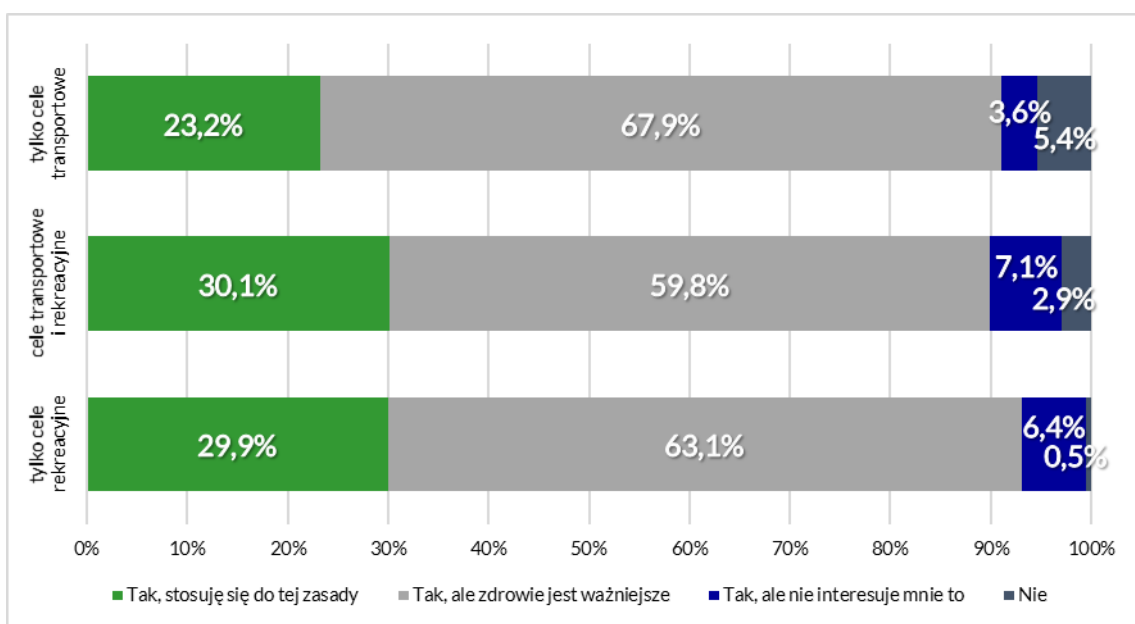
Przy podziale respondentów według długości okresu jazdy na rowerze w roku zaobserwowano, że najwyższy odsetek osób, które stosują się do tej zasady występuje w grupie korzystającej z roweru przez cały rok (39,3%). W tym gronie odnotowano także 50,5% odpowiedzi wskazujących na większą wagę zdrowia i bezpieczeństwa nad obowiązującymi zasadami, 9,3% osób, których nie interesuje obowiązywanie tej zasady oraz 0,9% osób, które nie znają omawianego przepisu. W pozostałych dwóch grupach również dominującą odpowiedź stanowi przekonanie o tym, że zdrowie i bezpieczeństwo jest ważniejsze niż obowiązujący przepis. Odpowiedź tę wskazało 66,3% w grupie jeżdżących od wiosny do jesieni oraz 62,0% jeżdżących tylko latem. W tych grupach do opisywanej zasady stosuje się odpowiednio 25,8% i 28,2% badanych, 5,2% oraz 7,0% przyznaje, że nie jest nią zainteresowane, 2,6% i 2,8% nie zna tej zasady.



Ryc. 46. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zasad jazdy rowerem po chodniku i stosowania się do nich według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy podziale według częstości korzystania z roweru uzyskane wyniki kształtują się na porównywalnym poziomie w poszczególnych grupach. Do zasady dotyczącej jazdy po chodniku stosuje się 27,3% jeżdżących codziennie, 29,2% kilka razy w tygodniu oraz 31,8% kilka razy w miesiącu. Poczucie bezpieczeństwa i zdrowia ponad opisywaną zasadę przedkłada odpowiednio 64,5%, 61,4% i 61,2% badanych reprezentujących poszczególne grupy. Do znajomości zasady i jednoczesnego jej ignorowania przyznało się 6,6%, 7,6% i 2,4% badanych, natomiast świadomości jej obowiązywania nie miało 1,7%, 1,9% i 4,7% respondentów.



Ryc. 47. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zasad jazdy rowerem po chodniku i stosowania się do nich według celu korzystania z roweru

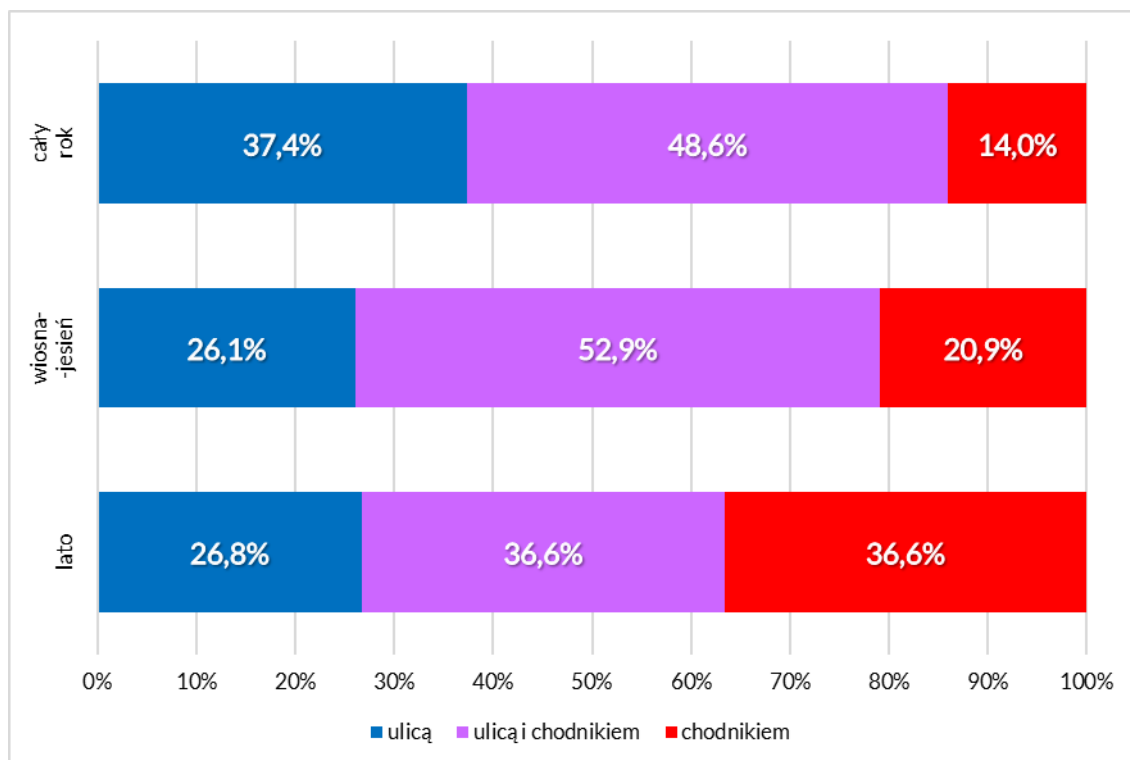
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Ostatni z zastosowanych podziałów również charakteryzuje się niewielkim zróżnicowaniem odpowiedzi pomiędzy poszczególnymi grupami respondentów. Do wspomnianej wcześniej zasady stosuje się 23,2% korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych, 30,1% korzystających w celach transportowych i rekreacyjnych oraz 29,9% korzystających wyłącznie w celach rekreacyjnych. Znajomość tej zasady i jednoczesną troskę o zdrowie i bezpieczeństwo wyraziło odpowiednio 67,9%, 59,8% i 63,1% badanych. Znajomość zasady oraz brak jej przestrzegania wskazało 3,6%, 7,1% i 6,4% respondentów, natomiast do nieznanomości zasady przyznało się 5,4%, 2,9% i 0,5%. Uzyskane wyniki dotyczące świadomości możliwości jazdy rowerem po chodniku pokazują, że pomimo wiedzy na ten temat duży odsetek ankietowanych decyduje się, żeby z chodnika korzystać, motywując to lepszym zapewnieniem bezpieczeństwa i zdrowia.

3.5. Współdzielenie przestrzeni i relacje z innymi uczestnikami ruchu – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

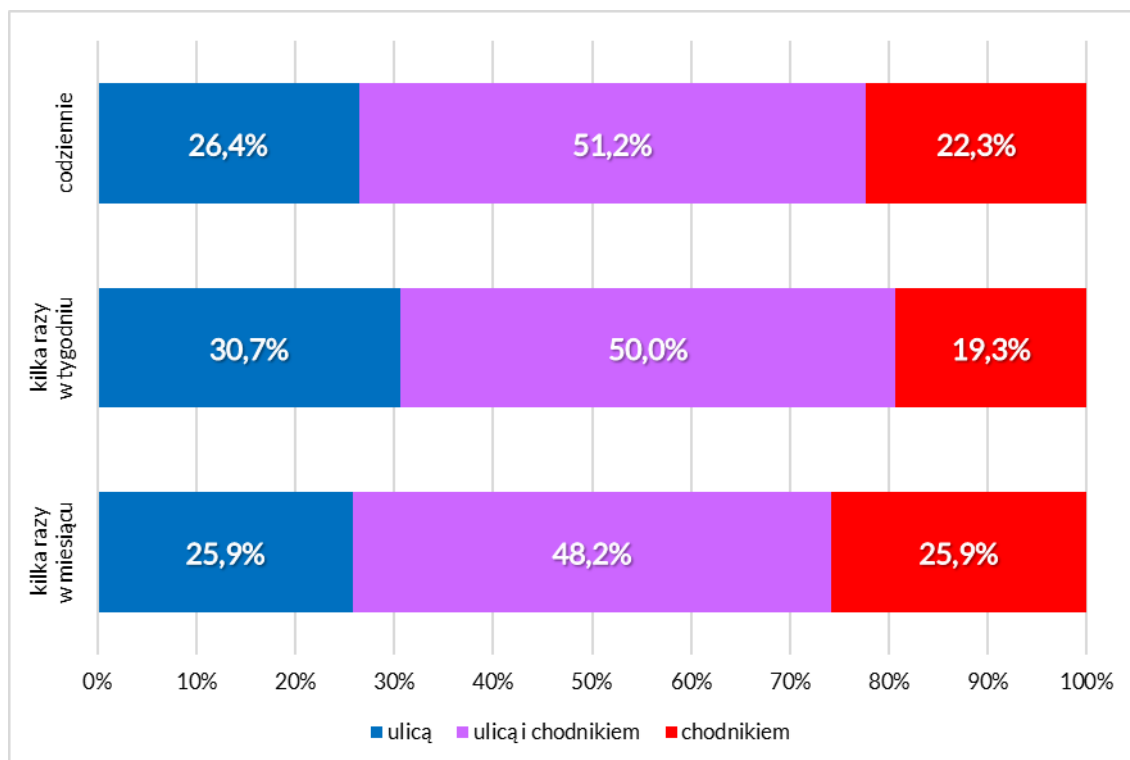
Niezwykle istotnym aspektem miejskiego ruchu rowerowego jest współdzielenie przestrzeni oraz relacje z innymi uczestnikami ruchu. Sytuacja ta jest wynikiem wciąż niedostatecznie rozwiniętej infrastruktury rowerowej zapewniającej pełną separację jej użytkowników od innych, którzy biorą udział w ruchu drogowym, co stanowi problem w większości miast w Polsce. W związku z istniejącą potrzebą dzielenia się przestrzenią transportową nieuniknione są konflikty w tej przestrzeni. W ramach tego podrozdziału przeanalizowano odpowiedzi respondentów na pytania związane z ich zachowaniem w sytuacjach mogących wywołać konflikty, jak również związane z oceną relacji między uczestnikami ruchu. Wyniki przedstawiono na rycinach 43-54.

