

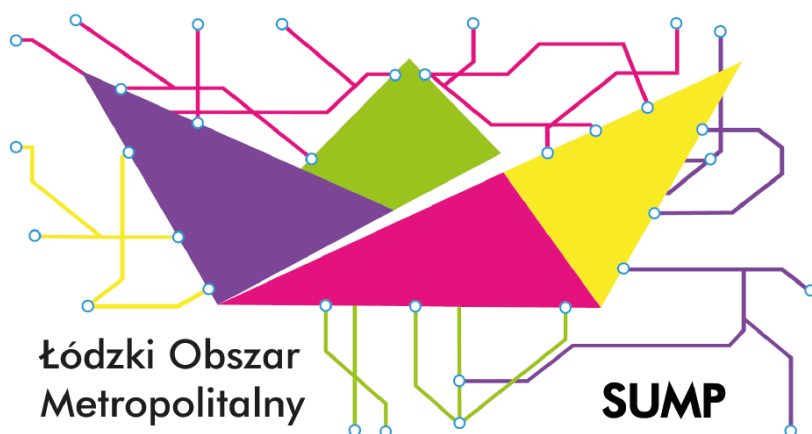


Łódzki Obszar Metropolitalny

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Załącznik nr 2 Raport z badań społecznych

PROJEKT



Opracowanie pt.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030
(z perspektywą do 2040)

Załącznik nr 2 Raport z badań społecznych

Przez konsorcjum firm:



Lider konsorcjum:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl



Partner:

A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

na podstawie umowy nr SŁOM.271.3.2023/3 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 28.02.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk - Koordynator

Jakub Balik

Agnieszka Gajda

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Konrad Korzistka

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

dr Łukasz Pancewicz

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	3
SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW	4
1 BADANIA ILOŚCIOWE CATI I CAWI	5
1.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM	5
1.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM	41
1.3 ANKIETA DLA RODZICÓW	56
2 FORMULARZ UWAG I WNIOSKÓW	68
3 WZORY ANKIET	75
3.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM	75
3.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM	89
3.3 ANKIETA DLA RODZICÓW	99
4 SPIS WYKRESÓW I TABEL	106

SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW

CATI	Wywiad wspomagany komputerowy przy pomocy telefonu (z ang. <i>Computer-Assisted Telephone Interviewing</i>).
CAWI	Wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony WWW (z ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>).
FGI	Zogniskowany wywiad grupowy (z ang. <i>Focus Group Interview</i>).
IDI	Metoda badawcza w formie bezpośredniej rozmowy (wywiadu) badacza z pojedynczym respondentem (z ang. <i>Individual In-depth Interview</i>).
JST	Jednostka samorządu terytorialnego – gmina, powiat, województwo.
ŁOM (Łódzki Obszar Metropolitalny)	Obszar, na który składa się 30 jednostek samorządu terytorialnego z pięciu powiatów: Miasta Łodzi, brzezińskiego, łódzkiego-wschodniego, pabianickiego i zgierskiego.
OzN	Osoba z niepełnosprawnością.
PZMM / SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>); zwany dalej Plan mobilności oraz Plan.
UTO	Urządzenia transportu osobistego, pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnowy elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe, np. hulajnowy, longboardy, monobike.
Zrównoważona mobilność	Idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, która ma na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności pod względem środowiskowym.

1 BADANIA ILOŚCIOWE CATI I CAWI

Badanie przeprowadzono 2 technikami – **CATI** (wywiady telefoniczne) oraz **CAWI** (ankieta umieszczona na linku i udostępniona na stronach miast i gmin; ankieta samodzielnie wypełniana przez respondentów – mieszkańców ŁOMu). W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów

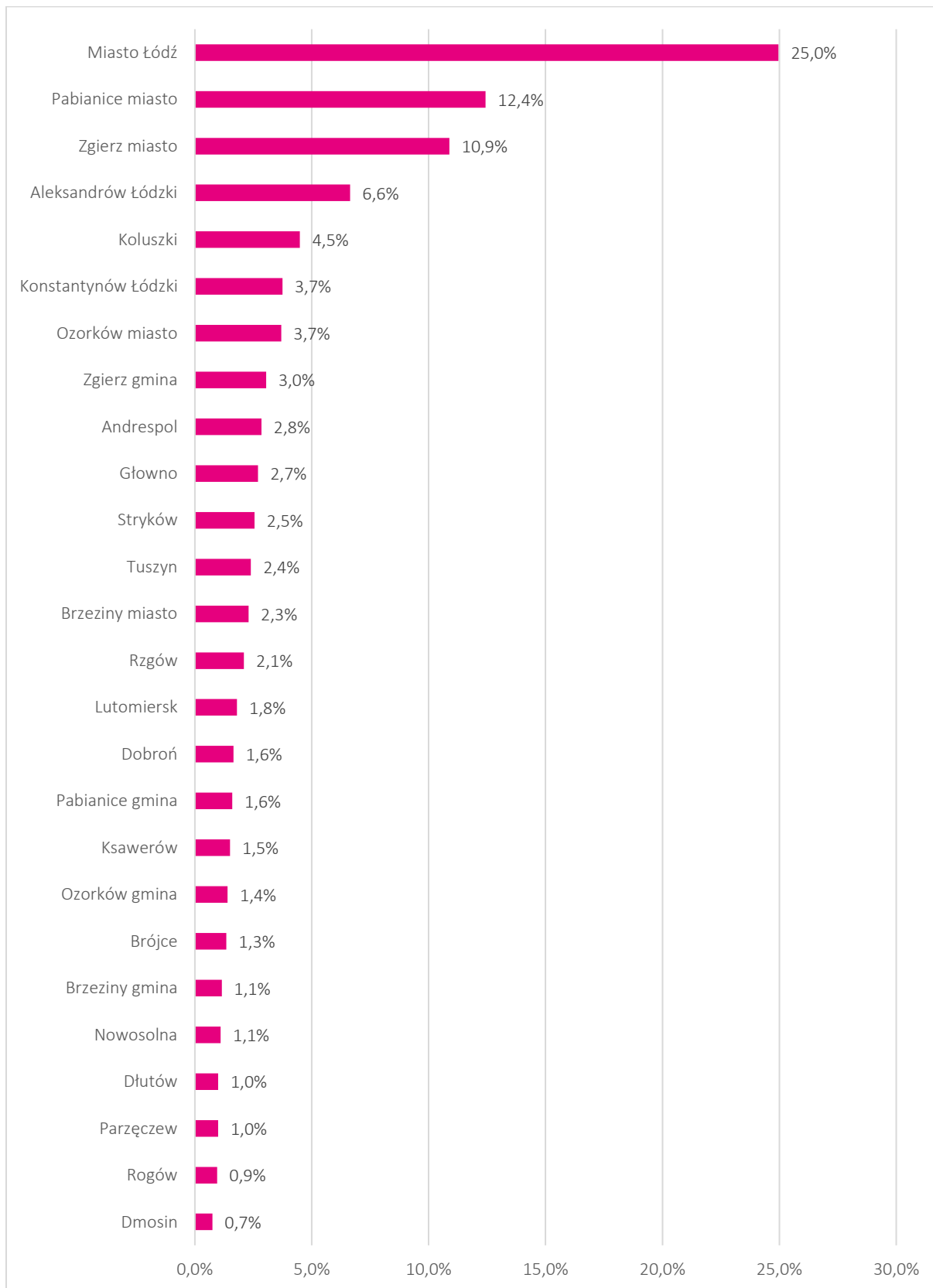
W dniach od 07.06.2023 do 30.06.2023 r. przeprowadzono ankietę dotyczącą zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Respondentów pytano między innymi o cele podróży, czas ich trwania czy też czynniki wpływające na wybór preferowanego środka transportu. Badanie zostało zrealizowane metodą CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*), tj. wspomaganego komputerowo wywiadu przy pomocy strony internetowej. W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji.

1.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM

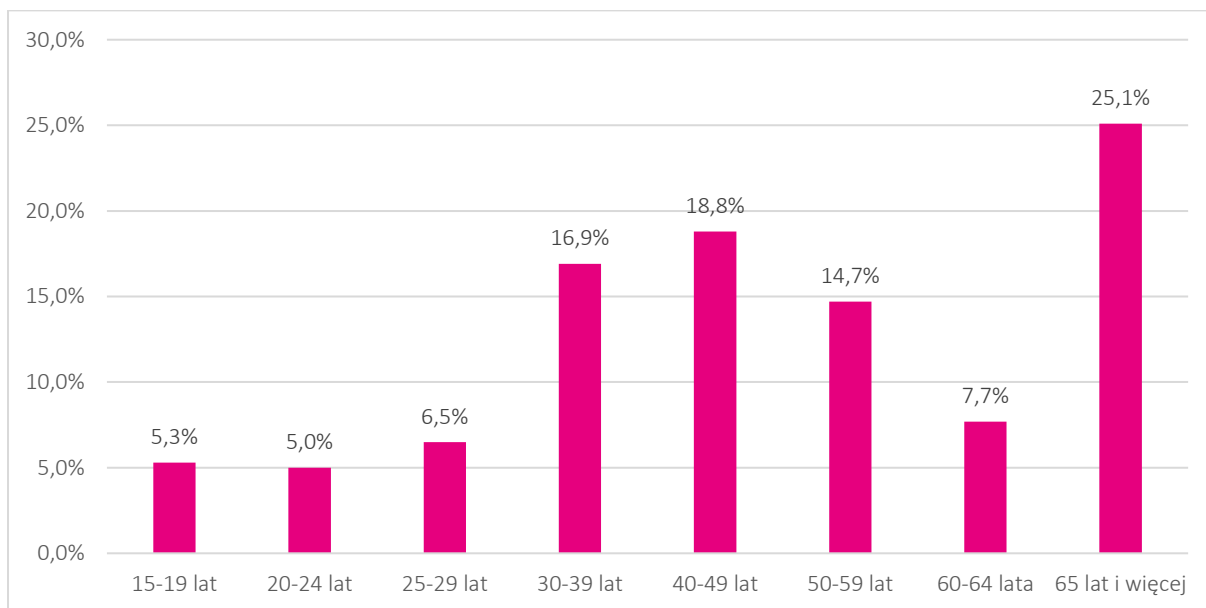
W badaniu ankietowym mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego uczestniczyło 2327 respondentów – mieszkańców, którzy ukończyli 15. rok życia. Poszczególne gminy znajdujące się w ŁOM reprezentowane były przez liczbę respondentów adekwatną do udziału ich mieszkańców w ogólnej populacji omawianego Obszaru.

Zgodnie z przyjętymi założeniami badawczymi, jedną czwartą ankietowanych stanowili mieszkańcy Łodzi. Relatywnie licznie reprezentowani byli także mieszkańcy Pabianic (12,4%) oraz Zgierza (10,9%). W grupie badanej nieznacznie liczniej (53,6%) reprezentowane były kobiety niż mężczyźni (46,4%). Rozkład ten odpowiada strukturze płci w populacji generalnej mieszkańców ŁOM. Również przynależność ankietowanych do grup wiekowych odzwierciedla strukturę wieku populacji mieszkańców ŁOM.

Wykres 1. Uczestnicy badania ankietowego według miejsca zamieszkania

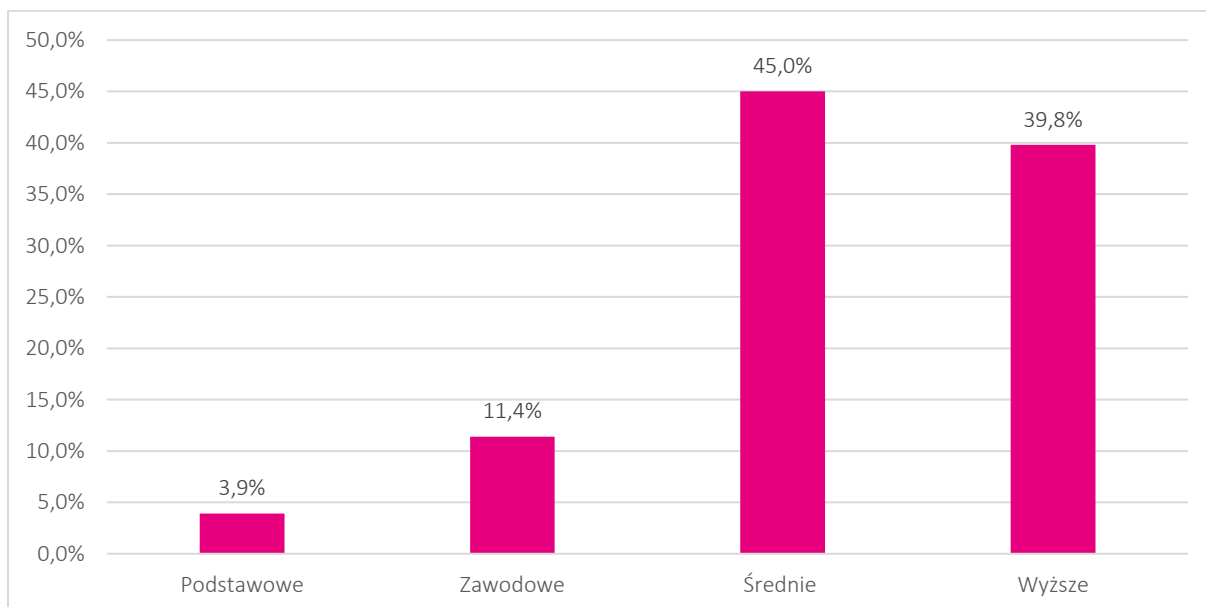


Wykres 2. Wiek badanych



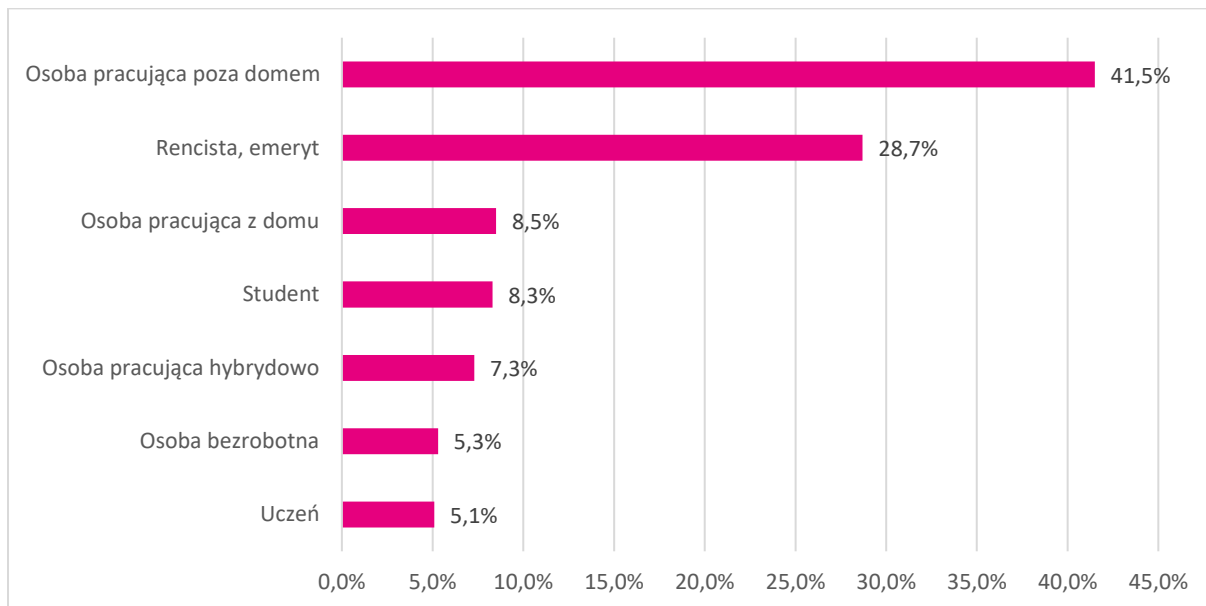
Około jedną czwartą wszystkich respondentów (25,1%) stanowili seniorzy – osoby w wieku 65 lat lub starsze. Blisko co piąty badany (18,8%) to osoba pomiędzy 40 a 49 rokiem życia, zaś jedną dziesiątą (10,3%) stanowili respondenci w wieku 24 lat lub młodszy.

Wykres 3. Poziom wykształcenia badanych



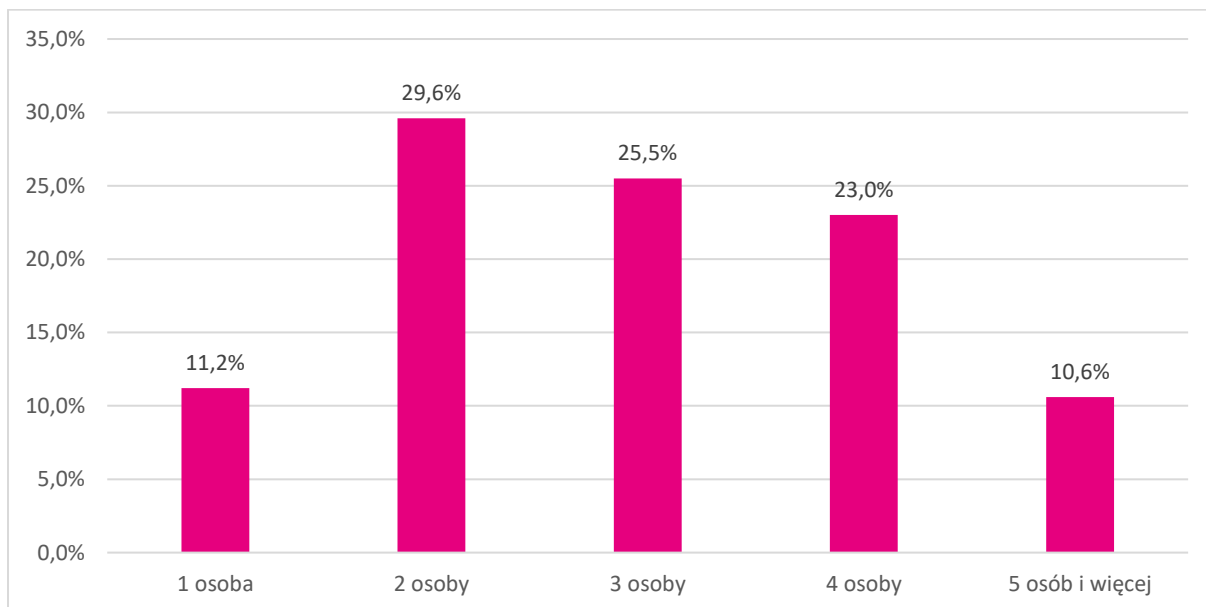
Wśród respondentów dominowały osoby z wykształceniem średnim – stanowiły one nieomal połowę (45,0%) wszystkich ankietowanych. Dwóch na pięciu badanych (39,8%) legitymuje się wykształceniem wyższym, zaś co dziewiąty (11,4%) zakończył edukację na poziomie szkoły zawodowej.

Wykres 4. Status zawodowy badanych



Największy odsetek ankietowanych (41,5%) to osoby pracujące zawodowo poza miejscem zamieszkania. Ponad jedną czwartą respondentów (28,7%) stanowili emeryci i renciści. Osoby uczące się – uczniowie i studenci – stanowiły łącznie 13,6% respondentów.

Wykres 5. Liczba osób w gospodarstwie domowym

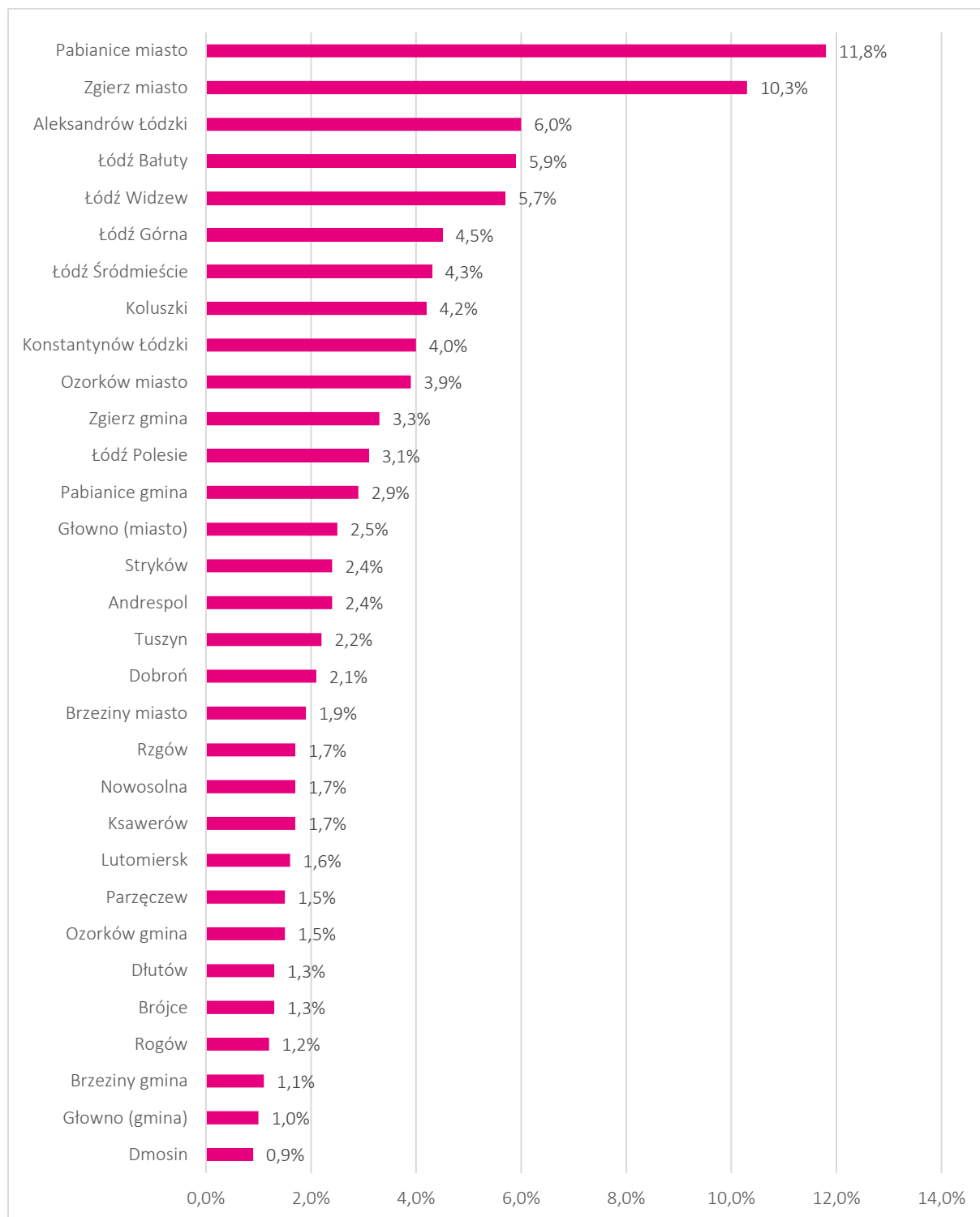


Wśród badanych dominowały osoby zamieszkujące gospodarstwa domowe liczące dwóch członków (29,6%). Co czwarty respondent zamieszkuje gospodarstwo trzypięciorowe (25,5%) lub czteroosobowe (23,0%), a tylko co dziesiąty – liczące pięcioro lub więcej członków (10,6%).

Ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, skąd i dokąd najczęściej podróżują. Najczęściej wskazywane jednostki terytorialne, w których badani zazwyczaj rozpoczynają podróż to miasta: Pabianice (11,8% wskazań) oraz Zgierz (10,3%). Jednocześnie zauważyć należy, że niemal

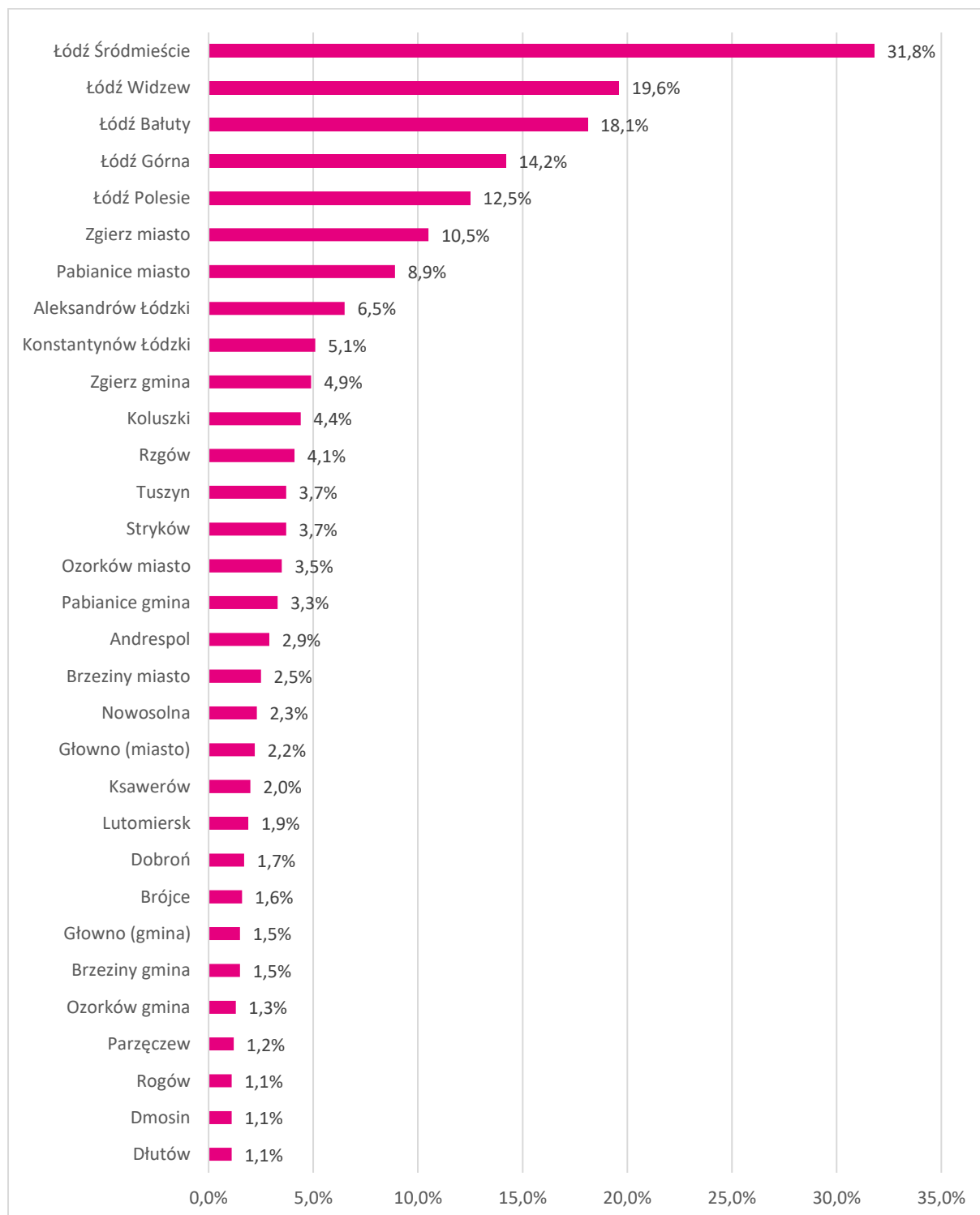
co czwarty ankietowany (łącznie 23,5%) podróże rozpoczyna głównie w stolicy regionu. Spośród poszczególnych dzielnic Łodzi, badani najczęściej wyruszają z Bałut (5,9% respondentów) lub Widzewa (5,7%), najrzadziej zaś – z Polesia (3,1%).

Wykres 6. Najczęstsze miejsca początkowe podróży



Niemal wszyscy badani (łącznie 96,2%) deklarują, że najczęściej podróżują do Łodzi; w drugiej kolejności relatywnie często wskazywane kierunki to miasta: Zgierz (10,5% ankietowanych) oraz Pabianice (8,9%). Na terenie Łodzi, badani najczęściej podróżują do Śródmieścia (31,8% osób wskazało ten kierunek docelowy); co piąty uczestnik badania najczęściej jako punkt docelowy wymienia Widzew (19,6%) lub Bałuty (18,1%).

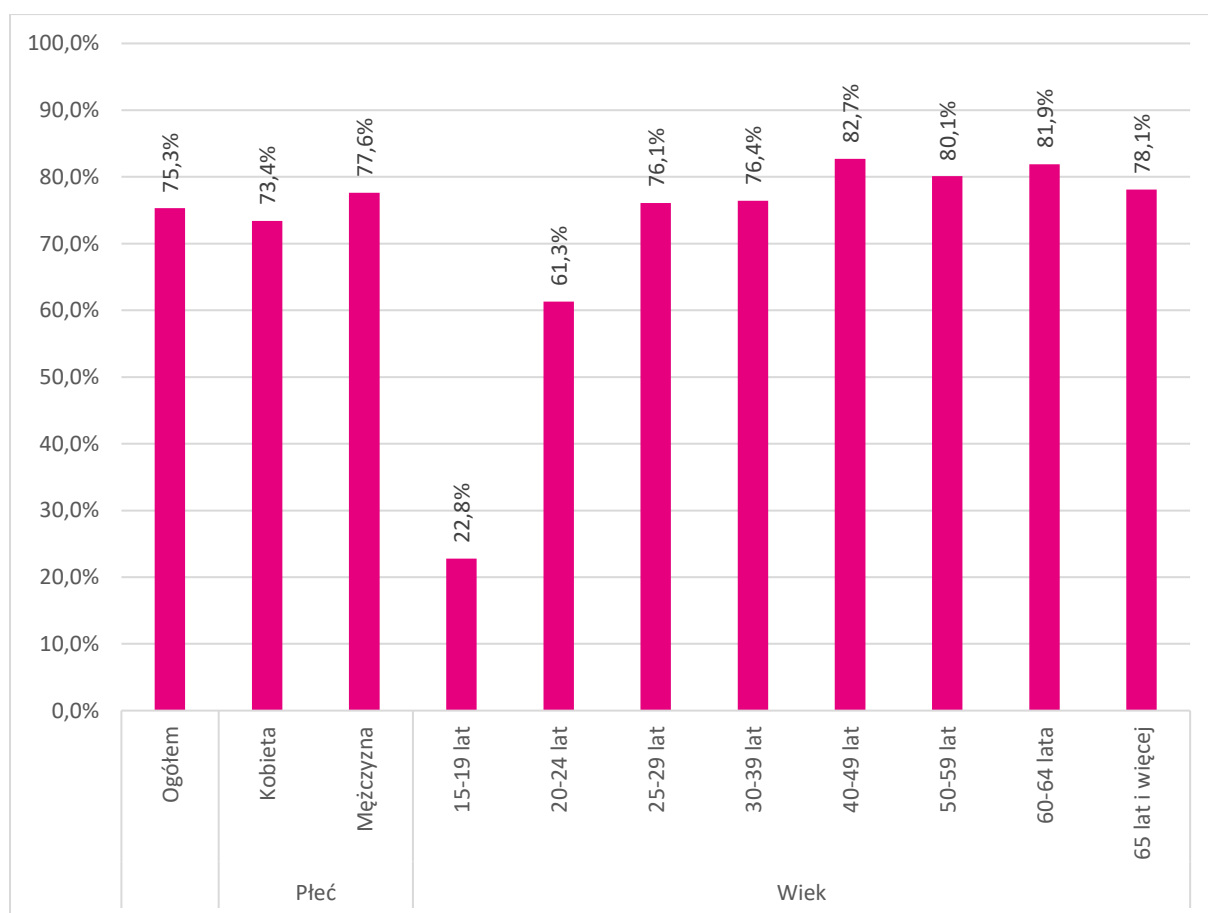
Wykres 7. Najczęstsze miejsce docelowe podróży



Łódź Śródmieście to główny kierunek podróży dla większości ankietowanych. Pojawia się tu jednak kilka wyjątków. Na terenie samej Łodzi podróże odbywają się zazwyczaj w obrębie tej samej dzielnicy: osoby wyruszające z Bałut jako cel podróży wskazują najczęściej Bałuty (39,7%), z Polesia – Polesie (42,8%), a z Łodzi Górnej – Łódź Górną (30,2%); dla wszystkich tych badanych Śródmieście pozostaje drugim najczęściej wskazywanym kierunkiem.

Jednocześnie jednak mieszkańcy gmin Brzeziny, Dmosin, Lutomiersk, Rogów, Stryków i Tuszyń, a także miasta Zgierza deklarują zazwyczaj, że podróże odbywają przede wszystkim na terenie własnej gminy. Osoby wyruszające z miasta Głowno jako najczęstszy punkt docelowy podróży wskazują gminę Głowno. Respondenci wyruszający z Kozłówek jako jedyni najczęściej jako punkt docelowy podróży wskazują łódzki Widzew.¹

Wykres 8. Odsetek badanych posiadających prawo jazdy

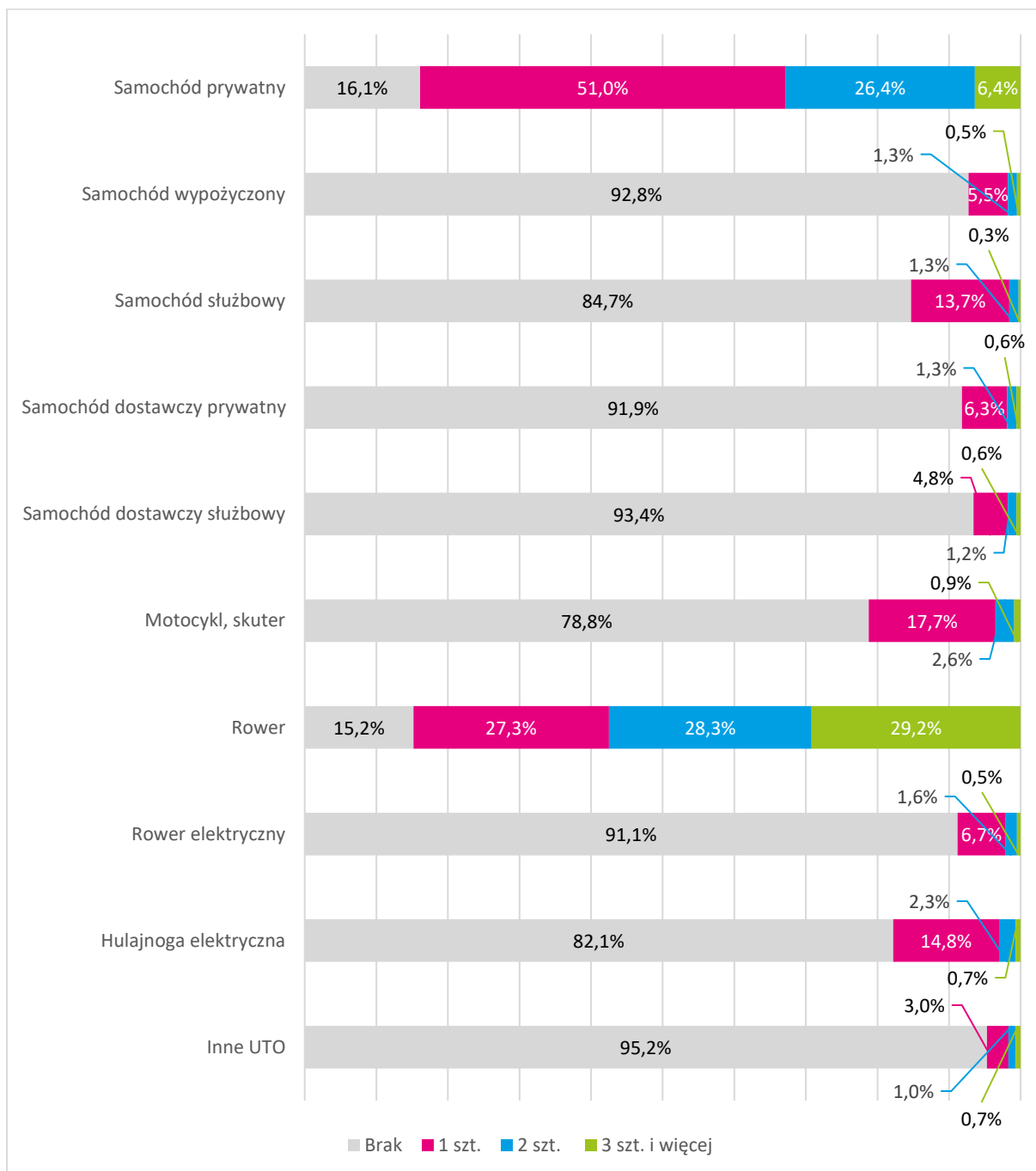


Średnio trzy czwarte (75,3%) badanych mieszkańców ŁOM deklaruje, że posiada prawo jazdy. Co zrozumiałe, odsetek osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów najniższy jest w grupie wiekowej 15-19 lat, gdzie znaczna część ankietowanych nie mogła jeszcze przystąpić do zdobywania prawa jazdy. W kolejnej grupie wiekowej odsetek uprawnionych zbliża się już do

¹ Rozkład częstości wskazań poszczególnych kierunków docelowych ze względu na miejsce rozpoczęcia podróży został ujęty w formie tabelarycznej w Aneksie do niniejszego opracowania; należy jednak mieć w pamięci, że ze względu na relatywnie niską liczebność osób rozpoczynających podróży w poszczególnych gminach, nie należy przypisywać tym danym wartości statystycznej pozwalającej na ekstrapolację wyników badania na populację generalną mieszkańców tych gmin.

dwóch trzecich respondentów (61,3%). Wśród osób pomiędzy 40 a 64 rokiem życia, posiadanie prawa jazdy deklaruje ponad cztery piąte ankietowanych.

Wykres 9. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym respondenta

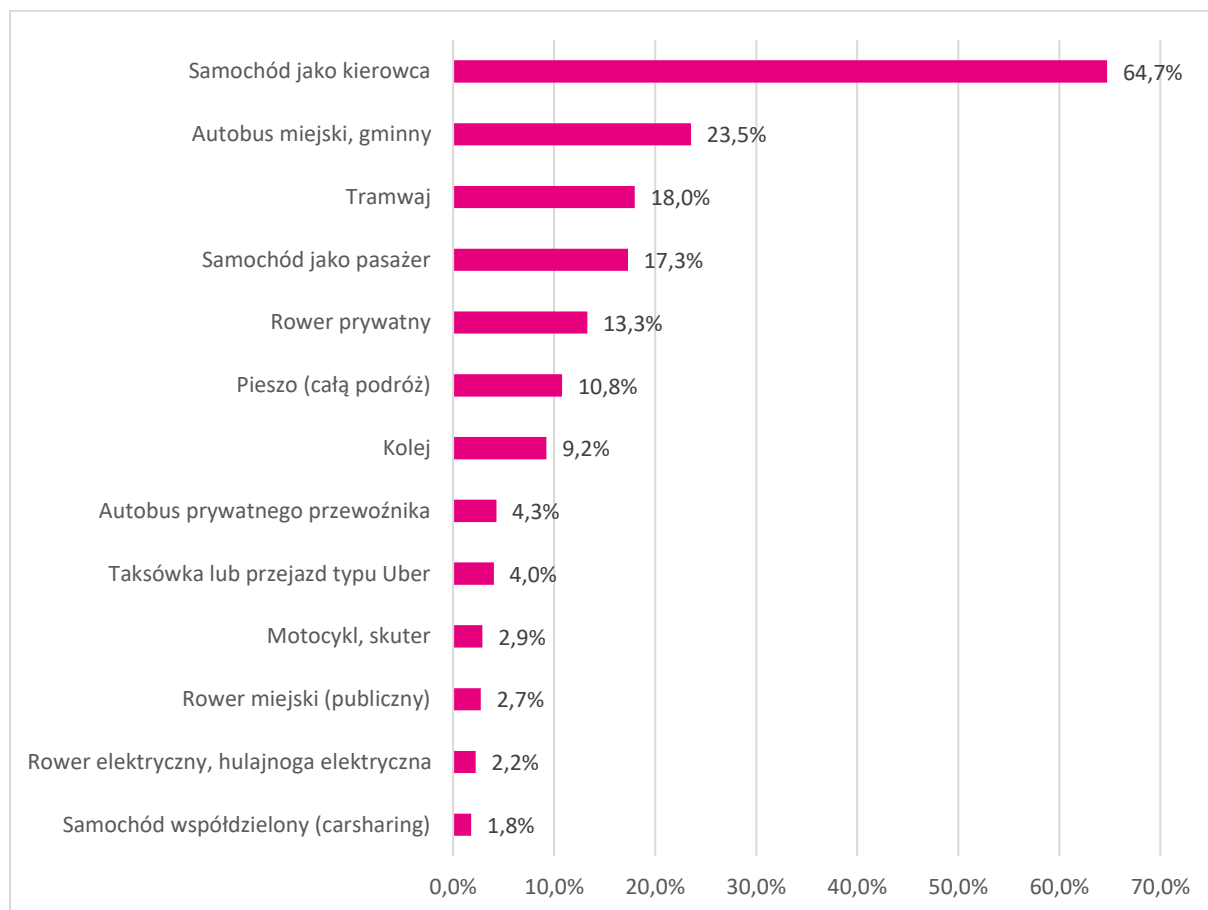


Zdecydowanie najczęściej posiadanym przez badanych pojazdem jest rower; nie ma go tylko 15,2% gospodarstw domowych, zaś w niemal co trzecim (29,2%) są trzy lub więcej rowerów. Rozpowszechnione jest także posiadanie prywatnych samochodów osobowych – nie posiada ich zaledwie 16,1% objętych badaniem gospodarstw. W ponad połowie (51,0%) z nich dostępny jest jeden prywatny samochód osobowy, a w co czwartym (26,4%) – dwa takie pojazdy. Więcej

niż jedna piąta (21,2%) gospodarstw domowych dysponuje motocyklem lub skuterem; podobnie rozpowszechnione są hulajnogi elektryczne, obecne w 17,9% gospodarstw.

Respondenci proszeni byli o określenie, jakimi środkami transportu realizują oni zazwyczaj codzienne podróże.

