



*Raport z badania ankietowego
dotyczącego preferencji
komunikacyjnych mieszkańców
Aglomeracji Konińskiej*



STOWARZYSZENIE
**AGLOMERACJA
KONIŃSKA**

KWIECIEŃ 2024

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----|
| Informacje ogólne | 3 |
| Demografia respondentów | 3 |
| Preferencje transportowe | 3 |
| Sposoby podróżowania | 5 |
| Częstotliwość podróżowania..... | 6 |
| Zadowolenie z infrastruktury | 7 |
| Postawy wobec mobilności | 8 |
| Wnioski i rekomendacje | 8 |
| Ankieta- pytania i odpowiedzi..... | 11 |
| Podział ze względu na płeć..... | 11 |
| Podział respondentów ze względu na wiek | 12 |
| Podział ankietowanych ze względu na posiadanie dzieci | 13 |
| Podział respondentów według przynależności do poszczególnych grup | 14 |
| Podział respondentów ze względu na gminę zamieszkania..... | 15 |
| Podział ze względu na posiadanie samochodu | 16 |
| Podział ze względu na ilość posiadanych samochodów | 17 |
| Sposób podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek..... | 19 |
| Częstotliwość podróżowania do wybranych miejsc..... | 22 |
| Sposób podróżowania do wskazanych gmin..... | 25 |
| Częstotliwość podróżowania do wskazanych gmin | 26 |
| Poziom zadowolenia ankietowanych | 27 |
| Chęć zmiany nawyków podróżowania | 45 |

Informacje ogólne

W celu zebrania opinii i danych od mieszkańców Aglomeracji Konińskiej, ankieta została opublikowana przy użyciu narzędzia Google Forms pod linkiem:

<https://docs.google.com/forms/d/1Dev4i0zs4DFkYRFILEJFIIXeEZBUvDdJUWEWhYSE1V0/edit>

1

Aby zapewnić jak największy zasięg, promocja ankiety odbyła się na stronach internetowych i w mediach społecznościowych Stowarzyszenia Aglomeracja Konińska oraz gmin wchodzących w jej skład: Golina, Grodziec, Kazimierz Biskupi, Kleczew, Konin, Kramsk, Krzymów, Rychwał, Rzgów, Skulsk, Sompolno, Stare Miasto, Ślesin, Wierzbiniek i Wilczyn. Dodatkowo, informacje o ankiecie zostały rozpowszechnione za pośrednictwem lokalnych mediów. W celu zwiększenia widoczności, plakaty informujące o ankiecie zostały umieszczone w przestrzeni publicznej, między innymi w autobusach PKS i MZK.

Analiza wyników ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców Aglomeracji Konińskiej dotyczyła preferencji komunikacyjnych i mobilności w ramach aglomeracji. Ankieta, dostępna przez 21 dni, zgromadziła opinie 921 respondentów, co stanowi reprezentatywną próbkę dla analizy preferencji transportowych w tym obszarze.

Demografia respondentów

Płeć: Większość respondentów to kobiety (62%), co może wpłynąć na preferencje dotyczące bezpieczeństwa i dostępności transportu.

Wiek: Dominują osoby w wieku 28-49 lat (55%), co sugeruje aktywną grupę zawodowo, potencjalnie najbardziej zainteresowaną opcjami dojazdu do pracy.

Posiadanie dzieci: Niemal połowa respondentów posiada dzieci, co może wpływać na preferencje dotyczące transportu rodzinnego i bezpieczeństwa jak i samodzielnej podróży niepełnoletnich.

¹ Link aktywny był do 15 marca 2024 roku.

Preferencje transportowe

Posiadanie samochodu: 72% respondentów posiada samochód, co wskazuje na duże uzależnienie od transportu indywidualnego wśród mieszkańców.

Sposób podróżowania: Transport samochodowy dominuje wśród sposobów podróżowania do pracy, szkoły, czy na zakupy.

Transport publiczny: Mimo dużej dostępności samochodów, 50% respondentów deklaruje możliwość dojazdu komunikacją zbiorową do pracy lub szkoły, co wskazuje na potencjalne pole do poprawy w zakresie dostępności i atrakcyjności transportu publicznego.

Posiadanie samochodu wśród mieszkańców Aglomeracji Konińskiej wskazuje na głęboko zakorzenione zależności od transportu indywidualnego. Większość respondentów (72%) posiada przynajmniej jeden samochód do swojej dyspozycji, co podkreśla dominującą rolę samochodów w codziennej mobilności mieszkańców. Rozkład ilości posiadanych samochodów pokazuje, że najczęściej gospodarstw domowych dysponuje dwoma pojazdami (43%), co może wskazywać na wysoki stopień zmotoryzowania oraz na potencjalne trudności związane z ograniczeniem korzystania z samochodów w aglomeracji.

Analiza danych dotyczących posiadania samochodów rzuca światło na wyzwania związane z planowaniem zrównoważonego transportu i potrzebą promowania alternatywnych form mobilności. Silna zależność od samochodów osobowych jest również sygnałem dla władz lokalnych o konieczności rozbudowy infrastruktury wspierającej inne sposoby przemieszczania się, takie jak transport publiczny, rowery czy chodniki, aby stworzyć realne alternatywy dla transportu indywidualnego.

Podjęcie działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności alternatywnych form transportu może przyczynić się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych szczególnie w Koninie, poprawy jakości powietrza oraz zwiększenia przestrzeni publicznej dostępnej dla mieszkańców. Należy jednak pamiętać, że każda zmiana w nawykach transportowych wymaga czasu, elastycznych rozwiązań oraz zaangażowania zarówno ze strony administracji, jak i samych mieszkańców. W kontekście tych danych, kluczowe staje się zastosowanie środków mających na celu promowanie i ułatwienie dostępu do transportu publicznego, a także rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego dostępu do usług i miejsc pracy. Takie działania mogą nie

tylko przyczynić się do zmniejszenia liczby samochodów na drogach, ale także poprawić ogólną jakość życia w Aglomeracji Konińskiej.

Sposoby podróżowania

Sposobów podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek w Aglomeracji Konińskiej rysuje złożony obraz mobilności mieszkańców, w którym wiek odgrywa znaczącą rolę w preferencjach transportowych. W najmłodszej grupie wiekowej (poniżej 19 lat) transport do szkoły dominuje transport publiczny (69%) oraz pieszo (29%), co podkreśla potrzebę bezpiecznych pieszych ciągów komunikacji i dostępności usług transportowych dla najmłodszych.

Wiek produkcyjny (20-64 lata) - osoby w przedziale wiekowym 28-49 lat najczęściej podróżują samochodem (80%), co odzwierciedla rutynę dojazdów do pracy oraz obowiązki rodzinne, takie jak zakupy czy wożenie dzieci. W tych grupach ważna jest także alternatywa w postaci transportu publicznego, szczególnie dla tych, którzy nie posiadają samochodu lub preferują bardziej zrównoważone opcję podróżowania. Najrzadziej wybierają rower lub hulajnogę (1%) jako środek transportu do pracy.

Seniorzy (powyżej 64 lat) - w tej grupie dominuje również podróżowanie samochodem (65%), ale widoczny jest wzrost procentowy osób poruszających się pieszo do załatwiania spraw urzędowych i na zakupy (po 26%). Rower (4%) oraz transport publiczny (9%) są mniej popularne, co może wskazywać na bariery dostępności lub bezpieczeństwa dla tej grupy wiekowej.

Różnorodność metod transportowych - wszystkie grupy wiekowe wykorzystują różnorodne metody podróżowania, co podkreśla potrzebę elastycznego podejścia do planowania miejskiego transportu, w tym rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego dostępu, jak również poprawę usług transportu publicznego.

Wnioski z analizy sposobów podróżowania w różnych grupach wiekowych podkreślają potrzebę zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportowej, która jest dostosowana do

potrzeb i możliwości różnych użytkowników. Jest to istotne zarówno dla poprawy jakości życia mieszkańców, jak i dla redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Odpowiednie planowanie urbanistyczne i transportowe, które uwzględnia różnorodność potrzeb mieszkańców, może przyczynić się do budowania bardziej inkluzywnej, bezpiecznej i przyjaznej dla użytkowników przestrzeni miejskiej.

Częstotliwość podróżowania

Analiza częstotliwości podróżowania do wybranych miejsc w Aglomeracji Konińskiej ukazuje zróżnicowane wzorce mobilności wśród różnych grup wiekowych mieszkańców. W przypadku dojazdów do szkoły, największą regularność podróżowania (6-7 razy w tygodniu) obserwuje się wśród osób poniżej 15 roku życia, co odzwierciedla obowiązek szkolny oraz zajęcia pozaszkolne.

Wnioski dotyczące częstotliwości podróżowania oraz możliwości pracy zdalnej wśród mieszkańców Aglomeracji Konińskiej rysują obraz codziennej mobilności z dominującą rolą transportu do celów zawodowych, szczególnie wśród osób dorosłych w wieku 28-49 lat. Wysoka częstotliwość podróżowania do pracy (4-5 razy w tygodniu) wskazuje na znaczące zapotrzebowanie na efektywne i niezawodne rozwiązania transportowe, które mogą wesprzeć codzienne przemieszczanie się między domem a miejscem pracy.

Z drugiej strony, dane dotyczące pracy zdalnej pokazują, że tylko 19% respondentów ma możliwość wykonywania pracy poza tradycyjnym miejscem zatrudnienia. To wskazuje na znaczny potencjał do rozwoju i promowania pracy zdalnej jako alternatywy dla codziennych dojazdów, co mogłoby przyczynić się do zmniejszenia obciążenia systemów transportowych i poprawy jakości życia mieszkańców.

Ograniczona możliwość pracy zdalnej (67% respondentów wskazało brak takiej opcji) podkreśla potrzebę dalszego dialogu między pracodawcami, pracownikami i władzami lokalnymi w celu zwiększenia elastyczności w zakresie organizacji pracy. Promowanie pracy zdalnej nie tylko mogłoby zredukować liczbę niezbędnych podróży, ale również przyczynić się

do lepszego bilansu między życiem zawodowym a prywatnym, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz poprawy ogólnego dobrostanu społeczności.

Z kolei grupy wiekowe 20-27 lat oraz 50-64 lata często podróżują na zakupy 2-3 razy w tygodniu, co może wskazywać na różnice w dostępności czasu wolnego oraz preferencjach zakupowych.

Ciekawym zjawiskiem jest stosunkowo niska częstotliwość podróżowania do miejsc związanych ze zdrowiem (szpital, przychodnia), gdzie większość grup wiekowych odwiedza te miejsca 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. Może to wskazywać na generalnie dobry stan zdrowia respondentów lub na ograniczoną dostępność usług zdrowotnych wymagających regularnych wizyt.

Podsumowując, dane te świadczą o złożoności wzorców mobilności mieszkańców Aglomeracji Konińskiej, podkreślając znaczenie efektywnych, elastycznych i dostosowanych do potrzeb użytkowników rozwiązań transportowych. W szczególności, wysoka regularność podróży do pracy i szkoły wskazuje na potrzebę niezawodnego i efektywnego transportu publicznego, podczas gdy zróżnicowane potrzeby związane z podróżowaniem na zakupy i do usług zdrowotnych mogą wymagać bardziej zindywidualizowanych rozwiązań, takich jak rozwój transportu na żądanie lub systemów współdzielenia pojazdów.

Zadowolenie z infrastruktury

Zróżnicowane opinie na temat stanu chodników, dróg rowerowych oraz dostępności parkingów wskazują na potrzebę inwestycji w infrastrukturę pieszą i rowerową, aby zachęcić do mniejszego korzystania z samochodów. Niski odsetek możliwości dojazdu pociągiem oraz możliwości pracy zdalnej pokazuje obszary, w których można by rozwijać alternatywne formy mobilności i pracy, zmniejszając potrzebę codziennych dojazdów.

Analiza wskazuje na podzielone opinie w kwestii zadowolenia z chodników, gdzie 43% respondentów wyraziło niezadowolenie, co może sugerować potrzebę inwestycji w lepszą jakość i dostępność infrastruktury pieszej. Podobnie, 56% respondentów stwierdziło brak

możliwości bezpiecznego dojazdu rowerem do szkoły lub pracy, co podkreśla potrzebę rozwoju bezpiecznych tras rowerowych oraz infrastruktury wspierającej rowerzystów.

Co ważne, aż 61% ankietowanych uważa, że system dróg rowerowych nie jest dobrze rozwinięty, co dodatkowo wzmacnia potrzebę skoncentrowania działań na rozbudowie sieci rowerowej i promocji roweru jako alternatywy dla samochodu. Z drugiej strony, 50% respondentów wskazało, że istnieje możliwość podróżowania komunikacją zbiorową z miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły, co jest pozytywnym sygnałem. Jednakże, tylko 30% uznaje komunikację zbiorową za alternatywę dla własnego samochodu, co wskazuje na bariery w percepcji i dostępności transportu publicznego jako efektywnego środka transportu.