Jednym z najważniejszych problemów w przestrzeni transportowej miast, który dotyczy ruchu rowerowego, jest miejsce rowerzysty w przestrzeni, w której nie ma wydzielonej i odseparowanej infrastruktury rowerowej. W ramach kolejnego z pytań ankiety sprawdzono, z których elementów drogi w opisanej sytuacji korzystają rowerzyści, pomijając stosowanie się do zasad wynikających z obowiązujących przepisów ruchu drogowego.



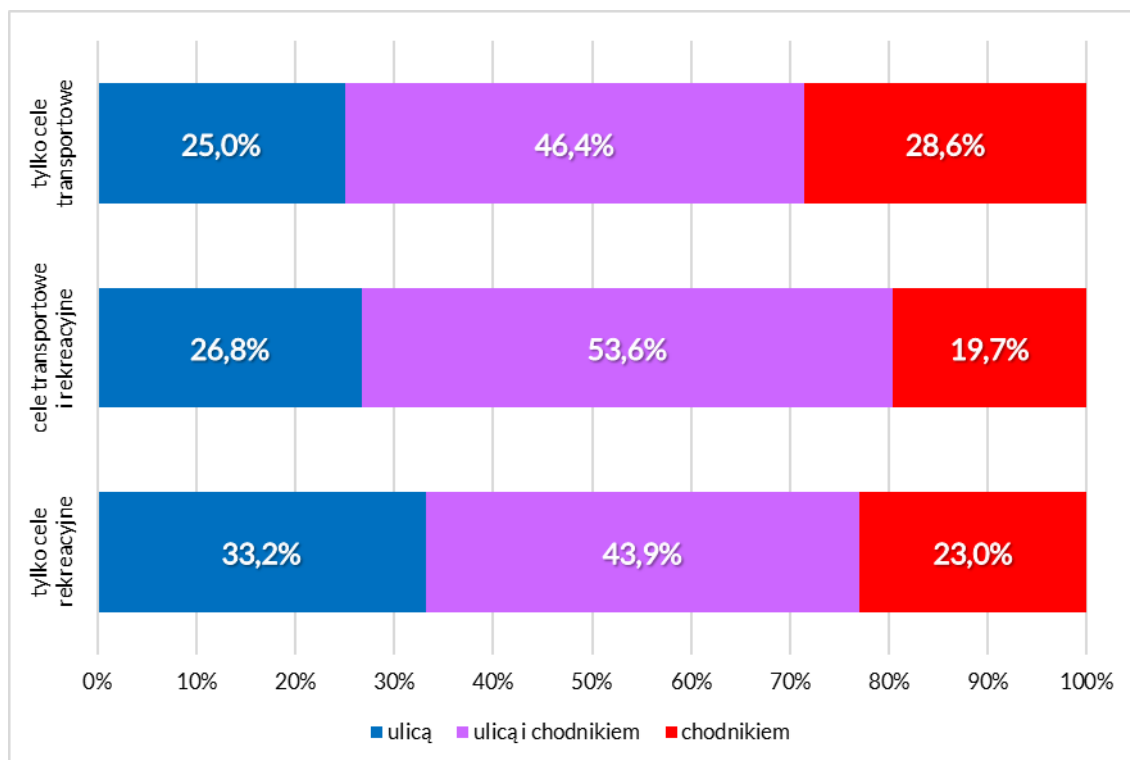
Ryc. 48. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przestrzeni poruszania się rowerem w sytuacji braku drogi rowerowej według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Wśród respondentów podzielonych według długości okresu korzystania z roweru widoczne jest zróżnicowanie wskazywanych odpowiedzi dot. wybieranej przestrzeni do jazdy rowerem (Ryc. 48). Największy odsetek badanych jeżdżących ulicą odnotowano w grupie korzystającej z roweru przez cały rok (37,4%). Dla grupy korzystającej w okresie od wiosny do jesieni odnotowano 26,1% takich odpowiedzi, dla grupy korzystającej wyłącznie latem 26,8%. Najbardziej wyraźne różnice możliwe są do zaobserwowania przy wskazaniu chodnika jako przestrzeni poruszania się rowerem. W gronie osób korzystających z roweru przez cały rok odnotowano 14,0% takich wskazań, w grupie korzystającej od wiosny do jesieni 20,9%, w grupie korzystającej tylko latem 36,6%. We wszystkich grupach największy odsetek odpowiedzi stanowiły te, które dotyczą zarówno ulicy, jak i chodnika – uzyskały odpowiednio 48,6%, 52,9% i 36,6% wskazań.



Ryc. 49. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przestrzeni poruszania się rowerem w sytuacji braku drogi rowerowej według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

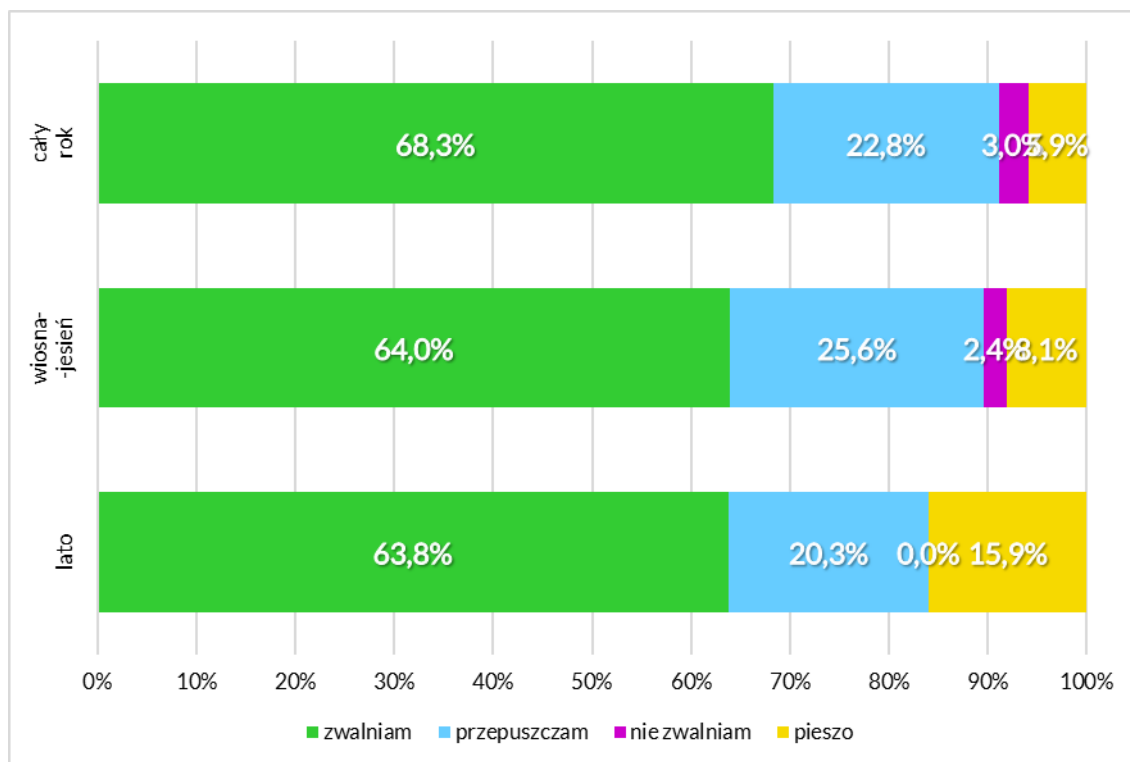
Przy zastosowanym podziale według częstości korzystania z roweru również odpowiedź związana z poruszaniem się ulicą i chodnikiem stanowi większość odpowiedzi w każdej z grup (Ryc. 49). Osoby korzystające z roweru codziennie przy braku infrastruktury rowerowej wybierają ulicę w 26,4% przypadków, chodnik i ulicę w 51,2% i chodnik w 22,3% przypadków. Osoby korzystające z roweru kilka razy w tygodniu wskazują odpowiednio 30,7%, 50,0% i 19,3% odpowiedzi. Respondenci korzystający z roweru kilka razy w miesiącu stanowią odpowiednio 25,9%, 48,2% i 25,9% badanej grupy.



Ryc. 50. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące przestrzeni poruszania się rowerem w sytuacji braku drogi rowerowej według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podział respondentów według celu korzystania z roweru również pokazuje dominującą rolę odpowiedzi związanej z poruszaniem się zarówno ulicą, jak i chodnikiem w każdej z badanych grup. Respondenci, którzy korzystają z roweru wyłącznie w celach transportowych wskazują ulicę w 25,0%, ulicę i chodnik w 46,4% i chodnik w 28,6% przypadków. Badani korzystający z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych stanowią odpowiednio 26,8%, 53,6% i 19,7% grupy, natomiast korzystający tylko w celach rekreacyjnych 33,2%, 43,9% i 23,0%.

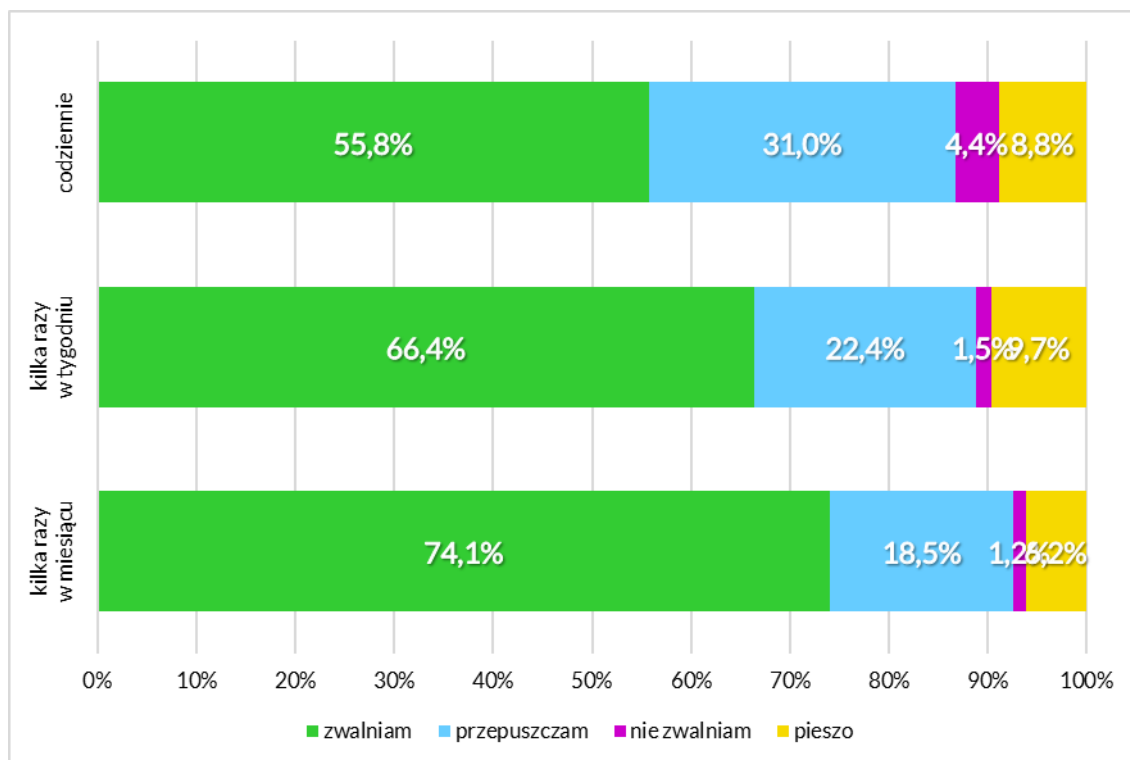
Istotnym miejscem, które może generować konflikty drogowe są miejsca przecinania się dróg różnych uczestników ruchu. Do tego typu przestrzeni zaliczyć można przejazdy rowerowe, które pozwalają na przekroczenie ulicy rowerem. W dalszej części badania respondenci zostali zapytani o swoje zachowanie podczas pokonywania przejazdu rowerowego, niezależnie od obowiązujących przepisów. Wyniki przedstawiono na rycinach 51-53.