Wykres 10. Wykorzystywane środki transportu – przejazd do miejsca pracy; n=1168, wielokrotny wybór



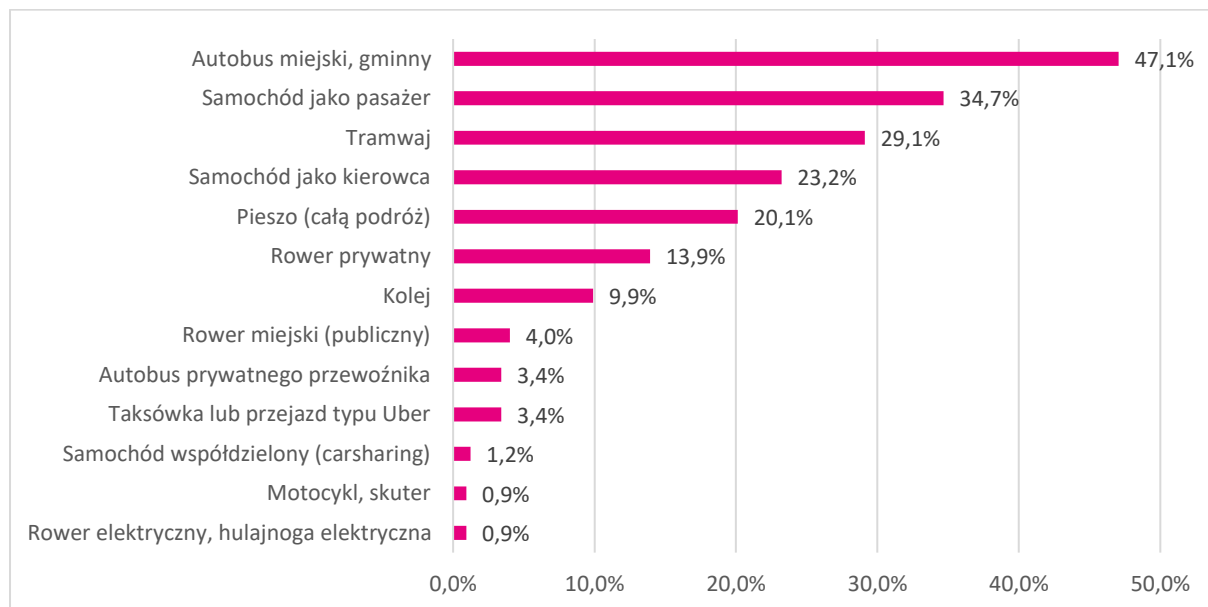
Najczęściej wykorzystywanym przez badanych środkiem transportu w codziennych dojazdach do miejsca pracy jest prywatny samochód osobowy, którym respondent przemieszcza się jako kierowca; ten sposób codziennego transportu wskazuje niemal dwie trzecie (64,7%) ankietowanych. Co czwarty respondent (23,5%) korzysta z autobusu miejskiego lub gminnego. Jeden na pięciu ankietowanych (18,6%) dojeżdża do pracy głównie tramwajem, a nieznacznie mniejszy odsetek (17,3%) – samochodem jako pasażer.

Zauważalna różnica pomiędzy badanymi obojga płci dotyczy przemieszczania się do pracy samochodem osobowym jako pasażer; sposób ten wskazuje 14,2% mężczyzn i 20,9% kobiet. Ankietowane płci żeńskiej nieznacznie rzadziej poruszają się natomiast samochodem osobowym jako kierowcy, a także podróżują autobusami.

Niemal niezależnie od wieku badanych, wśród osób pracujących zawodowo, najpopularniejszym środkiem transportu do pracy jest przejazd samochodem jako kierowca. Wyjątek stanowią tu badani w wieku poniżej 20 lat, którzy – najczęściej ze względu na brak

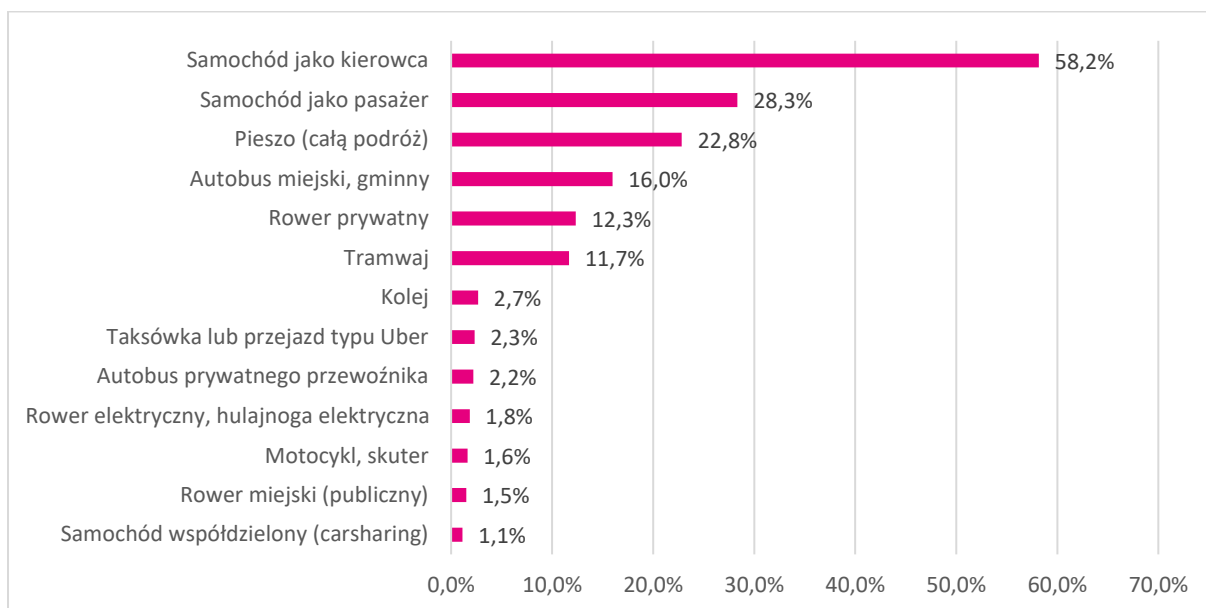
odpowiednich uprawnień do prowadzenia samochodu – dojeżdżają do pracy jako pasażerowie samochodu osobowego oraz autobusami miejskimi i gminnymi. Również seniorzy w dojazdach do pracy korzystają z autobusów częściej niż osoby w średnim wieku.

Wykres 11. Wykorzystywane środki transportu – przejazd do miejsca nauki; n=323, wielokrotny wybór



Uczniowie i studenci najczęściej (47,1% przypadków) przemieszczają się do miejsca nauki autobusem miejskim lub gminnym. Co trzeci uczeń (34,7%) jest odwożony do szkoły samochodem jako pasażer. Blisko jedna trzecia ankietowanych (29,1%) dostaje się do miejsca nauki tramwajem, zaś co czwarty dojeżdża do niego samochodem jako kierowca (23,2%). Jeden na pięciu uczniów (20,1%) całą drogę do szkoły pokonuje natomiast pieszo.

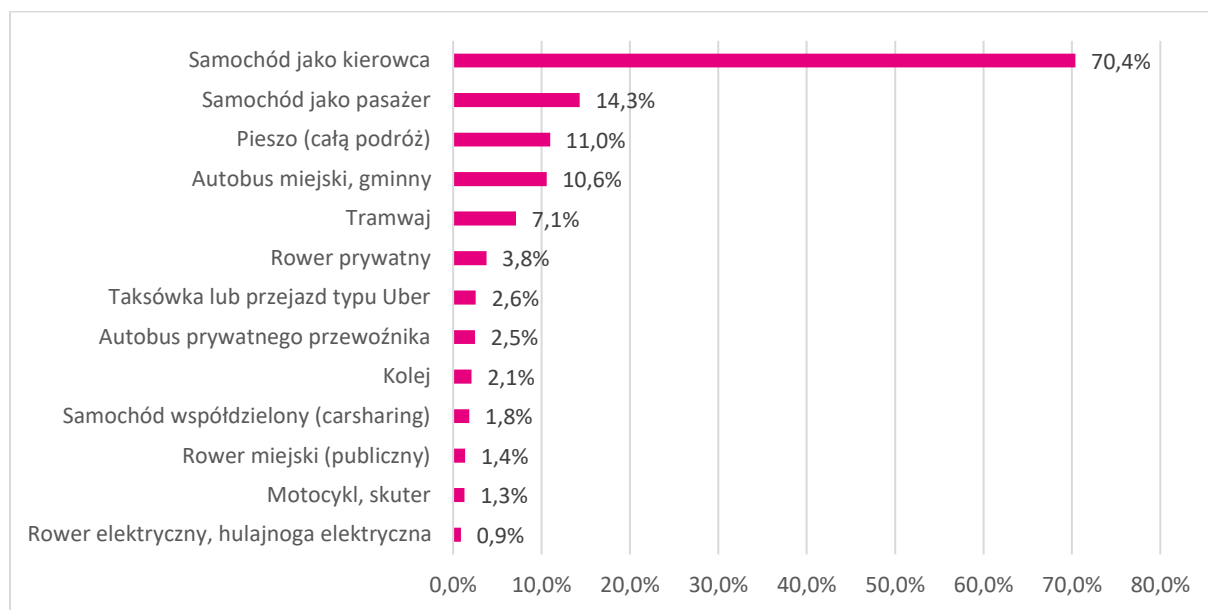
Wykres 12 Wykorzystywane środki transportu – przejazd na zakupy; n=2286, wielokrotny wybór



Ponad połowa ankietowanych mieszkańców ŁOM (58,2%) deklaruje, że po zakupy udaje się zazwyczaj samochodem, jako kierowca. Więcej niż co czwarty badany (28,3%) jeździ po zakupy jako pasażer samochodu osobowego, zaś około co piąty (22,8%) zazwyczaj udaje się po nie pieszo.

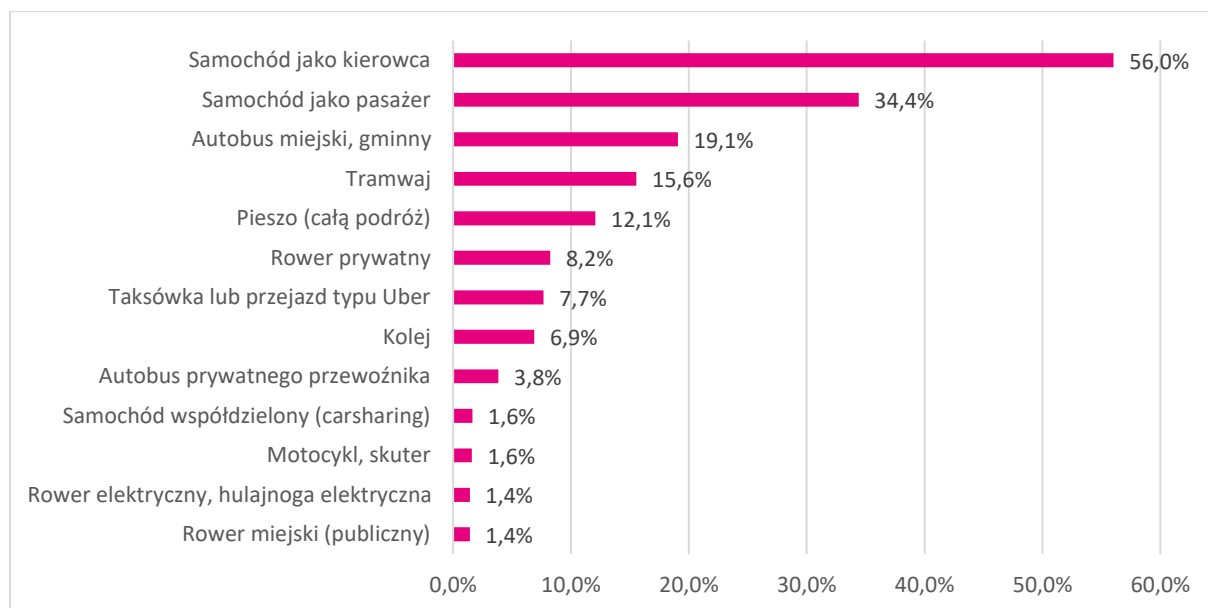
Podobnie jak w przypadku dojazdów do pracy, również na zakupy mężczyźni częściej niż kobiety jeżdżą samochodem jako kierowcy (różnica częstości wskazań tego środka transportu pomiędzy płciami wyniosła 8,0 punktów procentowych). Kobiety wyraźnie częściej jeżdżą samochodem jako pasażerki (różnica 9,6 pp.), a także korzystają z autobusów miejskich lub gminnych (różnica 3,5 pp.). Za wyjątkiem najmłodszej grupy wiekowej, wszyscy ankietowani najczęściej po zakupy jeżdżą prywatnym samochodem jako kierowcy; najwyższy odsetek wskazań tej odpowiedzi odnotowano wśród respondentów pomiędzy 40 a 59 rokiem życia (przekroczył on 65%). Osoby, które nie ukończyły jeszcze 19 r.ż. na zakupy jeżdżą natomiast najczęściej jako pasażerowie samochodów prywatnych.

Wykres 13. Wykorzystywane środki transportu – odwożenie dziecka do szkoły, na zajęcia; n=1249, wielokrotny wybór



Zdecydowana większość respondentów odwożących dzieci w wieku szkolnym do miejsca nauki lub na zajęcia dodatkowe deklaruje, że robi to z wykorzystaniem samochodu osobowego, jako kierowca (70,4%). Jeden na siedmiu ankietowanych (14,3%) deklaruje, że odwozi dziecko samochodem jako pasażer – co interpretować można jako wspólne podróżowanie rodziny jednym samochodem. Co dziewiąty respondent odprowadza dziecko do szkoły pieszo (11,0%) lub podróżuje z nim autobusem miejskim lub gminnym (10,6%).

Wykres 14. Wykorzystywane środki transportu – spotkanie z rodziną, znajomymi; n=2270, wielokrotny wybór

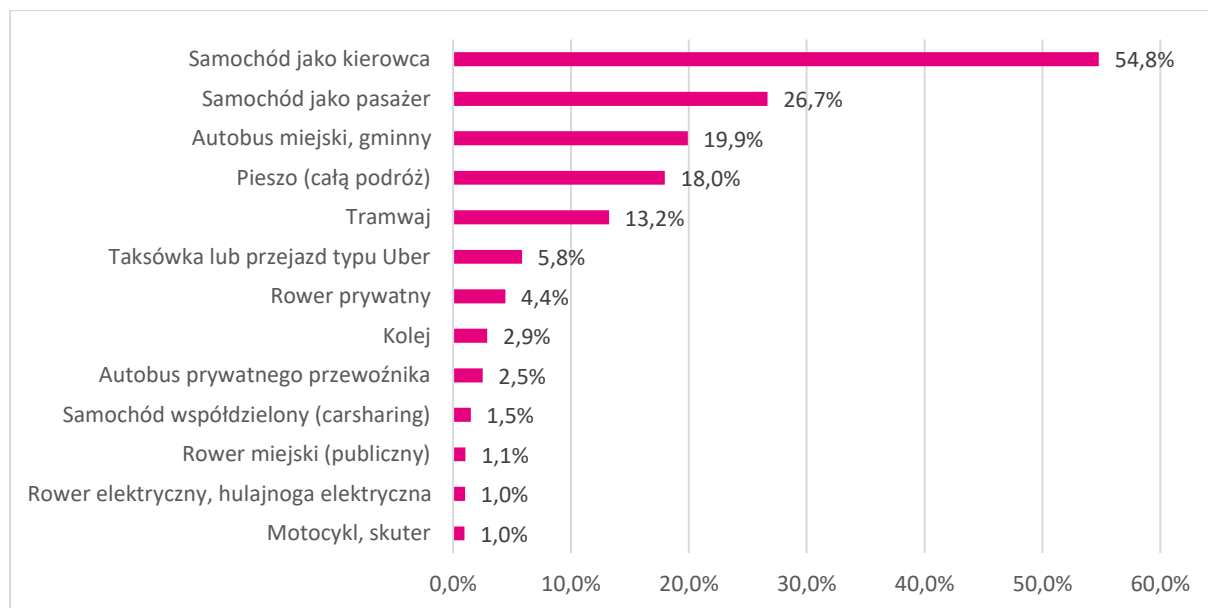


Również na spotkania ze znajomymi lub członkami rodziny mieszkańcy ŁOM zazwyczaj (56,0% przypadków) przemieszczają się samochodem osobowym, jako kierowcy. Co trzeci

ankietowany (34,4%) w odwiedzinach jeździ samochodem jako pasażer, co piąty natomiast porusza się autobusem miejskim lub gminnym (19,1%).

Płeć ankietowanych wpływa istotnie na ich „funkcję” w samochodzie osobowym – mężczyźni częściej w odwiedzinach jeżdżą jako kierowcy (+8,4 pp. w stosunku do kobiet), badane płci żeńskiej zaś jako pasażerki (+10,4 pp. w odniesieniu do mężczyzn). W grupie badanych powyżej 25 roku życia, najczęściej wskazywanym środkiem transportu w czasie odwiedzin rodziny lub znajomych jest samochód osobowy w roli kierowcy. Młodsze osoby częściej jeżdżą samochodami jako pasażerowie. Przejazdy autobusami najpopularniejsze są wśród respondentów do 29 r.ż. i seniorów; młodzi ludzie relatywnie często korzystają także z tramwajów.

Wykres 15. Wykorzystywane środki transportu – placówki ochrony zdrowia; n=2276, wielokrotny wybór



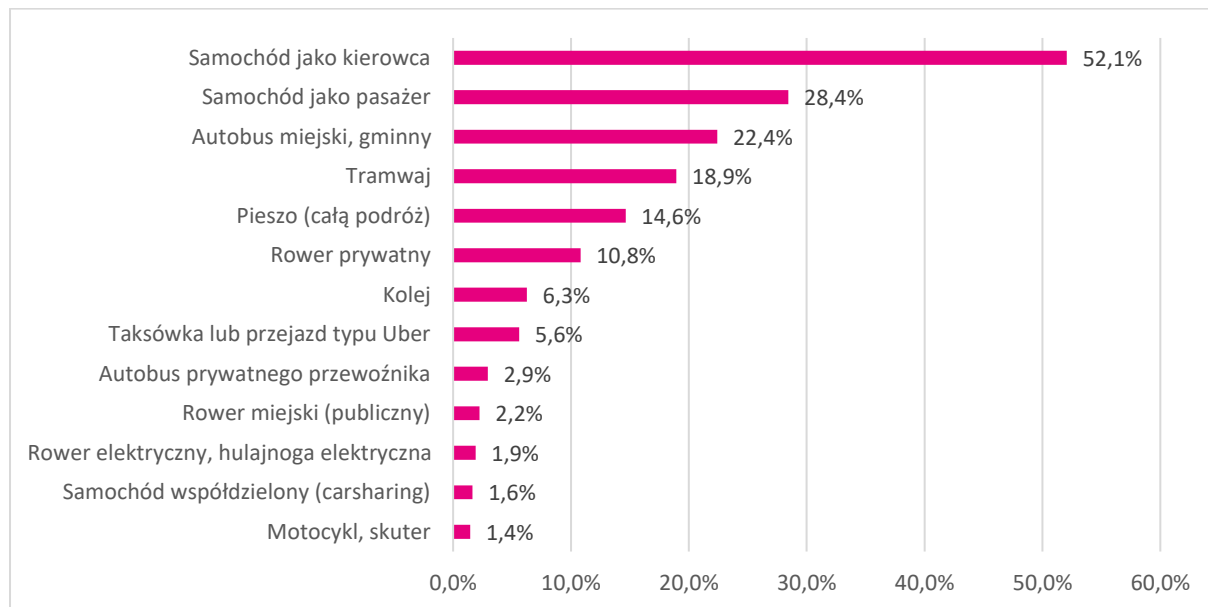
Ponad połowa ankietowanych (54,8%) deklaruje, że do placówek ochrony zdrowia dociera najczęściej samochodem, jako kierowca – podobnie jak w przypadku innych celów podróży, jest to najczęściej wybierany środek transportu. Co czwarty badany w celach związanych z ochroną zdrowia podróżuje samochodem jako pasażer (26,7%). Jeden na pięciu respondentów przemieszcza się w tym celu autobusem miejskim lub gminnym (19,9%); podobnie często badani podróżują pieszo (18,8%).

Istotne statystycznie różnice wyborami badanych obojga płci dotyczą przede wszystkim przejazdów autobusami miejskimi lub gminnymi – częściej wybierają je kobiety niż mężczyźni (różnica częstości wskazań to 4,6 punktu procentowego). Mężczyźni częściej natomiast deklarują przemieszczanie się do placówek ochrony zdrowia samochodem jako kierowca; w tym przypadku różnica w odniesieniu do kobiet to 3,8 pp.

Wiek badanych determinuje wykorzystywane środki transportu w sposób podobny do charakteryzowanego przy innych celach podróży. Ludzie młodzi (przed 20 r.ż.) najczęściej przemieszczają się samochodem osobowym w roli pasażera. W pozostałych grupach

wiekowych dominują osoby, które do placówek ochrony zdrowia dojeżdżają prywatnym samochodem osobowym jako kierowcy.

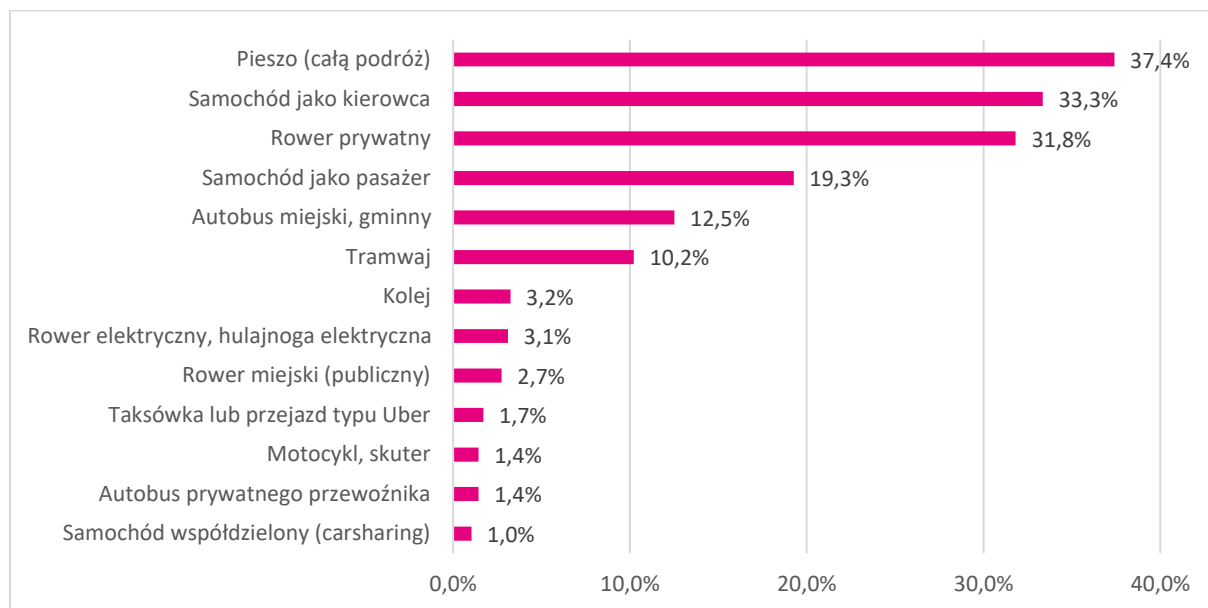
Wykres 16. Wykorzystywane środki transportu – obiekty sportu, kultury, rozrywki; n=2138, wielokrotny wybór



Ponad połowa (52,1%) mieszkańców ŁOM wskazuje, że do obiektów sportu, kultury i rozrywki dojeżdża zazwyczaj samochodem jako kierowca – to najczęściej wymieniany środek transportu. W drugiej kolejności ankietowani wskazują przejazdy samochodem prywatnym jako pasażer (28,4%). Średnio co piąty respondent do obiektów sportu, kultury, rozrywki dojeżdża autobusem miejskim lub gminnym (22,4%); nieznacznie mniejszy odsetek jeździ w tym celu tramwajem (18,9%).

Podobnie jak w przypadku innych celów podróży, kobiety wyraźnie częściej (różnica 10,2 pp.) niż mężczyźni do obiektów sportu, kultury i rozrywki jeżdżą samochodem osobowym jako pasażerki. Badani płci męskiej częściej natomiast deklarują poruszanie się samochodem w roli kierowcy. Przemierzanie się w omawianym celu samochodem jest głównym wyborem we wszystkich grupach wiekowych. Badani do 24 roku życia częściej jeżdżą jako pasażerowie, zaś starsi respondenci – jako kierowcy.

Wykres 17. Wykorzystywane środki transportu – tereny zieleni; n=2222, wielokrotny wybór

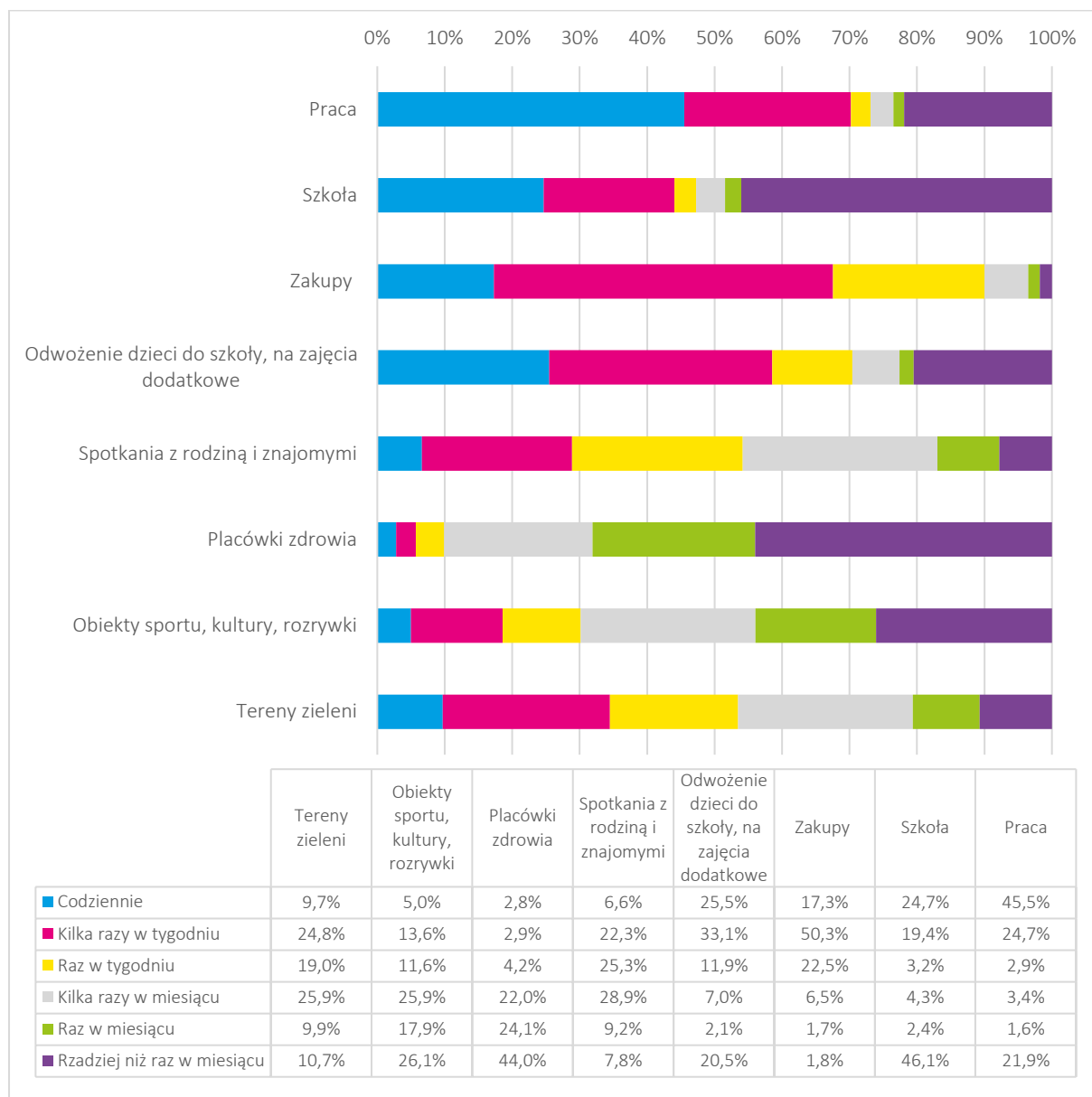


Tereny zielone – parki, skwery las – to jedyny cel podróży, do którego dominującym środkiem transportu nie jest dla mieszkańców ŁOM samodzielnie prowadzony samochód osobowy (wskazało go 33,3% badanych). Respondenci najczęściej na tereny rekreacyjne chodzą pieszo (37,4%). Niemal co trzeci ankietowany deklaruje natomiast, że dojeżdża w te miejsca prywatnym rowerem (31,8%).

Podobnie jak w przypadku innych celów podróży, mężczyźni na tereny zielone nieco częściej dojeżdżają samochodami jako kierowcy, kobiety zaś – jako pasażerki. Wyraźna różnica (5,8 pp.) dotyczy natomiast przemieszczania się pieszo; spaceruje na tereny zielone częściej odbywają badane poci żeńskiej. Osoby pomiędzy 30 a 64 rokiem życia na tereny rekreacyjne najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy. Młodszy badani oraz seniorzy chętniej natomiast przemieszczają się pieszo.

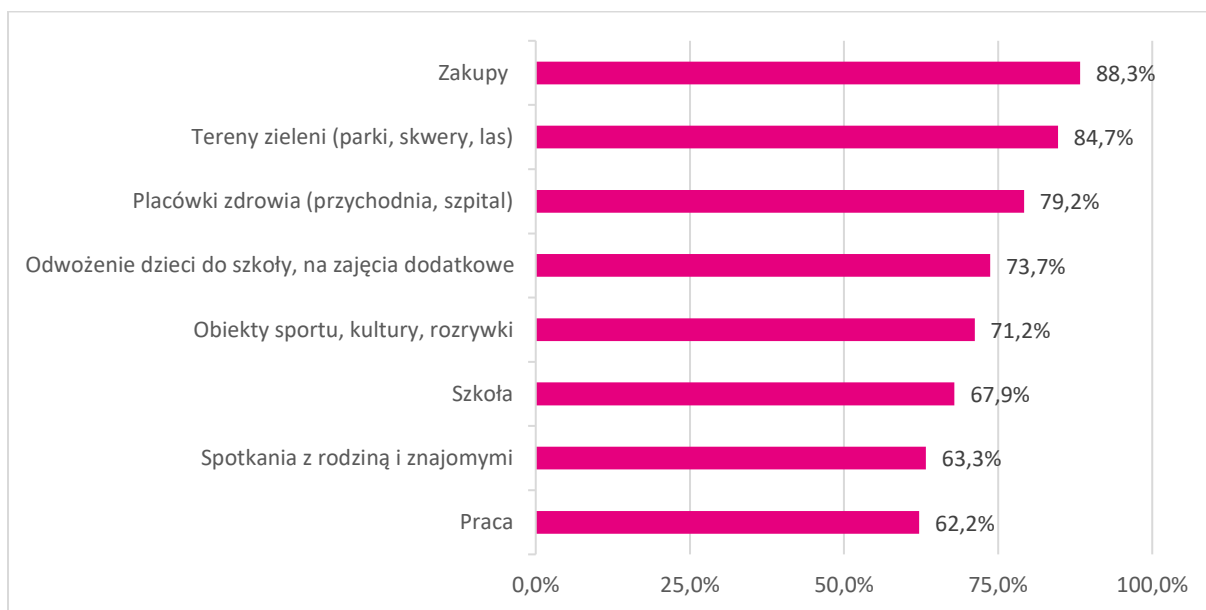
W kolejnym pytaniu respondenci proszeni byli o wskazanie, jak często podróżują do poszczególnych miejsc. Pytani byli także, czy miejsca te położone są w bezpośredniej bliskości (tj. w tej samej gminie czy – w przypadku Łodzi – dzielnicy) ich miejsca zamieszkania.

Wykres 18. Częstotliwość podróży do wybranych celów; n=2327 z wyłączeniem wskazań „nie dotyczy”



Cel podróży, który przez niemal połowę ankietowanych (45,5%) realizowany jest codziennie to dojazdy do miejsca pracy. Relatywnie często mieszkańcy ŁOM wskazują także codzienne odwożenie dzieci do szkoły lub na zajęcia pozalekcyjne (25,5%). Kilka razy w tygodniu badani zazwyczaj (50,3% wskazań) jeżdżą na zakupy; co trzeci respondent będący opiekunem dziecka odwozi je kilka razy w tygodniu do szkoły lub na zajęcia dodatkowe. Rzadziej niż raz w miesiącu ankietowani jeżdżą głównie do placówek ochrony zdrowia (44,0%). Wysoka częstość wskazań tak rzadkich dojazdów do szkoły (46,1% uczniów deklaruje, że jeździ do niej rzadziej niż raz w miesiącu) wynika zapewne z faktu realizacji badania po zakończeniu roku szkolnego; młodzi ludzie odnieśli się zatem do swojej aktualnej – nie zaś przeciętnej – sytuacji w tym względzie.

Wykres 19. Lokalizacja wybranych celów podróży w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania; n=2327 z wyłączeniem wskazań „nie dotyczy”

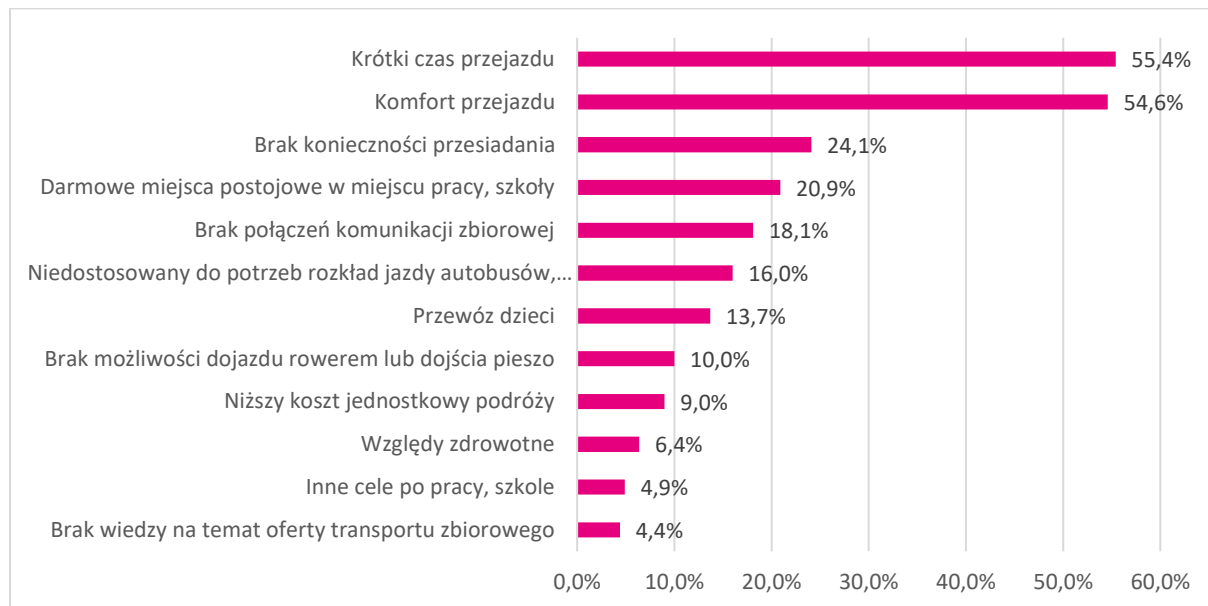


Zdecydowana większość, bo aż 88,3% ankietowanych deklaruje, że zakupy realizuje zazwyczaj w niewielkiej odległości od swojego miejsca zamieszkania (ta sama gmina lub dzielnica Łodzi). Nieznacznie mniejszy odsetek (84,7%) w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania korzysta również z terenów zieleni. Poza miejsce zamieszkania badani wyjeżdżają zazwyczaj w celu spotkania z członkami rodziny lub znajomymi (36,7% deklaruje konieczność poruszania się na większe odległości), a przede wszystkim – do pracy (w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania pracuje mniej niż dwie trzecie, tj. 62,2% uczestników badania).

Płeć badanych nie warunkuje w sposób istotny statystycznie rozkładu ich odpowiedzi. Interesujące wnioski nasuwa natomiast analiza wyników w poszczególnych grupach wiekowych. Okazuje się bowiem, że w celach prywatnych, rekreacyjnych (spotkania z rodziną i znajomymi, korzystanie z terenów zieleni, obiektów kultury, sportu i rozrywki) w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania poruszają się przede wszystkim badani najmłodsi (do 24 lat) oraz najstarsi (po 60 r.ż.)

W dalszej części badania respondenci proszeni byli o wskazanie, jakimi czynnikami kierują się, wybierając przejazdy poszczególnymi formami transportu.

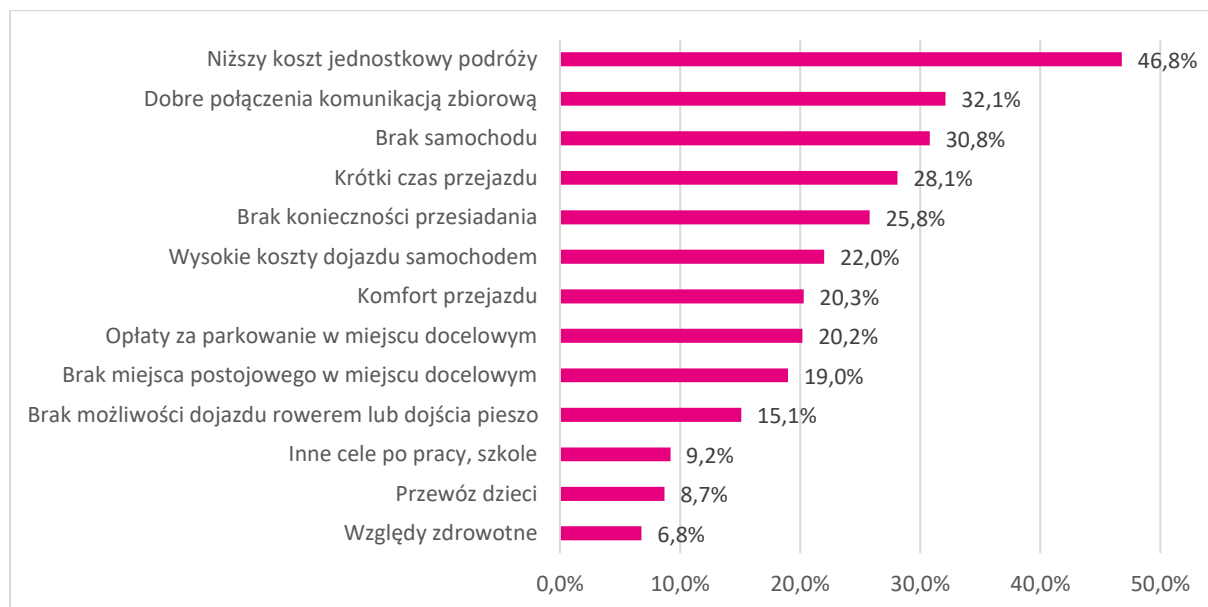
Wykres 20. Samochód prywatny – główne czynniki wyboru; n=2327, wielokrotny wybór



Kluczowe czynniki, decydujące o decyzji poruszania się samochodem prywatnym to krótki czas przejazdu (55,4% ankietowanych) oraz jego komfort (54,6%). Co czwarty respondent wybierający przejazd samochodem kieruje się brakiem konieczności przesiadek (24,1%). Dla co piątego badanego istotnym czynnikiem jest natomiast dostępność darmowych miejsc postojowych w pobliżu miejsca pracy lub nauki (20,9%).

Poza kafełką odpowiedzi jako jeden z istotnych czynników badani wymieniali możliwość przewozu zakupów (4 wskazania). Wymieniana była także niska jakość transportu zbiorowego – spóźnienia czy brak dogodnych połączeń (3 wskazania).

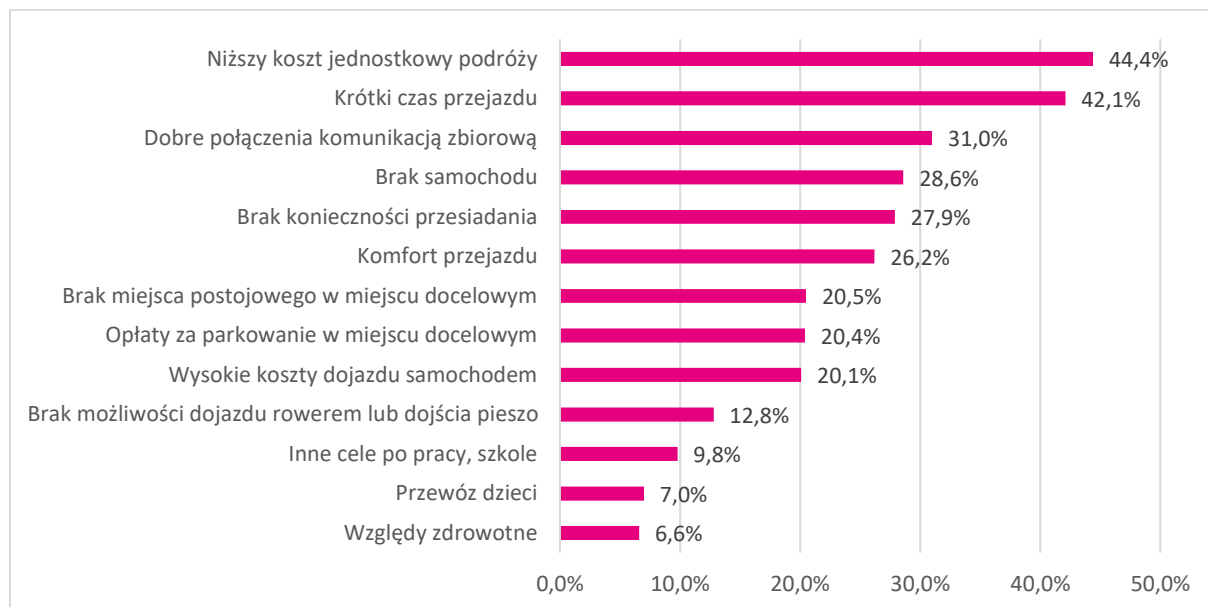
Wykres 21. Autobus – główne czynniki wyboru; n=946, wielokrotny wybór



Respondenci podróżujący na co dzień głównie autobusami kierują się w pierwszej kolejności niższymi niż w przypadku innych pojazdów kosztami podróży (46,8% wskazań). Co trzeci badany wybiera autobus ze względu na dobre połączenia komunikacją zbiorową (32,1%), ale także ze względu na nieposiadanie do dyspozycji samochodu (30,8%).

Poza kafeterią odpowiedzi respondenci wskazują natomiast głównie kierowanie się postawą proekologiczną i chęcią promocji komunikacji zbiorowej wśród znajomych (3 wskazania).