Oprócz tego, problematyka parkingowa oraz stan infrastruktury drogowej również zostały zasygnalizowane jako obszary wymagające uwagi, z odpowiednio 34% i 39% respondentów wyrażających niezadowolenie z tych aspektów.

Podsumowując, wyniki ankiety wskazują na wyraźną potrzebę strategicznych inwestycji w infrastrukturę pieszą i rowerową, a także w poprawę jakości i dostępności transportu publicznego. Tylko poprzez zintegrowane podejście, które uwzględni różnorodne potrzeby mieszkańców, możliwe będzie stworzenie bardziej zrównoważonego i efektywnego systemu mobilności miejskiej, który zachęci do ograniczenia korzystania z transportu indywidualnego na rzecz alternatywnych, przyjaznych środowisku form przemieszczania się.

Postawy wobec mobilności

Zmiana nawyków podróżowania: Chęć zmiany nawyków podróżowania w kierunku zwiększenia roli komunikacji zbiorowej i rowerowej jest widoczna, szczególnie w kontekście rozbudowy infrastruktury dla tych form transportu.

Wnioski i rekomendacje

Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego jest kluczowy dla zwiększenia bezpieczeństwa i atrakcyjności tych form mobilności.

Poprawa systemu komunikacji zbiorowej, zarówno pod kątem częstotliwości kursowania, jak i dostępności, mogłaby przyciągnąć więcej użytkowników.

Promocja zdalnej pracy oraz rozbudowa infrastruktury kolejowej mogłaby zmniejszyć zależność od transportu indywidualnego.

Edukacja mieszkańców na temat korzyści płynących z alternatywnych form transportu mogłaby przyczynić się do zmiany nawyków podróżowania.

Wnioski wskazują na konieczność zintegrowanego podejścia do planowania mobilności miejskiej, które uwzględnia rozwój zrównoważonych form transportu oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

Rozwój zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Konińskiej wymaga skupienia się nie tylko na infrastrukturze, ale również na świadomości społecznej i zachętach dla mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu. Istotne są również aspekty ekologiczne i zdrowotne, które mogą przynieść długoterminowe korzyści dla społeczności lokalnej jak i dla środowiska.

Jednym z kluczowych wyzwań jest integracja różnych form transportu, co ułatwiłoby mieszkańcom kombinowanie środków transportu na różnych etapach ich podróży. Na przykład, rozbudowa parkingu rowerowego przy przystankach komunikacji miejskiej i stacjach kolejowych mogłaby zachęcić do połączenia podróży rowerem z transportem publicznym.

Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, takich jak aplikacje mobilne integrujące różne środki transportu, umożliwiłoby łatwiejsze planowanie podróży i dostosowanie do indywidualnych potrzeb mieszkańców. Systemy współdzielenia pojazdów (car-sharing, bike-sharing) mogłyby stanowić uzupełnienie transportu publicznego, szczególnie w obszarach słabiej nim obsługiwanych.

Zwiększenie świadomości na temat korzyści płynących z aktywnego transportu, takiego jak chodzenie pieszo czy jazda na rowerze, oraz promowanie tych form mobilności poprzez kampanie społeczne i inicjatywy lokalne, mogłoby przyczynić się do zmniejszenia liczby podróży samochodem. Ważne jest też podkreślanie wpływu transportu na jakość powietrza i zdrowie, co może motywować do zmiany nawyków, ale jednocześnie należy pamiętać, iż

korzystanie z aktywnego transportu jest mocno uwarunkowane od samej infrastruktury i sieci ścieżek pieszo- rowerowych.

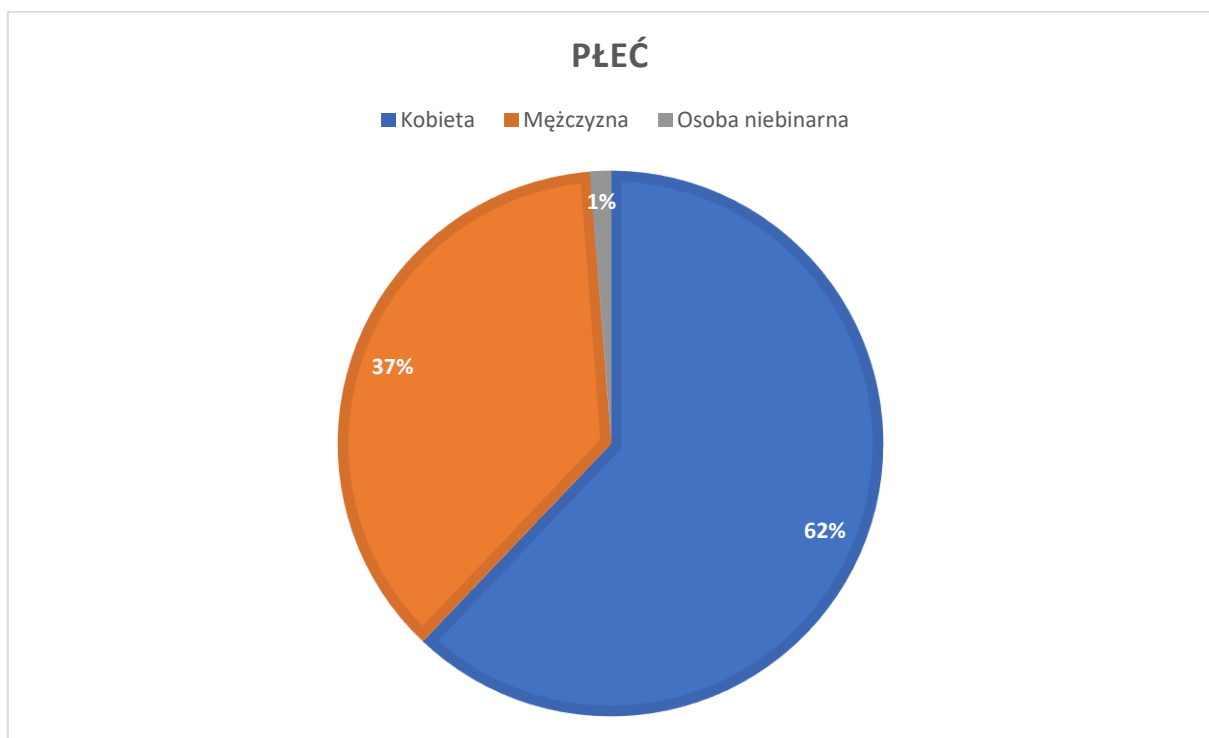
Zachęcanie przedsiębiorstw do wspierania zrównoważonej mobilności poprzez oferowanie pracownikom benefitów, takich jak bilety na transport publiczny, wiaty rowerowe dla rowerów czy możliwość pracy zdalnej, może mieć znaczący wpływ na ograniczenie ruchu samochodowego.

Odpowiedź na potrzeby transportowe mieszkańców Aglomeracji Konińskiej wymaga holistycznego podejścia, które uwzględnia różnorodność preferencji i potrzeb. Rozwój zrównoważonej mobilności jest procesem długoterminowym, wymagającym zaangażowania zarówno władz lokalnych, jak i społeczności lokalnej oraz sektora prywatnego. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań, promowanie zdrowych i ekologicznych form transportu, a także budowanie infrastruktury wspierającej różnorodne środki przemieszczania się, może przyczynić się do zwiększenia jakości życia mieszkańców oraz ochrony środowiska.

Ankieta- pytania i odpowiedzi

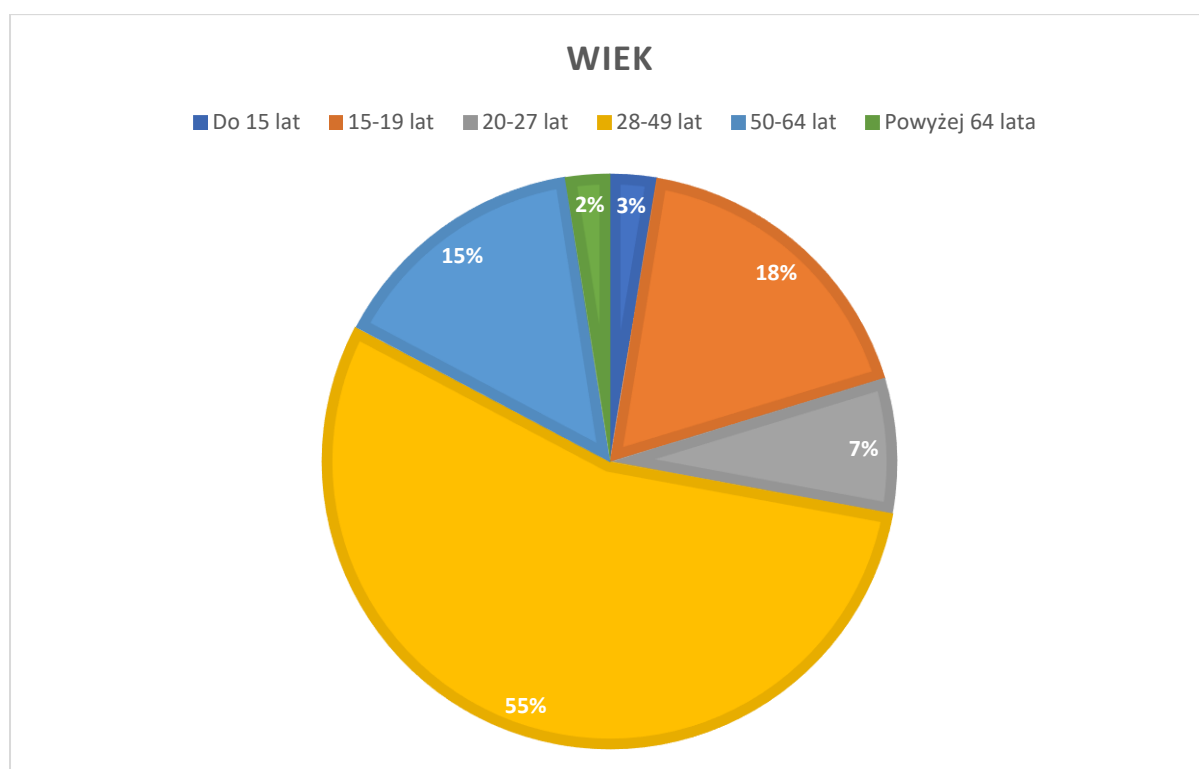
Podział ze względu na płeć

- 62% kobiet
- 37% mężczyzn
- 1% osób niebinarnych



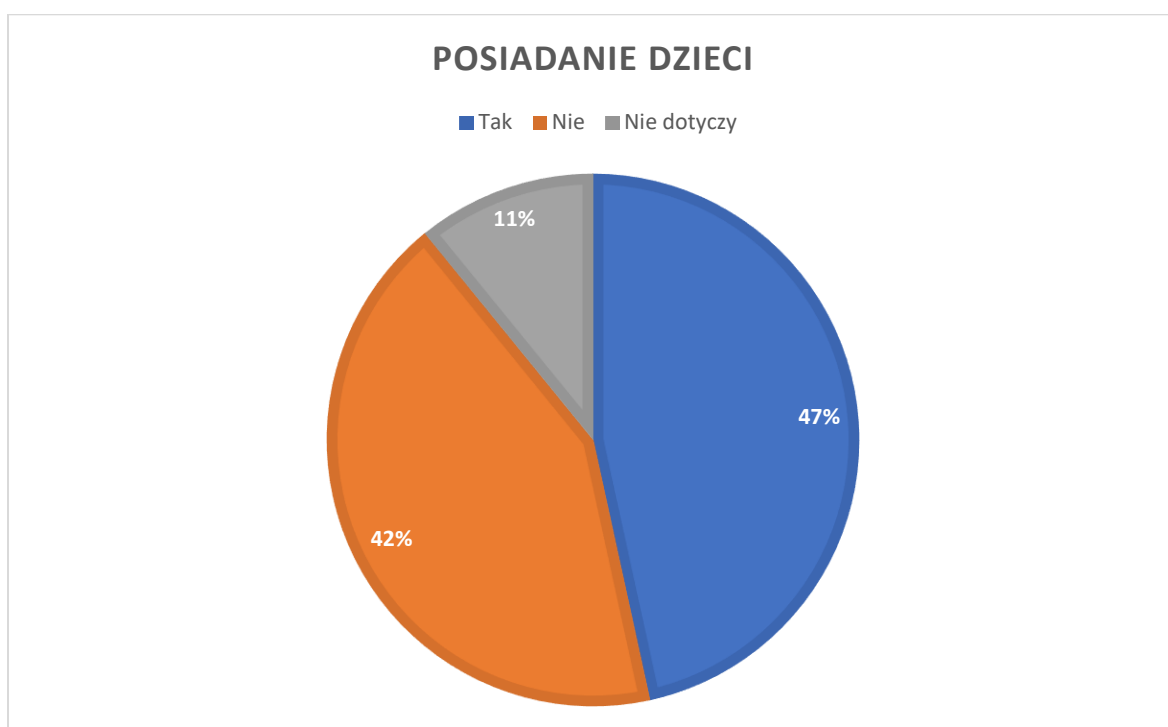
Podział respondentów ze względu na wiek

- Do 15 lat – 3%
- 15-19 lat – 18%
- 20-27 lat – 7%
- 28-49 lat – 55%
- 50-64 lata – 15%
- Powyżej 64 lat – 2%



