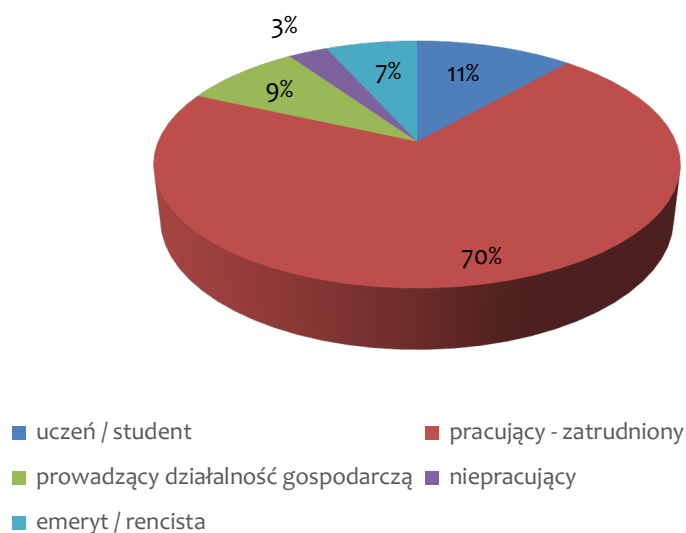


Załącznik 4 – Analiza ankietyzacji mieszkańców powiatu żywieckiego dotyczącej transportu

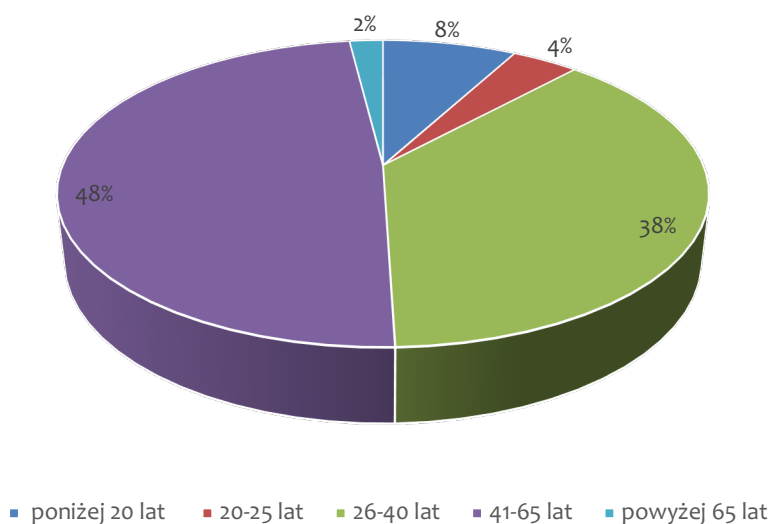
W ramach partycypacji społecznej w opracowaniu Strategii Elektromobilności w powiecie żywieckim przeprowadzono ankietyzację wśród mieszkańców, celem poznania preferencji dotyczących przemieszczania się na terenie powiatu. Łącznie uzyskano informacje od 101 mieszkańców. Poniżej przedstawiono wyniki analizy odpowiedzi ankietowanych.

Wśród ankietowanych zdecydowana większość to pracujący, zatrudnieni przez inne podmioty. Mniejszym udziałem charakteryzują się uczniowie i studenci, prowadzący własną działalność gospodarczą, a także emeryci i renciści czy niepracujący.



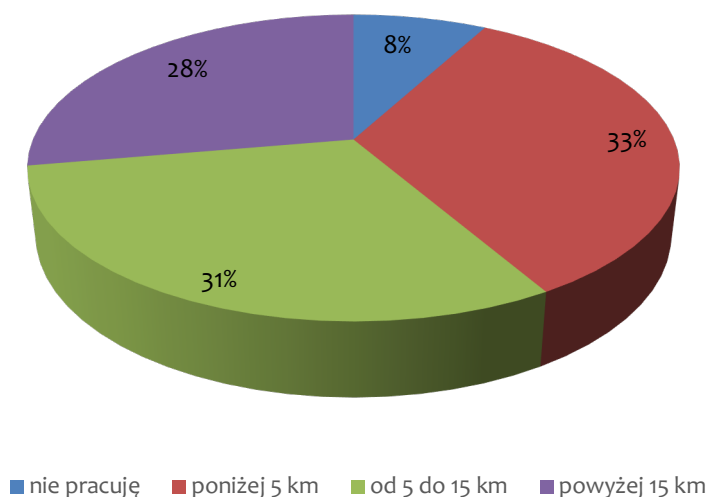
Rysunek 1 Grupa zawodowa ankietowanych

Największą grupę wśród ankietowanych stanowią mieszkańcy w wieku produkcyjnym w przedziale 41-65 oraz 26-40 lat (odpowiednio 48% i 38%).



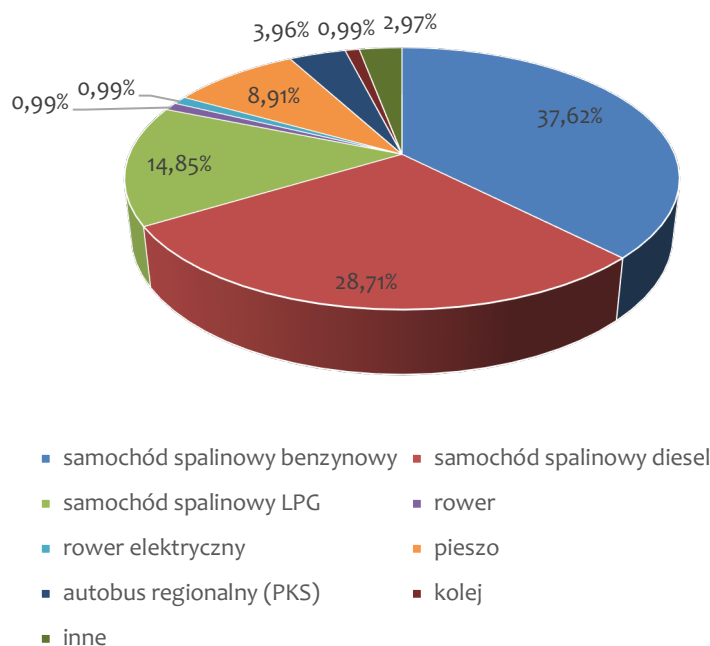
Rysunek 2 Wiek ankietowanych

Ważnym aspektem podczas podróży na terenie powiatu jest odległość, jaką muszą pokonać mieszkańcy podczas codziennych, regularnych podróży. W przypadku pracujących większość osób podróżuje na krótkich dystansach – do 5 km. Niewiele mniej pracujących pokonuje do pracy/szkoły od 5 do 15 km. Powyżej 15 km pokonuje 28% ankietowanych.