Ryc. 51. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zachowania na przejeździe rowerowym według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

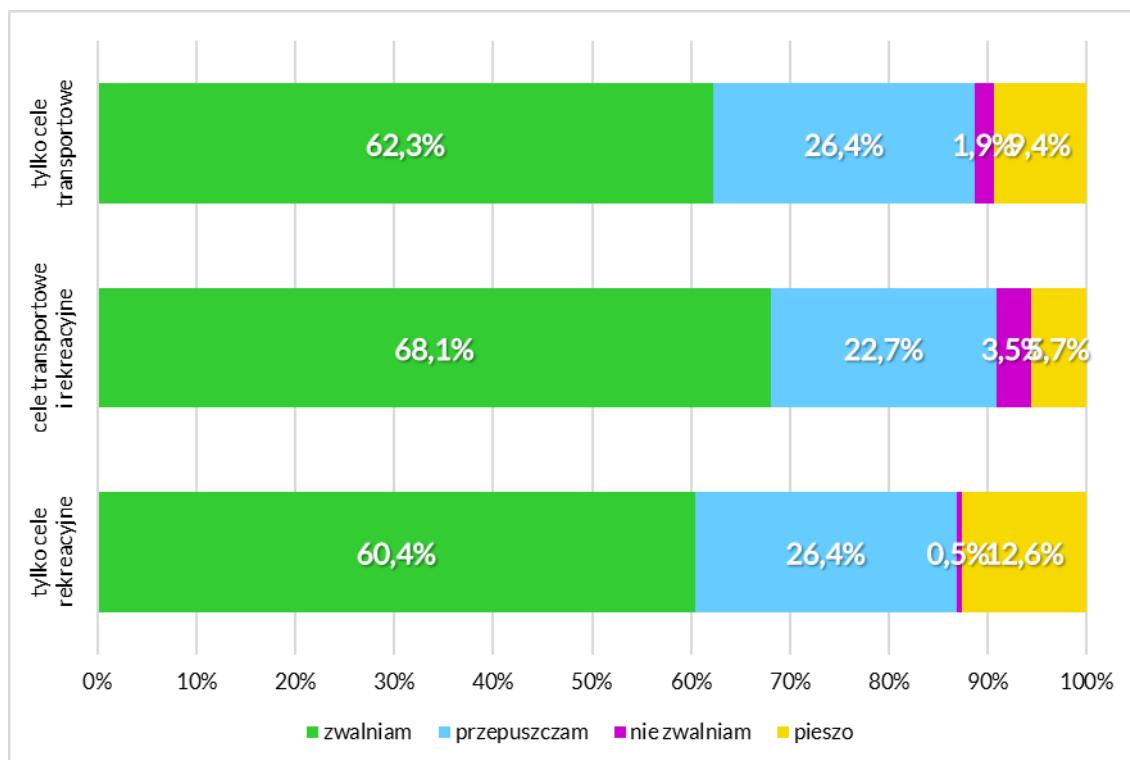
Podział respondentów według celu korzystania z roweru również pokazuje dominującą rolę Niezależnie od przynależności do każdej z wydzielonych według długości okresu korzystania z roweru grup, zdecydowana większość badanych przyznaje, że zwalnia przed przejazdem rowerowym. Odpowiedzi tej udzieliło 68,3% korzystających z roweru przez cały rok, 64,0% okresowo od wiosny do jesieni i 63,8% tylko latem. W największym stopniu skłonni do przepuszczenia przejeżdżających pojazdów są osoby reprezentujące grupę korzystającą z rowerów od wiosny do jesieni – 25,6% odpowiedzi. Na przekroczenie przejazdu rowerowego pieszo decyduje się odpowiednio 5,9%, 8,1% i 15,9% badanych w poszczególnych grupach. Niewielki odsetek osób przyznał, że nie zwalnia przed przejazdem rowerowym – odpowiedzi te zostały odnotowane w dwóch grupach. Wśród osób korzystających z roweru przez cały rok odnotowano 3,0%, natomiast wśród korzystających od wiosny do jesieni 2,4% takich odpowiedzi.



Ryc. 52. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zachowania na przejeździe rowerowym według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W przypadku podziału respondentów według częstości jazdy na rowerze również silnie zaznaczają się odpowiedzi związane ze zwalnianiem przed przejazdem rowerowym. Odpowiedź ta została wskazana wśród osób, które jeżdżą na rowerze codziennie w 55,8% przypadków, kilka razy w tygodniu w 66,4%, kilka razy w miesiącu w 74,1% przypadków. Badani, którzy przyznali, że przepuszczają nadjeżdżające pojazdy stanowią odpowiednio 31,0%, 22,4% oraz 18,5% badanych. Wśród respondentów na piesze przejście przejazdu rowerowego decyduje się 8,8%, 9,7% i 6,2% badanych w poszczególnych grupach. Osoby, które nie zwalniają przed przejazdem stanowią 4,4% w grupie korzystającej z roweru codziennie, 1,5% od kilka razy w tygodniu oraz 1,2% kilka razy w miesiącu.



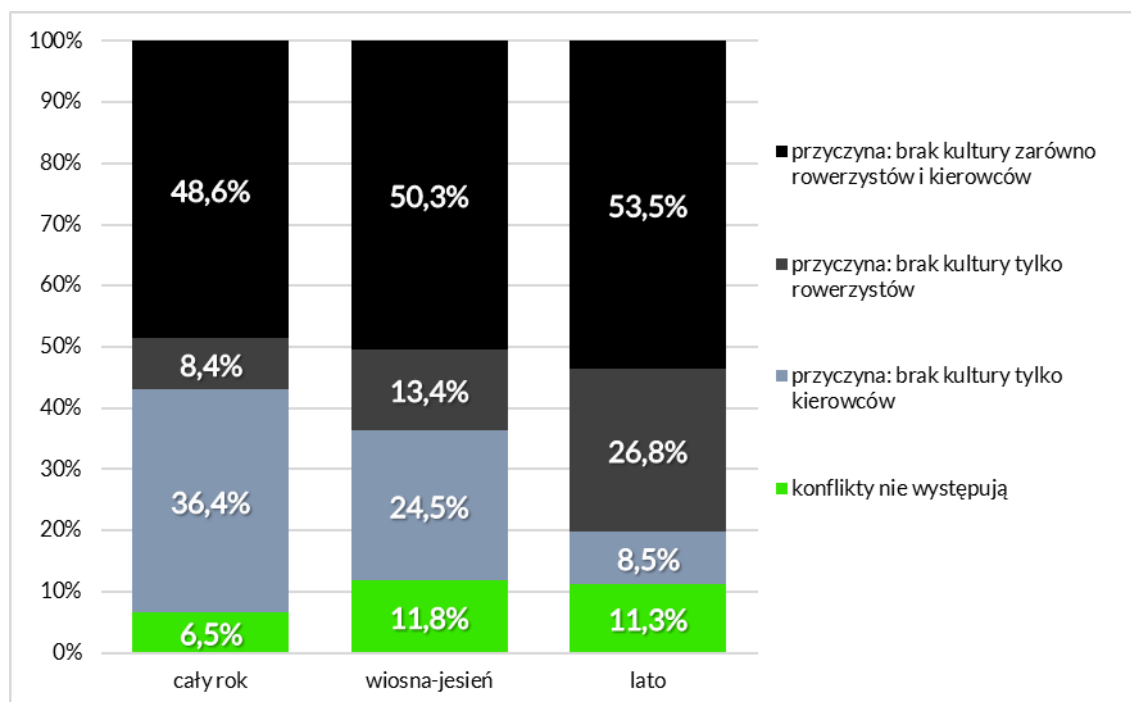
Ryc. 53. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zachowania na przejeździe rowerowym według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Według ostatniego podziału, dokonanego według celu przejazdu rowerem, również zaobserwowano znaczącą przewagę respondentów decydujących się na wolniejszą jazdę przed przejazdem rowerowym. Korzystający z roweru wyłącznie w celach transportowych udzielili tej odpowiedzi w 62,3% przypadków, w celach transportowych i rekreacyjnych w 68,1%, a w celach wyłącznie rekreacyjnych w 60,4% przypadków. Na przepuszczenie samochodów decyduje się odpowiednio 26,4%, 22,7% i 26,4% badanych. Przejazd rowerowy jest pokonywany pieszo przez odpowiednio 9,4%, 5,7% i 12,6% osób biorących udział w badaniu. 1,9%, 3,5% oraz 0,5% respondentów poszczególnych grup przyznało, że nie zwalnia przed przejazdem rowerowym.

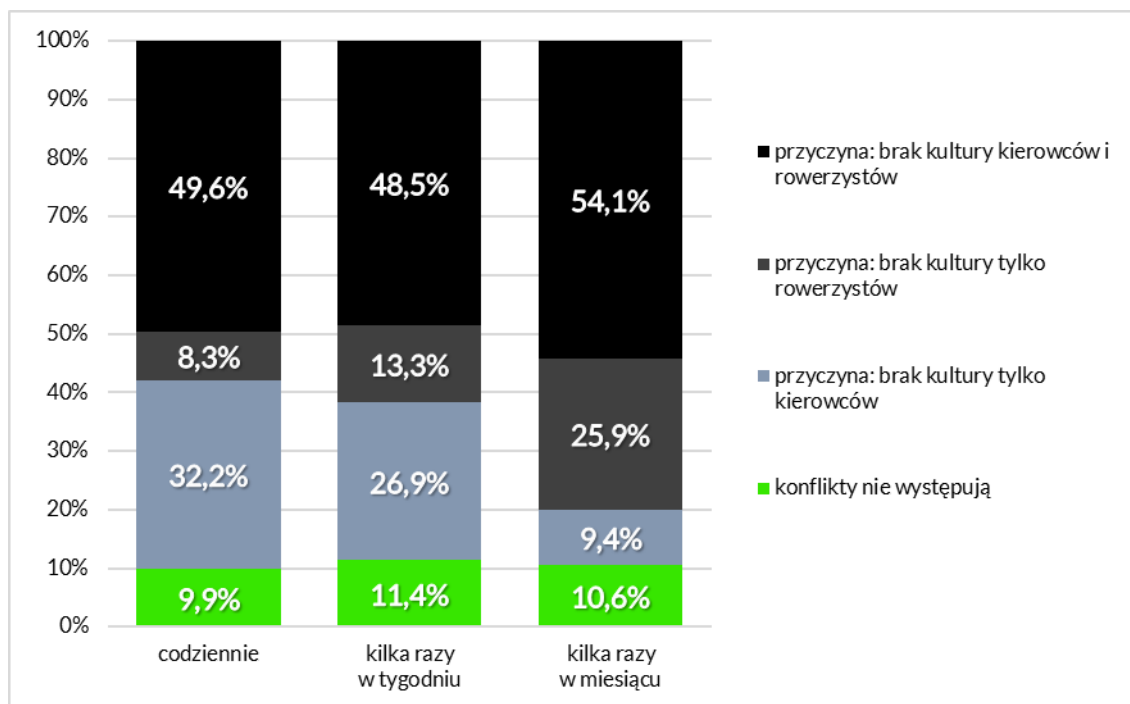
Gromadząc opinie na temat doświadczeń konfliktów w przestrzeni transportowej w Tczewie zaobserwowano nieznaczne różnice między opiniami respondentów korzystającymi z roweru w celach tylko transportowych, tylko rekreacyjnych i celach zarówno transportowych, jak i rekreacyjnych. W dalszej części badania respondenci odpowiedzieli na pytanie dotyczące tego, czy byli świadkami sytuacji konfliktowych między użytkownikami różnych środków transportu oraz która grupa użytkowników dróg jest w największym stopniu odpowiedzialna za generowanie takich sytuacji. Na rycinach 54-56 przedstawiono uogólnione

wyniki analizy odpowiedzi, w ramach których wskazano przyczyny powstających na drogach sytuacji konfliktowych.