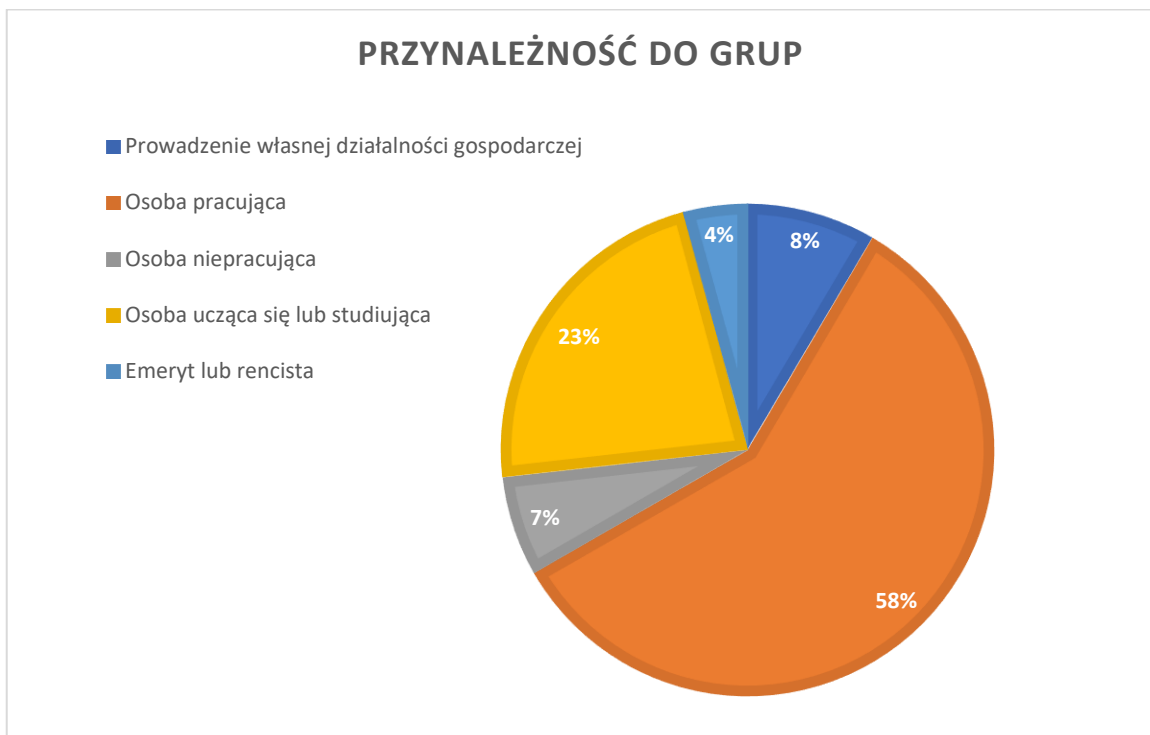
Podział ankietowanych ze względu na posiadanie dzieci

- 47% posiada dzieci
- 43% osoby nie posiadają dzieci
- 11% osób to nie dotyczy



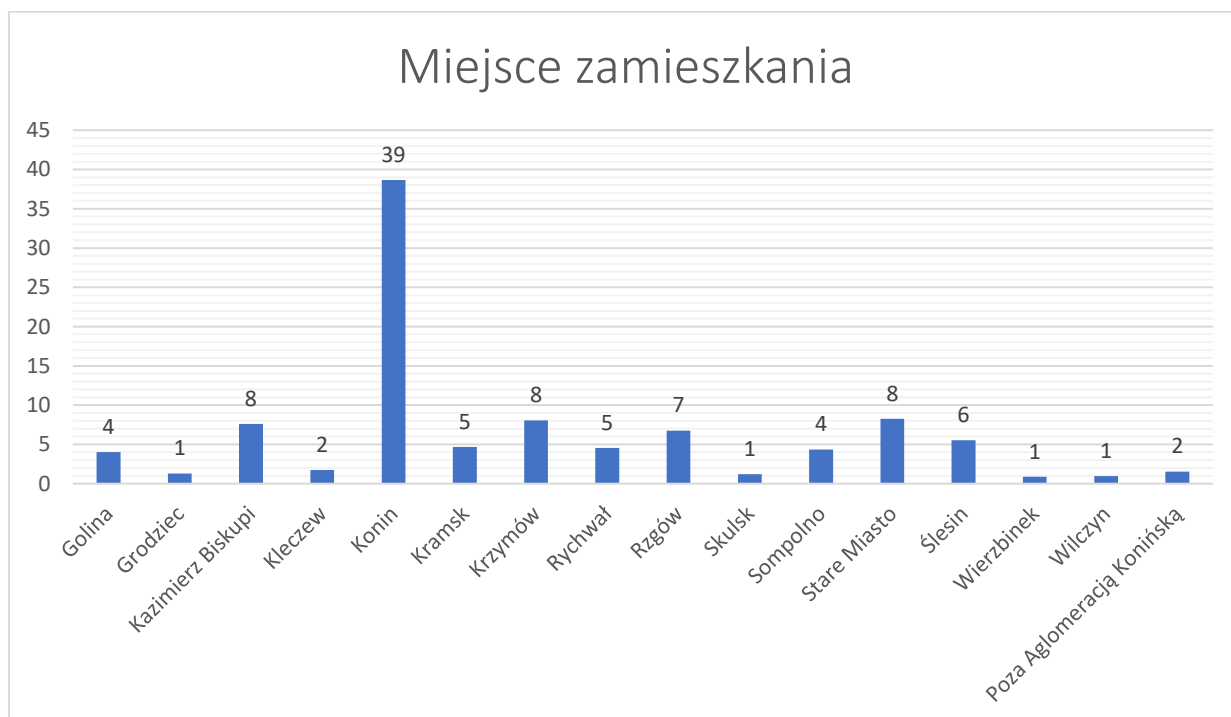
Podział respondentów według przynależności do poszczególnych grup

- 8% prowadzi swoją działalność gospodarczą
- 58% pracuje
- 7% nie pracuje
- 23% uczy się lub studiuje
- 8% to emeryci lub renciści



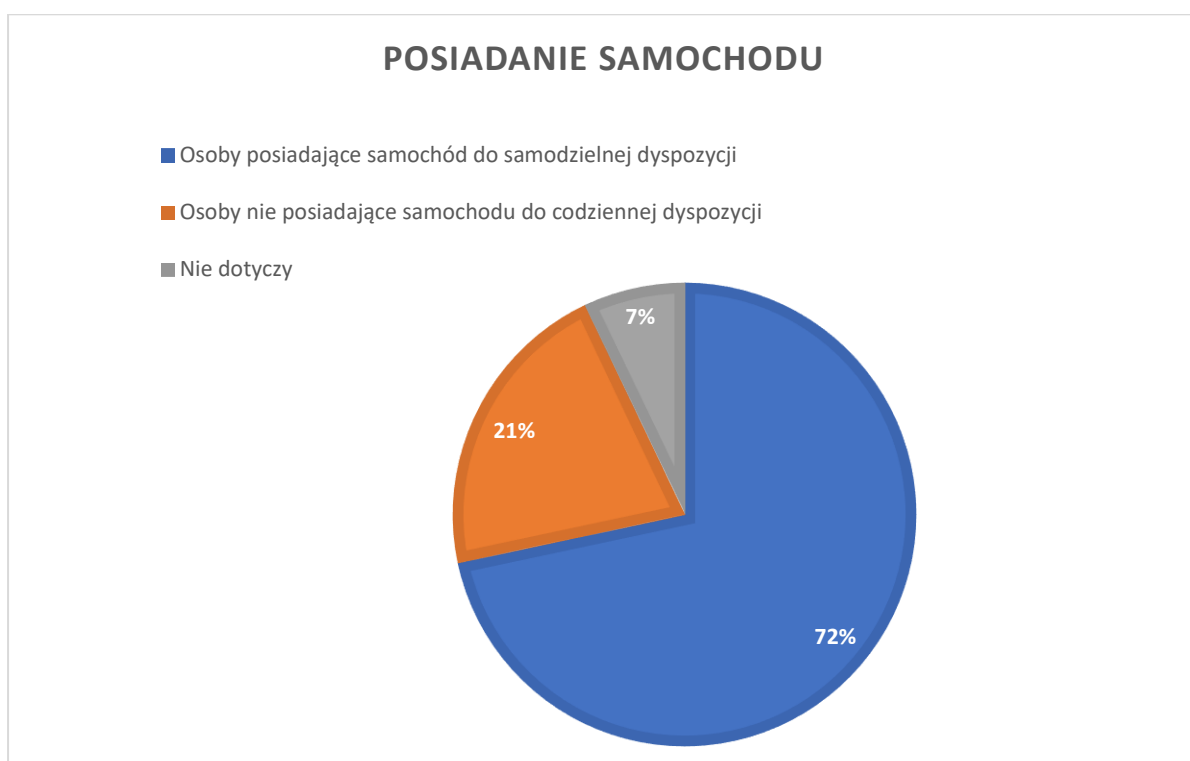
Podział respondentów ze względu na gminę zamieszkania

- Golina – 4%
- Grodziec – 1%
- Kazimierz Biskupi – 8%
- Kleczew – 2%
- Konin – 39%
- Kramsk – 5%
- Krzymów – 8%
- Rychwał – 5%
- Rzgów – 7%
- Skulsk – 1%
- Sompolno – 4%
- Stare Miasto – 8%
- Ślesin – 6%
- Wierzbinek – 1%
- Wilczyn – 1%
- Poza Aglomeracją Konińską – 2%



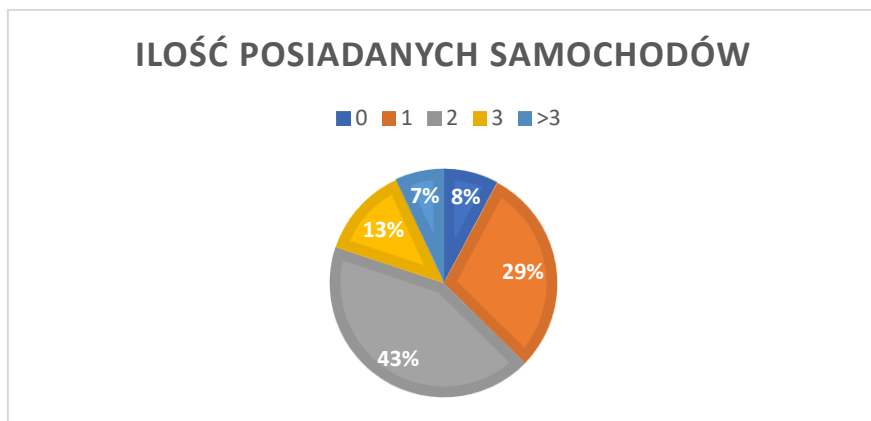
Podział ze względu na posiadanie samochodu

- Posiadają samochód do samodzielnej dyspozycji – 72%
- Nie posiadają samochodu do codziennej dyspozycji – 21%
- Nie dotyczy – 7%



Podział ze względu na ilość posiadanych samochodów

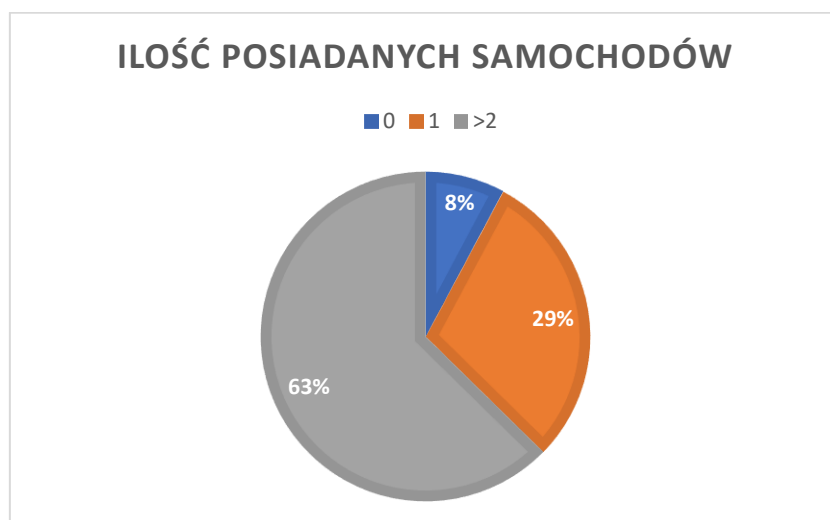
- 1 – 29%
- 2 – 43%
- 3 – 13%
- Więcej niż 3 – 7%
- Brak – 8%