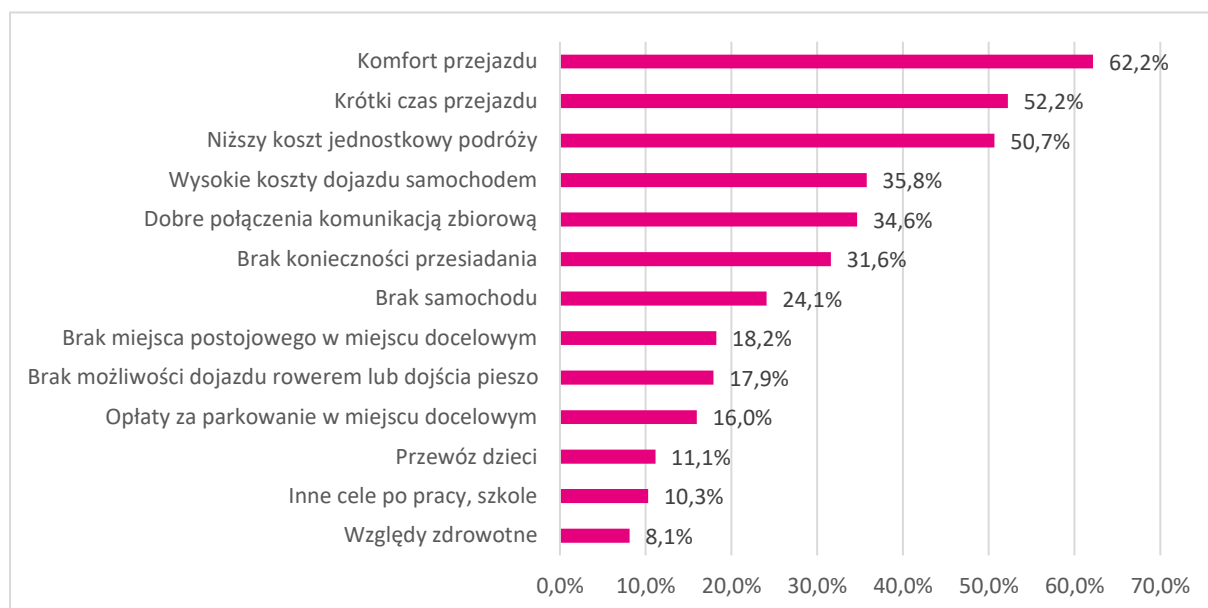
Wykres 22. Tramwaj – główne czynniki wyboru; n=651, wielokrotny wybór



Podobnie jak w przypadku badanych przemieszczających się autobusami, również respondenci wybierający zazwyczaj tramwaj kierują się w pierwszej kolejności relatywnie niskim kosztem jednostkowym podróży (44,4%). Dwie piąte (42,1%) podróżujących tramwajami wybiera je ze względu na krótszy czas przejazdu. Co trzeci respondent w tej grupie (31,0%) kieruje się natomiast dobrym połączeniem komunikacją zbiorową.

Poza kafeterią odpowiedzi, pojedynczy respondenci wskazywali, że poruszają się tramwajami z chęci ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, ale także ze względu na możliwość przemieszczania się po spożyciu alkoholu, na przykład wracając ze spotkań towarzyskich.

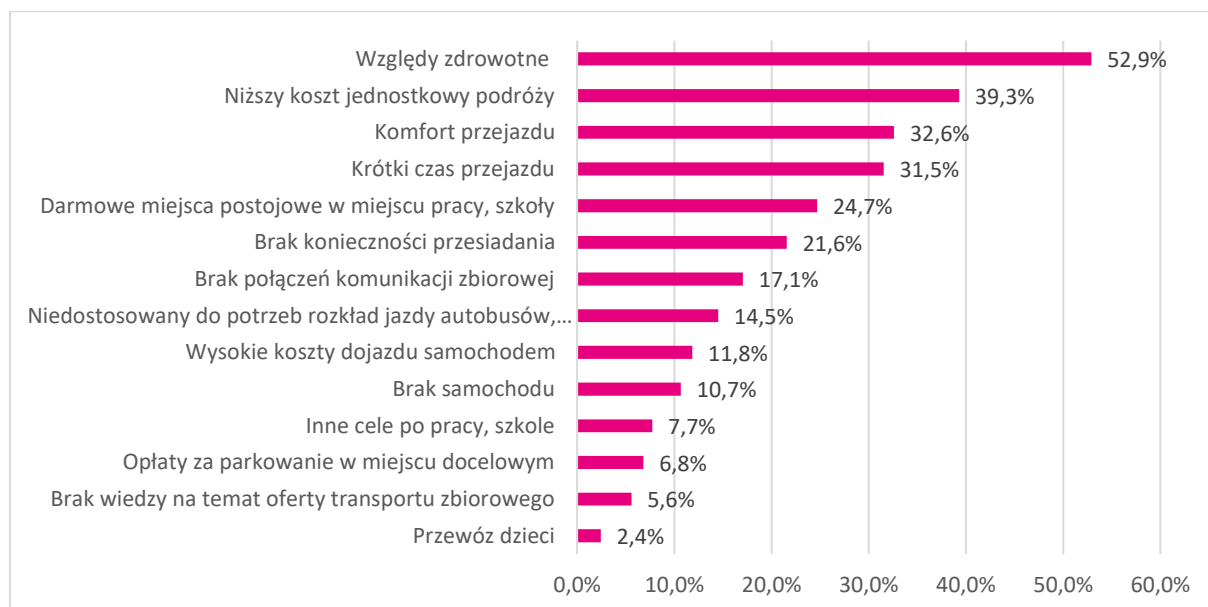
Wykres 23. Kolej – główne czynniki wyboru; n=309, wielokrotny wybór



Ankietowani podróżujący głównie koleją w pierwszej kolejności decydują się na ten środek transportu ze względu na komfort przejazdu – wskazuje go blisko dwie trzecie (62,2%) respondentów w tej grupie. Dla ponad połowy badanych duże znaczenie ma krótki czas przejazdu (52,2%), jak również jego stosunkowo niski koszt (50,7%). Co istotne, jest to jedyny środek transportu oceniany w badaniu, który zyskał wysoką liczbę głosów zarówno dla komfortu, jak i czasu przejazdu.

Poza kafeferią odpowiedzi, badani poruszający się koleją wskazują, że wybór ten dyktowany jest troską o środowisko naturalne.

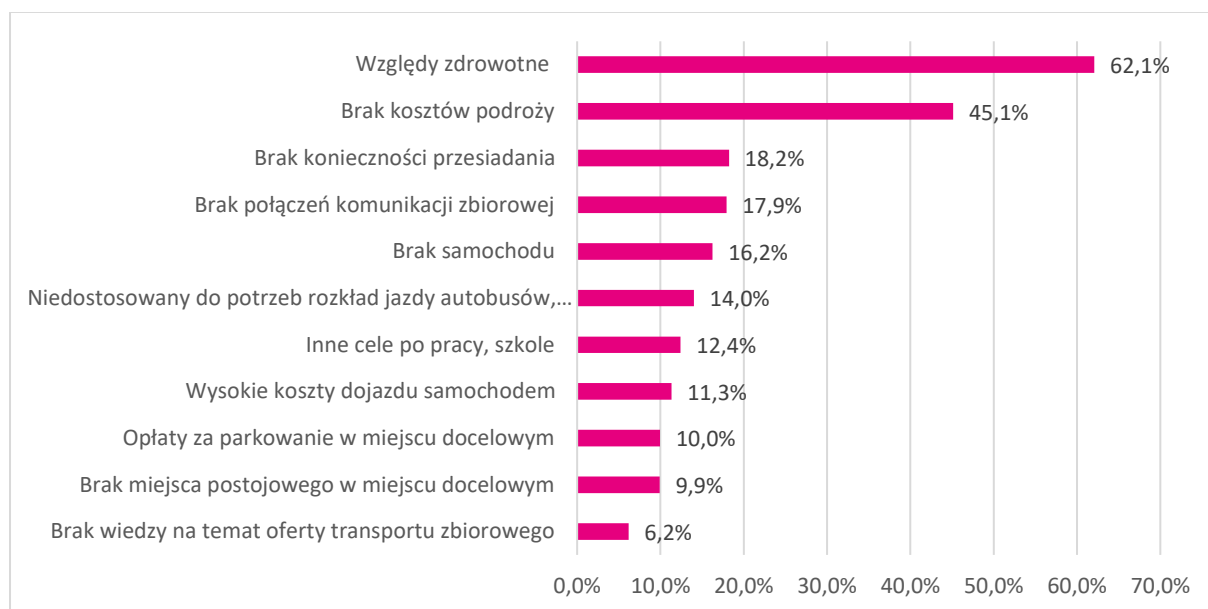
Wykres 24. Rower lub UTO – główne czynniki wyboru; n=920, wielokrotny wybór



Ponad połowa (52,9%) badanych poruszających się na co dzień rowerem lub innym UTO deklaruje, że decyduje się na to ze względu na możliwość poprawy stanu zdrowia. Dwie piąte ankieterów (39,3%) wybiera rower lub inny UTO ze względu na niższy jednostkowy koszt przejazdu; dla co trzeciego istotne znaczenie ma natomiast komfort (32,6%) oraz krótki czas podróży (31,5%).

Poza kafeterią odpowiedzi, respondenci deklarowali najczęściej, że poruszanie się rowerem to dla nich forma rekreacji (14 wskazań). Istotne znaczenie ma także dbałość o stan środowiska naturalnego (7 wskazań).

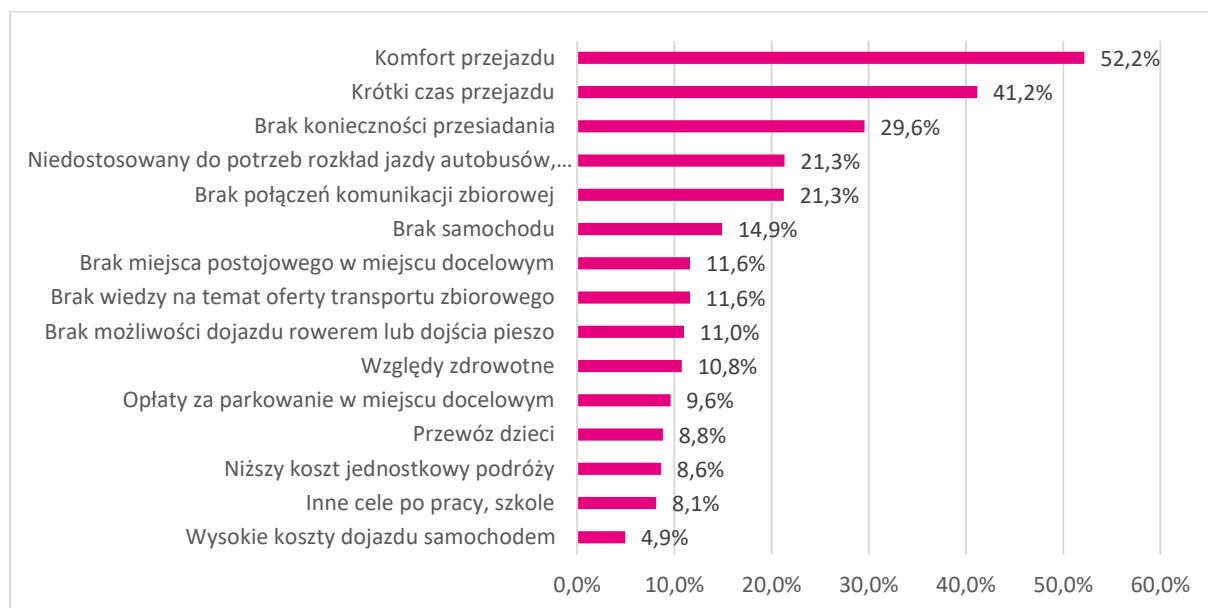
Wykres 25. Podróż piesza – główne czynniki wyboru; n=1051, wielokrotny wybór



Podobnie jak w przypadku użytkowników rowerów i innych UTO, również osoby przemieszczające się głównie pieszo decydują przede wszystkim o zdrowiu (62,1%). Dla ponad dwóch piątych ankieterów (45,1%) istotne znaczenie ma fakt, że przemieszczanie się pieszo nie niesie za sobą żadnych kosztów.

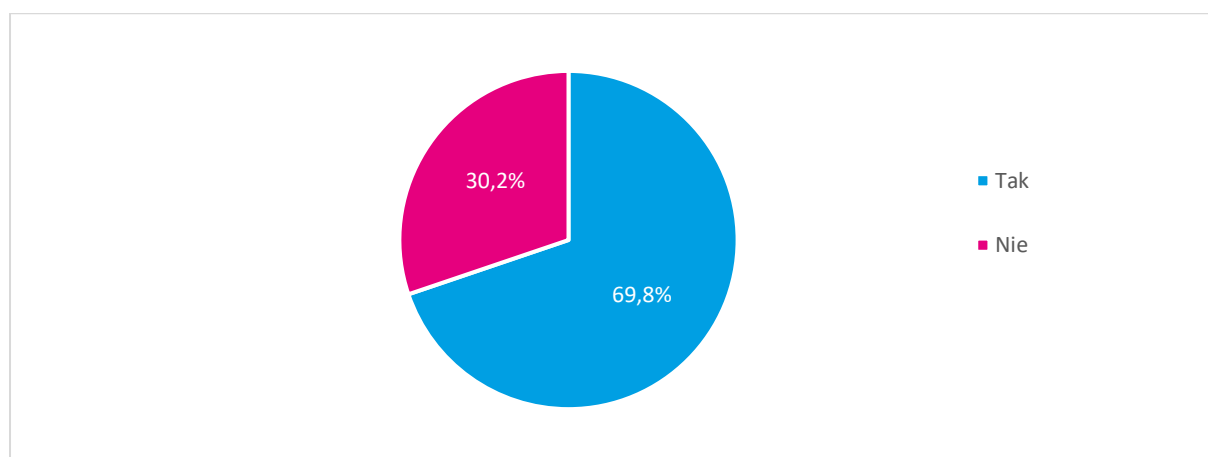
Poza kafeterią odpowiedzi, badani podkreślali przede wszystkim, że przemieszczają się pieszo na krótkie odległości – korzystanie z jakiegokolwiek pojazdu byłoby w tej sytuacji nieracjonalne (58 osób, co stanowi 5,5% ankieterów). Dość licznie respondenci wskazywali także, że spacer to dla nich forma rekreacji i aktywność sprawiająca przyjemność (17 osób).

Wykres 26. Taksówka, przejazd współdzielony – główne czynniki wyboru; n=382, wielokrotny wybór



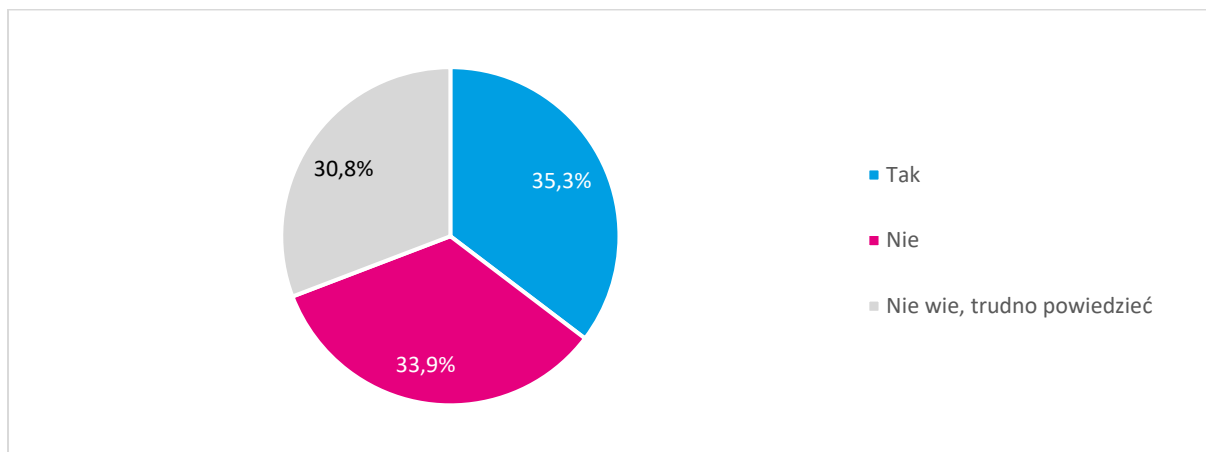
Ponad połowa (52,2%) respondentów podróżujących regularnie taksówkami deklaruje, że głównym czynnikiem wpływającym na ich decyzję jest wysoki komfort przejazdu. Dla dwóch piątych (41,2%) ankietowanych w tej grupie kluczowe znaczenie ma krótki czas przejazdu, natomiast dla do trzeciego – brak konieczności przesiadania się (29,6%). Warto jednak podkreślić, że co piąty użytkownik taksówek lub przejazdów współdzielonych wybiera je ze względu na brak komunikacji zbiorowej lub niedopasowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb (po 21,3%).

Wykres 27. Postrzeganie samochodu osobowego jako środka transportu najwygodniejszego w codziennym życiu; n=2327



Ponad dwie trzecie (69,8%) uczestników badania – tak kobiet, jak i mężczyzn – jest zdania, że w ich miejscu zamieszkania samochód osobowy stanowi najwygodniejszy środek transportu w życiu codziennym. Odsetek odpowiedzi twierdzących najwyższy jest wśród osób pomiędzy 40 a 49 rokiem życia (75,3%), najniższy zaś wśród badanych w wieku do 24 lat (67,5%) oraz seniorów (62,4%).

Wykres 28. Gotowość rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej; n=2000

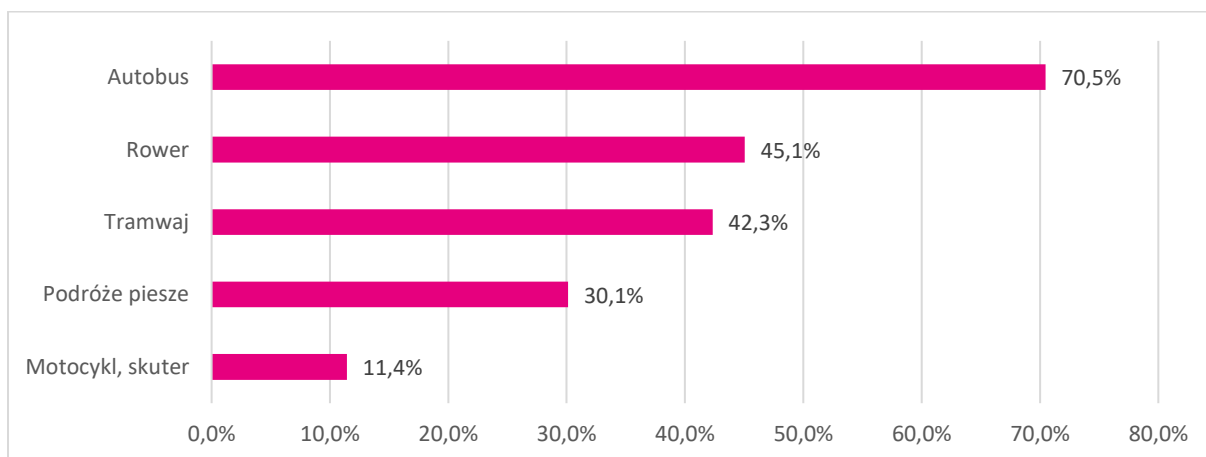


Co trzeci ankietowany (33,9%) deklaruje, że nie byłby skłonny do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej; odsetek osób udzielających odpowiedzi twierdzącej jest o zaledwie 1,4 punktu procentowego wyższy.

Odsetek badanych skłonnych do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej jest taki sam wśród kobiet i mężczyzn. Badani płci męskiej nieznacznie częściej deklarują, że nie są gotowi na takie działania, kobiety natomiast chętniej skłaniają się ku odpowiedzi *nie wiem*.

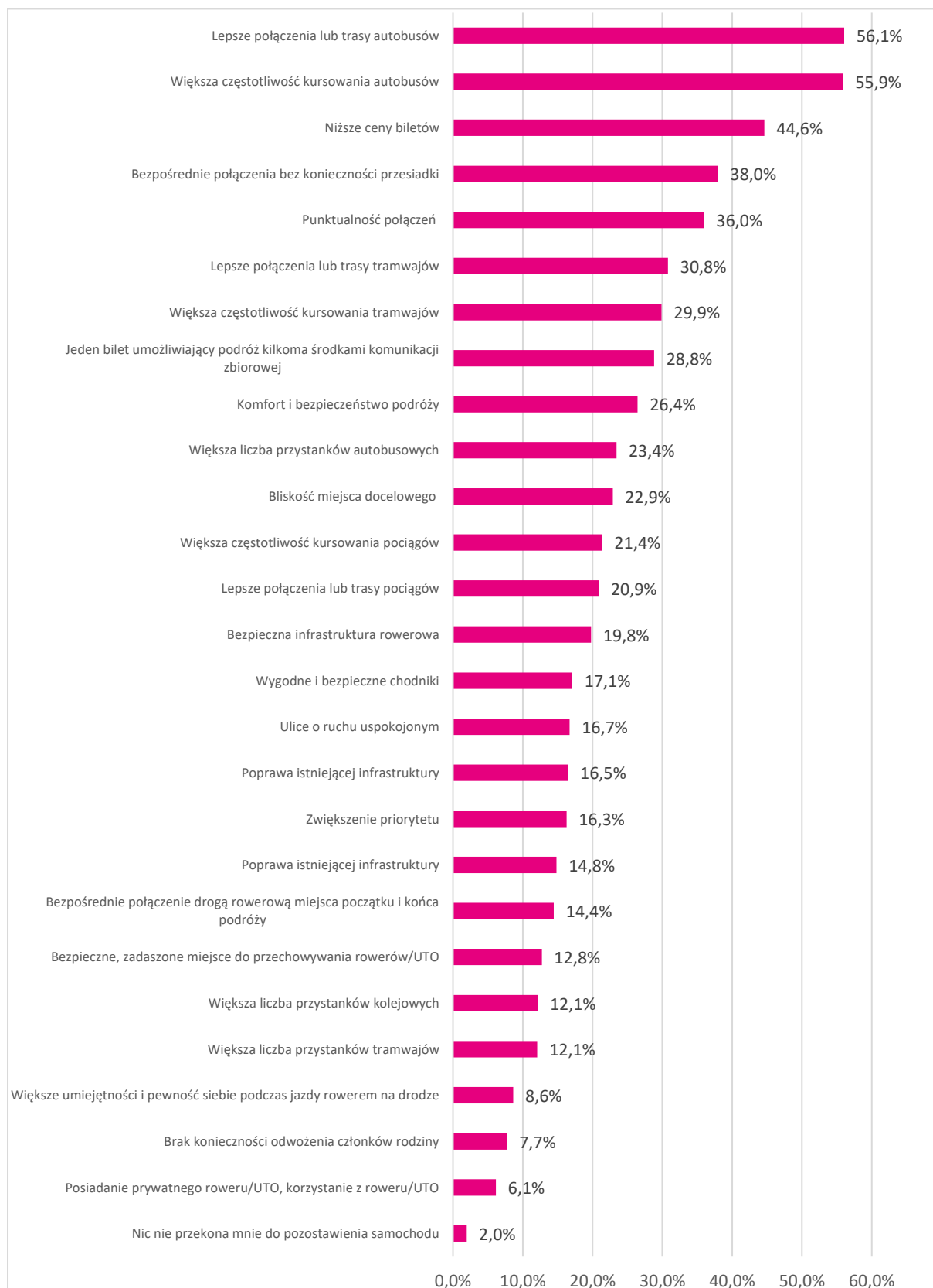
Najliczniej deklarujący chęć rezygnacji z wykorzystania samochodu na rzecz transportu publicznego są badani pomiędzy 30 a 39 rokiem życia (38,8%) oraz seniorzy (37,9%). Przeciwnie wśród respondentów w wieku od 20 do 24 lat – ponad dwie piąte z nich (41,4%) przyznaje, że nie zamierza rezygnować z podróżowania samochodem.

Wykres 29. Środek transportu, na jaki badani byliby skłonni zamienić samochód; n=707, wielokrotny wybór



Osoby deklarujące gotowość rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej najczęściej wskazują, że ich preferowanym środkiem transportu byłby autobus (70,5%). Ponad dwie piąte respondentów mogłoby zamienić samochód na rower (45,1%) lub tramwaj (42,3%).

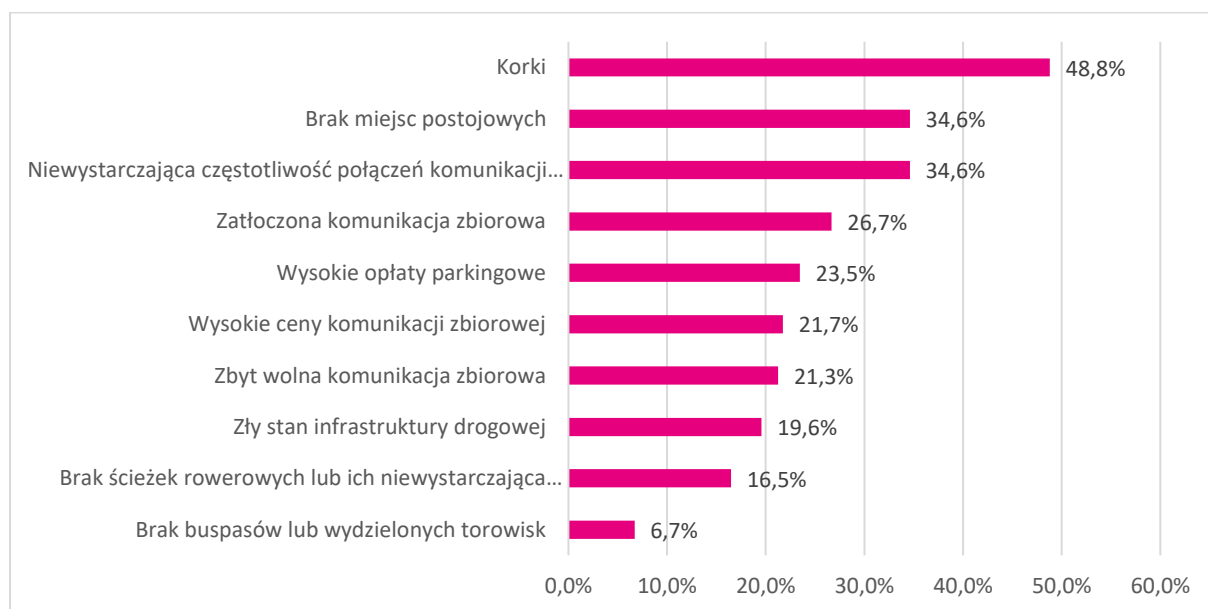
Wykres 30. Czynniki mogące zachęcić do rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu; n=616



W gronie osób, które nie potrafiły wskazać, czy byłyby skłonne do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz innych środków transportu, kluczowe argumenty mogące pomóc im podjąć taką decyzję to lepsze połączenia lub trasy autobusów (56,1% wskazań) oraz większa częstotliwość ich kursowania (55,9%). Ponad dwie piąte badanych (44,6%) do rezygnacji z samochodu mogłyby skłonić niższe ceny biletów komunikacji zbiorowej. Istotne czynniki przy podejmowaniu tej decyzji to także dostępność połączeń bezpośrednich (38,0%) oraz punktualność komunikacji zbiorowej (36,0%). Co ważne, tylko jeden na pięćdziesięciu ankieterowanych w tej grupie (2,0%) wskazał, że nic nie jest w stanie skłonić go do rezygnacji z używania samochodu.

Poza kafeterią odpowiedzi, respondenci wskazywali, że transport zbiorowy powinien być lepiej skomunikowany (np. rozkład jazdy autobusów dostosowany do pociągów). Badani oczekują regularnego, częstego kursowania pojazdów komunikacji publicznej i komfortowych warunków przejazdu. Istotna jest także dostępność autobusów szkolnych, by nie było konieczności odwożenia dzieci do szkół samochodem.

Wykres 31. Największe problemy komunikacyjne; n=2249, wielokrotny wybór



Niemal połowa uczestników badania (48,8%) jest zdania, że największy problem komunikacyjny w miejscu ich zamieszkania stanowią korki samochodowe. Dla co trzeciego respondenta istotną trudność stanowi brak miejsc postojowych (34,6%), jak również niewystarczająca częstotliwość komunikacji zbiorowej (34,6%). Więcej niż co czwarty (26,7%) mieszkaniec ŁOM narzeka natomiast na zatłoczenie pojazdów komunikacji zbiorowej.

Rozkład odpowiedzi badanych kobiet i mężczyzn był zbliżony. Ankieterowani płci męskiej nieco częściej jednak za poważne problemy w obszarze transportu wskazują wysokie opłaty parkingowe (+3,7 pp. w stosunku do kobiet), a przede wszystkim – zły stan infrastruktury drogowej (+5,5 pp.). Wiązać ten stan rzeczy należy z faktem, że to mężczyźni częściej poruszają się samochodami jako kierowcy; omawiane problemy w większym stopniu zatem dotyczą ich bezpośrednio.

Korki to główny problem komunikacyjny ŁOM według niemal wszystkich grup wiekowych respondentów. Wyjątek stanowią tu tylko osoby pomiędzy 60 a 64 r.ż., dla których większą trudność stanowi niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej. Wraz z wiekiem badanych, coraz większego znaczenia nabiera brak miejsc postojowych. Zatłoczona komunikacja zbiorowa stanowi natomiast uciążliwość przede wszystkim dla ludzi młodych.

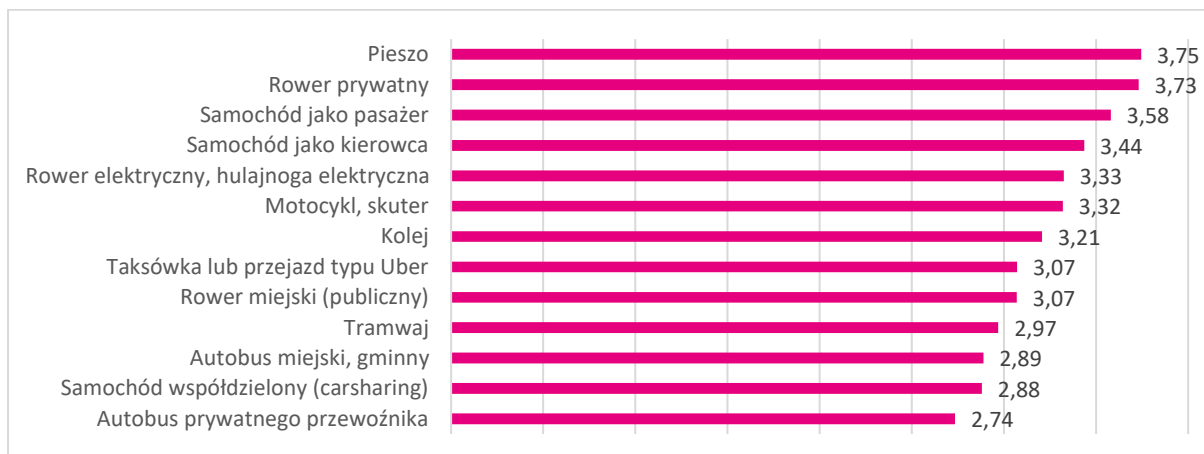
Tabela 1. Największe problemy komunikacyjne w poszczególnych jednostkach terytorialnych; n=2249, wielokrotny wybór

Jednostka samorządu terytorialnego	Korki	Brak miejsc postojowych	Wysokie opłaty parkingowe	Zatłoczona komunikacja zbiorowa	Niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej	Zbyt wolna komunikacja zbiorowa	Wysokie ceny komunikacji zbiorowej	Brak buspasów lub wydzielonych torowisk	Zły stan infrastruktury drogowej	Brak ścieżek rowerowych lub ich niewystarczająca długość
Łódź Bałuty	61,1%	29,6%	25,8%	22,4%	27,8%	20,0%	27,0%	6,0%	29,4%	12,7%
Łódź Śródmieście	53,8%	40,0%	34,0%	27,6%	30,6%	16,8%	24,9%	4,4%	20,9%	13,6%
Łódź Polesie	59,1%	25,8%	21,8%	28,1%	22,6%	26,5%	34,7%	7,6%	29,6%	10,9%
Łódź Widzew	58,8%	35,1%	21,5%	35,0%	33,0%	19,3%	19,4%	6,9%	19,1%	12,0%
Łódź Górna	60,1%	26,3%	27,5%	28,7%	28,4%	22,0%	29,5%	4,8%	22,7%	9,4%
Aleksandrów Łódzki	45,3%	35,3%	19,5%	23,0%	33,7%	21,1%	21,9%	5,9%	16,5%	14,6%
Andrespol	42,4%	30,9%	11,3%	23,6%	23,3%	28,7%	10,3%	5,3%	10,3%	9,2%
Brójce	32,8%	21,8%	11,2%	30,8%	56,1%	26,7%	24,7%	10,4%	7,3%	11,7%
Brzeziny (miasto)	28,8%	32,7%	16,3%	35,7%	29,2%	26,4%	6,8%	2,3%	24,2%	4,6%
Brzeziny (gmina)	57,6%	46,6%	39,7%	26,8%	16,2%	18,7%	11,2%	4,5%	17,0%	7,8%
Dłutów	42,3%	36,8%	26,9%	38,6%	51,4%	21,8%	23,0%	0,0%	31,6%	31,1%
Dmosin	61,0%	25,9%	14,5%	26,0%	46,3%	7,0%	12,8%	7,0%	7,4%	32,1%
Dobroń	38,8%	45,9%	9,0%	26,5%	41,6%	19,2%	18,0%	12,7%	34,7%	41,9%
Głowno (miasto)	60,7%	25,6%	25,9%	25,2%	25,4%	22,5%	21,0%	7,5%	17,7%	12,7%
Głowno (gmina)	55,7%	39,7%	24,3%	13,9%	13,3%	17,4%	21,2%	4,0%	21,9%	16,7%
Koluszki	42,3%	38,0%	18,9%	22,7%	35,5%	20,6%	21,0%	5,4%	13,3%	21,1%
Konstantynów Łódzki	52,6%	33,9%	23,4%	22,0%	41,2%	22,2%	23,5%	7,1%	11,7%	21,8%
Ksawerów	32,8%	47,6%	30,7%	12,5%	33,0%	28,1%	33,9%	0,0%	29,9%	35,0%
Lutomiersk	36,1%	35,4%	21,7%	16,5%	25,9%	20,5%	21,1%	8,0%	13,7%	23,7%
Nowosolna	59,7%	47,9%	15,9%	42,7%	57,3%	17,3%	20,1%	4,4%	19,3%	17,4%
Ozorków (miasto)	47,6%	47,3%	28,9%	25,4%	33,3%	15,1%	18,7%	11,4%	15,7%	17,8%
Ozorków (gmina)	44,9%	25,4%	17,5%	27,7%	33,0%	16,3%	23,5%	7,1%	19,7%	12,5%
Pabianice (miasto)	45,3%	35,6%	24,0%	30,5%	36,7%	22,1%	19,7%	8,8%	15,8%	15,4%
Pabianice (gmina)	43,9%	36,5%	27,0%	45,9%	58,5%	38,8%	33,3%	8,3%	22,6%	35,2%
Parzęczew	25,4%	47,1%	34,8%	16,9%	52,1%	25,4%	20,8%	3,8%	21,7%	23,0%

Rogów	26,7%	41,6%	36,6%	14,2%	46,9%	39,4%	29,3%	5,4%	21,8%	13,6%
Rzgów	42,9%	36,7%	30,8%	30,0%	34,7%	24,2%	13,7%	5,0%	11,9%	23,0%
Stryków	48,8%	43,4%	31,9%	15,4%	32,0%	11,1%	21,6%	0,0%	22,3%	18,9%
Tuszyn	43,4%	33,2%	21,9%	25,4%	28,0%	18,6%	12,6%	12,1%	23,7%	19,5%
Zgierz (miasto)	48,8%	29,5%	20,6%	27,7%	34,3%	18,6%	20,4%	8,1%	21,7%	15,3%
Zgierz (gmina)	46,5%	33,0%	22,2%	21,8%	40,8%	25,1%	25,7%	6,4%	16,4%	13,8%

Analizując dane dotyczące największych problemów komunikacyjnych w miejscu zamieszkania badanych (tj. w punkcie, w którym zazwyczaj zaczynają codzienne podróże) nie sposób nie zauważyć, że korki samochodowe to najdotkliwszy problem na niemal wszystkich obszarach wchodzących w skład ŁOM. W największym stopniu dotyczą one mieszkańców Łodzi, ale także Główna oraz gminy Dmosin. W zaledwie pięciu obszarach korki samochodowe nie znalazły się na liście najczęściej wymienianych problemów związanych z komunikacją. Obok korków, zdecydowana większość analizowanych obszarów boryka się z problemem braku miejsc postojowych, a także z niewystarczającą częstotliwością połączeń komunikacji zbiorowej. Na żadnym z badanych obszarów jako uciążliwy problem komunikacyjny nie został wskazany brak buspasów czy wydzielonych torowisk.

Wykres 32. Ocena łatwości poruszania się poszczególnymi środkami transportu; n=2327, skala <1;5>



Uczestnicy badania proszeni byli o ocenę (w 5-stopniowej skali, gdzie „1” stanowiło ocenę bardzo złą, zaś „5” bardzo dobrą), na ile łatwo im poruszać się w zamieszkiwanym mieście lub gminie poszczególnymi środkami transportu. Najwyżej ocenione zostały pod tym względem różne rodzaje transportu indywidualnego – przede wszystkim chodzenie piechotą (średnio $m=3,75$ punktu) oraz jeżdżenie rowerem prywatnym ($m=3,73$), a dalej – korzystanie z prywatnego samochodu osobowego. Spośród środków komunikacji zbiorowej, najwyżej oceniana była kolej ($m=3,21$), najniżej natomiast – autobusy obsługiwane przez przewoźników prywatnych ($m=2,74$). Poniżej przeciętnej badani ocenili także łatwość przemieszczania się tramwajami, autobusami miejskimi i gminnymi, a także korzystanie z samochodów współdzielonych.

Obie płcie podobnie postrzegają łatwość poruszania się poszczególnymi środkami transportu, przy czym kobiety nieco chętniej poruszają się pieszo, mężczyźni zaś – rowerami. Niezależnie

od poci, najniżej oceniona została łatwość korzystania z autobusów przewoźników prywatnych. Również przynależność do poszczególnych grup wiekowych nie różnicuje istotnie postrzegania przez badanych omawianej kwestii. Warto zauważyć, że przemieszczanie się samochodem jako pasażer najwyższej ocenione zostało przez badanych do 19 r.ż. oraz w grupie wiekowej 25-39 lat. Osoby w wieku 30-39 oraz 50-59 lat za najłatwiejsze uważają przemieszczanie się rowerem prywatnym, zaś pozostali uczestnicy badania – pieszo.

Tabela 2. Ocena łatwości poruszania się poszczególnymi środkami transportu w poszczególnych jednostkach terytorialnych; n=2327, skala <1;5>²

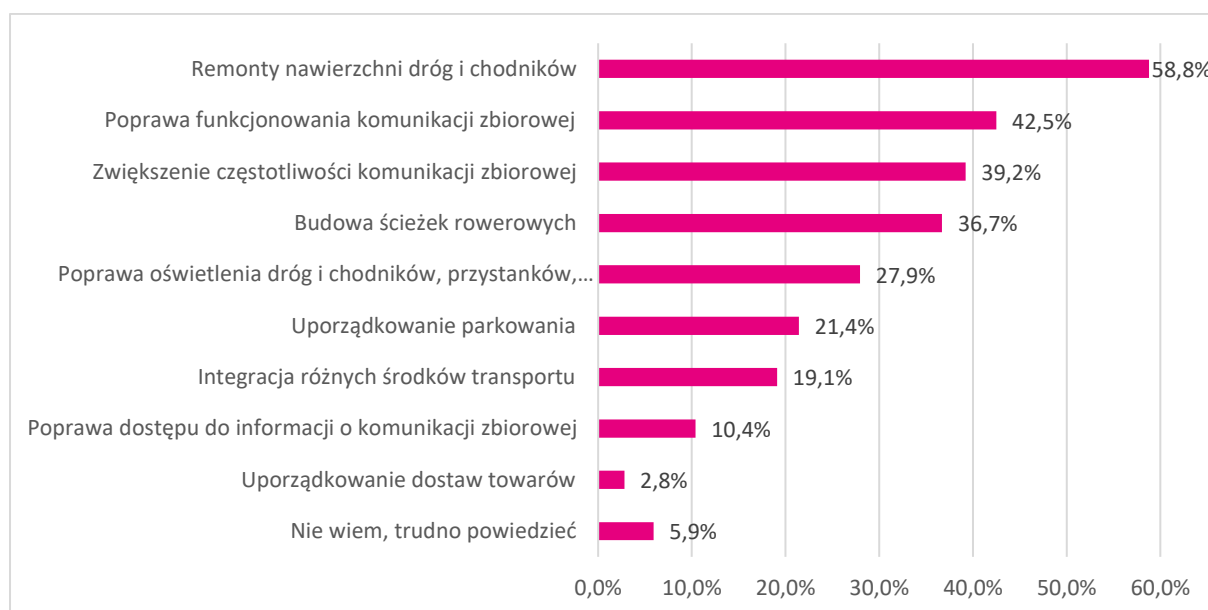
Jednostka samorządu terytorialnego	Autobus prywatnego przewoźnika	Samochód współdzielony (carsharing)	Autobus miejski, gminny	Tramwaj	Rower miejski (publiczny)	Taksówka lub przejazd typu Uber	Kolej	Motocykl, skuter	Rower elektryczny, hulajnoga elektryczna	Samochód jako kierowca	Samochód jako pasażer	Rower prywatny	Pieszo
Łódź Bałuty	3,16	3,42	2,80	3,12	2,82	2,95	2,76	3,24	3,14	3,75	3,43	3,93	3,46
Łódź Śródmieście	3,56	3,61	3,04	3,20	2,66	2,88	2,67	3,31	3,11	3,78	3,26	3,69	3,22
Łódź Polesie	3,21	3,03	2,77	3,07	2,89	3,08	2,79	3,13	3,25	3,86	3,43	3,71	3,11
Łódź Widzew	3,37	3,51	2,90	3,12	2,94	3,02	2,73	3,24	3,11	3,72	3,22	3,67	3,33
Łódź Górna	2,99	3,08	2,78	3,06	2,87	3,01	2,70	3,32	3,03	3,60	3,36	3,60	3,05
Aleksandrów Łódzki	3,38	3,67	2,84	3,00	2,83	3,03	2,90	3,16	3,27	3,81	3,07	3,74	3,15
Andrespol	3,55	3,60	2,78	2,92	2,70	2,82	2,70	3,28	2,91	3,70	3,01	3,89	3,38
Brójce	3,79	3,62	3,16	2,78	2,65	2,41	2,17	2,81	2,98	3,48	3,58	3,68	2,81
Brzeziny (miasto)	3,39	3,77	2,64	2,83	2,78	3,25	2,79	2,96	2,88	3,84	3,20	3,84	3,14
Brzeziny (gmina)	3,24	3,40	2,71	3,03	3,12	3,28	3,13	3,27	3,09	3,38	3,13	3,81	3,35
Dłutów	3,36	3,23	2,65	2,73	2,33	2,12	2,27	2,47	2,49	3,43	2,89	3,28	2,70
Dmosin	3,28	3,48	3,49	3,07	2,98	3,70	2,33	3,46	3,64	3,10	2,64	3,18	2,43
Dobroń	3,60	3,70	2,64	3,11	3,01	3,32	2,79	3,33	3,44	3,82	3,62	3,81	3,51
Głowno (miasto)	3,36	3,80	3,41	3,14	2,95	3,00	2,91	3,19	3,26	3,77	3,68	3,71	3,73
Głowno (gmina)	3,64	3,64	2,64	3,45	3,37	3,64	3,45	3,57	3,39	4,35	4,01	4,39	4,00
Koluszki	3,47	3,61	2,91	2,96	2,77	2,76	3,06	3,49	2,93	4,00	3,55	3,90	3,49
Konstantynów Łódzki	3,54	3,51	2,80	3,15	2,90	2,70	2,86	3,04	2,95	3,47	3,13	3,76	3,28
Ksawerów	3,47	3,83	2,56	3,43	3,10	3,52	3,04	3,26	2,60	3,78	3,16	3,85	3,44
Lutomiersk	3,58	3,65	3,11	3,00	3,28	3,16	2,68	2,83	2,96	4,03	3,74	3,84	3,51
Nowosolna	3,70	3,89	2,86	2,90	2,41	2,54	2,07	2,37	2,70	3,73	3,50	3,39	3,40
Ozorków (miasto)	3,68	3,85	2,98	2,95	2,98	3,03	2,88	3,27	3,06	3,75	3,43	3,88	3,41
Ozorków (gmina)	3,47	3,47	3,57	2,57	2,59	2,81	2,64	3,12	3,10	3,64	3,51	3,65	3,49
Pabianice (miasto)	3,44	3,60	2,81	3,17	3,03	2,87	2,63	3,32	3,15	3,86	3,29	3,91	3,51

² Kolorem zielonym wyróżniono dwie noty najwyższe, różowym – najniższe (dla każdego obszaru odrębnie).

