



metropolia
w ruchu!

Raport nr 2 z diagnozy zachowań transportowych mieszkańców, na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej”

Raport dostosowany do wymogów WCAG 2.1
Zalecane dla czytelników: kolejność odczytu wnioskuj z dokumentu.

Sopot/Wrocław lipiec 2022



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



metropolia
warszawska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





- 3 [Informacje o badaniu](#)
- 5 [Charakterystyka badanych](#)
- 16 [Podróże obligatoryjne](#)
- 36 [Podróże do pracy](#)
- 53 [Podróże do szkoły](#)
- 62 [Podróże na uczelnię](#)
- 71 [Podróże nieobligatoryjne](#)
- 83 [Wpływ pandemii na zachowania transportowe](#)
- 95 [Poziom życia w najbliższym otoczeniu](#)

Szczegółowy spis treści poszczególnych rozdziałów zamieszczono na ich początku.



Raport prezentuje wyniki badania ankietowego przeprowadzonego w celu poznania zachowań transportowych i potrzeb w zakresie transportu mieszkańców Regionu Warszawskiego Stołecznego (RWS).



Wykonawca

Badanie zostało zrealizowane i opracowane przez PBS Sp. z o.o., będącą podwykonawcą firmy TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski spółka jawna



Metoda i termin realizacji

Badanie zrealizowano metodą osobistych wywiadów, przeprowadzanych w domach respondentów. Respondenci do badania losowani byli metodą random route z wylosowanych wcześniej 1540 punktów startowych. Ankieterzy zbierali informacje za pomocą laptopów lub tabletów.

Wywiady realizowane były między 12 marca a 30 kwietnia 2022, we wszystkie dni tygodnia i o różnych porach dnia.



Próba badawcza

Respondentami byli mieszkańcy Warszawy oraz każdej z 69 gmin RWS będący w wieku 15 lub więcej lat. Podczas badania zrealizowano 7 702 wywiady, w tym 800 wywiadów w Warszawie.



Ważenie danych

Przedstawione w raporcie wyniki zostały uprzednio poddane procedurze ważenia analitycznego. Waga korygowała strukturę próby pod względem przestrzennym, ponieważ zgodnie z założeniami OPZ w każdej z gmin poza Warszawą zrealizowano taką samą liczbę wywiadów (100).



Prezentacja wyników

Na wykresach zaprezentowane zostały wyniki dla pięciu różnych obszarów:

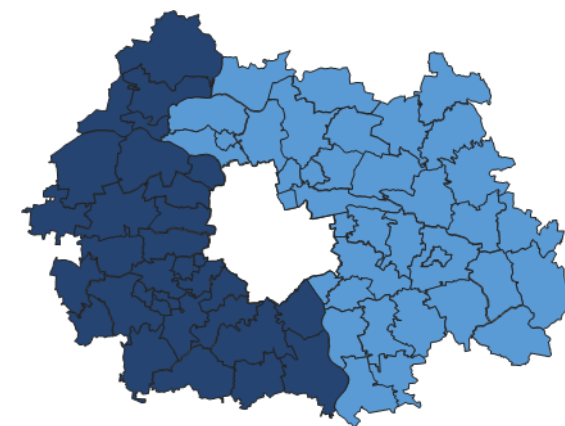


Region Warszawski Stołeczny (n=7 702)



Warszawa (n=800)

Obszar poza Warszawą (n=6 902)



Podregion warszawski zachodni (n=3 100)

Podregion warszawski wschodni (n=3 802)

Podział ten jest zgodny z klasyfikacją NUTS 3

Ze względu na zaokrąglenia wyniki na wykresach mogą nie sumować się do 100.

Wyniki badania dla powiatów i gmin wchodzących w skład Regionu Warszawskiego Stołecznego zaprezentowano raportach opracowanych osobno dla każdego powiatu.

Szczegółowe wyniki badania w postaci bazy danych znajdują się w dyspozycji Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.

Charakterystyka badanych

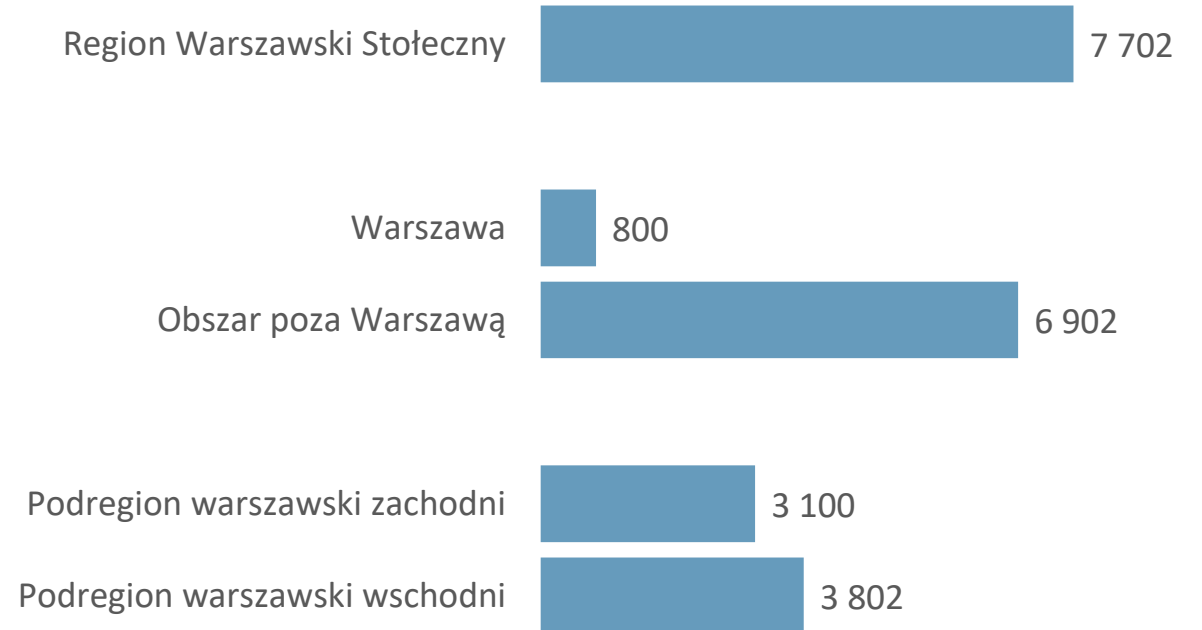




Zawartość rozdziału:

- 7 [Charakterystyka badanych – najważniejsze wyniki](#)
- 8 [Płeć respondentów](#)
- 9 [Wiek respondentów](#)
- 10 [Podstawowe zajęcia respondentów](#)
- 11 [Liczba osób w gospodarstwie domowym](#)
- 12 [Pojazdy w gospodarstwie domowym](#)

Podstawy procentowania da prezentowanych rozkładów (liczebność prób):





Struktura badanych pod względem płci i wieku odzwierciedla strukturę populacji na obszarze badania. Wśród respondentów **największy udział** (około połowę) **stanowią osoby pracujące poza domem**, a następną pod względem wielkości grupą są emeryci i renciści (blisko 30%).

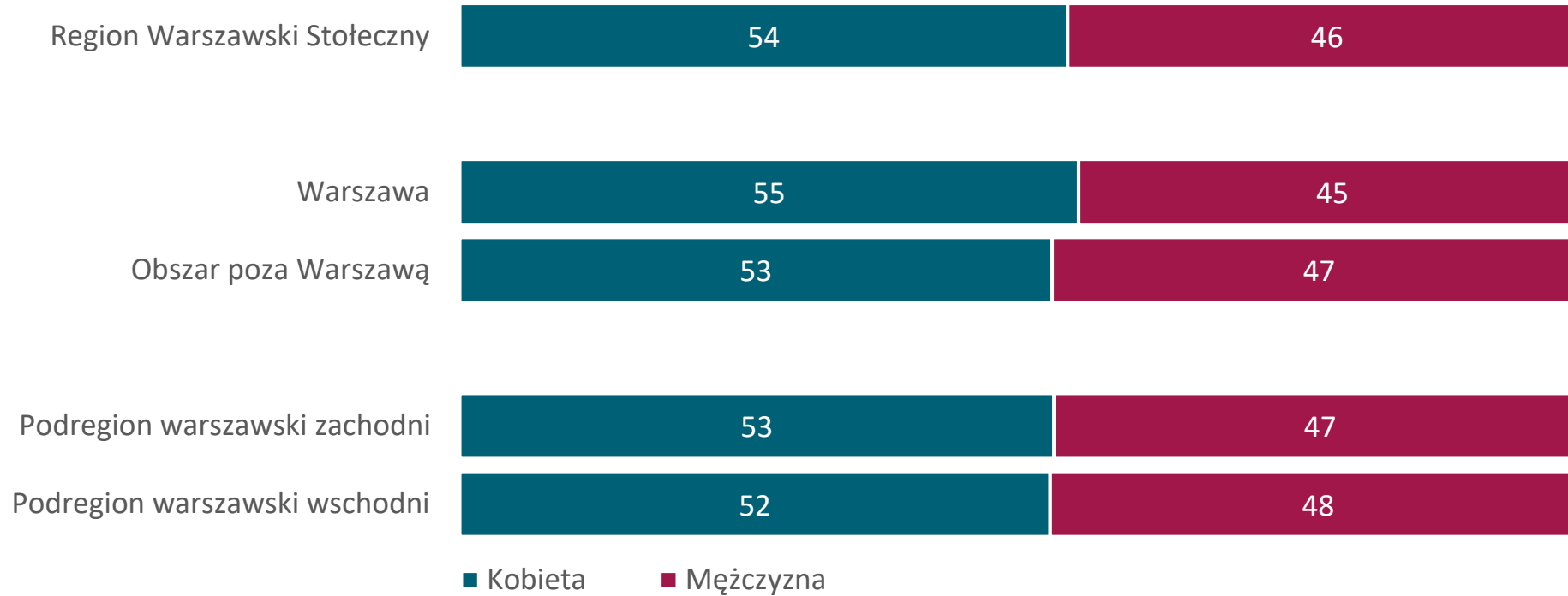
Struktura gospodarstw respondentów pod względem liczby osób **jest nieco inna w Warszawie i poza nią**. W Warszawie znacząco większy udział mają gospodarstwa jednoosobowe (21%) i dwuosobowe (48%), natomiast poza stolicą gospodarstwa jedno- i dwuosobowe stanowią łącznie 48%, a przeważają gospodarstwa składające się z trzech lub więcej osób.

W co trzecim gospodarstwie w Warszawie nie ma samochodu osobowego. Poza Warszawą gospodarstw nieposiadających samochodu jest blisko o połowę mniej (17%), za to prawie 30% gospodarstw posiada przynajmniej 2 samochody. Niemalże wszystkie samochody w gospodarstwach respondentów napędzane są spalinowo.

Przynajmniej jeden rower znajduje się w połowie gospodarstw badanych w Warszawie i w około trzech czwartych gospodarstw zamieszkałych poza Warszawą. Skutery, motocykle lub hulajnogi znajdują się w kilku gospodarstwach na sto badanych.



