

Raport z badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków

TNS POLSKA dla Ministerstwa Sportu i Turystyki Rzeczypospolitej
Polskiej



Warszawa, grudzień 2015

Spis treści

1.	STRESZCZENIE.....	3
2.	WPROWADZENIE	8
2.1.	CELE BADANIA.....	8
2.2.	METODOLOGIA	9
3.	OGÓŁ PRACUJĄCYCH I UCZĄCYCH SIĘ POLAKÓW A OSOBY DOJEŹDZAJĄCE DO PRACY/ SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ NA ROWERZE – KIM SĄ?.....	12
4.	WIZERUNEK ROWERZYSTY.....	19
5.	DROGA DO PRACY/ SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ.....	23
5.1.	DYSTANS	23
5.2.	ŚRODKI TRANSPORTU	25
5.3.	ŚRODKI TRANSPORTU, CZAS PODRÓŻY I DYSTANS	28
6.	DOJAZDY NA ROWERZE	30
6.1.	IDEALNA I RZECZYWISTA PODRÓŻ NA ROWERZE DO PRACY/SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ.....	31
6.2.	MOTYWACJE OSÓB REGULARNIE DOJEŹDZAJĄCYCH NA ROWERZE... 44	
6.3.	BARIERY	47
6.4.	CO MOŻNA ZROBIĆ, BY ZACHĘCIĆ DO DOJAZDÓW NA ROWERZE?... 51	

Autorzy raportu:

Dorota Kachaniak
Marta Reducha
Joanna Skrzyńska

Informacje kontaktowe:

TNS Polska S.A.

ul. Wspólna 56, 00-687 Warszawa;
t +48 22 598 98 98; f +48 22 598 99 99
e info@tnsglobal.pl; www.tnsglobal.pl

1. STRESZCZENIE

Środki transportu na co dzień – miejsce roweru na tle innych sposobów na dojazdy

Środki transportu wybierane na potrzeby dojazdu do miejsca pracy lub nauki to przede wszystkim samochód oraz komunikacja publiczna. Z nich na co dzień korzysta 70% osób. Na rower decyduje się 6% ankietowanych, czyli około milion pracujących lub uczących się Polaków.

Rower – ile osób rozważa „dwa kółka” w codziennych dojazdach?

Osoby, które rozważają możliwość dojeżdżania do miejsca pracy/ nauki na rowerze, stanowią zdecydowaną mniejszość. Wśród ogółu pracujących lub uczących się to co piąty ankietowany (około 20%). Częściej deklarację taką składają m.in. mieszkańcy miast niż wsi, osoby mające swój własny rower, żyjące w stosunkowo niedalekiej odległości od miejsca docelowego (od 2 do 6 km), oceniające swoją miejscowość jako przyjazną rowerzystom, dostrzegające infrastrukturę rowerową w miejscu pracy czy nauki. Powyższe cechy sprzyjają więc temu, by przesiąść się na „dwa kółka” i należy brać je pod uwagę przy projektowaniu działań promujących jazdę na rowerze.

Regularnie dojeżdżający rowerem na tle ogółu pracujących lub uczących się

Kim są osoby regularnie dojeżdżające na rowerach w porównaniu do ogółu pracujących/ uczących się? Okazuje się, że różnic nie ma wielu. Wśród dojeżdżających nieco więcej jest mężczyzn, dwudziestolatków, osób z wykształceniem wyższym, ale też tych, którzy dobrze oceniają swoją sytuację materialną. Wbrew oczekiwaniom okazuje się, że te dwie grupy nie różnią się pod względem sytuacji rodzinnej – w równym stopniu mają dzieci i podobnie obciążone są obowiązkami związanymi z odwożeniem ich do przedszkola czy szkoły. Wyniki badań nie potwierdzają zatem przypuszczenia, że dojeżdżający rowerem to osoby bez zobowiązań związanych z wychowaniem małych dzieci. Z drugiej strony, zgodnie z przypuszczeniami korzystający z rowerów na potrzeby dojazdów do miejsca pracy / nauki rzadziej dysponują samochodem, którego są głównym użytkownikiem. Natomiast ich gospodarstwa domowe są wyposażone w auta w równym stopniu – około 65% – co gospodarstwa ogółu pracujących/ uczących. Wygląda też na to, że w obydwu grupach podobny odsetek osób ma dostęp do samochodu.

Tak jak w większości gospodarstw domowych osób pracujących/ uczących się jest samochód, tak samo w większości nie brakuje również roweru (66%). O ile jednak wśród regularnie dojeżdżających na rowerze niemal każdy ma swój własny „jednośląd”, to wśród ogółu pracujących/ uczących się własny rower ma

46% osób. Oznacza to, że dla wielu osób obiektywną barierą dla zmiany środka transportu stanowi brak sprzętu.

Co sprzyja a co zniechęca do regularnych dojazdów na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię?

Dlaczego osoby używające roweru na co dzień decydują się na ten środek transportu? Okazuje się, że wśród wielu potencjalnych korzyści dwie zdecydowanie najbardziej doceniane to: przyjemność z jazdy oraz dbałość o zdrowie i kondycję fizyczną (za ważne uznaje je ponad 90% osób). Mniej ważne, aczkolwiek doceniane przez większość, są kwestie związane z oszczędnością czasu i pieniędzy. Do rzadkości natomiast należą sytuacje, kiedy rowerzysta nie ma innej możliwości dostania się do miejsca pracy lub nauki. Rower jako środek transportu jest więc świadomym wyborem a nie jedyną opcją z dostępnych.

A co zniechęca osoby pracujące/ uczące się, by używać roweru jako codziennego środka transportu? Trzy najważniejsze powody to niekorzystne warunki pogodowe (zdecydowany lider rankingu), niewygodna z ubiorem oraz obawa o własne bezpieczeństwo. Według składanych deklaracji mniej ważne okazują się kwestie związane z dystansem, ale też z infrastrukturą – zarówno tą miejską (jak ścieżki rowerowe), jak i tą w docelowym miejscu podróży. Co jednak warto podkreślić, w oczach osób pracujących/ uczących się infrastruktura miejska jest większą barierą niż brak udogodnień rowerowych w miejscu pracy lub nauki. Jest to z pewnością związane z tym, że udogodnienia związane z drogą dojazdową łączą się z poczuciem bezpieczeństwa.

Bariery, które najrzadziej postrzegane są jako istotne, to: brak akceptacji ze strony pracodawcy, współpracowników, brak wystarczających umiejętności rowerowych, obowiązki rodzinne czy zły stan zdrowia. Potwierdzeniem dla powyższych wyników są inne wnioski z badania:

- Wizerunek rowerzystów jest pozytywny, a osoby dojeżdżające do pracy lub szkoły na rowerze rzadko zetknęły się z negatywnymi komentarzami ze strony otoczenia. Zdecydowana większość osób pracujących lub uczących jest zdania, że wszystkim wypada jeździć na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię.
- Zdecydowana większość osób pracujących lub uczących się dobrze ocenia swój stan zdrowia i potrafi jeździć na rowerze.

Dystans w zasięgu roweru – co to znaczy?

Zbyt mała lub zbyt duża odległość pomiędzy domem a miejscem docelowym może zniechęcać do wyboru roweru jako środka transportu. Średni kilometr pokonywany przez przeciętnego pracownika, ucznia lub studenta to prawie 14 km. Tymczasem dojeżdżający rowerem średnio przejeżdżają około 7 km, a nieco

mniej niż połowa przebywa mniej niż 4 km. Wśród ogółu pracujących/ uczących się w odległości poniżej 4 km od miejsca pracy/ nauki mieszka co trzecia osoba.

Percepcja dystansu – czy jest długi czy krótki – jest czymś względnym. Wydaje się jednak, że odległość, którą można „bezpiecznie” promować jako tę „rowerową” to trasa o długości około 4 kilometrów.

Bariery infrastrukturalne – rzeczywiste czy wymyślone?

Choć obydwie grupy – regularnie dojeżdżający rowerem oraz ogół pracujących/ uczących się – mieszkają w miejscowościach podobnej wielkości, to ich ocena infrastruktury rowerowej jest bardzo odmienna. Różnice są na tyle duże, że prawdopodobnie wynikają nie tylko z faktycznych rozbieżności w istniejącej infrastrukturze, ale też z odmiennej percepcji. Dla przykładu:

- Ponad 80% regularnie dojeżdżających rowerem uważa, że ich trasa z domu do pracy/ szkoły/ uczelni jest wygodna do pokonania na rowerze. Tymczasem wśród ogółu pracujących lub uczących się zdanie to podziela znacząco mniejszy odsetek, czyli połowa osób.
- Choć 65% rowerzystów zgadza się ze zdaniem „Rowerowa infrastruktura drogowa jest wystarczająca, żeby dojechać bezpiecznie”, to analogiczny odsetek wśród ogółu pracujących/ uczących się wynosi 47%.

Podobne zależności występują w przypadku udogodnień rowerowych w miejscu pracy lub nauki. Przykładowo w obydwu grupach najwięcej osób przyznaje, że miejsce pracy lub nauki zapewnia szatnię/ miejsce na przebranie oraz niezadaszone stojaki na rowery. Udziały osób potwierdzających istnienie tych rozwiązań są jednak bardzo różne – odpowiednio 67% i 25% oraz 57% i 34%.

Istnienie odpowiedniej infrastruktury można uznać za warunek konieczny, aczkolwiek sam w sobie niewystarczający do tego, by zachęcić ludzi do jazdy na rowerze. Wyniki badania zwracają uwagę na istotność komunikacji – wprowadzając nowe rozwiązania (czy to w przestrzeni publicznej, czy na terenach instytucji, firm, placówek edukacyjnych itp.) nie należy zapominać o działaniach informacyjno-promocyjnych. Inaczej cały włożony wysiłek oraz efekty pracy przez wielu ludzi może zostać niezauważony.

Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów – co za nie odpowiada?

Kwestie związane z bezpieczeństwem stanowią jedne z najistotniejszych barier powstrzymujących respondentów przed dojazdami do pracy/ na uczelnię rowerem. Osobom dojeżdżającym i niedojeżdżającym regularnie na rowerze towarzyszą obawy z różnych obszarów – o bezpieczeństwo na drodze (np. ze strony innych uczestników ruchu drogowego), o bezpieczeństwo roweru. Zdecydowana większość rowerzystów spotyka się podczas jazdy z niebezpiecznymi zachowaniami kierowców. Często też mają przekonanie, że

kierowcy mają do nich negatywne nastawienie, a co więcej nie zwracają na nich dostatecznej uwagi, wpływając na ich poczucie bezpieczeństwa.

Bariera dotycząca poczucia bezpieczeństwa wiąże się również bardzo silnie z czynnikiem pogodowym, na który rowerzyści nie mają żadnego wpływu. Zdecydowana większość pracujących/ uczących się Polaków sądzi, że pogoda w Polsce nie pozwala na bezpieczną jazdę rowerem o każdej porze roku. Osoby, które regularnie używają roweru jako środka transportu, częściej niż ogół skłaniają się jednak do poglądu, że problemy pogodowe można przezwyciężyć odpowiednią infrastrukturą oraz pozytywnym nastawieniem rowerzystów. Na postawie tego przykładu oraz ogólnych ocen dotyczących jakości i bezpieczeństwa drogi do pracy, można powiedzieć, że osoby obecnie dojeżdżające na rowerze mają zdecydowanie mniejsze obawy niż osoby, które używają do codziennych dojazdów innych środków transportu.

Promowanie jazdy na rowerze – co brać pod uwagę?

Rowerzysta już teraz cieszy się akceptacją, o ile nie szacunkiem, co zatem można jeszcze zrobić, aby szerzej rozpropagować dojazdy rowerem do miejsca pracy/ nauki? Wydaje się, że zadanie nie będzie łatwe (bo trzeba będzie zmierzyć się z pewną niechęcią do wysiłku i niewygody), ale nie jest to niemożliwe.

Zdecydowanie zwraca uwagę to, jak pozytywnie osoby korzystające z roweru na potrzeby dojazdów do miejsca pracy / nauki odnoszą się do swojej aktywności i korzyści z niej płynących. Warto wziąć pod uwagę te korzyści w kampaniach kierowanych do osób niedojeżdżających i mówić o tym, że poranna jazda rowerem to nie tylko forma oszczędności, sposób dbania o zdrowie i sylwetkę (co jest oczywiste), ale też o tym, jak pozytywnie wpływa na samopoczucie (dodaje energii, uspokaja), tym samym promując emocjonalne korzyści płynące z takiej formy aktywności.

Okazuje się (o czym wspominaliśmy już wcześniej), że osoby niedojeżdżające bardziej negatywnie postrzegają infrastrukturę rowerową niż osoby, które faktycznie z niej korzystają. Warto skonfrontować wyobrażenia osób niedojeżdżających z pozytywnymi zmianami, które zaszły w obszarze infrastruktury rowerowej, uświadamiając im to, że (być może) ich wyobrażenia skali trudności są już nieaktualne.

Bariery powstrzymujące przed dojazdami rowerem są też nacechowane lękiem i niepewnością osób niedojeżdżających, związanymi z tym, ile czasu potrzebowałyby na pokonanie dystansu dzielącego ich do miejsca pracy/ nauki, na ile taki dystans jest wymagający kondycyjnie. Można rozważyć podjęcie działań edukacyjnych w tym zakresie i – np. w formie ciekawych symulacji – pozwolić respondentom sprawdzić realny czas dojazdu do ich miejsca docelowego rowerem.

Wyraźnie pojawia się też zapotrzebowanie na działania edukujące zarówno kierowców jak i rowerzystów w zakresie przepisów drogowych oraz stworzenie przestrzeni do dialogu dla różnych uczestników ruchu drogowego. Takie inicjatywy mogą mieć pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na drodze i większą akceptację poruszających się po niej rowerzystów, ale też być formą propagowania jazdy rowerem.

Dodatkowo w akcję propagowania ruchu rowerowego warto włączyć nie tylko organizacje pozarządowe, ale także pracodawców. Tych drugich należy zachęcać do tworzenia programów promowania takich form dojazdów do pracy. Wydaje się, że takie działania mogą być elementem budowania wizerunku firmy społecznie odpowiedzialnej.

2. WPROWADZENIE

2.1. CELE BADANIA

Celem projektu przeprowadzonego przez TNS Polska na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki było przede wszystkim poznanie uwarunkowań sprzyjających wybieraniu roweru jako środka transportu podczas przemieszczania się do pracy i miejsca edukacji (szkoła, uczelnia) oraz czynników, które są barierami w wyborze tego środka transportu.

W szczególności chodziło o uzyskanie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaki odsetek osób pracujących/ uczących się dojeżdża na rowerze do pracy/szkoły/ na uczelnię regularnie przez większość roku?
2. Jaki odsetek osób mógłby/ chciałby potencjalnie dojeżdżać na rowerach do pracy/ szkoły/ na uczelnię?
3. Jakie są najważniejsze uwarunkowania, które sprzyjają lub zniechęcają do regularnych dojazdów na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię? W tym m.in.:
 - a. Jak osoby pracujące lub uczące się oceniają swoją kondycję fizyczną oraz umiejętność jazdy na rowerze?
 - b. Czy osoby pracujące lub uczące się dysponują rowerem lub mają dostęp do rowerów publicznych?
 - c. Jak wyglądają dojazdy do pracy/ szkoły/ na uczelnię na co dzień? Tj. m.in. jakie dystanse są pokonywane, ile czasu zabiera podróż oraz jakie środki transportu są wybierane.
 - d. Jak wygląda infrastruktura drogowa i rowerowa związana z trasą do pracy/ szkoły/ na uczelnię?
 - e. Jaka jest charakterystyka infrastruktury rowerowej w docelowym miejscu podróży? Tj. np. czy są miejsca, w których można zostawić rower, prysznic lub inne udogodnienia.
 - f. Jak postrzegani są dojeżdżający rowerem w docelowym miejscu podróży?
 - g. Jakie rozwiązania są postrzegane jako te, które mogą zachęcić do regularnego dojeżdżania do pracy na rowerze?
 - h. Jakie czynniki są postrzegane jako te zniechęcające do dojeżdżania na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię?
4. Czy powyższe uwarunkowania mają rzeczywisty wpływ na zachowania podejmowane przez osoby pracujące i uczące się?
5. Jakie czynniki są postrzegane jako zmniejszające poczucie bezpieczeństwa osób dojeżdżających na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię? W tym m. in. warunki pogodowe oraz zachowania kierowców.

Uzyskane wyniki oraz ich analiza dostarczyły wiedzy potrzebnej w procesie planowania działań skutecznie zachęcających Polaków do aktywności fizycznej w codziennym przemieszczaniu się.

2.2. METODOLOGIA

W ramach projektu została zastosowana triangulacja metod badawczych tzn. informacje zbierane były za pomocą różnych, uzupełniających się technik. Przyjęcie takiego rozwiązania pozwala na:

1. pogłębione zrozumienie postaw związanych z rowerowymi dojazdami do pracy/ szkoły/ na uczelnię,
2. jak i wyciąganie wniosków ogólnych, dotyczących populacji osób pracujących lub uczących się oraz osób, które regularnie (czyli przez co najmniej 6 miesięcy i kilka razy w tygodniu) wybierają rower jako główny środek transportu do pracy lub miejsca, w których się uczą.

Badanie obejmowało 4 moduły:

1. Badanie ilościowe realizowane metodą wywiadów bezpośrednich wspomaganym komputerowo (CAPI) na reprezentatywnej próbie osób pracujących lub uczących się w wieku 15 i więcej lat.¹
 - a. Wielkość próby: 1159
 - b. Termin realizacji: 20 – 25 listopada, 27 listopada – 2 grudnia 2015
2. Badanie ilościowe metodą wywiadów telefonicznych wspomaganym komputerowo (CATI) wśród osób regularnie dojeżdżających do pracy lub na uczelnię na rowerze (przez co najmniej 6 miesięcy oraz przez większą część tygodnia).
 - a. Wielkość próby: 300
 - b. Termin realizacji: 19 listopada – 8 grudnia 2015
3. Badanie jakościowe realizowane w formie wywiadów grupowych (tzw. FGI) z osobami potrafiącymi jeździć na rowerze, które mieszkają w odległości umożliwiającej i uzasadniającej wybranie roweru jako środka komunikacji (miejsce zamieszkania od miejsca pracy lub nauki znajdujące się w odległości od 2 do 15 km) w podziale na:
 - a. Osoby regularnie dojeżdżające rowerem do:
 - miejsca pracy przez większą część roku kalendarzowego (przez minimum 6 miesięcy w roku kalendarzowym minimum 3 razy w tygodniu) lub
 - uczelni wyższej przez większą część roku akademickiego (przez minimum 5 miesięcy w roku akademickim minimum 3 razy w tygodniu)
 - b. Osoby niedojeżdżające rowerem do miejsca pracy:
 - osoby używające roweru sporadycznie w celach rekreacyjnych lub

¹ Badanie zostało zrealizowane w ramach dwóch fal Omnibusu TNS Polska. Omnibus TNS to badanie opinii publicznej realizowane na ogólnopolskiej reprezentatywnej próbie 1000 mieszkańców Polski w wieku 15 i więcej lat. Próba Omnibusu ma charakter losowo-kwotowy – zapewnia losowy dobór lokalizacji do badania i gwarantuje zgodność struktury próby ze strukturą populacji.

- osoby nieużywające roweru, ale nieposiadające negatywnego stosunku do jazdy na rowerze

c. Liczba wywiadów grupowych: 6 (8 uczestników w każdej grupie)

d. Termin realizacji: 30 listopada – 2 grudnia 2015

Szczegółowe informacje dotyczące charakterystyki przeprowadzonych wywiadów grupowych znajdują się w tabeli poniżej.

4. Analiza danych zastanych, stanowiąca przegląd bieżących wskaźników oraz dobrych praktyk w zakresie realizowanych badań oraz rozwiązań stosowanych na różnych szczeblach tj. krajowych lub lokalnych.

Tabela 1 Ogólna charakterystyka zrealizowanych wywiadów grupowych

Lokalizacja	Dojeżdżający rowerem (w wieku 20 - 40 lat):	Niedojeżdżający rowerem (w wieku 25 - 40 lat):
Warszawa	1 FGI: osoby pracujące lub studium 4 kobiety i 4 mężczyzn	1 FGI: osoby pracujące 5 kobiety i 3 mężczyzn
Toruń	1 FGI: osoby pracujące lub studium 5 kobiet i 3 mężczyzn	1 FGI: osoby pracujące 4 kobiety i 4 mężczyzn
Łowicz (tylko osoby mieszkające na wsiach w okolicy Łowicza)	1 FGI: osoby pracujące lub studium 4 kobiety i 4 mężczyzn	1 FGI: osoby pracujące 4 kobiety i 4 mężczyzn

Niniejszy raport stanowi podsumowanie wyników i analiz przeprowadzonych na podstawie badań ilościowych oraz jakościowych. Załącznikami do tego raportu są:

1. Kwestionariusze użyte w badaniach ilościowych,
2. Zbiór danych z badań ilościowych,
3. Wyniki tabelaryczne badań ilościowych,
4. Scenariusze wywiadów grupowych oraz scenariusze rekrutacyjne użyte w badaniu jakościowym,
5. Zapis przeprowadzonych wywiadów grupowych,
6. Raport z analizy danych zastanych.



Dla ułatwienia interpretacji w raporcie prezentujemy udziały procentowe zaokrąglone do liczb całkowitych. Może to oznaczać, że w niektórych pytaniach jednokrotnego wyboru wartości procentowe nie sumują się do 100.

3. OGÓŁ PRACUJĄCYCH I UCZĄCYCH SIĘ POLAKÓW A OSOBY DOJEŹDZAJĄCE DO PRACY/ SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ NA ROWERZE – KIM SĄ?

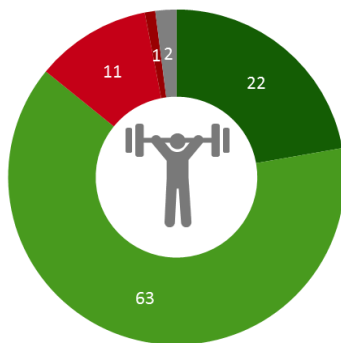
By codziennie jeździć na rowerze, potrzebna jest zarówno wystarczająco dobra kondycja fizyczna, jak i umiejętność jazdy na rowerze. Zdecydowana większość pracujących lub uczących się Polaków uważa, że ma dobrą kondycję fizyczną. Przekonanych jest o tym aż 85% badanych. Tylko co dziewiąty respondent (11%) ocenia, że obecnie znajduje się w raczej złej kondycji fizycznej, a zaledwie co setny (1%) – że w zdecydowanie złej.