Brak samochodu – 8%

1 samochód – 29%

2 i więcej samochodów – 63%



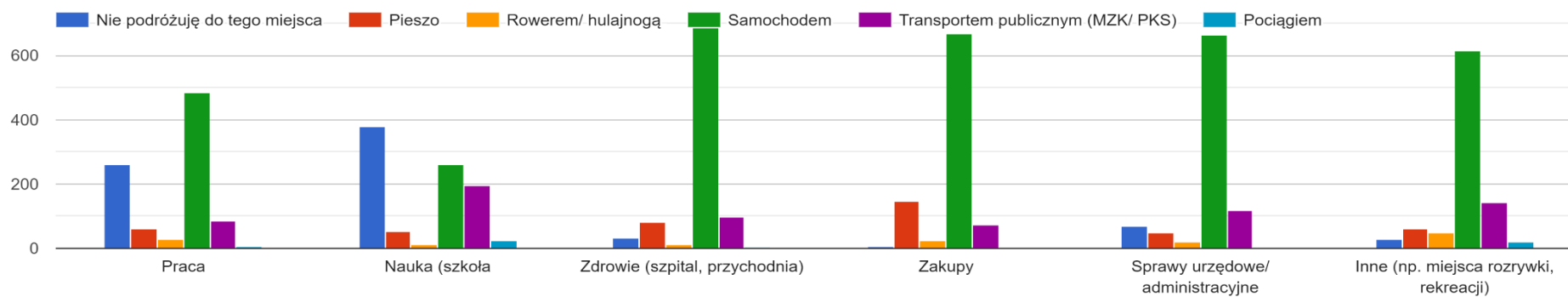
Sposób podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek

- Pieszo poruszają się osoby poniżej 15 roku życia udając się do szkoły (29%) oraz osoby mające ponad 64 lata podróżując na zakupy lub załatwiając sprawy urzędowe (26%).
- Rowerem lub hulajnogą ankietowani podróżują przede wszystkim do miejsc rozrywki, a wśród nich dominują osoby od <15 do 27 roku życia oraz osoby >64 lata.
- Wszystkie grupy wiekowe podróżują samochodem, głównie osoby w wieku 28-49 lat do szpitala, przychodni lub gdy chcą załatwić sprawy urzędowe.
- Z transportu publicznego korzystają głównie dzieci i młodzież dojeżdżając do szkoły.
- Pociągiem do pracy dojeżdża 11% osób w wieku 20-27 lat.

| Sposób podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek (%) | | Prac a | Nauka (szkoła) | Zdrowie (szpital, przychodnia) | Zakupy | Sprawy urzędowe/ administracyjne | Inne (np. miejsca rozrywki, rekreacji) |
|--|-------|--------|----------------|--------------------------------|--------|----------------------------------|--|
| Nie podróżuję do tego miejsca | <15 | 79 | 0 | 8 | 0 | 38 | 0 |
| | 15-19 | 79 | 1 | 9 | 1 | 28 | 4 |
| | 20-27 | 23 | 30 | 4 | 0 | 4 | 3 |
| | 28-49 | 14 | 49 | 2 | 0 | 2 | 3 |
| | 50-64 | 12 | 65 | 3 | 1 | 0 | 4 |
| | >64 | 57 | 78 | 4 | 0 | 4 | 9 |
| Pieszo | <15 | 0 | 29 | 8 | 21 | 0 | 4 |
| | 15-19 | 2 | 4 | 7 | 20 | 3 | 11 |
| | 20-27 | 9 | 7 | 9 | 16 | 6 | 9 |
| | 28-49 | 7 | 6 | 7 | 13 | 4 | 4 |
| | 50-64 | 11 | 3 | 17 | 21 | 9 | 9 |

| | | | | | | | |
|----------------------------------|-------|----|----|----|----|----|----|
| | >64 | 4 | 0 | 22 | 26 | 26 | 17 |
| Rowerem/ hulajnogą | <15 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 13 |
| | 15-19 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 8 |
| | 20-27 | 4 | 6 | 0 | 1 | 1 | 9 |
| | 28-49 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 4 |
| | 50-64 | 7 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 |
| | >64 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 9 |
| Samochodem | <15 | 0 | 4 | 54 | 46 | 38 | 38 |
| | 15-19 | 8 | 21 | 70 | 61 | 48 | 40 |
| | 20-27 | 53 | 26 | 74 | 77 | 79 | 63 |
| | 28-49 | 68 | 33 | 80 | 79 | 80 | 78 |
| | 50-64 | 61 | 26 | 70 | 68 | 77 | 67 |
| | >64 | 35 | 17 | 65 | 65 | 57 | 57 |
| Transportem publicznym (MZK/PKS) | <15 | 21 | 63 | 25 | 29 | 25 | 46 |
| | 15-19 | 9 | 69 | 12 | 14 | 17 | 35 |
| | 20-27 | 11 | 20 | 11 | 6 | 10 | 13 |
| | 28-49 | 9 | 10 | 10 | 6 | 11 | 9 |
| | 50-64 | 9 | 4 | 9 | 7 | 13 | 15 |
| | >64 | 0 | 0 | 4 | 4 | 9 | 9 |
| Pociągiem | <15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 15-19 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | 20-27 | 0 | 11 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| | 28-49 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 50-64 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | >64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Pytanie 3. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?



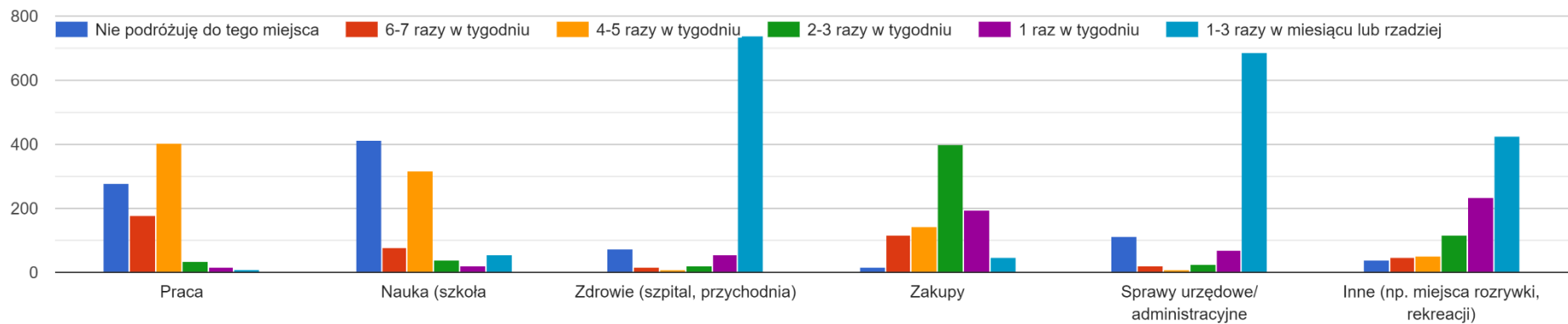
Częstotliwość podróżowania do wybranych miejsc

- Dzieci i młodzież najczęściej nie podróżują do pracy, zaś osoby od 50 roku życia i starsze najczęściej nie podróżują do szkoły.
- 6-7 razy w tygodniu najczęściej podróżują osoby poniżej 15 roku życia do szkoły.
- 4-5 razy w tygodniu najczęściej podróżują dzieci i młodzież do szkoły, a osoby w wieku 28-64 do pracy.
- 2-3 razy w tygodniu najczęściej podróżują na zakupy osoby w wieku 20-27 lat oraz 50-64 lata.
- 1 raz w tygodniu najczęściej osoby w wieku 20-27 roku podróżują do innych miejsc, w tym miejsc rozrywki i rekreacji.
- 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej osoby w wieku 20-64 udają się do przychodni lub szpitala.

| Częstotliwość podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek (%) | Prac a | Nauka (szkoła) | Zdrowie (szpital, przychodnia) | Zakupy | Sprawy urzędowe/ administracyjne | Inne (np. miejsca rozrywki, rekreacji) | |
|---|--------|----------------|--------------------------------|--------|----------------------------------|--|----|
| Nie podróżuję do tego miejsca | <15 | 79 | 4 | 25 | 13 | 46 | 13 |
| | 15-19 | 82 | 1 | 17 | 2 | 38 | 4 |
| | 20-27 | 26 | 34 | 11 | 0 | 6 | 3 |
| | 28-49 | 15 | 54 | 6 | 1 | 6 | 3 |
| | 50-64 | 13 | 69 | 4 | 4 | 2 | 7 |
| | >64 | 61 | 78 | 4 | 9 | 17 | 13 |
| 6-7 razy w tygodniu | <15 | 8 | 38 | 8 | 13 | 13 | 17 |
| | 15-19 | 2 | 14 | 2 | 5 | 2 | 11 |
| | 20-27 | 23 | 7 | 1 | 9 | 1 | 6 |
| | 28-49 | 23 | 7 | 2 | 15 | 1 | 3 |
| | 50-64 | 29 | 5 | 1 | 15 | 3 | 4 |
| | >64 | 13 | 4 | 9 | 26 | 9 | 9 |
| 4-5 razy w tygodniu | <15 | 13 | 58 | 4 | 13 | 0 | 4 |
| | 15-19 | 4 | 82 | 1 | 13 | 1 | 12 |
| | 20-27 | 37 | 27 | 1 | 10 | 0 | 4 |

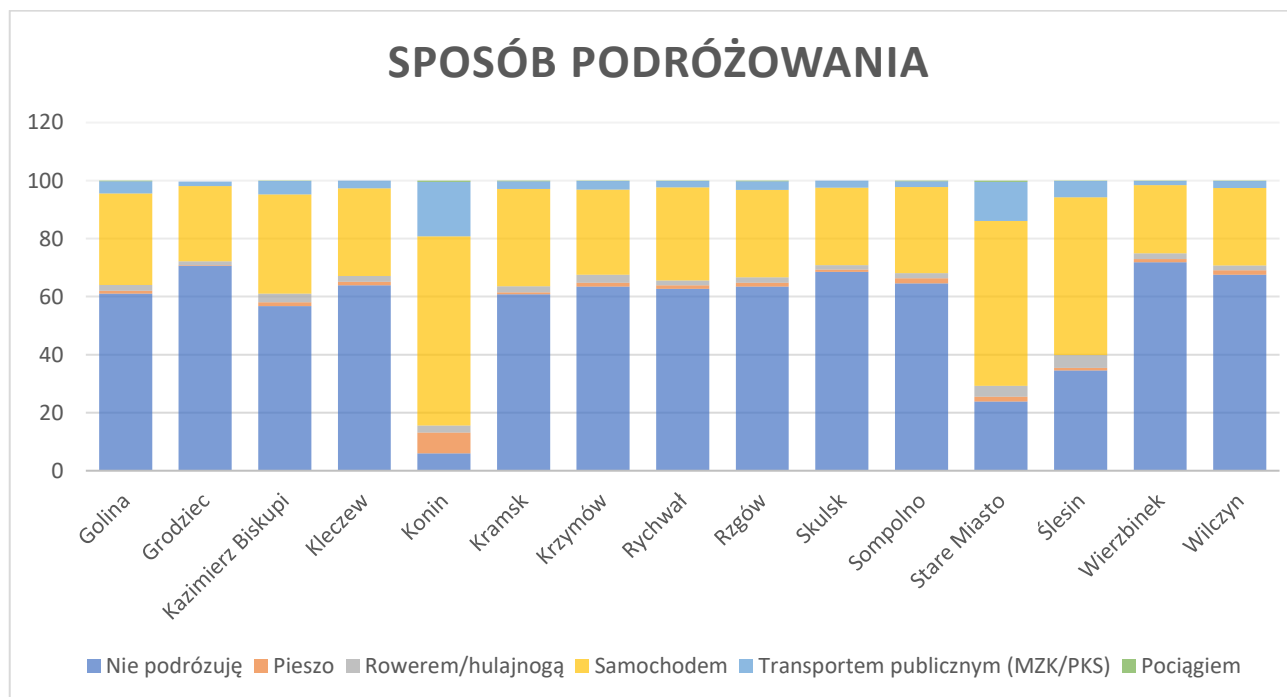
| | | | | | | | |
|----------------------------------|-------|-----------|----|-----------|-----------|----|-----------|
| | 28-49 | 57 | 26 | 0 | 18 | 0 | 5 |
| | 50-64 | 56 | 14 | 1 | 13 | 3 | 2 |
| | >64 | 9 | 4 | 9 | 17 | 4 | 4 |
| 2-3 razy w tygodniu | <15 | 0 | 0 | 4 | 25 | 0 | 17 |
| | 15-19 | 7 | 2 | 1 | 39 | 1 | 24 |
| | 20-27 | 9 | 11 | 1 | 49 | 6 | 17 |
| | 28-49 | 2 | 5 | 3 | 44 | 3 | 10 |
| | 50-64 | 1 | 1 | 3 | 49 | 3 | 7 |
| | >64 | 13 | 4 | 4 | 22 | 4 | 13 |
| 1 raz w tygodniu | <15 | 0 | 0 | 4 | 25 | 4 | 4 |
| | 15-19 | 4 | 1 | 2 | 28 | 2 | 19 |
| | 20-27 | 1 | 9 | 1 | 27 | 9 | 43 |
| | 28-49 | 2 | 1 | 9 | 19 | 10 | 26 |
| | 50-64 | 0 | 4 | 4 | 16 | 7 | 26 |
| | >64 | 4 | 0 | 4 | 22 | 0 | 35 |
| 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej | <15 | 0 | 0 | 54 | 13 | 38 | 46 |
| | 15-19 | 1 | 0 | 77 | 12 | 6 | 29 |
| | 20-27 | 4 | 11 | 83 | 6 | 79 | 27 |
| | 28-49 | 1 | 7 | 81 | 3 | 80 | 53 |
| | 50-64 | 1 | 7 | 86 | 4 | 82 | 55 |
| | >64 | 0 | 9 | 70 | 4 | 65 | 26 |

Pytanie 4. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?