Płeć respondentów

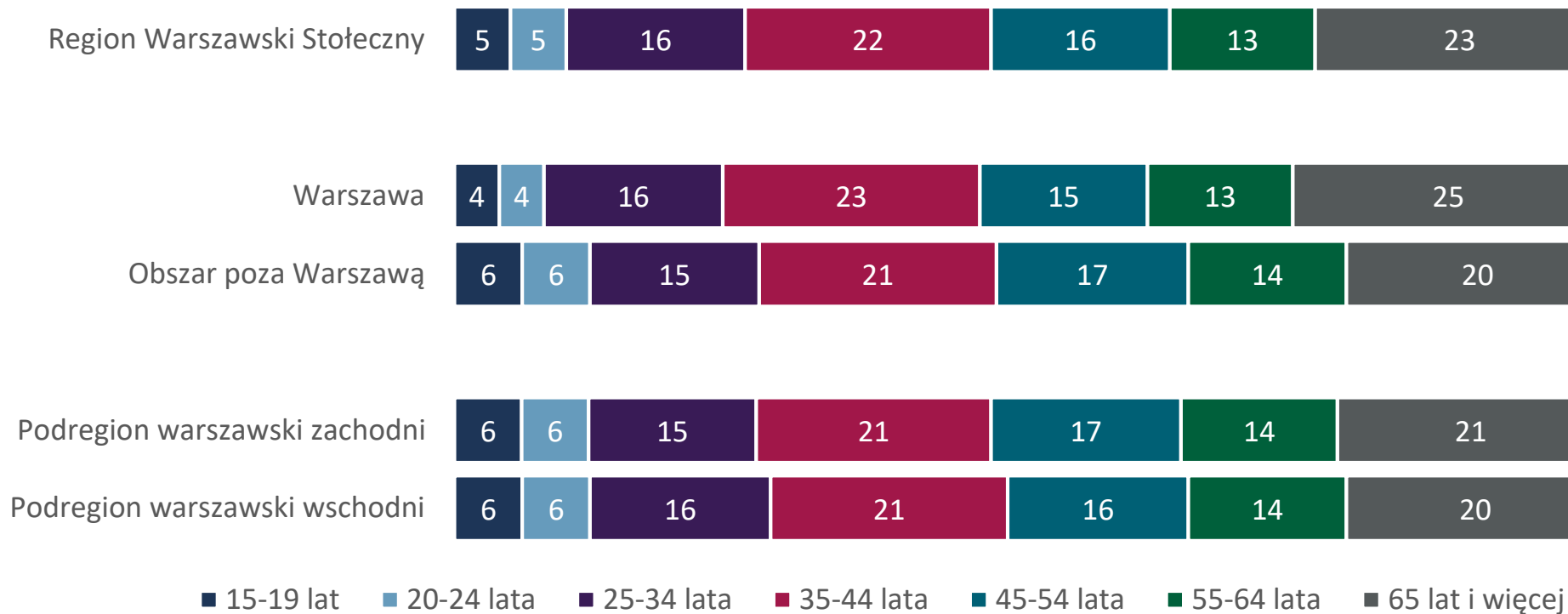


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Wiek respondentów

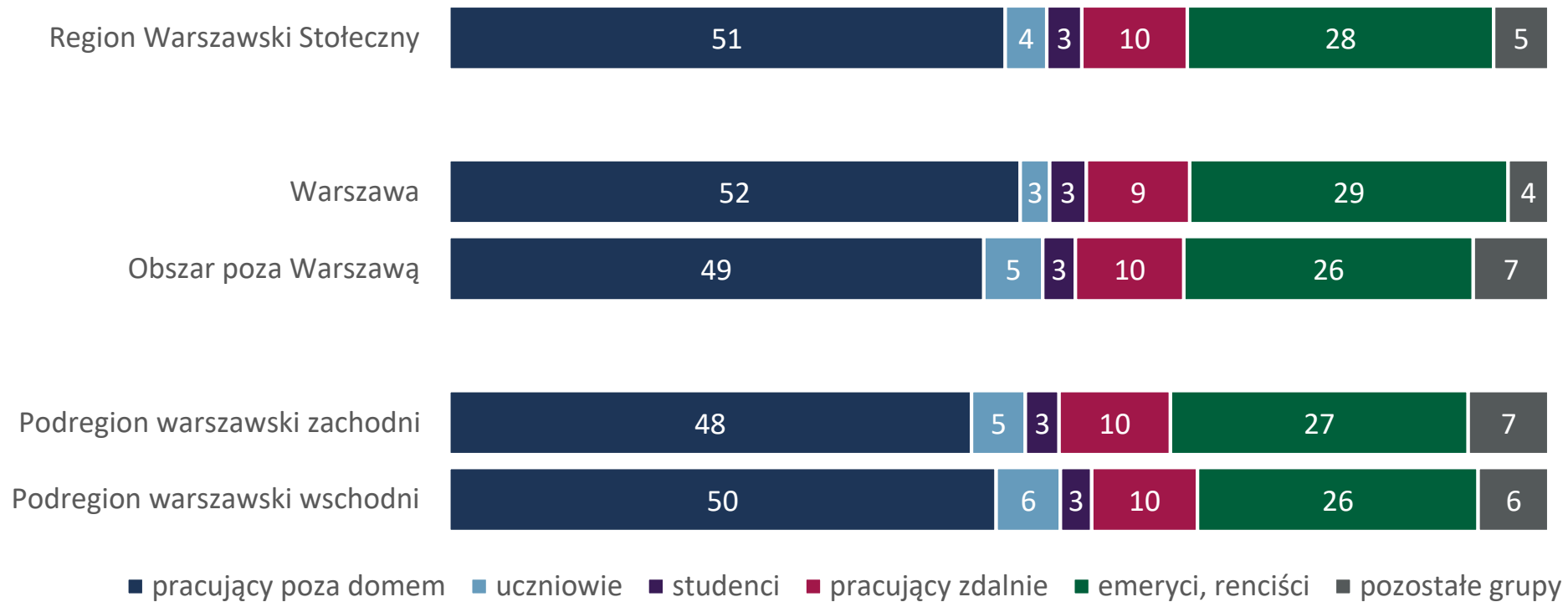


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Podstawowe zajęcia respondentów

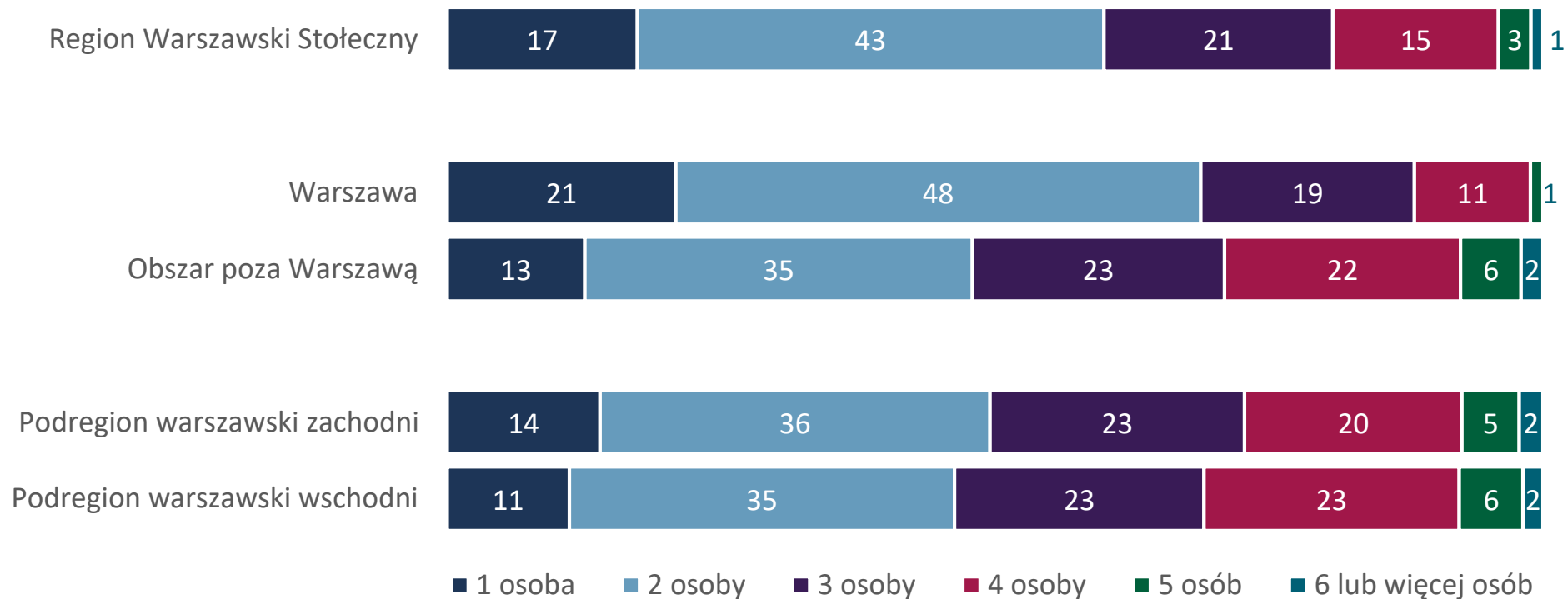


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Liczba osób w gospodarstwie domowym

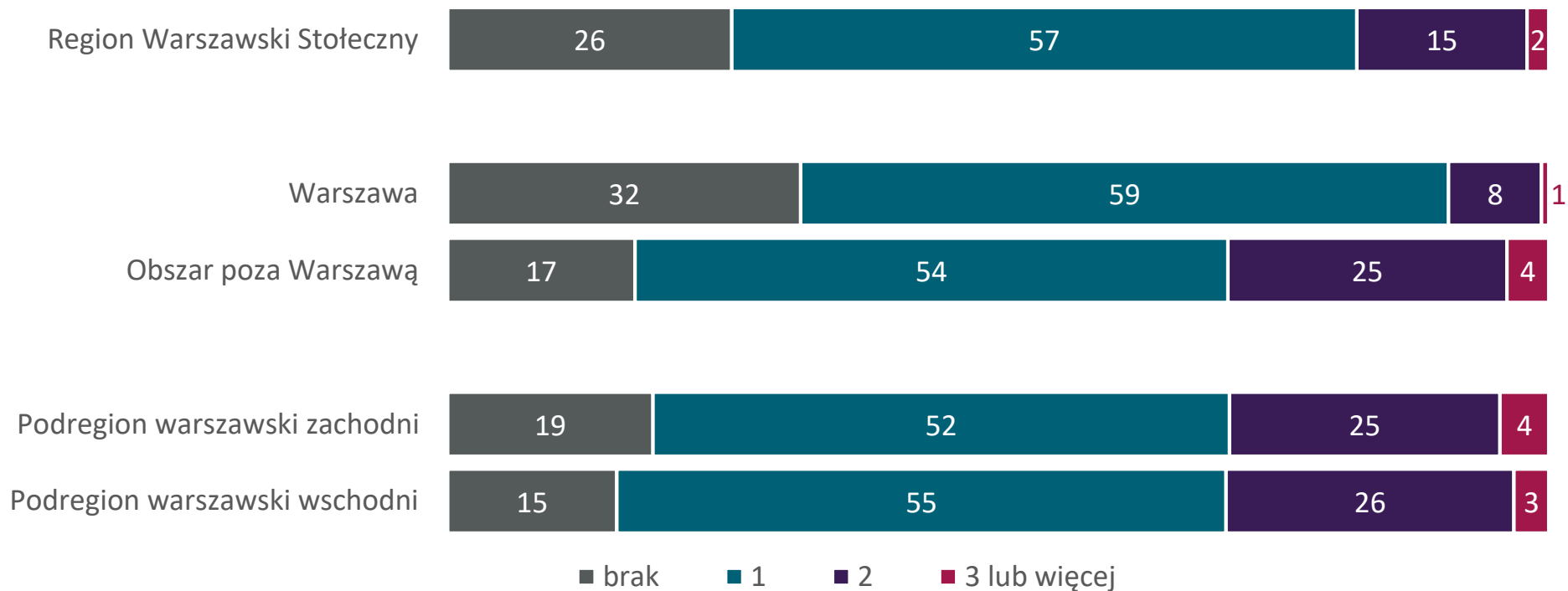


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Liczba samochodów w gospodarstwie domowym

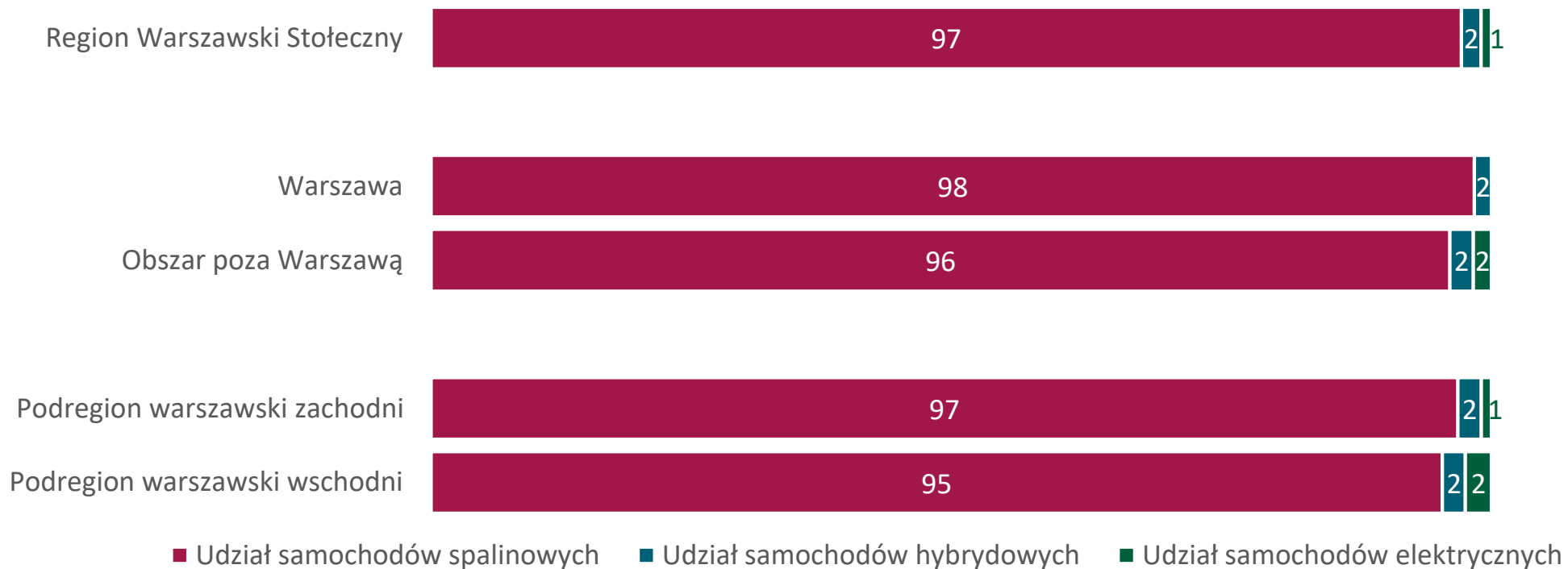


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Struktura samochodów

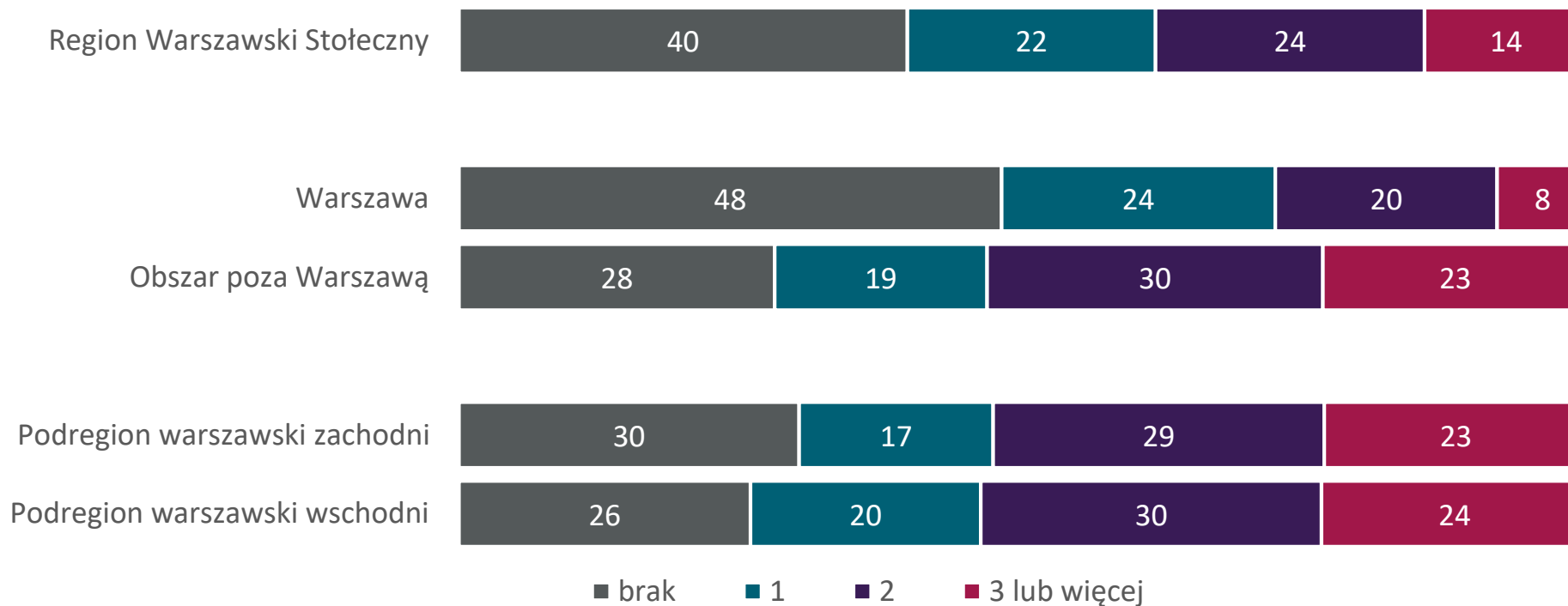


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Liczba rowerów (tradycyjnych lub elektrycznych) w gospodarstwie domowym