A co z umiejętnościami rowerowymi? Okazuje się, że ponad jedna czwarta (28%) pracujących lub uczących się Polaków jest zdania, że bardzo dobrze jeździ na rowerze, połowa (51%) natomiast ocenia swoje umiejętności jako dobre. Można więc powiedzieć, że czterech na pięciu pracujących/ uczących się (79%) ma raczej dobre opinie na temat własnych umiejętności jazdy na rowerze. Tylko 4% respondentów mówi, że słabo jeździ na rowerze, a 1% – że w ogóle nie umie jeździć.

Wykres 1 Jak ocenia Pan(i) swoją kondycję fizyczną? (wykres z lewej strony)

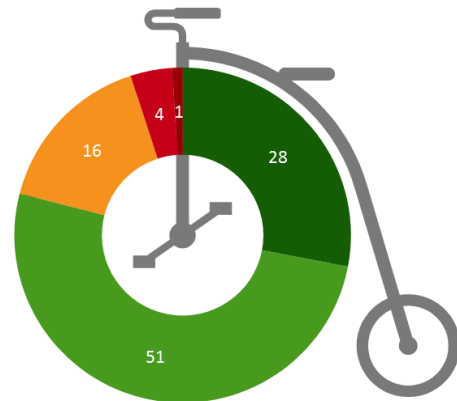
Jak ocenia Pan(i) swoje umiejętności jazdy na rowerze? (wykres z prawej strony)

ocena własnej kondycji fizycznej



- bardzo dobrze
- raczej dobrze
- raczej źle
- zdecydowanie źle
- nie wiem/ trudno powiedzieć

ocena umiejętności jazdy na rowerze



- bardzo dobrze
- dobrze
- średnio
- słabo
- w ogóle nie umiem jeździć

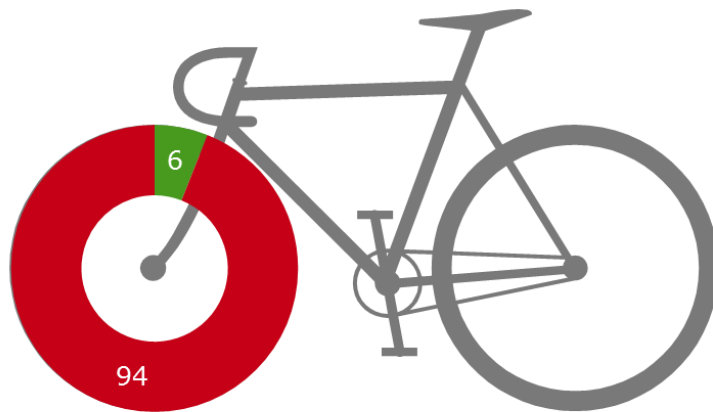
N=1159

Wśród ogółu Polaków osoby, które regularnie (tj. kilka razy w tygodniu) przez 6 miesięcy w roku lub więcej dojeżdżają do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze, stanowią zaledwie 3%. Wśród ogółu pracujących lub uczących się Polaków odsetek ten wynosi 6%. W przeliczeniu na populację „regularnie dojeżdżający”

(jak będziemy o nich mówić w dalszej części raportu) to grupa około miliona osób.

Wykres 2 Udział osób, które regularnie (tj. kilka razy w tygodniu) przez 6 miesięcy lub więcej w ciągu roku dojeżdżają do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze.

ogół pracujących lub uczących się Polaków

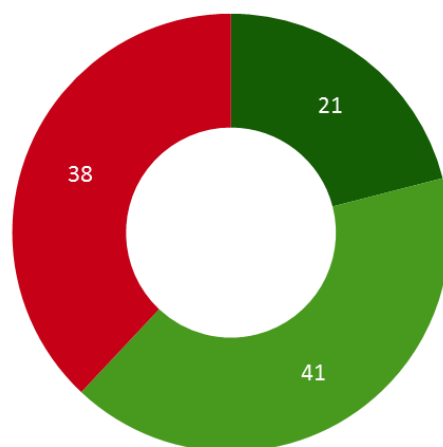


- osoby regularnie dojeżdżające do pracy/ szkoły/ uczelni na rowerze
- osoby używające innych środków transportu

N=1159

Mimo, że tylko nieliczni jeżdżą regularnie na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię, to większość osób, które uczą się lub pracują jeździ na rowerze rekreacyjnie (62%). Jedna piąta deklaruje, że jeździ często (21%), natomiast prawie dwa razy więcej osób mówi, że jeździ na rowerze w celach rekreacyjnych, ale rzadko (41%).

Wykres 3 Czy jeździ Pan(i) na rowerze w celach rekreacyjnych?



- tak, często
- tak, rzadko
- nie

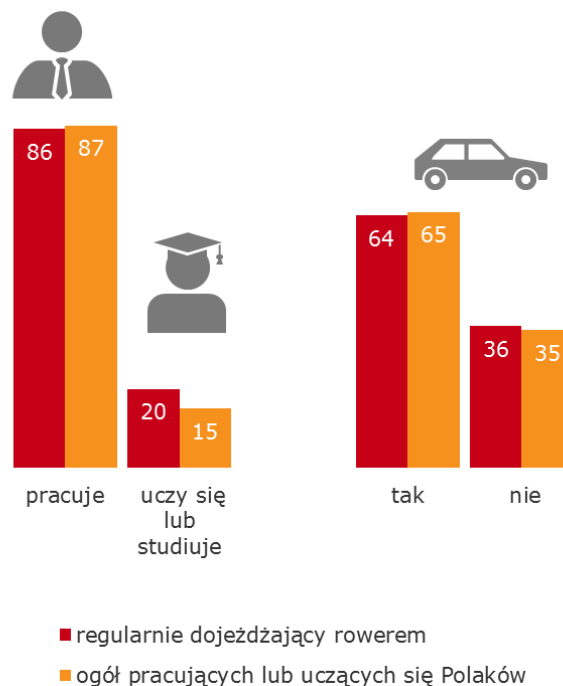
N=1159

Kim są osoby, które regularnie (tj. kilka razy w tygodniu) przez 6 miesięcy w roku lub więcej dojeżdżają do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze? Czy różnią się od ogółu pracujących/ uczących się Polaków, a jeśli tak, to czym?

Analiza obu grup z uwzględnieniem cech społeczno-demograficznych pokazuje, że „regularnie dojeżdżający” w zasadzie nie różnią się od ogółu pracujących/ uczących się Polaków, jeśli chodzi o płeć. Tak jak można zauważyć, że mężczyźni częściej niż kobiety pracują (55% wobec 47%), tak samo częściej niż kobiety traktują rower jako codzienny środek transportu (56% wobec 44%). Struktura wieku „regularnie dojeżdżających”, podobnie jak w przypadku płci, jest zbliżona do struktury osób pracujących/uczących się (patrz Wykres 5). Wśród „regularnie dojeżdżających” nieco większy jest natomiast udział osób uczących się niż wśród ogółu pracujących/ uczących się Polaków (20% wobec 15%).

Obecność samochodu w gospodarstwie domowym nie różnicuje „regularnie dojeżdżających” i ogółu pracujących/ uczących się.

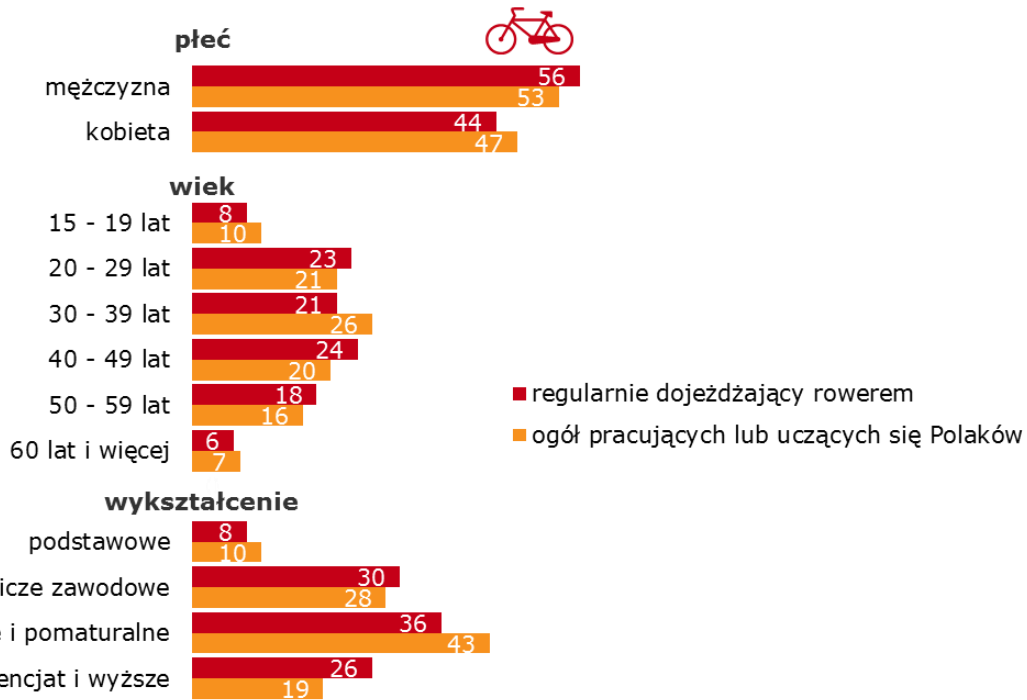
Wykres 4 Dojeżdżanie do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze a sytuacja zawodowa oraz obecność samochodu w gospodarstwie domowym.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Czynnikiem znacząco różnicującym obie grupy jest natomiast struktura wykształcenia. Wśród „regularnie dojeżdżających” większy jest udział osób z wykształceniem wyższym (26% wobec 19%), a mniejszy z wykształceniem średnim lub pomaturalnym (36% wobec 43%) niż wśród ogółu pracujących/ uczących się.

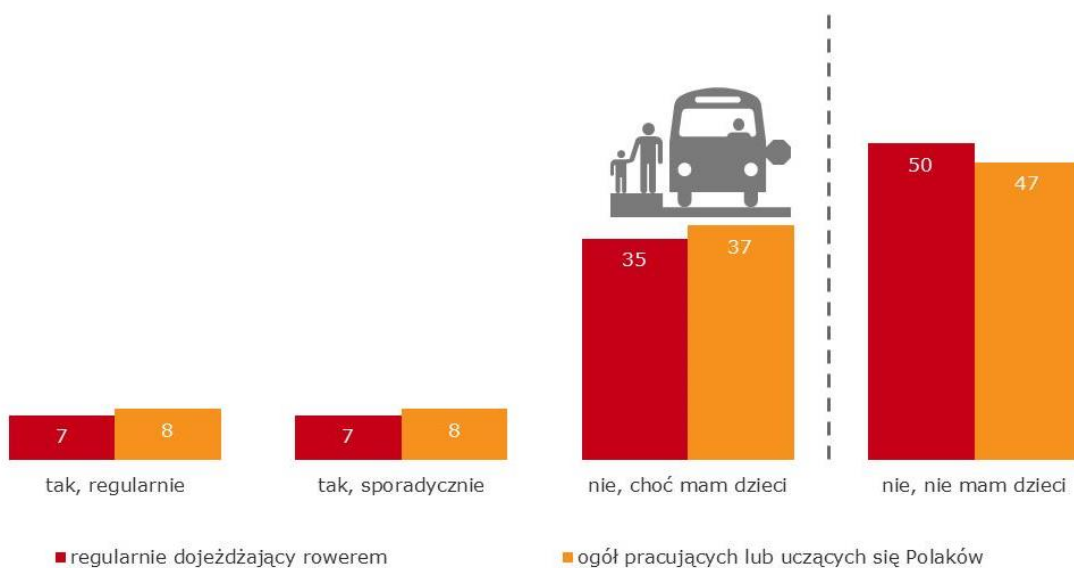
Wykres 5 Dojeżdżanie do pracy/szkoły/na uczelnię na rowerze a cechy społeczno-demograficzne.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Na ile osoby dojeżdżające rowerem do pracy/ szkoły/ na uczelnię różnią się od ogółu pracujących/ uczących się pod kątem sytuacji życiowej i obowiązków rodzinnych? Uzyskane poniżej dane (Wykres 6) pokazują, że posiadanie dziecka lub jego brak nie wpływa w sposób znaczący na podjęcie decyzji o tym, by zacząć traktować rower jako codzienny środek transportu.

Wykres 6 Czy przed lub po pracy odprowadza Pan(i)/ odbiera Pan(i) dzieci ze szkoły/przedszkola?

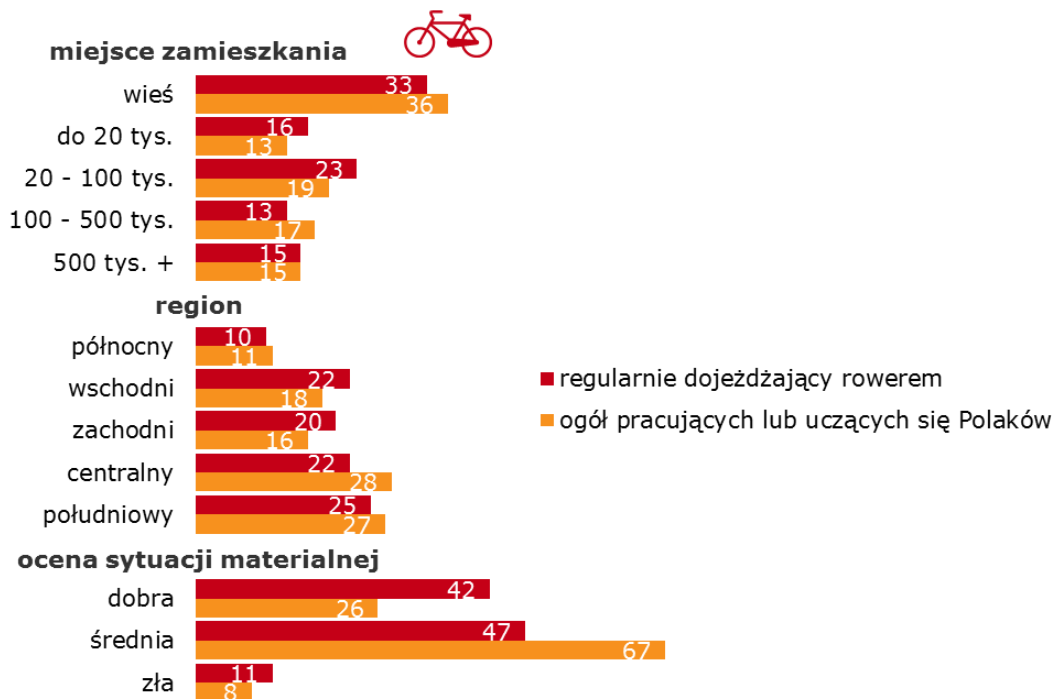


regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Wielkość miejsca zamieszkania nie różnicuje znacząco obu grup. Pewien wpływ wywiera natomiast region zamieszkania. Wśród „regularnie dojeżdżających” mieszkańcy regionu centralnego² stanowią mniejszy odsetek niż wśród ogółu pracujących/ uczących się.

Tym, co najbardziej różnicuje „regularnie dojeżdżających” i ogół pracujących/ uczących się Polaków, jest ocena sytuacji materialnej. Wśród rowerzystów większy jest udział osób, które oceniają, że ich sytuacja materialna jest dobra (42% wobec 26%), a mniejszy odsetek osób, które oceniają, że ich sytuacja materialna jest średnia (47% wobec 67%) w porównaniu do wyników dla ogółu pracujących/ uczących się.

Wykres 7 Dojeżdżanie do pracy/szkoły/na uczelnię na rowerze a cechy społeczno-demograficzne.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

² Podział regionów pokazuje Rysunek 1.

Rysunek 1 Podział regionów według województw.

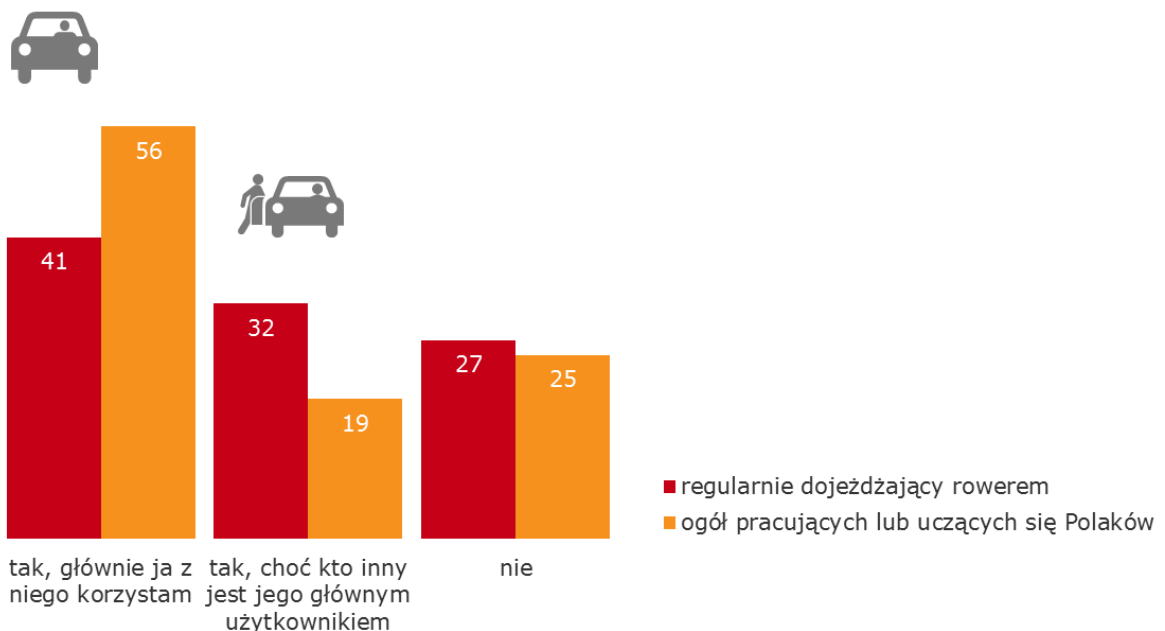


Regiony i województwa:

- **północny** – pomorskie, zachodniopomorskie
- **wschodni** – lubelskie, podkarpackie, podlaskie, warmińsko-mazurskie
- **zachodni** – kujawsko-pomorskie, lubuskie, wielkopolskie
- **centralny** – łódzkie, mazowieckie, świętokrzyski
- **południowy** – dolnośląskie, małopolskie, opolskie, śląskie

Jeśli chodzi o temat zmotoryzowania, to kwestią, która odróżnia grupę „regularnie dojeżdżających” od ogółu pracujących/ uczących się nie jest sama obecność samochodu w gospodarstwie domowym – jak już zostało to wspomniane wcześniej – ale częstość korzystania z samochodu. Osoby korzystające z roweru na potrzeby dojazdów do miejsca pracy / nauki zdecydowanie rzadziej niż ogół pracujących/ uczących się deklarują, że to oni są głównymi użytkownikami samochodu (41% wobec 56%). Nie oznacza to jednak, że regularnie dojeżdżający do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze w ogóle nie korzystają z samochodu – częściej niż ogół pracujących/ uczących się mówią natomiast, że jeżdżą samochodem, ale nie są jego głównym użytkownikiem (32% wobec 19%).

Wykres 8 Czy jest Pan(i) użytkownikiem tego samochodu?

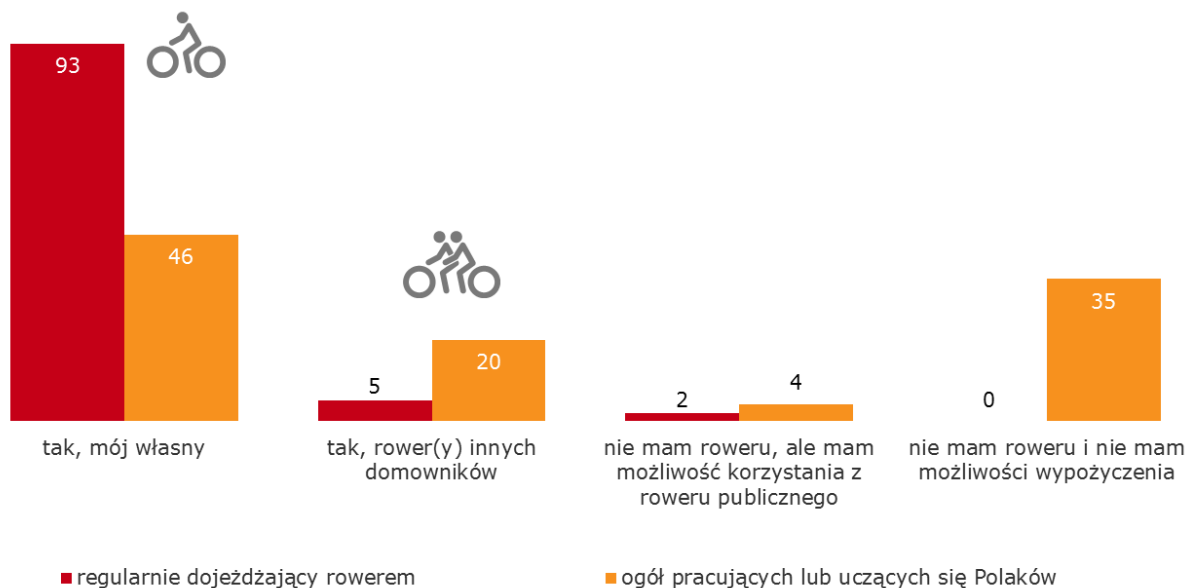


regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Tak jak w większości gospodarstw domowych osób pracujących/ uczących się jest samochód (65%), tak samo w większości nie brakuje również roweru (66%). Tym, co wyróżnia „regularnie dojeżdżających” jest jednak to, z jakiego roweru najczęściej korzystają. Aż 93% „regularnie dojeżdżających” w codziennych przejazdach korzysta z własnego roweru. Zdecydowanie inaczej jest wśród ogółu pracujących/ uczących się Polaków. Własny rower posiada mniej niż połowa – 46%, czyli dwa razy mniejszy odsetek niż wśród „regularnie dojeżdżających”. W tym miejscu warto zauważyć, że ponad jedna trzecia pracujących/ uczących się (35%) nie ma roweru i nie ma też możliwości wypożyczenia roweru publicznego.

Można więc powiedzieć, że osoby, które regularnie dojeżdżają do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze w przeważającej większości używają w tym celu swojego własnego roweru. Do wyjątków należą sytuacje, kiedy „regularnie dojeżdżający” korzystają z roweru wspólnego – innych domowników (5%) lub z roweru publicznego (2%).