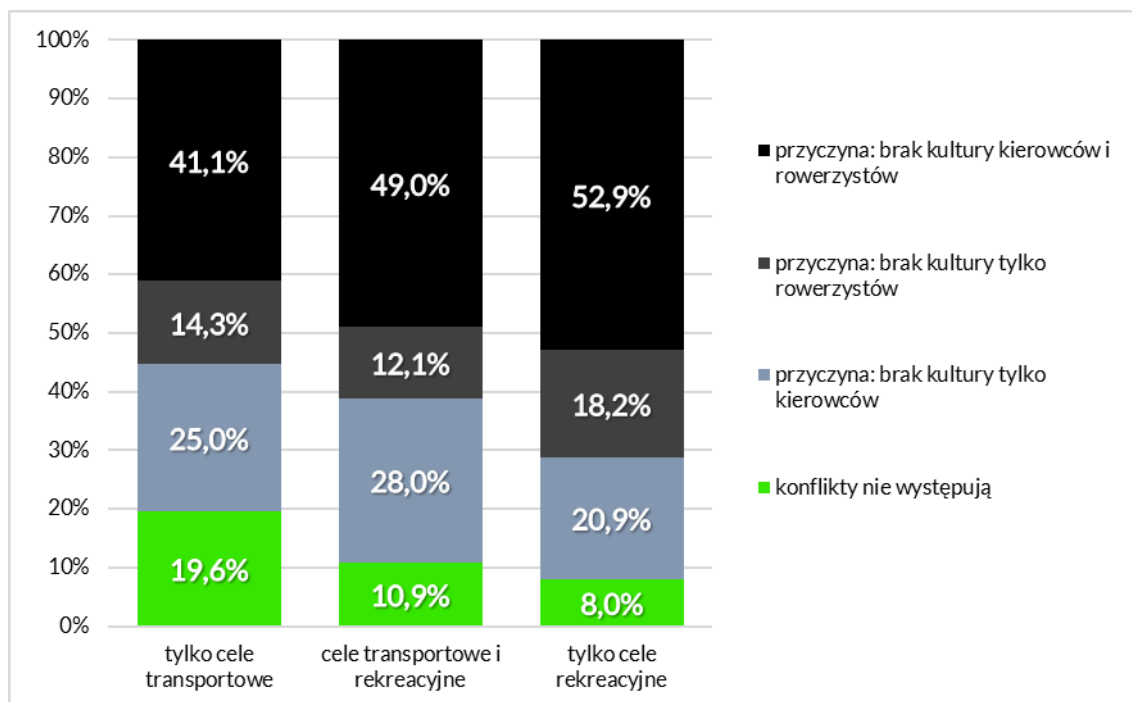
Ryc. 54. Opinie respondentów na temat konfliktów i ich przyczyn w przestrzeni transportowej w Tczewie według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

We wszystkich grupach respondentów wydzielonych ze względu na długość okresu jazdy na rowerze dominuje opinia o braku kultury zarówno rowerzystów jak i kierowców jako o głównej przyczynie sytuacji konfliktowych na drogach (Ryc. 54). Sytuację oceniło w ten sposób 48,6% osób korzystających z roweru przez cały rok, 50,3% korzystających w okresie od wiosny do jesieni oraz 53,5% korzystających tylko latem. Największy odsetek wskazań związanych z brakiem kultury na drodze ze strony kierowców odnotowano w grupie korzystającej z roweru przez cały rok (36,4%), najmniejszy wśród korzystających tylko latem (8,5%). Odwrotną sytuację zaobserwowano w przypadku wskazań dotyczących braku kultury rowerzystów jako przyczyny konfliktów drogowych. Największy odsetek wskazań odnotowano w grupie korzystającej z roweru wyłącznie latem (26,8%), a najniższy wśród rowerzystów całorocznych (8,4%). Krytyczna opinia respondentów jeżdżących na rowerze wyłącznie latem może wynikać z ogólnej większej liczby osób korzystających z rowerów w tym okresie, co w naturalny sposób generuje więcej konfliktów na drodze. Brak sytuacji konfliktowych został zaobserwowany przez 6,5% badanych korzystających z roweru przez cały rok, 11,8% badanych korzystających w okresie od wiosny do jesieni i 11,3% korzystających tylko latem.



Ryc. 55. Opinie respondentów na temat konfliktów i ich przyczyn w przestrzeni transportowej w Tczewie według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podobne obserwacje, jak w przypadku długości okresu korzystania z roweru w ciągu roku można dostrzec analizując odpowiedzi respondentów według częstości korzystania z roweru (Ryc. 55). W każdej z wydzielonych grup niemal połowa lub nieco ponad połowa ankietowanych wskazała zarówno zachowanie rowerzystów jak i kierowców jako przyczynę konfliktów drogowych. Wśród badanych korzystających z roweru codziennie opinię taką wyraziło 49,6% osób, wśród korzystających kilka razy w tygodniu 48,5%, natomiast wśród korzystających kilka razy w miesiącu 54,1%. Najwięcej wskazań związanych z brakiem kultury tylko ze strony kierowców odnotowano wśród korzystających z roweru codziennie (32,2%), najmniej wśród korzystających kilka razy w miesiącu (9,4%). Najwięcej wskazań związanych z brakiem kultury tylko ze strony rowerzystów odnotowano z kolei w grupie korzystających z roweru kilka razy w miesiącu (25,9%), najmniej wśród korzystających z roweru codziennie (8,3%). Na brak występowania konfliktów wskazało 9,9% badanych korzystających z roweru codziennie, 11,4% kilka razy w tygodniu i 10,6% kilka razy w miesiącu.

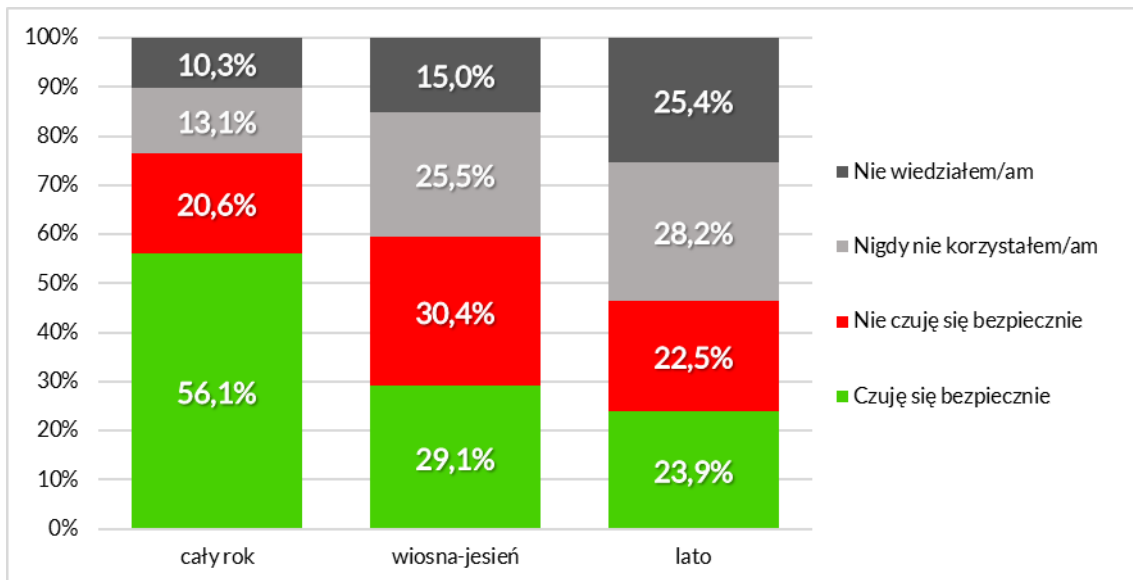


Ryc. 56. Opinie respondentów na temat konfliktów i ich przyczyn w przestrzeni transportowej w Tczewie według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Stosując podział badanych według celu korzystania z roweru obserwowane są mniej znaczące różnice. Najbardziej zróżnicowane odpowiedzi uzyskano przy ocenie występowania konfliktów na drodze. Wśród korzystających z roweru do celów transportowych największy odsetek badanych uważa, że przyczyniają się do nich swoim zachowaniem zarówno rowerzyści, jak i kierowcy samochodów (41,1%). Taką samą opinię wskazuje 49,0% badanych korzystających z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych oraz 52,9% korzystających wyłącznie w celach rekreacyjnych. Brak kultury tylko rowerzystów wskazało 14,3% korzystających wyłącznie w celach transportowych, 12,1% w celach transportowych i rekreacyjnych i 18,2% korzystających wyłącznie w celach rekreacyjnych. Brak kultury tylko kierowców został wskazany odpowiednio przez 25,0%, 28,0% i 20,9% badanych w poszczególnych grupach. Konfliktów nie dostrzega odpowiednio 19,6%, 10,9% i 8,0% respondentów w omawianych grupach.