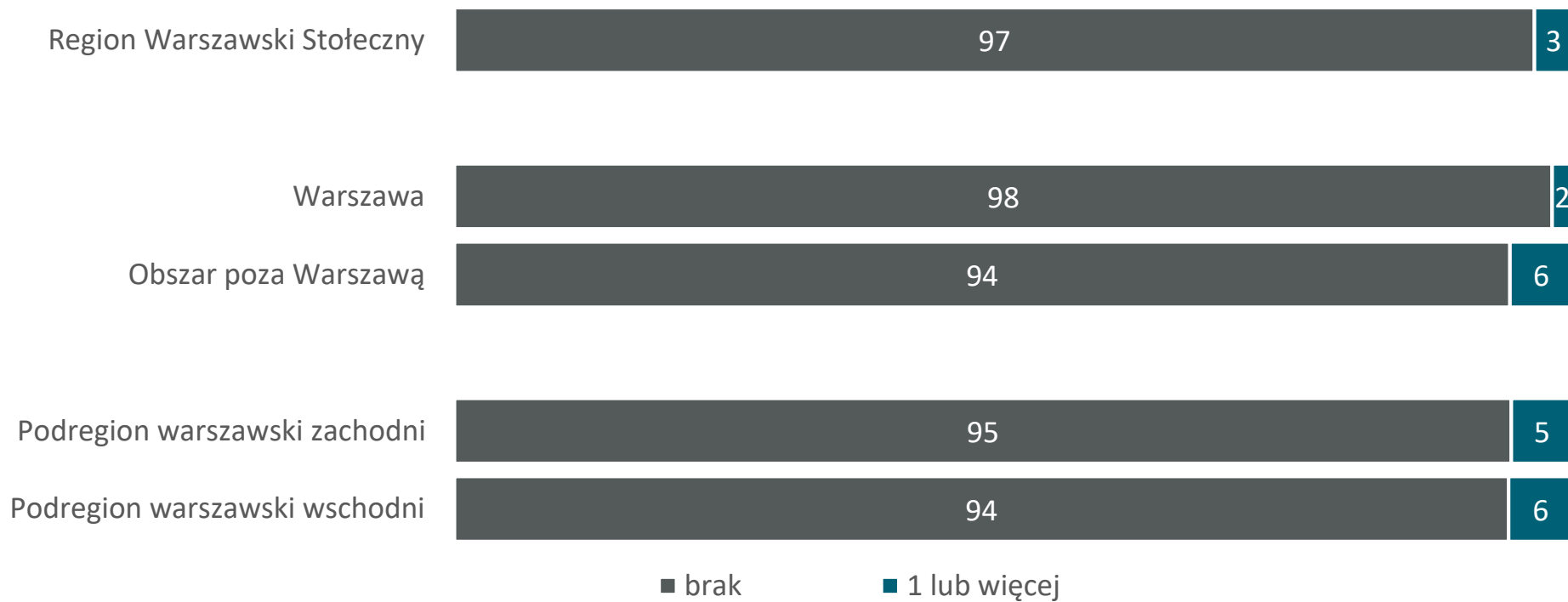


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Liczba skuterów/motocykli w gospodarstwie domowym

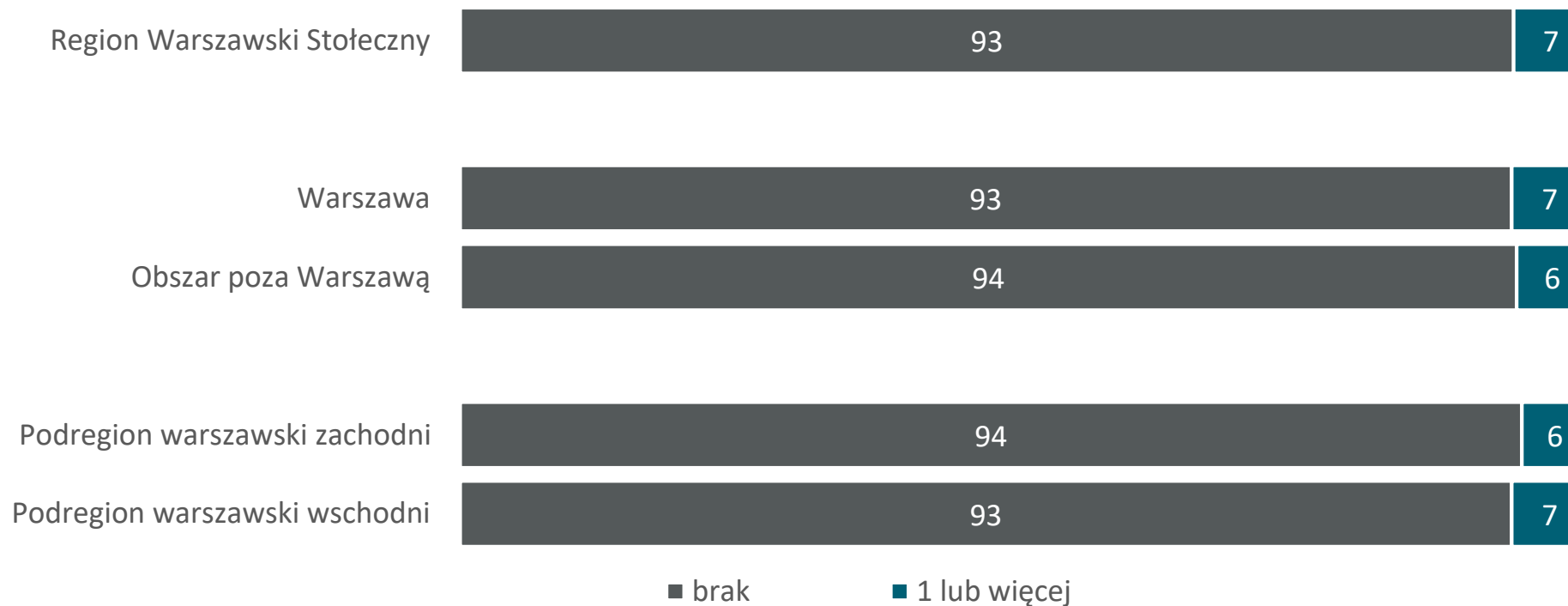


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Liczba hulajnóg (tradycyjnych lub elektrycznych) w gospodarstwie domowym



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

Podróże obligatoryjne

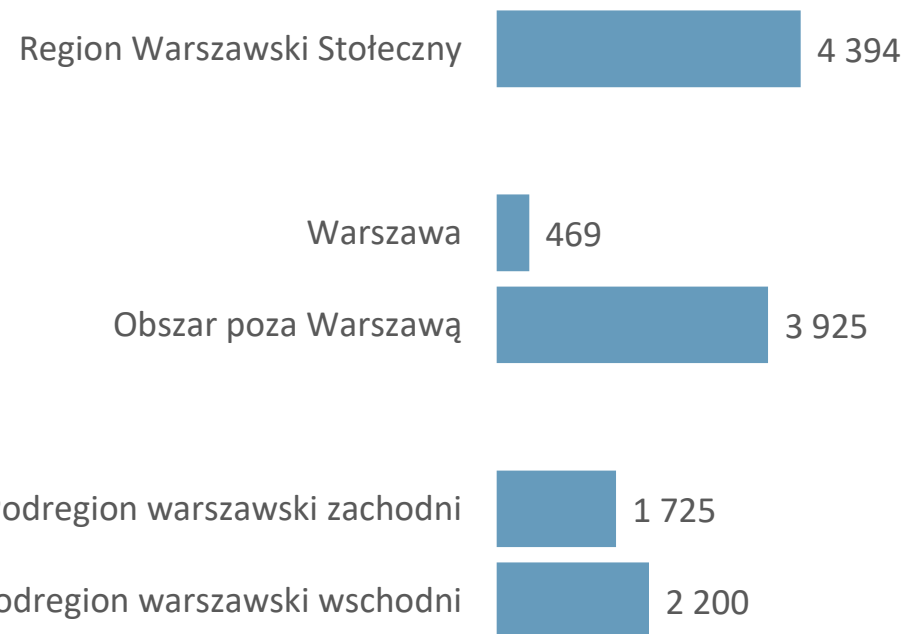




Zawartość rozdziału:

- 19 [Podróże obligatoryjne – najważniejsze wyniki](#)
- 23 [Lokalizacja miejsca podróży względem miejsca zamieszkania](#)
- 25 [Środki transportu w podróżach](#)
- 29 [Czas trwania podróży](#)
- 31 [Dogodność sposobu dotarcia do celu](#)
- 34 [Preferowany sposób realizowania podróży](#)

Podstawy procentowania dla prezentowanych rozkładów (liczebność prób):



W pytaniach, dla których podstawy procentowania były mniejsze od podanych, liczebności zamieszczono na wykresach.

Lokalizacja celu podróży

Podróże obligatoryjne są związane z przemieszczaniem się do pracy, do szkoły lub na uczelnię. Mają one charakter regularny i wykonywane są na stałych trasach. Podróże obligatoryjne stanowią zazwyczaj około połowy łącznej liczby wszystkich podróży wykonywanych na danym obszarze.

W badaniu mieszkańców Regionu Warszawskiego Stołecznego wykonywanie podróży obligatoryjnych zadeklarowało 57,5% respondentów.

Do pracy podróżuje 50,6% badanych, do szkoły 3,8%, a na uczelnię - 3,2%.

Dla niemalże wszystkich **mieszkańców** Warszawy cele podróży obligatoryjnych zlokalizowane są na terenie Miasta. Regularne podróże poza Warszawę wykonuje zaledwie 3% osób z grupy pracujących bądź uczących się.

Badani **mieszkający poza Warszawą** znacznie częściej do pracy lub **szkoły udają się do innych gmin (19%) lub poza granice powiatu (44%).**

Cel podróży obligatoryjnej zlokalizowany w Warszawie zadeklarowało 39% badanych z podregionu zachodniego i 37% z podregionu wschodniego.

Pracę lub naukę w tej samej miejscowości zadeklarował co czwarty badany, przy czym nieco częściej (co trzecia osoba) cel podróży obligatoryjnej w tej samej miejscowości wskazywały osoby uczące się.

Środki transportu w podróżach

Najpopularniejszymi środkami transportu w podróżach obligatoryjnych są **w porównywalnym stopniu samochód osobowy oraz transport zbiorowy**. Korzystanie z samochodu zadeklarowało 43% ogółu badanych, a z transportu zbiorowego - 42%. Duże różnice pod względem wykorzystywanych środków transportu występują pomiędzy obszarem **Warszawy**, gdzie **podróżowanie samochodem zadeklarował co trzeci badany**, a **pozostałym obszarem RWS**, na którym **samochód w codziennych podróżach wykorzystuje 57% osób**. Odwrotnie jest w przypadku transportu zbiorowego, wykorzystywanego przez 55% mieszkańców Warszawy i 24% mieszkających poza stolicą.

Na terenie poza Warszawą dwukrotnie częściej podróże obligatoryjne realizowane są pieszo (11% vs 6%). Dojazdy do pracy lub szkoły rowerem zadeklarowało około 3% badanych. Udział tej grupy jest bardzo zbliżony na każdym z analizowanych obszarów.

Osoby mieszkające w Warszawie i dojeżdżające transportem zbiorowym na ogół na przejazd potrzebują jednego biletu (93% wskazań). Mieszkańcy pozostałej części RWS nieco częściej wskazywali na potrzebę posiadania kilku biletów (17% wskazań).

Czas trwania podróży

Średni czas trwania podróży obligatoryjnych wynosi 29 minut, przy czym różni się on w zależności od środka transportu. Podróże piesze trwają średnio 14 minut, rowerowe – 19 minut, transportem indywidualnym – 28 minut, zaś transportem zbiorowym 34 minuty.

Nieco krócej trwają podróże do szkoły – średnio 27 minut. Podróże na uczelnię trwają średnio 39 minut, ale mieszkańcy podregionu wschodniego podróżują w tym celu średnio aż przez 58 minut.

Zmiana sposobu podróżowania

Niezależnie od miejsca zamieszkania oraz wykorzystywanych w podróży środków transportu, **dogodność dotarcia do celu była oceniana dosyć wysoko**. Na skali od 0 (oznaczającego „bardzo niedogodny”) do 10 („bardzo dogodny”) średnia przekroczyła 7.

Efektem ogólnego zadowolenia pytaných z dotychczasowego sposobu realizacji podróży do pracy i szkoły jest brak chęci zmiany w tym zakresie, deklarowany przez ponad 80%. **Nieco częściej skłonność do zmiany sposobu podróżowania deklarowali mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy podregionu wschodniego**. Osoby, które obecnie dojeżdżają kilkoma środkami transportu deklarowały chęć dojazdów bezprzesiadkowych. Wśród osób, które **obecnie podróżują samochodem aż 59% deklaruje chęć zmiany środka transportu na zbiorowy**. W grupie 21% osób podróżujących obecnie samochodem i pragnących zmienić sposób podróżowania również na samochód, deklarowana chęć zmiany polegała głównie przejściu z roli pasażera w rolę kierowcy lub odwrotnie.

Blisko połowa osób obecnie korzystających z transportu zbiorowego lub korzystających z łączonych przejazdów samochodem i transportem zbiorowym najchętniej przesiadłaby się do samochodu.

Głównymi powodami chęci zmiany sposobu podróżowania na transport indywidualny są **chęć skrócenia czasu podróży** oraz **zwiększenia jej komfortu**. Jednocześnie wysokie koszty podróżowania, parkowania oraz problemy z miejscami parkingowymi były wymieniane jako główne czynniki powstrzymujące przed taką zmianą.

Zmiana sposobu podróżowania **na transport zbiorowy** w opinii badanych wiązałaby się z **obniżeniem kosztów podróży i skróceniem jej czasu**. Na trzecim miejscu wśród powodów chęci zmiany znalazło się przekonanie o większej ekologiczności transportu zbiorowego. Głównym powodem, dla którego badani nie mogą skorzystać z transportu zbiorowego jest **brak dostępu** do takiej formy podróżowania.

W niewielkiej grupie osób, które zmieniłyby sposób realizacji podróży obligatoryjnych na **rower lub spacer**, głównymi powodami chęci takiej zmiany było przekonanie o tym, że jest to **zdrowsze i bardziej ekologiczne**. Jednocześnie przekonanie o **niskim komforcie** i wygodzie takiej podróży zostało wymienione jako główny powód korzystania z innych środków transportu.