Wykres 9 A czy w Pana(i) domu jest rower, z którego może Pan(i) korzystać?

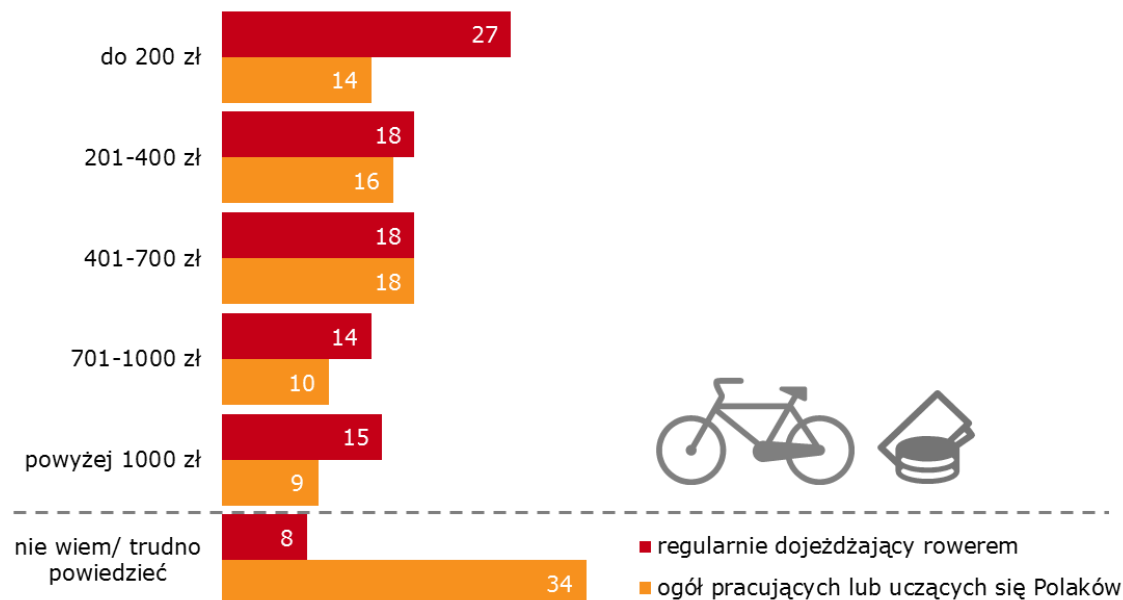


regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Jakiej wartości są rowery stojące w domach pracujących lub uczących się Polaków? Średnia wartość roweru obliczona na podstawie szacunkowych ocen respondentów wynosi ok. 772 zł. Średnia wartość roweru osoby regularnie dojeżdżającej do pracy/ szkoły/ na uczelnię jest nieco wyższa i wynosi ok. 942 zł. Co ciekawe, „regularnie dojeżdżający” najczęściej szacują, że rower, którym regularnie jeżdżą jest wart do 200 zł (27%). Wśród ogółu pracujących/ uczących się Polaków najczęstszą odpowiedzią było natomiast: „nie wiem/ trudno powiedzieć”. Trudności z podaniem konkretnej wartości miała aż jedna trzecia zapytanych (34%). Częściej są to kobiety niż mężczyźni (38% wobec 30%),

osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym niż z wykształceniem wyższym (39% wobec 28%).

Wykres 10 Jak Pan(i) sądzi, jaka jest szacunkowa wartość Pana(i) roweru?



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

4. WIZERUNEK ROWERZYSTY

W rozdziale poprzednim zostało przedstawione, jak liczną grupę stanowią osoby regularnie dojeżdżające do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze, a także kim są oraz w jakich kwestiach różnią się od ogółu pracujących/ uczących się. Jednak jak naprawdę postrzegani są rowerzyści? Czy w opinii publicznej rowerem do pracy/ szkoły/ na uczelnię wypada dojeżdżać każdemu? A może są takie zawody lub funkcje, przy których pełnieniu, zdaniem otoczenia, nie przystoi korzystanie z roweru na co dzień?

Okazuje się, że według zdecydowanej większości pracujących/ uczących się Polaków dojazdy na rowerze do miejsca zatrudnienia lub edukacji to nic zdrożnego. Według 66% respondentów każdemu wypada używać tego środka transportu. 16% zapytanych ma trudności z ustosunkowaniem się do tego tematu w sposób jednoznaczny i odpowiada „nie wiem/ trudno powiedzieć”. Prawie tyle samo osób – 17% ma na ten temat sprecyzowaną opinię i to przeciwną do zdania większości. Osoby te podają przykłady ludzi, którym, w ich odczuciu, nie wypada regularnie dojeżdżać na rowerze. Przykładowo 5% respondentów sądzi, że dojeżdżać do pracy nie wypada ludziom na wysokich stanowiskach – dyrektorom, prezesom, kierownikom. Również według 5% korzystanie z roweru jako codziennego środka transportu jest wykluczone w przypadku pracowników biurowych/ urzędników. Wśród wymienianych przykładów pojawiają się także: osoby starsze (2%), nauczyciele (1%), policjanci (1%), mężczyźni w garniturach (1%).

Osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym częściej niż z wykształceniem wyższym (20% wobec 13%) są zdania, że niektórym osobom nie wypada dojeżdżać do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze. Dla kontrastu mieszkańcy największych miast w Polsce (powyżej 500 tys. ludności) zdecydowanie rzadziej od mieszkańców wsi i miast poniżej 500 tys. ludności podzielają ten pogląd (6% wobec 17% dla ogółu).

Powszechnej akceptacji dla aktywności rowerowej może sprzyjać rosnąca popularność tego sposobu przemieszczania się. Wszyscy uczestnicy grup fokusowych zaobserwowali wzrost liczby osób, które korzystają z rowerów i pozytywne zmiany, które zachodzą w infrastrukturze. Ewidentnie obserwuje się modę na jazdę rowerem. W ramach tej mody pojawia się też element autopromocji, w korporacjach zauważa się rowerowych gadżeciarzy, którzy mają wszelkie możliwe akcesoria i specjalnie dobrane ubrania. Takich rowerzystów widać.

Tylko na terenach wiejskich w okolicy Łowicza na grupach fokusowych pojawiły się pojedyncze głosy związane z obawą o negatywne reakcje otoczenia na ewentualne dojazdy rowerowe do miejsca pracy/ nauki. Pomimo tego, że respondenci zamieszkujący tereny wiejskie mają generalnie pozytywne wyobrażenie rowerzystów (opisane poniżej), to samochód jest traktowany jako symbol statusu społecznego, a jazda rowerem może być postrzegana jako czynność nieprzydatna i forma trwonienia wolnego czasu.

„Ten zwyczaj chyba z zachodu przyszedł, bo u nas takiego czegoś nie było widać, a ostatnimi czasy tak. Na przykład w Niemczech jeżdżą rowerami całe gromady ludzi tak i w Polsce zaczyna się coś takiego robić. To się zaczyna zmieniać.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

„Pomyślą nienormalna (...) Albo nie stać jej na benzynę i jeździ rowerem.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

Respondenci niedojeżdżający do pracy/ szkoły /na uczelnię rowerem, niezależnie od miejsca zamieszkania, mają pozytywne wyobrażenie osób, które pokonują tę trasę na rowerze. W wymiarze osobowościowym przypisują im silny charakter, pewność siebie, stabilność emocjonalną i wytrwałość, ale też otwartość i swobodny sposób bycia. Dojeżdżający są wyobrażani jako osoby o szczupłej sylwetce i dobrej kondycji fizycznej.

Osoby niedojeżdżające zakładają, że rower jest wybierany świadomie, a nie z braku alternatyw lub innej konieczności, że motywacją do podjęcia takiej aktywności są względy zdrowotne, potrzeba aktywności fizycznej, przyjemność czerpana z jazdy (co znalazło potwierdzenie w doświadczeniach dojeżdżających). Tylko w przypadku respondentów z terenów wiejskich pojawiły się sugestie, że motorem do takiej aktywności mogą być względy finansowe.

Jednocześnie dominuje przekonanie, że taki rowerzysta to raczej młody mężczyzna niż kobieta czy starsza osoba, mieszkaniec przede wszystkim dużego miasta. W wyobrażeniach jest to często dobrze sytuowany przedstawiciel np. wolnego zawodu, często postać wyrazista, wyróżniająca się w swoim otoczeniu.

„Ale ja Wam powiem, że mi rowerzyści imponują tak w ogóle. Ostatnio była taka okropna pogoda – tak lało. Tak wstrętnie po prostu. Wycieraczki ledwo nadały. A ja widziałam tylu ludzi po drodze na rowerach. I mówię: Boże, że im tak się chce.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

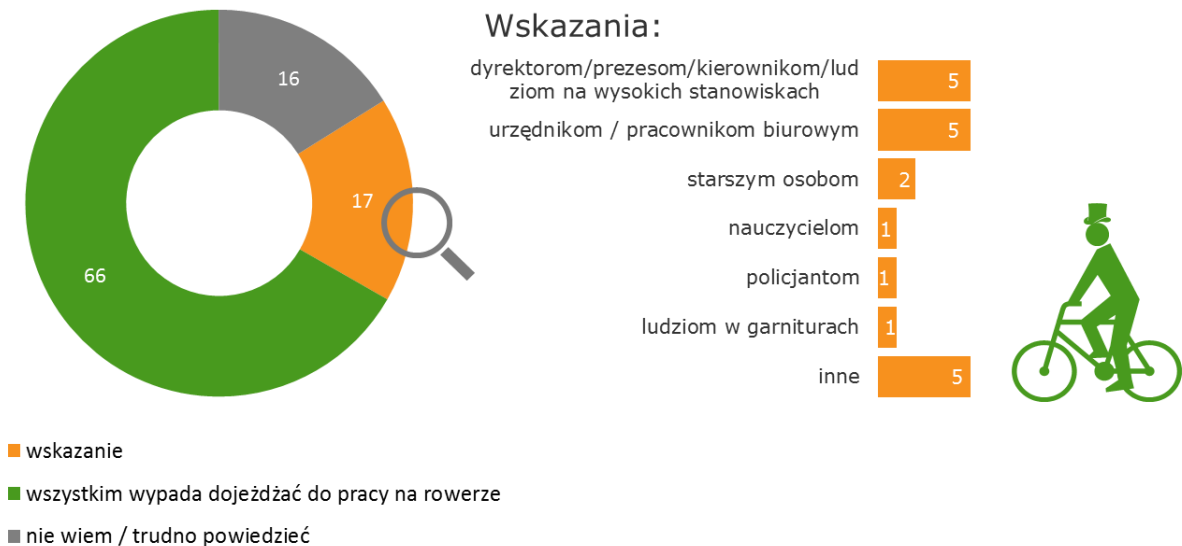
„Najzabawniejsze jest to, że jak tak słucham tej wypowiedzi i myślałem o tej konkretnej osobie, to jest mężczyzna koordynator w mojej firmie. To tak jakby każdy gdzieś w części go opisywał. (...) Ma taki luźny styl bycia, koszule jakieś też przeróżne, spodnie zawsze jakieś materiałowe różne kolory i jest na stanowisku wyższym niż ja, bo jest koordynatorem, dowodzi grupą i jest osobą naprawdę taką zabawną też.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

„Ja z poprzedniej pracy widzę kolegę. Typowa szosówka. Rower super, strój termoaktywny, plecaczek. Szczupły facet, wie czego chce, pewny siebie.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

Wykres 11 Komu, Pana(i) zdaniem, nie wypada jeździć do pracy/ szkoły/ uczelni rowerem?

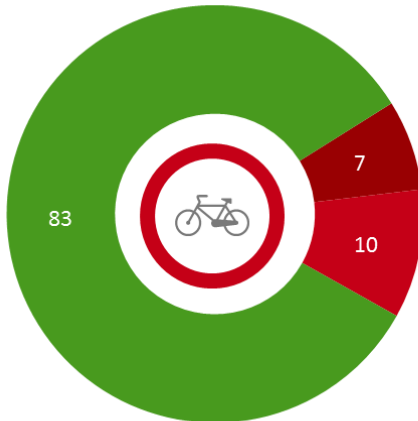


N=1159

Pewien kontekst w kwestii wizerunku osób korzystających z roweru jako środka transportu dostarczają również wypowiedzi tych osób na temat ich własnych doświadczeń dotyczących opinii otoczenia (w miejscu pracy/ w szkole lub na uczelni) o dojazdach na rowerze. Tylko 7% „regularnie dojeżdżających” wiele razy zdarzyło się usłyszeć negatywny komentarz na ten temat. 10% przytrafiło

się to raz lub dwa razy. Najczęściej takie wypowiedzi padają ze strony kolegów z pracy/ z uczelni (67% przypadków). Zdecydowanie rzadziej opinie tego typu wypowiedziane są ze strony przełożonych/ wykładowców (12%), a jeszcze rzadziej ze strony pracowników administracyjnych budynku/ dozorców (6%).

Wykres 12 Czy zdarzyło się Panu(i) usłyszeć negatywny komentarz na temat dojazdów na rowerze w miejscu pracy/ w szkole lub na uczelni? (wykres z lewej strony)



- tak, wiele razy
- tak, raz lub dwa
- nie, nigdy mi się to nie zdarzyło

Z czyjej strony?



N=300 (wykres z lewej strony); N=52 (wykres z prawej strony)

5. DROGA DO PRACY/ SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ

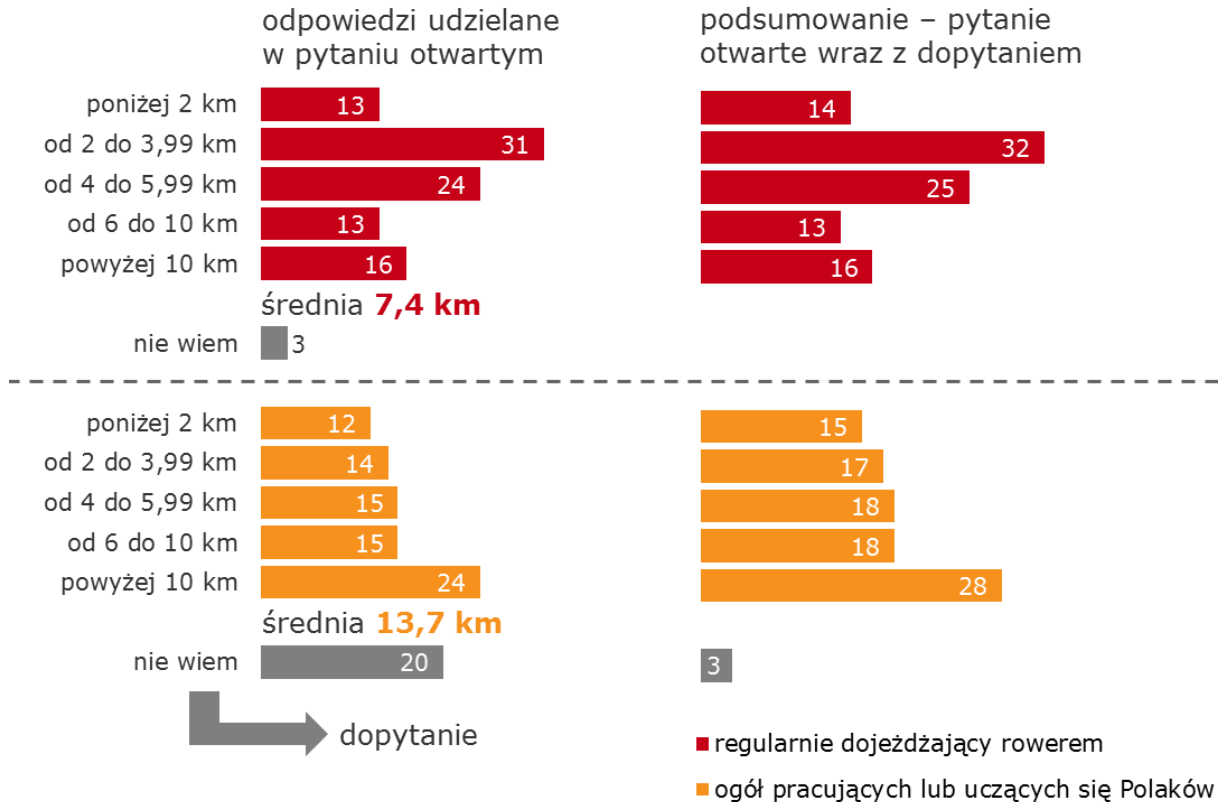
5.1. DYSTANS

Jednym z podstawowych czynników mogących wpływać na decyzje o wyborze środka transportu jest dystans pomiędzy miejscem zamieszkania a punktem docelowym. Droga bardzo krótka zachęca do pieszego przemieszczania się, natomiast długa skłania do wyboru środków transportu takich jak samochód czy komunikacja miejska. Choć postrzeganie odległości jako krótkiej lub długiej jest rzeczą subiektywną, to niewątpliwie rower jest tym środkiem transportu, którego konkurencyjność jest największa na stosunkowo niewielkich odległościach. Jaka jest więc droga, którą przeważnie przebywają osoby pracujące lub uczące się? A jak na ich tle wyglądają osoby regularnie przemieszczające się za pomocą roweru?

Okazuje się, że wśród ogółu pracujących lub uczących się Polaków zdecydowana większość, tj. 80% osób, umie precyzyjnie oszacować dystans, jaki dzieli ich dom od pracy, szkoły lub uczelni. Średnia odległość to niecałe 14 km. Wśród regularnie dojeżdżających na rowerze niemal wszyscy potrafią wskazać przebywaną odległość, a średni dystans przejeżdżany rowerem to ponad 7 km, czyli kilometraż znacząco krótszy od tego, który codziennie przebywa przeciętny pracownik, uczeń lub student.

**Wykres 13 Jaki dystans dzieli Pan(i) dom od miejsca pracy/ szkoły/ uczelni?
Tzn. jaką mniej więcej drogę Pan(i) przebywa?**

Proszę oszacować za pomocą skali dystans, który dzieli Pana(i) dom od miejsca pracy/ szkoły/ uczelni.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Osoby, które nie potrafiły oszacować dystansu, dopytywano o odległość, stosując konkretne przedziały odległości. Dzięki temu wiadomo, że połowa ogółu pracujących lub uczących się ma do przebycia mniej niż 6 km, czyli drogę, krótszą niż tę, którą średnio przebywają regularnie dojeżdżający rowerem.

Analizując dystanse w odniesieniu do charakterystyki społeczno-demograficznej ankietowanych należy zauważyć, że:

- Odległości, które pokonują kobiety są nieco krótsze od tych, które przebywają mężczyźni – zarówno wśród ogółu pracujących/ uczących się Polaków (w odległości poniżej 4 km mieszka 42% kobiet i 33% mężczyzn), jak i wśród regularnie dojeżdżających na rowerze (średnia odległość dla kobiet to ok. 6 km, a dla mężczyzn ok. 8 km).
- W obydwu grupach bliżej do miejsca pracy mają osoby w wieku powyżej 50 lat.
- Zarówno wśród ogółu pracujących i uczących się, jak i wśród regularnie dojeżdżających na rowerach większe dystanse mają do pokonania osoby mieszkające na wsiach oraz w największych miastach tj. powyżej 500 tys. ludności.

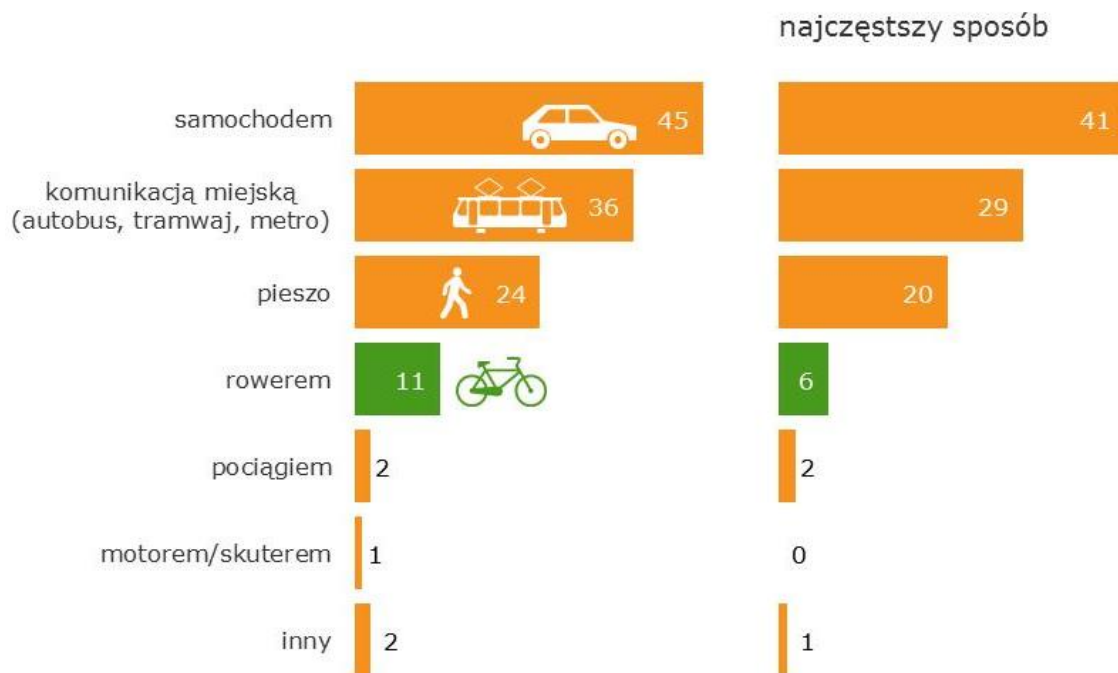
Z powyższych informacji wynika, że percepcja odległości (tj. to, czy dystans jest daleki, czy bliski) zależy może od cech takich jak płeć, wiek, czy wielkość miejsca zamieszkania. Ogólnie jednak to przede wszystkim osoby, które mieszkają w odległości do około 6 km od miejsca docelowego podróży powinny być adresatem kampanii propagujących rowerowe dojazdy do pracy, szkoły lub na uczelnię.

5.2. ŚRODKI TRANSPORTU

W ciągu ostatnich 12 miesięcy największa część osób pracujących lub uczących się korzystała z dwóch środków transportu: samochodu (45%) oraz z komunikacji miejskiej (36%). Rowerem zdarzyło się jechać co dziewiątej osobie (11%). Jeśli chodzi o najczęstszy sposób przemieszczania się, to „podium” pozostaje bez zmian – około 40% na co dzień jeździ autem, około 30% komunikacją miejską, a 20% porusza się pieszo. Rower stanowi najczęstszy środek transportu dla 6% pracujących lub uczących się, czyli – tak jak było już wspomniane – dla około miliona osób.