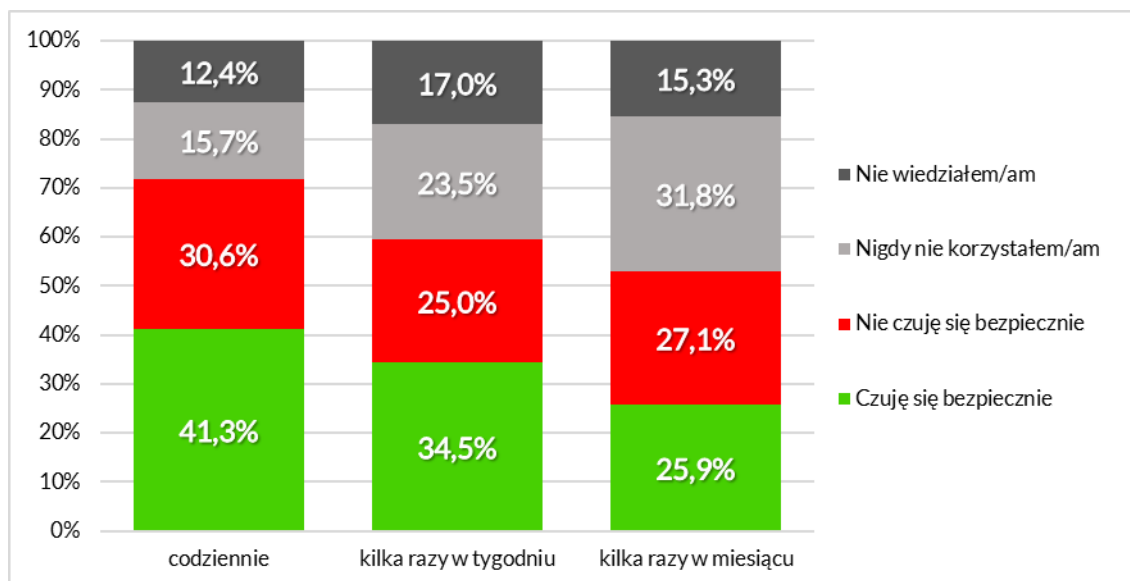
Jednym z nowych rozwiązań infrastrukturalnych w miastach jest wprowadzanie kontraruchu dla rowerzystów, czyli takiej organizacji ruchu, która pozwala rowerzystom poruszać się w obu kierunkach na drogach jednokierunkowych dla samochodów. Tego typu rozwiązania stosowane są zazwyczaj na wąskich drogach w obrębie zabudowy staromiejskiej, lub na osiedlowych drogach, na których pozostała przestrzeń drogi poświęca się na parkingi. Z jednej strony wprowadzenie kontraruchu na drodze stanowi znaczne ułatwienie dla

rowerzystów umożliwiające skrócenie drogi i szybsze dotarcie do celu. Z drugiej jednak strony, wymaga zachowania szczególnej ostrożności zarówno przez kierowców, jak i rowerzystów. W ramach dalszej części badania przeanalizowano percepcję tego typu rozwiązań wprowadzonych w Tczewie. Wyniki zaprezentowano na rycinach 57-59.



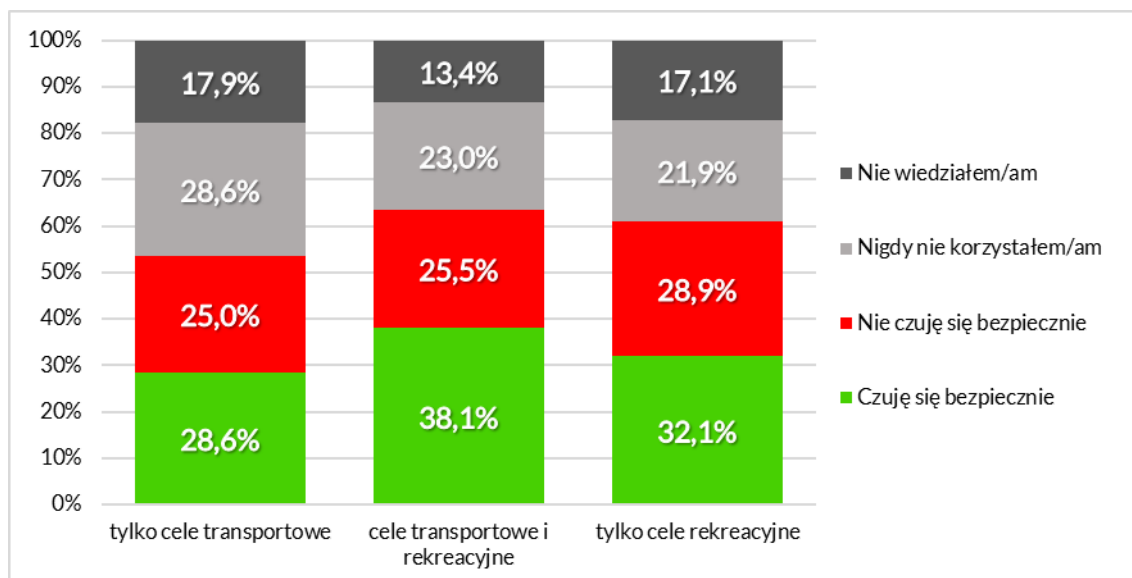
Ryc. 57. Opinie respondentów na temat kontraruchu według okresu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Uzyskane wyniki pokazują, że im krótszy okres korzystania z roweru, tym mniejsza wiedza na temat istnienia takich rozwiązań i mniej osób, które z nich korzystały. W grupie korzystających z roweru przez cały rok odnotowano 10,3% wskazań osób, które nie wiedziały o istnieniu kontraruchu i 13,1% osób, które nigdy z niego nie korzystały. Wśród korzystających w okresie od wiosny do jesieni wartości te wyniosły odpowiednio 15,0% i 25,5%, w grupie korzystających tylko latem 25,4% i 28,2%. W najkrótszym okresie korzystania z roweru odnotowano także najniższy odsetek osób, które wskazały, że czują się bezpiecznie korzystając z możliwości jazdy „pod prąd”. W największym stopniu o poczuciu bezpieczeństwa w tego typu sytuacji na drodze zapewnili respondenci korzystający z roweru przez cały rok (56,1%), w najmniejszym korzystający tylko latem (23,9%).



Ryc. 58. Opinie respondentów na temat kontraruchu według częstości korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Przy zastosowaniu podziału respondentów według częstości korzystania z roweru zaobserwowano istotne różnice między odpowiedziami poszczególnych grup. Badani, którzy zadeklarowali codzienne korzystanie z roweru w 41,3% przypadków zadeklarowali, że czują się bezpiecznie korzystając z kontraruchu. W największym stopniu zadeklarowali również, że nie czują dostatecznego poziomu bezpieczeństwa (30,6%). Opisywana grupa najrzadziej wskazywała, że nie korzystała z tego typu rozwiązań (15,7%) lub nie wiedziała o ich funkcjonowaniu w przestrzeni miasta (12,4%). Respondenci, którzy korzystają z roweru kilka razy w tygodniu wskazali, że czują się bezpiecznie w kontraruchu w 34,5% przypadków, nie czują się bezpiecznie w 25,0%, nie korzystali w 23,5% i nie wiedzieli o ich istnieniu w 17,0% przypadków. W grupie korzystającej z roweru kilka razy w miesiącu odnotowano odpowiednio 25,9%, 27,1%, 31,8% i 15,3% wskazań.

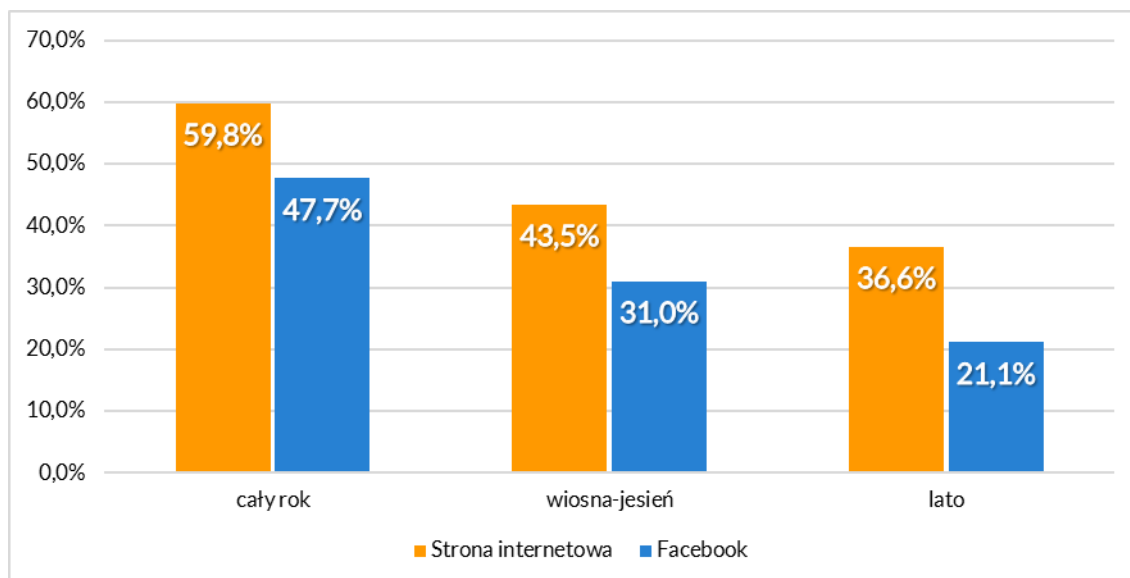


Ryc. 59. Opinie respondentów na temat kontraruchu według celu korzystania z roweru
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W ostatnim etapie analizie poddano wskazania respondentów według celu wykorzystania roweru. Osoby, które jeżdżą na rowerze wyłącznie w celach transportowych oceniły, że czują się bezpiecznie w kontraruchu 28,6% przypadków, nie czują się bezpiecznie w 25,0%, nie korzystały z tego typu rozwiązań w 28,6% i nie wiedziały o ich funkcjonowaniu w 17,9% przypadków. Wśród respondentów korzystających z roweru zarówno w celach transportowych, jak i rekreacyjnych, odnotowano odpowiednio 38,1%, 25,5%, 23,0% i 13,4% wskazań, natomiast wśród badanych korzystających z rowerów tylko w celach rekreacyjnych odpowiednio 32,1%, 28,9%, 21,9% i 17,1%.

3.6. Udział w kampaniach informacyjnych i promocyjnych – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze

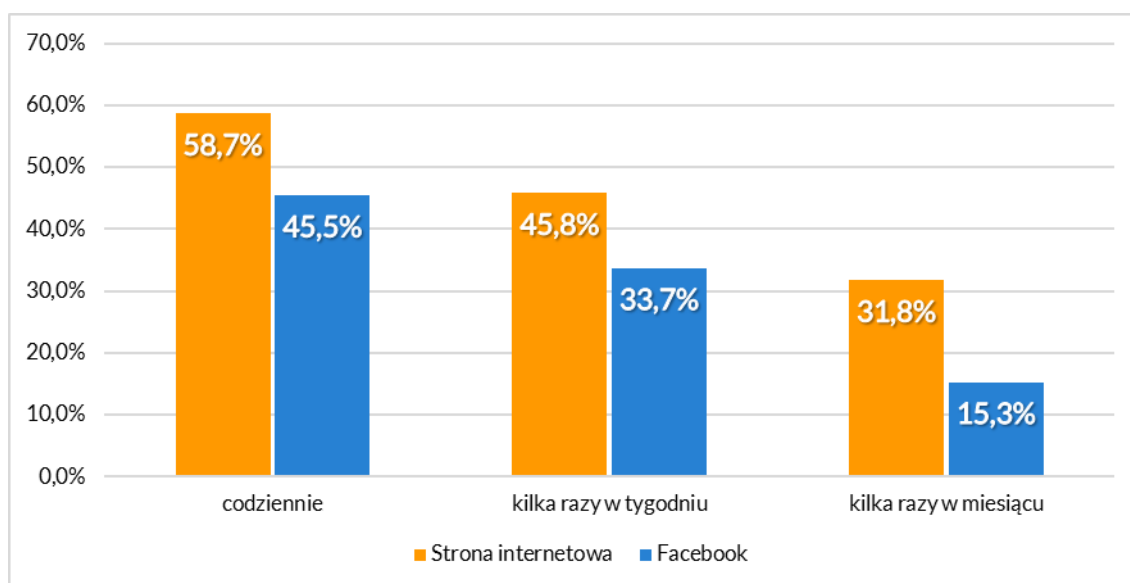
Obok działań twardych, związanych z infrastrukturą rowerową, bardzo istotnym elementem polityki rowerowej miast są działania mające na celu promocję jazdy na rowerze. W ramach tego obszaru prowadzone są liczne akcje informacyjne a także kampanie, które zachęcają mieszkańców miasta do częstszego korzystania z roweru. W tym podrozdziale dokonano oceny zasięgu przekazu Urzędu Miasta w Tczewie w zakresie komunikowania o bieżących działaniach w ramach polityki rowerowej. Oceniono, ilu respondentów korzysta ze strony internetowej poświęconej polityce rowerowej oraz z profilu w serwisie Facebook prowadzonych przez Miasto. Przeprowadzono także analizę uczestnictwa poszczególnych grup respondentów w organizowanych przez miasto akcjach promocyjnych i kampaniach. Wyniki przedstawiono na rycinach 60-62.