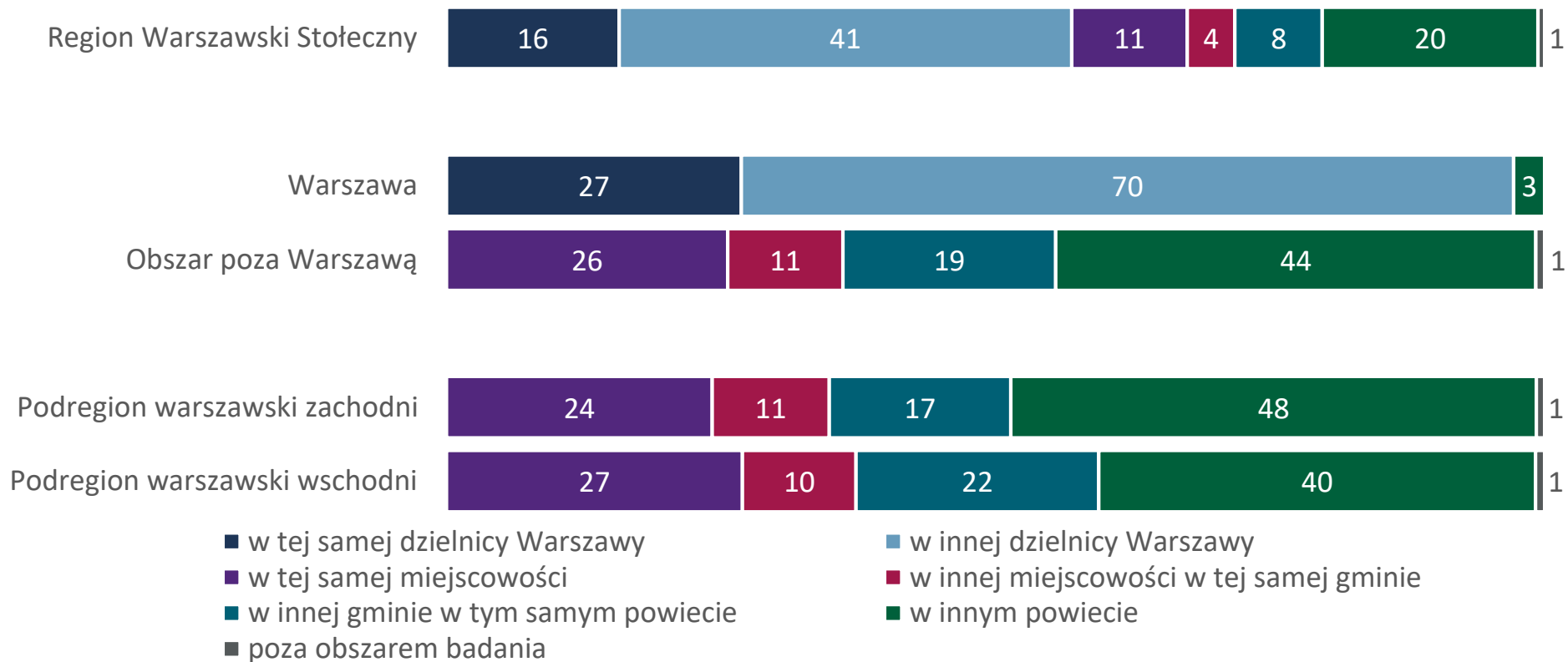
Wśród badanych osób pracujących jedynie 2% wskazało, że w ich miejscu pracy stosowane są jakieś zachęty do korzystania z innych niż samochód środków transportu. Korzystanie z takich zachęt zadeklarowało około jednej trzeciej pracowników, częściej byli to mieszkańcy podregionu wschodniego.

Podwożenie innych członków gospodarstwa

Zaledwie 5% pracujących poza domem zadeklarowało, że podczas podróży do pracy podwozi lub odprowadza innych członków rodziny do przedszkola, szkoły lub pracy. Związany z tym czas wydłużenia podróży na ogół nie przekracza 10 minut, a uciążliwość podwożenia uznawana jest za niezbyt dużą (średnia 5 na skali od 0 do 10).



Lokalizacja miejsca podróży obowiązkowych względem miejsca zamieszkania



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obowiązkowe



Powiat będący celem podróży obowiązkowych

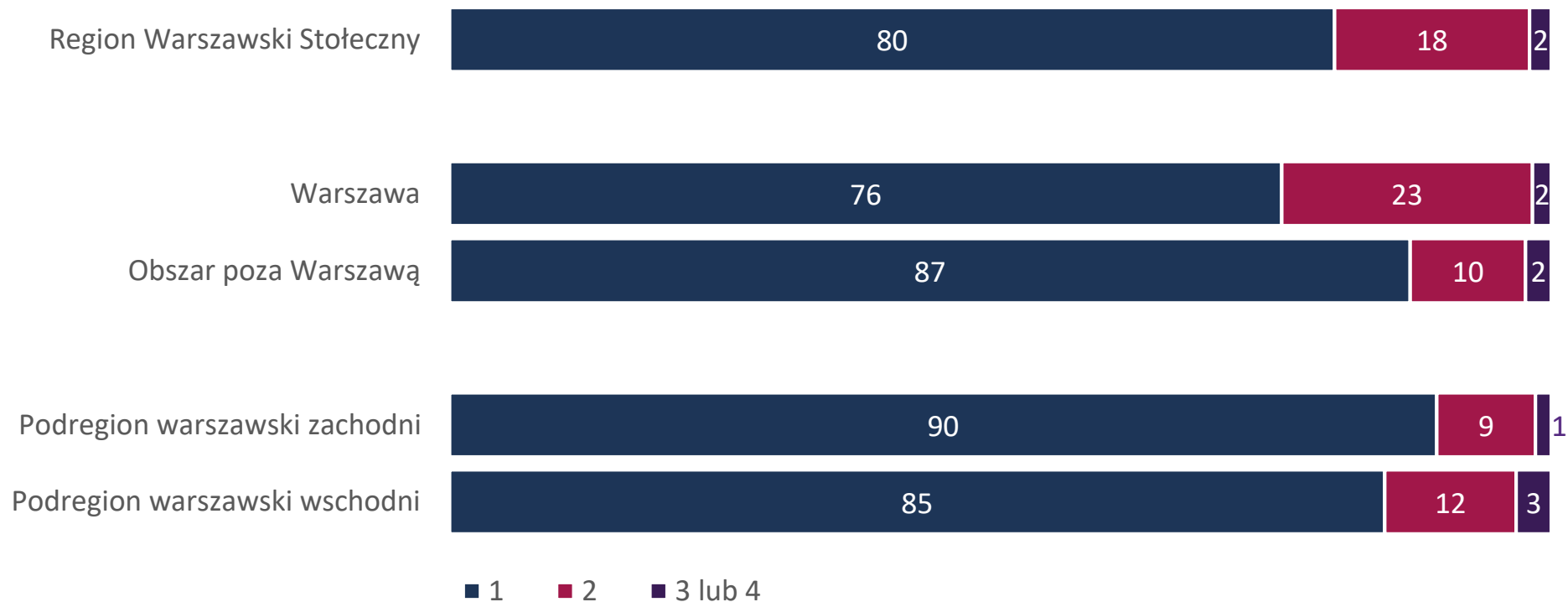
	REGION WARSZAWSKI STOŁĘCZNY	PODREGION WARSZAWSKI ZACHODNI	PODREGION WARSZAWSKI WSCHODNI
grodziski	2	10	
legionowski	3	2	10
miński	3		13
nowodworski	2	8	
otwocki	3		12
piaseczyński	3	13	
pruszkowski	4	18	
Warszawa	73	39	37
warszawski zachodni	2	10	
wołomiński	5		26
poza obszarem badania	1	1	1

Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obowiązkowe



Liczba środków transportu w podróżach obowiązkowych

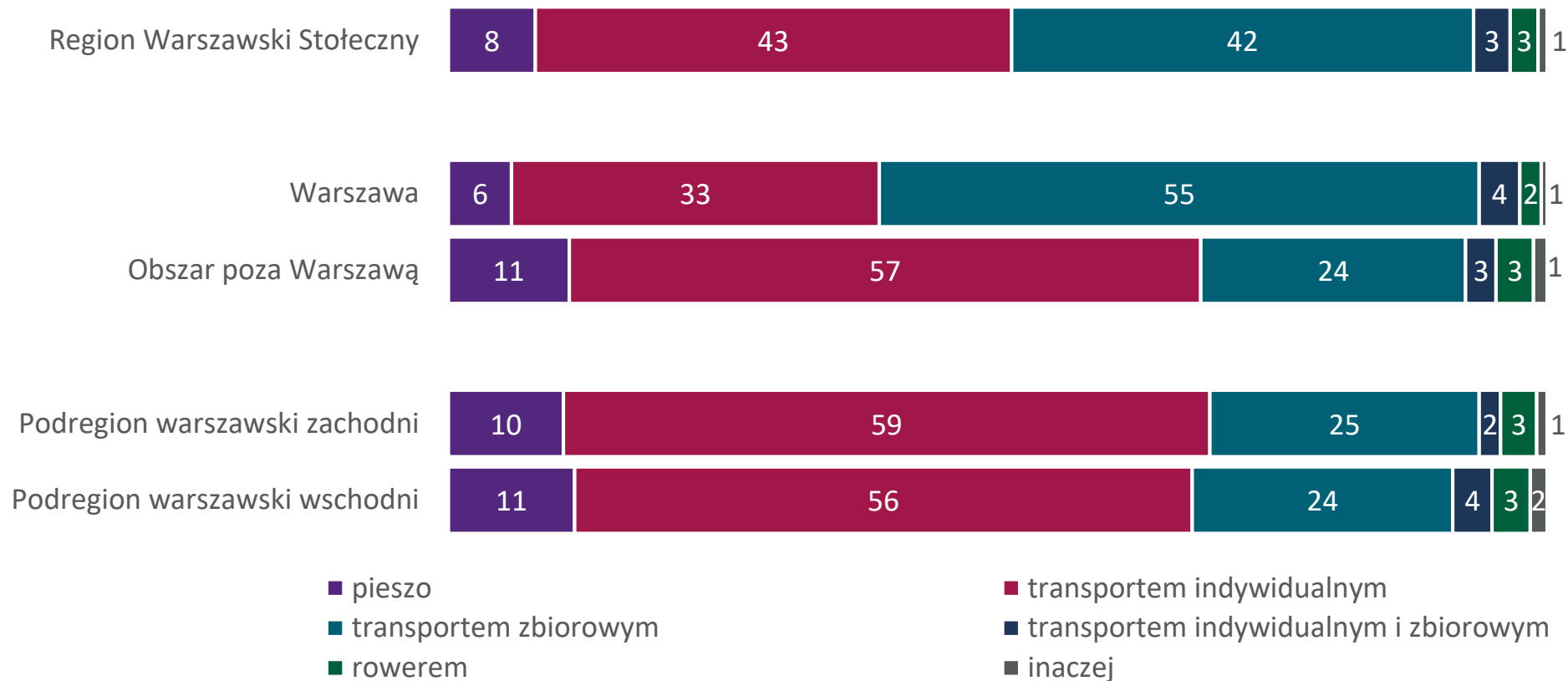


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obowiązkowe



Środki transportu w podróżach obligatoryjnych – zagregowane środki transportu

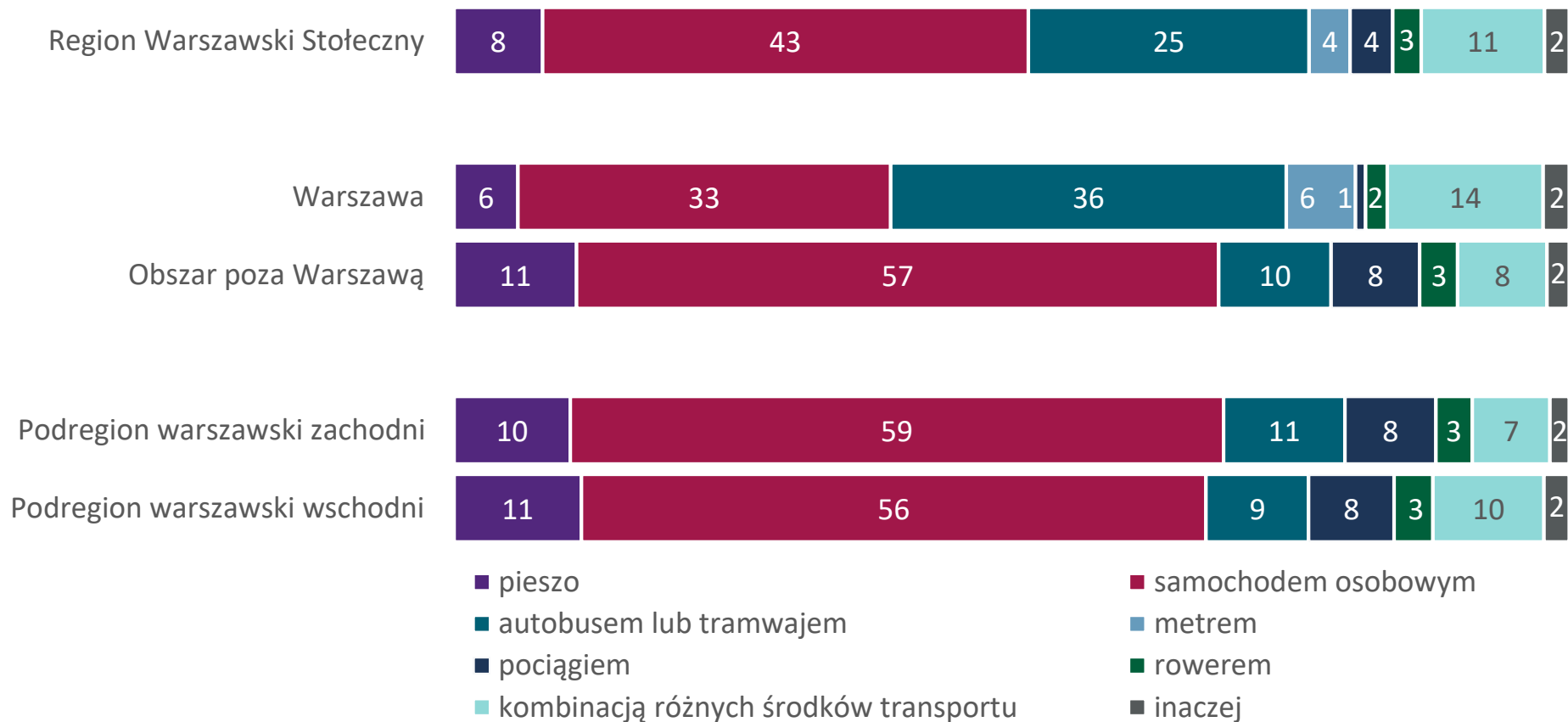


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne



Środki transportu w podróżach obligatoryjnych

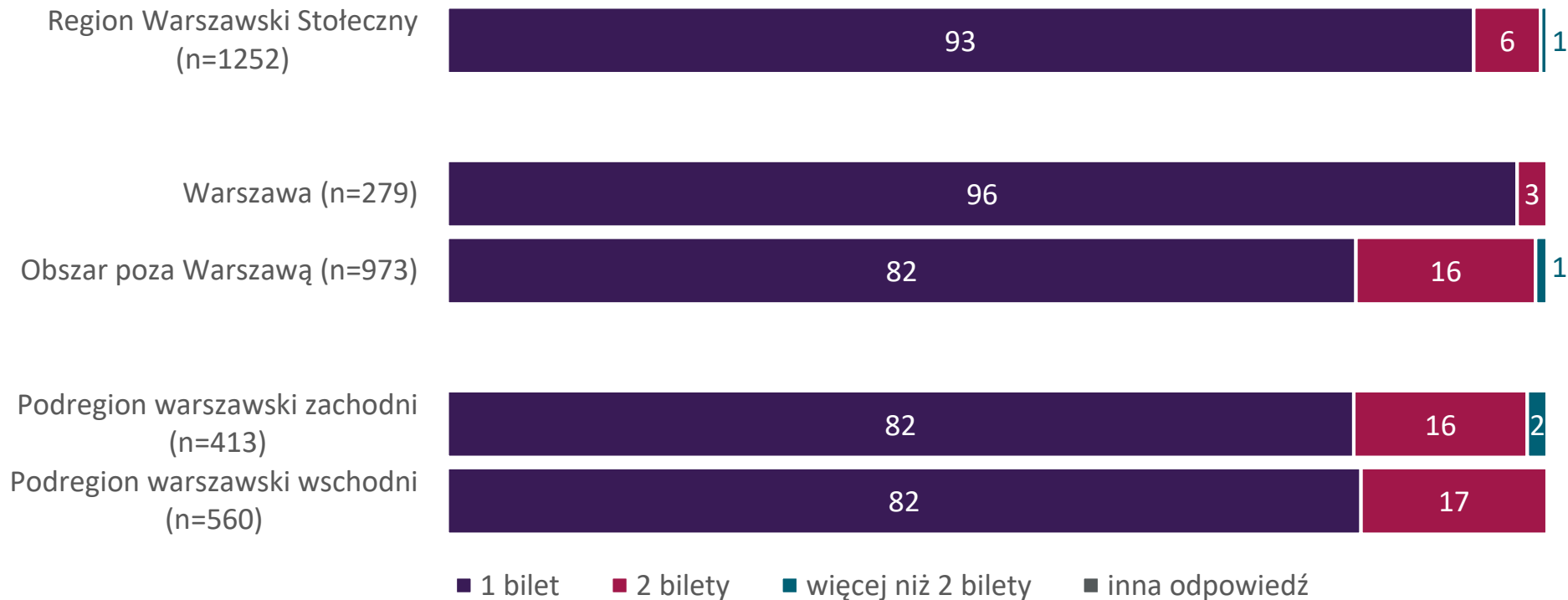


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne



Liczba różnych biletów wykorzystywanych podczas przejazdu

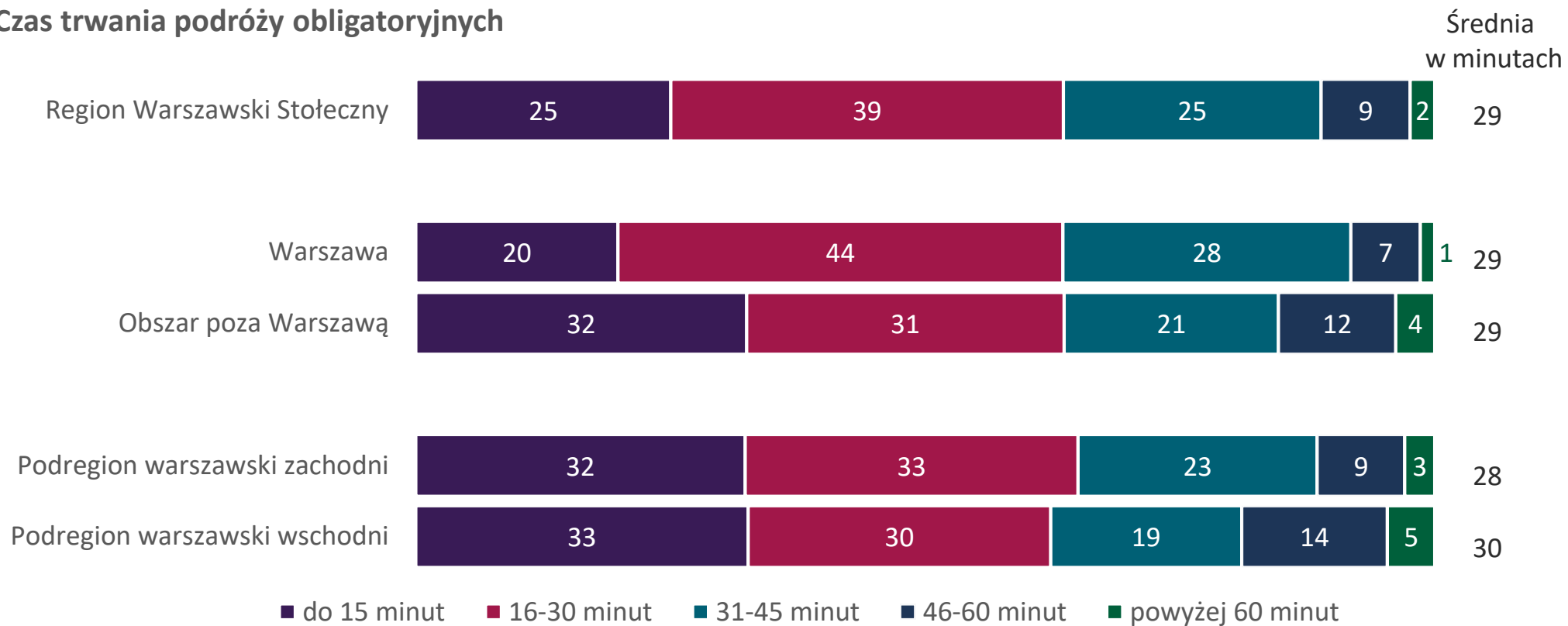


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne transportem zbiorowym



Czas trwania podróży obligatoryjnych



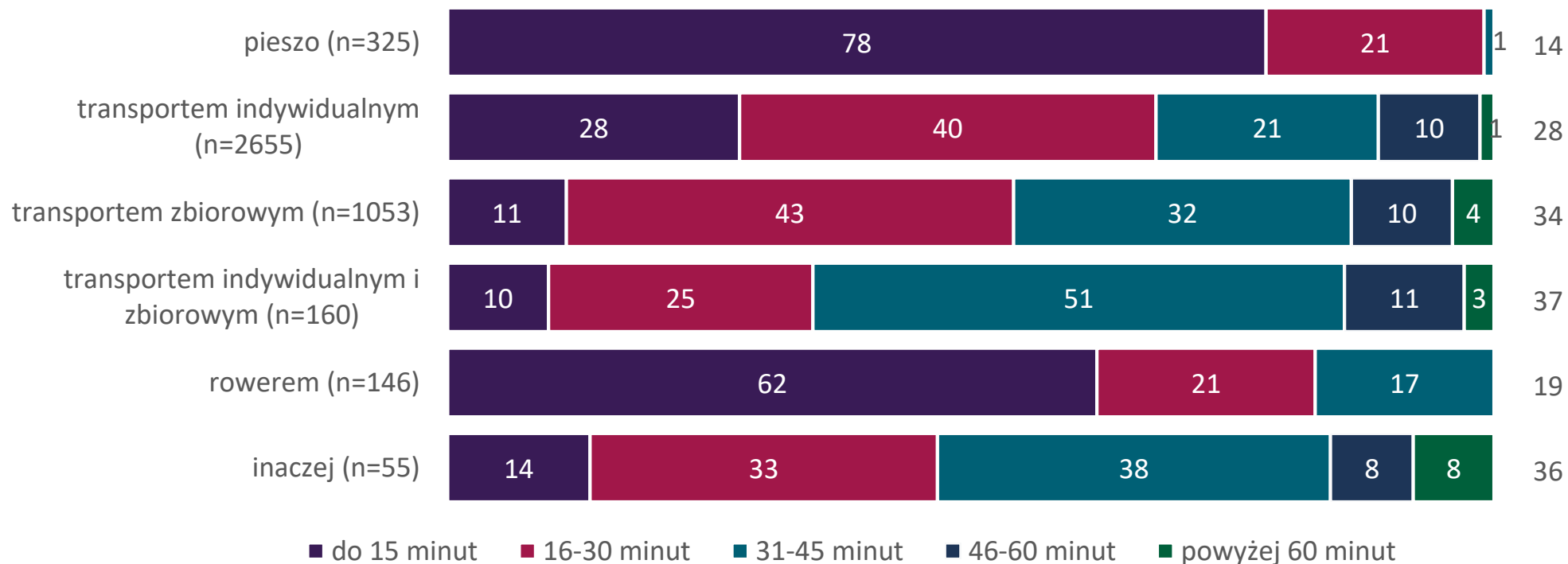
Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne



Czas trwania podróży obligatoryjnych w zależności od środka transportu

Średnia
w minutach



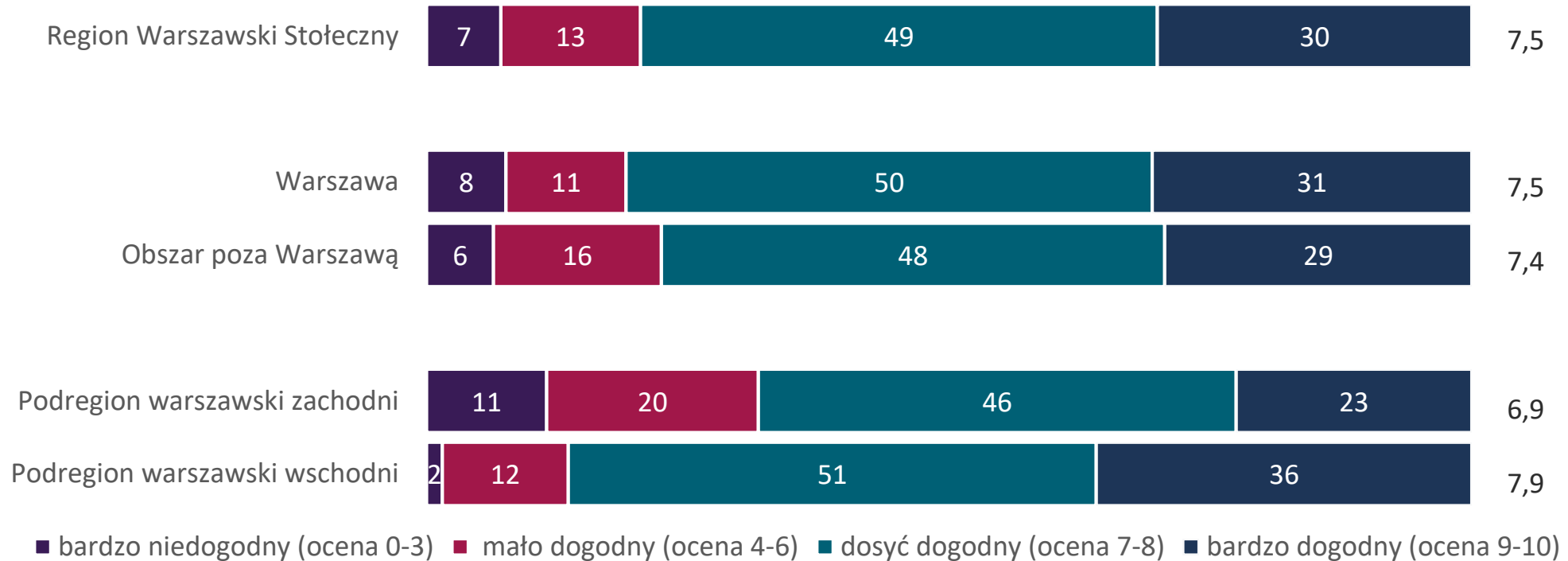
Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne



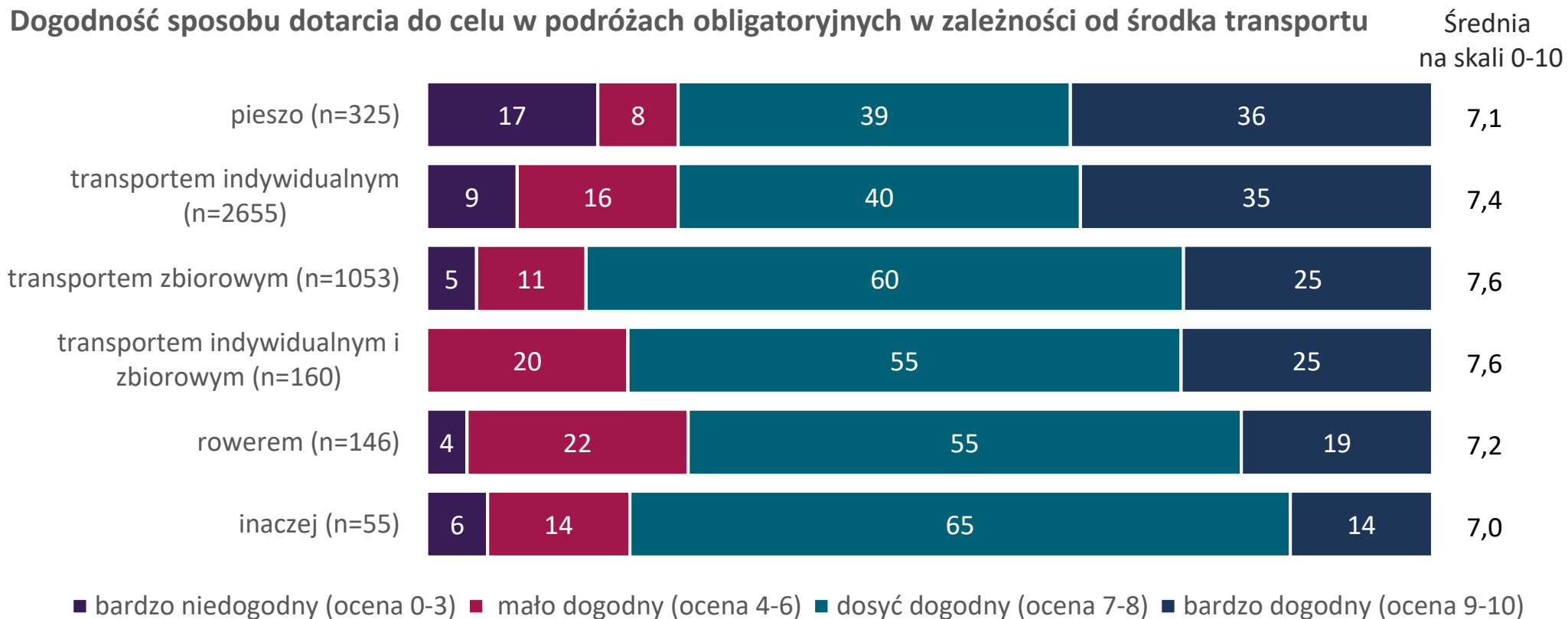
Dogodność sposobu dotarcia do celu w podróżach obowiązkowych