Wykres 14 Proszę pomyśleć o ostatnich 12 miesiącach.

**W jaki sposób przemieszczał(a) się Pan(i) z domu do pracy/szkoły/na uczelnię?
A jak najczęściej dociera Pan(i) do pracy/szkoły/na uczelnię?**



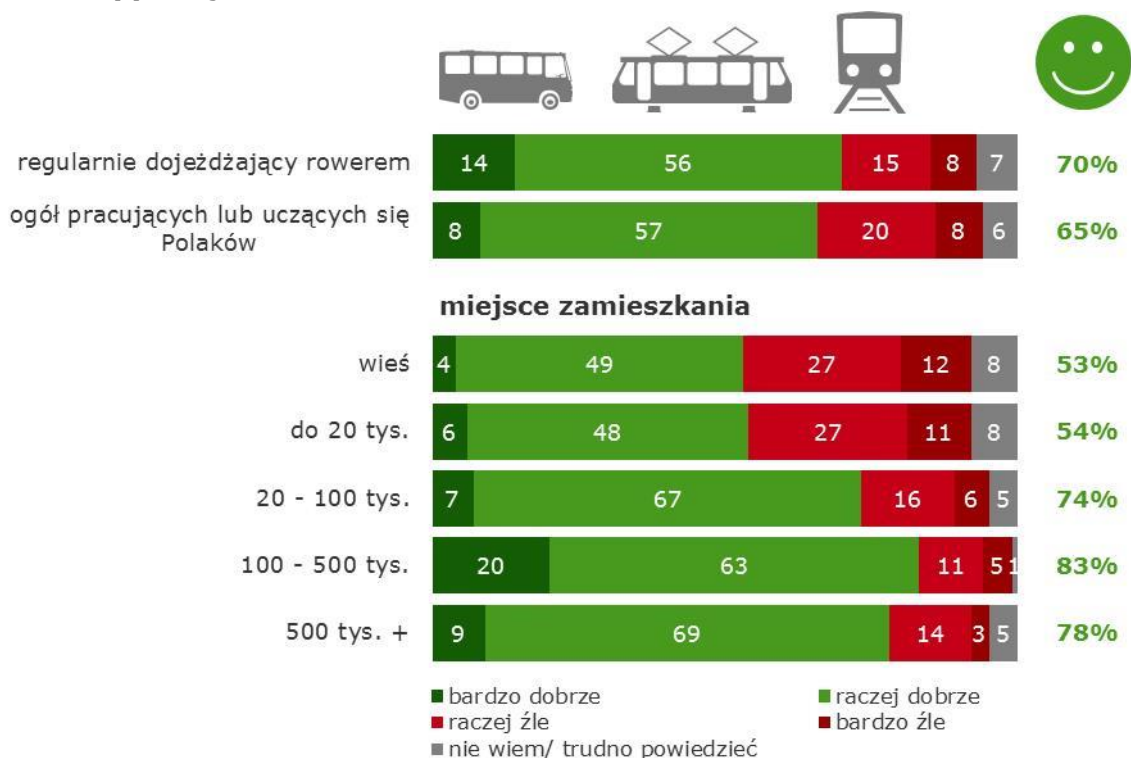
ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Wśród ogółu pracujących lub uczących się samochodem częściej przemieszczają się mężczyźni, osoby z wykształceniem wyższym oraz mieszkańcy wsi. Komunikację miejską częściej wybierają kobiety, osoby w wieku do 30 lat, z wykształceniem podstawowym oraz mieszkańcy dużych miast (a w szczególności tych powyżej 500 tys. ludności). Pieszo częściej

przemieszczają się kobiety, młodzież, osoby z wykształceniem podstawowym, ale też mieszkańcy małych i średniej wielkości miast.

Transport publiczny, z którego na co dzień korzysta około 5,5 mln pracujących i uczących się, oceniany jest nieco lepiej przez regularnie dojeżdżających na rowerze niż przez ogół (70% ocen dobrych wobec 65% wśród ogółu). Wiek, płeć czy wykształcenie (mimo różnic w korzystaniu ze środków transportu) nie różnicują opinii na temat transportu publicznego. Wpływ na ocenę ma natomiast wielkość miejscowości – na wsiach i w miastach do 20 tys. ludności osób zadowolonych z transportu jest znacząco mniej, natomiast nadal połowa wystawia oceny pozytywne. Większy odsetek niezadowolonych z pewnością koresponduje z dostępnością transportu publicznego. Tam, gdzie nie jest on dobrze rozwinięty a odległości są większe (tj. np. na wsiach), ludzie są niejako „skazani” na przemieszczanie się samochodem.

Wykres 15 Jak, ogólnie rzecz biorąc, ocenia Pan(i) transport publiczny w Pana(i) miejscowości?



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Pomimo tego, że transport publiczny jest oceniany dobrze, uczestnicy badania jakościowego wskazali obszary, które są źródłem niezadowolenia i dyskomfortu.

Respondenci skarżą się przede wszystkim na to, że dojazdy komunikacją miejską bywają nieprzyjemne i ograniczające. Najbardziej dotkliwie odczuwane są skutki obecności innych pasażerów – tłok, uciążliwe zachowania współpasażerów (głośno słuchających muzyki lub prowadzących głośne rozmowy), a także nieprzyjemne zapachy, które są szczególnie powszechne i dokuczliwe latem.

Niekomfortowe są też bardzo wysokie albo bardzo niskie (w efekcie działania klimatyzacji) temperatury latem i zimą (kwestia ogrzewania). Z kolei w okresie jesiennym i wiosennym, pasażerowie są narażeni na ryzyko zarażenia się różnymi infekcjami.

Istotną wadą jest też poczucie niepewności, które wynika z opóźnień, awarii, remontów i związanych z tym zmian trasy, a także konieczność dopasowania się do rozkładów jazdy.

„Jeśli autobus wyjeżdża z pętli, to przez jeden, dwa, trzy, przystanki jest OK, ale później jest jakiś problem. Moi znajomi wsiadają do tego samego autobusu, pięć, sześć przystanków dalej. Wychodzą z pracy, wsiadają w autobus do pętli. Jadą na pętlę, siedzą w autobusie wcześniejszym i żeby wsiąść do niego, to robią taki manewr, co zajmuje 15-20 minut.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

„Jeśli wsiadę, to nigdy nie wiem, na którą dojadę i czy dojadę. Zdarza się, że się zepsuje [autobus], że się drzwi nie domkną.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

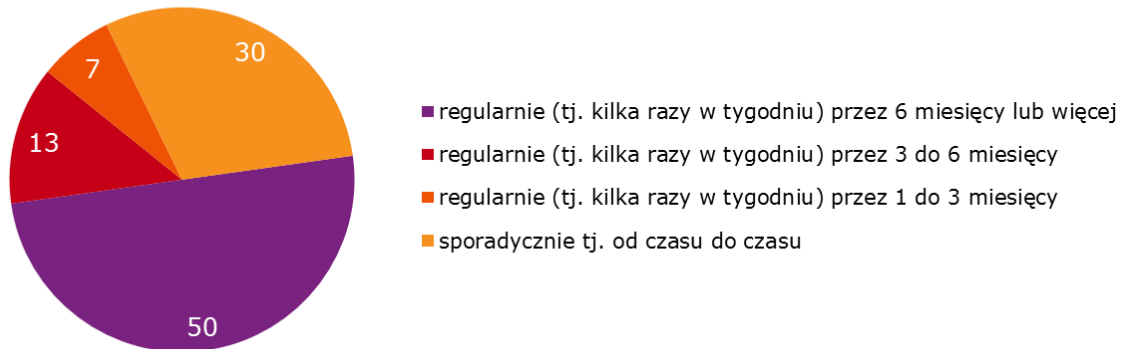
„Ja jeżdżę komunikacją miejską, więc czasami przeszkadza mi to, kiedy ktoś bardzo głośno słucha muzyki (...) albo ma włożone słuchawki, ale to jest po prostu taka głośność ustawiona, że i tak cały autobus tego słucha siłą rzeczy.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

Jeśli chodzi o dojazdy rowerem, to wśród ogółu osób, którym w ciągu ostatnich 12 miesięcy zdarzyło się dojeżdżać do pracy/ szkoły/ na uczelnię tym środkiem transportu, połowę stanowią dojeżdżający z największą regularnością tj. przez co najmniej 6 miesięcy, kilka razy w tygodniu. Około jedną trzecią stanowią ci, którzy rower wybierali sporadycznie, a pozostali to osoby jeżdżące regularnie, aczkolwiek co najwyżej przez 6 miesięcy w roku. Dla tej grupy rower jest najwyraźniej sezonowym środkiem transportu, na który decydują się np. w zależności od pogody.

Wykres 16 Jak często w ciągu ostatnich 12 miesięcy dojeżdżała Pan(i) do pracy/szkoły/na uczelnię na rowerze?

Pracujący lub uczący się, którym zdarza się dojeżdżać do pracy/szkoły/na uczelnię na rowerze



pracujący lub uczący się, którym zdarza się dojeżdżać do pracy/szkoły/na uczelnię na rowerze:
N= 126

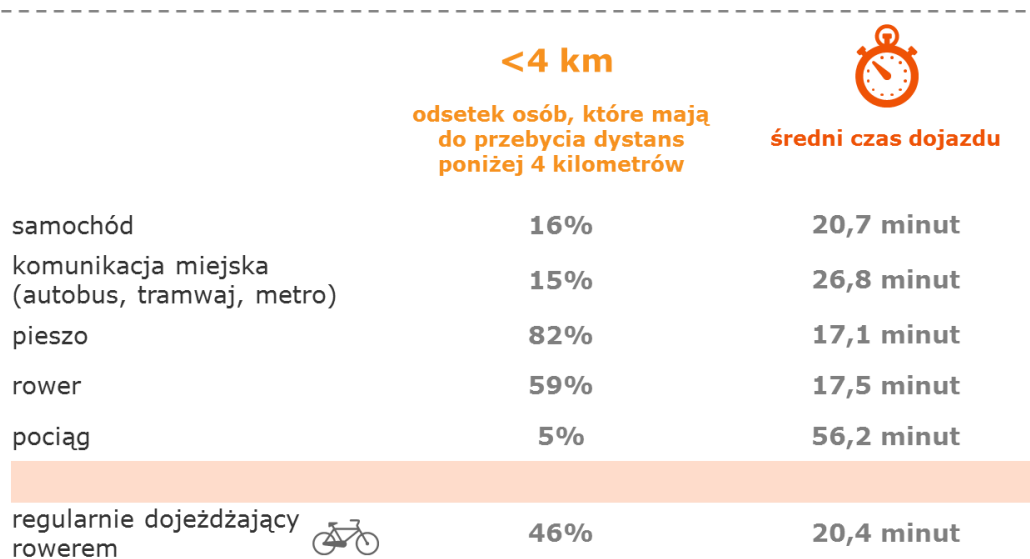
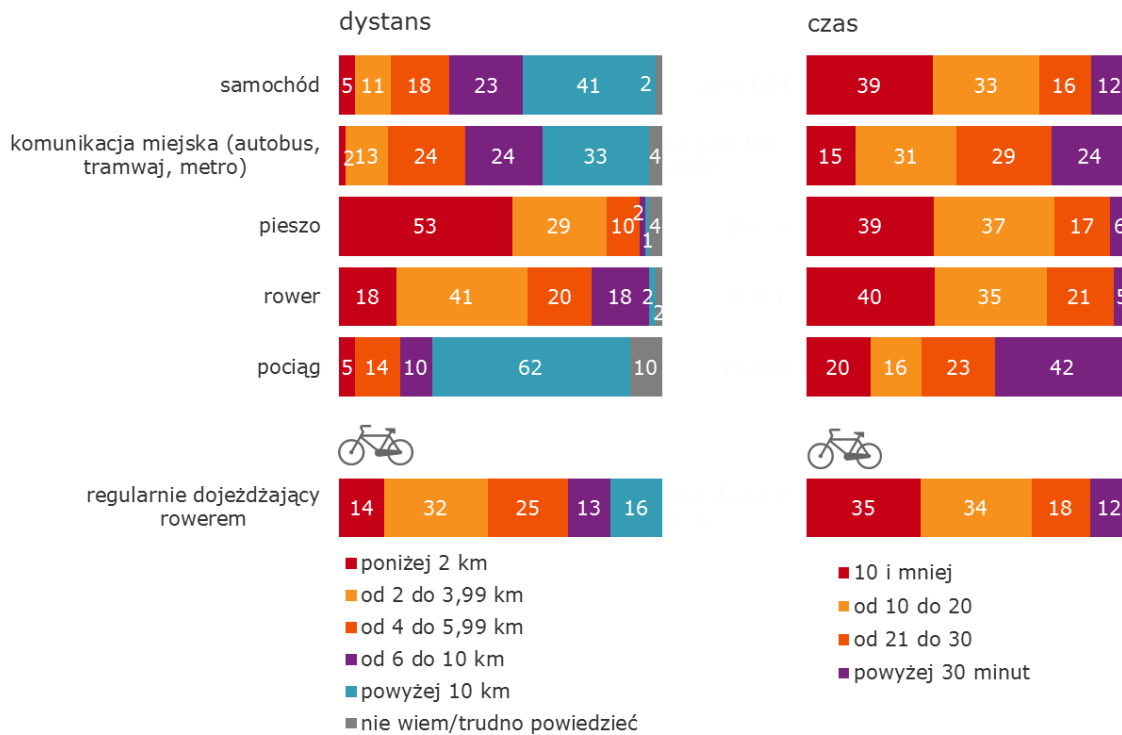
5.3. ŚRODKI TRANSPORTU, CZAS PODRÓŻY I DYSTANS

Miarą dystansu, którego znaczenie było już wielokrotnie podkreślane, są nie tylko jednostki odległości. Liczy się również czas pokonywania drogi i o to właśnie zapytano osoby przemieszczające się na co dzień różnymi środkami transportu.

Wybór środka transportu jest zależny od odległości. Osoby wybierające na co dzień samochód, komunikację miejską lub pociąg mają w większości do przebycia odległość co najmniej 6 km (odpowiednio 64%, 57% i 72%). Warto jednak podkreślić, że w przypadku aut i komunikacji miejskiej około 15% osób ma do przebycia mniej niż 4 km, a więc dystans, który potencjalnie można by przebyć na rowerze. Wśród dojeżdżających regularnie na rowerze mniej więcej połowa osób przejeżdża mniej niż 4 km.

Poza dojazdami pociągiem średni czas podróży wynosi mniej niż 30 minut – najkrótszy jest w przypadku pieszych (17 minut), a najdłuższy w przypadku samochodów (około 27 minut).

Wykres 17 Środki transportu do pracy/ szkoły/ uczelni a czas podróży i dystans



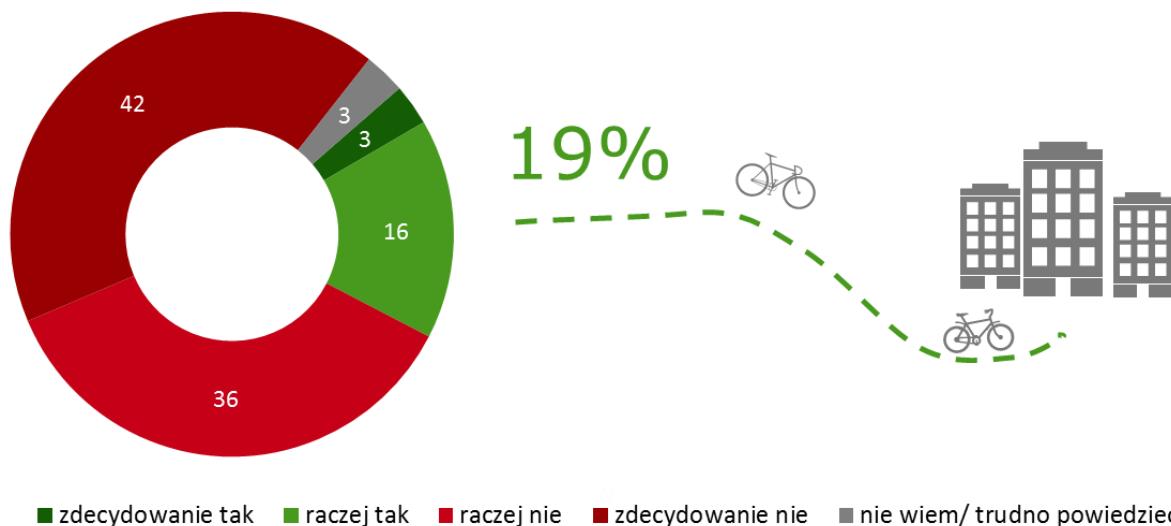
samochód: N=471; komunikacja miejska: N=338; pieszo: N=232; rower: N=66; pociąg N=21; regularnie dojeżdżający rowerem: N=300

Rower wydaje się szczególnie korzystną alternatywą dla osób, które przemieszczają się na co dzień pieszo – dla nich wybór roweru oznacza skrócenie czasu podróży – ale też dla kierowców samochodów oraz tych, którzy wybierają komunikację miejską, i dojeżdżają na krótkich dystansach. Dla tych ostatnich oszczędność czasu nie będzie już zaletą, ale można kierować w ich stronę komunikaty pokazujące inne korzyści tj. np. oszczędność pieniędzy lub poprawę samopoczucia czy stanu zdrowia.

6. DOJAZDY NA ROWERZE

Na podstawie uzyskanych wyników można oszacować, że obecnie na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię regularnie dojeżdża około miliona osób. Respondenci, którzy tego nie robią i wybierają inny środek transportu (najczęściej jednak samochód) zostali zapytani o to, czy rozważali kiedykolwiek, by zacząć dojeżdżać do pracy/ szkoły/ uczelni na rowerze. Odpowiedzi pokazują, że zdecydowana większość pracujących/ uczących się Polaków w ogóle nie brała tego pod uwagę (78%). Jednak blisko jedna piąta (19%) dotychczas niedojeżdżających do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze myślała o tym, by przesiąść się na rower.

Wykres 18 Czy rozważał(a) Pan(i), by zacząć dojeżdżać do pracy/ szkoły/ uczelni na rowerze?



N=1159

Chęć rozpoczęcia dojazdów do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze częściej deklarują:

- 30-latkowie niż 40-latkowie,
- Mieszkańcy miast niż mieszkańcy wsi,
- Osoby nie posiadające samochodu niż zmotoryzowani (22% wobec 17%),
- Posiadacze roweru niż ci, którzy nie mają ani roweru, ani możliwości pożyczenia go (24% wobec 16%),
- Osoby mające do pokonania dystans do 6 km niż dłuższy,
- Osoby, które w miejscu pracy/ edukacji mają zapewnione: parking, gdzie można zostawić rower (zadaszona wiata), przechowalnię rowerów (miejsce w budynku), prysznic, szatnię czy stojaki na rowery (niezadaszone),
- Respondenci oceniający miejscowość, w której żyją, jako miejsce przyjazne rowerzystom niż, ci, którzy są przeciwnego zdania (22% wobec 16%),
- Osoby oceniające swoją kondycję fizyczną jako złą niż ci, którzy oceniają ją jako dobrą (25% wobec 18%),

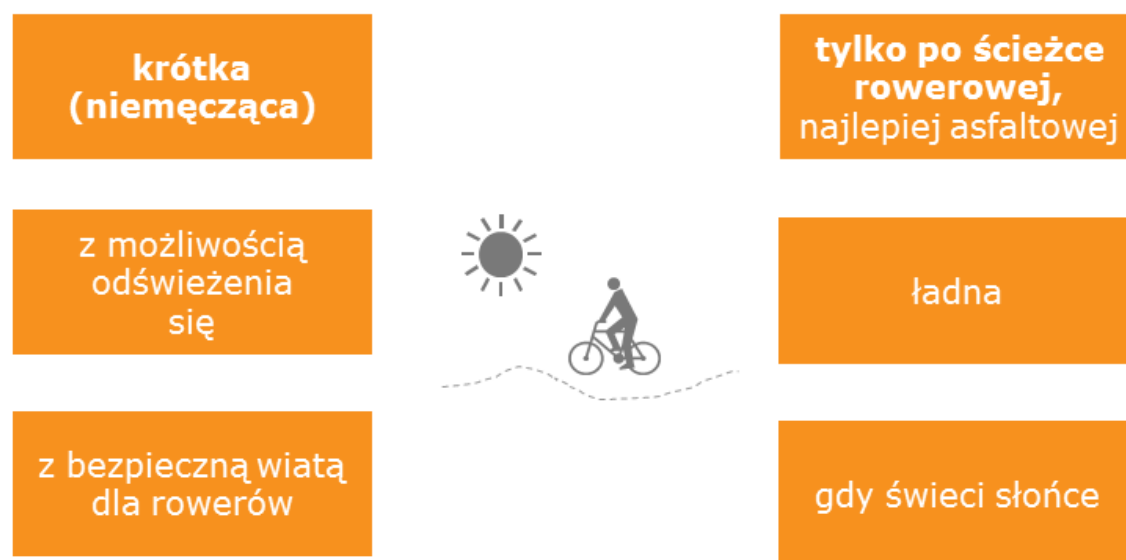
- Osoby uważające, że bardzo dobrze lub dobrze potrafią jeździć na rowerze niż te, które sądzą, że ich umiejętności rowerowe są średnie lub słabe (20% wobec 12%),
- Respondenci jeżdżący na rowerze w celach rekreacyjnych (często lub rzadko) niż ci, którzy w ogóle tego nie robią (odpowiednio 34% i 21% wobec 9%),
- Osoby, którym bliższa jest opinia, że klimat w Polsce pozwala na to, by na rowerze jeździć przez cały rok (24%) niż ci, którym bliżej do stwierdzenia, że pogoda w Polsce nie pozwala na bezpieczną jazdę o każdej porze roku (16%).

Wspomniane 19% rozważających dojazdy do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze to około trzy miliony ludzi. W tym miejscu rodzi się pytanie, co musiałyby się stać, zmienić, by choć część tych osób, które są już w dużej mierze pozytywnie nastawione do regularnych dojazdów na rowerze, przekuły swoje chęci w codzienną praktykę. Pozwolą nam to lepiej zrozumieć kolejne części poniższego rozdziału, poruszające kwestie motywacji i barier związanych z traktowaniem roweru jako środka transportu w codziennych przejazdach – do pracy, szkoły, na uczelnię czy na zakupy.