Ryc. 60. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Czy korzystał/a Pan/i ze strony internetowej miasta poświęconej tematyce rowerowej?” i „Czy korzystał/a Pan/i ze strony poświęconej tematyce rowerowej w serwisie Facebook?” według okresu korzystania z roweru.

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

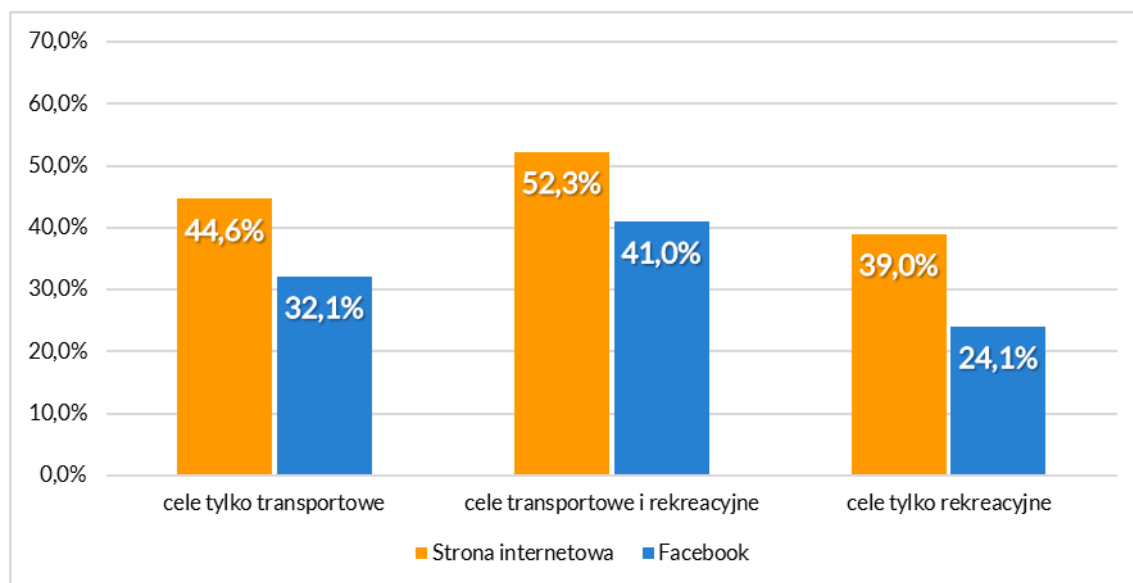
Grupą, która najczęściej odwiedza stronę internetową miasta poświęconą polityce rowerowej oraz profil w serwisie Facebook są osoby korzystające z roweru przez cały rok. Respondenci reprezentujący tę grupę przyznali, że czerpały informacje z tych źródeł w odpowiednio 59,8% i 47,7% przypadków. Spośród osób korzystających z roweru w okresie od wiosny do jesieni stronę internetową odwiedziło 43,5%, natomiast profil w serwisie Facebook 31,0% ankietowanych. Respondenci korzystający z roweru tylko latem odwiedzały witryny Urzędu Miejskiego najrzadziej. Z informacji zawartych na stronie internetowej skorzystało 36,6%, a z profilu w serwisie Facebook 21,1% badanych.



Ryc. 61. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Czy korzystał/a Pan/i ze strony internetowej miasta poświęconej tematyce rowerowej?” i „Czy korzystał/a Pan/i ze strony poświęconej tematyce rowerowej w serwisie Facebook?” według częstości korzystania z roweru.

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Bardzo podobna zależność widoczna jest przy podziale według częstości korzystania z roweru. Strona internetowa oraz profil w serwisie Facebook uzyskały najszersze grono odbiorców w grupie korzystających z roweru najczęściej – codziennie. W tej grupie omawiane witryny uzyskały odpowiednio 58,7% i 45,5% wskazań. W gronie osób jeżdżących na rowerze kilka razy w tygodniu wartości te wyniosły odpowiednio 45,8% i 33,7%, natomiast w grupie jeżdżących na rowerze najrzadziej – kilka razy w miesiącu – 31,8% i 15,3%.

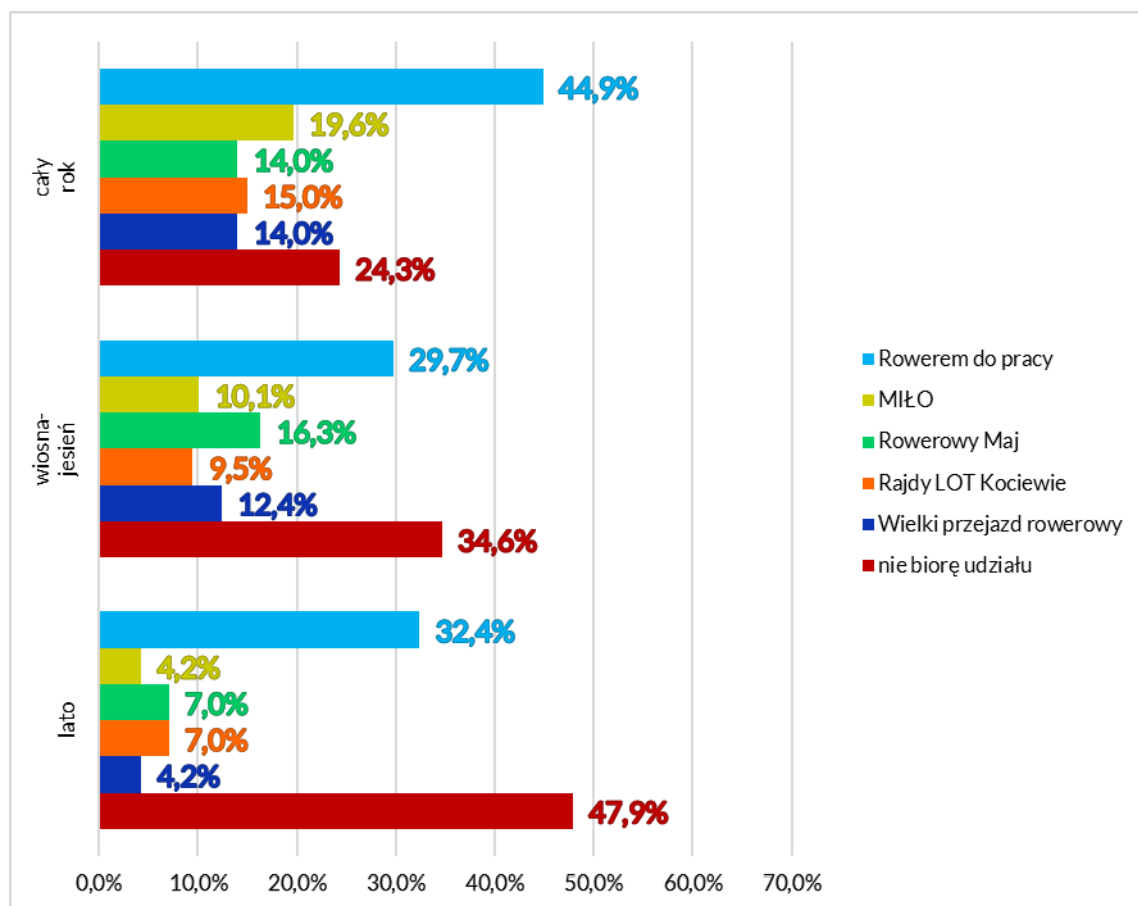


Ryc. 62. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Czy korzystał/a Pan/i ze strony internetowej miasta poświęconej tematyce rowerowej?” i „Czy korzystał/a Pan/i ze strony poświęconej tematyce rowerowej w serwisie Facebook?” według celu korzystania z roweru.

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podział badanych według celu korzystania z roweru wykazuje mniejsze zróżnicowanie wskazań respondentów niż w przypadku okresu i częstości jazdy na rowerze. W nieznacznym stopniu najwyższy odsetek odwiedzających witryny miejskie związane z działaniami rowerowymi odnotowano w gronie osób korzystających z roweru zarówno w celach transportowych, jak i rekreacyjnych. W omawianej grupie 53,3% badanych przyznało, że odwiedziło stronę internetową, a 41,0% profil w serwisie Facebook. W gronie ankietowanych korzystających z roweru wyłącznie w celach transportowych z opisywanych witryn skorzystało odpowiednio 44,6% i 32,1%, a wśród ankietowanych korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych odpowiednio 39,0% i 24,1%. Według wszystkich przeprowadzonych w analizie podziałów respondentów miejska strona internetowa poświęcona tematyce polityki rowerowej cieszy się większą popularnością niż odpowiadający jej profil w serwisie Facebook.

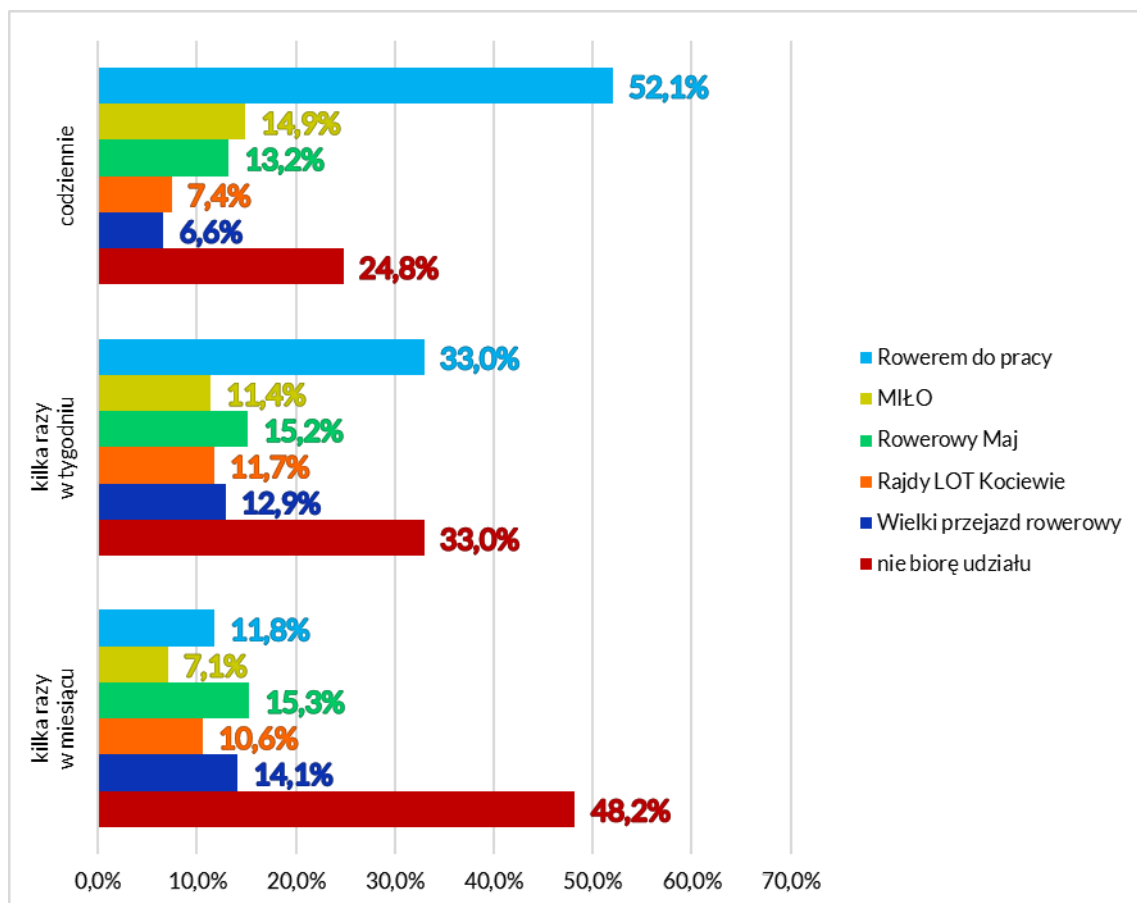
W dalszej części badania ocenie poddano udział wydzielonych grup respondentów w organizowanych przez Miasto konkursach i kampaniach promujących jazdę na rowerze.