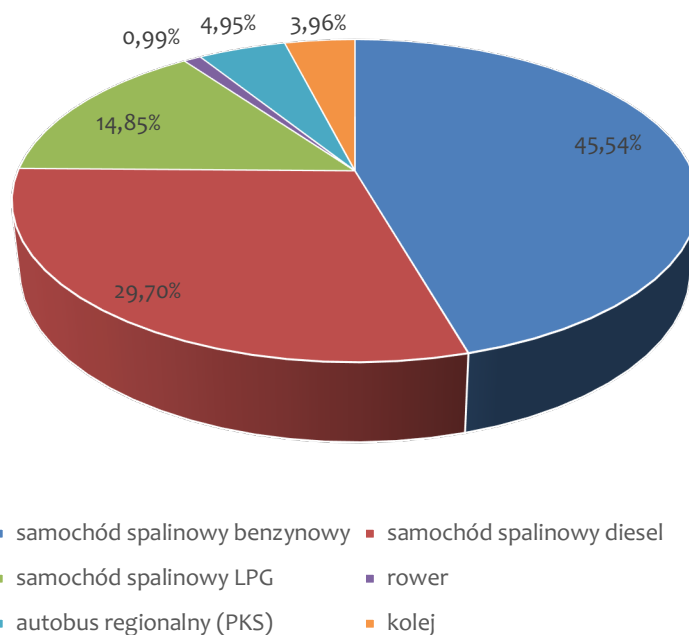


Rysunek 3 Odległość od miejsca pracy/nauki do miejsca zamieszkania

Wśród podróżujących na terenie powiatu ponad 4/5 wybiera samochód spalinowy jako środek transportu w podróży do 5 km. W przypadku dłuższych podróży udział ten jest jeszcze większy, bo ponad 90%. Niestety można zauważyć niewielki udział podróży komunikacją publiczną czy innymi, niskoemisyjnymi środkami transportu.

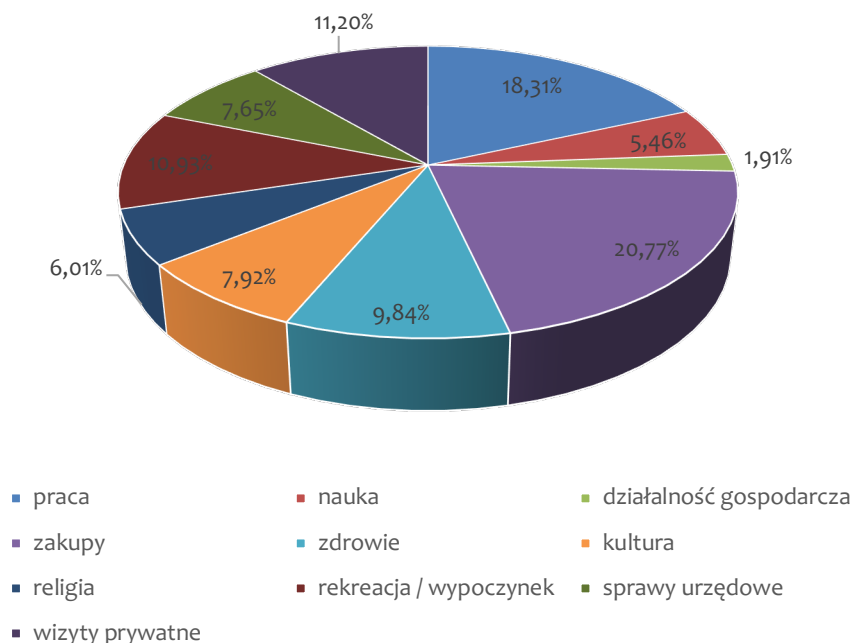


Rysunek 4 Najczęstszy środek transportu na terenie powiatu w odległości do 5 km



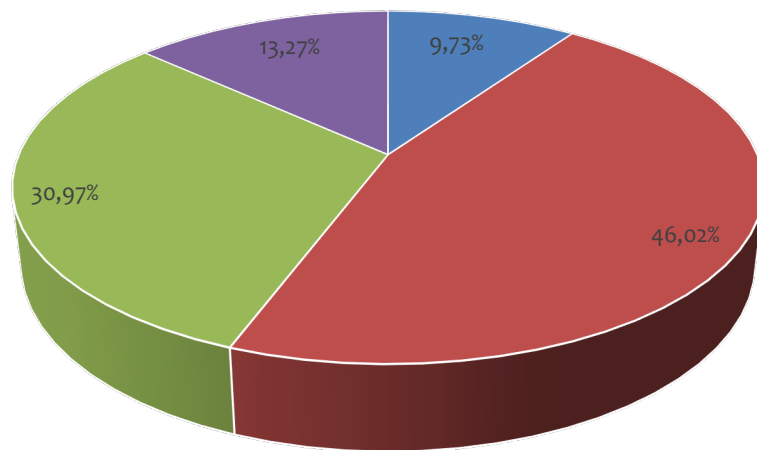
Rysunek 5 Najczęstszy środek transportu na terenie powiatu w odległości powyżej 5 km

Cele podróży mieszkańców w obrębie powiatu kształtują się różnorodnie. Mieszkańcy często podróżują zarówno w celach handlowych (ok. 21%), jak i zarobkowych (ok. 18%). Wielu ankietowanych jako najczęstszy cel podróży wskazało również wizyty prywatne czy rekreację.



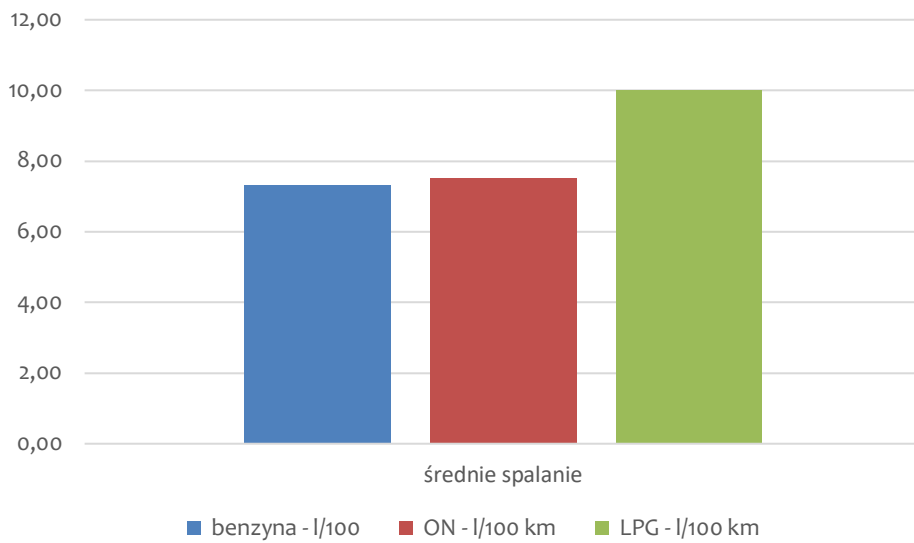
Rysunek 6 Najczęstszy cel podróży w obrębie powiatu

W ankiecie pytano również o aktualnie posiadany pojazd. Wszyscy ankietowani wskazali, iż posiadają pojazdy z silnikami spalinyowymi. W większości są to silniki benzynowe, w dalszej kolejności silniki Diesla oraz zasilane LPG. Deklarowane średnie spalanie wynosi 7,32 l/100 km w przypadku silników benzynowych, 7,53 l/100 km w przypadku silników Diesla oraz 10 l/100 km w przypadku silników LPG. Wiek posiadanych pojazdów rozkłada się równomiernie, choć nieznacznie przeważa udział pojazdów najstarszych – powyżej 15 lat. Pomimo tego nieco poniżej 2/3 ankietowanych określa stan swojego pojazdu jako bardzo dobry.