6.1. IDEALNA I RZECZYWISTA PODRÓŻ NA ROWERZE DO PRACY/SZKOŁY/ NA UCZELNIĘ

Jak powinna zatem wyglądać idealna droga pokonywana rowerem, aby spróbować przekonać nieprzekonanych lub wahających się?

Rysunek 2 Idealna droga do pracy / szkoły /na uczelnię pokonywana rowerem



Z badań jakościowych wynika, że idealna droga do pracy/ szkoły /na uczelnię – z perspektywy osób niedojeżdżających rowerem – powinna być przede wszystkim niewymagająca i bezpieczna. Respondenci oczekivaliby krótkiego dystansu (3-4 km, maksymalnie 5 km), dogodnego dostępu do roweru (np. bez konieczności

znoszenia go po schodach), sprzyjających warunków atmosferycznych, a zatem wszystkich tych czynników, które zminimalizują wysiłek i niedogodności.

Dodatkowo uczestnicy grup fokusowych oczekiwali bezpiecznej trasy. Bezpieczna droga to taka, która – na całej swojej długości – biegnie ścieżką rowerową odizolowaną np. za pomocą pasa zieleni, od innych użytkowników ruchu (zarówno pieszych, jak i kierowców) i jest dostatecznie szeroka. Najlepiej jeśli ścieżka jest asfaltowa, a nie wyłożona kostką.

Kwestie bezpieczeństwa okazały się szczególnie istotne dla respondentów zamieszkujących tereny wiejskie w pobliżu Łowicza. Na tych terenach infrastruktura rowerowa jest mniej rozbudowana niż w przypadku ośrodków miejskich, a dojazd rowerem do ośrodków znajdujących się w innej miejscowości często wiązałyby się z koniecznością pokonywania drogi szybkiego ruchu bez pasa dla rowerów lub jazdy na odcinkach dróg leśnych/ wiejskich, które nie są oświetlone. W przypadku tych respondentów szczególnie ważną okazała się też kwestia doświetlenia drogi, co w opiniach mieszkańców miast miało nieco mniejsze znaczenie.

Idealna trasa powinna być pokonana sprawnym, lekkim rowerem, najlepiej własnym, wyposażonym np. w koszyk, który będzie można pozostawić w bezpiecznym i zadaszonym miejscu. Optymalnie, gdyby to był zamykany schowek, ewentualnie wydzielony boks lub specjalna wiata, gwarantujące bezpieczeństwo roweru.

Zaletą z perspektywy wielu respondentów byłaby możliwość odświeżenia się w miejscu pracy/ edukacji, a dodatkową korzyścią – walory estetyczne (droga biegnąca przez tereny zielone).

„Dla mnie idealna to była trasa do mojej poprzedniej pracy. Pracowałam przy samym lotnisku. Mieszkam blisko Żwirki i Wigury. Tak naprawdę to była kwestia dojechać do Żwirki i Wigury i około 3,5 km prosto i tam jest ścieżka rowerowa. I tam jest tak ładnie, zielono. Jest ok.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

„Jeżeli już, to jakiś schowek [na rower] i faktycznie [rower] schowany. Zdarza się, że koło odkręca, siodełko ukradną, powietrze spuszcza.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

Po przybyciu do pracy, w idealnym wyobrażeniu, respondenci oczekivaliby zastrzyku porannej energii, porównywanego do filiżanki kawy. Trasa pokonana rowerem powinna wyposażyć ich w energię niezbędną do podjęcia aktywności w miejscu pracy/ nauki, w zapał i werwę, którą obserwują u swoich dojeżdżających rowerem kolegów. Taka aktywność byłaby też źródłem satysfakcji, jednak początki mogłyby być trudne. Respondenci – szczególnie ci, którzy na co dzień nie podejmują żadnej aktywności fizycznej – zastrzegają, że pierwszym dojazdem do pracy prawdopodobnie towarzyszyłoby zmęczenie i niepewność związana z tym, czy uda się dojechać na czas. Wyraźnie widać więc, że osoby niedojeżdżające rowerem dostrzegają pozytywny wpływ takiej porannej aktywności na ich samopoczucie, trudno jest im jednak przełamać się i zacząć korzystać z roweru na potrzeby dojazdów do miejsca pracy/ nauki.

„To daje kopa. Mogę powiedzieć z doświadczenia po tych 4 razach [zarzuconych prób dojazdu do pracy]. Wtedy te 4 razy nie piłem kawy rano, ale normalnie jestem bardzo zamulony, jeżeli nie piję kawy. Jak przejechałem taki dystans 15 – 20 minut powiedzmy, bo kilometrów tam było 3 – 4, to naprawdę od razu czułem powera. Wchodziłem już taki, powiedzmy, że wyspany do pracy. Nie potrzebowałem pół godziny, żeby się dobudzić tylko wchodziłem od razu na trochę wyższych obrotach. Także to na pewno jest plus.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

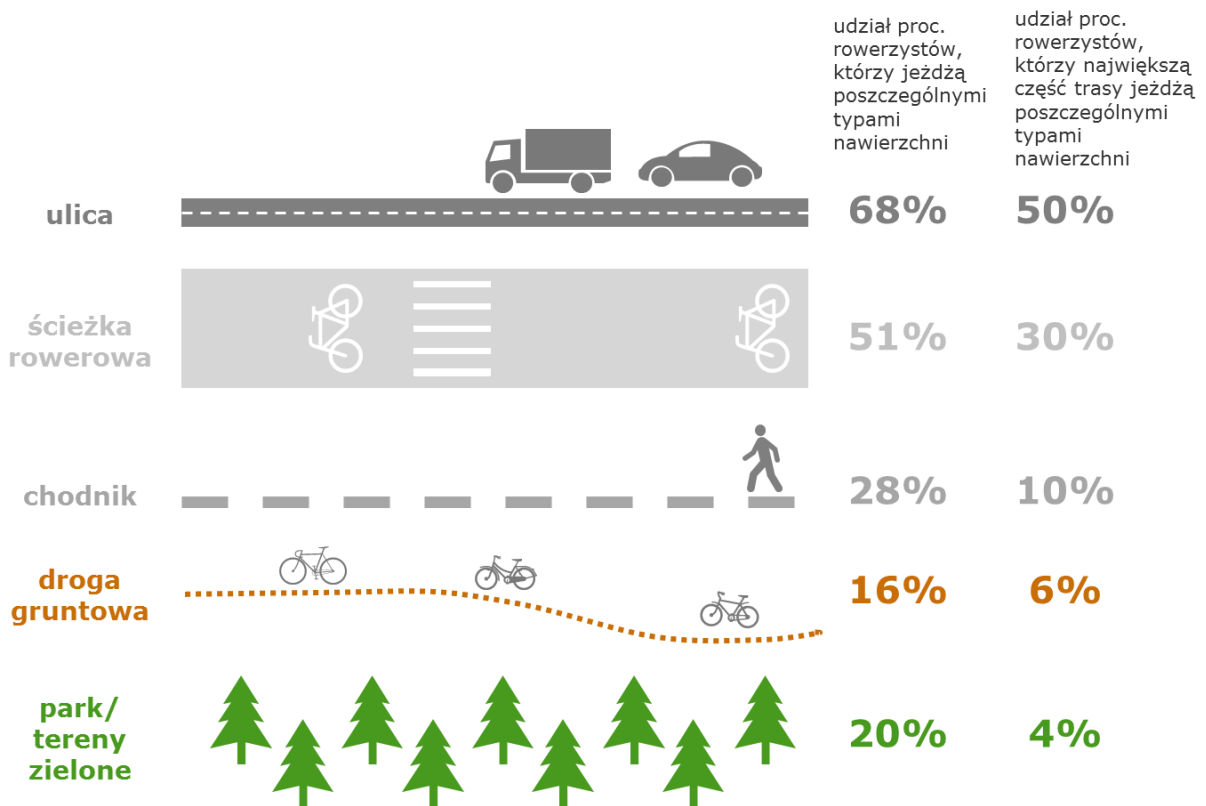
A jak wyglądają rowerowe realia?

Na ile perspektywa osób dojeżdżających jest bliska idealnym wyobrażeniom niedojeżdżających?

Większość „regularnie dojeżdżających” w trakcie jazdy rowerem korzysta zarówno z jezdni (68%), jak i ze ścieżek rowerowych (51%). Jednak z jakiej infrastruktury korzystają oni najczęściej, by dojechać do pracy/ szkoły/ na uczelnię? Połowa (50%) najczęściej jeździ ulicą, a 30% wybiera najczęściej ścieżki rowerowe. Jeżdżący najczęściej chodnikiem to 10% „regularnie dojeżdżających”. Drogą gruntową lub terenami zielonymi przemieszczają się najczęściej na rowerze tylko nieliczni (odpowiednio 6% i 4%).

Ulicą najczęściej jeździ 67% „regularnie dojeżdżających” mieszkańców wsi, podczas gdy wśród mieszkańców miast udział ten jest już niższy – np. w miastach 100-500 tys. ludności wynosi 33%, a wśród mieszkańców największych miast w Polsce (powyżej 500 tys. ludności) – 36%. Ci ostatni częściej mają możliwość korzystania ze ścieżek rowerowych i chętniej niż ulice wybierają właśnie ścieżki (56% wobec 36%).

**Wykres 19 Czy podczas jazdy na rowerze do pracy jeździ Pan(i)...?
A największą część trasy jeździ Pan(i)...**

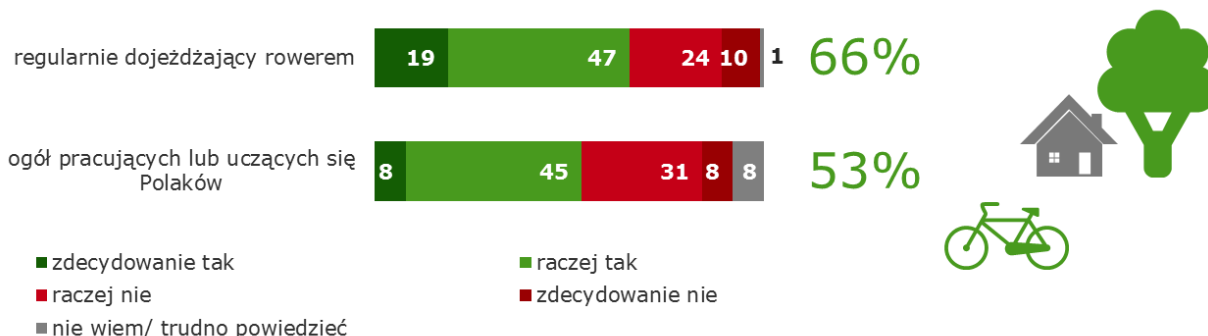


N=300

Pomimo tego, że nie wszyscy mają możliwość korzystania ze ścieżek rowerowych, to większość pracujących/ uczących się Polaków (53%) ocenia swoje miejsce zamieszkania jako przyjazne rowerzystom. W znaczący sposób w tym temacie wyróżniają się osoby regularnie dojeżdżające do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze. Regularni użytkownicy rowerów częściej niż ogół pracujących/ uczących się Polaków oceniają, że ich miejscowość to miejsce przyjazne rowerzystom – 19% jest o tym zdecydowanie przekonana (wobec 8% dla ogółu), a 47% raczej przekonana (wobec 45% dla ogółu).

Podsumowując, wśród ogółu pracujących/ uczących się częściej niż wśród „regularnie dojeżdżających” można spotkać osoby, które negatywnie oceniają poziom przystosowania miejscowości do potrzeb rowerzystów, choć są oni raczej okazjonalnymi użytkownikami rowerów (w zdecydowanej większości w celach rekreacyjnych). Częściej też wstrzymują się od oceny i odpowiadają „nie wiem/ trudno powiedzieć” (8% wobec 1%).

Wykres 20 Jak Pan(i) sądzi, czy Pana(i) miejscowość jest miejscem przyjaznym rowerzystom? Np. na ile drogi są przystosowane do potrzeb rowerzystów?



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Wyniki badania pokazują, że pod względem wielkości miejsca zamieszkania populacja ogółu osób pracujących lub uczących się oraz regularnie dojeżdżających na rowerze są bardzo podobne. Co jednak ciekawe, sposób, w jaki te dwie grupy oceniają drogę z domu do pracy/ szkoły/ na uczelnię pod kątem ewentualnej możliwości przebycia jej na rowerze, jest bardzo odmienny. Czy więc różnice związane są z faktycznymi rozbieżnościami czy może wynikają z odmiennej percepcji? Skala rozbieżności sugeruje, że niezgodności muszą wynikać nie tylko z rzeczywistych różnic (np. w infrastrukturze).

Ogólnie rzecz ujmując, osoby regularnie dojeżdżające rowerem w większym zakresie doceniają istniejącą infrastrukturę, ale też większe jest ich poczucie bezpieczeństwa. Dla przykładu:

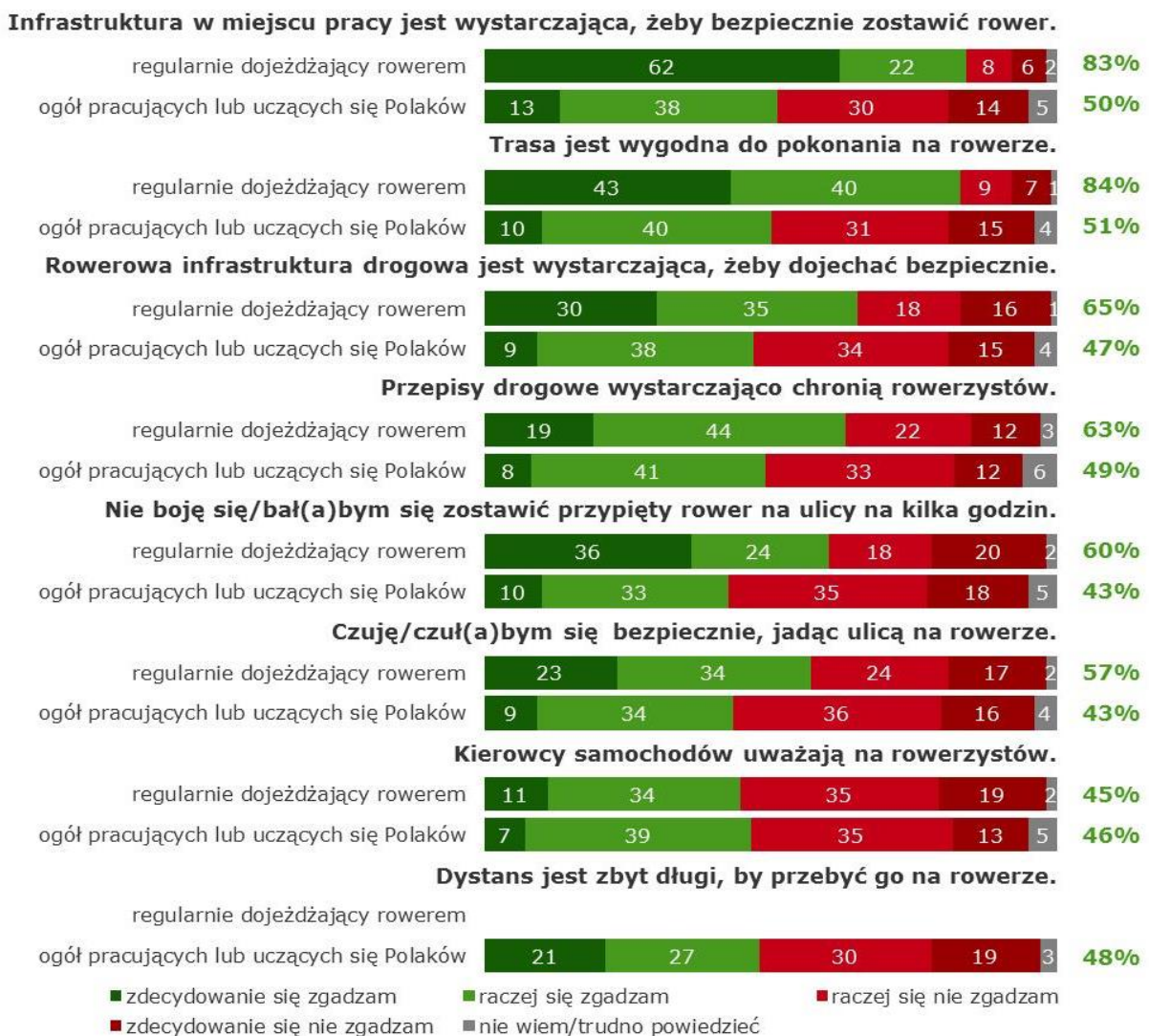
- Ponad 80% regularnie dojeżdżających rowerem uważa, że infrastruktura w miejscu pracy jest wystarczająca, by bezpiecznie zostawić rower. Tymczasem wśród ogółu pracujących lub uczących się zdanie to podzieliła połowa osób. Analogiczne zależności występują w odniesieniu do twierdzenia „trasa jest wygodna do pokonania na rowerze” – zgadza się z nim ponad 80% rowerzystów i połowa pracujących/ uczących się.
- Około 60% rowerzystów zgadza się z następującymi zdaniami:
 - Rowerowa infrastruktura drogowa jest wystarczająca, żeby dojechać bezpiecznie.
 - Przepisy drogowe wystarczająco chronią rowerzystów.
 - Nie boję się/ nie bał(a)bym się zostawić przypięty rower na ulicy na kilka godzin.
 - Czuję/ czuł(a)bym się bezpiecznie, jadąc ulicą na rowerze.

Warto jednak podkreślić, że odsetek osób, które zgadzają się ze stwierdzeniami w sposób zdecydowany jest mniejszy w przypadku oceny przepisów drogowych oraz poczucia bezpieczeństwa towarzyszącego jeździe po ulicy. W przypadku ogółu osób pracujących lub uczących się udział osób, które zgadzają się ze stwierdzeniami są niższe i wynoszą mniej niż 50%.

W szczególności mniej jest osób, które z przedstawionymi opiniami zgadzają się w sposób zdecydowany.

Co interesujące, tylko w przypadku jednego zagadnienia oceny osób regularnie dojeżdżających na rowerze oraz pracujących lub uczących się są ze sobą zbieżne. Podobny odsetek ankietowanych (odpowiednio 45% i 46%) jest zdania, że kierowcy samochodów uważają na rowerzystów. Oznacza to, że w obydwu grupach odsetek osób przeciwnego zdania jest znaczący i nieco przeważa. Zachowania kierowców budzą więc wątpliwości.

Wykres 21 Proszę pomyśleć o Pan(i) drodze z domu do pracy/szkoły/uczelni i ewentualnej możliwości przebycia jej na rowerze. Proszę powiedzieć, na ile się Pan(i) zgadza lub nie zgadza z następującymi stwierdzeniami. (na zielono odsetek osób, które raczej lub zdecydowanie zgadzają się ze stwierdzeniem)



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Osoby pracujące lub uczące się zapytano dodatkowo o ustosunkowanie się do zdania: „dystans jest zbyt długi, by przebyć go na rowerze”. Opinie na ten temat są podzielone tj. mniej więcej tyle samo osób się z nim zgadza, co nie zgadza

(odpowiednio 48% i 49%). Nie jest zaskoczeniem, że udzielane odpowiedzi zależą od dystansu dzielącego dom respondenta od docelowego miejsca podróży. Poniżej 4 km około 80% nie zgadza się z tym, że dystans jest zbyt długi, by przebyć go na rowerze. Przy odległości powyżej 10 km proporcje odwracają się – ponad 80% osób sądzi, że trasa ze względu na swoją długość nie nadaje się do tego, by przejechać ją rowerem.

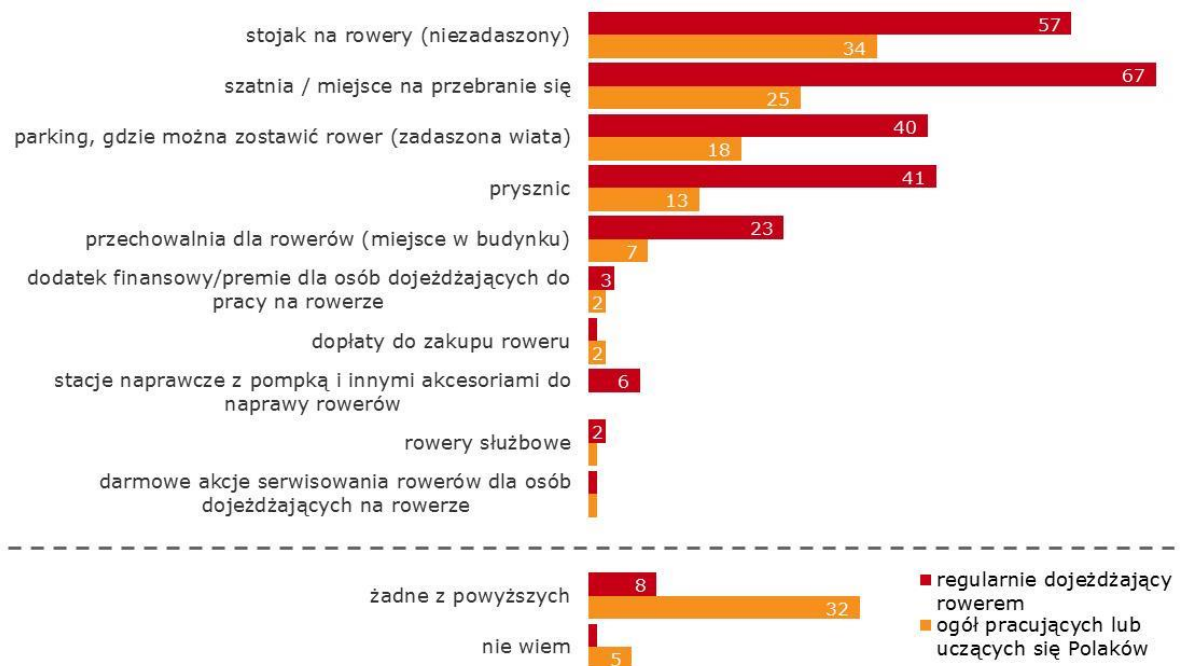
Wykres 22 Proszę pomyśleć o Pan(i) drodze z domu do pracy/ szkoły/ na uczelnię i ewentualnej możliwości przebycia jej na rowerze. Proszę powiedzieć, na ile się Pan(i) zgadza lub nie zgadza z następującymi stwierdzeniami: Dystans jest zbyt długi, by przebyć go na rowerze.