Pabianice (gmina)	3,73	3,88	2,42	2,61	2,19	1,90	2,11	2,42	2,47	3,17	2,78	3,18	2,93
Parzęczew	3,84	4,04	3,26	3,67	3,07	3,04	2,74	3,18	3,22	3,91	3,58	3,62	3,15
Rogów	3,68	3,85	3,12	3,07	2,67	3,20	2,97	3,49	3,32	4,09	2,99	3,76	3,55
Rzgów	3,56	3,69	3,30	3,03	2,88	2,97	2,74	2,77	2,71	3,46	3,09	3,61	3,27
Stryków	3,27	3,46	3,07	3,02	2,92	3,24	2,79	3,25	3,07	3,56	3,37	3,39	3,25
Tuszyn	3,43	3,50	2,78	3,11	3,37	3,18	2,92	3,12	3,58	3,96	3,85	4,12	3,75
Zgierz (miasto)	3,37	3,55	2,82	3,20	3,04	3,10	2,82	3,43	3,18	3,74	3,53	3,78	3,38
Zgierz (gmina)	3,58	3,65	2,98	2,99	2,90	3,02	2,58	3,02	2,80	3,55	3,16	3,51	3,19

Mieszkańcy poszczególnych dzielnic Łodzi oraz gmin leżących w obrębie ŁOM różnie postrzegają wygodę poruszania się poszczególnymi środkami transportu. Nie sposób jednak nie zauważyć, że przejazdy rowerem prywatnym oraz samochodem jako kierowca na większości analizowanych terenów oceniane są najwyżej. Uwagę zwrócić należy na miasta i gminy, gdzie najwyższe oceny dotyczyły autobusów przewoźników prywatnych (Brójce, Dłutów, Konstantynów Łódzki, gminy Pabianice i Zgierz); uwzględniając opinie respondentów o stosunkowo wysokiej cenie tych przejazdów można bowiem założyć, że częstotliwość kursowania publicznej komunikacji zbiorowej jest na tych obszarach zdecydowanie niewystarczająca.

Wykres 33. Działania niezbędne w celu poprawy funkcjonowania transportu w miejscu zamieszkania; n=2327, wielokrotny wybór



Ponad połowa (58,8%) uczestników badania jest zdania, że aby poprawić funkcjonowanie transportu w okolicy ich miejsca zamieszkania, kluczowym działaniem jest poprawa stanu nawierzchni dróg i chodników. Dwie piąte badanych (42,5%) za istotne działanie uważa poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej; nieznacznie mniejszy odsetek (39,2%) oczekiwałby natomiast zwiększenia częstotliwości jej kursowania.

Postrzeganie działań niezbędnych do poprawy funkcjonowania transportu jest niemal identyczne wśród kobiet i mężczyzn. Jedyna istotna różnica (3,8 pp.) dotyczy poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej – częściej oczekują jej badani płci męskiej.

Również wiek badanych nie wpływa znacząco na ich oczekiwania względem działań mogących poprawić funkcjonowanie transportu w ich okolicy. We wszystkich grupach wiekowych do najważniejszych oczekiwań należy poprawa nawierzchni dróg i chodników oraz funkcjonowania komunikacji zbiorowej (tutaj wyjątek stanowią jednak osoby pomiędzy 20 a 24 r.ż.). dla badanych w wieku do 49 lat duże znaczenie ma zwiększenie częstości komunikacji zbiorowej, dla starszych natomiast – budowa ścieżek rowerowych.

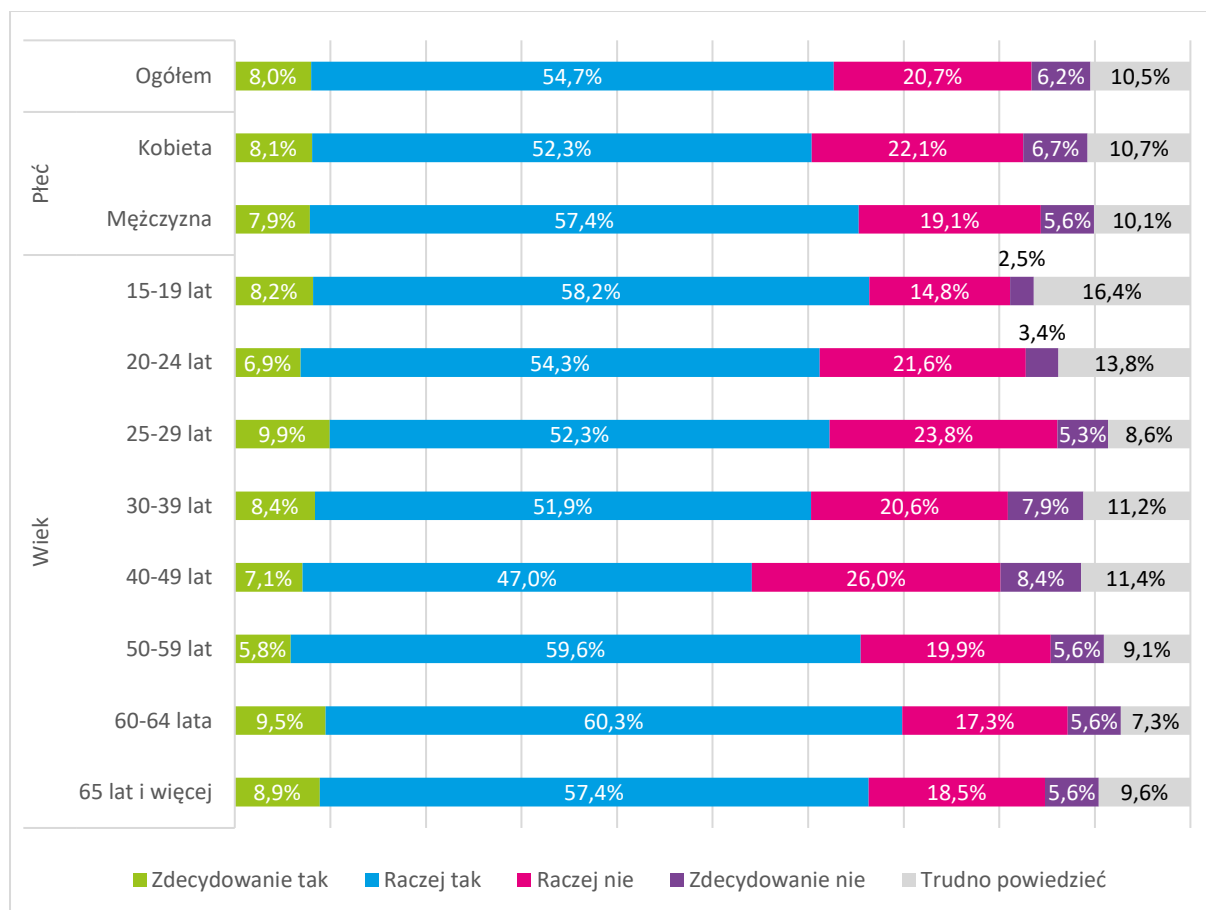
Tabela 3. Działania niezbędne w celu poprawy funkcjonowania transportu w miejscu zamieszkania; n=2327, wielokrotny wybór

Jednostka samorządu terytorialnego	Remonty nawierzchni dróg i chodników	Poprawa oświetlenia dróg i chodników, przystanków, dróg rowerowych	Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej	Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej	Budowa ścieżek rowerowych	Integracja różnych środków transportu	Poprawa dostępu do informacji o komunikacji zbiorowej	Uporządkowanie parkowania	Uporządkowanie dostaw towarów
Łódź Bałuty	76,5%	26,9%	45,7%	34,8%	29,9%	15,5%	7,6%	20,5%	,7%
Łódź Śródmieście	70,9%	35,3%	42,2%	38,4%	40,5%	10,8%	8,7%	22,6%	,9%
Łódź Polesie	57,4%	18,6%	53,8%	37,9%	25,7%	25,9%	4,9%	22,4%	2,8%
Łódź Widzew	62,3%	26,5%	45,4%	37,6%	33,7%	19,0%	8,6%	23,3%	3,8%
Łódź Górna	62,4%	24,6%	44,1%	44,0%	32,1%	18,0%	8,6%	21,2%	1,8%
Aleksandrów Łódzki	53,2%	27,6%	48,6%	39,3%	35,9%	12,5%	12,0%	11,8%	1,6%
Andrespol	42,9%	21,2%	41,1%	26,5%	37,1%	14,1%	12,2%	15,8%	3,6%
Brójce	35,3%	28,5%	51,8%	43,8%	27,4%	19,9%	21,2%	4,2%	11,4%
Brzeziny (miasto)	58,3%	15,5%	41,1%	20,5%	43,8%	8,7%	9,0%	17,6%	,0%
Brzeziny (gmina)	53,5%	31,0%	45,7%	27,5%	37,4%	11,3%	4,2%	29,9%	4,2%
Dłutów	70,9%	46,5%	49,2%	50,1%	48,0%	11,7%	20,6%	10,6%	,0%
Dmosin	66,7%	31,3%	29,6%	41,3%	44,9%	7,0%	13,3%	13,3%	14,2%
Dobroń	65,3%	37,3%	44,5%	43,6%	48,2%	27,3%	13,6%	24,7%	2,9%
Głowno (miasto)	63,8%	28,2%	30,5%	38,8%	29,7%	17,1%	11,9%	27,9%	1,8%
Głowno (gmina)	68,4%	20,7%	38,0%	35,6%	48,0%	9,0%	8,7%	23,0%	,0%
Koluszki	59,9%	31,9%	33,3%	39,4%	39,2%	10,7%	12,4%	22,7%	1,3%
Konstantynów Łódzki	61,8%	22,9%	39,3%	31,5%	30,7%	23,6%	13,2%	19,0%	5,5%
Ksawerów	64,2%	39,1%	39,6%	46,2%	55,5%	15,8%	3,2%	21,1%	,0%
Lutomiersk	42,8%	19,9%	32,8%	39,5%	34,4%	19,2%	3,0%	16,9%	,0%
Nowosolna	73,5%	30,1%	69,8%	55,3%	32,3%	28,0%	13,8%	13,2%	4,6%
Ozorków (miasto)	58,2%	23,5%	37,9%	40,3%	45,8%	21,5%	11,8%	26,2%	,0%
Ozorków (gmina)	51,5%	15,7%	42,7%	34,7%	35,9%	25,1%	13,0%	13,9%	3,2%
Pabianice (miasto)	53,1%	31,2%	38,3%	38,0%	37,5%	22,2%	8,2%	25,5%	4,9%
Pabianice (gmina)	63,9%	34,6%	60,0%	62,0%	61,2%	40,0%	10,8%	23,0%	,0%

Parzęczew	59,9%	28,2%	36,7%	52,2%	41,0%	37,6%	16,1%	22,7%	,0%
Rogów	64,5%	46,7%	36,0%	51,3%	50,4%	21,4%	15,6%	38,2%	,0%
Rzgów	45,6%	33,1%	46,6%	31,5%	44,5%	20,5%	7,8%	22,4%	10,3%
Stryków	47,6%	25,1%	30,3%	38,1%	34,1%	13,0%	15,6%	23,9%	5,8%
Tuszyn	51,6%	29,1%	39,4%	33,1%	30,3%	14,0%	10,5%	23,7%	3,9%
Zgierz (miasto)	58,4%	28,6%	43,3%	40,8%	29,3%	22,8%	10,6%	22,7%	2,2%
Zgierz (gmina)	52,5%	22,8%	39,9%	44,1%	43,2%	24,5%	15,8%	20,0%	1,8%

Na wszystkich badanych obszarach konieczność remontu nawierzchni dróg i chodników została wskazana jako kluczowe działanie, mogące poprawić funkcjonowanie transportu. Na terenie Łodzi, ale też innych miast (jak np. Głowno, Pabianice czy Zgierz), oczekiwana jest poprawa funkcjonowania oraz zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. W mniejszych miejscowościach badani wagę przywiązują do budowy ścieżek rowerowych; szczególnie często potrzeba ta wskazywana jest przez mieszkańców gminy Pabianice.

Wykres 34. Postrzeganie dróg w miejscowości i w najbliższej okolicy jako bezpiecznych; n=2327



Mieszkańcy ŁOM w większości (62,7%) są zdania, że drogi w ich okolicy zamieszkania są bezpieczne; przeciwną opinię wyraził co czwarty (26,9%) ankietowany.

Poczucie bezpieczeństwa na drogach jest nieco większe wśród mężczyzn niż wśród kobiet – jako *zdecydowanie* lub *raczej* bezpieczne ocenia je 65,3% respondentów płci męskiej i 60,4% ankietowanych płci żeńskiej. Może mieć to związek z faktem, że kobiety nieco częściej poruszają się pieszo, mężczyźni zaś – prowadząc samochody.

Grupą wiekową, która najniżej ocenia bezpieczeństwo na drogach są osoby pomiędzy 40 a 49 rokiem życia. Jako *zdecydowanie* lub *raczej* bezpieczne określa je 54,1% badanych w tej grupie, natomiast przeciwną opinię wyraził średnio co trzeci (34,5%). Jako bezpieczne drogi lokalne najczęściej oceniają seniorzy (69,8% opinii pozytywnych) oraz respondenci najmłodszy (66,4% takich wskazań).

Tabela 4. Postrzeganie dróg w miejscowości i w najbliższej okolicy jako bezpiecznych; n=2327³

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Trudno powiedzieć	Pozytywne ogółem	Negatywne ogółem
Łódź Bałuty	5,8%	48,2%	25,5%	7,3%	13,1%	54,0%	32,8%
Łódź Śródmieście	8,0%	52,0%	18,0%	9,0%	13,0%	60,0%	27,0%
Łódź Polesie	6,8%	50,7%	23,3%	5,5%	13,7%	57,5%	28,8%
Łódź Widzew	9,1%	52,3%	20,5%	8,3%	9,8%	61,4%	28,8%
Łódź Górna	2,9%	55,2%	23,8%	9,5%	8,6%	58,1%	33,3%
Aleksandrów Łódzki	11,5%	47,5%	25,2%	5,8%	10,1%	59,0%	30,9%
Andrespol	14,0%	57,9%	15,8%	3,5%	8,8%	71,9%	19,3%
Brójce	12,5%	53,1%	9,4%	12,5%	12,5%	65,6%	21,9%
Brzeziny (miasto)	9,1%	61,4%	13,6%	6,8%	9,1%	70,5%	20,5%
Brzeziny (gmina)	3,8%	61,5%	11,5%	3,8%	19,2%	65,4%	15,4%
Dłutów	9,4%	43,8%	40,6%	-	6,3%	53,1%	40,6%
Dmosin	10,0%	50,0%	25,0%	10,0%	5,0%	60,0%	35,0%
Dobroń	8,3%	45,8%	22,9%	12,5%	10,4%	54,2%	35,4%
Głowno (miasto)	10,2%	52,5%	22,0%	1,7%	13,6%	62,7%	23,7%
Głowno (gmina)	-	82,6%	17,4%	-	-	82,6%	17,4%
Koluszki	5,1%	65,3%	17,3%	2,0%	10,2%	70,4%	19,4%
Konstantynów Łódzki	7,5%	58,1%	19,4%	5,4%	9,7%	65,6%	24,7%
Ksawerów	5,0%	67,5%	12,5%	7,5%	7,5%	72,5%	20,0%
Lutomiersk	15,8%	52,6%	18,4%	2,6%	10,5%	68,4%	21,1%
Nowosolna	10,0%	52,5%	17,5%	10,0%	10,0%	62,5%	27,5%
Ozorków (miasto)	7,6%	57,6%	15,2%	7,6%	12,0%	65,2%	22,8%
Ozorków (gmina)	14,7%	52,9%	17,6%	5,9%	8,8%	67,6%	23,5%
Pabianice (miasto)	7,7%	59,5%	18,6%	4,7%	9,5%	67,2%	23,4%
Pabianice (gmina)	4,5%	37,3%	28,4%	11,9%	17,9%	41,8%	40,3%
Parzęczew	11,4%	57,1%	11,4%	11,4%	8,6%	68,6%	22,9%
Rogów	6,9%	65,5%	17,2%	3,4%	6,9%	72,4%	20,7%

³ Kolorem zielonym wyróżniono trzy jednostki o najwyższym odsetku ocen pozytywnych, zaś różowy – te, w których najliczniej padały oceny negatywne.

Rzgów	7,5%	42,5%	32,5%	5,0%	12,5%	50,0%	37,5%
Stryków	1,8%	63,6%	27,3%	1,8%	5,5%	65,5%	29,1%
Tuszyn	9,8%	49,0%	15,7%	9,8%	15,7%	58,8%	25,5%
Zgierz (miasto)	10,0%	56,8%	19,5%	4,6%	9,1%	66,8%	24,1%
Zgierz (gmina)	5,3%	52,6%	27,6%	5,3%	9,2%	57,9%	32,9%

W niemal wszystkich gminach i dzielnicach wchodzących w skład ŁOM, badani w większości postrzegają okoliczne drogi jako bezpieczne. Największy odsetek odpowiedzi twierdzących zanotowano w gminie Głowno (82,6%), a dalej – w gminach Ksawerów (72,5%) oraz Rogów (72,4%). Najwyższy odsetek osób oceniających drogi w okolicy jako niebezpieczne odnotowano natomiast w gminie Dłutów (40,6%). Równie często opinie takie padały w gminie Pabianice – to jedyny teren, gdzie odsetek badanych oceniających bezpieczeństwo pozytywnie i negatywnie był niemal identyczny.

1.1.1. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Badanie dotyczące opinii i postaw mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego związanych z funkcjonowaniem transportu na tym terenie objęło kilka bloków tematycznych. Badani proszeni byli o scharakteryzowanie swoich codziennych podróży – ich kierunków, częstotliwości i celów. Omawiano wykorzystywane przez mieszkańców **środki transportu**; poruszono także kwestię czynników, którymi respondenci kierują się, podejmując decyzję o sposobie przemieszczania się. Kolejną część badania poświęcono została **otwartości respondentów na rezygnację z przejazdów samochodami osobowymi** na rzecz częstszego korzystania z transportu zbiorowego; analizie poddano czynniki, które mogłyby zachęcić mieszkańców ŁOM do takiej zmiany. Ostatni blok pytań poruszał kwestie związane z wyzwaniem, jakie wiążą się z poprawą funkcjonowania transportu zarówno w samej Łodzi, jak i w poszczególnych gminach należących do ŁOM.

W badaniu udział wzięło **2327 osób** – mieszkańców ŁOM w wieku co najmniej 15 lat. Struktura próby badawczej była zbliżona ze względu na płeć i wiek ankietowanych do struktury populacji generalnej Łodzi oraz gmin sąsiadujących. Niewielkie odchylenia – wynikające z zastosowanej techniki badawczej – skorygowane zostały poprzez procedurę ważenia wyników badania.

W grupie badanej kobiety stanowiły nieznaczną większość, zaś jedna czwarta uczestników badania to osoby w wieku 65 lat lub starsze – rozkład ten odpowiada strukturze demograficznej populacji mieszkańców ŁOM. Wśród respondentów dominowały osoby o wykształceniu średnim lub wyższym; najczęściej byli to badani aktywni zawodowo oraz emeryci i renciści.

Najczęstszym początkowym punktem podróży jest dla badanych mieszkańców ŁOM sama Łódź, w której codzienne przejazdy rozpoczyna około jedna czwarta ankietowanych. Co ósmy badany wyjeżdża zazwyczaj z Pabianic, a co dziesiąty – ze Zgierza. Struktura odpowiedzi dotyczących najczęstszego punktu początkowego podróży pokrywa się z doбором badanych ze względu na deklarowane miejsce zamieszkania na terenie poszczególnych jednostek należących do ŁOM.

Łódź jest też najczęstszym punktem docelowym zdecydowanej większości podróży mieszkańców Obszaru; szczególnie często wskazywane jest Śródmieście. Nie jest to oczywiście zaskakujące; stolica województwa to siedziba wielu przedsiębiorstw, szkół wyższych, różnego rodzaju usług oraz miejsc kultury i rozrywki – „centrum życia” regionu. W pojedynczych gminach respondenci deklarują, że częściej poruszają się tylko w najbliższej okolicy miejsca zamieszkania; wiązać się to może ze specyfiką konkretnych miejscowości, ale także ze stosunkowo niewielką próbą badawczą, z której wyniki nie odzwierciedlają w pełni postaw populacji generalnej mieszkańców.

Ponad trzy czwarte mieszkańców ŁOM deklaruje, że posiada uprawnienia do prowadzenia samochodu. Prawo jazdy nieznacznie częściej posiadają mężczyźni niż kobiety. Wśród osób powyżej 40 roku życia, uprawnienia te ma około czterech piątych respondentów. Co najmniej jeden samochód prywatny jest dostępny w ponad 80% gospodarstw domowych – to, obok rowerów, najczęściej posiadany przez mieszkańców ŁOM środek transportu.

Szeroka dostępność samochodów osobowych przekłada się na duży odsetek ich użytkowników. W niemal wszystkich analizowanych celach podróży – jak codzienne dojazdy do pracy, związane z ochroną zdrowia, zakupami czy spotkaniami towarzyskimi – **mieszkańcy deklarują,**

że najczęściej poruszają się jako kierowcy, a w drugiej kolejności – pasażerowie samochodów. Wyjątek stanowią tu dojazdy do miejsc nauki; uczniowie w większości przemieszczają się do nich autobusami miejskimi oraz gminnymi. Na tereny zieleni badani natomiast zwykle chadzają pieszo; spacer jest dla nich dodatkowym elementem rekreacji.

Codziennie dojazdy do miejsca pracy realizuje około połowa aktywnych zawodowo mieszkańców ŁOM. Kilka razy w tygodniu badani przemieszczają się po zakupy oraz odwożąc dzieci do szkół lub na zajęcia pozalekcyjne. Najrzadziej – zwykle nie częściej niż raz w miesiącu – realizowane są natomiast przejazdy związane z ochroną zdrowia. Warto przy tym zauważyć, że miejsce pracy relatywnie często oddalone jest od miejsca zamieszkania ankietowanych; uzasadnia to wybór samochodu jako dość szybkiego i komfortowego środka transportu w tym celu.

Determinanty wyboru poszczególnych środków transportu są odmienne. **Badani przemieszczający się zazwyczaj samochodem wskazują, jak wspomniano wcześniej, że decydują się na to głównie ze względu na krótki czas przejazdu, ale także jego komfort.** Wybór autobusu miejskiego lub gminnego dyktowany jest zwykle niskim kosztem podróży; istotne znaczenie ma tutaj także dobre połączenie – a zatem możliwie szybkie, niezawodne i dostępne w odpowiednich porach dnia. Podobnie jak w przypadku autobusów, również tramwaje wybierane są często ze względu na niski jednostkowy koszt podróży. Niemal identyczne znaczenie ma dla osób podróżujących tym środkiem transportu szybkość przejazdu. Oznacza to, że wdrażanie priorytetów na trasach linii komunikacji zbiorowej przełoży się na skrócenie czasu przejazdu i popularyzację transportu publicznego. Przejazdy kolejną wybierane są przez respondentów głównie ze względu na komfort przejazdu; istotne znaczenie ma także krótki czas przejazdu i jego niski koszt – tożsame powody co w przypadku podróży realizowanych prywatnymi samochodami. **Osoby poruszające się najczęściej rowerem wskazują zazwyczaj, że decyzja ich powodowana jest chęcią zadbania o swój stan zdrowia przez zapewnienie sobie większej ilości ruchu; nie bez znaczenia jest tu jednak koszt przejazdu oraz jego komfort.** Podobne czynniki decydują o tym, że mieszkańcy ŁOM mający na co dzień do pokonania niewielkie odległości poruszają się pieszo. Reasumując, decyzja o wyborze środka transportu w codziennych dojazdach jest zawsze wypadkową analizy kilku głównych czynników: przede wszystkim szybkości przejazdu, jego wygody oraz ceny.

W tym kontekście warto zauważyć, że ponad dwie trzecie ankietowanych jest zdania, że **samochód osobowy jest niezbędnym do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw**; zwiększenie liczby użytkowników transportu publicznego musi zatem bazować na zmianie przekonań w tym zakresie. Innymi słowy, tak długo jak komunikacja zbiorowa nie będzie dla mieszkańców możliwie „bezproblemowa”, będą oni wybierać przejazdy prywatne.

Należy jednak podkreślić, że zaledwie jedna trzecia badanych mieszkańców ŁOM deklaruje, że nie byłaby skłonna zrezygnować z samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Najbardziej otwarte na zmianę są osoby pomiędzy 30 a 39 rokiem życia, najmniej – w wieku od 20 do 24 lat. To zrozumiałe - młodzi kierowcy cieszą się jeszcze niedawno zdobytymi uprawnieniami; wchodzą również w etap życia, gdzie samochód wydaje się szczególnie potrzebny (ze względu na przykład na przeprowadzki czy mogące pojawić się w niedalekiej przyszłości dzieci). Starsi respondenci, nie mający już po części zobowiązań rodzinnych związanych z przewozem dzieci są bardziej skłonni zrezygnować z samochodu; ta grupa to głównie badani, którym zależy, by komfortowo i szybko dostać się do miejsca pracy.

Postawy te znajdują odzwierciedlenie w wypowiedziach dotyczących możliwych czynników, wpływających na zmianę wykorzystywanego środka transportu. Zdecydowana większość ankietowanych przyznaje, że byłaby skłonna korzystać z autobusów; **dwie piąte chciałoby zrezygnować z samochodu na rzecz roweru lub tramwaju**. O częstszym korzystaniu z transportu zbiorowego zamiast samochodu mogą przesądzić (w ponad połowie przypadków) dwie kwestie: **lepsze połączenia lub trasy autobusów** oraz **większa częstotliwość ich kursowania**; na trzeci miejscu respondenci wymieniają dodatkowo niższe ceny biletów. Wracając zatem do trzech czynników, decydujących o wyborze środka transportu, postawić można tezę, że jego cena w większości przypadków ma dla osób przemieszczających się samochodami znaczenie drugorzędne; grupa ta oczekuje, by transport publiczny umożliwił im przemieszczanie się szybko i wygodnie, najlepiej – z zachowaniem elastyczności, jaką dają przejazdy prywatne.

Ostatnia część badania skoncentrowana była na głównych problemach oraz potrzebnych działaniach, mogących poprawić funkcjonowanie transportu w poszczególnych jednostkach przynależnych do ŁOM. **Głównym problemem Obszaru są niewątpliwie korki samochodowe** – to one są najczęściej wskazywane zarówno w Łodzi, jak i większości sąsiadujących z nią gmin. Istotne dla badanych są także związane z dużym natężeniem ruchu samochodowego problemy z parkowaniem – brak miejsc postojowych oraz wysokie opłaty parkingowe. Poza Łodzią oraz zaledwie pięcioma gminami, ankietowani jako jeden z głównych problemów w obszarze transportu wskazują niewystarczającą częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej; w tym kontekście w pełni zrozumiałe jest, jak często mieszkańcy korzystają z samochodów osobowych.

Proszeni o ocenę wygody poruszania się w ich okolicy poszczególnymi środkami transportu, badani na pierwszych sześciu pozycjach (spośród 13 ocenianych) ulokowali transport indywidualny: przemieszczanie się pieszo, rowerem, a w dalszej kolejności – własnym samochodem. Spośród poszczególnych typów komunikacji zbiorowej, jedyna pozytywna ocena wygody przemieszczania się dotyczyła przejazdów koleją. **Za najmniej wygodne uznano natomiast autobusy przewoźników prywatnych**. Jednocześnie jednak w kilku gminach (jak Dłutów, Konstantynów Łódzki czy obszar wiejski gminy Pabianice) prywatne autobusy są oceniane jako zdecydowanie wygodniejsze od gminnych; wskazuje to na niewystarczającą sieć połączeń transportu publicznego na tych terenach.

We wszystkich badanych gminach ŁOM oraz dzielnicach Łodzi jako najważniejsze działanie, mogące poprawić funkcjonowanie transportu wskazano **remonty nawierzchni dróg i chodników**. Postulaty mieszkańców dotyczą także komunikacji zbiorowej – poprawy jej funkcjonowania oraz zwiększenia częstotliwości połączeń. W większości gmin (ale także w łódzkim Śródmieściu) znaczny odsetek badanych oczekuje również budowy ścieżek rowerowych.

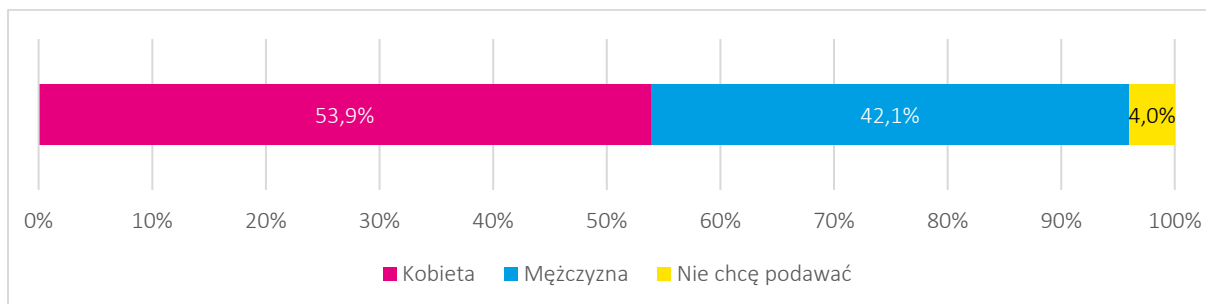
Niemal dwie trzecie uczestników badania deklaruje, że **drogi w bezpośredniej okolicy ich miejsca zamieszkania są bezpieczne**. Co znaczące, najczęściej jest to opinia najmłodszych i najstarszych badanych – a zatem tych osób, które relatywnie rzadko poruszają się na co dzień samochodami jako kierowcy. Poczucie bezpieczeństwa badanych jest zróżnicowane w poszczególnych gminach ŁOM; od około 40% w gminie Pabianice do ponad 80% w gminie Głowno.

1.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM

Idea zrównoważonej mobilności wiąże się z promocją wykorzystywania środków transportu alternatywnych dla samochodów. Promocja i edukacja w zakresie zasad odpowiedzialnego wybierania form przemieszczania się powinna odnosić się do wszystkich grup wiekowych. Z tego powodu w ramach identyfikacji sytuacji obecnej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym na potrzeby Raportu diagnostyczno-strategicznego w dniach 12.06.2023 – 23.06.2023 prowadzone było badanie ankietowe skierowane do uczniów szkół samorządów ŁOM uczęszczających do klas 4-8 szkół podstawowych oraz do szkół ponadpodstawowych (liceum, technikum, szkoła branżowa). Ankiety skierowane do konkretnych grup wiekowych pozwalają na poznanie specyficznych potrzeb danej grupy, które mogą się znacznie różnić między sobą.

W celu promocji i dotarcia do jak najszerszego grona odbiorców wydziały/referaty ds. edukacji poszczególnych samorządów ŁOM zostały poproszone o przekazanie linków do ankiety dla uczniów i rodziców (o której mowa w dalszej części załącznika) za pośrednictwem dzienników elektronicznych. Termin w jakim prowadzone było badanie zbiegł się z okresem końca roku szkolnego. Niestety, w kilku samorządach ŁOM wiadomości w dzienniku elektronicznych nie były wystarczająco promowane w związku z czym uzyskane wyniki nie stanowią kompleksowego opracowania i nie powinny być brane pod uwagę dla całego Obszaru Metropolitalnego, a jedynie dla gmin, z których zebrano najwięcej odpowiedzi.

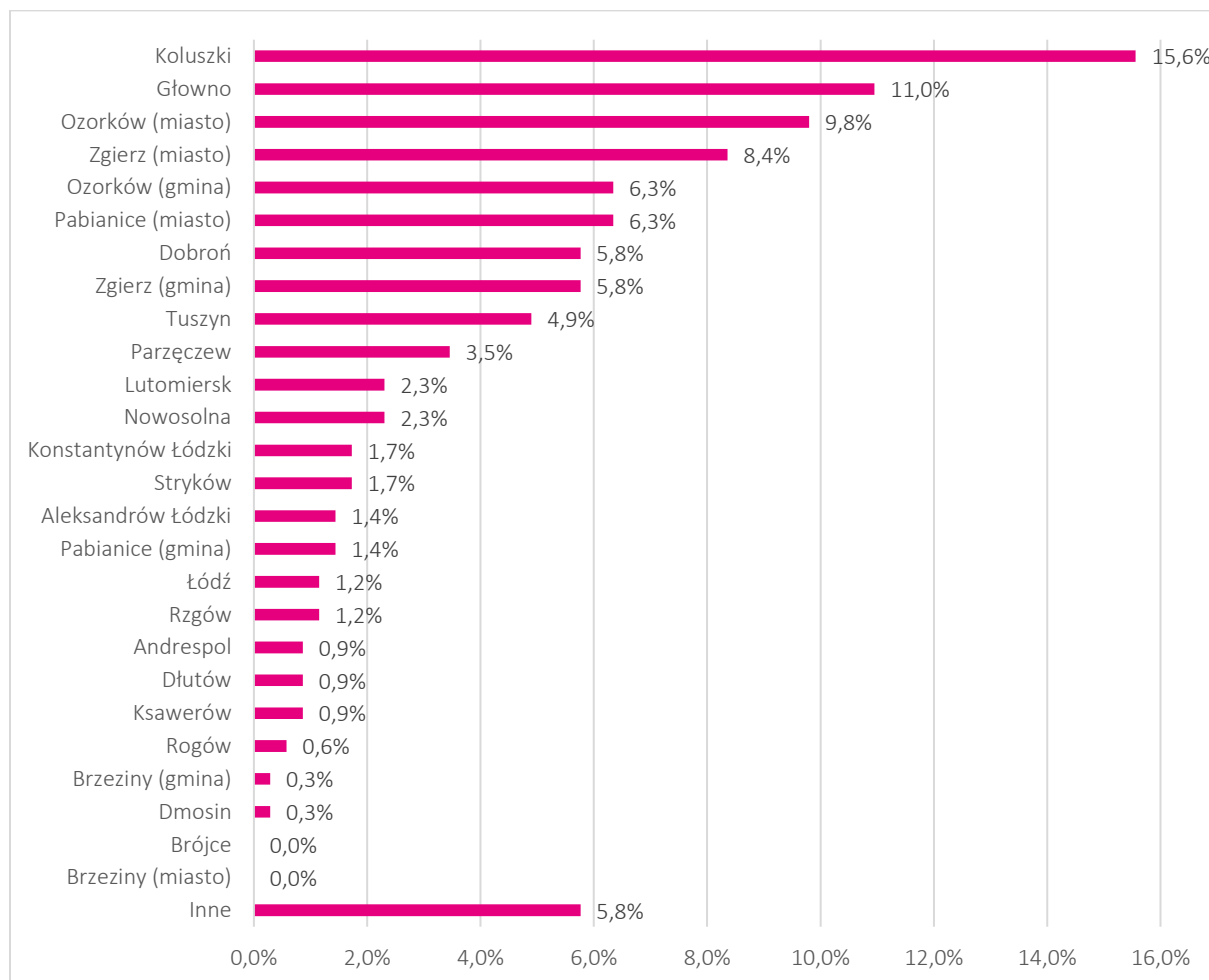
Wykres 35. Struktura płci uczniów uczestniczących w badaniu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

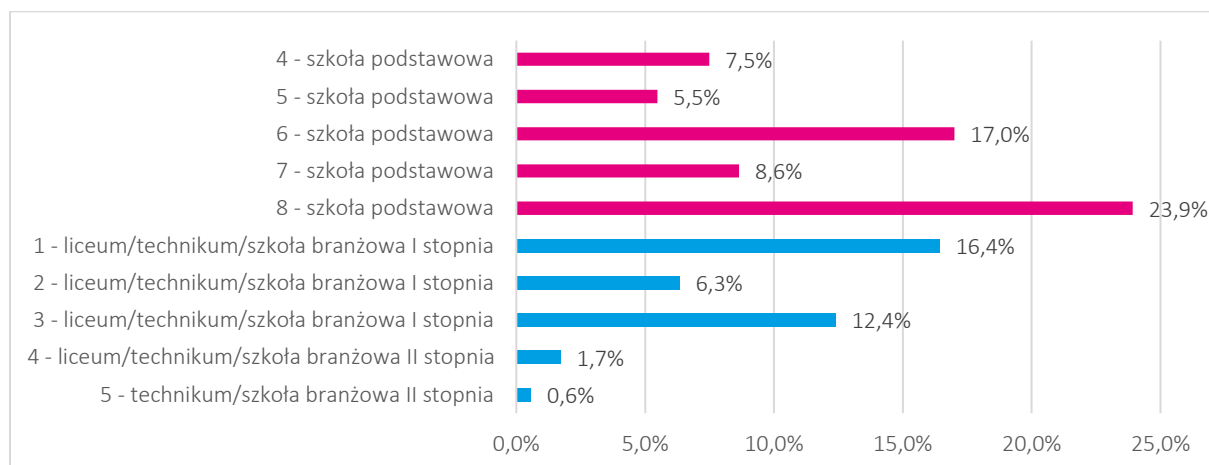
Na ankietę odpowiedziało łącznie 347 osób, z czego większość stanowiły kobiety. Rozkład respondentów według zadeklarowanej płci widoczny jest na Wykres 35.