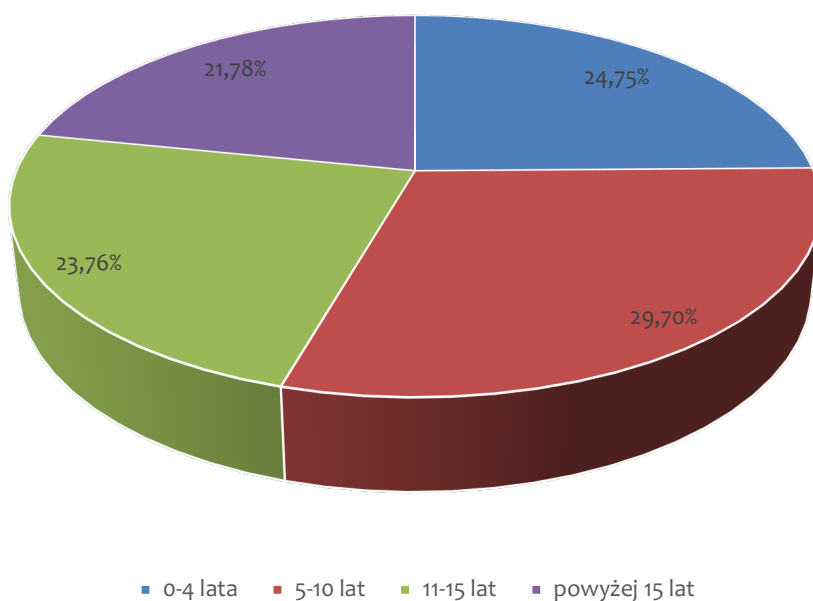


- nie posiadam własnego samochodu
- spalinowy zasilany benzyną
- spalinowy zasilany ON (silnik Diesla)
- spalinowy zasilany LPG

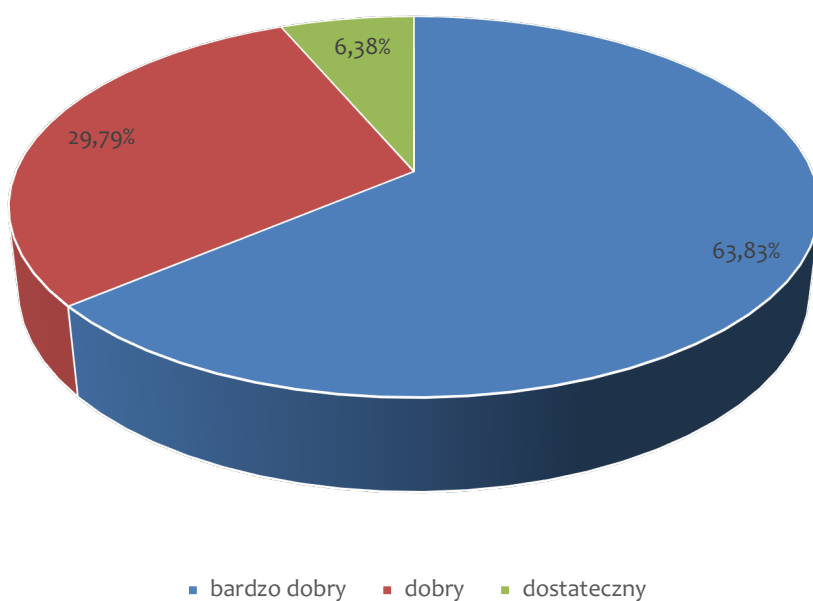
Rysunek 7 Typ posiadanego silnika w pojazdach prywatnych



Rysunek 8 Średnie spalanie pojazdów



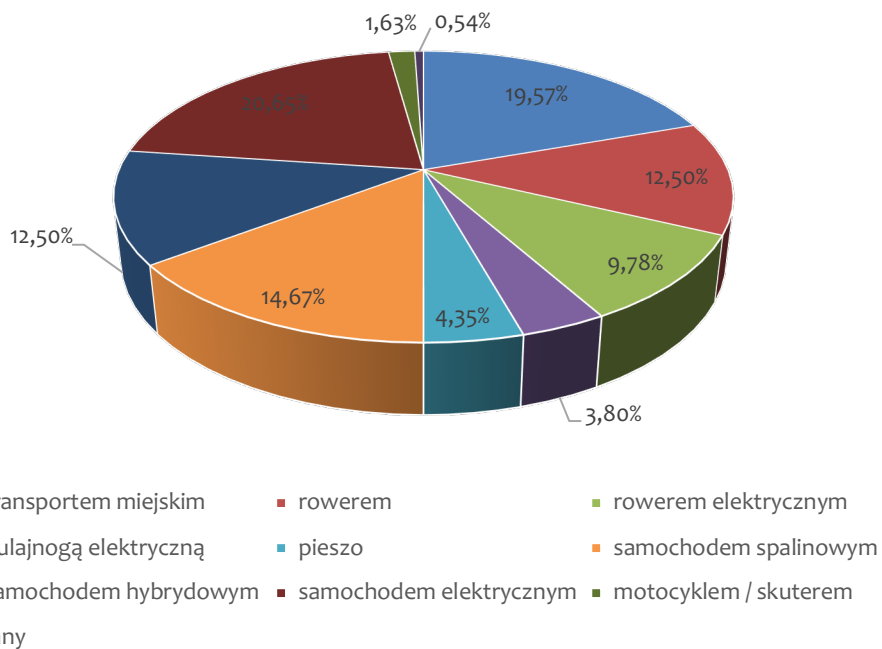
Rysunek 9 Wiek posiadanego pojazdu



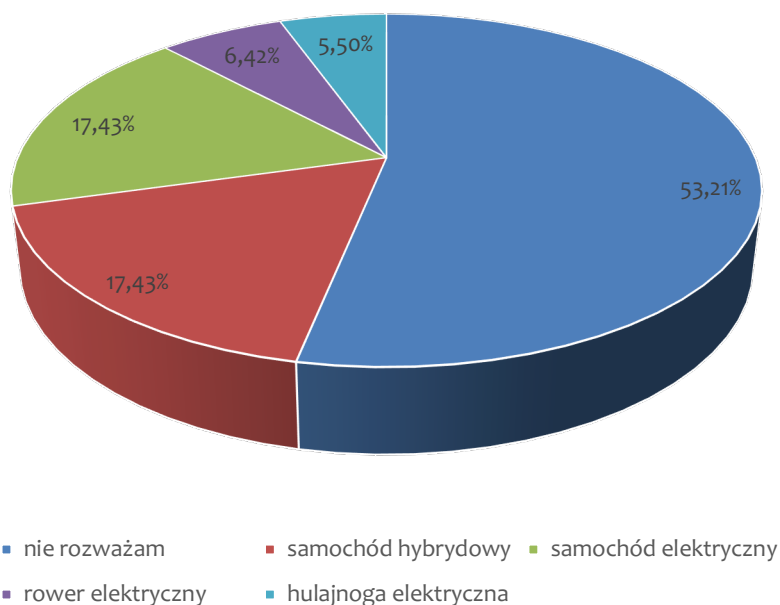
Rysunek 10 Stan posiadanego pojazdu

Kolejnym badanym aspektem były preferencje dotyczące podróżowania na terenie powiatu. Budujące jest, iż zdecydowana większość ankietowanych wskazała inny sposób na podróżowanie niż samochód spalinowy. Wśród odpowiedzi dominują samochody elektryczne oraz transport miejski. Niestety mniej

optymistycznie wyglądają plany zakupu elektrycznego środka transportu – ponad 53% nie planuje jego zakupu w perspektywie najbliższych 5 lat.