Ryc. 63. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące udziału w kampaniach i konkursach rowerowych według okresu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

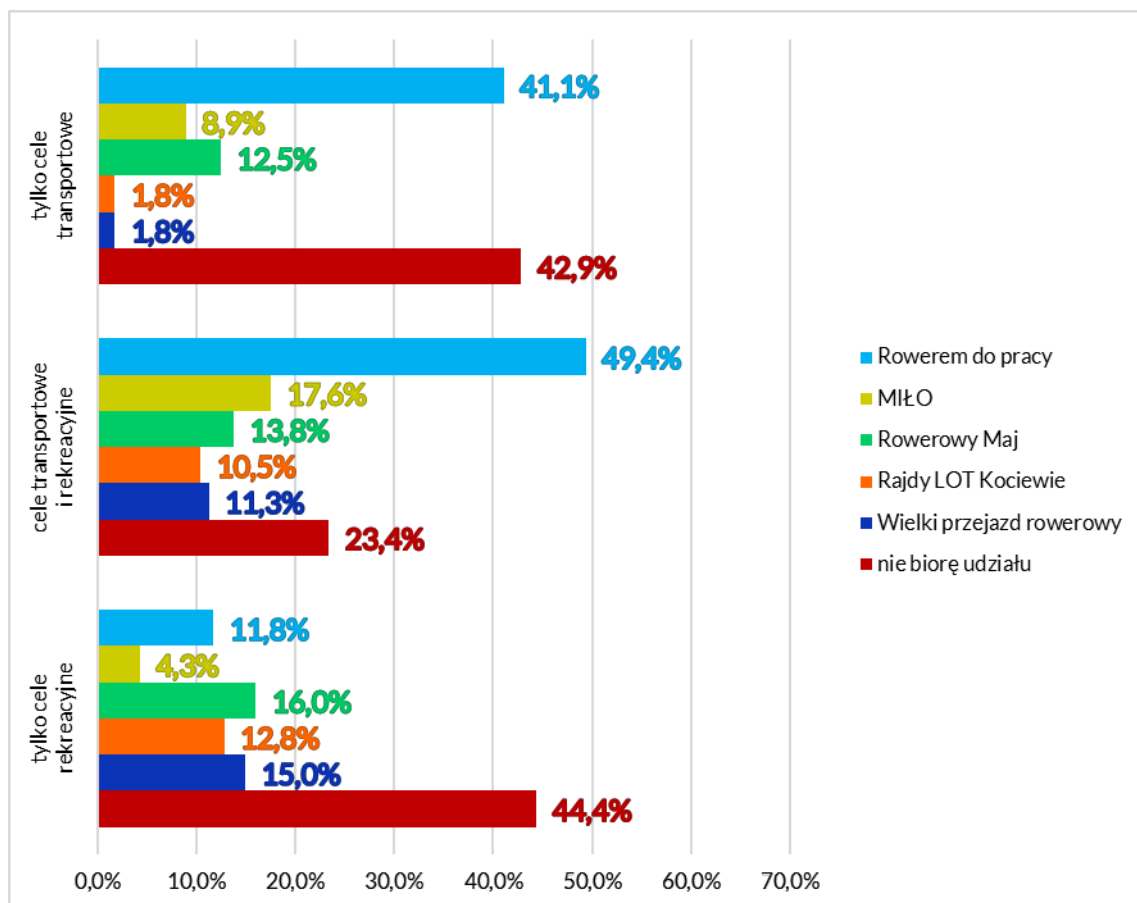
W każdej z grup wśród badanych podzielonych według długości okresu jazdy na rowerze największą popularnością cieszył się konkurs „Rowerem do pracy”. Udział w tej akcji potwierdziło 44,9% ankietowanych korzystających z roweru przez cały rok, 29,7% od wiosny do jesieni oraz 32,4% tylko latem. Należy jednocześnie zaobserwować, że im krótszy okres korzystania z roweru w roku, tym większy notowany odsetek osób, które przyznały, że nie wzięły udziału w żadnej z kampanii promocyjnych. Respondenci korzystający z roweru przez cały rok wskazali tę odpowiedź w 24,3% przypadków, od wiosny do jesieni w 34,6%, natomiast latem w 47,9% przypadków. Analizując poszczególne odpowiedzi można także zaobserwować, że osoby, które korzystają z roweru wyłącznie latem są mniej aktywne w ramach organizowanych przez miasto kampanii promujących jazdę na rowerze.



Ryc. 64. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące udziału w kampaniach i konkursach rowerowych według częstości korzystania z roweru według okresu korzystania z roweru.

źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podobna sytuacja pod względem najczęściej wybieranych odpowiedzi została odnotowana przy analizie wyników według częstości korzystania z roweru. W akcji „Rowerem do pracy” udział wzięło 52,1% osób korzystających z roweru codziennie, 33,0% kilka razy w tygodniu oraz 11,8% kilka razy w miesiącu. Wysoki wynik w grupie jeżdżącej na rowerze codziennie jest zapewne efektem uczestnictwa w tej akcji. Podobnie jak w przypadku długości okresu korzystania z roweru, w przypadku podziału według częstości również zaobserwować można, że im rzadziej badani korzystają z roweru, tym większy notowany odsetek osób, które przyznały, że nie wzięły udziału w żadnej z kampanii promocyjnych. Ponadto warto odnotować, że osoby jeżdżące nieregularnie – kilka razy w miesiącu chętniej biorą udział w akcjach jednorazowych (np. „Wielki Przejazd Rowerowy”) niż długotrwałych (np. „Rowerem do Pracy”).



Ryc. 65. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące udziału w kampaniach i konkursach rowerowych według częstości korzystania z roweru według okresu korzystania z roweru.

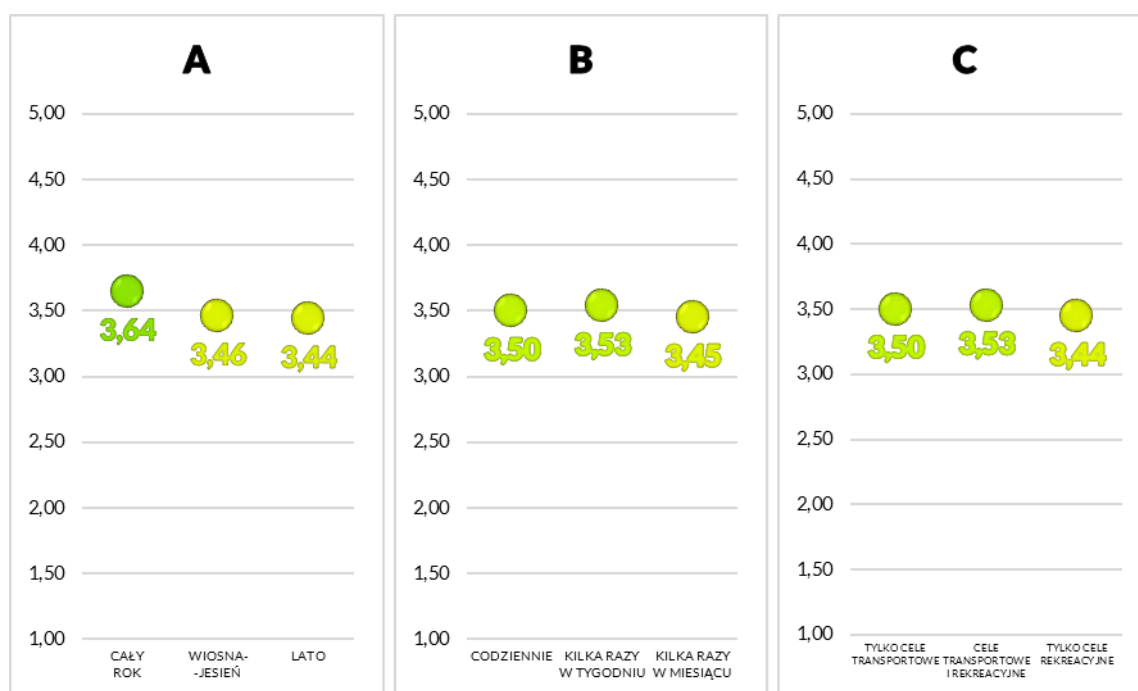
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Podział respondentów według celu korzystania z roweru (Ryc. 65) ujawnia różnice między badanymi reprezentującymi te grupy. Wśród korzystających z rowerów wyłącznie w celach transportowych dominuje wskazanie braku udziału w kampaniach i konkursach (42,9%) oraz uczestnictwo w akcji „Rowerem do pracy” (41,1%). Grupa badanych, która korzysta z roweru w celach transportowych i rekreacyjnych najczęściej wskazuje udział w akcji „Rowerem do pracy” (49,4%) oraz brak udziału w innych organizowanych w mieście kampaniach (23,4%). Największy odsetek odpowiedzi związanych z brakiem uczestnictwa w konkursach i kampaniach promujących jazdę na rowerze odnotowano wśród respondentów korzystających z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych (44,4%). Zgromadzone dane pokazują również, że osoby, które korzystają z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych chętnie uczestniczą w kampaniach i wydarzeniach o charakterze krótkotrwałym i rekreacyjnym (Rajdy LOT Kociewie, Wielki Przejazd Rowerowy).

3.7. Ocena polityki rowerowej miasta – według okresu, częstości i celu jazdy na rowerze oraz według osiedli zamieszkania respondentów

W ostatniej części badania dokonano ogólnej oceny polityki rowerowej miasta. W tym etapie badania ankietowego respondenci wskazywali całościową ocenę działań miasta w zakresie rozwoju ruchu rowerowego wystawiając notę w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, 5 najwyższą. Na podstawie uzyskanych wyników obliczono średnie ocen dla poszczególnych grup respondentów według przyjętego wcześniej podziału – okresu, częstości i celu jazdy na rowerze oraz według osiedli zamieszkania respondentów. Wyniki przedstawiono na rycinach 66 i 67.