Wykres 36. Uczestnicy badania ankietowego według miejsca zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

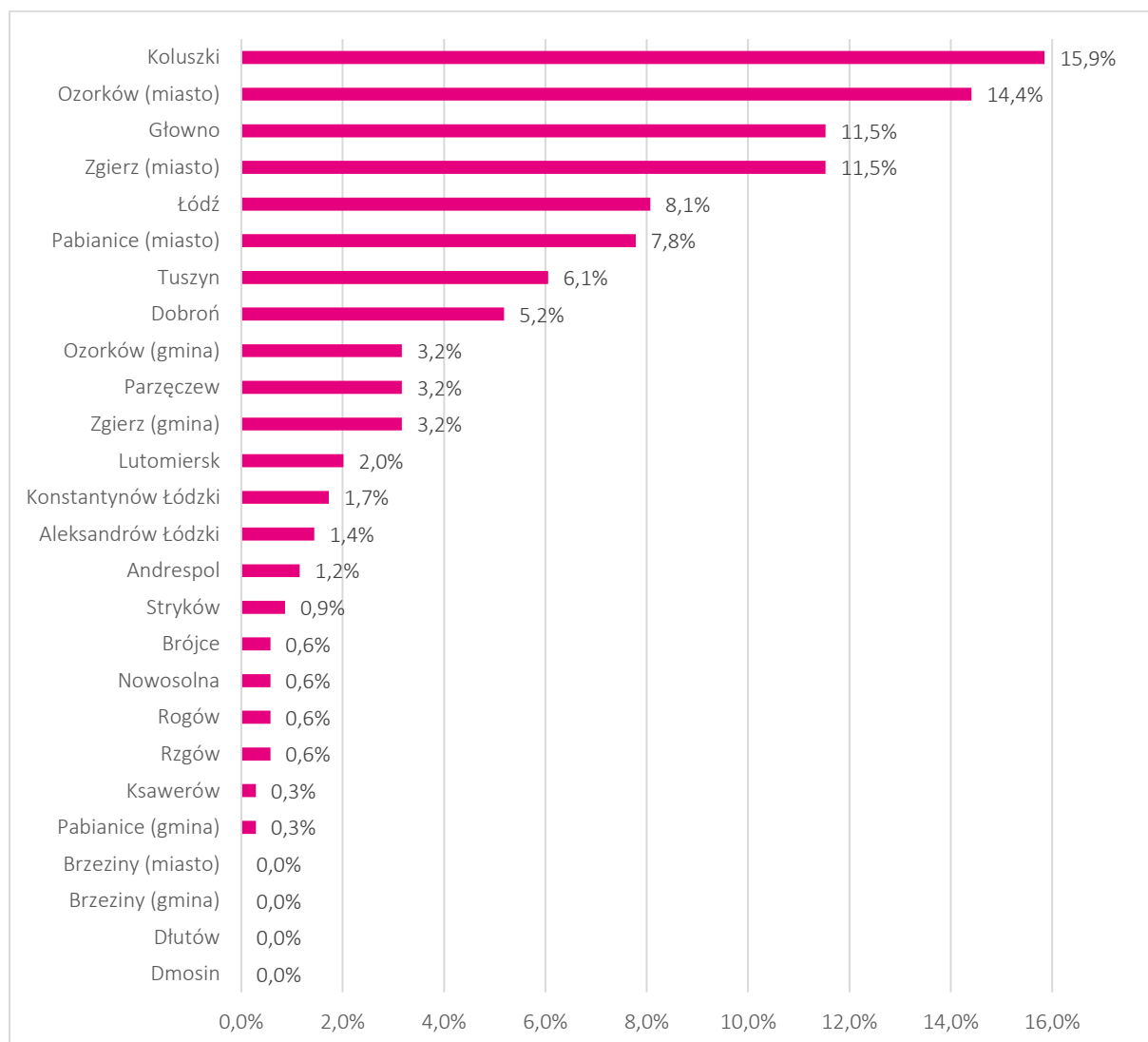
Wykres 37. Podział ankietowanych według szkół i klas



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

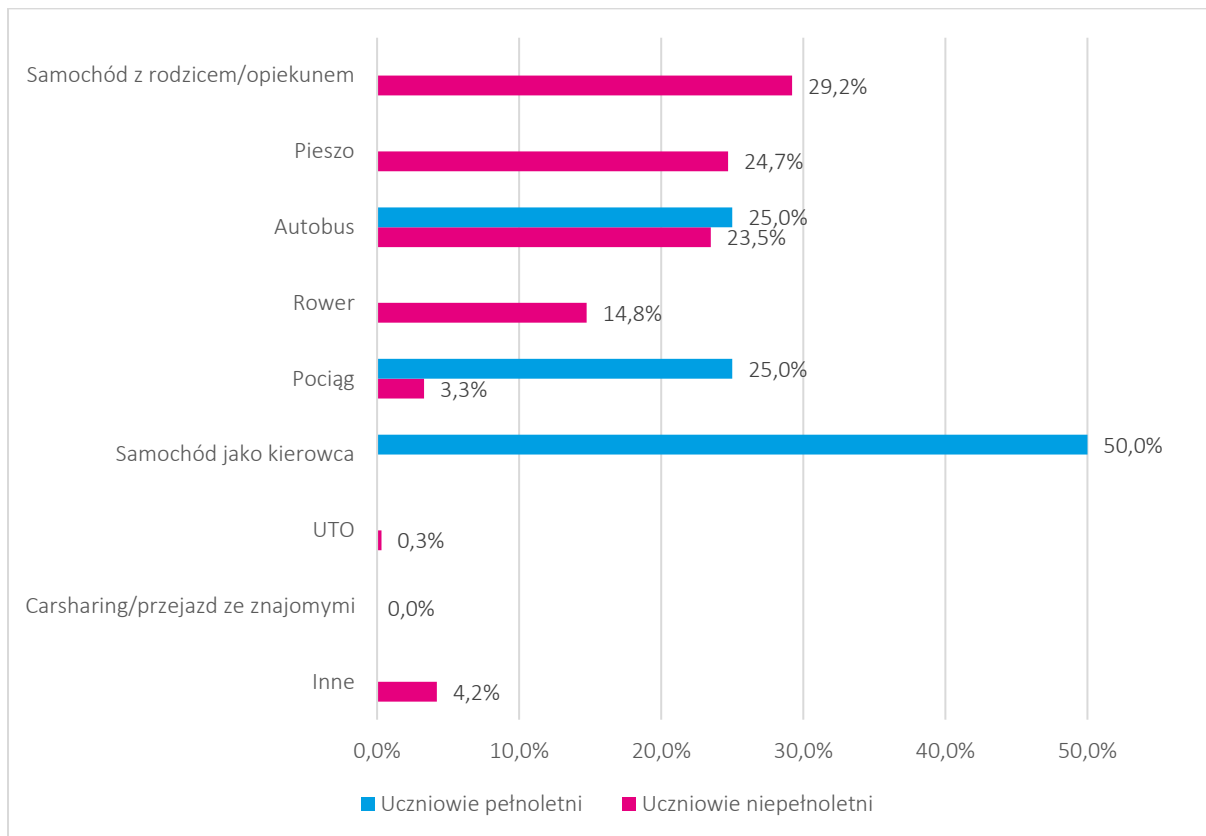
Pierwsze pytania ankiety odnosiły się do stwierdzenia pochodzenia respondentów. Dane zawarte na powyższych wykresach wskazują, że odbiorcami ankiety byli głównie uczniowie szkół podstawowych klas 4-8 (prawie 63%). Najlichniesz grupa uczniów, która uczestniczyła w badaniu pochodzi z gminy Koluszki. Wśród odpowiedzi wpisywanych przez ankietowanych samodzielnie pojawiały się następujące miejscowości: Piątek, Łęczyca, Góra Świętej Małgorzaty, Dalików, Wartkowice, a także mniejsze miejscowości i wsie spośród gmin ŁOM.

Wykres 38. Lokalizacje szkół, do których uczęszczają ankietowani



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wykres 39. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez uczniów w podróży do szkoły

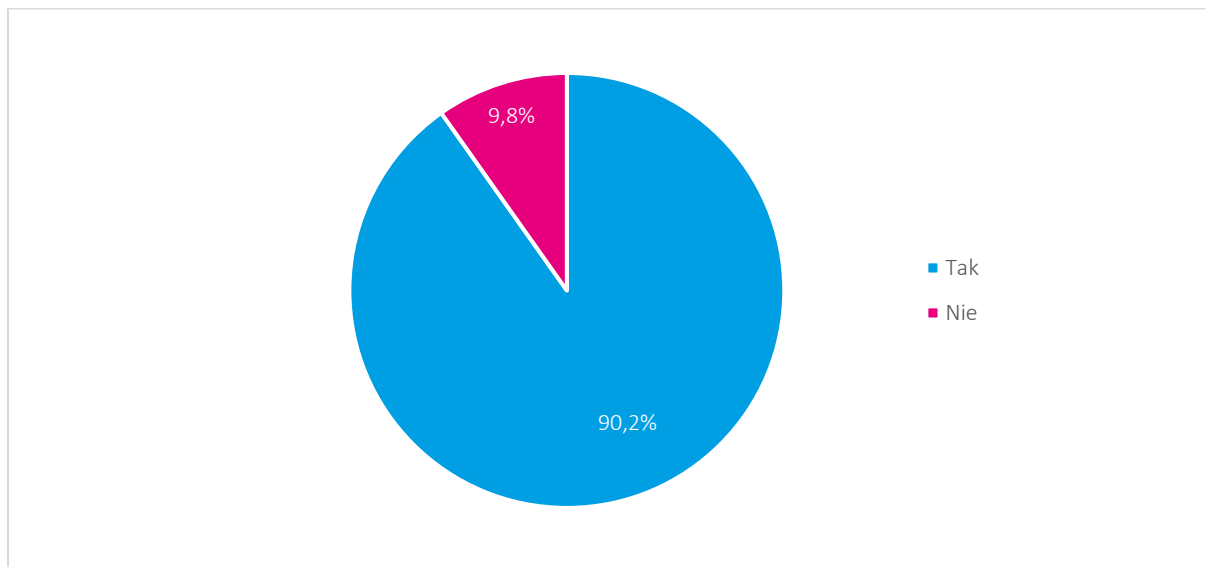


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W związku z szeroką grupą potencjalnych odbiorców ankiety dostosowano ją do wieku respondentów. Wybór odpowiedzi w danym pytaniu warunkował przejście do odpowiedniego kolejnego pytania z dostosowanymi odpowiedziami. W przypadku pytania o najczęściej wybieraną formę podróży do szkoły w zależności od wybranej klasy pytanie mogło zawierać dodatkową odpowiedź „samochodem jako kierowca”.

Wyniki jednoznacznie wskazują na tendencję podwożenia dzieci przez rodziców, co ma realny wpływ na zjawisko wzmożonego ruchu kołowego na drogach w otoczeniu szkół – w szczególności w godzinach porannych. Zauważalna jest jednak liczna grupa uczniów podróżujących do placówek oświatowych pieszo lub rowerem, co może wynikać z bliskiej odległości z domów uczniów.

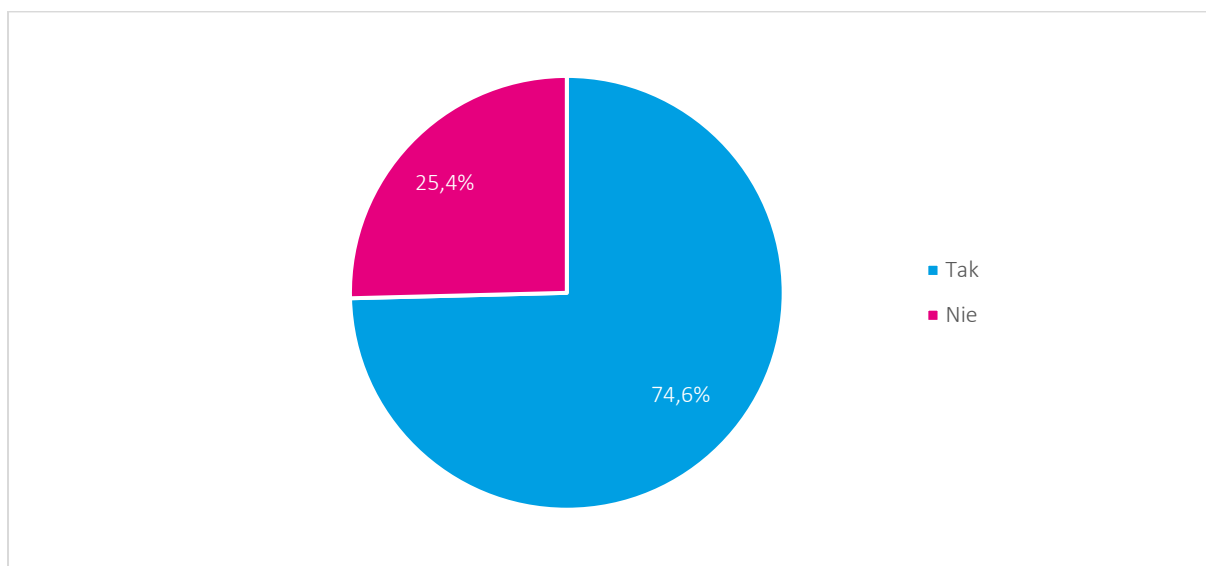
Wykres 40. Czy w Twoim gospodarstwie domowym jest wykorzystywany samochód?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Odpowiedź na pytanie dotyczące wykorzystywania samochodu w gospodarstwach domowych uczniów potwierdza tendencję podwożenia przez rodziców/opiekunów dzieci do szkół. Przeszło 90% ankietowanych wskazało, że w ich domach wykorzystywany jest samochód.

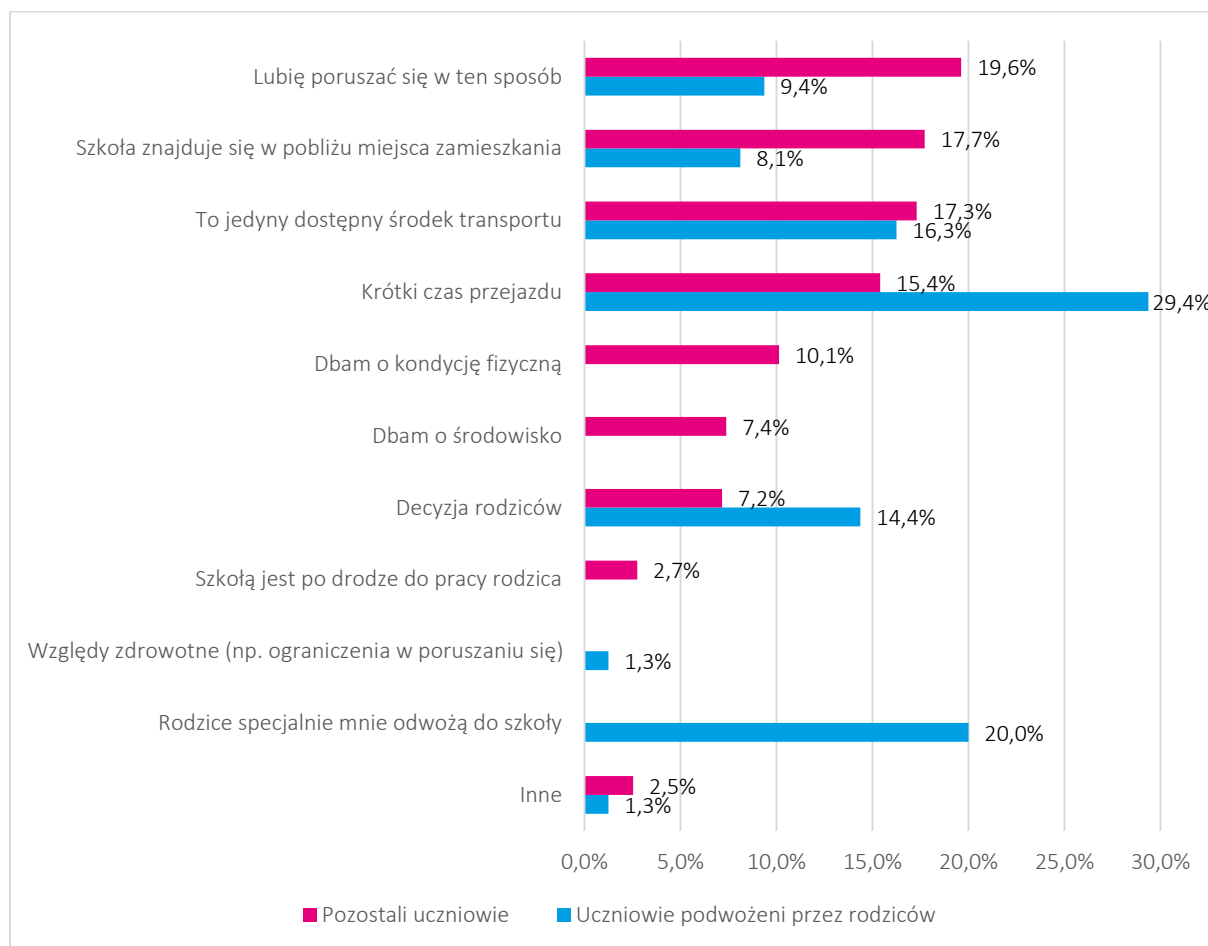
Wykres 41. Czy planujesz uzyskać prawo jazdy i docierać do szkoły samochodem?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Uczniowie, którzy wybrali w pytaniu o środek transportu odpowiedź inną niż „samochód jako kierowca” zostali poproszeni o wskazanie w ramach kolejnego z pytań ich plany dotyczące ubiegania się o prawo jazdy. Prawie 75% z nich wskazało, że zamierza uzyskać ten dokument. Oznacza to, że przywiązanie do samochodu oraz konieczność lub chęć jego wykorzystania przez młodzież jest wyraźnie widoczna.

Wykres 42. Czynniki wpływające na wybór wskazanego środka transportu w podróży do szkoły, wielokrotny wybór



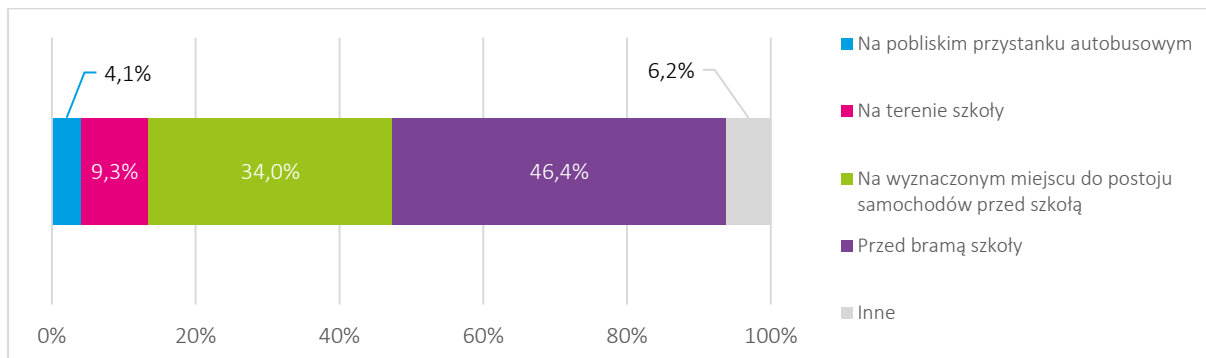
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Istotnym pytaniem ankiety było te dotyczące determinant wyboru danego środka transportu w podróżach do szkoły. Pytanie różniło się w zależności od wcześniej wybranych odpowiedzi – uczniowie podwożeni przez rodziców/opiekunów do szkoły mieli zmieniony zestaw odpowiedzi względem pozostałych respondentów.

W ramach omawianego pytania istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi oraz wpisania własnej w okienku „Inne”. Spośród dostępnych odpowiedzi najczęściej wybierana była „Krótki czas przejazdu” (przez uczniów dowożonych przez rodziców/opiekunów) oraz „Lubię poruszać się w ten sposób” – w przypadku pozostałych uczniów. Na uwagę zasługuje relatywnie duża liczba głosów przy odpowiedzi „To jedyny dostępny środek transportu”. Fakt ten może oznaczać, że niezależnie od wybieranej formy podróży nie ma realnej alternatywy dla dotychczasowego sposobu dotarcia do szkoły.

Ponadto w ramach odpowiedzi wpisywanych samodzielnie przez respondentów pojawiały się dodatkowe komentarze wskazujące na brak alternatyw dla obecnie wybieranego sposobu podróży, braku skomunikowania autobusów z planem lekcji czy braku możliwości podwiezienia do szkoły przez rodzica/opiekuna z uwagi na ich godziny pracy.

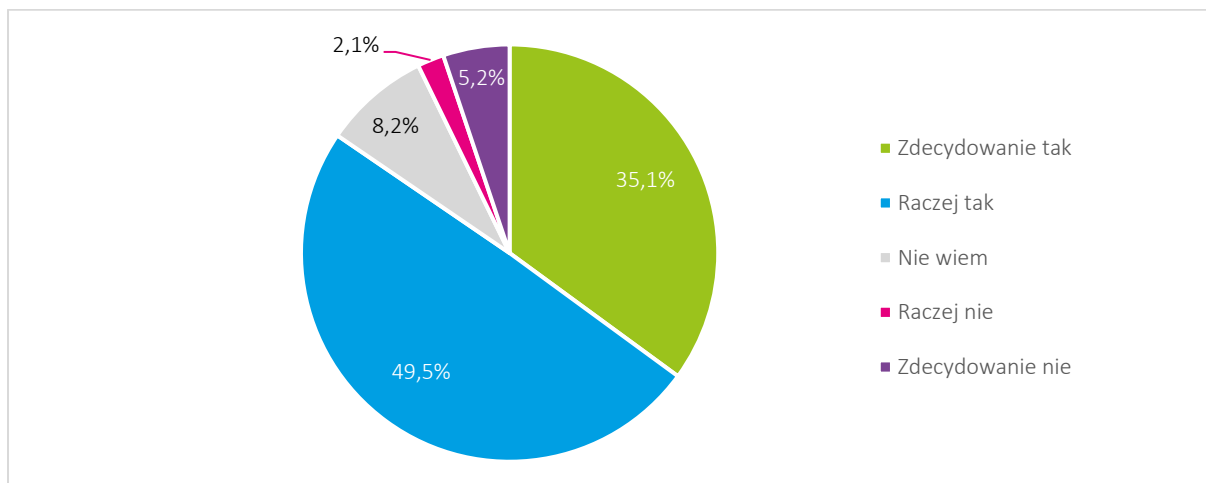
Wykres 43. Miejsca, w których wysiadają uczniowie podwożeni przez rodziców do szkoły



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ucniowie podróżujący do szkoły z rodzicami zostali poproszeni o wskazanie miejsca, w którym wychodzą z pojazdu. Najczęściej uczniowie podwożeniu przez rodziców opuszczają samochód przed bramą szkoły lub na wyznaczonym miejscu postojowym przed placówką. Wynika z tego, że większość uczniów z podanej grupy ma do pokonania krótki dystans z samochodu, głównie na terenie szkoły. Również i we wskazanym pytaniu istniała możliwość wpisania własnej odpowiedzi, w której najczęściej podawane były konkretne lokalizacje, gdzie rodzice zostawiają swoje dzieci np. parking nieopodal szkoły, sklep czy kościół.

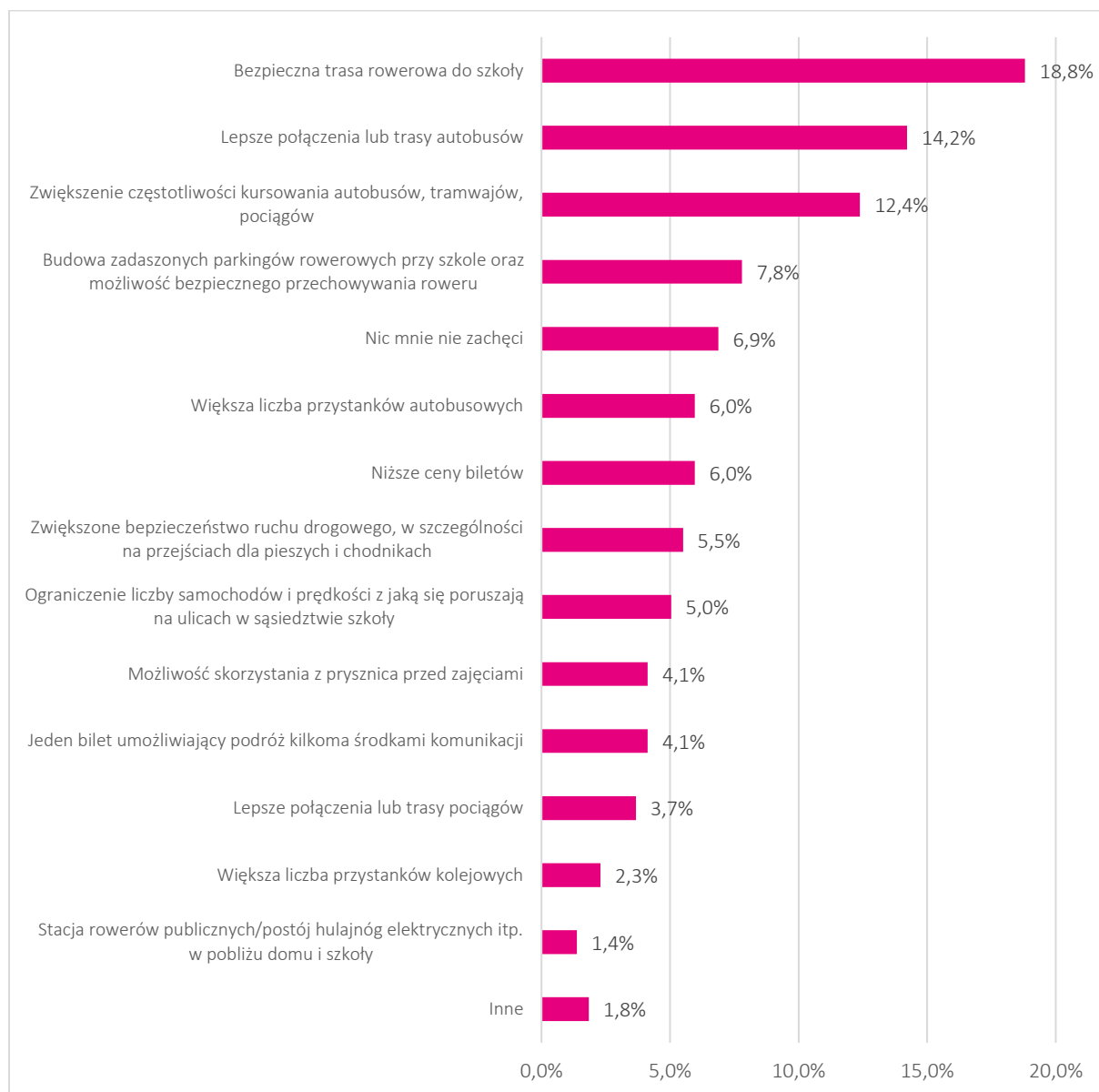
Wykres 44. Czy przy wysiadaniu z samochodu rodziców w pobliżu szkoły czujesz się bezpiecznie?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Bardzo ważnym aspektem jest zachowanie bezpieczeństwa podróży do szkoły. Uczniowie podwożeni samochodami przez rodziców opuszczają je w różnych miejscach – co obrazuje Wykres 43. Zdecydowana większość odpowiadających określiła pozytywnie poczucie bezpieczeństwa podczas wysiadania z samochodu rodzica/opiekuna. Należy jednak skupić się na grupie osób, które zanegowały poziom bezpieczeństwa i stwierdzić czynniki je generujące i podjąć kroki w celu poprawy poczucia bezpieczeństwa.

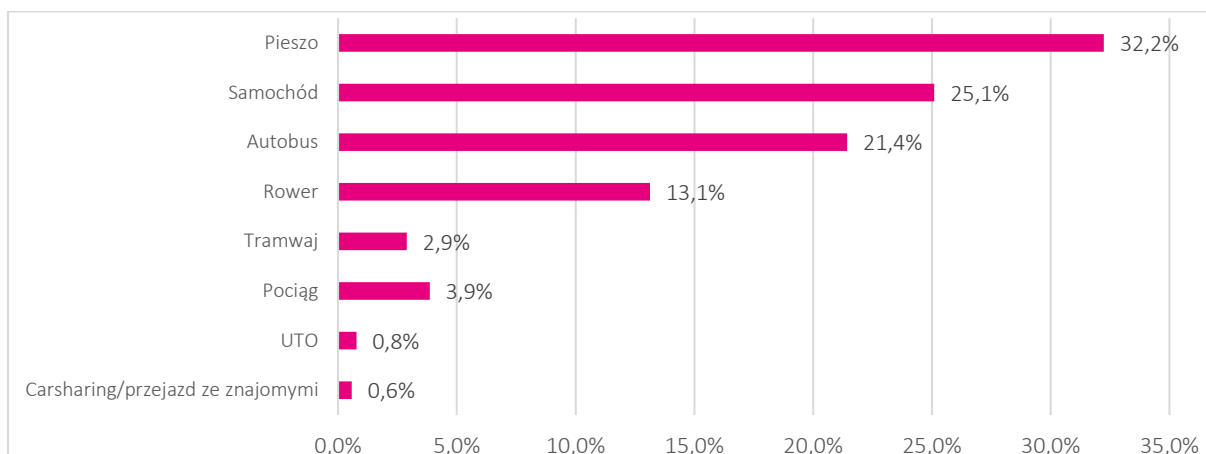
Wykres 45. Co zachęciłoby Cię do częstszego jeżdżenia do szkoły alternatywnymi do samochodu środkami transportu? wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Kolejne z pytań skierowanych do uczniów podróżujących do szkół samochodami wraz z rodzicem/opiekunem dotyczyło możliwości potencjalnej zmiany środka transportu. W pytaniu zagregowano czynniki, które mogłaby wpłynąć na zmianę samochodu w codziennych dojazdach do szkoły oraz uwzględniono możliwość wpisania własnej odpowiedzi. W ramach tego pytania istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi. Spośród podanych, najczęściej uczniowie wskazywali stworzenie bezpiecznych tras rowerowych do szkół oraz lepsze połączenia i częstotliwość kursowania autobusów. Wśród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiały się głosy dotyczące uwzględnienia miejscowości respondentów w siatce połączeń transportu publicznego i poprawa infrastruktury pieszej wraz z podniesieniem jej bezpieczeństwa.

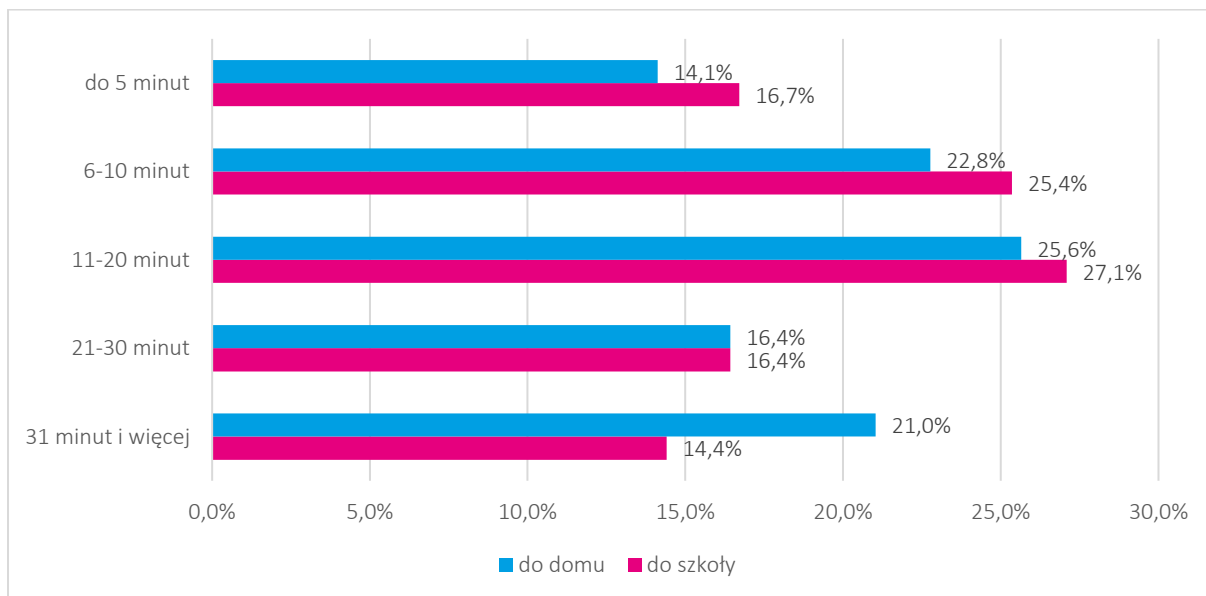
Wykres 46. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez uczniów w podróżach ze szkoły, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tak samo jak sposób dotarcia do szkoły, istotna jest forma w jakiej uczniowie z niej wracają. Kolejne pytanie badania ankietowego dotyczyło sposobów, w jaki uczniowie pokonują trasę szkoła-dom. Najczęściej respondenci wybierają podróże piesze lub realizowane samochodem. Zauważalna jest też dość liczna grupa osób wracających do domów autobusami.

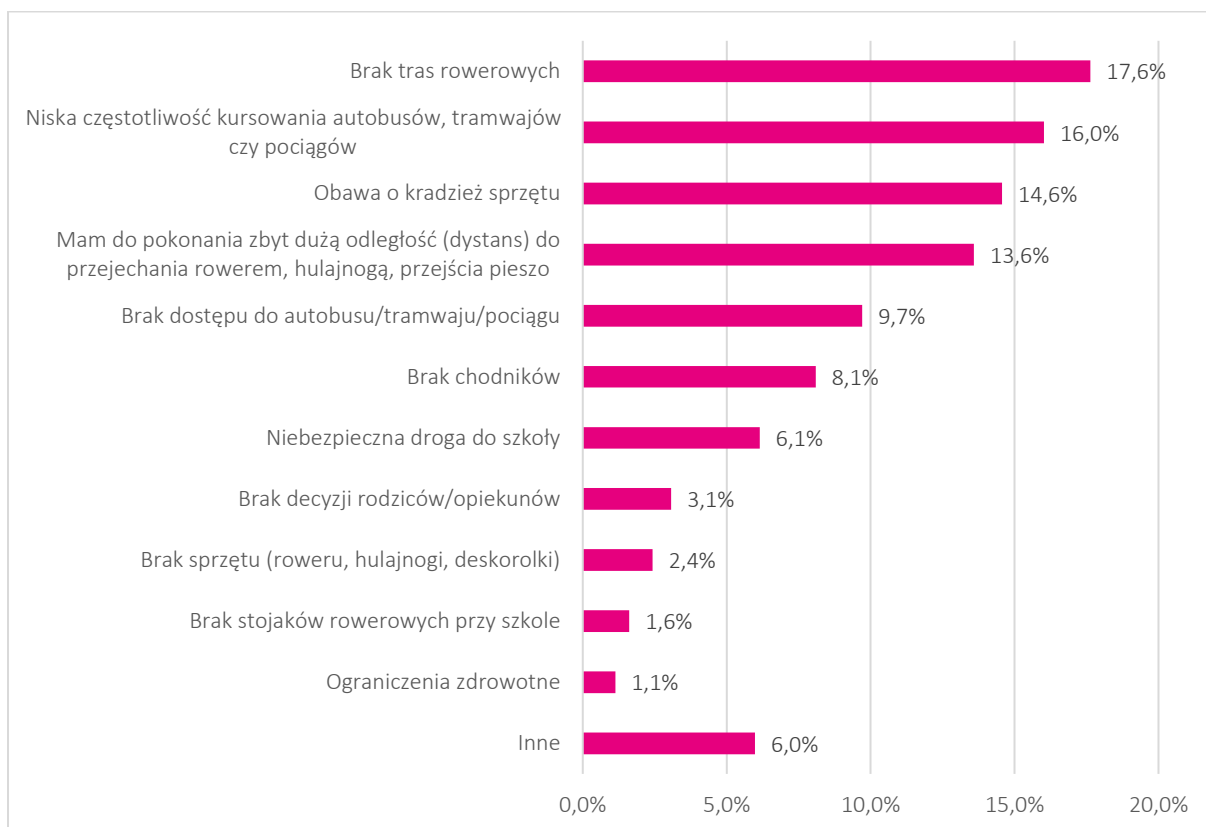
Wykres 47. Czas podróży w relacji dom-szkoła oraz z powrotem



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Oprócz środków transportu wykorzystywanych w podróżach z i do szkoły istotny jest także ich czas. Czas w jakim odbywa się dana podróż jest bezpośrednio powiązany z wybranym środkiem transportu i warunkuje jego atrakcyjność. Badanie ankietowe wykazało, że większość uczniów pokonuje trasę dom-szkoła i powrotną w przedziale 11-20 minut. Zauważyć należy jednak liczną grupę osób, których podróż do szkoły zajmuje nawet powyżej pół godziny.

Wykres 48. Powody ograniczające podróż do szkoły alternatywnymi do samochodu środkami transportu, wielokrotny wybór

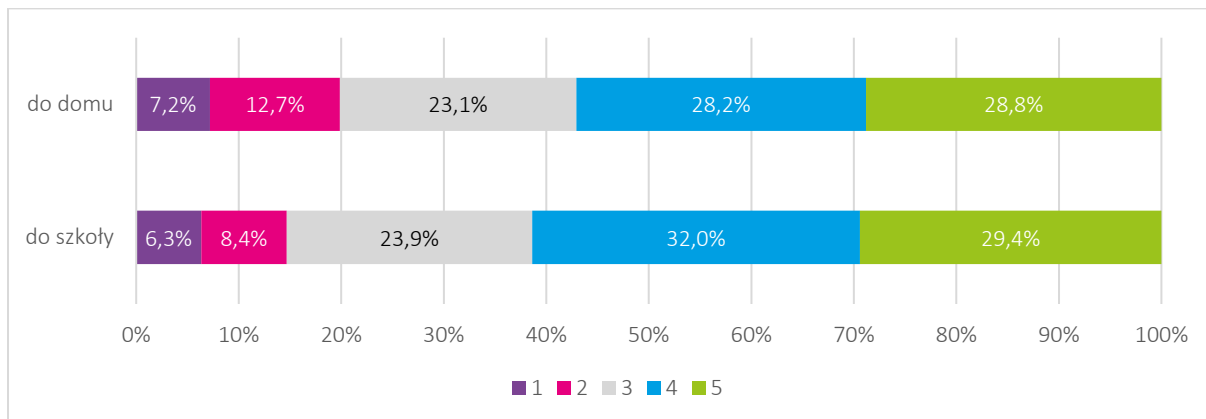


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ważne jest poznanie czynników wpływających na ograniczenie możliwości wykorzystania w podróżach do szkoły (i z powrotem) środków transportu alternatywnych dla samochodów. Na potrzeby pytania skierowanego na poznanie tych przeszkód przedstawiono kilka potencjalnych przeszkód oraz możliwość wpisania własnej odpowiedzi. W pytaniu istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi.

Za największe przeszkody uznano brak infrastruktury dla rowerzystów (po której mogą poruszać się także użytkownicy UTO) oraz niska częstotliwość kursów transportu zbiorowego. Najmniejszy negatywny wpływ na zmianę samochodu jako preferowanego środka transportu do placówki oświatowej wskazano ograniczenia zdrowotne i brak stojaków rowerowych. Natomiast spośród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiły się głosy, że nie istnieją realne ograniczenia.

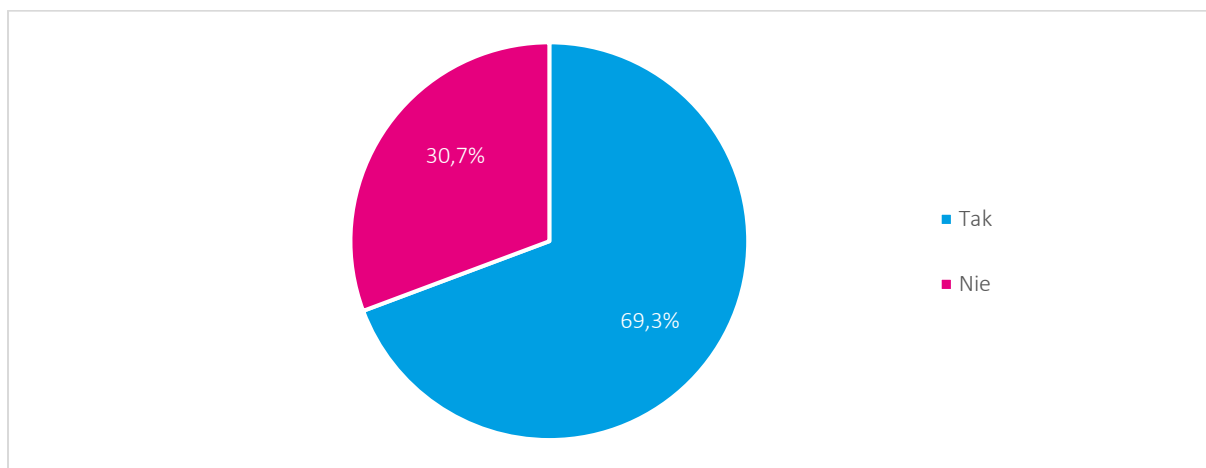
Wykres 49. Ocena komfortu podróży do szkoły i z powrotem, skala <1;5>



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

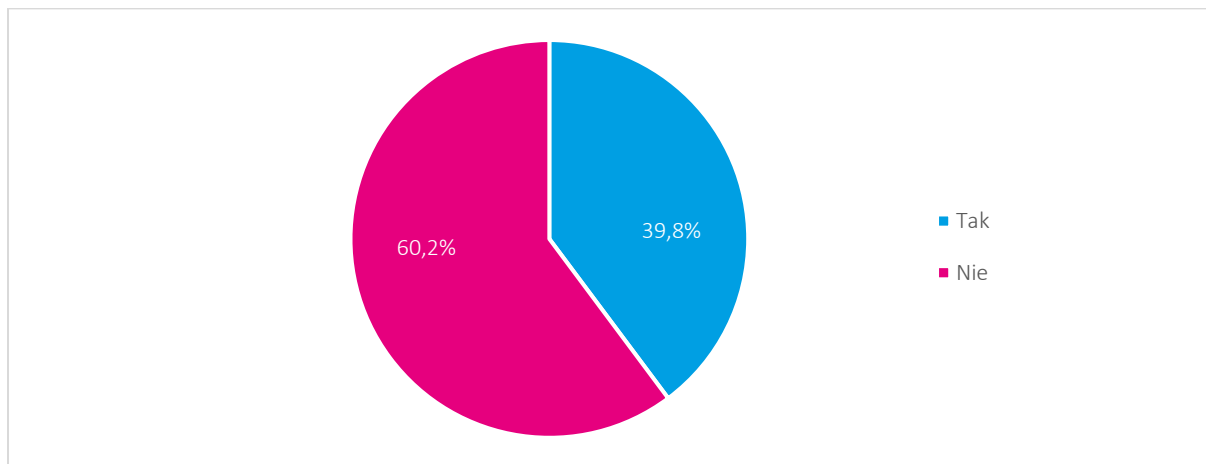
Równoległe z pytaniami dotyczącymi środka transportu i czasu podróży zostało zadane pytanie o ocenę komfortu przemieszczania się na trasie dom-szkoła oraz w relacji powrotnej. Ankietowani zostali poproszeni o przyporządkowanie oceny w skali od 1 (zdecydowanie źle) do 5 (zdecydowanie dobrze) – oddzielnie dla podróży do szkoły i do domu. Wyniki pokazują na zadowolenie z komfortu podczas dojazdów do szkoły oraz powrotów po lekcjach, gdyż oba pytania zebrały ponad połowę pozytywnych ocen (4 i 5). Średnia ocena dla pytania o komfort podróży do szkoły wyniosła 3,70, a dla podróży do domu 3,59.