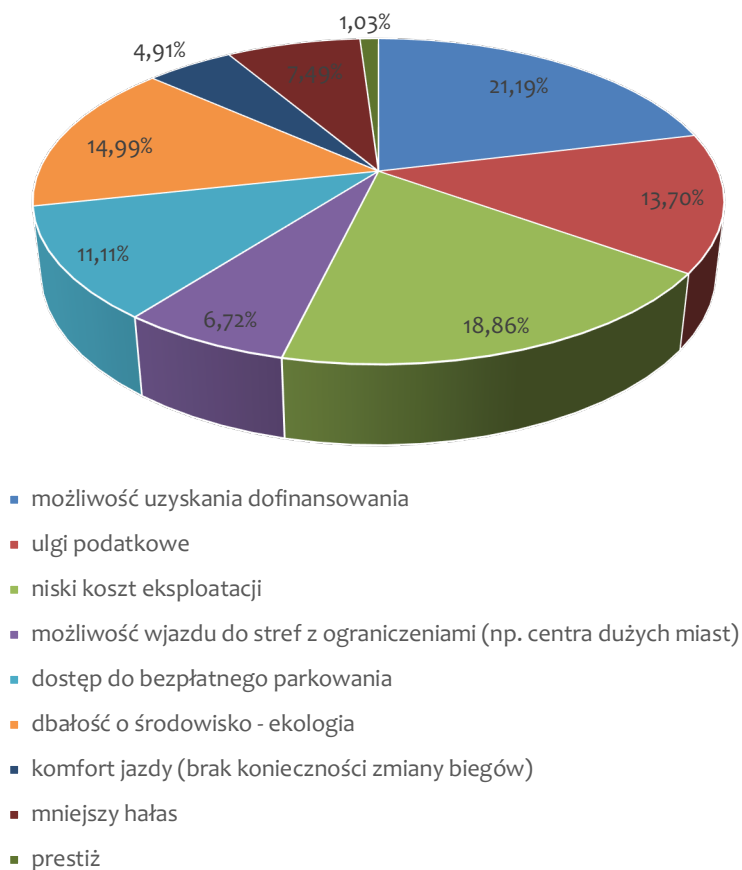


Rysunek 11 Preferowany sposób poruszania się w obrębie powiatu



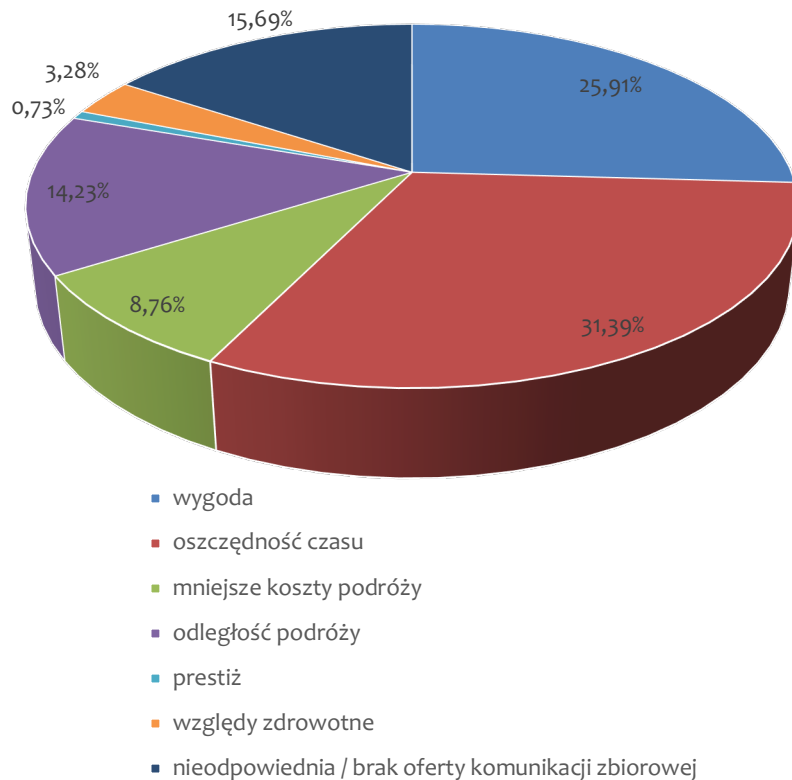
Rysunek 12 Plany zakupu elektrycznego środka transportu w perspektywie najbliższych 5 lat

Według ankietowanych sposobem na zmianę podejścia do korzystania z pojazdów elektrycznych są głównie zachęty finansowe. Ok. 21% pytanym mogłoby zdecydować się na korzystanie z pojazdu elektrycznego ze względu na zachęty finansowe, 18% ze względu na niski koszt eksploatacji. Dla ok. 15% ankietowanych ważny jest również aspekt ekologiczny.



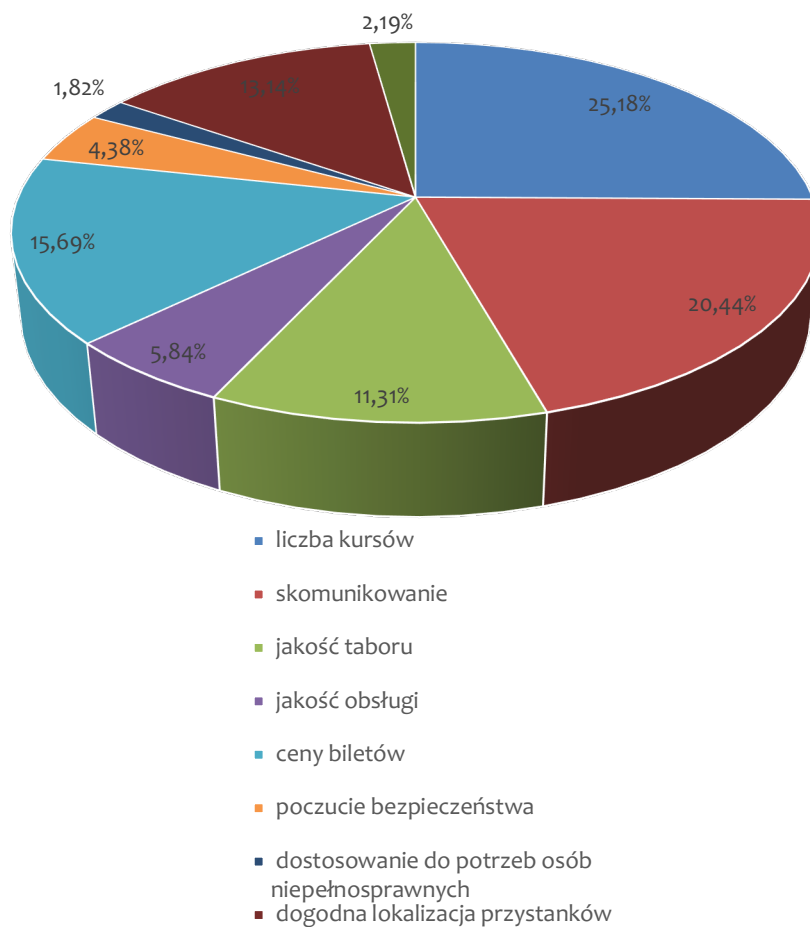
Rysunek 13 Korzyści, które mogłyby przekonać do zakupu pojazdu elektrycznego

Głównym powodem podróżowania samochodem prywatnym na terenie powiatu jest oszczędność czasu (ok. 31%) oraz wygoda (ok. 26%). Ponadto część mieszkańców zwróciła uwagę na nieodpowiednią ofertę komunikacji zbiorowej (ok. 16%), która mogłaby zachęcić do zmiany nawyków transportowych.