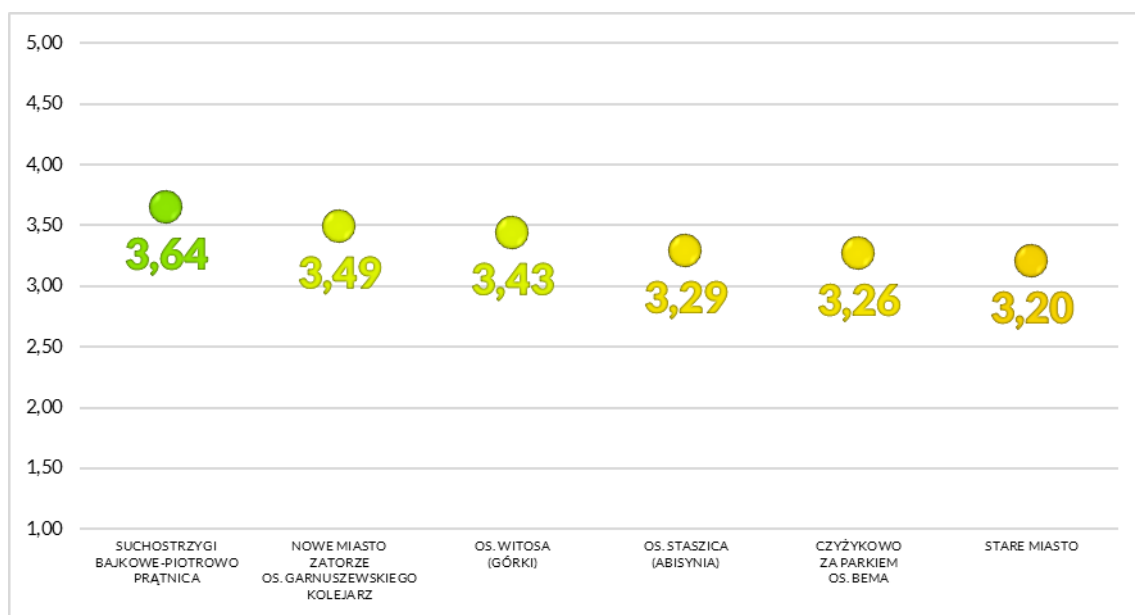
Uzyskane średnie ocen polityki rowerowej nieznacznie różnią się między sobą w poszczególnych grupach respondentów. W grupach wyznaczonych według okresu jazdy na rowerze obliczone średnie mieściły się w przedziale 3,44 – 3,64, w grupach wyznaczonych według częstości jazdy na rowerze między 3,45 a 3,53, a w grupach wyznaczonych według celu jazdy na rowerze między 3,44 a 3,53 (Ryc. 66).



Ryc. 66. Średnia ocena polityki rowerowej przez respondentów korzystających z roweru (A) cały rok, od wiosny do jesieni, latem; (B) codziennie, kilka razy w tygodniu, kilka razy w miesiącu; (C) tylko w celach transportowych, w celach transportowych i rekreacyjnych, tylko w celach rekreacyjnych
źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

W grupach o różnych okresach korzystania z roweru najwyższą średnią ocenę polityki rowerowej (3,64) odnotowano wśród rowerzystów całorocznych, najniższą (3,44) w grupie jeżdżącej najkrócej – tylko latem. W grupach o różnej częstości korzystania z roweru

najwyższą średnią ocenę polityki rowerowej obliczono dla respondentów jeżdżących na rowerze kilka razy w tygodniu (3,53), a najniższą dla grupy korzystającej najrzadziej – kilka razy w miesiącu (3,45). W grupach o różnych celach korzystania z roweru najwyższą wartość średniej obliczono dla badanych jeżdżących na rowerze w celach transportowych i rekreacyjnych (3,53), najniższą dla osób korzystających z roweru w celach tylko rekreacyjnych (3,44).



Ryc. 67. Średnia ocena polityki rowerowej przez respondentów według osiedli
 źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych [N=495]

Średnia ocen polityki rowerowej według osiedli w Tczewie zamyka się w przedziale 3,20 – 3,64 (por. ryc. 67). Najwyższa średnia ocena została wskazana wśród mieszkańców osiedli Suchostrzygi, Prątnica i Bajkowe-Piotrowo. Najniżej politykę rowerową miasta oceniają mieszkańcy Starego Miasta – średnia ocen dla tego osiedla wyniosła 3,20.

4. Podsumowanie

Uzyskane w ramach przeprowadzonego badania ankietowego wyniki pokazały istotne zróżnicowanie cech osób korzystających z roweru w Tczewie. Zastosowany w badaniu podział według długości okresu korzystania z roweru w roku, częstości korzystania z roweru oraz celu korzystania z roweru pozwolił określić główne cechy tych trzech grup, jak również wskazać problemy i potrzeby w zakresie polityki rowerowej miasta ważne dla każdej z tych grup. Wyniki badania wskazały, że osoby, które jeżdżą rowerem przez najdłuższy okres w roku, najczęściej w ciągu roku oraz głównie w celach transportowych charakteryzują się bardziej pozytywną opinią na temat kierunków zmian w polityce rowerowej miasta. Osoby te bardziej chętnie także śledzą informacje na ten temat. Badanie pokazało także bardzo istotną prawidłowość – osoby jeżdżące cały rok, codziennie i głównie w celach transportowych wykazują więcej motywacji do jazdy rowerem oraz mniej obaw związanych z korzystaniem z roweru oraz rozwiązań w miejskiej infrastrukturze rowerowej. Taki wynik pokazuje, że osoby, które korzystają z roweru rzadziej i głównie w celach rekreacyjnych mają więcej obaw i mniej motywacji do częstszego korzystania z roweru. Może to stanowić duże wyzwanie w przyszłym planowaniu rozwoju polityki rowerowej miasta. W badaniu wykazano również, że osoby korzystające z roweru często i głównie w celach transportowych są bardziej aktywne w ramach kampanii promocyjnych, co z jednej strony pokazuje, że prowadzone działania odniosły zamierzony cel, z drugiej zaś strony wskazuje na ciągle istotną liczbę osób nieprzekonanych do częstszego przesiadania się na rower. Osoby częściej korzystające z rowerów charakteryzują się także większą skłonnością do korzystania z roweru w celach transportowych. Grupa ta charakteryzuje się także większą skłonnością do jazdy rowerem ulicą niż chodnikiem.

Wskazania mieszkańców miasta w zakresie infrastruktury rowerowej pokazały, że istnieje pilna potrzeba modernizacji infrastruktury rowerowej w celu zwiększenia dostępności rowerowej miasta oraz zwiększenia poczucia bezpieczeństwa rowerzystów. Jest to szczególnie ważne w kontekście grup, które wskazują, że korzystają z roweru okazjonalnie, sygnalizując jednocześnie, że wynika to głównie z niskiego poczucia komfortu i bezpieczeństwa podczas korzystania z roweru. Zaobserwowano również, że mieszkańcy postulują budowę bezpiecznej infrastruktury rowerowej na swoich osiedlach oraz wzdłuż ciągów łączących ich miejsce zamieszkania z centrum miasta. Taki wynik badania wskazuje,

że istnieje potencjał dla rozwijania ruchu rowerowego w centralnej części miasta, która dotychczas musi mierzyć się z największym natężeniem ruchu i problemami transportowymi.

5. Wnioski z badania i rekomendacje

L.p.	WNIOSKI	REKOMENDACJE
1.	Wśród rowerzystów korzystających z roweru rzadziej i głównie w celach rekreacyjnych zaobserwowano dużo niższą świadomość korzyści, które przynosi jazda na rowerze niż w przypadku respondentów korzystających z rowerów często i głównie w celach transportowych.	Zalecane jest prowadzenie działań mających na celu promocję korzyści wynikających z jazdy na rowerze – w tym szczególnie korzyści związanych z czasem i kosztem przejazdu rowerem.
2.	Wśród czynników zniechęcających do korzystania z roweru jednym z najczęściej wymienianych przez respondentów był brak spójności sieci dróg rowerowych.	Zalecane jest priorytetowe zwiększenie spójności sieci dróg dla rowerów poprzez budowę brakujących odcinków dróg dla rowerów lub wyznaczanie bezpiecznych dla rowerzystów alternatyw – pasów rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, chodników z udostępnionym ruchem rowerowym lub stref uspokojonego ruchu.
3.	Odnotowano wysoki udział rowerzystów korzystających z rowerów codziennie i przez cały rok w akcjach promujących jazdę na rowerze.	Zaleca się kontynuację akcji promujących dojazdy rowerem do pracy oraz adresowanie kampanii do nowych grup społecznych (młodzież, seniorzy, rowerzyści rekreacyjni).
4.	Wysoki odsetek respondentów nie wie o tym, że istnieje i w jaki sposób funkcjonuje kontraruch rowerowy na wybranych ulicach miasta	Zaleca się bardziej intensywną kampanię promującą tego typu rozwiązania oraz sposób ich działania poprzez publikację informacji na ten temat oraz bieżące informowanie o wprowadzaniu zmian na kolejnych ulicach.
5.	Wśród mieszkańców dominują postulaty budowy dróg dla rowerów w niebezpiecznych miejscach w obrębie ich osiedli zamieszkania oraz na drogach łączących ich miejsce zamieszkania z centrum miasta	Zaleca się zapewnienie lepszych warunków połączeń drogowych z centrum poprzez budowę systemu dróg rowerowych według podziału priorytetów i roli poszczególnych dróg: głównych, zbiorczych, lokalnych – oraz realizacji inwestycji zgodnie z przyjętym podziałem i priorytetami.
6.	Wysoki udział rowerzystów „rekreacyjnych” w kampaniach jednodniowych promujących rekreację rowerową.	Zaleca się promocję transportowego ruchu rowerowego wśród rowerzystów „rekreacyjnych” poprzez częstsze organizowanie wspólnych przejazdów rowerowych przez miasto (mas krytycznych), przejazdów edukacyjnych oraz przejazdów rowerowych połączonych z inwentaryzacją miejsc trudnych i niebezpiecznych dla

		rowerzystów.
7.	W badaniu zaobserwowano duży odsetek osób przyznających się do łamania zasad ruchu drogowego w związku z niskim poczuciem bezpieczeństwa na jezdni.	Zaleca się rozbudowę infrastruktury rowerowej tak, aby eliminować miejsca potencjalnych konfliktów rowerzystów z kierowcami (wyznaczanie pasów rowerowych) oraz rowerzystów z pieszymi (budowa odseparowanych dróg rowerowych)
8.	Wśród rowerzystów korzystających z roweru do celów transportowych obserwowany jest duży odsetek osób nieposiadających prawa jazdy.	Zalecane jest prowadzenie działań mających na celu zwiększenie świadomości obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Zalecane jest prowadzenie kampanii społecznych i edukacyjnych związanych z jazdą na rowerze zgodnie z zasadami ruchu drogowego.
9.	Zaobserwowano niski poziom wykorzystania samoobsługowych stacji napraw rowerów oraz wysoki poziom obawy przed ich dewastacją.	Zaleca się analizę dotychczasowych lokalizacji stacji oraz rozmieszczenie ich w miejscach lepiej zabezpieczonych.
10.	Zaobserwowano wysoki odsetek odpowiedzi związanych z brakiem stojaków rowerowych w grupach rowerzystów korzystających z roweru w celach transportowych. Wysoki odsetek wskazań jest także obserwowany wśród kobiet przy podziale respondentów według płci.	Zaleca się zwiększenie liczby stojaków rowerowych w celu zapewnienia nie tylko komfortu dojazdu do miejsca docelowego, ale także umożliwienia bezpiecznego pozostawienia roweru.
11.	Zaobserwowano istotne różnice udziału kobiet i mężczyzn w ruchu rowerowym (przewaga mężczyzn szczególnie w ruchu całorocznym i w ruchu rowerowym związanym z transportem) oraz różnice motywów uczestnictwa w ruchu rowerowym przy podziale respondentów według płci i wieku.	Zaleca się działania na rzecz zapewnienia równości dostępu do transportu rowerowego oraz przeciwdziałania wykluczenia transportowego różnych grup społecznych poprzez działania twarde – zwiększające bezpieczeństwo ruchu rowerowego, oraz miękkie – aktywizujące grupy zagrożone wykluczeniem.