Średnia
na skali 0-10



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obowiązkowe

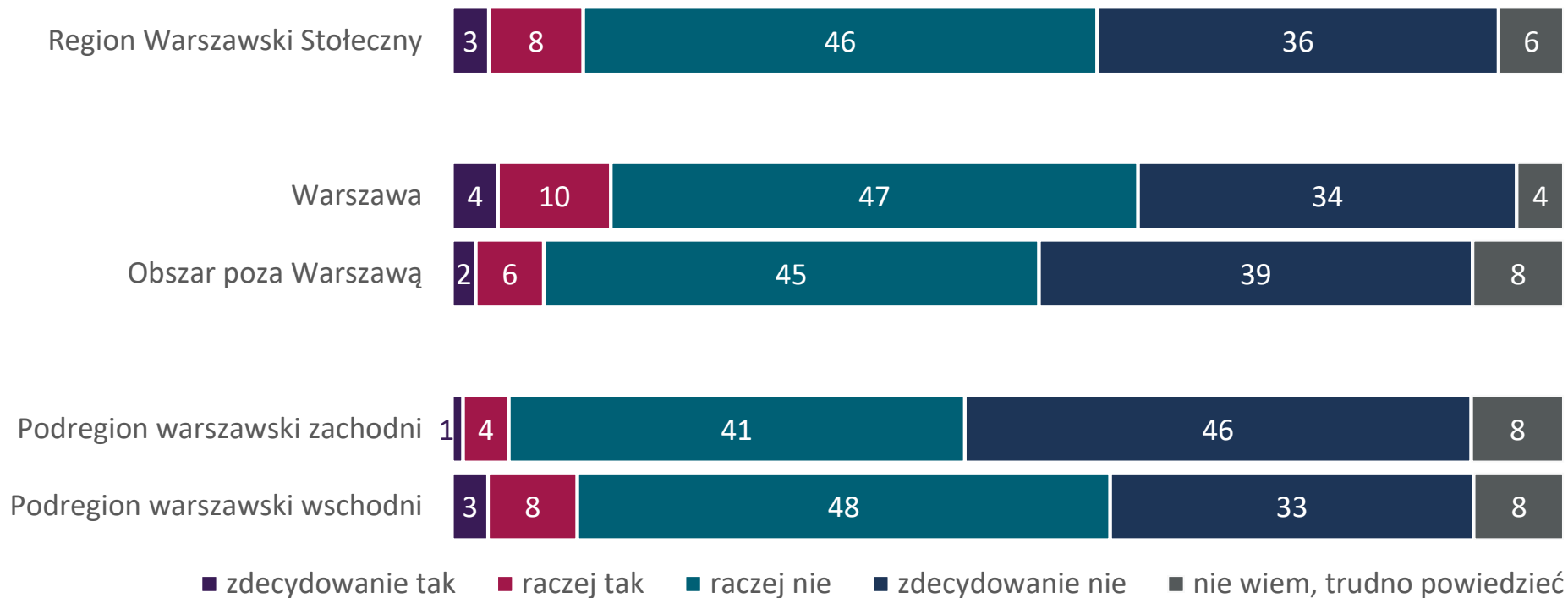


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obligatoryjne



Chęć zmiany sposobu realizowania podróży obowiązkowych

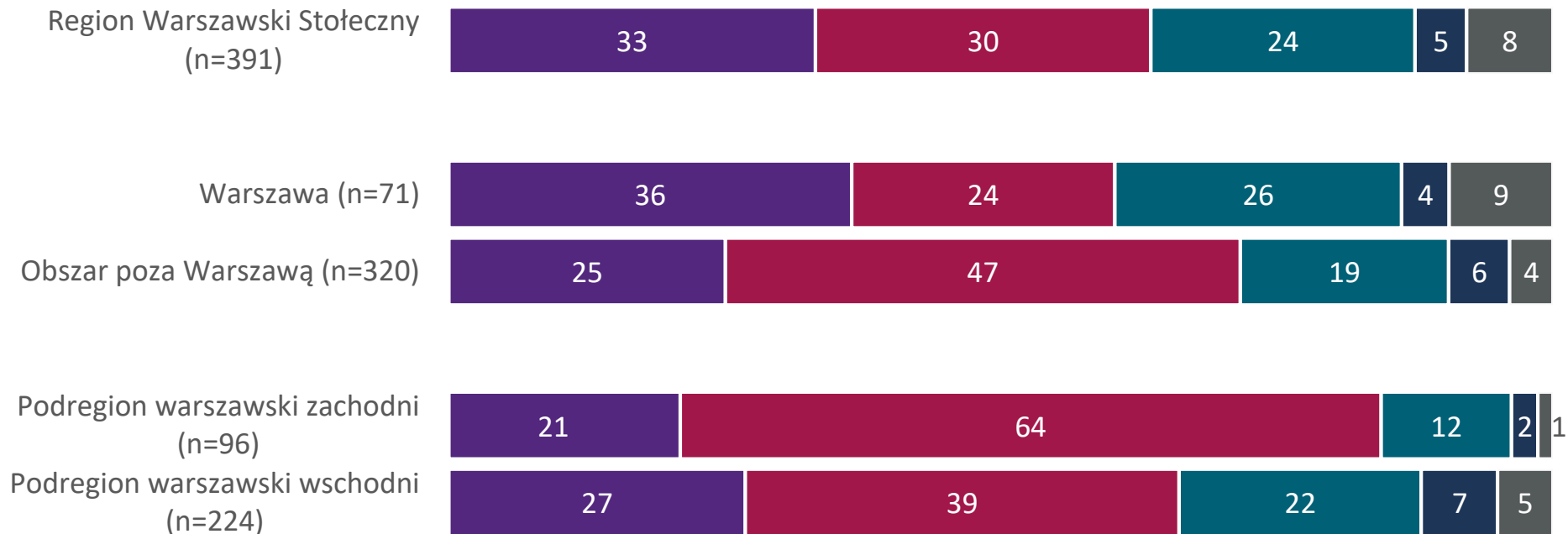


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani wykonujący podróże obowiązkowe



Preferowane zmiany sposobu realizowania podróży obligatoryjnych



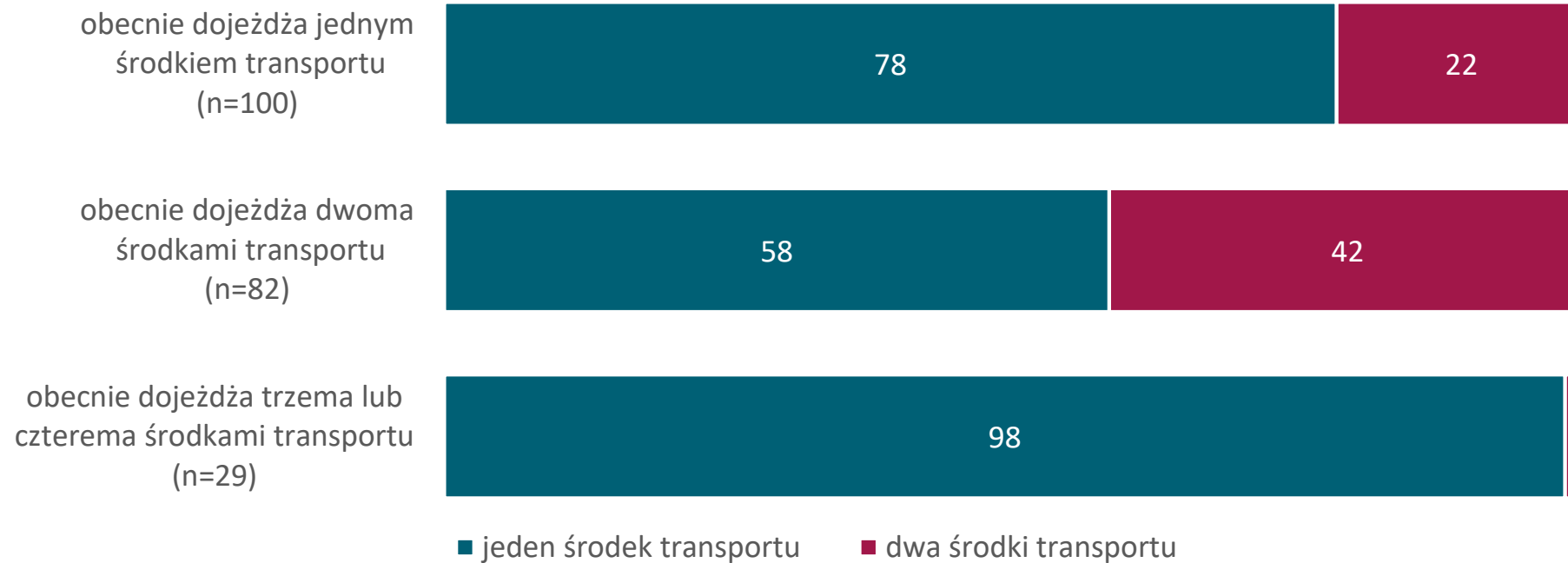
- zmiana w ramach dotychczasowego typu transportu
- zmiana na transport indywidualny
- zmiana na transport zbiorowy
- zmiana na rower lub podróż pieszą
- inna zmiana

Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób realizacji podróży obligatoryjnych



Preferowana liczba środków transportu w podróżach obligatoryjnych

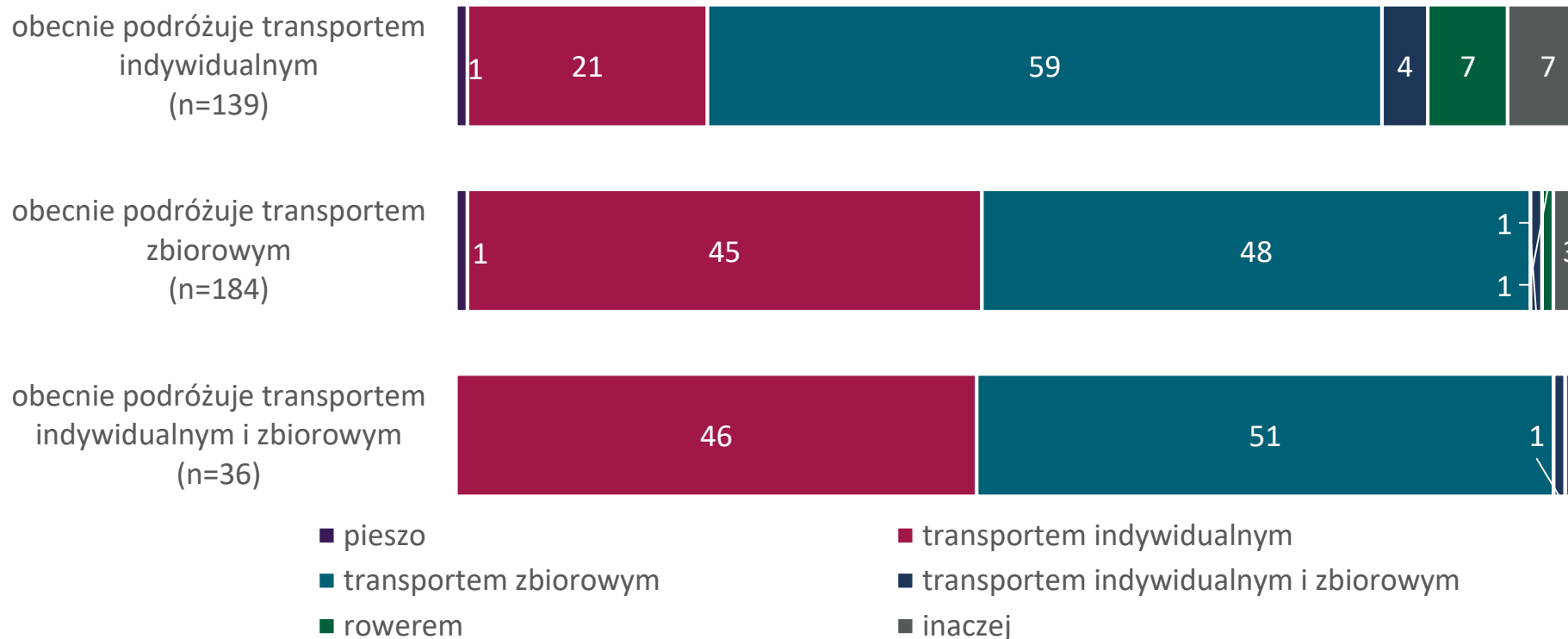


Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży obligatoryjnych



Preferowany sposób realizacji podróży w podróżach obligatoryjnych



Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży obligatoryjnych



Powód preferencji dla wybranego sposobu realizacji podróży obligatoryjnych – top 10 odpowiedzi

	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT INDYWIDUALNY (n=172)	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT ZBIOROWY (n=86)	CHĘĆ ZMIANY NA ROWER LUB PODRÓŻ PIESZĄ (n=16)
tak byłoby szybciej	69	52	14
tak byłoby bardziej komfortowo	45	25	31
tak byłoby taniej	1	58	19
tak byłoby bardziej ekologicznie	1	27	48
tak byłoby zdrowiej	1	14	68
tak mógłbym załatwić jeszcze inne sprawy	22	2	13
tak byłoby bezpieczniej	6	7	29
przy okazji mógłbym rozwozić domowników do szkoły/pracy	1	6	
dzięki temu był(a)bym niezależny/a	21		1
muszę wozić ciężkie przedmioty, zakupy	4	7	

Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży obligatoryjnych
Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź



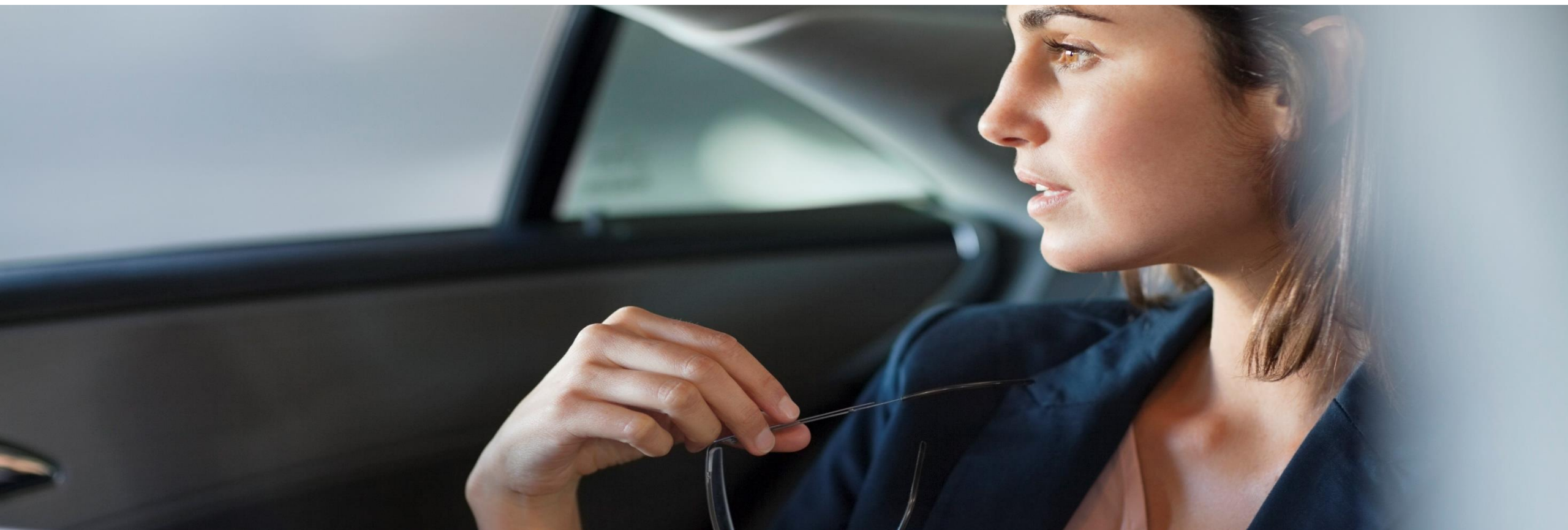
Powód, dla którego nie podróżuje w preferowany sposób – top 10 odpowiedzi

	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT INDYWIDUALNY (n=172)	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT ZBIOROWY (n=86)	CHĘĆ ZMIANY NA ROWER LUB PODRÓŻ PIESZĄ (UWAGA – NISKA LICZEBNOŚĆ n=16)
podróżowanie w ten sposób jest zbyt drogie	47	8	
nie mam dostępu do takiego sposobu podróżowania	1	53	
obawiam się, że często bym się spóźniał/a	16	7	7
połączenie jest o nieodpowiednich porach	6	18	16
obawiam się problemów z zaparkowaniem samochodu	26	3	
mam za daleko do pracy	1	17	6
ceny parkowania samochodu są zbyt duże	29		
nie jest to teraz komfortowe, wygodne	5	5	47
nie jest to teraz bezpieczne	2	12	9
połączenie jest zbyt rzadkie	4	17	

Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży obligatoryjnych
Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź

Podróże do pracy

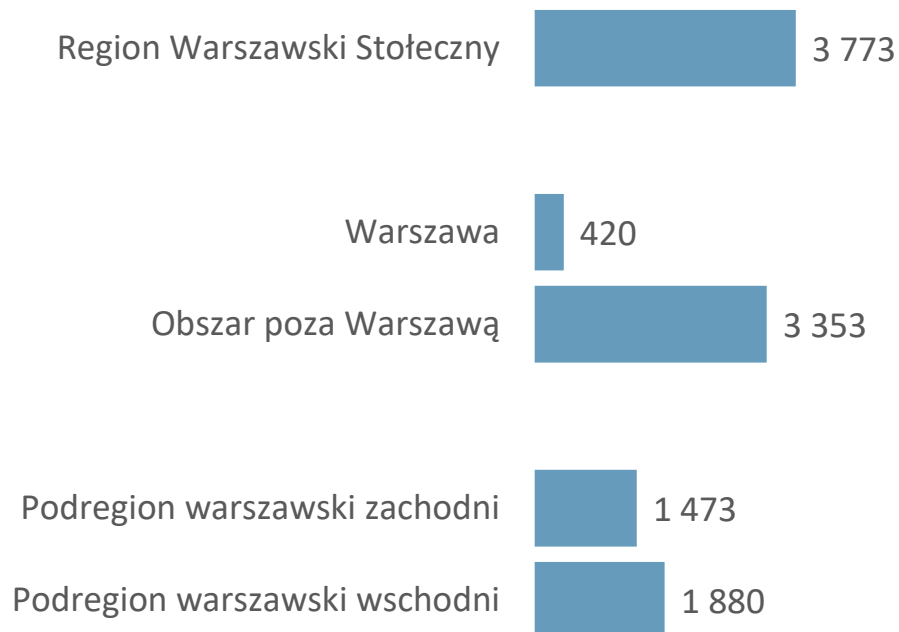




Zawartość rozdziału:

- 41 [Lokalizacja miejsca podróży względem miejsca zamieszkania](#)
- 42 [Środki transportu w podróżach](#)
- 46 [Zachęty do wyboru innych niż samochód środków transportu do pracy](#)
- 48 [Czas trwania podróży](#)
- 49 [Dogodność sposobu dotarcia do celu](#)
- 51 [Preferowany sposób realizowania podróży](#)
- 55 [Podwożenie lub odprowadzanie w drodze do pracy](#)

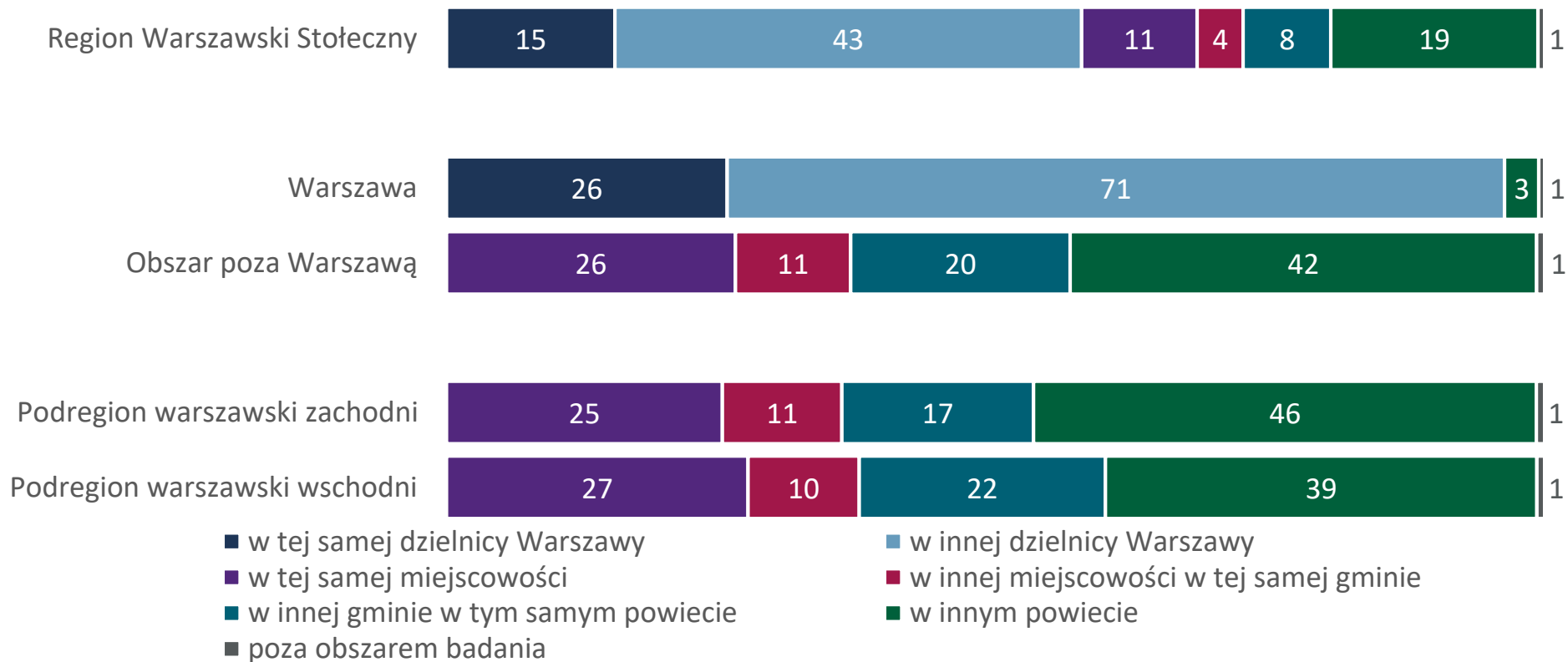
Podstawy procentowania da prezentowanych rozkładów (liczebność prób):



W pytaniach, dla których podstawy procentowania były mniejsze od podanych, liczebności zamieszczono na wykresach.



Lokalizacja miejsca pracy względem miejsca zamieszkania

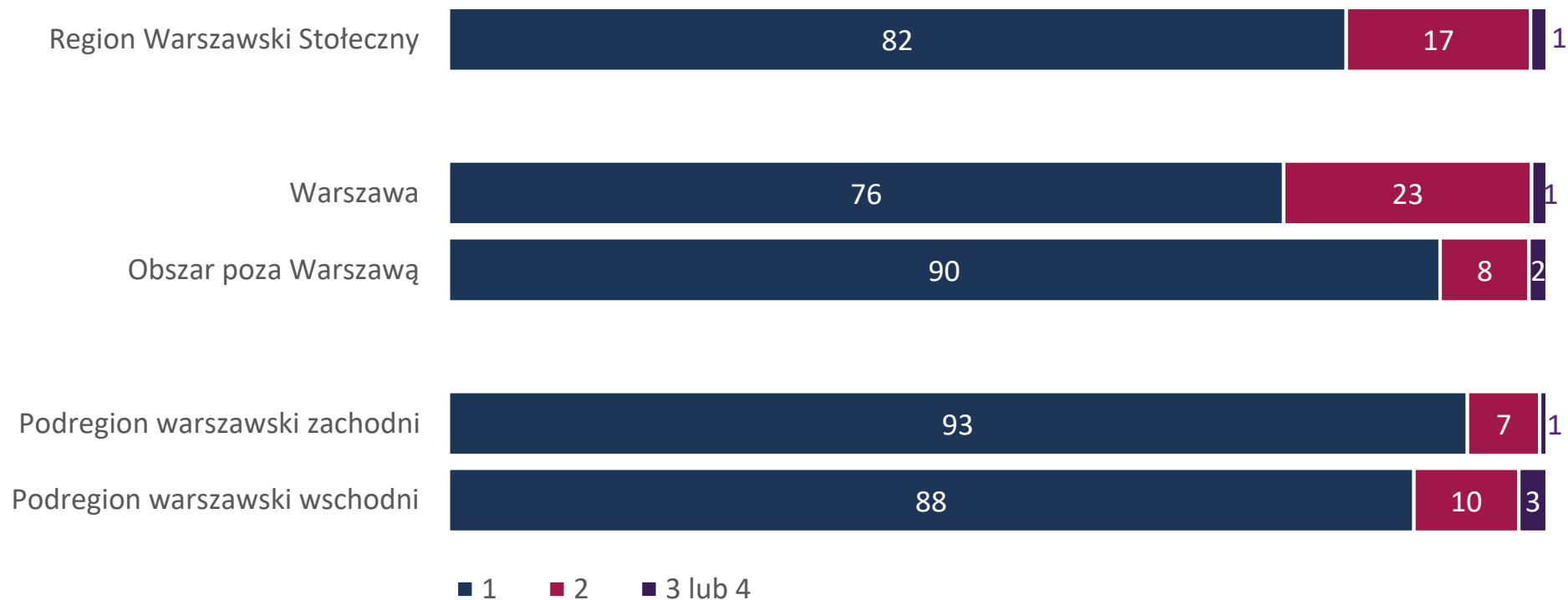


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Liczba środków transportu w podróży do pracy

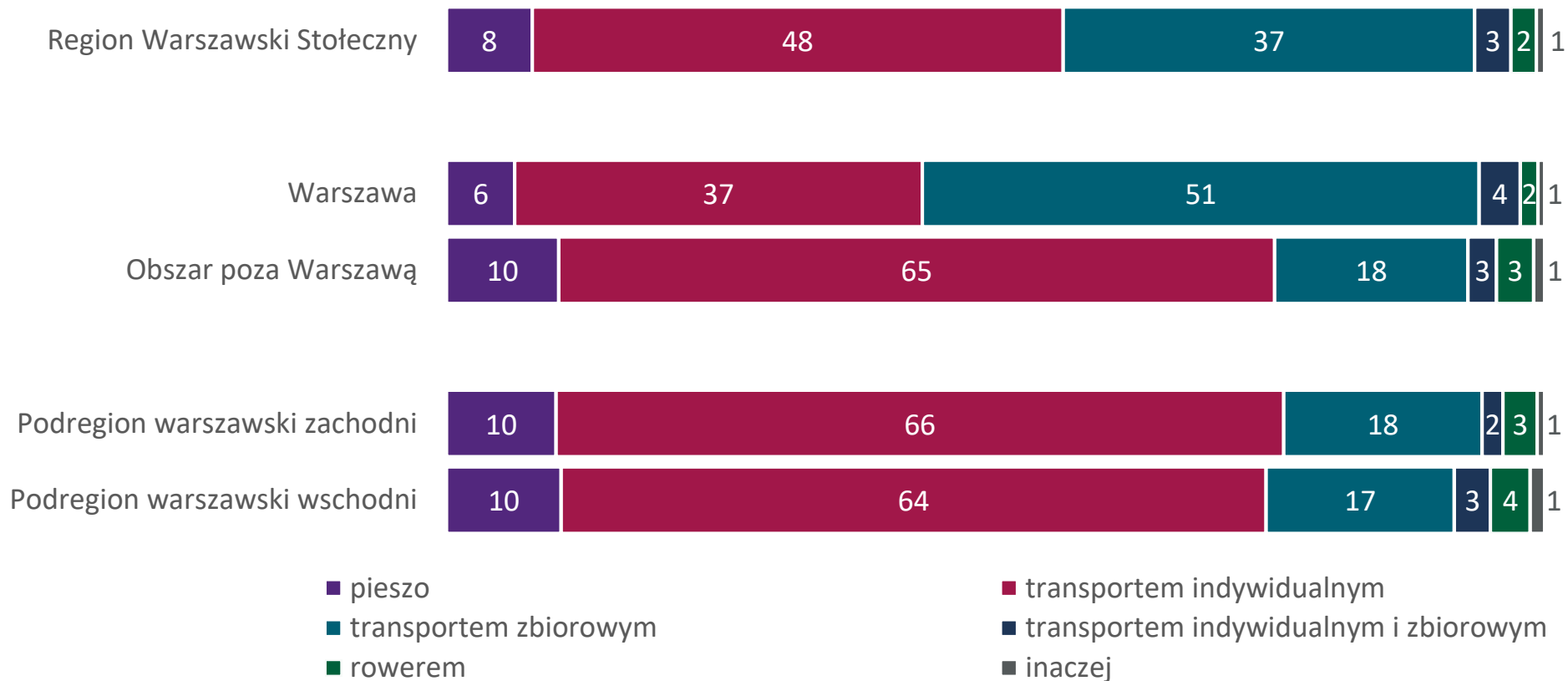


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Środki transportu w podróży do pracy – zagregowane środki transportu