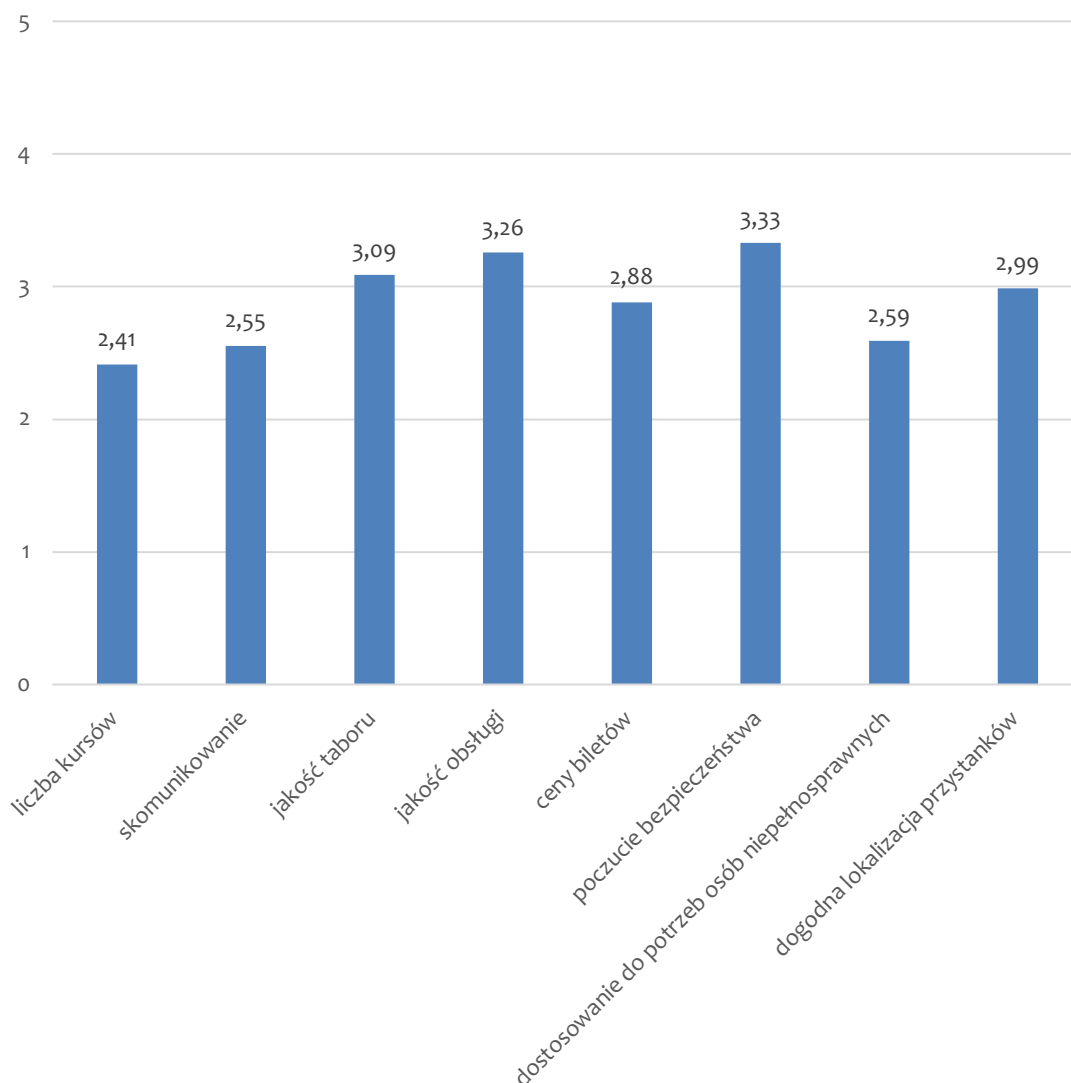
Rysunek 14 Powody podróżowania samochodem prywatnym na terenie powiatu

Mieszkańcy zaproponowali również, które cechy komunikacji zbiorowej należałoby usprawnić. Zgodnie z odpowiedziami największym problemem jest mała liczba kursów oraz nieodpowiednie skomunikowanie autobusów. Ponadto ok. 16% wskazuje na zbyt wysokie ceny biletów, a ok. 13% na złe umiejscowienie przystanków.



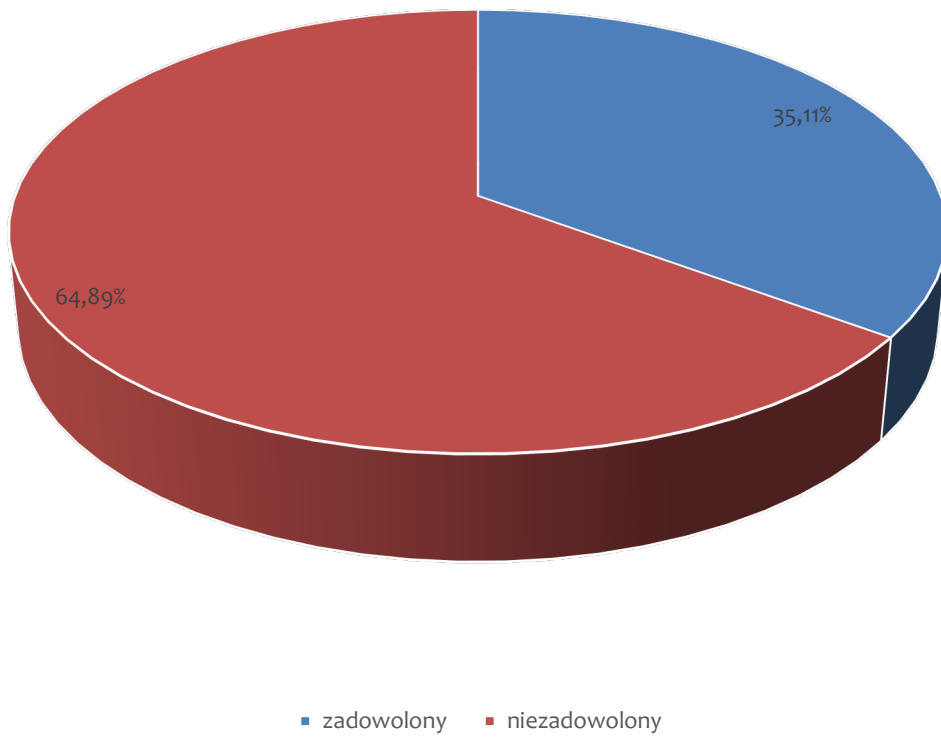
Rysunek 15 Cechy komunikacji zbiorowej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do rezygnacji z samochodu prywatnego

Ankietowani oceniali także (w skali 1-5, gdzie 1-bardzo źle, 5-bardzo dobrze) system transportu autobusowego w obrębie powiatu. Średnia z ocen przyznawanych w ośmiu kategoriach wahała się w granicach od 2,41 do 3,33. Najwyżej oceniono poczucie bezpieczeństwa oraz jakość taboru, najniżej natomiast liczbę kursów i skomunikowanie.