N=1159

Zarówno ogół pracujących/ uczących się, jak i regularnie dojeżdżających na rowerze zapytano o infrastrukturę rowerową dostępną w miejscu pracy, w szkole lub na uczelni. Ponownie różnice w odpowiedziach są znaczące. Dojeżdżający rowerem zdecydowanie częściej dostrzegają udogodnienia niż pracujący/ uczący się. Być może niezgodności wynikają z tego, że tworzenie infrastruktury rowerowej zachęca do wyboru tego środka transportu. Może być jednak tak, że ci pierwsi (tj. dojeżdżający) z infrastruktury korzystają, a ci drudzy, nie wykazując zainteresowania sprawą, nie zauważają obecności rowerowych rozwiązań.

W obydwu grupach najwięcej osób przyznaje, że miejsce pracy lub nauki zapewnia szatnię/ miejsce na przebranie (67% rowerzystów i 25% pracujących lub uczących się) oraz niezadaszone stojaki na rowery (odpowiednio 57% i 34%). Stosunkowo często potwierdzana jest obecność parkingów, na których można zostawić rower (40% wobec 18%) oraz prysznic (41% wobec 13%). Co ciekawe, odpowiedzi rowerzystów oraz ogółu pracujących lub uczących się okazują się stosunkowo zbliżone w przypadku zachęt bardziej „wyrafinowanych”, nie związanych z „twardą infrastrukturą”, ale też rzadko stosowanych. Chodzi np. o dodatek finansowy dla rowerzystów, dopłaty do zakupu rowerów, czy darmowe akcje serwisowania rowerów dla osób dojeżdżających. Interesujące, że tego typu rozwiązania „przebijają się” do świadomości obydwu grup w równym stopniu.

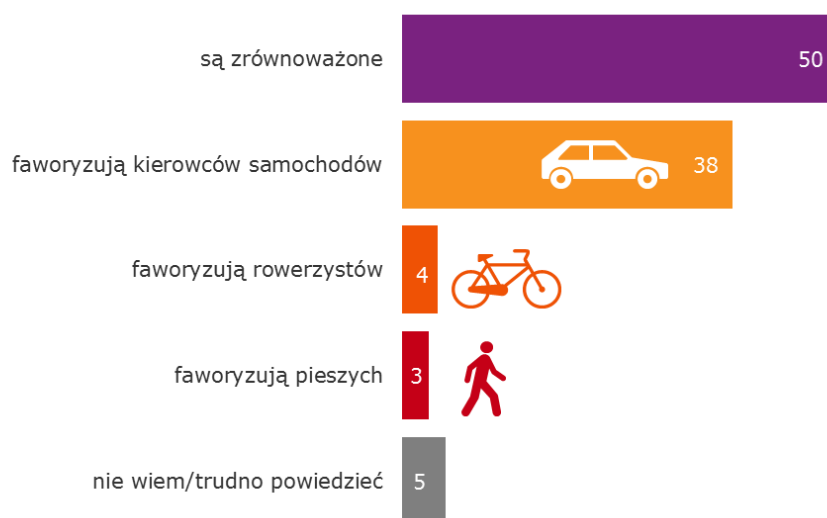
Wykres 23 Czy w Pana(i) miejscu pracy/w szkole/na uczelni są zapewnione:


regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

W nawiązaniu do różnic w odpowiedziach osób regularnie dojeżdżających na rowerze oraz ogółu pracujących lub uczących się, warto zachęcać pracodawców, szkoły i uczelnie, by tworząc infrastrukturę i rozwiązania dedykowane rowerzystom nie zapominano o działaniach informujących.

Osoby, które regularnie dojeżdżają na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię zostały zapytane, o to, czy ich zdaniem inwestycje w infrastrukturę drogową w naszym kraju uwzględniają potrzeby wszystkich uczestników ruchu drogowego. Połowa zapytanych (50%) uznała, że inwestycje są zrównoważone. Nieco mniej liczna grupa – 38% jest natomiast zdania, że podejmowane inwestycje faworyzują kierowców samochodów, zapominając o pozostałych uczestnikach ruchu drogowego. Pozostałe odpowiedzi były wskazywane przez nielicznych. Można więc powiedzieć, że osoby używające roweru jako środka transportu dzielą się zasadniczo w swych opiniach na dwie grupy – na tych, którzy uważają, że inwestycje w infrastrukturę rowerową nie są zaniedbywane i tych, którzy uważają, że potrzeby rowerzystów i pieszych są marginalizowane na rzecz udogodnień dla kierowców samochodów.

Wykres 24 Jak Pan(i) sądzi, czy inwestycje w infrastrukturę drogową uwzględniają potrzeby wszystkich uczestników ruchu drogowego?



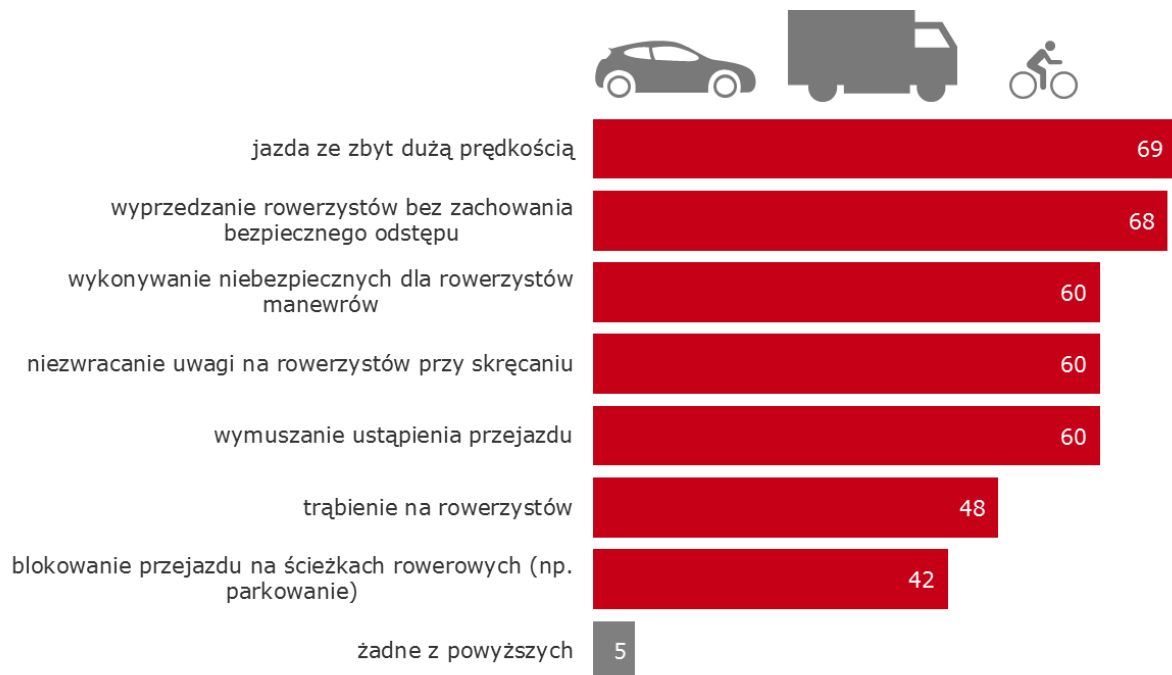
N=300

Na bezpieczeństwo i komfort jazdy rowerem jako środkiem transportu prócz odpowiedniej infrastruktury składają się również inne czynniki, jak np. zachowanie innych uczestników ruchu drogowego.

W świetle opinii uczestników grup fokusowych, niebezpieczne sytuacje mają miejsce wtedy, gdy prawa i przestrzeń rowerzystów nie są respektowane przez innych użytkowników dróg. Rowerzyści czują się niezauważani przez kierowców lub wręcz traktowani jako intruzi na drogach. Narzekają na to, że kierowcy nie respektują pierwszeństwa, które przysługuje rowerzystom, jeżdżą z niedozwoloną prędkością, nie zachowują odpowiedniej odległości. Muszą też mierzyć się z pieszymi pojawiającymi się nieoczekiwanie na ścieżkach rowerowych, ich pupilami, których smycz nagle przecina drogę dla roweru, tym samym powodując ryzyko wypadku.

Powyższe wnioski potwierdzają badania ilościowe. Okazuje się, że tylko nieliczni regularnie dojeżdżający nie spotykają się podczas jazdy rowerem z niebezpiecznymi zachowaniami kierowców samochodów. Większość dojeżdżających przyznaje, że spotyka się z takimi sytuacjami i są to przede wszystkim: jazda ze zbyt dużą prędkością (69%), wyprzedzanie rowerzystów bez zachowania bezpiecznej odległości (68%), niebezpieczne z punktu widzenia rowerzysty manewry (60%), brak odpowiedniej uwagi przy skręcaniu (60%), a także wymuszanie ustąpienia przejazdu (60%). Blisko połowa „regularnie dojeżdżających” spotyka się również z trąbieniem (48%) czy też blokowaniem przejazdu na ścieżce rowerowej (42%).

Wykres 25 Czy spotyka się Pan(i) z następującymi zachowaniami kierowców samochodów:



N=300

Szczególnie niebezpieczne – w opinii uczestników grup fokusowych – są pobocza przy drogach szybkiego ruchu, ale także zewnętrzne krawędzie jezdni. W tych miejscach rowerzyści są mijani przez kierowców z dużą szybkością, bez zachowania należytego dystansu, ale też bez świadomości tego, że w pobliżu może znajdować się rowerzysta. Do tego pobocze i zewnętrzne krawędzie jezdni miewają nierówne powierzchnie, znajdują się tam dziury lub studzienki kanalizacyjne, których obecność grodzi upadkiem. Zdarza się również, że przy drodze nie ma pobocza i rowerzysta musi korzystać z pasa, z którego korzystają samochody, co jest traktowane jako szczególnie niebezpieczne. Dlatego część respondentów, w miejscach, w których nie ma ścieżek rowerowych, wybiera chodnik, a nie jezdnię, jako mniej niebezpieczne rozwiązanie.

Respondenci wspomnieli też o niechęci kierowców do rowerzystów, których postrzegają jako osoby zabierające przestrzeń należną zmotoryzowanym. Negatywny stosunek do rowerzystów szczególnie wyraźnie można było zaobserwować ze strony niedojeżdżających rowerem respondentów z Warszawy, w odczuciu których rozwój infrastruktury rowerowej odbywa się kosztem komfortu jazdy kierowców, co wzbudza ich sprzeciw i niechęć. Niektórzy kierowcy sprzeciwiają się obecności rowerzystów na jezdni, uważając za bardziej odpowiednią przestrzeń (gdy nie ma ścieżki rowerowej) jest chodnik. Z drugiej strony, zarówno osoby dojeżdżające, jak i niedojeżdżające rowerem zwróciły uwagę na niedostateczną znajomość przepisów drogowych i przypadki łamania

przepisów przez rowerzystów oraz ich złą widoczność na drogach (brak kamizelek lub innych odblaskowych elementów).

„Ja uważam, że rowerzysta jest bezpieczny tylko na ścieżce. Nie uważam, że drogi są bezpieczne. Nas się nie respektuje jako uczestników ruchu, ja się nie czuję jako uczestnik, a jako przeszkadzajka.”

[Dojeżdżający respondent z Torunia]

„Po pierwsze, często na drogach nie ma pobocza. Jest sama droga i jest pas oddzielający i na tym koniec. Kierowcy też nie zachowują tej bezpiecznej odległości, mijając rowerzystę. Nie oszukujmy się. Nie jeżdżą ten metr, który jest chyba wskazany, metr od rowerzysty, tylko na grubość lakieru. To jest często przyczyną wypadków.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

„[Wyobraźmy sobie pobocze i] pas ruchu między samochodem. Ty jako osoba jadąca na rowerze masz świadomość że kierowca nie może najechać na ciągłą linię. Jedziesz teoretycznie bezpiecznie, a z tyłu za tobą nagle się wyprzedzają. Jedzie facet samochodem, z tyłu ktoś wyprzedza, on chce mu zrobić miejsce, zjeżdża, nie myśli o Tobie.”

[Dojeżdżający respondent z Torunia]

„Na Puławskiej to jest dla mnie szokujące, że tam nie ma ścieżki rowerowej, ja ostatnio jechałam z Mysiadła do siebie na Stegny, to po prostu jakiś koszmar, bo ja się boję jeździć ulicą, tam jest chodnik kostką wybrukowany.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

„W dużym ruchu to się jedzie ciężko tym bardziej, że jest skręt w lewo, to się trzeba przebić przez te samochody. Jeżeli jedzie kolumna, to się trzeba ustawić chcąc nie chcąc bardziej na środku albo przy lewej krawędzi pasa i to czasami jest ciężkie.”

[Dojeżdżający z Warszawy]

„Mój były szef zawsze mówił, że [rowerzyści] to stonki są – zawsze skądś wyrosną.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

„Świadomość pieszych myślę, że nie jest zbyt duża, bo chodzą po tych ścieżkach rowerowych (...). Kierowcy rowerzystom, rowerzyści kierowcom i to jest też taka wojna, złośliwość.”

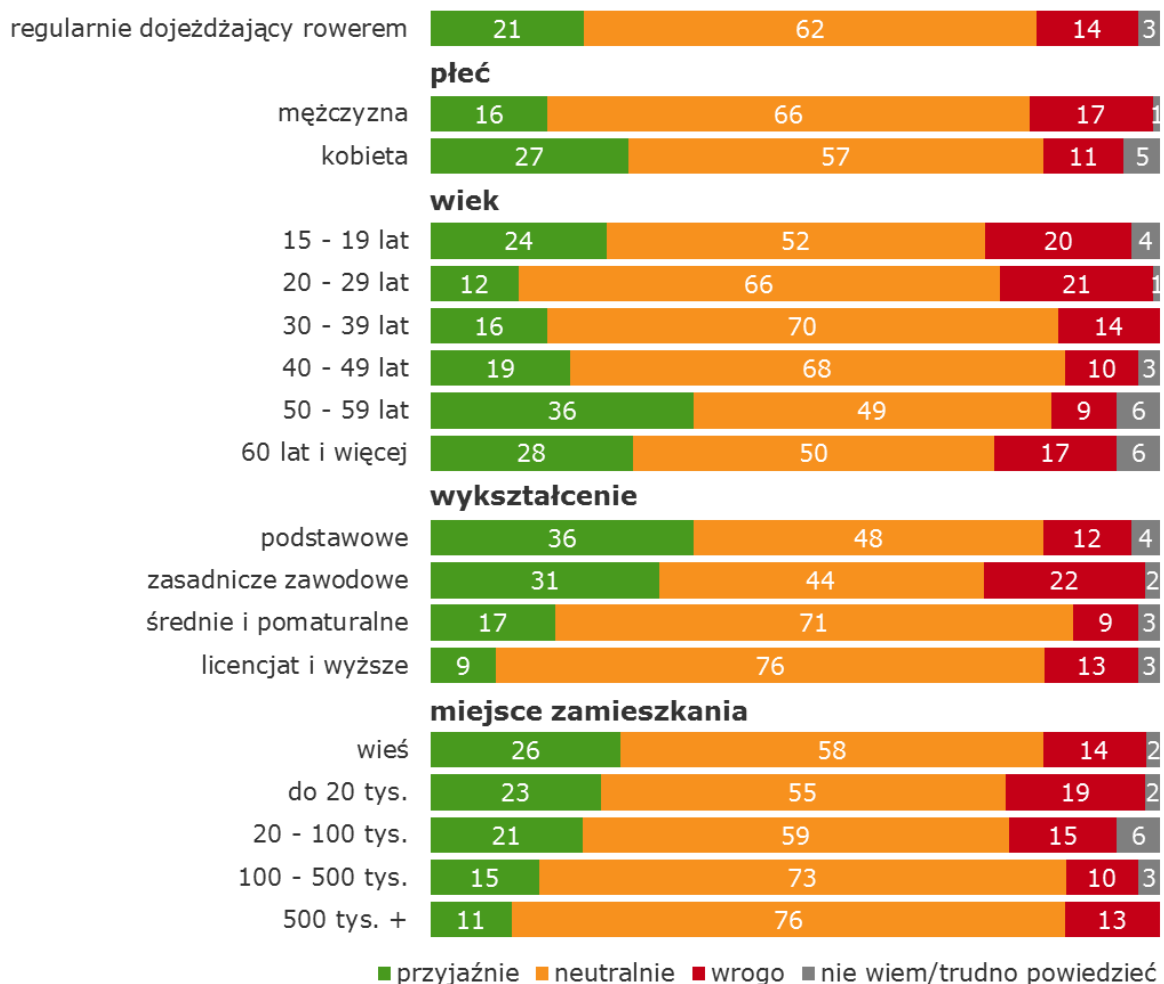
[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

„To jest Warszawa – miasto, które nie ma obwodnic. (...) Bierzmy pod uwagę to, że jesteśmy miastem... Ktoś, kto musi przejechać do centrum widzi z dawnej Świętokrzyskiej jednopasmówkę i ścieżkę dla rowerów [to irytuje].”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

Kontrolowaniem zachowań uczestników ruchu drogowego zajmują się m.in. służby miejskie oraz policja. Osoby, które regularnie dojeżdżają na rowerze do pracy/ szkoły/ na uczelnię najczęściej uważają, że pracownicy tych instytucji są nastawieni do rowerzystów neutralnie – sędzi tak trzech na pięciu zapytanych (62%). Ogólnie rzecz biorąc opinie pozytywne przeważają nad negatywnymi – 21% „regularnie dojeżdżających” jest zdania, że policja i służby miejskie są nastawione do rowerzystów przyjaźnie, a 14% wręcz przeciwnie – uważa, że ich nastawienie jest wrogie. Warto zauważyć, że im lepsze wykształcenie respondenta, tym rzadziej podziela on pogląd, że policja i służby miejskie są nastawione do rowerzystów przyjaźnie. Podobnie jest z miejscem zamieszkania respondenta – im większe miejsce zamieszkania (liczba ludności), tym rzadziej podzielana jest opinia o przyjaznym nastawieniu przedstawicieli władz.

Wykres 26 Czy uważa Pan(i), że policja i inne służby miejskie są nastawione do rowerzystów: przyjaźnie, neutralnie, wrogo?



N=300

Neutralny stosunek policji i straży miejskiej potwierdzają uczestnicy grup fokusowych – żaden z respondentów, będąc na rowerze, nie spotkał się z wrogością pracowników tych instytucji. Tylko pojedynczy respondenci, zaproszeni do udziału w badaniach jakościowych, wskazali na zachowania, które odbierają jako przejaw pewnej uciążliwej nadgorliwości nie zawsze motywowanej względami bezpieczeństwa rowerzystów.

Osoby zamieszkujące tereny wiejskie chwaliły konkretne działania policji chroniące bezpieczeństwo rowerzystów, np. pouczenia bądź akcje rozdawania materiałów odblaskowych.

„Częściej można się z taką upierdliwością spotkać, że się zjechało mijając pieszego na ulicę i od razu pogadanka z reguły to się niczym nie kończy, ale jest to bezsensowne.”

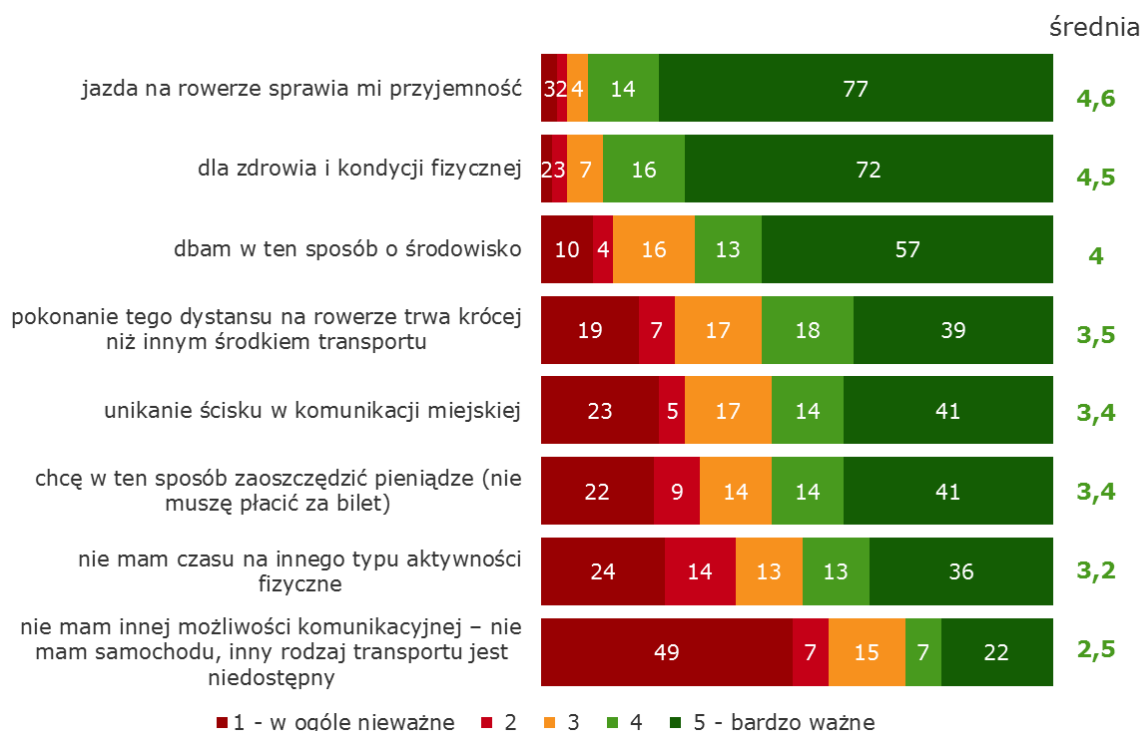
[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

Gdy porównamy opinie osób dojeżdżających i niedojeżdżających, uderzające jest to, że osoby regularnie korzystające z roweru lepiej oceniają zarówno infrastrukturę, jak i poziom bezpieczeństwa na drogach. Wydaje się więc, że albo osoby niedojeżdżające nie miały możliwości skonfrontowania swoich wyobrażeń z rzeczywistością, albo osoby dojeżdżające są bardziej skłonne zaakceptować istniejące warunki i relatywnie lepiej je oceniają.

6.2. MOTYWACJE OSÓB REGULARNIE DOJEŹDZAJĄCYCH NA ROWERZE

Co motywuje osoby regularnie dojeżdżające na rowerze do tego, by wybierać ten środek transportu? Wśród wielu czynników dwa zdecydowanie najważniejsze to przyjemność z jazdy oraz dbałość o zdrowie i kondycję fizyczną. Blisko 90% uznaje je za ważne, a średnia ocena na pięciopunktowej skali, gdzie 1 oznacza w ogóle nieważne, a 5 – bardzo ważne, wynosi około 4,5. Większość osób przyznaje również, że ma dla nich znaczenie kwestia dbania o środowisko (średnia 4). Inne czynniki takie jak czas dojazdu, unikanie ścisnu w komunikacji, oszczędność pieniędzy, czy brak czasu na inne aktywności fizyczne są mniej istotne. Niemniej jednak nadal mniej więcej połowa osób uważa je za ważne. Argumentem motywującym do regularnej jazdy na rowerze najczęściej ocenianym jako nieistotny jest natomiast brak alternatywnych możliwości dojazdu. Oznacza to, że w zdecydowanej większości przypadków rower jest świadomie wybieranym środkiem transportu spośród innych możliwych.