Wykres 50. Czy uczęszczasz na zajęcia pozalekcyjne (dodatkowe)?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

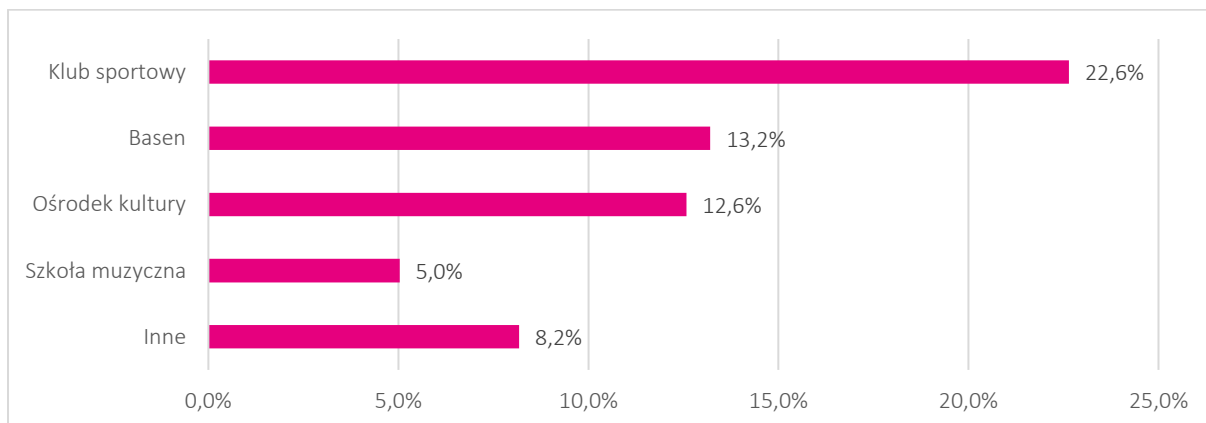
Wykres 51. Czy zajęcia pozalekcyjne odbywają się w szkole, do której uczęszczasz?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

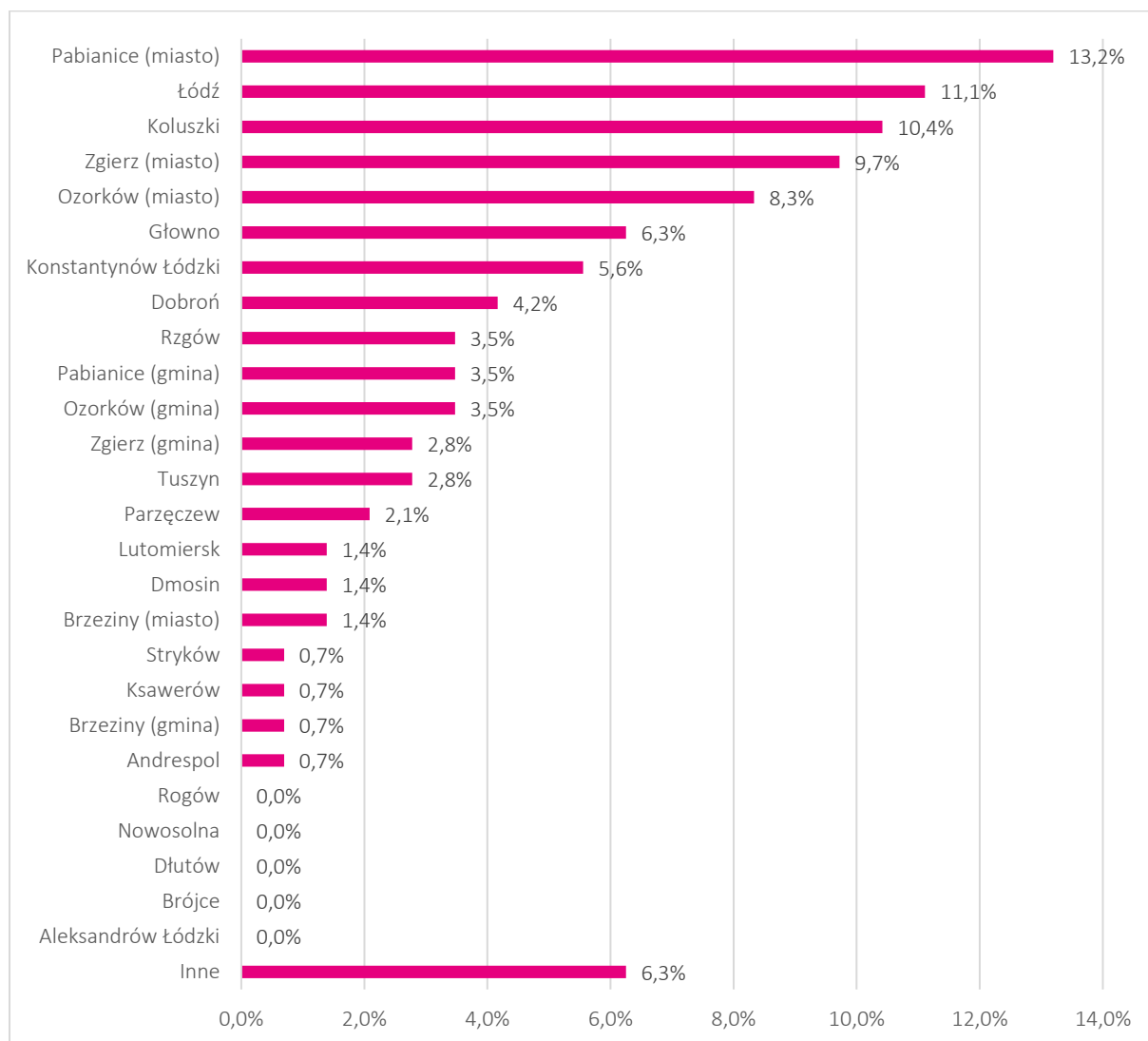
Młodzież często uczęszcza na różne zajęcia pozalekcyjne, co potwierdzają uzyskane głosy jednego z pytań ankiety. Ponad połowa uczniów biorących udział w badaniu (56%) odpowiedziała, że uczęszcza na zajęcia dodatkowe, które najczęściej mają miejsce poza szkołą, do której uczęszczą (patrz Wykres 50.). Z tego powodu konieczna jest do odbycia kolejna podróż – ze szkoły do miejsca zajęć dodatkowych. W związku z powyższym, kolejne pytania ankiety były skoncentrowane na poznaniu lokalizacji miejsc, w których odbywają się przedmiotowe zajęcia oraz sposobu w jaki docierają na nie uczniowie.

Wykres 52. Lokalizacja zajęć pozalekcyjnych (dodatkowych), wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

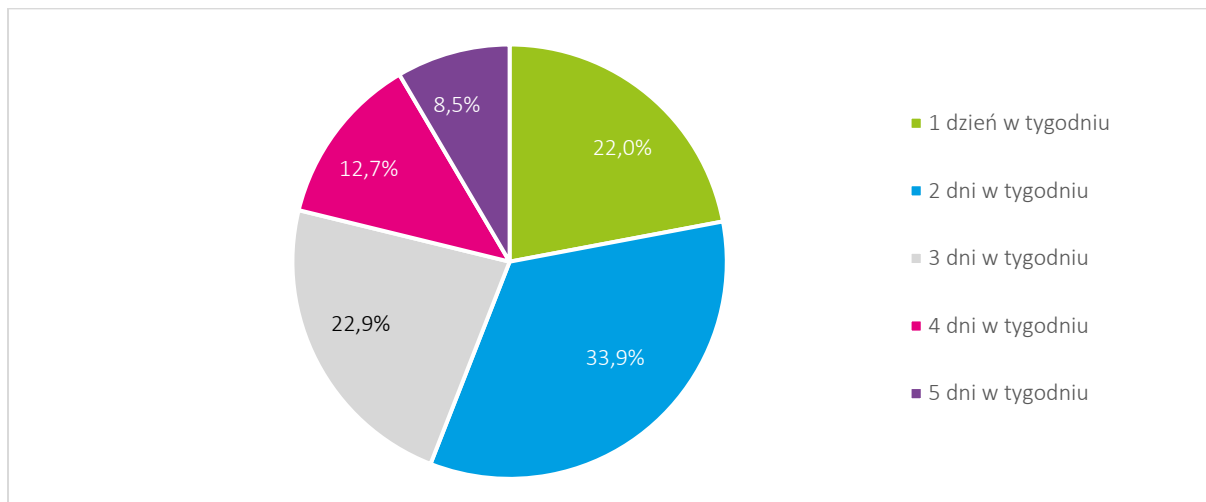
Wykres 53. Gmina/miasto, w którym odbywają się zajęcia pozalekcyjna, na które uczęszczają ankieterowani uczniowie, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Głosy zebrane w pytaniu o lokalizację miejsc zajęć dodatkowych pozwoliły dodatkowo określić lokalizację najczęściej wybieranych zajęć dodatkowe. Należy zaznaczyć, że w omawianym pytaniu istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi, z uwagi na prawdopodobieństwo uczęszczania jednego ucznia na kilka różnych zajęć. Wyniki wskazują, że najczęściej młodzież z ŁOM uczęszcza na zajęcia językowe lub korepetycje. Natomiast w przypadku miejscowości, w której odbywają się omawiane zajęcia uczniowie wskazywali największe ośrodki ŁOM – Łódź, Pabianice, Koluszki i Zgierz.

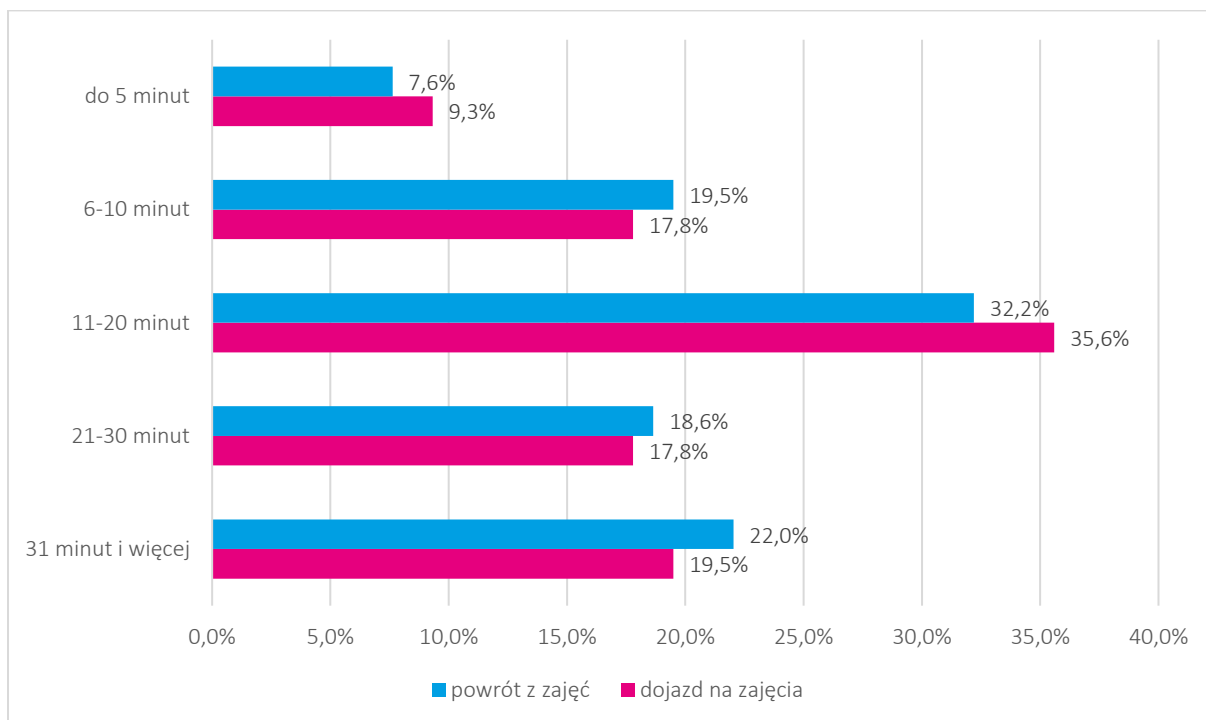
Wykres 54. Częstotliwość uczęszczania na zajęcia pozalekcyjne



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

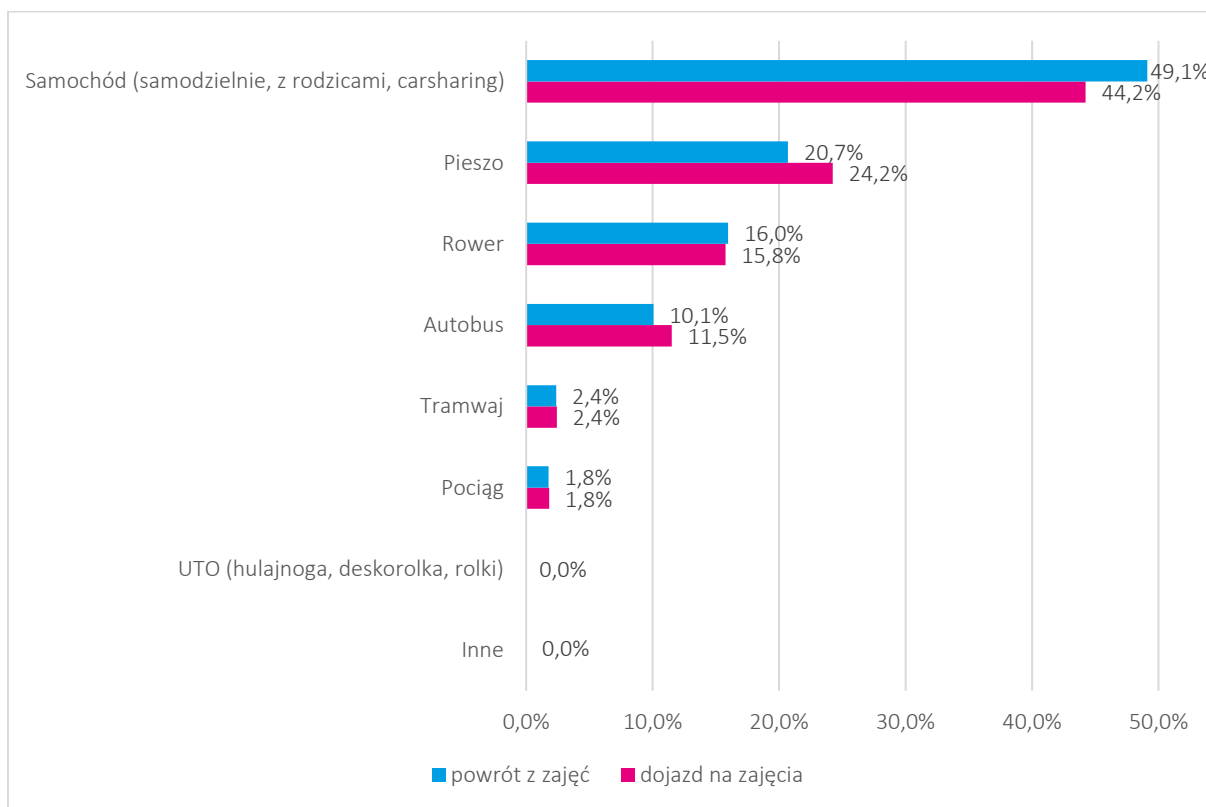
W przypadku częstotliwości zajęć pozalekcyjnych, zebrane głosy wskazują, że ankietowani uczniowie uczęszczają na nie średnio 3 razy w tygodniu (średnia głosów - 2,52). Największa liczba respondentów wskazała, że bierze udział w zajęciach 2 razy w tygodniu.

Wykres 55. Czas podróży na zajęcia dodatkowe oraz z powrotem



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wykres 56. Środki transportu wykorzystywane przez uczniów w podróżach na zajęcia pozalekcyjne i z powrotem, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wnioski płynące z kolejnych odpowiedzi na pytania dotyczące zajęć pozalekcyjnych wskazują, że najczęściej ankietowanych podróżuje na nie samochodami (jako pasażerowie lub kierowcy) w czasie do 20 minut. Fakt ten może wynikać z wielu czynników, np. ograniczonej oferty komunikacji miejskiej do miejsc, gdzie odbywają się zajęcia (szczególnie w godzinach popołudniowych i wieczornych) lub znacznej odległości do tych placówek. W przypadku podróży powrotnych wyniki przedstawiają się niemal analogicznie.

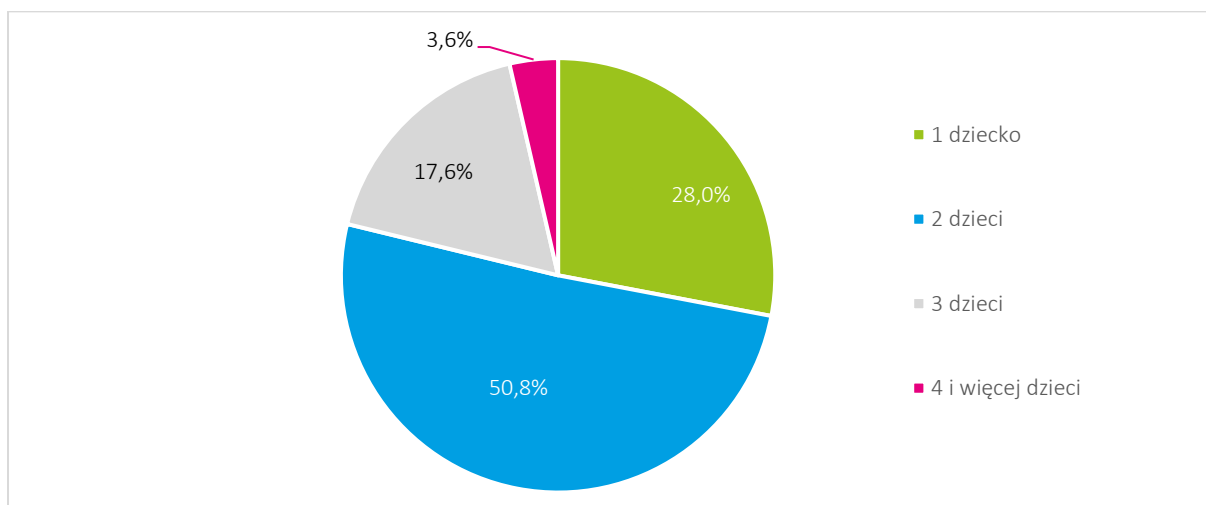
Badanie ankietowe skierowane do uczniów szkół Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego zostało uzupełnione o możliwość podzielenia się własnymi wnioskami, uwagami i opiniami na temat mobilności Obszaru opracowania SUMP. Możliwość ta była fakultatywna, w związku z czym zebrano w sumie 95 odpowiedzi. Zebrane uwagi odnosiły się m.in. do **nieatrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej lub jej całkowitym braku** – w szczególności w gminach wiejskich i sołectwach wykluczonych transportowo. Wielokrotnie pojawiały się **postulaty zwiększenia częstotliwości linii autobusowych** (np. 10, 53C, 53D) i przywrócenia podmiejskich linii tramwajowych (np. 46) Ponadto wielu respondentów zauważyło **problemy związane z brakiem infrastruktury dedykowanej pieszym i rowerzystom**, przez co te grupy uczestników ruchu drogowego nie mają zapewnionego odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Zebrano również odpowiedzi o subiektywnych problemach uczniów, w tym m.in. cykliczne spóźnienia na zajęcia czy konieczność wielokrotnych przesiadek w celu dotarcia do szkoły spowodowanych nieatrakcyjną lub nieodpowiednią siatką połączeń w Obszarze – przede wszystkim pomiędzy gminami.

1.3 ANKIETA DLA RODZICÓW

W związku z prowadzeniem badania ankietowego dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych ŁOM w dniach 07.06.2023 – 23.06.2023 uruchomiona została równocześnie ankieta skierowana do rodziców uczniów. Poznanie perspektywy opiekunów, pomaga w zidentyfikowaniu problemów codziennych podróży tej grupy mieszkańców Obszaru. Z tożsamyh powodów co ankieta skierowana do uczniów, również niniejsze badanie zebrało niewielką liczbę odpowiedzi. W trakcie badania zebrano w sumie 250 głosów, a ich podsumowanie i omówienie znajduje się poniżej.

Ankieta przygotowana dla rodziców uczniów szkół Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego zawierała pytania, których odpowiedzi warunkowały kolejne ścieżki rozwiązywania ankiety. W ten sposób kolejne pytania przedstawiane respondentowi były dostosowane treścią na podstawie informacji udzielonych na poprzednie pytania.

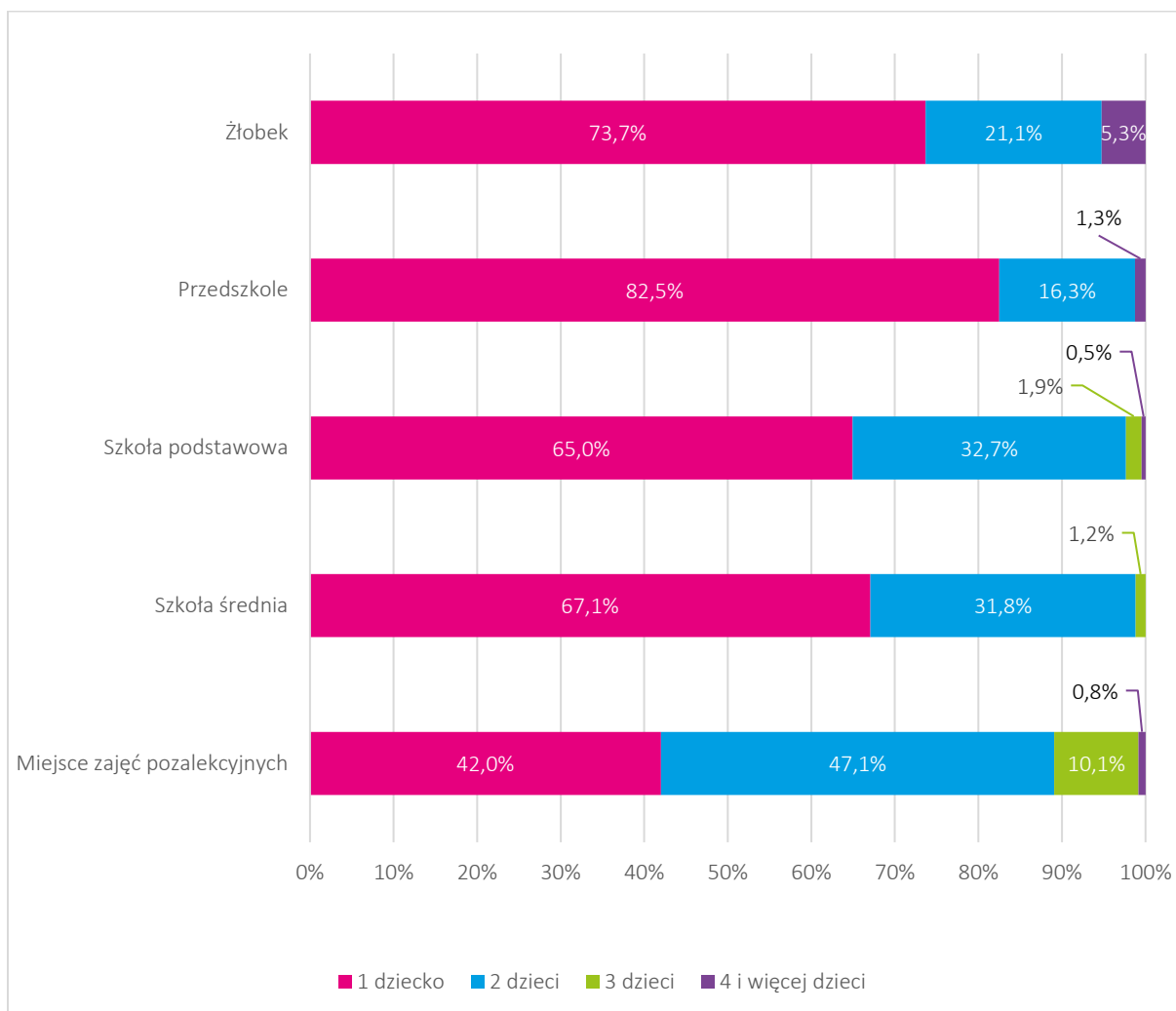
Wykres 57. Liczba dzieci ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

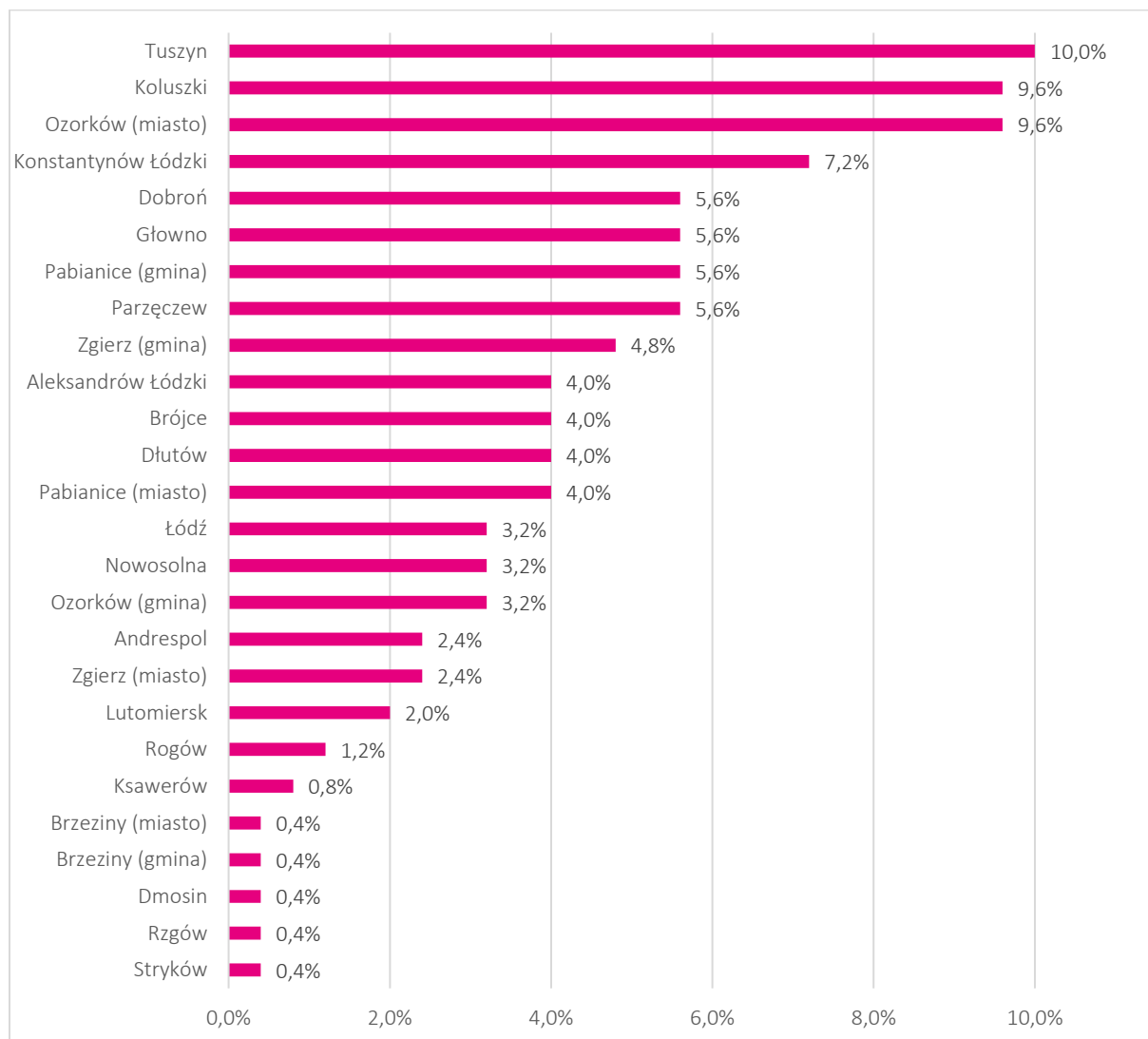
Ponad połowa osób, które wzięły udział w ankiecie posiada 2 dzieci – ponad 50%, najmniejszy odsetek respondentów stanowili z kolei rodzice najdzietniejszych rodzin, tj. z 4 i większą liczbą dzieci (w sumie niecałe 4% głosów).

Wykres 58. Placówki, do których uczęszczają dzieci respondentów, bez uwzględnienia odpowiedzi „nie dotyczy”



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

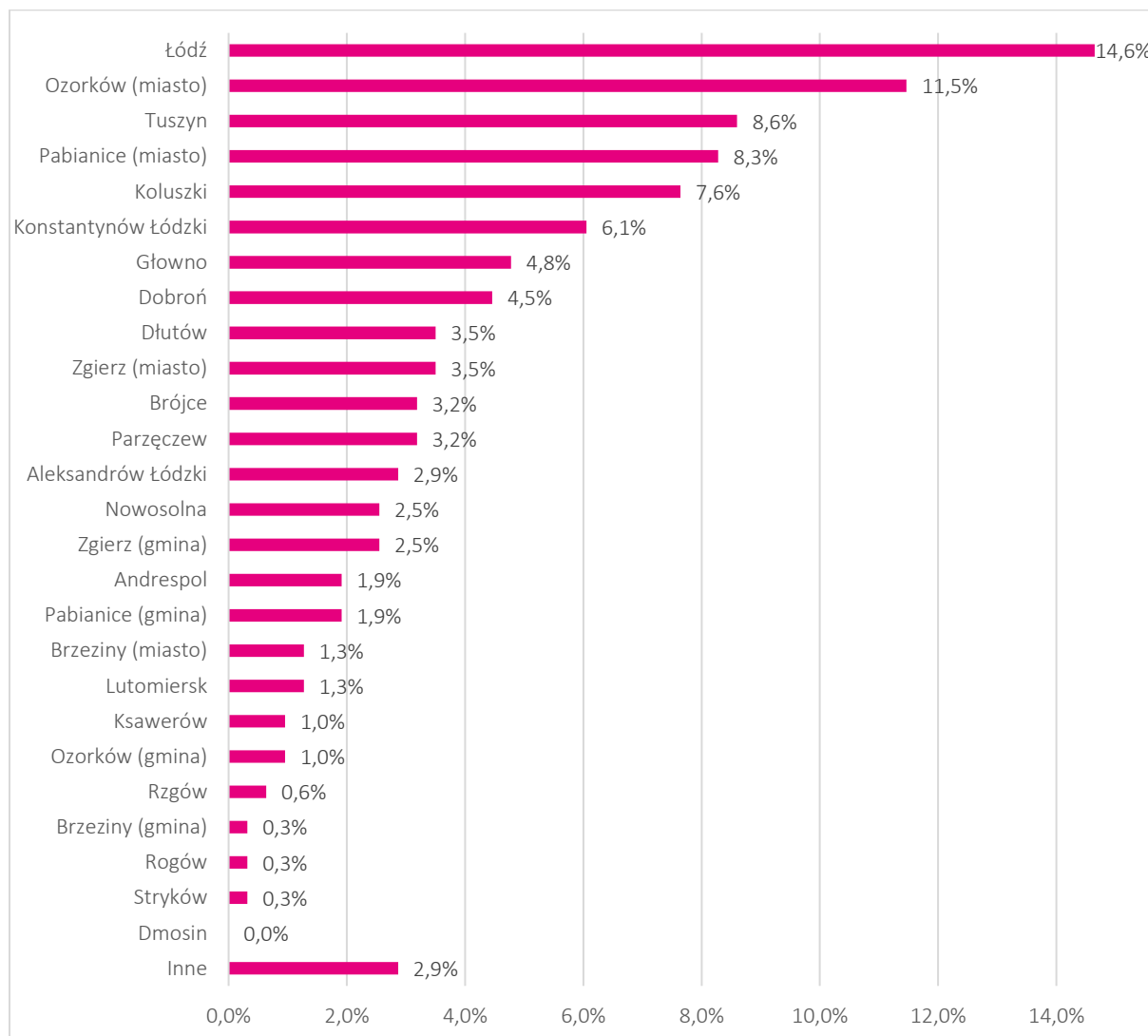
Wykres 59. Gmina/miasto, w którym mieszka ankietowany



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Zestawienia odpowiedzi widoczne na powyższych wykresach pozwalają doszacować grupę odbiorców zebraną w ramach badania ankietowego. W ankiecie najczęściej swoje głosy oddawali rodzice, których przynajmniej jedno dziecko uczęszcza do szkoły podstawowej, natomiast najmniej dzieci respondentów uczęszcza do żłobków i przedszkoli. Ponadto, najwięcej odpowiedzi uzyskano od mieszkańców gminy Tuszyn, miasta Ozorków i gminy Koluszki, co nie przekłada się bezpośrednio na uczęszczanie ich dzieci do placówek oświatowych w tych samorządach, o czym świadczą wyniki przedstawione na kolejnych wykresach.

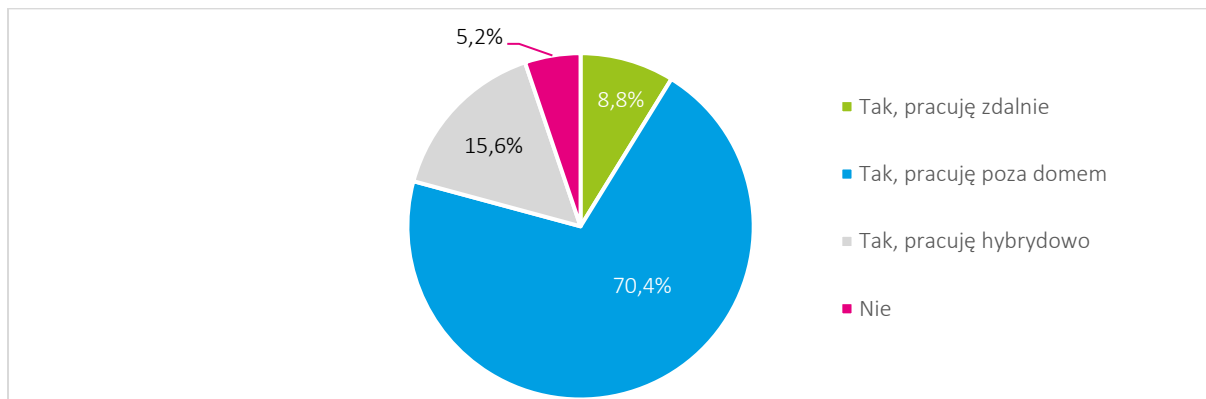
Wykres 60. Gmina/miasto, w której znajduje się szkoła dziecka respondenta



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tak jak zostało zauważone wcześniej, nie zawsze miejsce zamieszkania powiązane jest z lokalizacją placówki oświatowej, do której uczęszczają dzieci respondentów. Fakt ten może niekiedy wynikać z tendencji do zapisywania najmłodszych dzieci (w wieku żłobkowym/przedszkolnym) do placówek zlokalizowanych w niedalekiej odległości od miejsca pracy rodzica, umożliwiając tym samym ograniczenie „nadkładania” drogi w czasie jednej podróży. Najwięcej rodziców oddających swoje głosy w ankiecie wysłało swoje do szkół zlokalizowanych w Łodzi, ale także w mieście Ozorków, Tuszynie czy mieście Pabianice. Należy także zauważyć, że placówki szkół ponadpodstawowych znajdują się w największych miastach Obszaru, co również miało potencjalny wpływ na wyniki omawianego pytania. W przypadku odpowiedzi wskazywanych w opcji „Inne” pojawiały się miejscowości w ŁOM oraz poza nim, tj. Czarnocin, Łask, Giechno i Łęczycza.

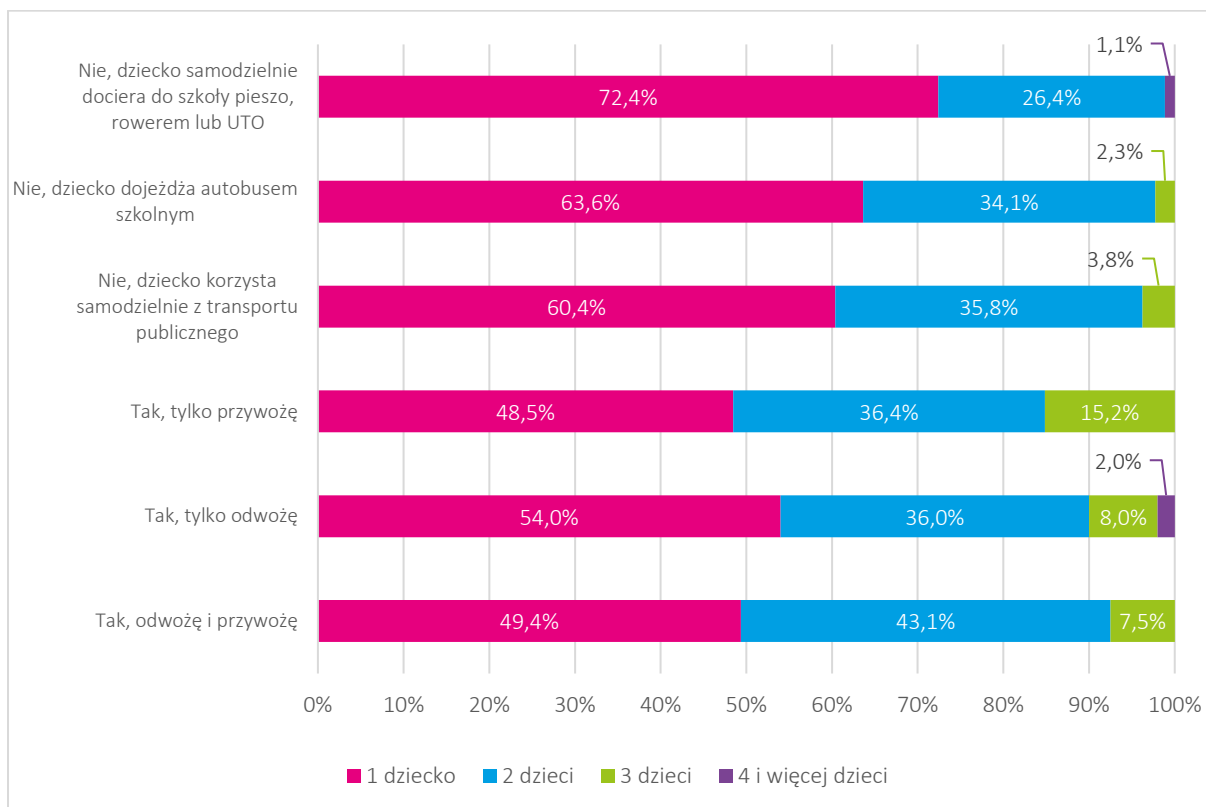
Wykres 61. Aktywność zawodowa rodziców



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Istotny, z punktu identyfikacji tendencji podwożenia dzieci do szkół, jest model pracy rodziców. W ostatnim czasie coraz popularniejsze stają się stanowiska pracy z możliwością pracy zdalnej lub hybrydowej, które potencjalnie ułatwia wygospodarowanie czasu na odwiezienie/przywiezienie dziecka ze/do szkoły. Jednakże w ŁOM wciąż najpopularniejszy jest „tradycyjny” model pracy poza domem. Taką aktywność zawodową zadeklarowało około 70% respondentów.

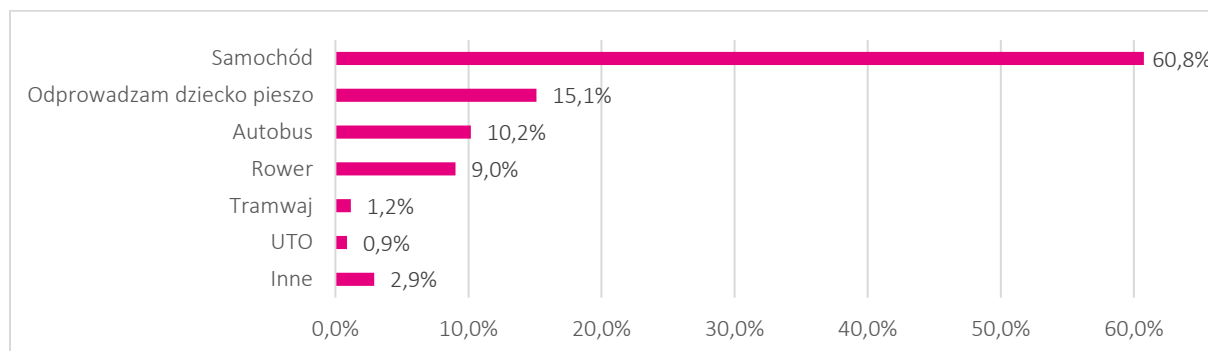
Wykres 62. Czy odwozi/przywozi Pani/Pan swoje dziecko/dzieci do/z placówki oświatowej? bez uwzględnienia odpowiedzi „nie dotyczy”



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Głosy zebrane w ankiecie wskazują, że jeżeli rodzic decyduje się na odwiezienie dziecka/dzieci do szkoły zazwyczaj również je przywozi. Istnieje także zauważalna grupa rodziców, którzy wskazali, że ich dzieci podróżują do placówek oświatowych samodzielnie z użyciem rowerów, UTO lub pieszo.

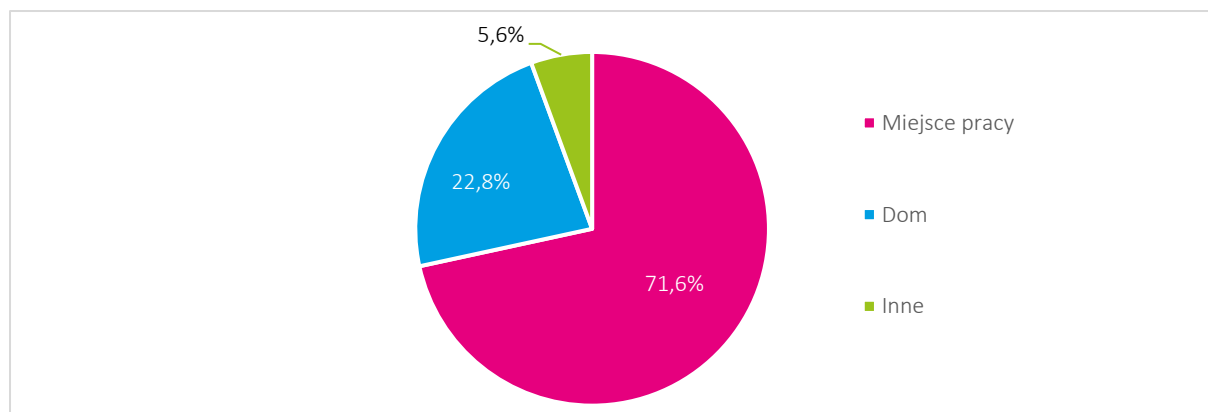
Wykres 63. Najpopularniejsze środki transportu wykorzystywane przez rodziców podczas podróży z dzieckiem do szkoły, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Z uwagi na możliwość realizacji podróży kombinowanej, czyli realizowanej przy użyciu różnych środków transportu, w pytaniu o najczęściej wybierany przez rodziców środek transportu w podróżach z dziećmi do szkół, istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi. Spośród podanych form przemieszczania się, ankietowani najczęściej wybierali samochód, natomiast należy zwrócić uwagę na relatywnie sporą grupę rodziców odprowadzających swoje dziecko pieszo. Pytanie zostało uzupełnione o opcję wpisania własnej odpowiedzi, w której ankietowani wskazywali autobusy prywatnych przewoźników i pociągi (ŁKA).

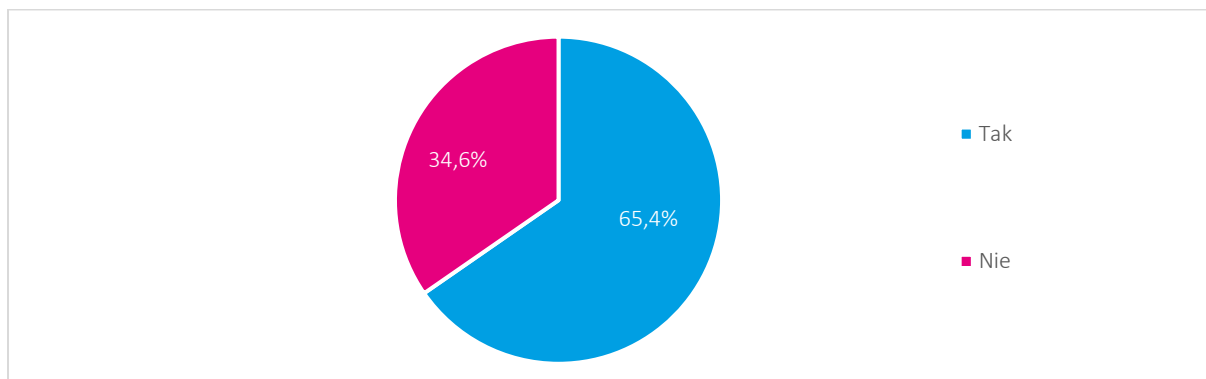
Wykres 64. Kierunki dalszej podróży po odwiezieniu dziecka/dzieci do szkoły/szkół



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Potwierdzeniem stwierdzenia, że rodzice dowożący swoje dzieci do placówek oświatowych kontynuują dalszą podróż do miejsca pracy są wyniki kolejnego pytania, którego odpowiedzi przedstawia Wykres 64. Zdecydowana większość (ponad 71%) ankietowanych wskazała, że po odwiezieniu dziecka udaje się do pracy. Natomiast w opcji „Inne” respondenci wpisywali najczęściej, że ich dzieci docierają do szkół samodzielnie.