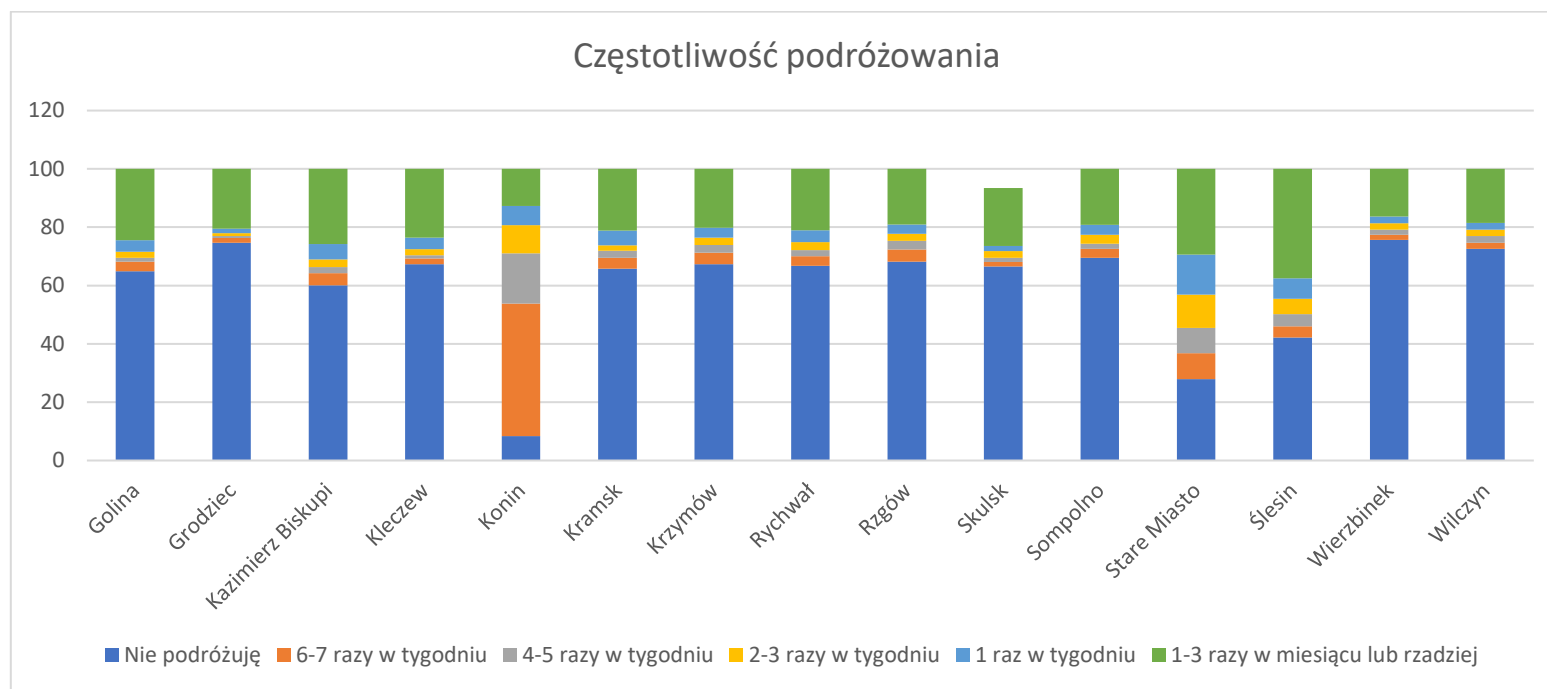
Sposób podróżowania do wskazanych gmin

- Ankietowani przeważnie do danej gminy nie podróżują, z wyjątkiem Konin, Starego Miasta i Ślesina.
- Do wszystkich gmin spośród sposobów podróżowania ankietowani podróżują samochodem.
- Do Konina 7% podróżuje pieszo.
- Ankietowani podróżują również pociągiem – 19% do Konina i 13% do Starego Miasta (w gminie Stare Miasto nie ma kolei)



Częstotliwość podróżowania do wskazanych gmin

- Ankietowani głównie nie podróżują do wskazanych gmin, z wyjątkiem miasta Konin lub podróżują do danej gminy 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej.
- 45% ankietowanych 6-7 razy w tygodniu podróżuje do Konina.
- 11% ankietowanych 2-3 razy w tygodniu podróżuje do gminy Stare Miasto.



Poziom zadowolenia ankietowanych

Poszczególne liczby oznaczają:

1 - Zdecydowanie się nie zgadzam

2 - Raczej się nie zgadzam

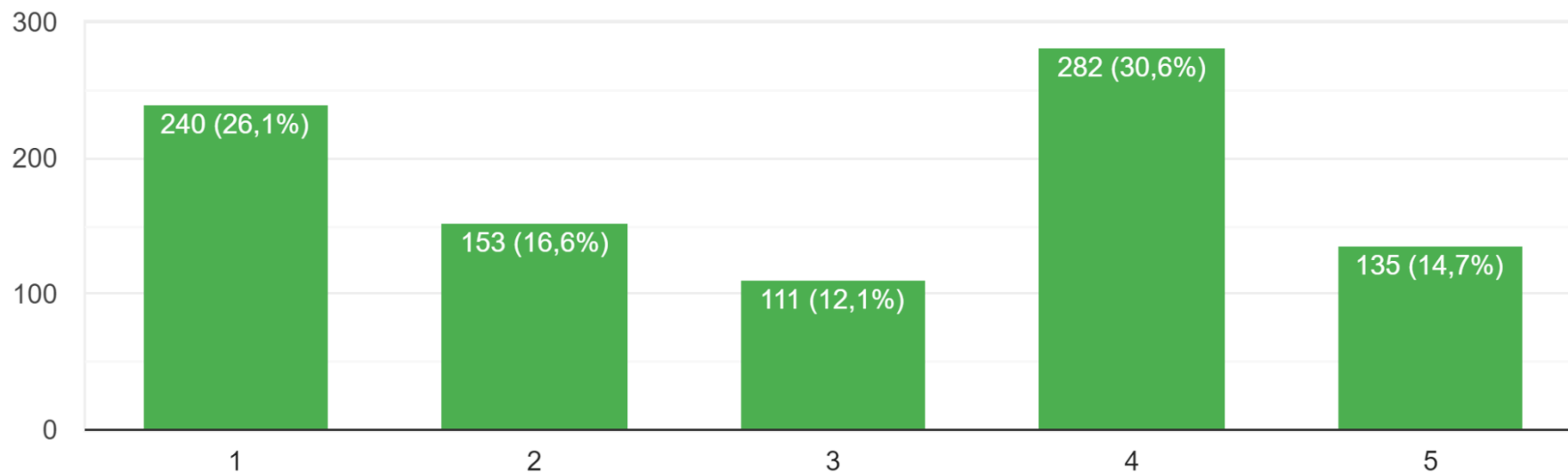
3 - Nie mam zdania

4 - Raczej się zgadzam

5 - Zdecydowanie się zgadzam

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

921 odpowiedzi

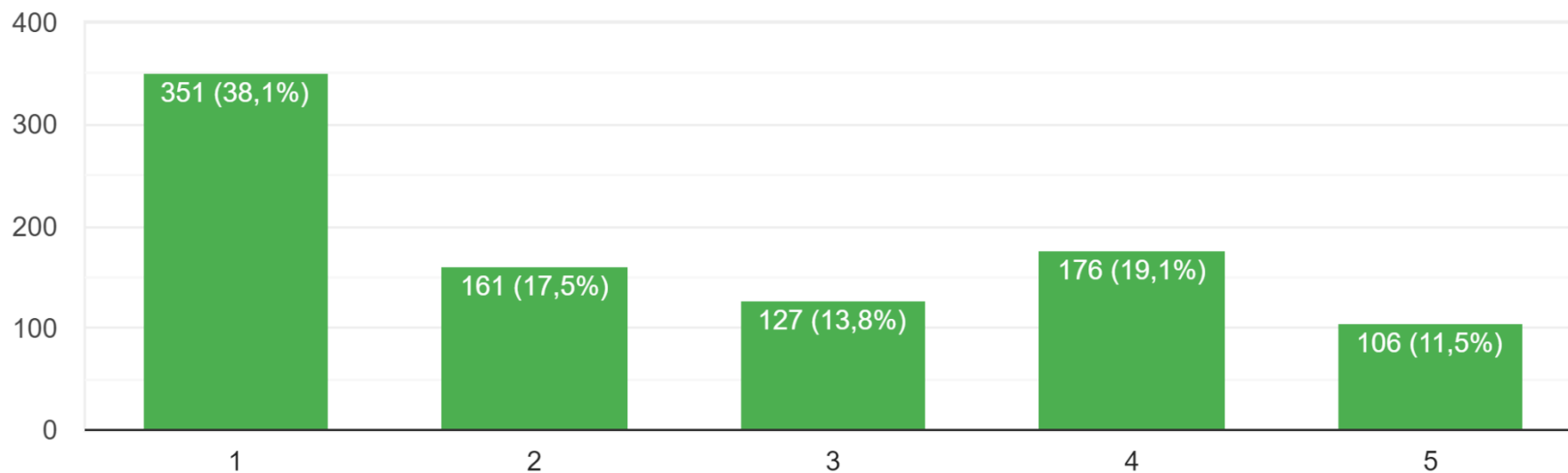


Poziom zadowolenia z chodników w miejscu zamieszkania:

- 43% niezadowolonych
- 45% zadowolonych
- 12% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

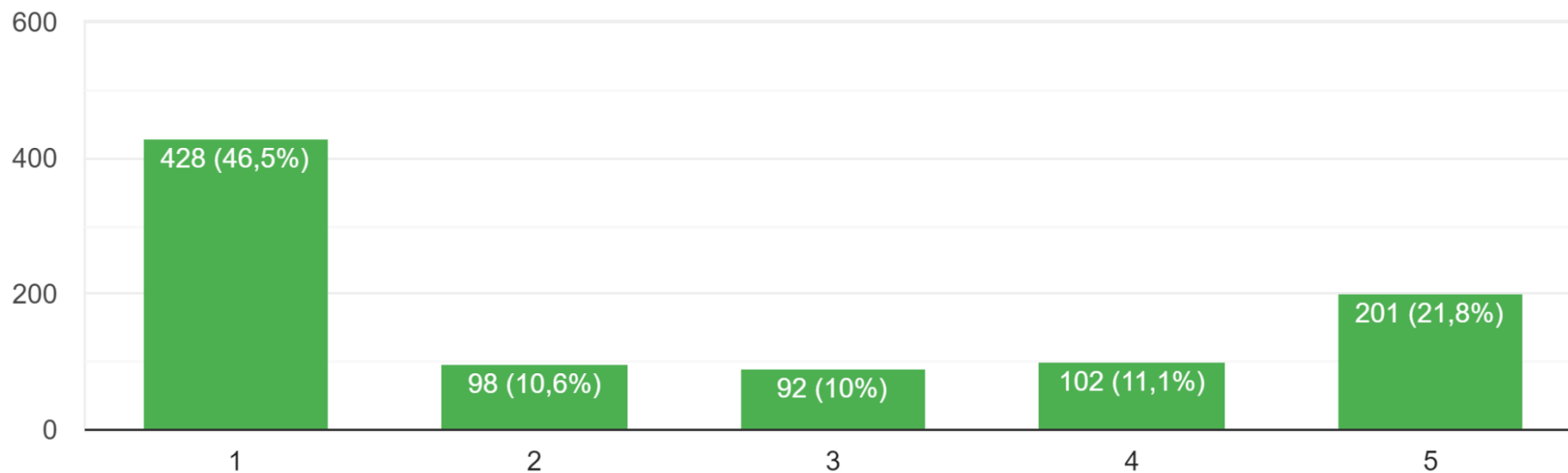


Poczucie bezpiecznego dojazdu rowerem do szkoły lub pracy:

- 56% czuje się bezpiecznie
- 30% nie czuje się bezpiecznie
- 14% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

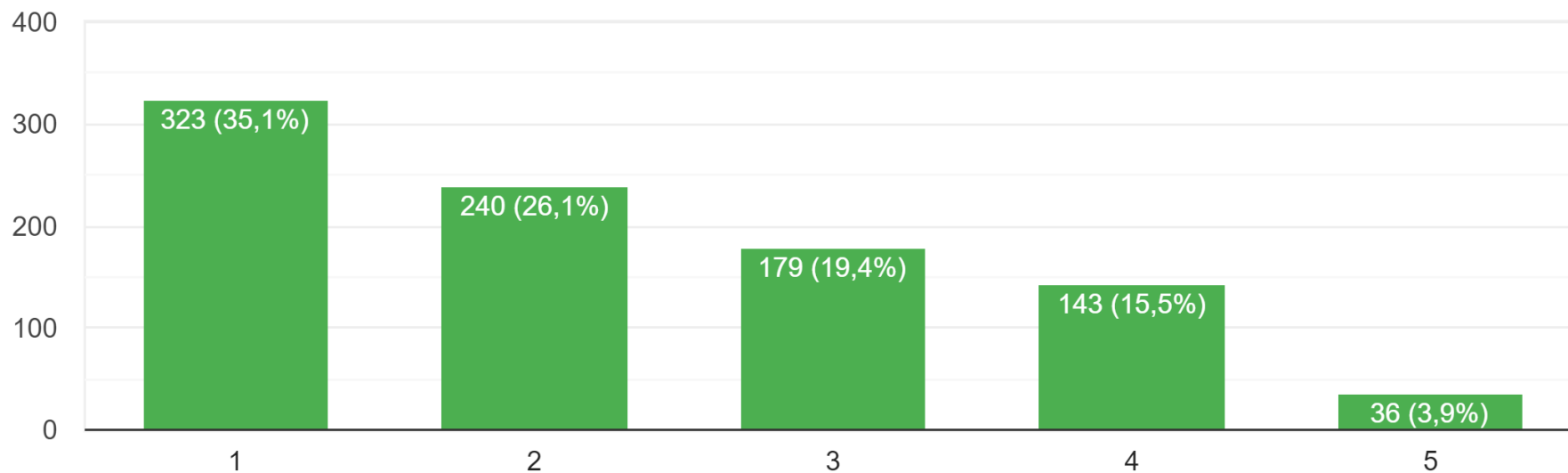


Czas dojazdu rowerem z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub nauki jest krótszy niż 20 minut:

- 57% nie
- 33% tak
- 10% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

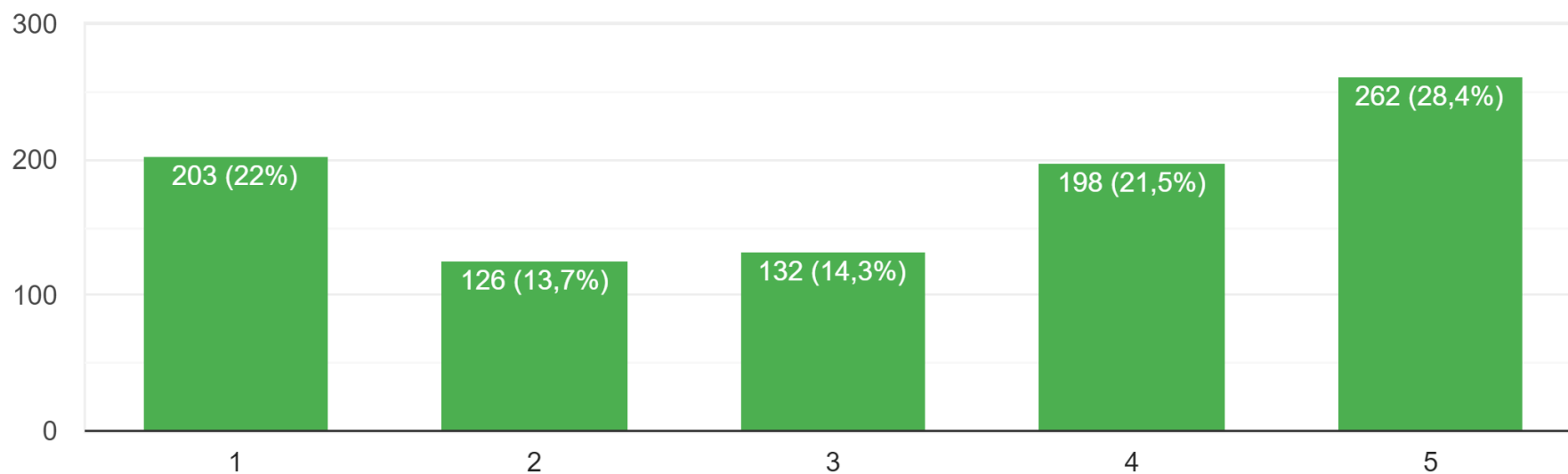


Dobrze rozwinięty system dróg rowerowych:

- 61% nie
- 20% tak
- 19% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

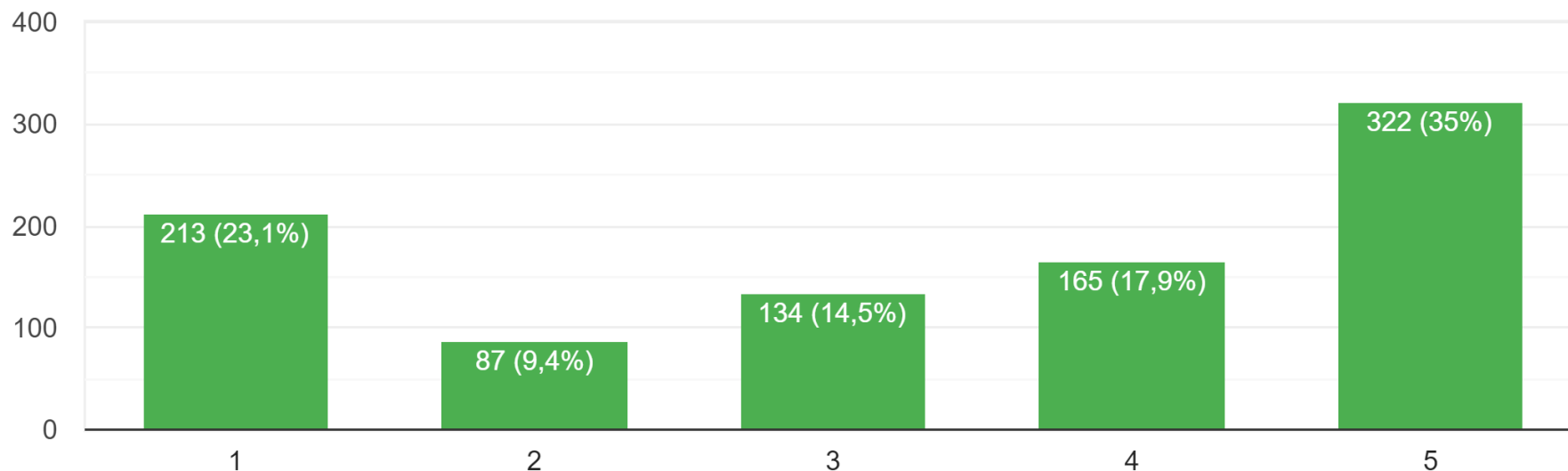


Możliwość podróżowania komunikacją zbiorową z miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły:

- 36% nie
- 50% tak
- 14% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

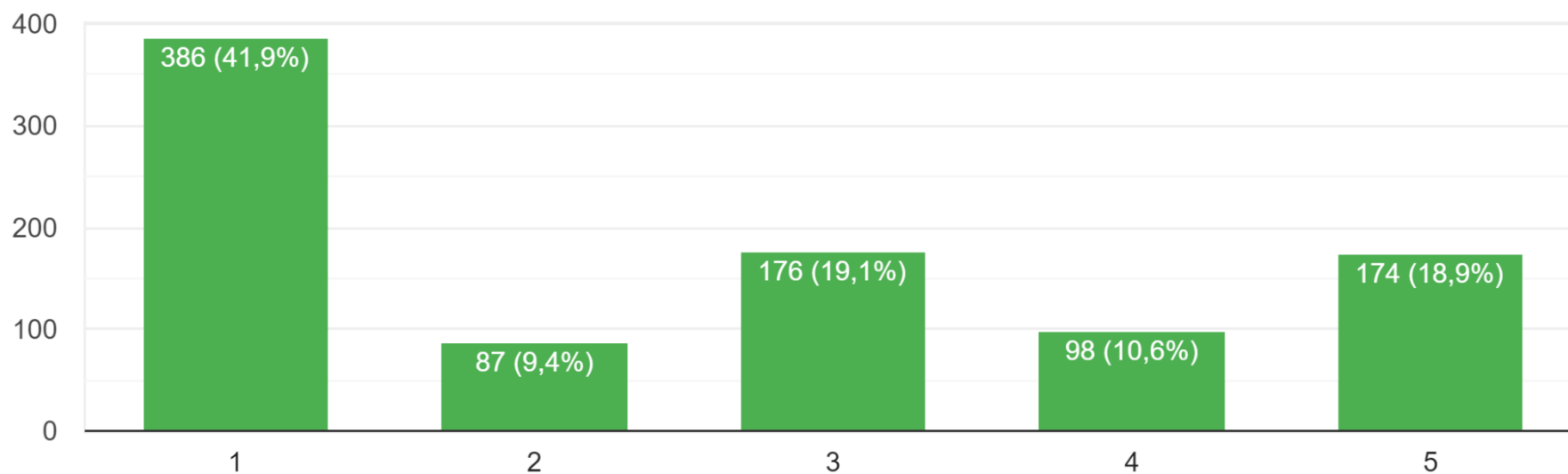


Dojazd komunikacją zbiorową z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub nauki jest krótszy niż 45 minut:

- 33% nie
- 53% tak
- 14% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

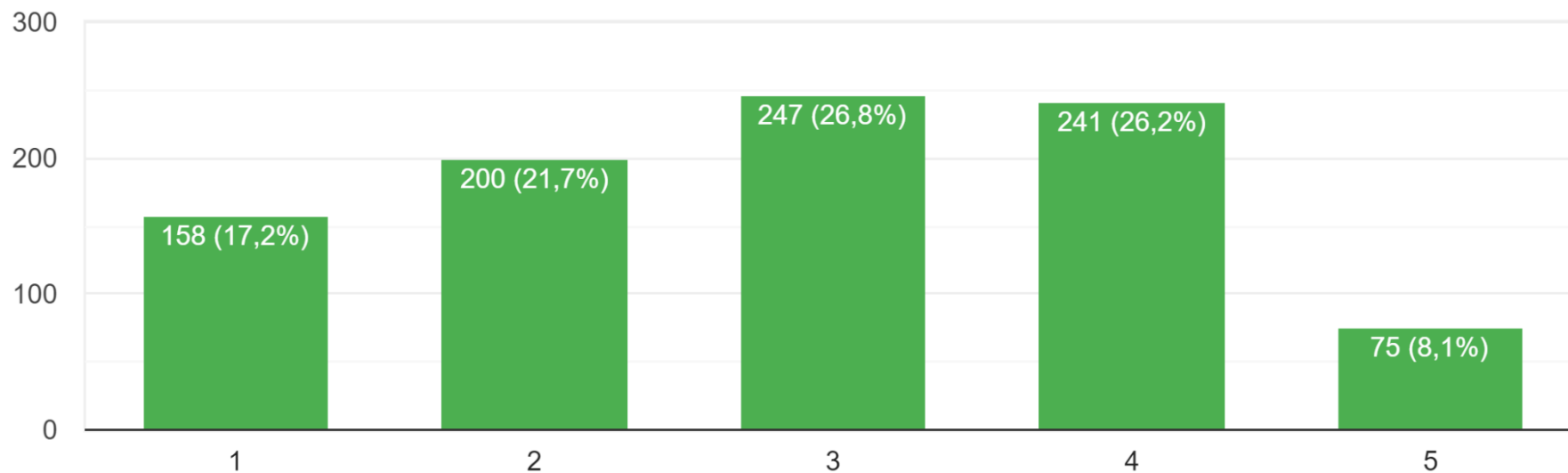


Komunikacja zbiorowa jest alternatywą dla własnego samochodu:

- 51% nie
- 30% tak
- 19% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

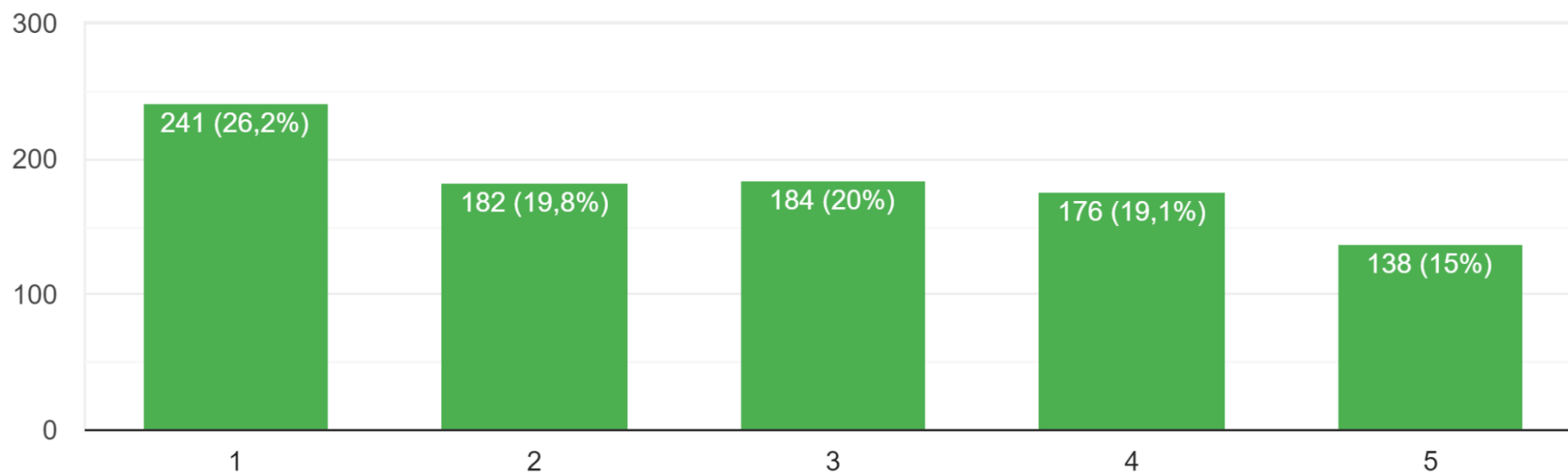


Infrastruktura w gminie zamieszkania jest w dobrym stanie:

- 39% nie
- 34% tak
- 27% nie ma zdania

W mojej gminie nie występują problemy z parkowaniem.

921 odpowiedzi

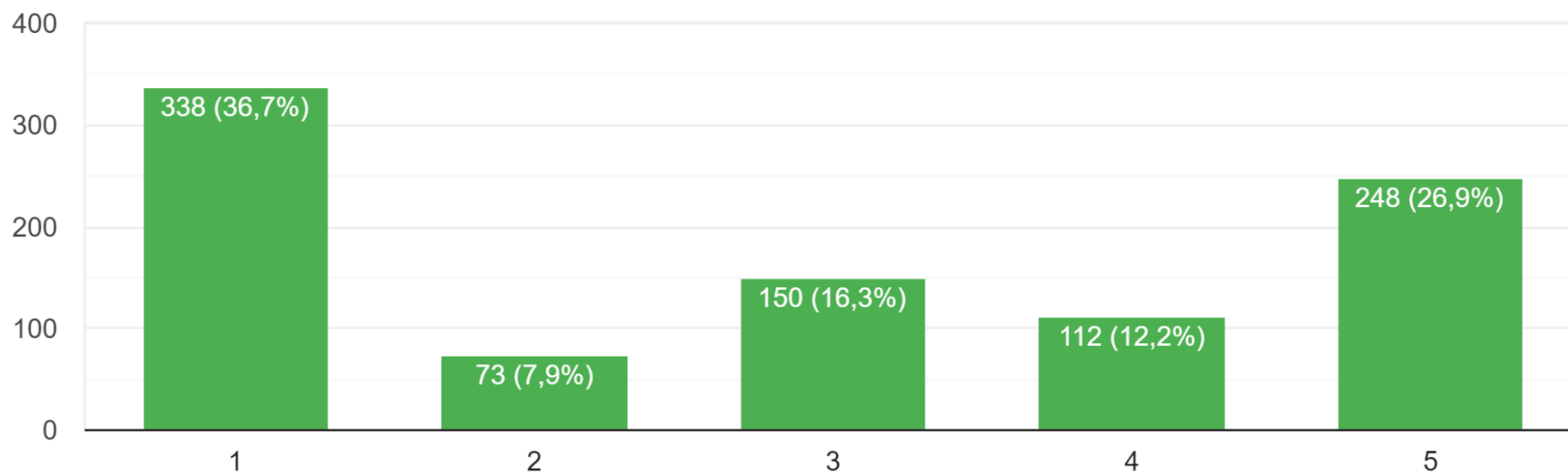


Brak problemów z parkowaniem w gminie zamieszkania:

- 34% nie
- 46% tak
- 20% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

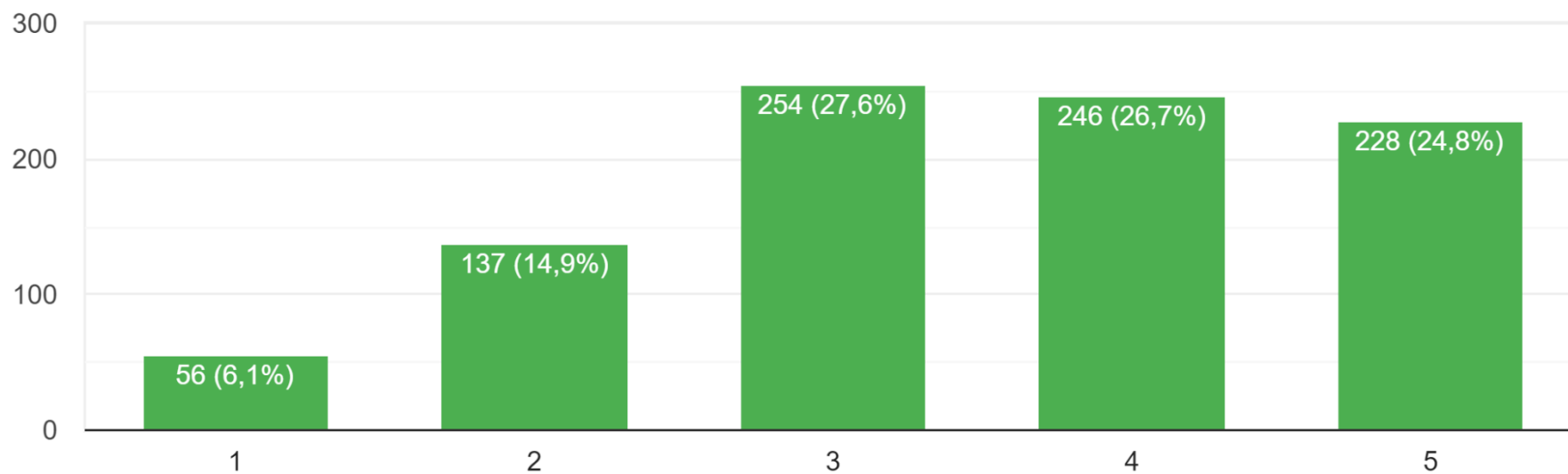


Znajomość pojęć:

- 45% nie
- 39% tak
- 16% nie ma zdania

Na drogach w mojej gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych.

921 odpowiedzi

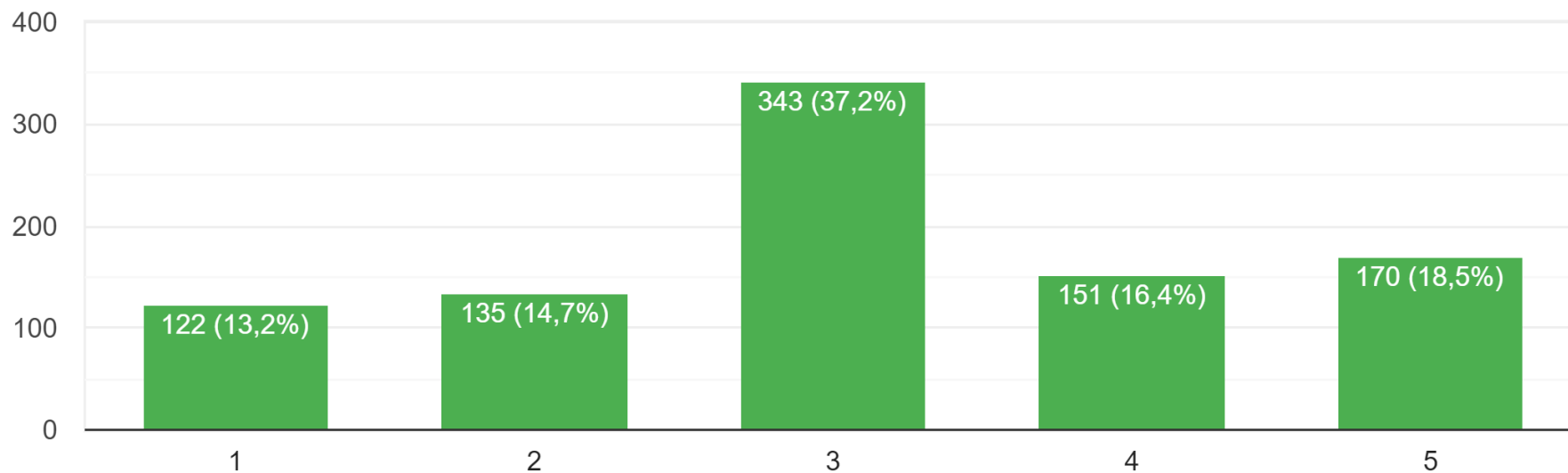


Duży ruch pojazdów ciężarowych w gminie zamieszkania:

- 21% nie
- 51% tak
- 28% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

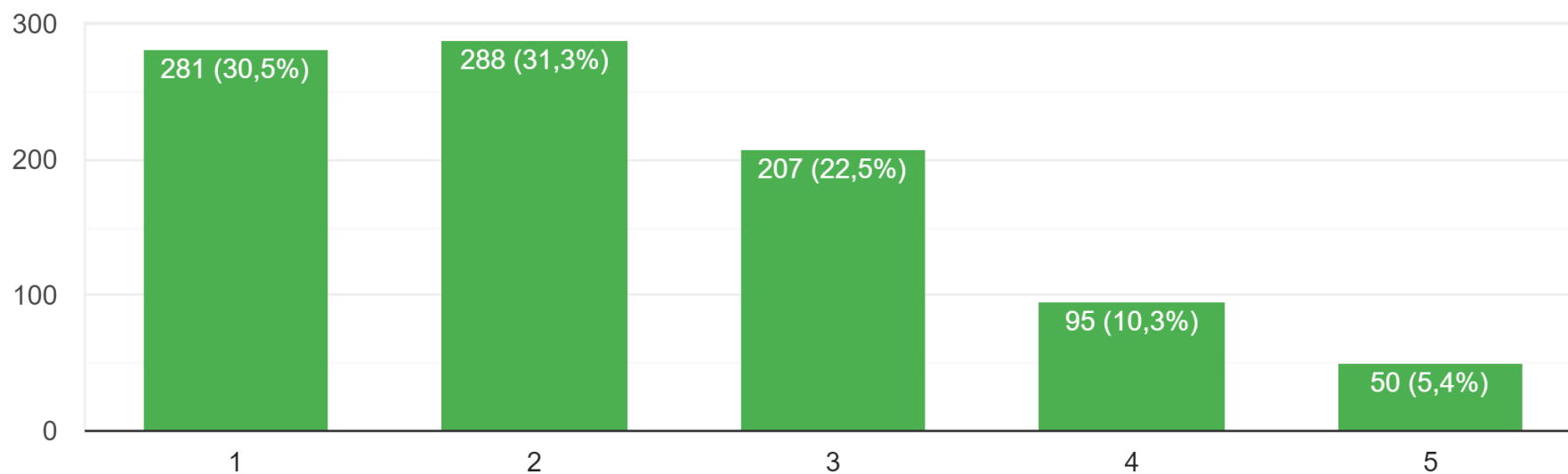


W okresie letnim ruch na drodze w gminie zamieszkania jest większy niż w pozostałych porach roku:

- 28% nie
- 35% tak
- 37% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

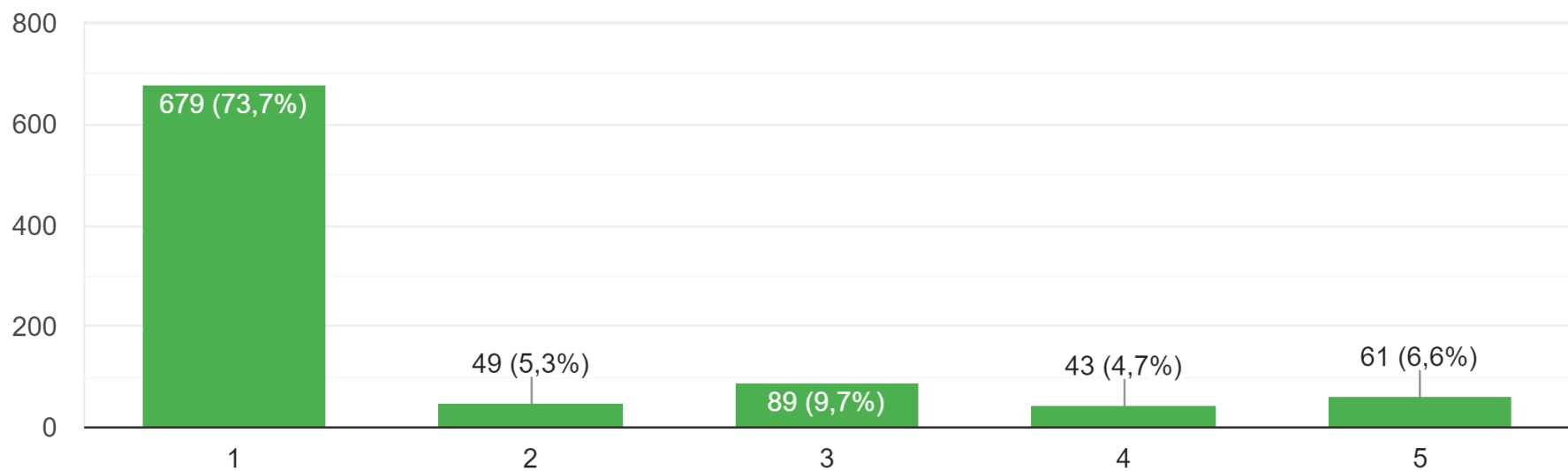


Drogi w gminie zamieszkania bywają nieprzejezdne wyniku

- 62% nie
- 16% tak
- 22% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

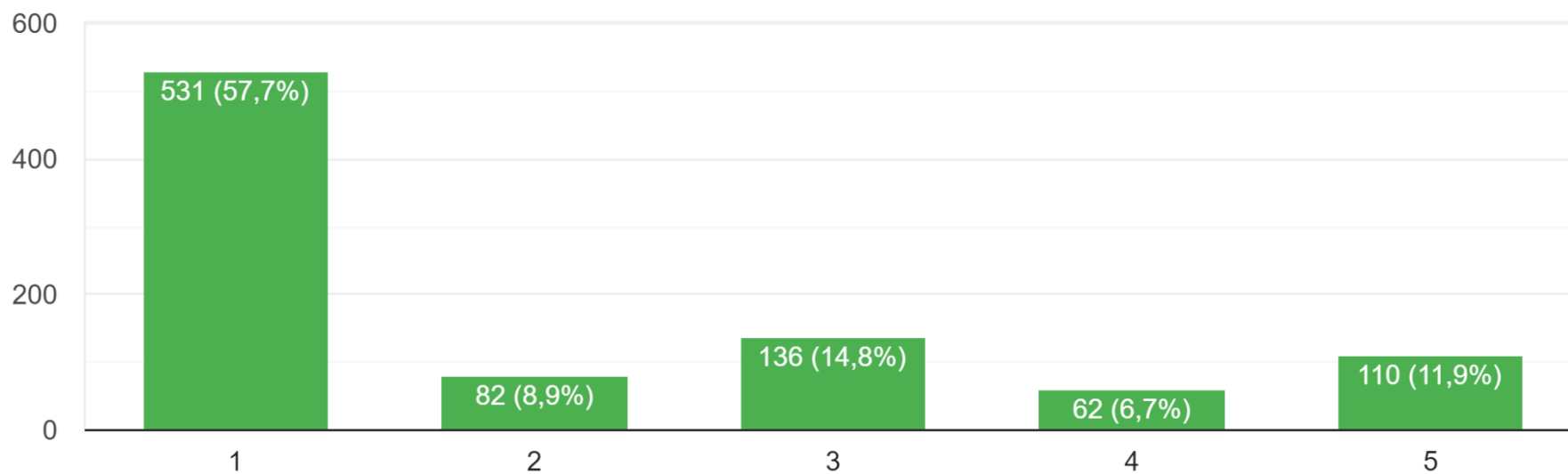


Do pracy lub szkoły istnieje możliwość skorzystania z transportu kolejowego:

- 79% nie
- 11% tak
- 10% nie ma zdania

Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania.

921 odpowiedzi

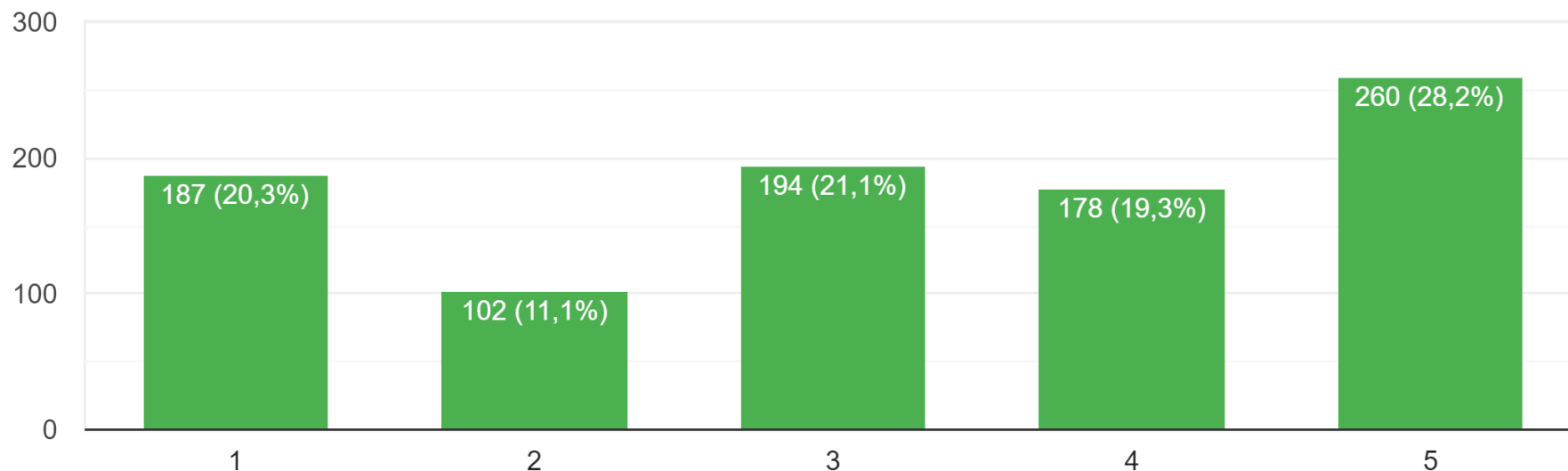


Istnieje możliwość wykonywania pracy zdalnie:

- 67% nie
- 18% tak
- 15% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi

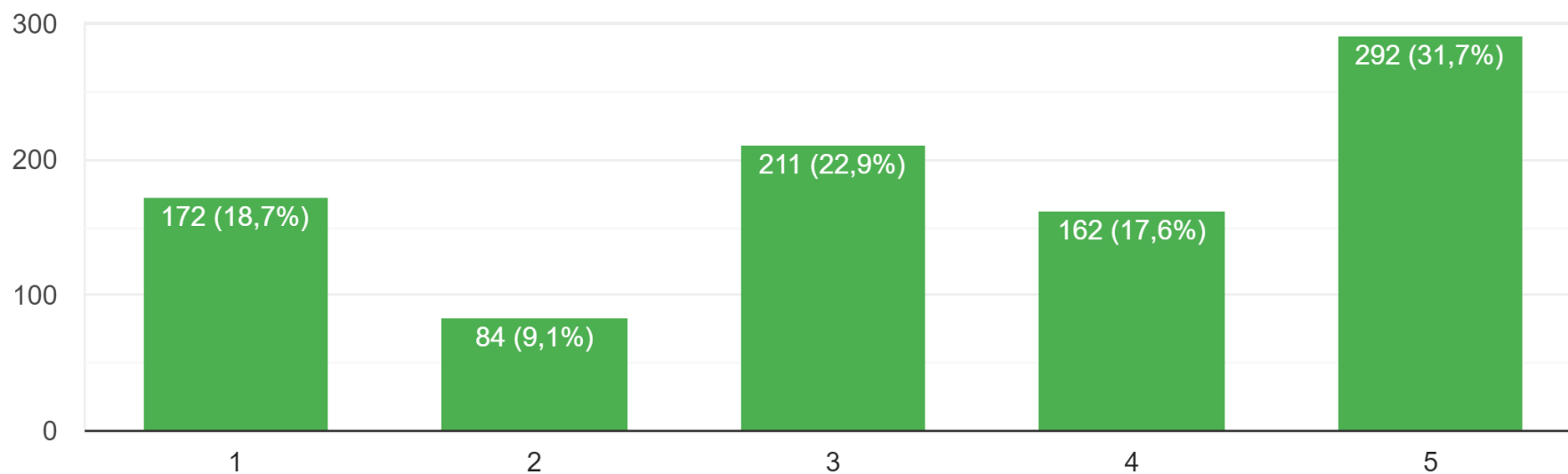


Należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem ruchu samochodowego:

- 31% nie
- 48% tak
- 21% nie ma zdania

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

921 odpowiedzi



Ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery z transportu jest ważne:

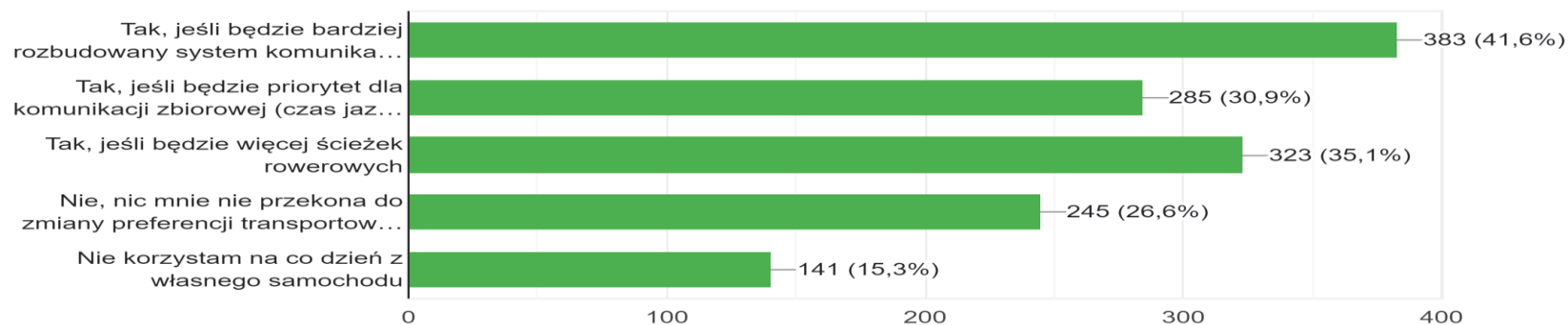
- 28% nie
- 49% tak
- 23% nie ma zdania

Chęć zmiany nawyków podróżowania

- 42% Tak, jeśli będzie bardziej rozbudowany system komunikacji zbiorowej (np. więcej kursów)
- 35% Tak, jeśli będzie więcej ścieżek rowerowych
- 31% Tak, jeśli będzie priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy będzie zbliżony do czasu jazdy samochodem)
- 27% Nie, nic mnie nie przekona do zmiany preferencji transportowych, nadal będę korzystał z samochodu
- 15% Nie korzystam na co dzień z własnego samochodu

Pytanie 8. Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z korzystania z samochodu?

921 odpowiedzi



W wyżej wskazanym pytaniu można było wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

Udzielono 1 377 odpowiedzi.

Chęć zmiany preferencji komunikacyjnych - 72%

Niechęć do zmian preferencji komunikacyjnych - 28%