Wykres 27 Dlaczego regularnie dojeżdża Pan(i) na rowerze do pracy/szkoły/na uczelnię? Proszę ocenić, na ile poszczególne powody są dla Pana(i) ważne za pomocą skali 1-5, gdzie 1 oznacza w ogóle nieważne, a 5 – bardzo ważne.



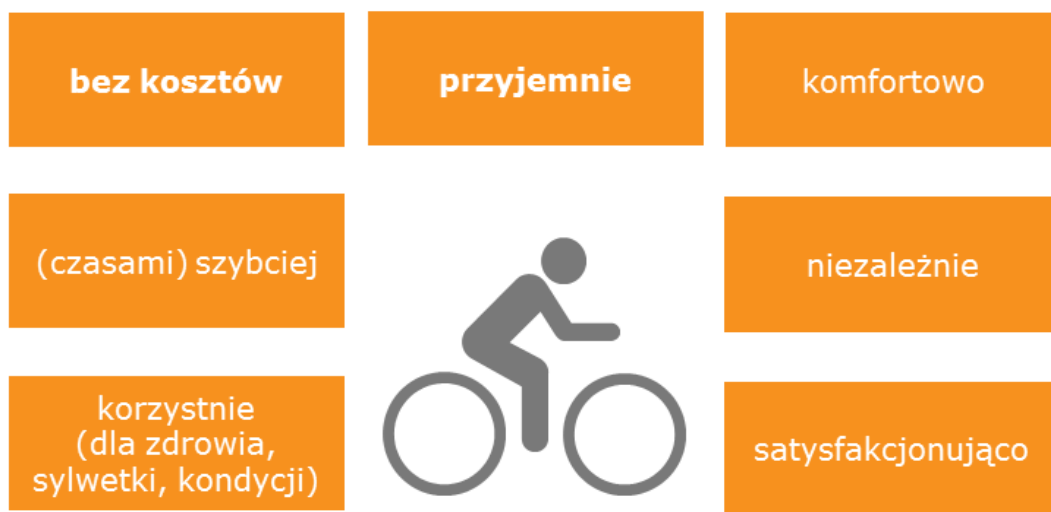
regularnie dojeżdżający rowerem: N=300

Analizując odpowiedzi w zależności od cech ankietowanych, warto podkreślić następujące kwestie:

- To, że dojazdy na rowerze przyczyniają się do ochrony środowiska rzadziej przemawia do osób młodszych tj. poniżej 30. roku życia.

- Kwestia dbałości o zdrowie jest częściej istotna dla kobiet oraz mieszkańców największych miast (od 500 tys. ludności).
- Skrócenie czasu dojazdu jest częściej istotne dla kobiet, a rzadziej dla mieszkańców wsi oraz największych miast (od 500 tys. ludności).
- Z argumentem o braku czasu na inne aktywności fizyczne częściej zgadzają się kobiety, osoby powyżej 40. roku życia oraz mieszkańcy wsi.
- Brak innych możliwości komunikacyjnych częściej potwierdzają kobiety. Co więcej, im mniejsza miejscowość, tym argument ten podnoszony jest częściej.

Rysunek 3 Zalety dojazdów rowerem z perspektywy dojeżdżających



Wyniki z badania jakościowego wskazują na to, że nieocenionym atutem jazdy na rowerze jest przede wszystkim to, że sprawia przyjemność, co potwierdzają również wskazane w badaniu ilościowym motywacje rowerzystów. Rower jest wybierany ze względu na to, że sama jazda, związane z nią poczucie wolności, bliski kontakt z otoczeniem są źródłem miłych doznań. Dodatkowo, taka aktywność jest wyrazem troski o zdrowie i kondycję fizyczną.

Respondenci wskazują też na wygodę poruszania się rowerem w porównaniu do innych środków transportu. Rower daje poczucie niezależności, którego nie mają osoby korzystające z komunikacji miejskiej, komfortu, bo nie naraża na nieprzyjemności dojazdów komunikacją miejską (ścisk, wysokie temperatury i nieprzyjemne zapachy latem). Poruszanie się rowerem uwalnia od korków ulicznych, kłopotliwości i kosztów parkowania. W przypadku osób zamieszkujących tereny wiejskie rower jest często wybierany ze względu na brak dogodnej komunikacji lokalnej.

Podczas grup fokusowych do głosu dochodziły również motywacje o wymiarze finansowym. Rower jest bowiem źródłem oszczędności.

W wymiarze emocjonalnym jazda rowerem jest nie tylko sposobem na odreagowanie stresów, źródłem satysfakcji wynikającej z pokonywania swoich słabości (np. lenistwa), ale też sposobem na wygenerowanie energii rano.

Respondenci dostrzegają modę na poruszanie się rowerem. Rower staje się elementem spotkań towarzyskich (respondenci umawiają się ze znajomymi „na rower”), pracownicy firm rywalizują porównując czasy dojazdu, pracodawcy zazwyczaj patrzą na dojazdy rowerem przychylnym okiem albo mają do nich neutralny stosunek. Jeden z respondentów zasugerował, że do rosnącej popularności roweru mogą przyczyniać się sukcesy polskich kolarzy.

Jazda rowerem jest porównywana do porannej kawy, świeżego powiewu wiatru, frajdy, „leku na depresję”, alternatywy dla siłowni. Jest źródłem zdrowia, energii, spokoju, satysfakcji i oszczędności.

Respondenci decydują się na taką formę dojazdów z przekonaniem, a w okresie od wiosny do jesieni nie zamieniliby roweru na inny środek transportu.

„Mnie też sytuacja nie zmusza, więc jeżdżę dla siebie, nie muszę, ale chcę, więc robię to bo chcę, a gdybym nie chciał, to jeździłbym autem.”

[Dojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

„Zacząłem, bo samochodem przyjeżdżałem, ale samochodem to mi długo się schodziło. Autobusem mogłem jeździć, ale tymi autobusami, to też tak jeździ się niekomfortowo, bo to ścisk, to lato różne zapachy i kolega też przyjeżdża na rowerze i kiedyś sobie wzięłem od niego rower. Mówię, pożyczę sobie od ciebie rower, bo on tylko dwie ulice podjeżdżał tym rowerem i pojechałem do domu i stwierdziłem, że jest dwa razy szybciej niż samochodem i szybciej niż autobusem i zacząłem jeździć rowerem wtedy.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

„U mnie była taka sytuacja, że na przykład autobus, który by mnie zawiózł do urzędu jeździ dwa razy na godzinę, to też kiepsko. A poza tym, ten odcinek jest nieduży i można trochę świeżego powietrza [zaczerpnąć].”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

„Ja bym to nazwała przewietrzeniem głowy. Dotlenię się, nie myślę o tym, co mnie zaraz w pracy spotka, daję odpocząć główce, a po pracy fajnie odreagować. Szybko pedałuję i przyjeżdżam zrelaksowana do domu.”

[Dojeżdżający respondent z Torunia]

„Ale też impulsem mogą być wyniki kolarzy – bardzo znaczne sukcesy, etapowe zwycięstwa Majki w Tour de France, mistrzostwo świata Kwiatkowskiego. To też jest nowość, bo poprzednio długie lata brakowało tych sukcesów. To też wynikało, moim zdaniem, z tego że bardzo nieczysty był ten sport. Teraz zdecydowanie lepiej, jakość się poprawia i z tego też wynikają sukcesy polskich sportowców, którzy wcześniej nie mogli się przebić.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

Deklarowane motywacje do regularnej jazdy na rowerze mogą stanowić punkt wyjścia w planowaniu kampanii zachęcającej do tego typu aktywności. Oznacza to, że w szczególności podkreślać należy korzyści związane z przyjemnością, którą daje jazda na rowerze oraz zaletami dotyczącymi zdrowia i kondycji fizycznej. Warto przy tym pamiętać, że poszczególne argumenty nie do wszystkich przemawiają w taki sam sposób.

6.3. BARIERY

Tak, jak już zostało wspomniane, blisko trzy miliony Polaków rozważało, by zacząć dojeżdżać do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze. Aktualnie robi to jednak około miliona osób. Co powstrzymuje osoby pracujące/ uczące się, by używać roweru jako codziennego środka transportu?

Okazuje się, że dla niemal co trzeciej osoby pracującej/ uczącej się największą przeszkodą w dojazdach do pracy na rowerze są niekorzystane warunki pogodowe. Kolejne dwie bariery, które przez liczne grupy ankietowanych postrzegane są jako największe, to niewygodna z ubiorem (19%) oraz obawa o własne bezpieczeństwo (14%). Nieistotne okazują się czynniki takie jak: brak akceptacji ze strony pracodawcy, współpracowników, brak wystarczających umiejętności rowerowych, obowiązki rodzinne czy zły stan zdrowia. Powody te stanowią największą trudność dla co najwyżej co setnej osoby.

Wykres 28 Przeczytam Panu(i) kilka powodów, które zniechęcają do tego, by dojeżdżać na rowerze do pracy/szkoły/ na uczelnię. Proszę wybrać, który dla Pana(i) jest najbardziej zniechęcający.³



N=1071

Znaczenie warunków pogodowych potwierdzają dane przedstawione na Wykresie 29 – rozkład odpowiedzi udzielonych na pytanie: „Czy według Pana(i) klimat w Polsce pozwala na to, by na rowerze jeździć przez cały rok?”. Trzy czwarte ogółu pracujących/ uczących się (75%) jest zdania, że pogoda w Polsce nie pozwala na bezpieczną jazdę o każdej porze roku. Niespełna jedna piąta (18%) uważa natomiast, że w Polsce da się jeździć przez cały rok na rowerze, ale jest to kwestia przygotowania odpowiedniej infrastruktury i nastawienia rowerzystów. Częściej uważają tak: 30-latkowie niż 40-latkowie (23% wobec 14%); osoby, które mają swój własny rower niż pozostali (23% wobec 18% dla ogółu); osoby, które oceniają swoją kondycję fizyczną jako dobrą niż ci, którzy oceniają ją jako złą (20% wobec 8%); osoby, które często jeżdżą na rowerze w celach rekreacyjnych niż te, które robią to rzadko lub wcale (24% wobec odpowiednio 19% i 15%); respondenci, którzy rozważali, by zacząć dojeżdżać do pracy/szkoły/ na uczelnię na rowerze niż ci, którzy nie biorą tego pod uwagę (24% wobec 16%).

³ W pytaniu zastosowano technikę Maximum Difference Scaling (MaxDiff). MaxDiff to metoda pomiaru preferencji, której celem jest szeregowanie cech (alternatyw) produktów na skali ważności preferencji. Cechą charakterystyczną metody jest możliwość pomiaru preferencji respondentów względem zjawisk, które mogą charakteryzować się dużą liczbą cech/atrybutów. W metodzie Maximum Difference Scaling dla każdego respondenta szacowana jest funkcji użyteczności związana z poszczególnymi cechami/atrybutami. W oparciu o wyniki dla każdego respondenta stworzyć można ranking cech/atrybutów. Wykres przedstawia udziały respondentów, dla których dana bariera znalazła się na pierwszym miejscu w rankingu postrzeganych trudności.

Również zgodnie z wnioskami płynącymi z grup fokusowych, czynniki atmosferyczne stanowią istotną barierę powstrzymującą przed korzystaniem z roweru. Nawet dojeżdżający regularnie uczestnicy grup fokusowych zazwyczaj rezygnują z roweru w sytuacjach, gdy pada ulewny deszcz lub śnieg oraz wtedy, gdy temperatura spada. Opady wpływają negatywnie nie tylko na komfort, ale też na bezpieczeństwo jazdy. Podczas opadów pogarsza się widoczność, wzrasta ryzyko poślizgnięcia się, do tego zmoczenie przez deszcz lub śnieg jest nieprzyjemne i oceniane jako ryzykowne w kontekście zdrowia (możliwość zaziębienia). Dodatkowo, śnieg usunięty z chodników często zalega na ścieżkach rowerowych, uniemożliwiając tym samym poruszanie się po nich.

„Dyskomfort czuję, bo jeżeli jeżdżę rowerem, to też dla przyjemności. Ale co to za przyjemność, jeżeli mam zmoknąć, ma mi być zimno i będę bluzgał pod nosem?”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

„Jak się na cały dzień wychodzi i rano pojedę na uczelnię rowerem, to nie wybiorę tego środka transportu, bo wracam wieczorem, a już nie czuję się tak bezpiecznie wtedy na drodze, bo może mnie zaskoczyć jakiś lód albo coś takiego. Jak się zaczynają przymrozki to raczej nie.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

Wykres 29 Czy według Pana(i) klimat w Polsce pozwala na to, by na rowerze jeździć przez cały rok? Proszę wybrać opinię, która jest Panu(i) bliższa.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

Interesujący jest jednak fakt, że dla osób, które obecnie regularnie dojeżdżają do pracy/ szkoły/ na uczelnię na rowerze pogoda jest rzadziej postrzegana jako przeszkoda nie do przeskoczenia. 52% spośród „regularnie dojeżdżających” jest zdania, że w naszym kraju da się jeździć na rowerze przez cały rok, ale wymaga to przygotowania odpowiedniej infrastruktury i pozytywnego nastawienia samych

rowerzystów. Wśród ogółu odsetek ten jest zdecydowanie mniejszy i wynosi 18%.

Wnioski płynące z badań jakościowych wskazują na to, że bariery powstrzymujące respondentów przed dojazdami do pracy/ na uczelnię rowerem, wynikają z czynników związanych z wygodą oraz bezpieczeństwem.

Respondentom towarzyszą obawy z różnych obszarów – o bezpieczeństwo na drodze (w tym ze strony innych użytkowników dróg), o bezpieczeństwo pozostawionego roweru, o to, czy ich kondycja pozwoli pokonać dystans i zachować siły niezbędne do dalszej aktywności, o to jak będą prezentowali się w pracy po porannej aktywności.

Pomimo tego, że zdecydowana większość Polaków dobrze ocenia swoją kondycję fizyczną, to przed korzystaniem z roweru powstrzymuje ich niechęć do podjęcia wysiłku fizycznego oraz opory związane z jego skutkami. Respondenci oceniają dystans dzielący ich od miejsca pracy/ nauki jako zbyt duży, nie chcą pojawić się tam „zziajani”, z wypiekami na twarzy. Kobietom towarzyszą obawy związane z tym, jak jazda rowerem wpłynie na ich wygląd (fryzurę, makijaż). Dojazdy rowerem wiązałyby się z koniecznością wożenia lub posiadania w pracy stroju na zmianę, ewentualnie wzięcia prysznic na miejscu, co jest oceniane jako kłopotliwe, zajmujące czas i zniechęcające.

W przypadku respondentów z terenów wiejskich, korzystanie z roweru wiązałyby się ze znacząco wydłużonym czasem podróży na trasie, która obecnie pokonują samochodem. Rower oceniają więc jako zdecydowanie mniej wygodną alternatywę dla obecnego środka lokomocji. Istotnym ograniczeniem z perspektywy tych respondentów jest też brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej łączącej tereny wiejskie z ośrodkiem zatrudnienia/ nauki. Jazda rowerem wiązałyby się dla nich z koniecznością pokonywania drogi szybkiego ruchu lub dróg leśnych. Pierwsze są niebezpieczne ze względu na duży ruch, drugie nieoświetlone, co także wiąże się z potencjalnym zagrożeniem. Dodatkowo pojawiają się pewne bariery związane z wizerunkiem (to wciąż samochód jest symbolem statusu społecznego).

Z perspektywy respondentów, którym zdarza się jeździć rowerem dla celów rekreacyjnych, barierą są często kwestie organizacyjne, związane z cyklem życia lub sytuacją zawodową. Jest wśród nich też grupa osób, którym jazda rowerem kojarzy się z sytuacją, w której nie muszą się spieszyć, jadą po bezpiecznych, w miarę możliwości malowniczych trasach. Jazda rowerem do pracy/ na uczelnię nie wydaje im się atrakcyjną propozycją.

„Nie chce się. To na pierwszym miejscu. A bezpieczeństwo na drugim.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

„Nie [rozważam dojazdu do pracy rowerem], bo bym się zgrzał, spocił i bym musiał siedzieć 8 godzin przy swoim biurku i nie podobałoby mi się to chyba.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

„Nie chciałabym docierać do pracy czy to nieświeża, czy ochlapana przez auta, które mnie mijają, zmoknięta, spieszyć się, stresować.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

„Ja bym mogła dojeżdżać do pracy rowerem, jakbym miała odległość maksymalnie 4 kilometry, bo mi samochód nie jest w ogóle potrzebny.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

„Ja też nie wiem, czy tak codziennie by mi się chciało brać ten prysznic. Bo oczywiście bym się mył, a to zajmuje trochę czasu. Trzeba wcześniej wyjść. Ja jestem śpioch generalnie. Pół godziny samochodem, to pewnie z 50 minut rowerem bym jechał. To trzeba dużo przemyśleć. Nawet, jakby mi miasto dopłaciło, to....”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy]

„Bałabym się, bo ja mieszkam przy trasie przy starej A2, a 92 obecnie. Co z tego, że jest pobocze szerokie? Jest parę takich, co jeździ, a ja bym się bała (...). Nie ma wydzielonej jakby drogi dla rowerów. Wolalabym, żeby była ona za rowem, a nie żeby ja jechała tą samą trasą, co tiry.(...) tym bardziej, że każdemu się spieszy i każdy wyprzedza.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

6.4. CO MOŻNA ZROBIĆ, BY ZACHĘCIĆ DO DOJAZDÓW NA ROWERZE?

19% respondentów rozważa dojazdy rowerem do miejsca pracy / nauki, ale aż 78% w ogóle nie bierze tego pod uwagę. Okazuje się więc, że pozyskanie dużej grupy może być zadaniem bardzo trudnym.

Niedojeżdżający uczestnicy grup fokusowych (a obecnie sporadycznie jeżdżący rekreacyjnie rowerem) dawali wyraz silnego oporu na myśl o zmianie przyzwyczajzeń transportowych na rzecz roweru. Respondenci otwarcie przyznają, że istotną barierą jest często niechęć do podjęcia wysiłku.

„To też zależy, jaką kto ma pracę. Jak ktoś siedzi za biurkiem, to mu tego brakuje, a jak ja jestem cały dzień na nogach, to jeszcze jechać, a później wrócić? Wsiadam do samochodu i mnie nogi bolą, a co dopiero na rowerze.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

„U mnie po prostu musiałby być jakiś strajk i po prostu komunikacja miejska musiałaby przestać działać albo moje życie musiałoby być zagrożone i zależeć od tego, czy pojedę rowerem. Nie ma argumentu, który by mnie skusił.”

[Niedojeżdżający respondent z Torunia]

Z perspektywy respondentów z terenów wiejskich z okolic Łowicza brakuje istotnych korzyści, które równoważyłyby znacznie wydłużony czas podróży, gdyby droga do pracy/ szkoły/ na uczelnię była pokonywana rowerem, a nie – jak ma to miejsce obecnie – samochodem.

„Mi jest wygodniej wstać 15 minut później, w ciągu 15 minut dojechać do pracy i nie przejmować się tym, czy będzie padał deszcz albo śnieg.”

[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

Pozostali respondenci widzą prozdrowotne korzyści wynikające z takiej formy aktywności, pozytywny wpływ na kondycję i sylwetkę oraz poranne samopoczucie, a także potencjalne oszczędności, część z nich powstrzymują realne bariery (kwestia etapu życia, charakteru pracy, braku infrastruktury rowerowej w miejscu zamieszkania), wielu – problemy z motywacją.

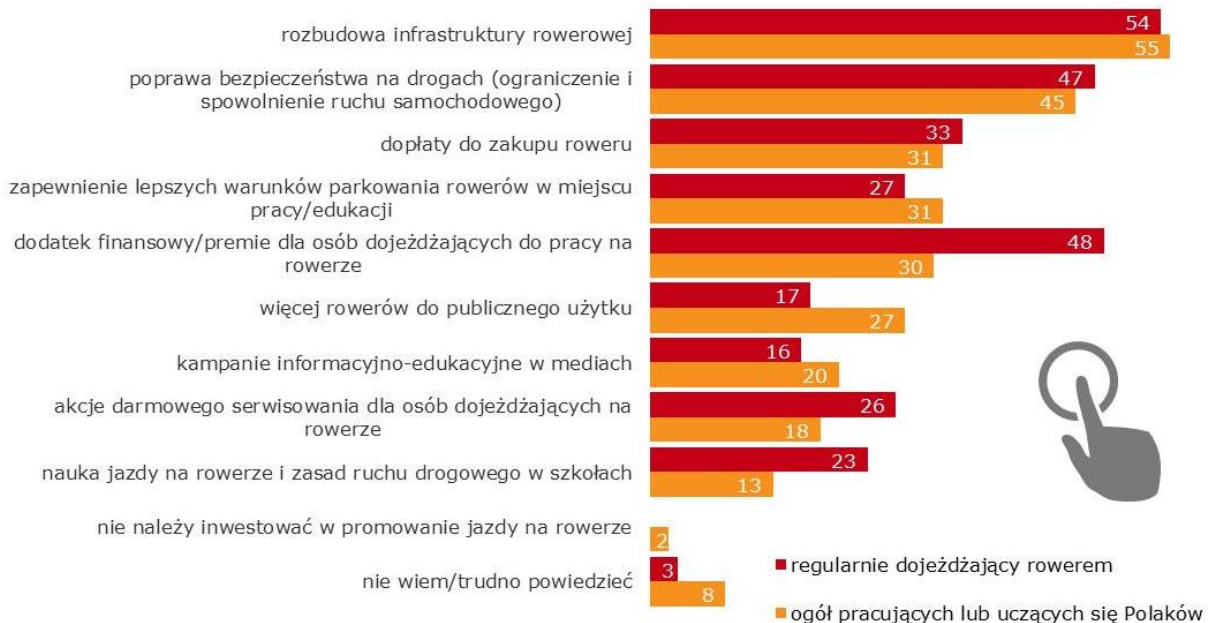
„Jest jedna fajna rzecz w dojazdach rowerem do pracy. Samopoczucie, jak już się z tego roweru zsiądzie. To jest genialne. Dużo endorfin. Taki jedyny pozytywny aspekt.”