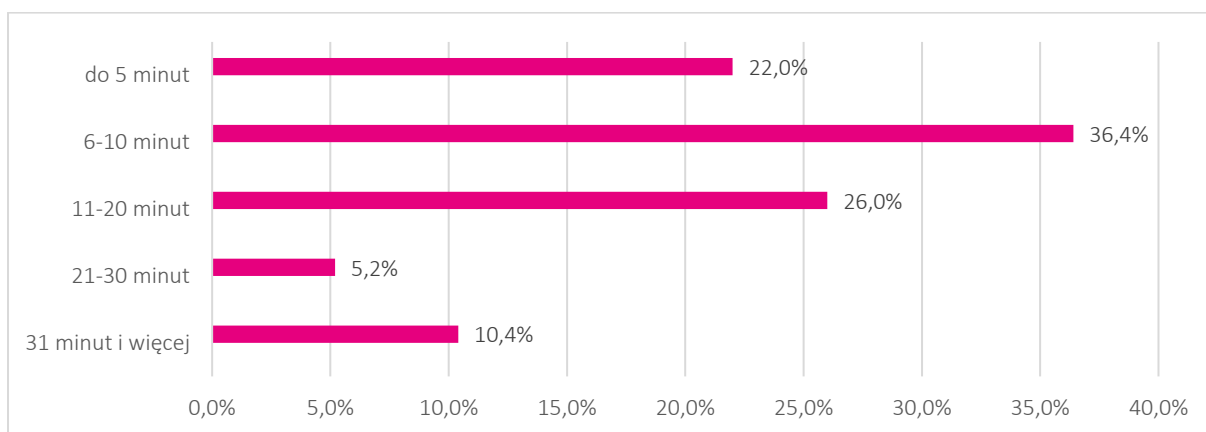
Wykres 65. Czy podróż z dzieckiem do placówki oświatowej wpływa na godzinę przyjazdu do Pani/Pana miejsca pracy?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Kolejne pytanie odnosiło się do określenia powiązania między rozpoczęcia pracy a koniecznością odwiezienia dziecka do placówki oświatowej. Przeszło 65% ankietowanych wskazało, iż to w jakich godzinach odwożą dziecko do szkoły ma wpływ na czas rozpoczęcia ich pracy. Można przypuszczać, że osoby te należą do grupy pracujących w branżach z elastycznym grafikiem lub w niepełnym wymiarze godzin.

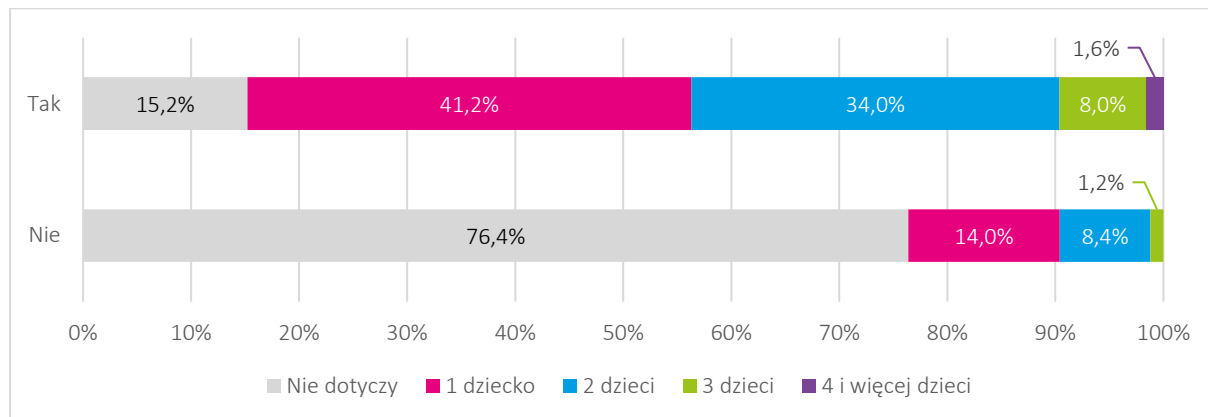
Wykres 66. Średni czas podróży z dzieckiem z domu do placówki oświatowej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

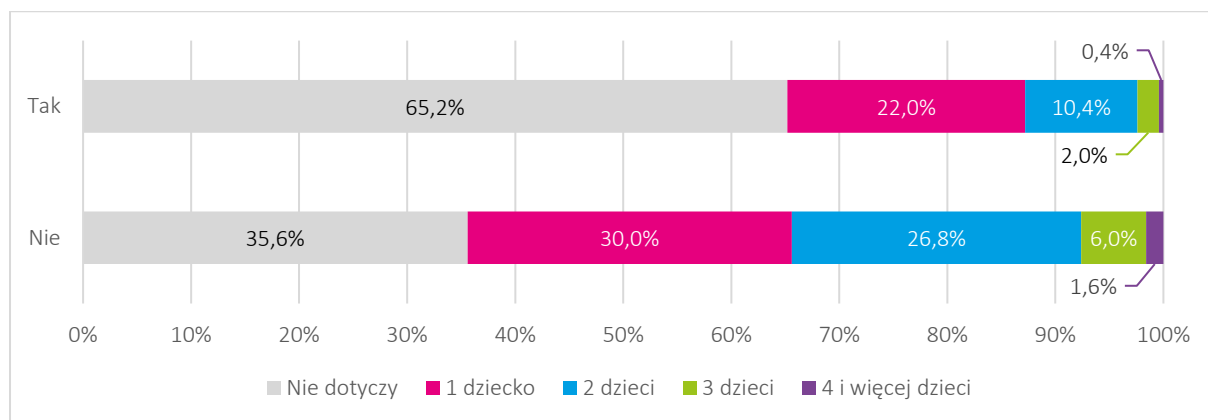
Najwięcej rodziców biorących udział w ankiecie wskazało, że średni czas ich podróży z gospodarstwa domowego do placówki oświatowej ich dziecka wynosi od 6 do 10 minut. Fakt ten może wynikać z różnych czynników, np. bliskiej odległości do placówki oświatowej lub sprawnego transportu w relacji dom-szkola. Warto jednocześnie zauważyć grupę respondentów (ponad 10%) określających średni czas podróży z dzieckiem do szkoły wynoszący nawet powyżej pół godziny.

Wykres 67. Czy Pani/Pana dziecko uczęszcza na zajęcia pozalekcyjne (dodatkowe)?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

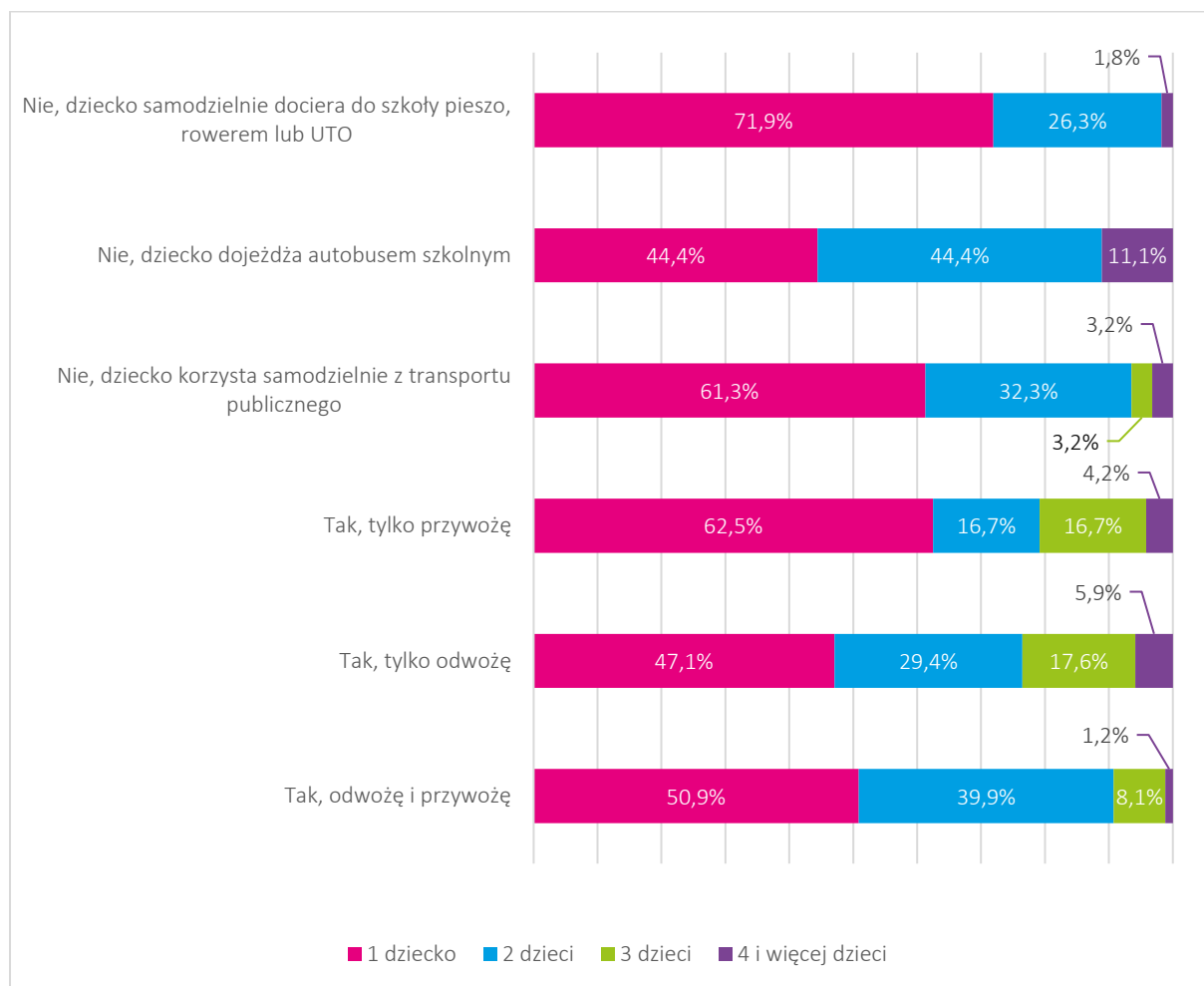
Wykres 68. Czy zajęcia pozalekcyjne Pani/Pana dziecka odbywają się w placówce oświatowej, do której uczęszcza?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Zdecydowana większość dzieci respondentów bierze udział w zajęciach pozalekcyjnych. Fakt ten obrazują dane zestawione na Wykres 68. Rodziny, w których przynajmniej jedno dziecko uczęszcza na zajęcia dodatkowe stanowiły w ankiecie niespełna 85% głosów. Ponadto, większość zajęć dodatkowych dzieci, których rodzice oddali swoje głosy w ankiecie, nie odbywa się w szkołach, do których uczęszczają. W związku z powyższym konieczna jest do odbycia kolejna podróż z placówki oświatowej do miejsca zajęć pozalekcyjnych. To w jaki sposób dzieci docierają na owe zajęcia przedstawia kolejne zestawienie.

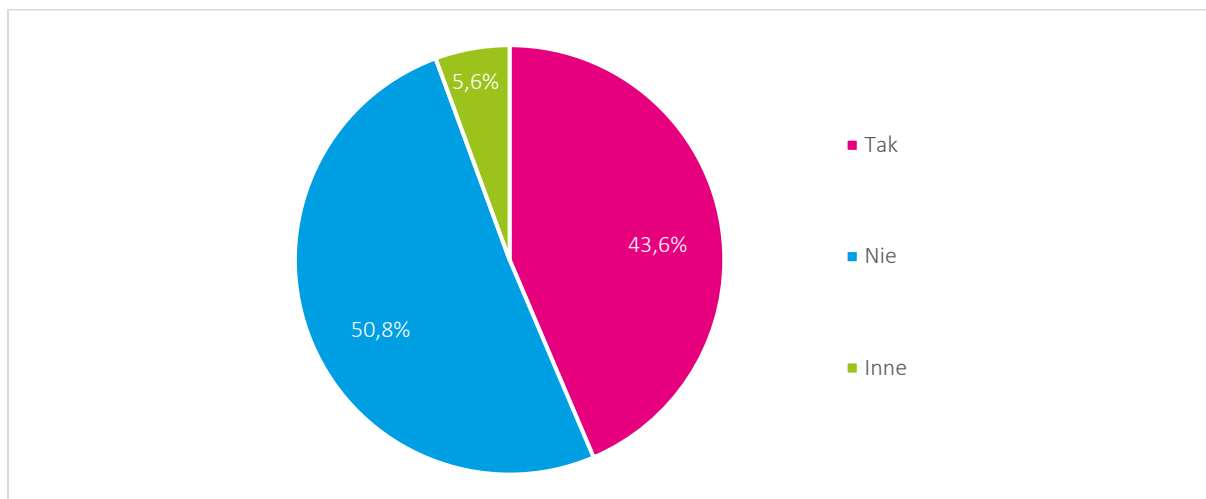
Wykres 69. Czy odwozi/przywozi Pani/Pan swoje dziecko na zajęcia pozalekcyjne? bez uwzględnienia odpowiedzi „nie dotyczy”



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Również kolejne dane zebrane w toku badania ankietowego wskazują na tendencję podróży rodziców z dziećmi do szkół i miejsc zajęć dodatkowych. Najwięcej odpowiedzi określających liczbę dzieci odwożonych/przywożonych na zajęcia pozalekcyjne zebrała odpowiedź, której udzielili rodzice zawożący i przywożący swoje dzieci do/z miejsc wspomnianych aktywności - prawie 70% ankietowanych. Drugą w kolejności liczebności grupę stanowili rodzice, których przynajmniej jedno dziecko samodzielnie podróżuje do miejsca, gdzie odbywają się zajęcia pozalekcyjne – jednakże grupa ta liczyła tylko niecałe 23%.

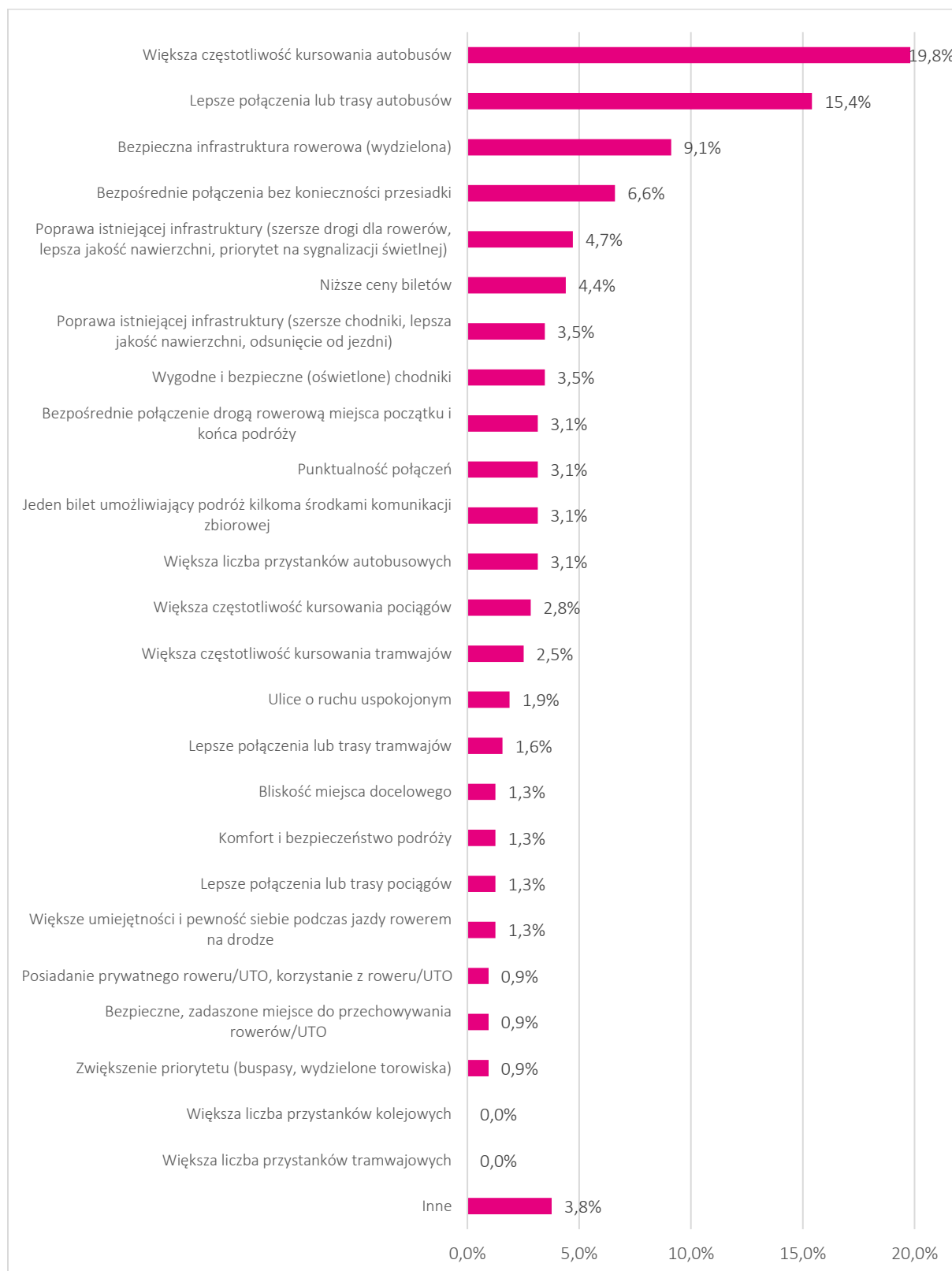
Wykres 70. Czy widzi Pani/Pan możliwość wykorzystania innych niż samochód środków transportu w podróży z dzieckiem do placówki oświatowej?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tak jak wskazała synteza poprzednich pytań – najpopularniejszym środkiem transportu w podróżach rodziców z dziećmi jest samochód. Fakt ten może wynikać z wielu czynników, jak np. przywiązania do jazdy samochodem lub braku realnej alternatywy dla tego sposobu przemieszczania się. Ankietowani wyrazili w badaniu swoje zdanie na temat potencjalnej zmiany samochodu na alternatywną formę podróży z dziećmi, w ten sposób opracowany został Wykres 70. Jego wyniki wskazują, że badani rodzice w większości (ponad 50%) nie widzą możliwości przesiadki z samochodu na inny środek transportu – przynajmniej w podróżach z dziećmi. Omawiane pytanie zawierało także opcję „Inne”, w której ankietowani wpisywali m.in. swoje problemy, z których wynika konieczność podróży realizowanych samochodem (np. znaczna odległość do najbliższego przystanku) lub możliwe alternatywne środki transportu (np. ŁKA, rozwój połączeń autobusowych), którymi dzieci mogłyby podróżować samodzielnie.

Wykres 71. Czynniki wpływające na wykorzystanie innych niż samochód środków transportu w podróży z dziećmi do szkół, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Jednocześnie w badaniu ankietowym skierowanym do rodziców uczniów placówek oświatowych ŁOM zawarto pytanie o potencjalnie czynniki, które mogłyby wpłynąć na przesiadkę z prywatnego samochodu na alternatywne środki transportu. Respondenci w przedmiotowym pytaniu mieli możliwość zaznaczenia więcej niż jednej odpowiedzi.

Spośród przedstawionych w pytaniu czynników najczęściej ankietowani wskazywali zwiększenie częstotliwości i poprawę tras autobusów oraz prowadzenie wydzielonych i bezpiecznych tras rowerowych. W ogólnym zestawieniu najczęściej wybierane były odpowiedzi wskazujące na konieczność poprawy infrastruktury w kierunku podniesienia bezpieczeństwa jej użytkowników, a także poprawy funkcjonalności transportu zbiorowego, tj. wyznaczania nowych tras oraz zwiększania częstotliwości istniejących linii. Omawiane pytanie posiadało także możliwość wpisania przez rodziców własnej odpowiedzi, wśród których znalazły się głosy odnoszące się do problemów bieżącej oferty transportu zbiorowego (ograniczona liczba kursów, odległość do najbliższego przystanku, brak skomunikowania różnych środków transportu) lub jego całkowitego braku (wykluczenie komunikacyjne).

2 FORMULARZ UWAG I WNIOSKÓW

Równoległe z ankietami dla mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego uruchomiony został formularz uwag i wniosków dotyczących systemu mobilności i sposobów przemieszczania się w Obszarze. Formularz został udostępniony drogą mailową do zidentyfikowanych interesariuszy Planu, tj. przedstawicieli gmin i powiatów, szkół, przedsiębiorców, NGO, zarządców infrastruktury, przewoźników, stowarzyszeń i grup sympatyków. Formularz umożliwił zgłoszenie wolnych wniosków, uwag i opinii dotyczących funkcjonowania transportu w ŁOM.

Tabela 5. Zestawienie uwag zebranych w ramach formularza dla interesariuszy SUMP ŁOM

Lp.	Obszar interwencji	Treść uwagi
1.	Transport autobusowy Węzły przesiadkowe Dostępność do transportu zbiorowego	<p>Jako mieszkaniec gminy Dłutów, chciałbym zwrócić uwagę na wciąż pogarszający się transport publiczny i coraz większe zaniedbania w tym obszarze. Dłutów położony jest przy drodze wojewódzkiej DW485, która, z tego co mi wiadomo, jest jedną z najbardziej obciążonych ruchem dróg wojewódzkich i niestety cały czas niebezpieczną pomimo generalnej przebudowy. Na tej trasie wskazany byłby odcinkowy pomiar prędkości na wysokości Budy Dłutowskie - Dłutów, ponieważ z moich obserwacji wynika, że większość samochodów osobowych oraz ciężarowych przekracza dozwoloną prędkość, co spowoduje duże niebezpieczeństwo na innych uczestników ruchu oraz okolicznych mieszkańców.</p> <p>Transport publiczny, czy to realizowany przez PKS Bełchatów czy też przez firmę Dylizans Bus, w ostatnich latach został znacznie ograniczony i tym samym staje się coraz mniej konkurencyjny dla transportu prywatnym samochodem. Jakiś czas temu również został zlikwidowany kurs powrotny około godziny 22 z Łodzi w stronę Dłutowa i Bełchatowa, co uniemożliwia podróż komunikacją do Łodzi i z powrotem w dni robocze i weekendy np. do teatru, restauracji, spotkania firmowe itp. Takie działania powodują to, że również młode osoby, które tylko skończą 18 lat, zaczynają poruszać się własnymi samochodami, ponieważ transport publiczny jest w zapaści. A to zwiększa ruch na tej drodze i zmniejsza bezpieczeństwo.</p> <p>Kolejna kwestia to warunki, w jakich pasażerowie są przewożeni. Tyczy się to np. firmy Dylizans Bus, w której transport realizowany jest busami, które moim zdaniem nie odpowiadają podstawowym potrzebom pasażerów. Przejścia są ciasne, nie ma miejsca na nogi przy siedzeniach i np. na torbę z laptopem a nie raz trzeba stać z Łodzi do Dłutowa uderzając głową o sufit. Szczególnie warunki podróży w okresie zimowym są fatalne i potrafią zniechęcić do podróży już od samego początku. Osoby, które jadą do pracy np. do biura w Łodzi nie będą z tego korzystały, ponieważ sama podróż w jakich warunkach, jest upokarzająca i dodatkowo przy tak okrojonej siatce połączeń oraz nieprzewidywalności czy dany kurs się odbędzie (niektóre informacje o odwołaniu kursów pojawiają się np. na Facebooku) wybiorą samochód. Również uczniowie mają problem z dotarciem i powrotem ze szkoły, bo ilość kursów jest ograniczona i dodatkowo, pomimo posiadania biletu miesięcznego, nie można korzystać z różnych środków komunikacji na danej trasie. Na obszarze z Dłutowa do Pabianic cały czas powstają nowe domy i dodatkowo wzrasta ruch samochodów z Bełchatowa oraz okolicznych miejscowości co przy obecnych realiach transportu publicznego, będzie</p>

		<p>powodowało kolejny wzrost liczby samochodów osobowych i bez konkretnych działań w poprawę transportu publicznego będzie tylko gorzej.</p> <p>Moim zdaniem kluczową kwestią jest zapewnienie komfortowych, regularnych oraz częstych kursów na trasie z Dłutowa do Pabianic oraz Łodzi, ponieważ to tam podróżuje najwięcej osób. Bardzo dobrym rozwiązaniem byłoby przedłużenie np. linii autobusu miejskiego nr 265 z Pabianic do Dłutowa lub stworzenie nowej linii - obecnie ten autobus kursuje do Pawlikowic. Takie połączenie zapewniłoby sensowną i komfortową komunikację do Pabianic, a następnie do Łodzi czy to autobusem, tramwajem czy pociągiem.</p> <p>Te działania są podstawą, aby przekonać ludzi, że transport publiczny działa, że można dotrzeć i wrócić z pracy, uczelni czy spotkania. Wiele lat temu tak właśnie było, a teraz przy obecnym stanie transportu publicznego nikt nie myśli o tym jako alternatywie dla samochodu, co jest w pełni uzasadnione.</p> <p>Inną kwestią jest np. dworzec Łódź Fabryczna, do którego nie dociera żaden przewoźnik na linii Dłutów - Łódź. Przed przebudową dworca wszystkie autobusy jechały na ten dworzec i to było bardzo wygodne i sensowne - wielokrotnie z tego korzystałem. Obecnie nie jest to możliwe i np. moi rodzice, którzy chcieli jechać do lekarza, który jest w okolicach dworca wybrali samochód, ponieważ autobusy i busy zatrzymują się w najlepszym razie na ul. Radwańskiej i dworcu Łódź Kaliska, co dla starszych osób jest już dodatkową przeszkodą.</p> <p>Ja wraz z moją rodziną staram się korzystać z transportu publicznego, i zależy nam, aby nasze dzieci w przyszłości mogły samodzielnie się przemieszczać do Pabianic i Łodzi. Obecnie bywa tak, że moja żona, która np. ma spotkania firmowe w Łodzi musi być przez mnie zawieziona i przywieziona samochodem z dworca PKP w Pabianicach lub bezpośrednio z Łodzi. Nasz rodzinny wyjazd na zawody lekkoatletyczne w Atlas Arenie, również nie mógł się odbyć bez samochodu, ponieważ aby dostać się z Dłutowa na stację PKP w Pabianicach musieliśmy użyć samochodu. Nasze próby korzystania z transportu publicznego uznawane są wśród bliskich za wyraz heroizmu i niestety nie jest to stwierdzenie na wyrost.</p> <p>To są tylko dwa przykłady, gdzie oczywista sprawa, jak przejazd transportem publicznym urasta do ogromnego wyzwania i co paradoksalne na najbardziej obciążonej ruchem trasie, ale niestety nie obciążonej transportem publicznym.</p>
2.	Transport kolejowy	<p>Obecnie, na zlecenie Marszałka Województwa łódzkiego, prowadzone są prace studialne dot. m.in. modernizacji i przywrócenia regularnego transportu publicznego na zarządzanej przez nas linii kolejowej Rogów - Rawa Maz. - Biała Rawska. Z uwagi na funkcjonowanie w Rogowie stacji przesiadkowej pomiędzy Koleją Rogowską a siecią PKP PLK wnioskujemy o uwzględnienie stacji Rogów jako potencjalnego punktu przesiadkowego zasilającego obszar ŁOM potokami pasażerskimi z kierunku miejscowości (głównie Jeżów, Głuchów, Rawa Maz., Biała Rawska) położonymi przy trasie Kolei Rogowskiej.</p> <p>Analizy w zakresie siatki połączeń powinny uwzględniać pasażerów spoza obszaru ŁOM którzy mogą kontynuować swoją podróż po sieci komunikacyjnej obszaru ŁOM.</p>

3.	<p>Układ drogowy</p> <p>Transport rowerowy</p>	<p>Na terenie Główna jest jeszcze do utwardzenia około 25 km dróg gruntowych.</p> <p>Konieczne jest wybudowanie brakujących odcinków dróg w celu poprawienia jakości życia mieszkańców zamieszkujących przy przedmiotowych ulicach. Gmina w miarę możliwości finansowych stara się z roku na rok poprawiać ten stan rzeczy poprzez sukcesywną budowę nowych ulic. Od roku 2022 poprawia się sytuacja ponieważ Gmina pozyskała dofinansowanie na 3 duże projekty drogowe polegające na budowie ulic w ramach Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład. Uważamy, że konieczne jest wsparcie finansowania budowy dróg lokalnych.</p> <p>Na terenie Główna szereg dróg utwardzonych wymaga remontów nawierzchni.</p> <p>Na bieżąco należy remontować i poprawiać istniejącą infrastrukturę aby trzymała standardy i była bezpieczna dla użytkowników. Uważamy, że konieczne jest wsparcie finansowe remontów nawierzchni.</p> <p>Na terenie Główna brak jest wystarczającej ilości ścieżek rowerowych.</p> <p>Budowa ścieżek rowerowych jest wskazana w celu poprawy bezpieczeństwa rowerzystów (odseparowanie ruchu samochodowego od rowerowego) oraz komfortu zarówno rowerzystów jak i kierowców. Dodatkowo warunki przyrodnicze Główna sprzyjają turystyce np. rowerowej, więc ścieżki rowerowe łączące się ze ścieżkami z innych JST mogą być ciekawym rozwiązaniem.</p>
4.	<p>Transport kolejowy</p> <p>Powiązanie z dokumentami strategicznymi</p>	<p>Niezbędne przeprowadzenie diagnozy istniejących stacji i przystanków kolejowych położonych na obszarze ŁOM celem określenia niezbędnych kierunków zapewniających integrację kolei z innymi środkami transportu publicznego i indywidualnego, biorąc pod uwagę np. charakterystykę otoczenia węzła, wielkość wymiany pasażerskiej (UTK) oraz innych charakterystycznych uwarunkowań.</p> <p>Uwzględnienie w ramach prac nad SUMP Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 przyjętego uchwałą nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r. (http://dziennik.lodzkie.eu/WDU_E/2015/4386/akt.pdf) wraz z jego aktualizacją uchwaloną przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą nr LI/605/22 z dnia 20 grudnia 2022 r. (http://dziennik.lodzkie.eu/WDU_E/2023/551/akt.pdf).</p>
5.	<p>Węzły przesiadkowe</p> <p>Transport kolejowy</p> <p>Polityka parkingowa</p>	<p>Rozbudowa systemu węzłów przesiadkowych o rozszerzenie infrastruktury parkingowej, rowerowej, autobusowej w rejonach stacji i przystanków kolejowych.</p> <p>Zwiększenie liczby obiektów, przystankowych i postojowych zwiększa dostępność kolei, co w efekcie przekłada się na wzrost wykorzystania transportu zbiorowego.</p> <p>Rozbudowa dedykowanych parkingów w systemie Park&Ride zlokalizowanych w rejonach wjazdów do Łodzi, pętli autobusowych/tramwajowych oraz stacji i przystanków kolejowych.</p> <p>Zmniejszenie kongestii miejskiej ze względu na zmniejszenie liczby pojazdów w centrum miasta, zwiększenie liczby podróży i udziału transportu zbiorowego.</p>

		<p>Rozbudowa sieci przystanków kolejowych przy jednoczesnej rozbudowie węzłów przesiadkowych na komunikację miejską - z sugerowaną przykładową lokalizacją - łódzki Janów-odbudowa przystanku kolejowego.</p> <p>Dodatkowa możliwość przesiadki z pociągu wjeżdżającego do Łodzi od strony wschodniej do łódzkiego transportu zbiorowego, zwiększenie udziału transportu zbiorowego, zwiększenie dostępności.</p>
6.	Dostępność do transportu zbiorowego	<p>Objęcie Gminy Brójce i ościennych gmin transportem miejskim.</p> <p>Wiele osób uczy się/ pracuje na terenie Łodzi, a w większości komunikacja jest komercyjna i stanowi barierę dla uczniów/pracowników. W rozwiązaniu tego problemu pomogłaby kwestia rozszerzenia oferty przewozowej dotyczącej łączonego biletu.</p>
7.	<p>Dostępność do transportu zbiorowego</p> <p>Transport kolejowy</p> <p>Węzły przesiadkowe</p> <p>Elektromobilność</p>	<p>Transport publiczny</p> <p>Transport publiczny jest obszarem, w którym występują duże deficyty techniczne, organizacyjne, logistyczne. Poziom dostępności do transportu publicznego w małych miejscowościach jest ograniczony lub niedostępny w ogóle. Jest on dobrze zorganizowany tylko w większych miastach, gdzie jego częstotliwość jest na wystarczającym poziomie, umożliwiając korzystanie z tej formy transportu. Możliwość przemieszczania się osób w obrębie poszczególnych miast, małych miejscowości wymaga podjęcia szeregu inwestycji i współpracy pomiędzy sektorami publicznymi i prywatnymi.</p> <p>Małe wiejskie gminy, (w tym Gmina Parzęczew) na przestrzeni kilkunastu lat utraciły swój rolniczy charakter na rzecz gmin typowo mieszkaniowych, gdzie powstaje więcej małych przedsiębiorstw oraz co raz więcej osób pracuje w pobliskich miastach takich jak: Ozorków, Zgierz, Aleksandrów Łódzki. Ze względu na braki w komunikacji publicznej zmuszeni są oni do korzystania ze własnych środków transportu. Na terenie gminy Parzęczew istnieją czynne tylko dwie trasy prowadzone przez PKS Łęczyca Sp. z o.o. Jednak ich częstotliwość jest niewystarczająca, aby mieszkańcy chcieli się przenieść na transport publiczny. Dotychczasowy transport publiczny zabiera tylko część mieszkańców z pojedynczych wiosek. Ponadto, w roku szkolnym autobus szkolny umożliwia mieszkańcom przemieszczanie się do miejscowości Parzęczew, gdzie znajduje się szereg instytucji publicznych ważnych dla mieszkańców (urząd, szkoły, ośrodek zdrowia, sklepy). Stworzenie lokalnej komunikacji po terenie każdej z gmin do najważniejszego ośrodka publicznego w każdej gminie (gdzie znajdują się instytucje publiczne), a z niego do większych miast wpłynie na zwiększenie dostępu do większych aglomeracji miejskich przez mieszkańców małych miejscowości. Często brak komunikacji ogranicza mieszkańców w podjęciu pracy, dalszej nauki lub udziału w życiu publicznym.</p> <p>W związku z tym, istnieje konieczność współpracy na szczeblu samorządów i wojewódzkim w celu podjęcia wspólnych działań i inwestycji, które pozwolą na stworzenie nowoczesnego i spójnego systemu transportowego na terenie ŁOM. Pojedyncza jednostka samorządowa nie jest w stanie udźwignąć sama utrzymania transportu publicznego na swoim terenie.</p> <p>System przesiadkowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej</p> <p>Na przestrzeni kilkunastu lat duży rozwój nastąpił w infrastrukturę kolejową, w tym powstanie w 2014 roku Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej co przyczyniło się do poprawy komunikacji publicznej. Jednak brak odpowiedniej infrastruktury przy stacjach PKP, w tym parkingów dla samochodów</p>

		<p>powoduje że mieszkańcy z małych miejscowości nie korzystają z tego środka transportu ze względu na brak możliwości pozostawienia aut na parkingach przy stacjach PKP. Ze stacji znajdujących się w małych miejscowościach korzystają tylko mieszkańcy z pobliskich wiosek. Umożliwienie przesiadania się z transportu indywidualnego do pociągu przyczyni się do wzrostu transportu publicznego.</p> <p>Ważnym czynnikiem, który warto wykorzystać na terenie małych gmin, są przebiegające trasy kolejowe i znajdujące się na nich stacje PKP. Stworzenie linii autobusowej, która będzie zbierała mieszkańców na terenie konkretnej gminy, w której znajdują się stacje PKP. (np. na terenie gminy Parzęczew jest stacja PKP w Chociszewie), która będzie miała swój przystanek końcowy przy konkretnej stacji PKP, przyczyni się do zwiększenia udziału mieszkańców w transporcie publicznym. Możliwość transportu autobusowego dowożącego mieszkańców do stacji PKP przy jednoczesnej konkurencyjnej częstotliwości stanie się dużą alternatywą dla prywatnej komunikacji. Ważne jest aby zakupiony bilet w autobusie umożliwiał dalszy transport w pociągu, bez konieczności zakupu go na stacji PKP. Wspólna integracja ruchu pociągów z komunikacją autobusową spowoduje, iż kolej stanie się konkurencyjną formą transportu względem transportu indywidualnego.</p> <p>Punkty ładowania samochodów elektrycznych/transport niskoemisyjny</p> <p>Stworzenie warunków infrastrukturalnych dla rozwoju elektromobilności jest ważnym aspektem w dziedzinie rozwoju usług transportowych. System ten musi być przyjazny i bezpieczny dla wszystkich użytkowników ruchu. Pierwszym i najważniejszym elementem jest budowa podstawowej infrastruktury służącej elektromobilności tj. powstanie nowych punktów ładowania na terenie mniejszych miejscowości lub miast.</p> <p>Brak punktów ładowania w pobliżu miejsca zamieszkania, pracy powoduje zaniechanie zakupu pojazdów na ekologiczne paliwo przez mieszkańców.</p> <p>Każda gmina powinna dążyć do stworzenia na jej terenie sieci publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych dla własnych pojazdów gminnych i prywatnych. Sukcesywna wymiana własnej floty samochodowej i pokazanie korzyści z transportu niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego, pozwoli na zmniejszenie ruchu pojazdów spalinowych na drogach i zwiększeniu udziału elektrycznych środków transportu.</p> <p>Często budżety małych gmin nie mają wystarczających środków na przeprowadzanie inwestycji w obszarze transportu/komunikacji publicznej. Jest ona zazwyczaj przeprowadzana w zakresie budowy lub remontu istniejących dróg, które są ważne dla wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>Stworzenie zintegrowanej sieci służącej rozwojowi elektromobilności wymaga współpracy miast i gmin regionu na szczeblu samorządowym i wojewódzkim. Należy dążyć do stworzenia forum wymiany wiedzy, doświadczeń w ramach aglomeracji łódzkiej. Płynne poruszanie się samochodami elektrycznymi wymaga stworzenia systemów ładowania w małych miejscowościach, których znajdują się instytucje publiczne lub w miastach. Upowszechnienie i popularyzacja niskoemisyjnego transportu indywidualnego i publicznego wraz z odpowiednią infrastrukturą, przyczyni się do zwiększenia zrównoważonego transportu w miastach i na obszarach funkcjonalnie z nimi powiązanych tj. małymi miejscowościami.</p>
--	--	---

8.	Transport zbiorowy Układ drogowy	<p>Dostosować komunikację zbiorową do obsługi strumienia pasażerów lotniska.</p> <p>W chwili obecnej dojazd komunikacją zbiorową do lotniska jest ograniczony z wielu rejonów miasta, zajmuje bardzo dużo czasu i wymaga czasami kilku przesiadek, obsługiwany jest jedynie przez autobusy.</p> <p>Usprawnienie dojazdów do lotniska od strony s14 oraz miasta.</p> <p>W chwili obecnej dojazd z s14 na lotnisko odbywa się ulicą Plocka (ograniczoną przejazdem kolejowym) oraz ulicami Pienistą, Waltera Janke, które w chwili obecnej zbierają cały ruch pasażerów z miasta. Brak jest alternatywy dla mieszkańców południowych i południowowschodnich rejonów miasta.</p>
9.	Elektromobilność	<p>Rozbudowa infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych szczególnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> -parkingi osiedlowe przy blokach mieszkalnych (obszary zabudowy wielorodzinnej) -parkingi publiczne <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zgodnie z ogólnymi trendami 80% wszystkich ładowań pojazdów odbywa się w miejscu zamieszkania. Jest to spowodowane wygodą użytkownika, jak również przemawiają za tym względy ekonomiczne (koszt zakupu kWh jest zgodny z posiadaną taryfą rozliczeniową i jest najniższy).Przeważająca liczba mieszkańców m. Łodzi zamieszkuje bloki i wieżowce na tzw. osiedlach sypialnianych, gdzie podjęcie decyzji przez daną spółdzielnię mieszkaniową o budowie infrastruktury jest procesem niełatwym i niechętnie podejmowanym ze względu na konieczność zgody większości mieszkańców dotyczących inwestycji.</p> <p>Potrzebna jest uchwała lokalna, która zachęciłaby spółdzielnie (m.in. forma wsparcia finansowego) do podjęcia działań i budowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.</p> <p>Wpłynęłoby to na zmniejszenie obecnej dyskryminacji osób, które nie posiadają domu jednorodzinnego, gdzie podjęcie decyzji o wyborze rodzaju pojazdu jest łatwiejsze. W przypadku wyboru pojazdu elektrycznego, instalacja stacji ładowania dla tych osób nie rodzi komplikacji i nie wiąże się ze znacznym nakładem finansowym (odchodzi koszt przyłącza, jedyny koszt to zakup i podłączenie stacji ładowania).</p> <p>Dzięki temu mieszkańcy bloków mogliby łatwiej podejmować decyzje o wyborze typu pojazdu i szybciej zdecydować się na wybór pojazdu zero emisyjnego.</p> <p>Finalnie zmianę odczułaby cała metropolia (mniej zanieczyszczeń w powietrzu)</p> <p>Propozycja:</p> <p>Posiadamy wieloletnie doświadczenie w opracowywaniu standardów dedykowanych elektromobilności (współtworzenie standardu ładowania Chademo, CCS), rozwijaniu urządzeń i systemów z przeznaczeniem dla budowy skalowalnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych: osobowych, dostawczych, komunikacji miejskiej, ciężarowych. Dostarczamy</p>

		<p>stacje ładowania do ponad 86 krajów na całym świecie (ponad 50 tys stacji DC oraz ponad 1 mln stacji AC).</p> <p>Proponujemy doradztwo techniczne w zakresie doboru urządzeń, jak również możemy wskazać naszych partnerów biznesowych, którzy wsparliby Państwa w kompleksowym podejściu przy opracowywaniu koncepcji budowy czy też rozbudowy infrastruktury dla pojazdów elektrycznych.</p>
10.	Problemy mobilności w ŁOM	<p>Analizę sytuacji w obszarach problemowych przedstawiono w propozycji Strategii ZIT ŁOM na lata 21-27</p> <p>Uwagi do zapisów Strategii przesłano do Biura SŁOM</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi formularza uwag i wniosków



3 WZORY ANKIET

3.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM

Pytanie 1. Płeć

- Kobieta
- Mężczyzna
- Nie chcę podawać

Pytanie 2. Wiek

- 15-19 lat
- 20-24 lat
- 25-29 lat
- 30-39 lat
- 40-49 lat
- 50-59 lat
- 60-64 lata
- 65 lat i więcej

Pytanie 3. Wykształcenie

- Podstawowe
- Zawodowe
- Średnie
- Wyższe

Pytanie 4. Aktywność zawodowa

- Uczeń
- Student
- Osoba pracująca poza domem
- Osoba pracująca z domu
- Osoba pracująca hybrydowo
- Osoba bezrobotna
- Rencista/emeryt
- inna, jaka...? (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)





Pytanie 5. Skąd najczęściej Pani/Pan podróżuje?