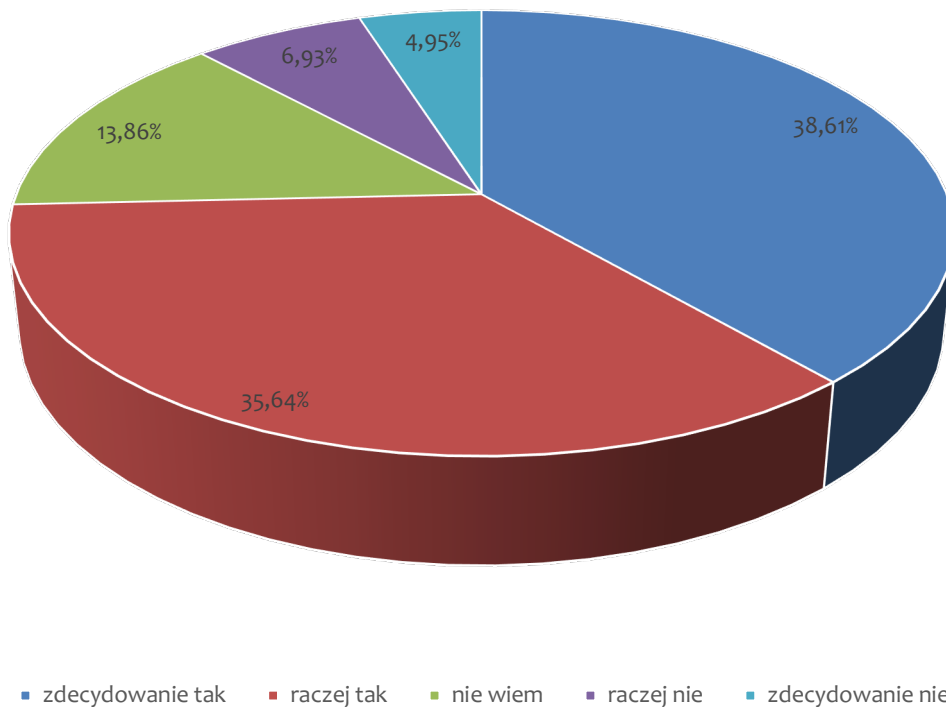


Rysunek 16 Ocena systemu transportowego na terenie powiatu

Kolejne pytanie odnosiło się do stopnia zadowolenia z istniejących w powiecie ścieżek rowerowych. Zdecydowana większość – blisko 65% ankietowanych – odpowiedziała, że nie jest zadowolona z dostępnych aktualnie ścieżek rowerowych. Jednocześnie ponad 70% mieszkańców wyraziło chęć podróżowania rowerem w przypadku poprawy warunków podróży.

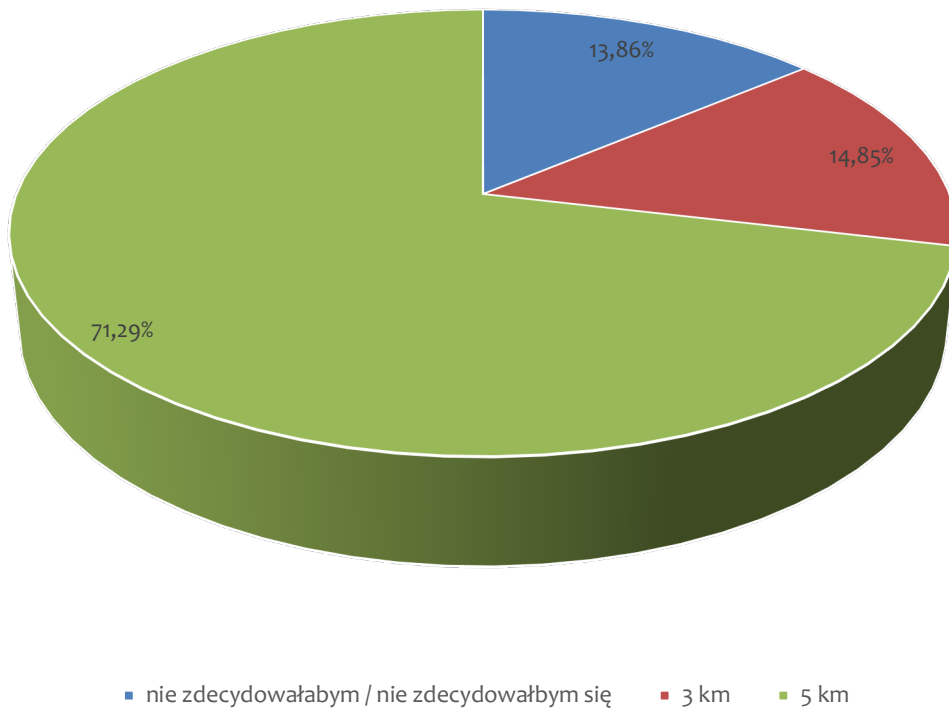


Rysunek 17 Zadowolenie z istniejących w powiecie ścieżek rowerowych

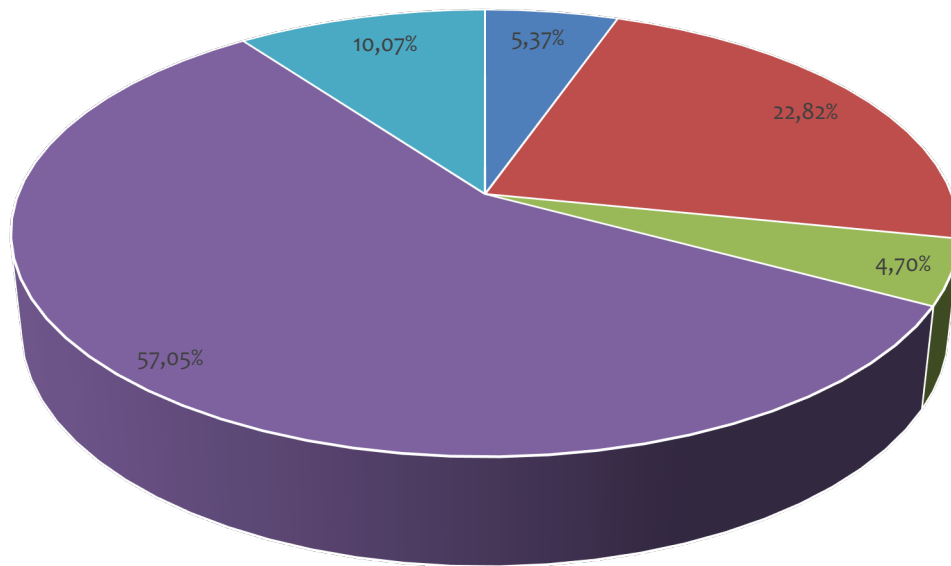


Rysunek 18 Chęć podróżowania rowerem w przypadku poprawy warunków podróży

Ok. 71% mieszkańców zadeklarowało chęć podróżowania rowerem na odcinku do 5 km, w przypadku powstania dróg z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów. Większość z nich (ok. 57%) jako cel podróży określiło rekreację, na drugim miejscu znalazła się praca – ok. 23%.