[Niedojeżdżający respondent z Warszawy][Dojeżdżający z Warszawy]

Niezależnie od gotowości do zmiany, wyraźnie widać, że są pewne obszary, które – nawet jeżeli nie przekonałyby rzesz niedojeżdżających – mogłyby pozytywnie wpłynąć na jakość poruszania się rowerem po polskich drogach.

Ankietowani – ogólnie pracujący lub uczący się, ale też regularnie dojeżdżający rowerem – zapytani o to, jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania do pracy/ szkoły/ na uczelnię zgodnie wskazują na dwa rozwiązania: rozbudowa infrastruktury rowerowej (odpowiedź podaje ponad połowa respondentów) oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach (ponad 40% wskazań). Wśród regularnie dojeżdżających rowerzystów połowa osób (a więc o około 15 punktów procentowych więcej niż wśród pracujących lub uczących się) jest zwolennikiem dodatku finansowego dla rowerzystów. Tacy respondenci częściej opowiadają się również za akcjami darmowego serwisowania (26% wobec 18%) oraz nauką jazdy na rowerze i zasad ruchu drogowego w szkołach (23% wobec 13%). Wśród ogółu pracujących/ uczących się więcej jest natomiast osób, które uważają, że należy zwiększyć liczbę rowerów do publicznego użytku (27% wobec 17%).

Wykres 30 Jakie rozwiązania należałoby wprowadzić, by zachęcić ludzi do regularnego dojeżdżania na rowerze do pracy/szkoły/na uczelnię? Proszę wybrać 3 Pana(i) zdaniem najważniejsze.



regularnie dojeżdżający rowerem: N=300; ogół pracujących lub uczących się Polaków: N=1159

W kontekście poprawy bezpieczeństwa, kluczowe jest – jak zasugerowali uczestnicy grup fokusowych – uświadomienie kierowcom obecności rowerzystów na drogach. Zaproponowano działania edukacyjne np. realizowane w ramach kampanii społecznych, które uświadomią innym uczestnikom ruchu obecność rowerzystów na drodze i prawa, które im przysługują. Co ciekawe, dojeżdżający rowerem zgłosili także zapotrzebowanie na działania skierowane do samych rowerzystów, które zapoznają ich z zasadami ruchu drogowego oraz będą promowały bezpieczne dla nich samych, a także dla innych, zachowania drogowe.

W świetle powyższych wniosków nie zaskakuje więc to, że uczestnicy grup fokusowych jako najbardziej pożądane rozwiązania infrastrukturalne wskazali na te, które izolują rowerzystów od innych uczestników ruchu, czyli ścieżki rowerowe wyraźnie i w widoczny sposób (np. poprzez zastawanie nawierzchni innego koloru) oddzielone od chodnika. Najlepiej jeżeli ścieżki dodatkowo będzie oddzielała od chodnika „przeszkoda” w postaci np. pasa zieleni. Komfort jazdy dodatkowo poprawiają ścieżki rowerowe wylane asfaltem, te wyłożone kostką są oceniane jako niewygodne.


„Chociaż ja nie rozumiem dlaczego nie mogą być wylane te ścieżki żeby były płaskie tylko kostka brukowa (...) po kostce nie wygodnie się jeździ.”

[Dojeżdżający z Warszawy]

Część respondentów zaproszonych do udziału w badaniu jakościowym twierdzi, że do korzystania z roweru na potrzeby dojazdów do miejsca pracy/ nauki zachęciłaby ich motywacja finansowa ze strony pracodawcy lub akcja charytatywna, w ramach której dojazdy rowerem do pracy przekładałyby się na działania wspierające konkretne grupy.

Przedmiotem badania jakościowego była ocena różnych przykładów dobrych praktyk oraz rozwiązań drogowych, które mogłyby zachęcić do częstszego korzystania z rowerów. Ocena tych rozwiązań w dużym stopniu pokrywa się z postulatami spontanicznie zgłoszonymi przez respondentów np. w kontekście infrastruktury ścieżek rowerowych i zapotrzebowania na działania edukacyjne. Szczegółowa ocena tych rozwiązań znajduje się w tabelach poniżej oraz tekście pod tabelami.

■ Rozwiązania drogowe:

Rozwiązanie	Ocena respondentów
<p>Wydzielona część chodnika przeznaczona na ścieżkę rowerową</p> 	<p>+ Bezpieczna i wygodna, ALE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ścieżka powinna być wyraźnie odgradzona – poprzez zastosowanie innego koloru nawierzchni i regularnie odświeżana. ■ Dobrze by było, gdyby między ścieżką, a chodnikiem wstawiono pas odgradzający użytkowników ruchu, np. pas zieleni. ■ Znak powinien jednoznacznie wskazywać, który pas jest przeznaczony dla pieszych, a który dla rowerów. ■ Ważna jest ciągłość i bezkolizyjność ścieżki. Rowerzyści narzekają na sytuacje, w których ścieżka na różnych odcinkach biegnie po różnych stronach jezdni. ■ Najlepiej jeśli nawierzchnia jest asfaltowa, a nie brukowana (wygodniej się jeździ). <p><i>„Oddzielić pasem zieleni albo przemaalować.” [Dojeżdżający respondent z Warszawy]</i></p>

⁴ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzyści”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

Wydzielona część ulicy umożliwiająca zjazd rowerzyście



5

+ / - Teoretycznie stanowi udogodnienie, w praktyce niektórym respondentom wydaje się niebezpieczna.

- Obawy związane z tym, czy rozwiązanie będzie respektowane przez kierowców – ważne, żeby pas był na tyle wąski, żeby kierowcy nie mieli wątpliwości, że jest przeznaczony dla rowerów.

*„Jeśli kierowcy jeżdżą normalnie, to bardzo fajne.”
[Dojeżdżający respondent z Torunia]
„Ja bym tam w ogóle nie pojechał, poważnie.”
[Dojeżdżający respondent z Torunia]*

Pas dla rowerów obok przejścia dla pieszych (brak konieczności schodzenia z roweru)



6

+ Wygodny, ALE wymaga od rowerzystów wzmożonej uwagi.

- Pojawiły się pojedyncze sugestie umieszczenia znaku „Stop” dla rowerzystów przed przejściem dla pieszych.

*„Tylko ja bym jeszcze zwrócił uwagę na to żeby zwołnić przed tym.”
[Dojeżdżający respondent z Warszawy]*

Kontrapas – wydzielony pas ruchu dla rowerzystów



7

+ / - Bezpieczniejszy niż jezdnia, mniej bezpieczny niż ścieżka wydzielona z chodnika.

- Kontrapas powinien być wyraźnie wydzielony z jezdni, dobrze oznaczony.

*„To wszystko zależy od tego, jaką linią to będzie narysowane, bo jak ciągłą to kierowca będzie się pilnował.”
[Dojeżdżający respondent z okolic Łowicza]*

⁵ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzyści”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

⁶ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzyści”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

⁷ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzyści”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

Śluza rowerowa – umożliwia zajęcie rowerzyscie pierwszego miejsca na skrzyżowaniu



8

+ / - Teoretycznie stanowi udogodnienie, w praktyce wielu respondentom wydaje się niebezpieczna.

- Obawa, że rozwiązanie nie będzie respektowane przez kierowców, że będą próbowali wyprzedzać rowerzystów.

„Ale byśmy kierowców wkurzali.”

[Respondent z Warszawy]

„Zaraz by próbował się tu wcisnąć między tych 2 rowerzystów, by być pierwszy.”

[Respondent z okolic Łowicza]

Łączona ścieżka rowerowa z chodnikiem



9

- Zdecydowanie niewygodne.

- Niewygodne i niebezpieczne zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów.

„Zobaczcie, jak jest ścieżka łączona z samym chodnikiem. Jest tylko na środku pasek, nie ma oddzielnego koloru na nawierzchni i jest znak. Na znaku jest rowerzysta u góry podziałka i pieszy na dole. Z której strony rowerzysta ma jechać?”
[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

Sierżant rowerowy



10

- Mniej bezpieczne niż namalowane pasy.

- Respondenci potrzebują rozwiązań, które wyraźnie i w sposób ciągły oznaczają pas dla rowerów. W tym przypadku obawialiby się, że oznaczenie mogłoby nie zostać zauważone – znak musiałby się pojawiać w małych odstępach i częściej.

„Bzdura, nikt tego nie zauważy.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

⁸ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzysci”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

⁹ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzysci”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

¹⁰ <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f2/P->

Strefa uspokojonego ruchu (30 km/h)



11

+ / - **Bezpieczna, chociaż nie zawsze respektowana.**

- Respondenci zwrócili uwagę na to, że przepis nie zawsze jest respektowany. Progi faktycznie skłaniają kierowców do zmniejszenia prędkości.

„30 plus progi zwalniające to by zadziało.”
[Niedojeżdżający respondent z okolic Łowicza]

Dopuszczenie ruchu rowerów na chodnikach/ deptakach/ przejściach dla pieszych, ale pod warunkiem, że rowerzysta porusza się z prędkością nie większą niż pieszy

- **Niepraktyczne.**

- Jazda rowerem w tempie pieszych jest – zdaniem rowerzystów – trudna i niewygodna.

„Prędeż się człowiek na rowerze wywali.”
[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

¹¹ Kraków Miastem Rowerów „Czego pragną rowerzyści”, CAWI, N-1600, <http://kmr.org.pl/wp-content/uploads/2013/02/raport-z-badania-potrzeb-krakowskich-rowerzystow-24.04.2013.pdf>

- Ocenione zostały też rozwiązania, wpływające na bezpieczeństwo roweru:

Rozwiązanie	Ocena respondentów
<p>Stojaki na rowery z możliwością zapięcia i zadaszaniem</p>  <p>12</p>	<p>+ Wygodne i bezpieczne.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Możliwość przypięcia roweru i to w zadaszonym miejscu podoba się dojeżdżającym. Tym bardziej, że obecnie nie jest to standardem. <p><i>„Super. Luksus”</i> [Dojeżdżający respondent z Warszawy]</p>
<p>Barierki do przypinania roweru</p>  <p>13</p>  <p>14</p>	<p>+ Praktyczne, pod warunkiem, że to nie będą „wyrwikółka”. Zadowolające</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Barierki do przypięcia rowerów są potrzebne i praktyczne. ■ Stojaki, jak te zaprezentowane na zdjęciu poniżej, są niewygodne i mniej bezpieczne, to tzw. „wyrwikółka” <p><i>„Rower stabilnie nie stanie za bardzo [drugi obrazek]. (...) Za gęsto, za blisko siebie są rowery, nie można postawić roweru.”</i> [Dojeżdżający respondent z okolic Łowicza]</p>
<p>Zamykane boksy rowerowe</p>  <p>15</p>	<p>+ Atrakcyjne, bezpieczne, nietypowe.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bezpieczne, dodatkowo chroni przed deszczem. Bardzo nowoczesne. <p><i>„Fajne jak się zostawia na dłużej, jedziesz gdzieś na tydzień”</i> [Dojeżdżający respondent z Torunia]</p>

¹² <http://bi.gazeta.pl/im/4/6721/z6721064Q,Wiata-dla-rowerow-w-Lesnicy.jpg>

¹³ <http://bi.gazeta.pl/im/0/4434/z4434760Q,Stojak-rowerowy.jpg>

¹⁴ <http://www.zycie-chotomowa.pl/wp-content/uploads/2010/10/Stojak-04.jpg>

¹⁵ http://rowerowyturun.com.pl/upload/Image/foto_Veenendaal_22_5_2010/13.jpg

Automatyczne podziemne parkingi rowerowe



16

+ / - Ciekawe, ale potencjalnie drogie i zbędne.

- Na pewno bezpieczne, ale mogą być drogie i wydają się mało realne.

*„To jest jakiś rozwiązanie z Japonii a u nas nie ma takiej potrzeby i myślę że to dosyć drogie by było”
[Dojeżdżający respondent z Warszawy]*

Dwupoziomowe parkingi rowerowe



17

+ / - Zbędne z perspektywy lokalnych potrzeb.

- Praktyczne w miejscach, w których komunikacja rowerowa jest bardzo popularna, z perspektywy lokalnych potrzeb, na razie jednak zbędne – nie ma aż tylu rowerzystów.

*„Bez sensu. Nie ma potrzeby.”
[Dojeżdżający respondent z Torunia]*

¹⁶ http://ewit.pl/graphics/2014-07-28_12-20_a1ec9faf128da94fcc62493fd10f5db0.jpg

¹⁷ <http://bi.gazeta.pl/im/5f/22/e8/z15213151Q.jpg>

- Inne udogodnienia:

Rozwiązanie	Ocena respondentów
<p>Prowadnice/ rynny dla rowerów</p>  <p>18</p>	<p>+ Wygodne, jeśli są funkcjonalnie skonstruowane.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ważne, żeby było dostatecznie dużo miejsca i nie były zbyt strome. <p><i>„Taka śluza jest [już]. Teraz w wakacje [korzystałem z tego] (...). I normalnie zrobili takie te [rynnny], że jest tak stromo, że musiałem dużo siły użyć naprawdę” [Dojeżdżający respondent z Torunia]</i></p>
<p>Pochylnie dla rowerów</p>  <p>10</p> <p>19</p>	<p>+ Wygodne, jeśli są funkcjonalnie skonstruowane.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwiązanie usprawniające. Ważne wydaje się poprowadzenie zakrętów pod takim kątem, aby można było swobodnie i bezpiecznie przejechać bez zatrzymywania się.
<p>Windy / wyciągi dla rowerzystów</p>  <p>20</p>	<p>+ / - Zbędne z perspektywy lokalnych potrzeb.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalne ukształtowanie terenu w miejscach, w których prowadzone były grupy fokusowe nie wymaga takich zastosowań. <p><i>„Nie no, u nas to nie, tu nie ma góry.” [Dojeżdżający respondent z okolic Łowicza]</i></p>
<p>Stacje ładowania rowerów elektrycznych</p>  <p>21</p>	<p>+ / - Zbędne z perspektywy lokalnych potrzeb.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ W związku z małą popularnością rowerów elektrycznych, rozwiązanie (na razie?) nie ma lokalnie praktycznego zastosowania. <p><i>„To tak jak z ładowaniem samochodów elektrycznych, to jest tylko kilka miejsc, małe zainteresowanie.” [Dojeżdżający respondent z Torunia]</i></p>

¹⁸ <http://bi.gazeta.pl/im/b9/22/e8/z15213241Q.jpg>

¹⁹

http://www.google.com/imgres?imgurl=http://www.zgibek.com/blog/index_files/img_1270.jpg&imgrefurl=http://www.zgibek.com/blog/index_files/kladka-rowerowa-e61.html&h=427&w=640&tbnid=oOH2zRqSKwxmsM&tbnh=183&tbnw=275&usg=__Gxn1q7HE01k3z1YsGsKvi0ddyI4=&hl=pl-US&docid=yTFgbT_8AsyVbM

²⁰ http://sztuka-krajobrazu.pl/galleries/thumbs/fit_in_900x500/WP_2030730_052.jpg

²¹ <http://exclusive.multibriefs.com/images/exclusive/0915ebike.jpg>

Samoobsługowe stacje naprawcze



22

+ Praktyczne pod warunkiem, że sprawne.

- Przydatne, respondenci spodziewaliby się prostego wyposażenia, np. kluczy, pompki.
- Obawy dotyczyły tylko tego, czy takie stacje nie będą okradane i – w ten sposób – szybko staną się niepraktyczne.

*„Są ale nie działają. (...) Chciałam wózek naprawić, napompować kółko, nie było kośćcówki.”
[Dojeżdżający respondent z Torunia]*

Rowery do transportu dzieci / rowery cargo / miejska wypożyczalnia rowerów cargo



23



24



25

+ / - Atrakcyjne, ale nie na polskie drogi.

- Propozycje rowerów cargo oraz z przyczepką dla dziecka zostały ocenione jako atrakcyjne, ale niedopasowane do polskich ścieżek rowerowych, które są za wąskie na takie potrzeby.
- Część respondentów obawiała się o bezpieczeństwo przewożonego dziecka.
- Wypożyczalnia byłaby o tyle atrakcyjna, że stwarzała możliwość przetestowania rozwiązania.

*„Jadąc po ulicach tą przyczepką, żeby Wam nie skłamać, z odbojnikami to jest taka szeroka prawie jak stół. To się tak wydaje, ale na polskich chodnikach i tak jak mamy na moście szerokość dróżki dla roweru, to jak ja wjeżdżam z taką przyczepką, to zdejmuję osłony i ci z naprzeciwka i tak muszą zejść z roweru i na bok stawać, bo nie przejadę. Nie jesteśmy przystosowani do takich urządzeń, dlatego to tak mało się widzi na ulicach.”
[Niedojeżdżający respondent z Torunia]*

²² http://2.bp.blogspot.com/-IRixF97LBbQ/VcnyBazYotI/AAAAAAAAAH6I/eLorS3bxTQc/s1600/DSC_0931.JPG

²³ http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,17967409,Rower_to_styl_zycia_wiec_powinien_byc_jak_spelnienie.html?disableRedirects=true

²⁴ <http://www.babboe.co.uk/about-babboe/history-babboe>

²⁵

http://rowery.um.warszawa.pl/sites/rowery.um.warszawa.pl/files/imagecache/Ilustracja_o_wymiarach_347x260px/ilustracje/artykuly/ZDJ_20140730_135328.jpg

Podpory dla rowerzystów



+ Dodatkowe udogodnienie

- Pozytywnie wpływa na komfort jazdy, rowerzyści nie muszą zsiadać z roweru czekając na przejazd.

„Spotykane często i dosyć fajne.”
[Dojeżdżający respondent z Torunia]

■ Rozwiązania prawne:

Zdecydowana większość respondentów (zarówno dojeżdżających, jak i niedojeżdżających) negatywnie ocenia potencjalną liberalizację rozwiązań prawnych wobec rowerzystów, czyli bezwzględną ochronę prawną rowerzystów, brak obowiązku jazdy w kasku, kamizelce, niekaranie za jazdę pod wpływem alkoholu.

Bezwzględna ochrona rowerzysty jest oceniana jako niesprawiedliwa i niedydaktyczna. Brak nakazu jazdy w kamizelce jest niekorzystny dla samych rowerzystów, bowiem zła widoczność na drodze naraża ich samych na ryzyko. Kask jest dyskusyjny, większość respondentów widzi uzasadnienie dla jazdy w kasku, jednak większość tego nie robi.

Większość respondentów jest zdania, że rowerzyści powinni być karani za jazdę pod wpływem alkoholu. Różnią się jednak w opiniach dotyczących tego, na ile rygorystyczne powinny być przepisy w tym zakresie, czy np. powinny dopuszczać pewną ilość alkoholu.

■ Rozwiązania w miejscach pracy i uczelniach:

Wszelkie udogodnienia oferowane przez pracodawców poprawiłyby komfort jazdy rowerem. Najważniejsza wydaje się możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu. Stworzenie miejsca do odświeżenia się również pozytywnie wpływa na komfort dojeżdżających. Dodatki do pensji są – deklaratorywnie – oceniane jako mobilizujące, nie wiadomo natomiast, czy faktycznie przekonałyby niedojeżdżających respondentów. Dyskusyjne okazało się samo ustalenie potencjalnej stawki np. za każdy kilometr jazdy na rowerze

■ Rozwiązania oparte na edukacji:

Z badań jakościowych wynika, że jest duże zapotrzebowanie na działania edukacyjne kierowane do różnych uczestników ruchu. Dojeżdżający rowerem widzą potrzebę działań skierowanych zarówno do kierowców, pieszych, jak i do samych rowerzystów. Działania powinny kształcić w zakresie przepisów, ale też propagować świadomość tego, że różni uczestnicy ruchu powinni szanować się

²⁶ <http://p3.wawalove.pl/p3.wawalove.pl/ed7d5a3feeaf4a7be2518ef601ca8add.jpg>

wzajemnie, a także mieć gwarantowane swoje prawa. Działania edukacyjne mogłyby się odbywać w formie zabawy (chodzi o zaciekawienie odbiorców), np. pikników.

W ocenie respondentów dobrym pomysłem są kampanie społeczne na temat ruchu rowerowego. Respondenci z Torunia sformułowali listę postulatów, które chcieliby przekazać innym użytkownikom ruchu:

- „Szanujmy chodnik, szanujmy ścieżkę”
- „Pamiętaj, ja też jestem obok”
- „Rowerzysta też człowiek”
- „Zachowaj odstęp”
- „Respektuj te wszystkie znaki drogowe, skrzyżowania”
- „Szanuj słabszych”
- „Dziś jesteś kierowcą, jutro będziesz rowerzystą”

Respondenci zasugerowali też potrzebę swego rodzaju spotkania integracyjno-mediacyjnego, na których różni uczestnicy ruchu mogliby przedstawić swoją perspektywę i wspólnie wypracować rozwiązania sprzyjające bezpieczeństwu i kulturze jazdy.

Edukacja i trening kompetencji rowerowych zapewniane przez państwową edukację (w tym egzamin w szkole) są postrzegane jako nieodzowne. Działania edukacyjne mogłyby być też upowszechniane przez straż miejską, czy policję i kierowane nie tylko do dzieci, ale też do osób dorosłych.

„Ja myślę, że też powinno stać to po stronie funkcjonariuszy, żeby po prostu mniej karać, ale więcej edukować.”

[Dojeżdżający respondent z Torunia]

„Myślę, że bardziej takich warsztatów i przykładów. Nie tylko sucha teoria, że taki i taki przepis mówi to i to, tylko że przepis swoją drogą, żebyśmy znali, ale też sytuacje takie, które mogą być dla nas niejasne do rozstrzygnięcia.”

[Dojeżdżający respondent z Torunia]

Największa impreza kolarska, czyli Tour de Pologne, jest taką wizytówką. A jeśli chodzi o takie propagowanie wśród młodzieży (...), to wielka reklama kolarstwa i też właśnie to jest takie budowanie kultury rowerowej. Ci młodzi chłopcy, którzy się teraz ścigają później będą jeździć rowerem i myślę, że jakoś tam będą znać te zasady ruchu drogowego i nawet to, że rywalizują, są sportowcami to też będzie się przekładało, że będą na tej drodze się zachowywać kulturalnie.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]

„Nie można tego analizować, odrywając się od społeczeństwa, od solidarności społecznej, bo wszędzie jest ten konflikt interesów. Jeśli każdy będzie myślał tylko o sobie, to ten kto jest silniejszy zawsze będzie miał rację, a jeśli ludzie będą solidarni to każdy tej swojej wolności trochę odda i wtedy każdy się dogada.”

[Dojeżdżający respondent z Warszawy]