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyn
- Zgierz (miasto)





- Zgierz (gmina)

Pytanie 6. Dokąd najczęściej Pani/Pan podróżuje?

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyn
- Zgierz (miasto)



Zgierz (gmina)

Pytanie 7. Czy posiada Pani/Pan prawo jazdy?

- Tak
- Nie

Pytanie 8. Ile osób liczy Pani/Pana gospodarstwo domowe?


- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 i więcej

Pytanie 9. Ile spośród wymienionych pojazdów jest w Pani/Pana gospodarstwie domowym?

	0	1	2	3 i więcej
Samochód prywatny	0	0	0	0
Samochód wypożyczony (np. leasing, najem)	0	0	0	0
Samochód służbowy	0	0	0	0
Samochód dostawczy prywatny	0	0	0	0
Samochód dostawczy służbowy	0	0	0	0
Motocykl/Skuter	0	0	0	0
Rower	0	0	0	0
Rower elektryczny	0	0	0	0
Hulajnoga elektryczna	0	0	0	0
Inne UTO (np. deskorolka)	0	0	0	0

Pytanie 10. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej na zakupy?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca


- 
- Samochód jako pasażer
 - Samochód współdzielony (carsharing)
 - Taksówka lub przejazd typu Uber
 - Autobus miejski
 - Tramwaj
 - Autobus prywatnego przewoźnika
 - Kolej
 - Rower miejski (publiczny)
 - Rower prywatny
 - Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
 - Pieszo (całą podróż)
 - Motocykl/skuter

Pytanie 11. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej w celu odwożenia dzieci do szkoły lub na zajęcia dodatkowe?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca
- Samochód jako pasażer
- Samochód współdzielony (carsharing)
- Taksówka lub przejazd typu Uber
- Autobus miejski
- Tramwaj
- Autobus prywatnego przewoźnika
- Kolej
- Rower miejski (publiczny)
- Rower prywatny
- Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
- Pieszo (całą podróż)
- Motocykl/skuter

Pytanie 12. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej w celu spotkań z rodziną i znajomymi?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca

- 
- Samochód jako pasażer
 - Samochód współdzielony (carsharing)
 - Taksówka lub przejazd typu Uber
 - Autobus miejski
 - Tramwaj
 - Autobus prywatnego przewoźnika
 - Kolej
 - Rower miejski (publiczny)
 - Rower prywatny
 - Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
 - Pieszo (całą podróż)
 - Motocykl/skuter

Pytanie 13. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej w celu dotarcia do placówek zdrowia (przychodnia, szpital)?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca
- Samochód jako pasażer
- Samochód współdzielony (carsharing)
- Taksówka lub przejazd typu Uber
- Autobus miejski
- Tramwaj
- Autobus prywatnego przewoźnika
- Kolej
- Rower miejski (publiczny)
- Rower prywatny
- Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
- Pieszo (całą podróż)
- Motocykl/skuter



Pytanie 14. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej do obiektów sportu, kultury, rozrywki?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca
- Samochód jako pasażer
- Samochód współdzielony (carsharing)
- Taksówka lub przejazd typu Uber
- Autobus miejski
- Tramwaj
- Autobus prywatnego przewoźnika
- Kolej
- Rower miejski (publiczny)
- Rower prywatny
- Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
- Pieszo (całą podróż)
- Motocykl/skuter

Pytanie 15. Jakim środkiem transportu podróżuje P. najczęściej w miejsca terenów zielonych (parki, skwery, las)?

- NIE DOTYCZY
- Samochód jako kierowca
- Samochód jako pasażer
- Samochód współdzielony (carsharing)
- Taksówka lub przejazd typu Uber
- Autobus miejski
- Tramwaj
- Autobus prywatnego przewoźnika
- Kolej
- Rower miejski (publiczny)
- Rower prywatny
- Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna
- Pieszo (całą podróż)
- Motocykl/skuter

Pytanie 16. Jak często podróżuje P. do wybranego celu podróży? (jeżeli jadąc do pracy odwozisz dzieci to wykonujesz podróż i do pracy, i w celu odwiezienia dzieci). Czy miejsce docelowe znajduje się na terenie Twojej gminy, miasta lub w przypadku Łodzi dzielnicy.

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Raz w miesiącu	Rzadziej niż raz w miesiącu
Praca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zakupy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odwożenie dzieci do szkoły, na zajęcia dodatkowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spotkania z rodziną i znajomymi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Placówki zdrowia (przychodnia, szpital)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obiekty sportu, kultury, rozrywki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tereny zieleni (parki, skwery, las)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 17. Czy miejsce znajduje się na terenie gminy w której mieszkasz?

	Tak	Nie
Praca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zakupy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odwożenie dzieci do szkoły, na zajęcia dodatkowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Spotkania z rodziną i znajomymi	O	O
Placówki zdrowia (przychodnia, szpital)	O	O
Obiekty sportu, kultury, rozrywki	O	O
Tereny zieleni (parki, skwery, las)	O	O

Pytanie 18. W przypadku podróżowania samochodem, jaki jest główny czynnik jego wyboru?

- Nie dotyczy mnie ten sposób podróży
- Darmowe miejsca postojowe w miejscu pracy/szkoły
- Krótki czas przejazdu
- Komfort przejazdu
- Brak wiedzy na temat oferty transportu zbiorowego
- Brak połączeń komunikacji zbiorowej
- Niedostosowany do potrzeb rozkład jazdy autobusów/tramwajów/pociągów
- Przewóz dzieci
- Brak konieczności przesiadania
- Niższy koszt jednostkowy podróży
- Względy zdrowotne (p.. ograniczenia w poruszaniu się)
- Inne cele po pracy/szkole
- Brak możliwości dojazdu rowerem lub dojścia pieszo
- Inny główny czynnik (jaki ?)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 19. W przypadku podróżowania tramwajem, jaki jest główny czynnik jego wyboru?

- Nie dotyczy mnie ten sposób podróży
- Krótki czas przejazdu
- Komfort przejazdu
- Przewóz dzieci
- Brak konieczności przesiadania
- Niższy koszt jednostkowy podróży
- Względy zdrowotne (p.. ograniczenia w poruszaniu się)
- Inne cele po pracy/szkole
- Brak samochodu


- Brak miejsca postojowego w miejscu docelowym
- Opłaty za parkowanie w miejscu docelowym
- Wysokie koszty dojazdu samochodem
- Dobre połączenia komunikacją zbiorową
- Brak możliwości dojazdu rowerem lub dojścia pieszo
- Inny główny czynnik (jaki ?)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 20. W przypadku podróżowania pieszo, jaki jest główny czynnik jego wyboru?

- Nie dotyczy mnie ten sposób podróży
- Krótki czas przejazdu
- Komfort przejazdu
- Brak wiedzy na temat oferty transportu zbiorowego
- Brak połączeń komunikacji zbiorowej
- Niedostosowany do potrzeb rozkład jazdy autobusów/tramwajów/pociągów
- Przewóz dzieci
- Brak konieczności przesiadania
- Niższy koszt jednostkowy podróży
- Względy zdrowotne (p.. ograniczenia w poruszaniu się)
- Inne cele po pracy/szkole
- Brak samochodu
- Brak miejsca postojowego w miejscu docelowym
- Opłaty za parkowanie w miejscu docelowym
- Wysokie koszty dojazdu samochodem
- Dobre połączenia komunikacją zbiorową

Pytanie 21. W przypadku podróżowania taksówką lub przejazd współdzielony, jaki jest główny czynnik jego wyboru?

- Nie dotyczy mnie ten sposób podróży
- Krótki czas przejazdu
- Komfort przejazdu
- Brak wiedzy na temat oferty transportu zbiorowego
- Brak połączeń komunikacji zbiorowej
- Niedostosowany do potrzeb rozkład jazdy autobusów/tramwajów/pociągów

- 
- Przewóz dzieci
 - Brak konieczności przesiadania
 - Niższy koszt jednostkowy podróży
 - Względy zdrowotne (p.. ograniczenia w poruszaniu się)
 - Inne cele po pracy/szkole
 - Brak samochodu
 - Brak miejsca postojowego w miejscu docelowym
 - Opłaty za parkowanie w miejscu docelowym
 - Wysokie koszty dojazdu samochodem
 - Dobre połączenia komunikacją zbiorową
 - Brak możliwości dojazdu rowerem lub dojścia pieszo
 - Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 22. Czy uważa P., że w miejscu zamieszkania samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw?

- Tak
- Nie

Pytanie 23. Czy byłby P. skłonny/a do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej?

- Tak
- Nie
- Nie wiem/trudno powiedzieć
- Nie podróżuję samochodem

Pytanie 24. Na jaki środek transportu byłaby Pani/byłby Pan skłonny zamienić samochód w swoich codziennych podróżach?

- Autobus
- Tramwaj
- Rower
- Podróż piesze
- Motocykl/skuter
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 25. Jakie czynniki wpłynęłyby na Pani/Pana wykorzystanie innych niż samochód środków transportu w swoich codziennych podróżach?

- Większa częstotliwość kursowania autobusów
- Lepsze połączenia lub trasy autobusów
- Większa liczba przystanków autobusowych
- Większa częstotliwość kursowania tramwajów
- Lepsze połączenia lub trasy tramwajów
- Większa liczba przystanków tramwajów
- Bezpośrednie połączenia bez konieczności przesiadki
- Większa częstotliwość kursowania pociągów
- Lepsze połączenia lub trasy pociągów
- Większa liczba przystanków kolejowych
- Zwiększenie priorytetu (buspasy, wydzielone torowiska)
- Niższe ceny biletów
- Jeden bilet umożliwiający podróż kilkoma środkami komunikacji zbiorowej
- Punktualność połączeń
- Komfort i bezpieczeństwo podróży
- Bezpośrednie połączenie drogą rowerową miejsca początku i końca podróży
- Bezpieczne, zadaszone miejsca do przechowywania rowerów/UTO
- Posiadanie prywatnego roweru/UTO, korzystanie z roweru/UTO
- Większe umiejętności i pewność siebie podczas jazdy rowerem na drodze
- Bezpieczna infrastruktura rowerowa (wydzielona)
- Ulice o ruchu uspokojonym
- Poprawa istniejącej infrastruktury (szersze drogi dla rowerów, lepsza jakość nawierzchni, priorytet na sygnalizacji świetlnej)
- Wygodne i bezpieczne (oświetlone) chodniki
- Poprawa istniejącej infrastruktury (szersze chodniki, lepsza jakość nawierzchni, odsunięcie od jezdni)
- Bliskość miejsca docelowego
- Brak konieczności odwożenia członków rodziny
- Nic nie przekona mnie do pozostawienia samochodu
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 26. Jakie są P. zdaniem największe problemy komunikacyjne gminy/miasta w którym P. mieszka?

- Korki
- Brak miejsc postojowych
- Wysokie opłaty parkingowe
- Zatłoczona komunikacja zbiorowa
- Niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej
- Zbyt wolna komunikacja zbiorowa
- Wysokie ceny komunikacji zbiorowej
- Brak buspasów lub wydzielonych torowisk
- Zły stan infrastruktury drogowej
- Brak ścieżek rowerowych lub ich niewystarczająca długość
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 27. Jak ocenia P. możliwość poruszania się po gminie/mieście w którym P. mieszka za pomocą wskazanych środków transportu? Oceny proszę dokonać na skali, gdzie 1 oznacza bardzo złą ocenę/możliwość poruszania się, a 5 – bardzo wysoką ocenę.

	1	2	3	4	5
Samochód (jako kierowca)	0	0	0	0	0
Samochód (jako pasażer)	0	0	0	0	0
Samochód współdzielony (carsharing)	0	0	0	0	0
Taksówka lub przejazd typu Uber	0	0	0	0	0
Autobus miejski	0	0	0	0	0
Tramwaj	0	0	0	0	0
Autobus prywatnego przewoźnika	0	0	0	0	0
Kolej	0	0	0	0	0
Rower miejski (publiczny)	0	0	0	0	0
Rower prywatny	0	0	0	0	0

Rower elektryczny/hulajnoga elektryczna	O	O	O	O	O
Pieszko	O	O	O	O	O
Motocykl/skuter	O	O	O	O	O

Pytanie 28. Jakie działania powinno się podejmować w celu poprawy funkcjonowania transportu w mieście/gminie w której P. mieszka?

- Remonty nawierzchni dróg i chodników
- Poprawa oświetlenia dróg i chodników, przystanków, dróg rowerowych
- Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej
- Zwiększenie częstotliwości komunikacji zbiorowej
- Budowa ścieżek rowerowych
- Integracja różnych środków transportu
- Poprawa dostępu do informacji o komunikacji zbiorowej
- Uporządkowanie parkowania
- Uporządkowanie dostaw towarów
- Nie wiem, trudno powiedzieć
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 29. Czy uważa Pan/Pani, że drogi w Państwa miejscowości i w najbliższej okolicy są bezpieczne?

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Raczej nie
- Nie
- Trudno powiedzieć



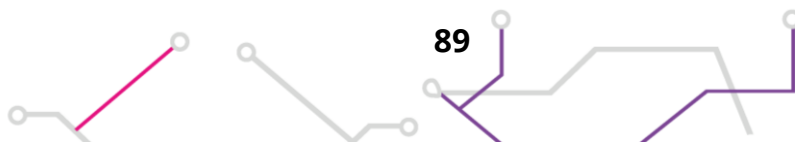
3.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM

Pytanie 1. Płeć

- Kobieta
- Mężczyzna
- Nie chcę podawać

Pytanie 2. Gmina/dzielnica, w której mieszkasz

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Kozłowski
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)





- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyń
- Zgierz (miasto)
- Zgierz (gmina)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 3. Gmina/dzielnica, w której znajduje się szkoła

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)



- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyn
- Zgierz (miasto)
- Zgierz (gmina)

Pytanie 4. Klasa

- 4 - Szkoła Podstawowa
- 5 - Szkoła Podstawowa
- 6 - Szkoła Podstawowa
- 7 - Szkoła Podstawowa
- 8 - Szkoła Podstawowa
- 1 - Liceum/Technikum/Szkoła branżowa I stopnia
- 2 - Liceum/Technikum/Szkoła branżowa I stopnia
- 3 - Liceum/Technikum/Szkoła branżowa I stopnia
- 4 - Liceum/Technikum/Szkoła branżowa II stopnia
- 5 - Technikum/Szkoła branżowa II stopnia

Pytanie 5. W jaki sposób docierasz do szkoły?

- Pieszko
- Rowerem
- UTO (Urządzenia Transportu Osobistego np. hulajnogą, deskorolką, na rolkach itp.)
- Autobusem
- Pociągiem
- Tramwajem
- Samochodem z rodzicami/opiekunami
- Carsharing/współdzielenie przejazdów ze znajomymi
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 6. W jaki sposób docierasz do szkoły? (pytanie tylko dla uczniów klas 4 i 5 szkół średnich)

- Pieszo
- Rowerem
- UTO (Urządzenia Transportu Osobistego np. hulajnogą, deskorolką, na rolkach itp.)
- Autobusem
- Tramwajem
- Pociągiem
- Samochodem z rodzicami/opiekunami
- Samochodem jako kierowca
- Carsharing/współdzielenie przejazdów ze znajomymi
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 7. Czy w Twoim gospodarstwie domowym jest wykorzystywany samochód?
(pytanie tylko dla osób, które dojeżdżają do szkoły środkami transportu innymi niż samochód)

- Tak
- Nie

Pytanie 8. Czy planujesz uzyskać prawo jazdy i docierać do szkoły samochodem?
(pytanie tylko dla osób, które dojeżdżają do szkoły środkami transportu innymi niż samochód)

- Tak
- Nie

Pytanie 9. Dlaczego podróżujesz w deklarowany sposób? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

- Szkoła jest po drodze do pracy rodzica
- To jedyny dostępny środek transportu
- Dbam o kondycję fizyczną
- Dbam o środowisko
- Decyzja rodziców
- Krótki czas przejazdu
- Lubię poruszać się w ten sposób
- Szkoła znajduje się w pobliżu miejsca zamieszkania
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 10. Czy planujesz uzyskać prawo jazdy i docierać do szkoły samochodem?
(pytanie tylko dla uczniów, których do szkoły odwożą rodzice/opiekunowie)

- Tak
- Nie

Pytanie 11. W przypadku dojazdu samochodem z rodzicami, w jakim miejscu wysiadasz?
(pytanie tylko dla uczniów, których do szkoły odwożą rodzice/opiekunowie)

- Przed bramą szkoły
- Na wyznaczonym miejscu do postoju samochodów przed szkołą
- Na terenie szkoły
- Na pobliskim przystanku autobusowym
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 12. Czy przy wysiadaniu z samochodu rodziców w pobliżu szkoły czujesz się bezpiecznie?
(pytanie tylko dla uczniów, których do szkoły odwożą rodzice/opiekunowie)

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Nie wiem
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

Pytanie 13. Dlaczego podróżujesz w deklarowany sposób? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi) (pytanie tylko dla uczniów, których do szkoły odwożą rodzice/opiekunowie)

- Szkoła jest po drodze do pracy rodzica
- Rodzice specjalnie mnie odwożą do szkoły
- To jedyny dostępny środek transportu
- Decyzja rodziców
- Krótki czas przejazdu
- Względy zdrowotne (np. ograniczenia w poruszaniu się)
- Lubię poruszać się w ten sposób
- Szkoła znajduje się w pobliżu miejsca zamieszkania
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 14. Co zachęciłoby Cię do częstszego jeżdżenia do szkoły alternatywnymi do samochodu środkami transportu? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi) (pytanie tylko dla uczniów deklarujących dojazd do szkół jako kierowcy)

- Bezpieczna trasa piesza do szkoły (wygodny chodnik od domu do szkoły)
- Bezpieczna trasa rowerowa do szkoły
- Stacja rowerów publicznych/postój hulajnóg elektrycznych itp. w pobliżu domu i szkoły
- Ograniczenie liczby samochodów i prędkości z jaką się poruszają na ulicach w sąsiedztwie szkoły
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności na przejściach dla pieszych i chodnikach
- Budowa zadaszonych parkingów rowerowych przy szkole oraz możliwość bezpiecznego przechowywania roweru
- Możliwość skorzystania z prysznicza przed zajęciami
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, tramwajów, pociągów
- Lepsze połączenia lub trasy autobusów
- Większa liczba przystanków autobusowych
- Lepsze połączenia lub trasy pociągów
- Większa liczba przystanków kolejowych
- Niższe ceny biletów
- Jeden bilet umożliwiający podróż kilkoma środkami komunikacji zbiorowej
- Nic mnie nie zachęci
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 15. W jaki sposób wracasz ze szkoły? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

- Pieszo
- Rowerem
- UTO (Urządzenia Transportu Osobistego np. hulajnoga, deskorolka, na rolkach itp.)
- Autobusem
- Tramwajem
- Pociągiem
- Samochodem
- Carsharing/współdzielenie przejazdów ze znajomymi



Pytanie 16. Ile czasu najczęściej zajmuje Ci dotarcie do szkoły? Odpowiedź jest wymagana. Pojedynczy wybór.

- do 5 minut
- 6-10 minut
- 11-20 minut
- 21-30 minut
- 31 minut i więcej

Pytanie 17. Ile czasu najczęściej zajmuje Ci powrót ze szkoły?

- do 5 minut
- 6-10 minut
- 11-20 minut
- 21-30 minut
- 31 minut i więcej

Pytanie 18. Co jest największą przeszkodą w dojeżdżaniu alternatywnymi do samochodu środkami transportu? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

- Niebezpieczna droga do szkoły
- Brak tras rowerowych
- Brak chodników
- Brak stojaków rowerowych przy szkole
- Obawa o kradzież sprzętu
- Brak decyzji rodziców/opiekunów
- Brak sprzętu (roweru, hulajnowy, deskorolki)
- Mam do pokonania zbyt dużą odległość (dystans) do przejechania rowerem, hulajnogą, przejścia pieszo
- Niska częstotliwość kursowania autobusów, tramwajów czy pociągów.
- Brak dostępu do autobusu/tramwaju/pociągu
- Ograniczenia zdrowotne
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 19. Jak oceniasz komfort podróży w drodze do szkoły? Skala 1-5

☆☆☆☆☆

Pytanie 20. Jak oceniasz komfort podróży przy powrocie do domu? Skala 1-5

☆☆☆☆☆



Pytanie 21. Czy uczęszczasz na zajęcia pozalekcyjne (dodatkowe)?

- Tak
- Nie

Pytanie 22. Czy zajęcia pozalekcyjne odbywają się w szkole, do której uczęszczasz?
(pytanie tylko dla osób deklarujących uczęszczanie na zajęcia dodatkowe)

- Tak
- Nie

Pytanie 23. W jakim miejscu odbywają się zajęcia pozalekcyjne? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi) (pytanie tylko dla osób deklarujących uczęszczanie na zajęcia dodatkowe)

- Klub sportowy
- Szkoła muzyczna
- Ośrodek kultury
- Basen
- Szkoła językowa/miejsce udzielania korepetycji
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 24. Gmina/dzielnica, w której chodzisz na zajęcia pozalekcyjne? (możliwość wyboru wielu odpowiedzi)

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)



- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyn
- Zgierz (miasto)
- Zgierz (gmina)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 25. Ile razy w tygodniu uczęszczasz na zajęcia pozalekcyjne?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Pytanie 26. Ile czasu najczęściej zajmuje Ci dotarcie na zajęcia pozalekcyjne?

- do 5 minut
- 6-10 minut
- 11-20 minut
- 21-30 minut
- 31 minut i więcej





Pytanie 27. Ile czasu najczęściej zajmuje Ci powrót na zajęcia pozalekcyjne?

- do 5 minut
- 6-10 minut
- 11-20 minut
- 21-30 minut
- 31 minut i więcej

Pytanie 28. W jaki sposób docierasz na zajęcia pozalekcyjne? (możliwość wyboru do 2 odpowiedzi)

- Pieszo
- Rower
- UTO (hulajnogą, deskorolką, na rolkach)
- Autobus
- Tramwaj
- Pociąg
- Samochód (samodzielnie, z rodzicami, carsharing)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 29. W jaki sposób wracasz z zajęć pozalekcyjnych? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

- Pieszo
- Rower
- UTO (hulajnogą, deskorolką, na rolkach)
- Autobus
- Tramwaj
- Pociąg
- Samochód (samodzielnie, z rodzicami, carsharing)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 30. Wolne wnioski, przemyślenia, uwagi dotyczące mobilności i przemieszczania się. (pytanie fakultatywne)

Pole z możliwością wpisania własnej odpowiedzi



3.3 ANKIETA DLA RODZICÓW

Pytanie 1. Ile dzieci Pani/Pan posiada?

- 1
- 2
- 3
- 4 i więcej

Pytanie 2. Do jakich placówek oświatowych/placówek uczęszcza/ją Pani/Pana dziecko/dzieci?

	Nie dotyczy	1	2	3	4 i więcej
Żłobek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Przedszkole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Szkoła podstawowa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Szkoła średnia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miejsce zajęć pozalekcyjnych (klub sportowy, szkoła muzyczna, ośrodek kultury itp.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 3. W której gminie/dzielnicy Pani/Pan mieszka?

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)
- Brzeziny (gmina)



- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyn
- Zgierz (miasto)
- Zgierz (gmina)

Pytanie 4. W której gminie/dzielnicy znajduje się placówka oświatowa/placówka Pani/Pana dzieci? (możliwość wyboru wielu odpowiedzi)

- Łódź Bałuty
- Łódź Śródmieście
- Łódź Polesie
- Łódź Widzew
- Łódź Górna
- Aleksandrów Łódzki
- Andrespol
- Brójce
- Brzeziny (miasto)





- Brzeziny (gmina)
- Dłutów
- Dmosin
- Dobroń
- Głowno (miasto)
- Głowno (gmina)
- Koluszki
- Konstantynów Łódzki
- Ksawerów
- Lutomiersk
- Nowosolna
- Ozorków (miasto)
- Ozorków (gmina)
- Pabianice (miasto)
- Pabianice (gmina)
- Parzęczew
- Rogów
- Rzgów
- Stryków
- Tuszyń
- Zgierz (miasto)
- Zgierz (gmina)
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 5. Czy jest Pani/Pan aktywna/y zawodowo?

- Tak, pracuję zdalnie (z domu, kawiarni, innego miejsca)
- Tak, pracuję poza domem (biuro, fabryka, inne stałe miejsce pracy itp.)
- Tak, pracuję hybrydowo
- Nie



Pytanie 6. Czy odwozi/przywozi Pani/Pan swoje dziecko/dzieci do/ze placówki oświatowej/placówki?

	Nie dotyczy	1 dziecko	2 dzieci	3 dzieci	4 i więcej dzieci
Tak, odwożę i przywożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tak, tylko odwożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tak, tylko przywożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie, dziecko korzysta samodzielnie z transportu publicznego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie, dziecko dojeżdża autobusem szkolnym	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie, dziecko samodzielnie dociera do szkoły pieszo lub z wykorzystaniem roweru lub UTO (Urządzenia Transportu Osobistego, np. hulajnożka, deskorolka, rolki itp.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 7. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta Pani/Pan podczas podróży z dzieckiem do placówki oświatowej/placówki? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

- Samochód
- Autobus
- Tramwaj
- Rowerem
- UTO (Urządzenia Transportu Osobistego np. hulajnożka, deskorolka, na rolkach itp.)
- Odprowadzam dziecko pieszo
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 8. Po odwiezieniu dziecka do placówki oświatowej/placówki najczęściej jadę do:

- Miejsca pracy
- Domu
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 9. Czy podróż z dzieckiem do placówki oświatowej/placówki wpływa na godzinę przyjazdu do Pani/Pana miejsca pracy? (pytanie tylko dla osób dojeżdżających do pracy po odwiezieniu dziecka)

- Tak
- Nie

Pytanie 10. Ile średnio czasu zajmuje Pani/Panu podróż z dzieckiem z miejsca zamieszkania do placówki oświatowej/placówki?

- do 5 minut
- 6-10 minut
- 11-20 minut
- 21-30 minut
- 31 minut i więcej

Pytanie 11. Czy Pani/Pana dziecko uczęszcza na zajęcia pozalekcyjne (dodatkowe)?

	Nie dotyczy	1 dziecko	2 dzieci	3 dzieci	4 i więcej dzieci
Tak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 12. Czy zajęcia pozalekcyjne Pani/Pana dziecka odbywają się w placówce oświatowej/placówce, do której uczęszcza?

	Nie dotyczy	1 dziecko	2 dzieci	3 dzieci	4 i więcej dzieci
Tak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 13. Czy odwozi/przywozi Pani/Pan swoje dziecko na zajęcia pozalekcyjne?

	Nie dotyczy	1 dziecko	2 dzieci	3 dzieci	4 i więcej dzieci
Tak, odwożę i przywożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tak, tylko odwożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tak, tylko przywożę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Nie, dziecko korzysta samodzielnie z transportu publicznego	O	O	O	O	O
Nie, dziecko dojeżdża autobusem szkolnym	O	O	O	O	O
Nie, dziecko samodzielnie dociera do szkoły pieszo lub z wykorzystaniem roweru lub UTO (Urządzenia Transportu Osobistego, np. hulajnoga, deskorolka, rolki itp.)	O	O	O	O	O

Pytanie 14. Czy widzi Pani/Pan możliwość wykorzystania innych niż samochód środków transportu w podróży z dzieckiem do placówki oświatowej/placówki?

- Tak
- Nie

Pytanie 15. Jakie czynniki wpłynęłyby na Pani/Pana wykorzystanie innych niż samochód środków transportu w podróży z dziećmi do placówek oświatowych/placówek? (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi) (tylko dla osób, które w pytaniu 14. Wybrały odpowiedź „Tak”)

- Większa częstotliwość kursowania autobusów
- Lepsze połączenia lub trasy autobusów
- Większa liczba przystanków autobusowych
- Większa częstotliwość kursowania tramwajów
- Lepsze połączenia lub trasy tramwajów
- Większa liczba przystanków tramwajowych
- Bezpośrednie połączenia bez konieczności przesiadki
- Większa częstotliwość kursowania pociągów
- Lepsze połączenia lub trasy pociągów
- Większa liczba przystanków kolejowych
- Zwiększenie priorytetu (buspasy, wydzielone torowiska)
- Niższe ceny biletów
- Jeden bilet umożliwiający podróż kilkoma środkami komunikacji zbiorowej
- Punktualność połączeń



- Komfort i bezpieczeństwo podróży
- Bezpośrednie połączenie drogą rowerową miejsca początku i końca podróży
- Bezpieczne, zadaszone miejsca do przechowywania rowerów/UTO
- Posiadanie prywatnego roweru/UTO, korzystanie z roweru/UTO
- Większe umiejętności i pewność siebie podczas jazdy rowerem na drodze
- Bezpieczna infrastruktura rowerowa (wydzielona)
- Ulice o ruchu uspokojonym
- Poprawa istniejącej infrastruktury (szersze drogi dla rowerów, lepsza jakość nawierzchni, priorytet na sygnalizacji świetlnej)
- Wygodne i bezpieczne (oświetlone) chodniki
- Poprawa istniejącej infrastruktury (szersze chodniki, lepsza jakość nawierzchni, odsunięcie od jezdni)
- Bliskość miejsca docelowego
- Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)



4 SPIS WYKRESÓW I TABEL

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1. UCZESTNICY BADANIA ANKIETOWEGO WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA	6
WYKRES 2. WIEK BADANYCH	7
WYKRES 3. POZIOM WYKSZTAŁCENIA BADANYCH	7
WYKRES 4. STATUS ZAWODOWY BADANYCH.....	8
WYKRES 5. LICZBA OSÓB W GOSPODARSTWIE DOMOWYM.....	8
WYKRES 6. NAJCZĘSTSZE MIEJSCA POCZĄTKOWE PODRÓŻY	9
WYKRES 7. NAJCZĘSTSZE MIEJSCA DOCELOWE PODRÓŻY.....	10
WYKRES 8. ODSETEK BADANYCH POSIADAJĄCYCH PRAWO JAZDY.....	11
WYKRES 9. POJAZDY W GOSPODARSTWIE DOMOWYM RESPONDENTA	12
WYKRES 10. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – PRZEJAZD DO MIEJSCA PRACY; N=1168, WIELOKROTNY WYBÓR	13
WYKRES 11. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – PRZEJAZD DO MIEJSCA NAUKI; N=323, WIELOKROTNY WYBÓR.....	14
WYKRES 12 WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – PRZEJAZD NA ZAKUPY; N=2286, WIELOKROTNY WYBÓR	15
WYKRES 13. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – ODWOŻENIE DZIECKA DO SZKOŁY, NA ZAJĘCIA; N=1249, WIELOKROTNY WYBÓR	16
WYKRES 14. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – SPOTKANIE Z RODZINĄ, ZNAJOMYMI; N=2270, WIELOKROTNY WYBÓR	16
WYKRES 15. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – PLACÓWKI OCHRONY ZDROWIA; N=2276, WIELOKROTNY WYBÓR	17
WYKRES 16. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – OBIEKTY SPORTU, KULTURY, ROZRYWKI; N=2138, WIELOKROTNY WYBÓR	18
WYKRES 17. WYKORZYSTYWANE ŚRODKI TRANSPORTU – TERENY ZIELENI; N=2222, WIELOKROTNY WYBÓR	19
WYKRES 18. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻY DO WYBRANYCH CELÓW; N=2327 Z WYŁĄCZENIEM WSKAZAŃ „NIE DOTYCZY”	20
WYKRES 19. LOKALIZACJA WYBRANYCH CELÓW PODRÓŻY W BEZPOŚREDNIEJ BLISKOŚCI MIEJSCA ZAMIESZKANIA; N=2327 Z WYŁĄCZENIEM WSKAZAŃ „NIE DOTYCZY”	21
WYKRES 20. SAMOCHÓD PRYWATNY – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=2327, WIELOKROTNY WYBÓR.....	22
WYKRES 21. AUTOBUS – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=946, WIELOKROTNY WYBÓR	22
WYKRES 22. TRAMWAJ – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=651, WIELOKROTNY WYBÓR	23
WYKRES 23. KOLEJ – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=309, WIELOKROTNY WYBÓR	24
WYKRES 24. ROWER LUB UTO – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=920, WIELOKROTNY WYBÓR.....	24
WYKRES 25. PODRÓŻ PIESZA – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=1051, WIELOKROTNY WYBÓR.....	25
WYKRES 26. TAKSÓWKA, PRZEJAZD WSPÓŁDZIELONY – GŁÓWNE CZYNNIKI WYBORU; N=382, WIELOKROTNY WYBÓR	26
WYKRES 27. POSTRZEGANIE SAMOCHODU OSOBOWEGO JAKO ŚRODKA TRANSPORTU NAJWYGODNIEJSZEGO W CODZIENNYM ŻYCIU; N=2327	26
WYKRES 28. GOTOWOŚĆ REZYGNACJI Z PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM NA RZECZ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ; N=2000	27
WYKRES 29. ŚRODEK TRANSPORTU, NA JAKI BADANI BYLIBY SKŁONNI ZAMIENIĆ SAMOCHÓD; N=707, WIELOKROTNY WYBÓR.....	27
WYKRES 30. CZYNNIKI MOGĄCE ZACHĘCIĆ DO REZYGNACJI Z SAMOCHODU NA RZECZ INNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU; N=616.....	28
WYKRES 31. NAJWIĘKSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE; N=2249, WIELOKROTNY WYBÓR.....	29
WYKRES 32. OCENA ŁATWOŚCI PORUSZANIA SIĘ POSZCZEGÓLNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU; N=2327, SKALA <1;5>	31

WYKRES 33. DZIAŁANIA NIEZBĘDNE W CELU POPRAWY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W MIEJSCU ZAMIESZKANIA; N=2327, WIELOKROTNY WYBÓR.....	33
WYKRES 34. POSTRZEGANIE DRÓG W MIEJSCOWOŚCI I W NAJBLIŻSZEJ OKOLICY JAKO BEZPIECZNYCH; N=2327	35
WYKRES 35. STRUKTURA PŁCI UCZNIÓW UCZESTNICZĄCYCH W BADANIU	41
WYKRES 36. UCZESTNICY BADANIA ANKIETOWEGO WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA	42
WYKRES 37. PODZIAŁ ANKIETOWANYCH WEDŁUG SZKÓŁ I KLAS	42
WYKRES 38. LOKALIZACJE SZKÓŁ, DO KTÓRYCH UCZĘSZCZAJĄ ANKIETOWANI	43
WYKRES 39. ŚRODKI TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANE PRZEZ UCZNIÓW W PODRÓŻACH DO SZKOŁY	44
WYKRES 40. CZY W TWOIM GOSPODARSTWIE DOMOWYM JEST WYKORZYSTYWANY SAMOCHÓD?.....	45
WYKRES 41. CZY PLANUJESZ UZYSKAĆ PRAWO JAZDY I DOCIERAĆ DO SZKOŁY SAMOCHODEM?.....	45
WYKRES 42. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA WYBÓR WSKAZANEGO ŚRODKA TRANSPORTU W PODRÓŻY DO SZKOŁY, WIELOKROTNY WYBÓR	46
WYKRES 43. MIEJSCA, W KTÓRYCH WYSIADAJĄ UCZNIOWIE PODWOŻENI PRZEZ RODZICÓW DO SZKOŁY	47
WYKRES 44. CZY PRZY WYSIADANIU Z SAMOCHODU RODZICÓW W POKLIŻU SZKOŁY CZUJESZ SIĘ BEZPIECZNIE?	47
WYKRES 45. CO ZACHĘCIŁOBY CIĘ DO CZĘSTSZEGO JEŹDŻENIA DO SZKOŁY ALTERNATYWNymi DO SAMOCHODU ŚRODKAMI TRANSPORTU? WIELOKROTNY WYBÓR.....	48
WYKRES 46. ŚRODKI TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANE PRZEZ UCZNIÓW W PODRÓŻACH ZE SZKOŁY, WIELOKROTNY WYBÓR	49
WYKRES 47. CZAS PODRÓŻY W RELACJI DOM-SZKOŁA ORAZ Z POWROTEM	49
WYKRES 48. POWODY OGRANICZAJĄCE PODRÓŻ DO SZKOŁY ALTERNATYWNymi DO SAMOCHODU ŚRODKAMI TRANSPORTU, WIELOKROTNY WYBÓR	50
WYKRES 49. OCENA KOMFORTU PODRÓŻY DO SZKOŁY I Z POWROTEM, SKALA <1;5>	51
WYKRES 50. CZY UCZĘSZCZASZ NA ZAJĘCIA POZALEKCYJNE (DODATKOWE)?	51
WYKRES 51. CZY ZAJĘCIA POZALEKCYJNE ODBYWAJĄ SIĘ W SZKOLE, DO KTÓREJ UCZĘSZCZASZ?.....	52
WYKRES 52. LOKALIZACJA ZAJĘĆ POZALEKCYJNYCH (DODATKOWYCH), WIELOKROTNY WYBÓR	52
WYKRES 53. GMINA/MIASTO, W KTÓRYM ODBYWAJĄ SIĘ ZAJĘCIA POZALEKCYJNA, NA KTÓRE UCZĘSZCZAJĄ ANKIETOWANI UCZNIOWIE, WIELOKROTNY WYBÓR.....	53
WYKRES 54. CZĘSTOTLIWOŚĆ UCZĘSZCZANIA NA ZAJĘCIA POZALEKCYJNE	54
WYKRES 55. CZAS PODRÓŻY NA ZAJĘCIA DODATKOWE ORAZ Z POWROTEM	54
WYKRES 56. ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE PRZEZ UCZNIÓW W PODRÓŻACH NA ZAJĘCIA POZALEKCYJNE I Z POWROTEM, WIELOKROTNY WYBÓR.....	55
WYKRES 57. LICZBA DZIECI ANKIETOWANYCH	56
WYKRES 58. PLACÓWKI, DO KTÓRYCH UCZĘSZCZAJĄ DZIECI RESPONDENTÓW, BEZ UWZGLĘDNIENIA ODPOWIEDZI „NIE DOTYCZY”	57
WYKRES 59. GMINA/MIASTO, W KTÓRYM MIESZKA ANKIETOWANY	58
WYKRES 60. GMINA/MIASTO, W KTÓREJ ZNAJDUJE SIĘ SZKOŁA DZIECKA RESPONDENTA	59
WYKRES 61. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA RODZICÓW	60
WYKRES 62. CZY ODWOZI/PRIYWOZI PANI/PAN SWOJE DZIECKO/DZIECI DO/Z PLACÓWKI OŚWIATOWEJ? BEZ UWZGLĘDNIENIA ODPOWIEDZI „NIE DOTYCZY”	60
WYKRES 63. NAJPOPULARNIEJSZE ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE PRZEZ RODZICÓW PODCZAS PODRÓŻY Z DZIECKIEM DO SZKOŁY, WIELOKROTNY WYBÓR.....	61

WYKRES 64. KIERUNKI DALSZEJ PODRÓŻY PO ODWIEZIENIU DZIECKA/DZIECI DO SZKOŁY/SZKÓŁ.....	61
WYKRES 65. CZY PODRÓŻ Z DZIECKIEM DO PLACÓWKI OŚWIATOWEJ WPŁYWA NA GODZINĘ PRZYJAZDU DO PANI/PANA MIEJSCA PRACY?	62
WYKRES 66. ŚREDNI CZAS PODRÓŻY Z DZIECKIEM Z DOMU DO PLACÓWKI OŚWIATOWEJ	62
WYKRES 67. CZY PANI/PANA DZIECKO UCZĘSZCZA NA ZAJĘCIA POZALEKCYJNE (DODATKOWE)?.....	63
WYKRES 68. CZY ZAJĘCIA POZALEKCYJNE PANI/PANA DZIECKA ODBYWAJĄ SIĘ W PLACÓWCE OŚWIATOWEJ, DO KTÓREJ UCZĘSZCZA? ...	63
WYKRES 69. CZY ODWOZI/PRZYWOZI PANI/PAN SWOJE DZIECKO NA ZAJĘCIA POZALEKCYJNE? BEZ UWZGLĘDNIENIA ODPOWIEDZI „NIE DOTYCZY”.....	64
WYKRES 70. CZY WIDZI PANI/PAN MOŻLIWOŚĆ WYKORZYSTANIA INNYCH NIŻ SAMOCHÓD ŚRODKÓW TRANSPORTU W PODRÓŻY Z DZIECKIEM DO PLACÓWKI OŚWIATOWEJ?	65
WYKRES 71. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA WYKORZYSTANIE INNYCH NIŻ SAMOCHÓD ŚRODKÓW TRANSPORTU W PODRÓŻY Z DZIEĆMI DO SZKÓŁ, WIELOKROTNY WYBÓR.....	66

SPIS TABEL

TABELA 1. NAJWIĘKSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE W POSZCZEGÓLNYCH JEDNOSTKACH TERYTORIALNYCH; N=2249, WIELOKROTNY WYBÓR	30
TABELA 2. OCENA ŁATWOŚCI PORUSZANIA SIĘ POSZCZEGÓLNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU W POSZCZEGÓLNYCH JEDNOSTKACH TERYTORIALNYCH; N=2327, SKALA <1;5>	32
TABELA 3. DZIAŁANIA NIEZBĘDNE W CELU POPRAWY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W MIEJSCU ZAMIESZKANIA; N=2327, WIELOKROTNY WYBÓR.....	34
TABELA 4. POSTRZEGANIE DRÓG W MIEJSCOWOŚCI I W NAJBLIŻSZEJ OKOLICY JAKO BEZPIECZNYCH; N=2327	36
TABELA 5. ZESTAWIENIE UWAG ZEBRANYCH W RAMACH FORMULARZA DLA INTERESARIUSZY SUMP ŁOM	68