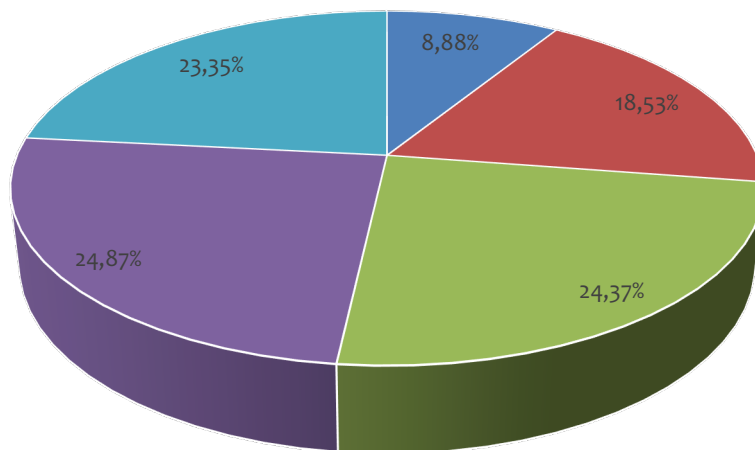
Rysunek 19 Deklarowana odległość podróżowania rowerem w przypadku powstania dróg z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów



■ nie zdecydowałabym / nie zdecydowałbym się ■ praca ■ szkoła ■ rekreacja ■ inny

Rysunek 20 Cel podróżowania rowerem w przypadku powstania dróg z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów

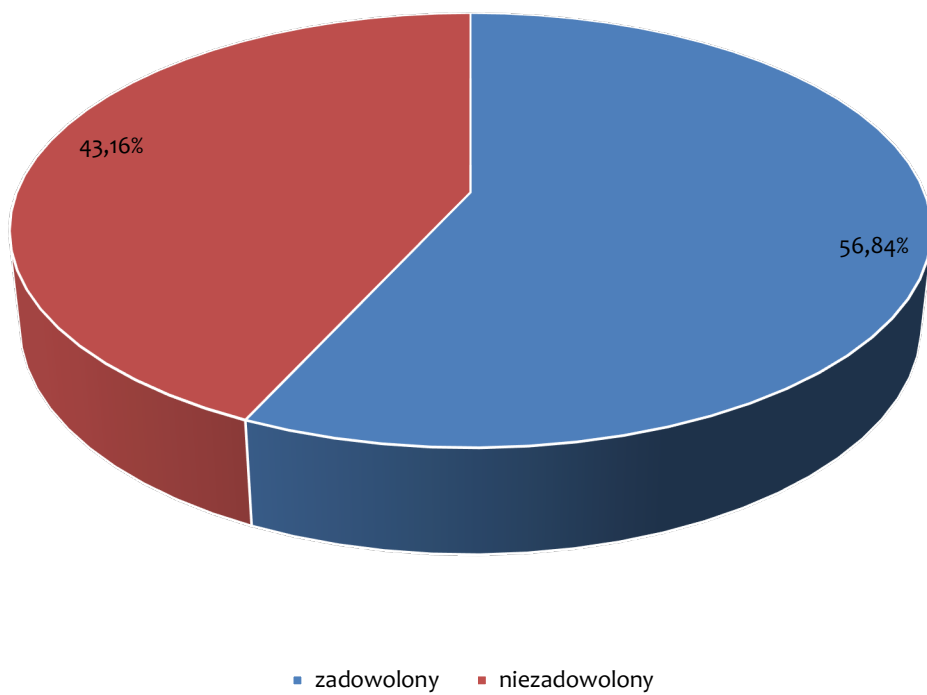
Zgodnie z opinią blisko 25% respondentów budowa ścieżek rowerowych przyczyni się do rozwoju turystyki, wg ok. 24% wpłynie na poprawę stanu zdrowia mieszkańców, a także będzie pozytywnie oddziaływać na środowisko (również ok. 24%).



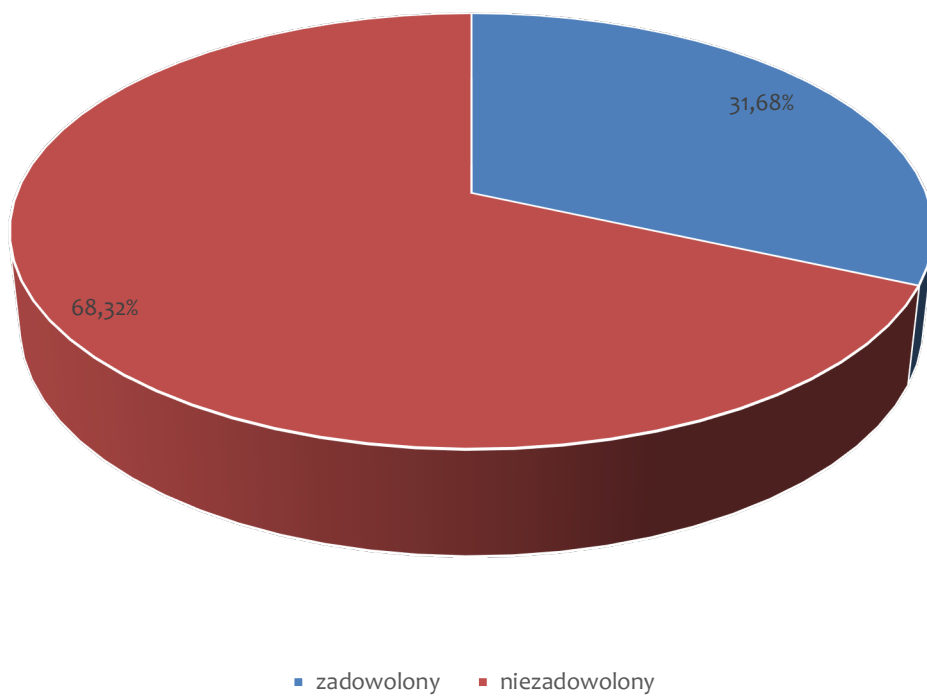
- rezygnacji z używania samochodu
- znacznego ograniczenia używania samochodu
- poprawy zdrowia mieszkańców
- rozwoju turystyki
- ochrony środowiska, zmniejszenia zanieczyszczeń, CO₂

Rysunek 21 Opinia mieszkańców dotycząca zalet budowy ścieżek rowerowych

Kolejna grupa pytań dotyczyła systemu parkowania. Prawie 57% ankietowanych wyraziło zadowolenie z parkingów na terenie gminy, natomiast w odniesieniu do całego powiatu jedynie ok. 32%.

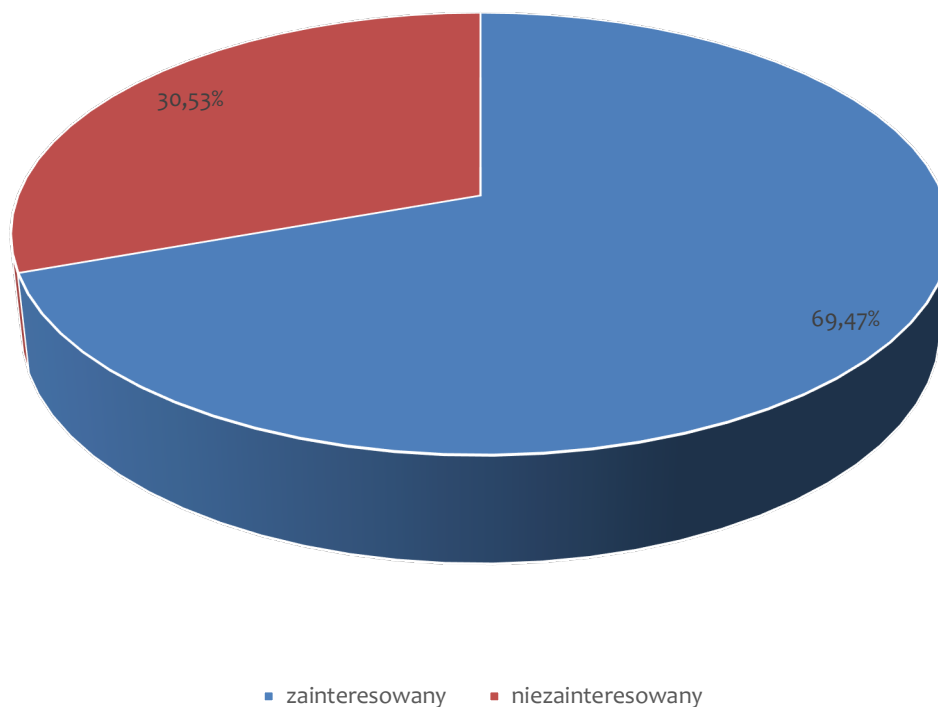


Rysunek 22 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy ankietowanego



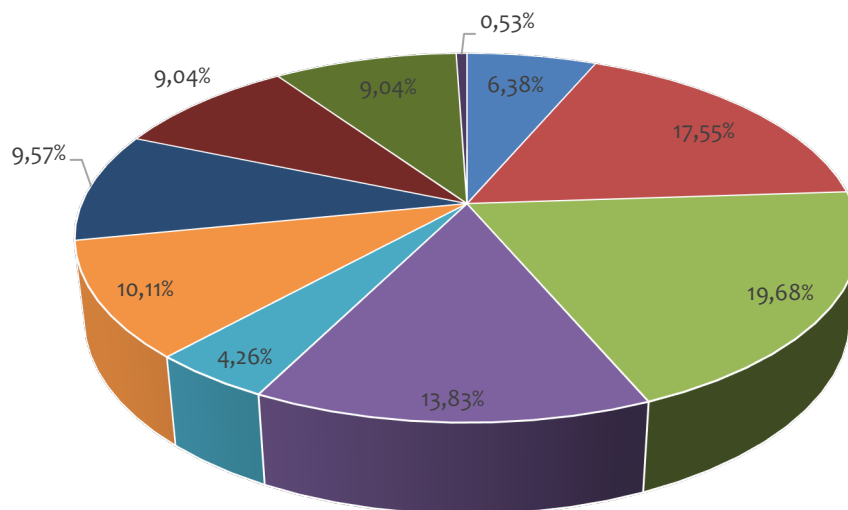
Rysunek 23 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie powiatu

Blisko 70% mieszkańców wykazało zainteresowanie korzystaniem z punktu „Park&Ride” („Paktuj i Jedź”), w celu pozostawienia samochodu prywatnego i dalszej podróży komunikacją publiczną.



Rysunek 24 Zainteresowanie korzystaniem z punktu „Park&Ride” w celu pozostawienia samochodu prywatnego i dalszej podróży komunikacją publiczną

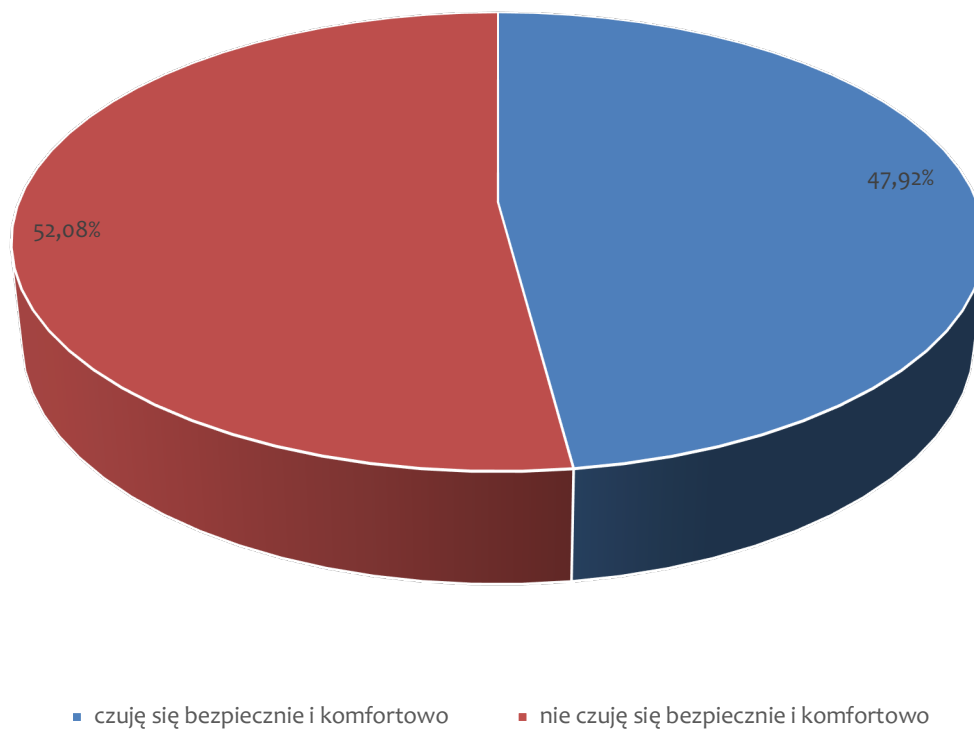
Ankietowani wskazywali również ich zdaniem najlepsze lokalizacje dla stacji ładowania pojazdów elektrycznych i tak: prawie 20% wskazało na stacje paliw, blisko 18% na centra handlowe, a niespełna 14% w pobliżu obiektów użyteczności publicznej (szkół, urzędów itp.).



- przy budynkach mieszkalnych
- przy sklepach/centrach handlowych
- przy stacjach paliw
- w pobliżu obiektów użyteczności publicznej (urzędy, hale sportowe, szkoły)
- przy kościołach
- przy obiektach turystycznych (np. stacja kolei linowej, wyciąg narciarski, początek szlaku górskiego, hotele, pensjonaty)
- na terenie parkingów większych firm / zakładów przemysłowych
- przy centrach przesiadkowych
- przy stacjach kolejowych
- inne

Rysunek 25 Opinia dot. lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych

W kwestii poczucia bezpieczeństwa pieszego jako uczestnika ruchu na terenie powiatu 52% ankietowanych stwierdziło, że nie czuje się bezpiecznie i komfortowo.



Rysunek 26 Poczucie bezpieczeństwa jako pieszego