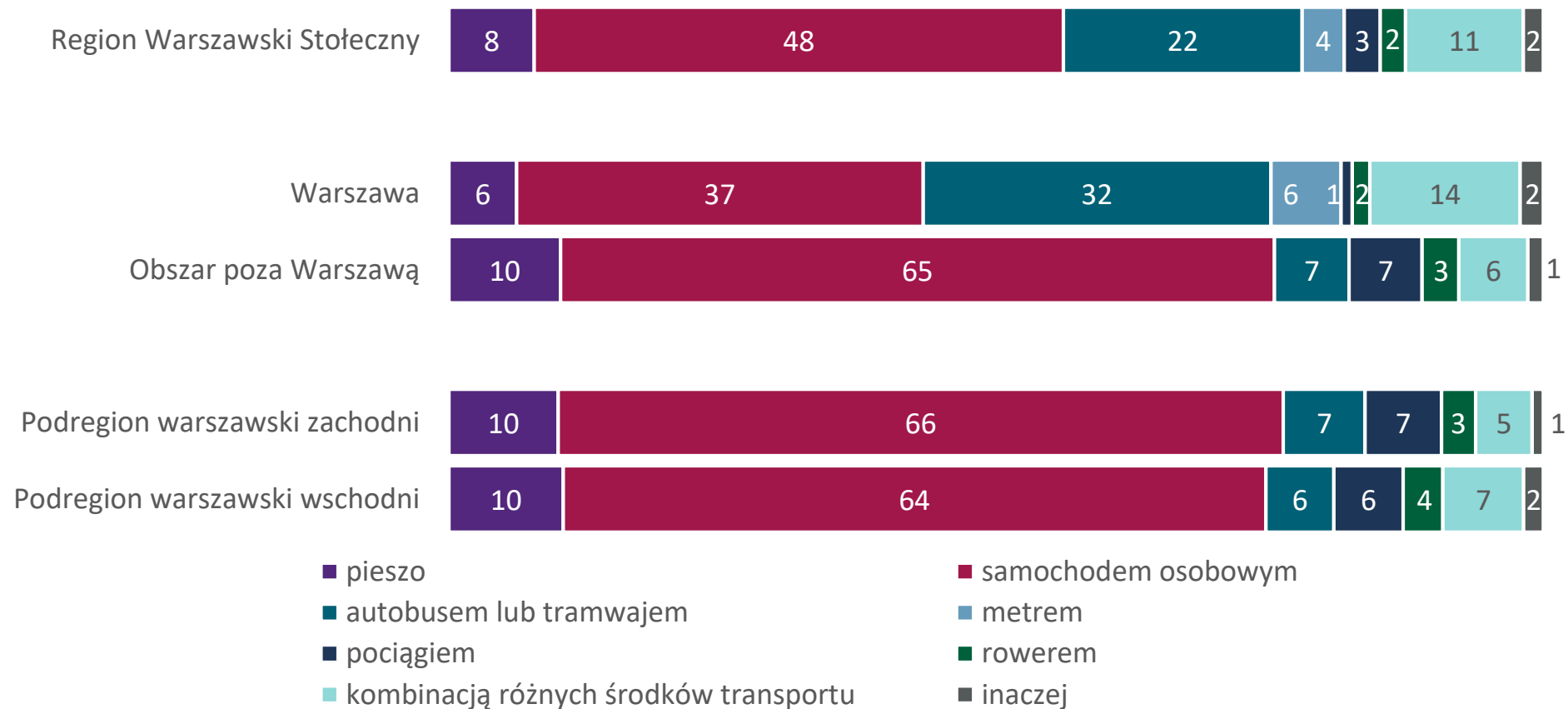


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Środki transportu w podróży do pracy

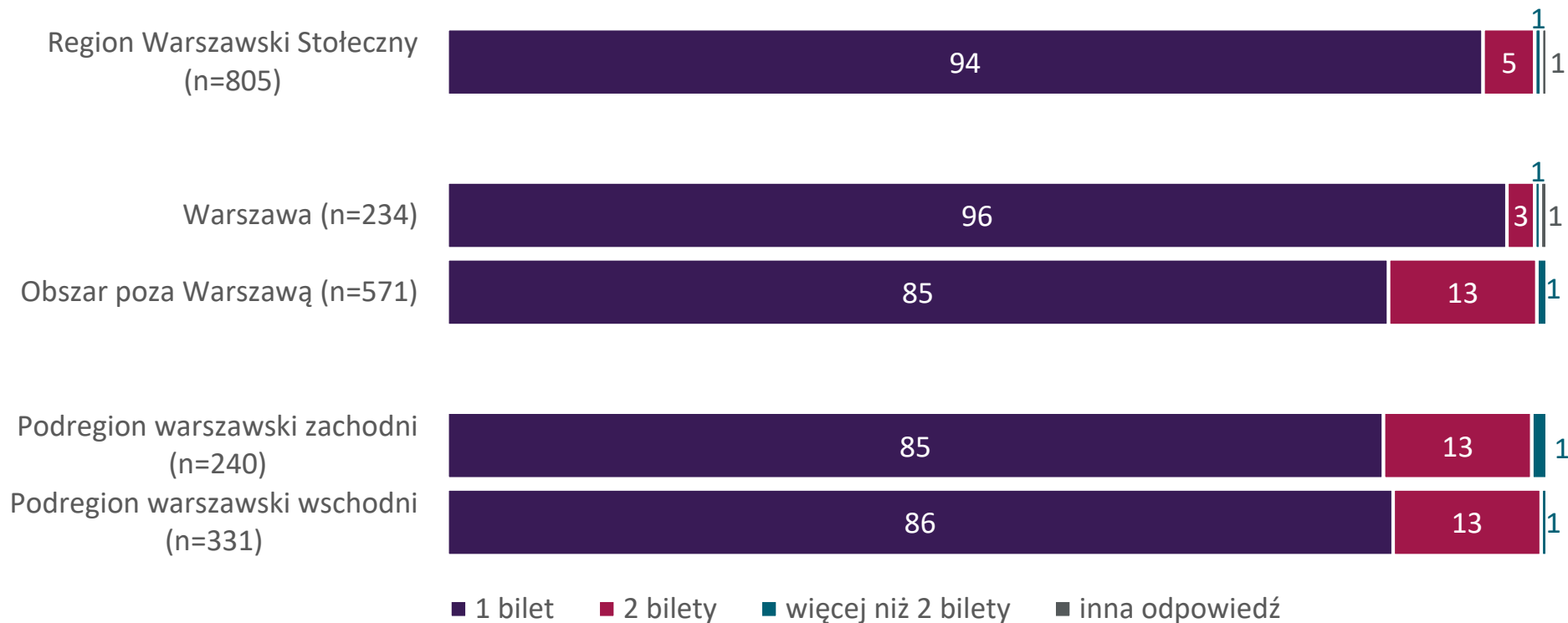


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Liczba różnych biletów wykorzystywanych podczas przejazdu do pracy

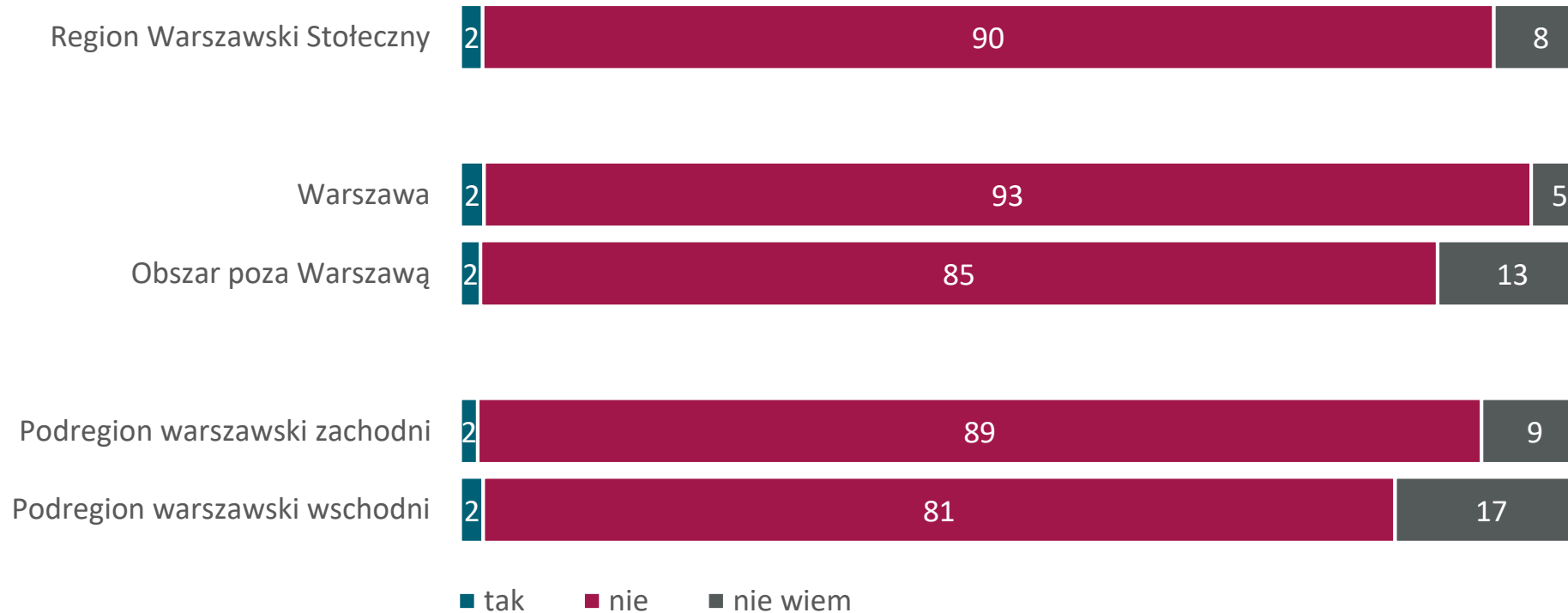


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy komunikacją zbiorową



Zachęty do wyboru innych niż samochód środków transportu do pracy

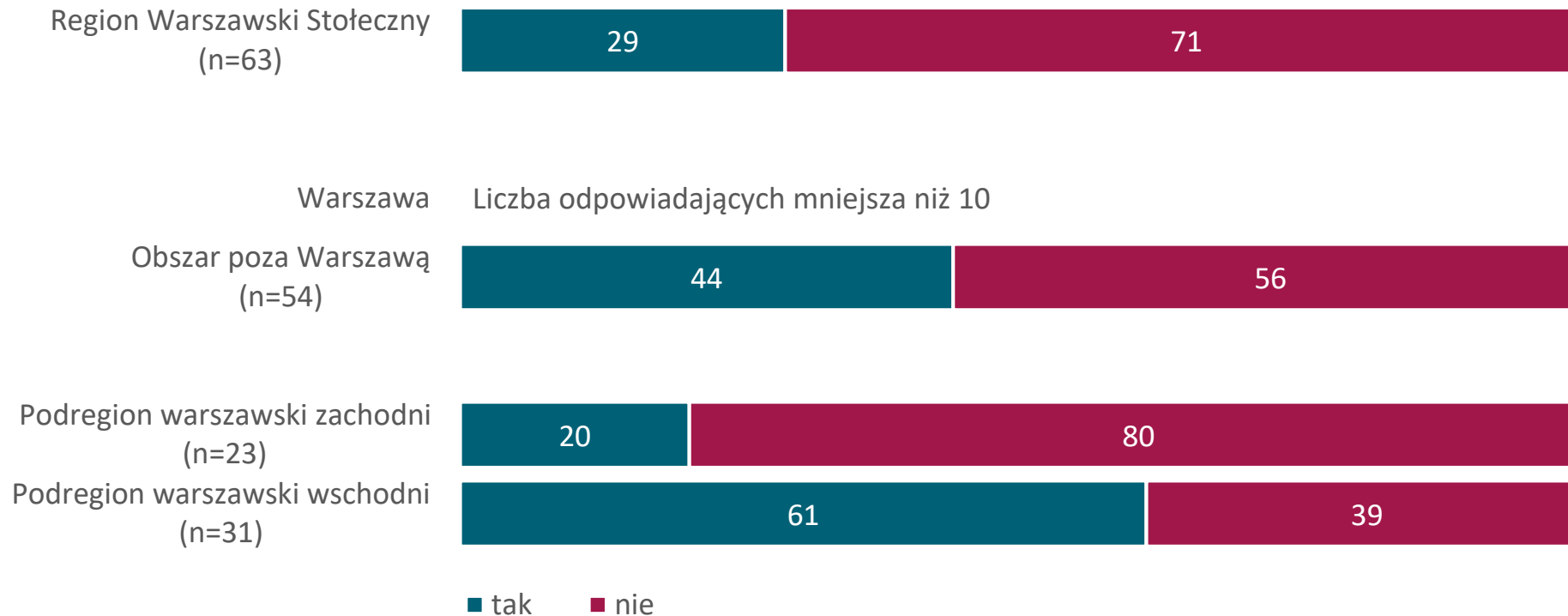


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Korzystanie z zachęt do wyboru innych niż samochód środków transportu do pracy



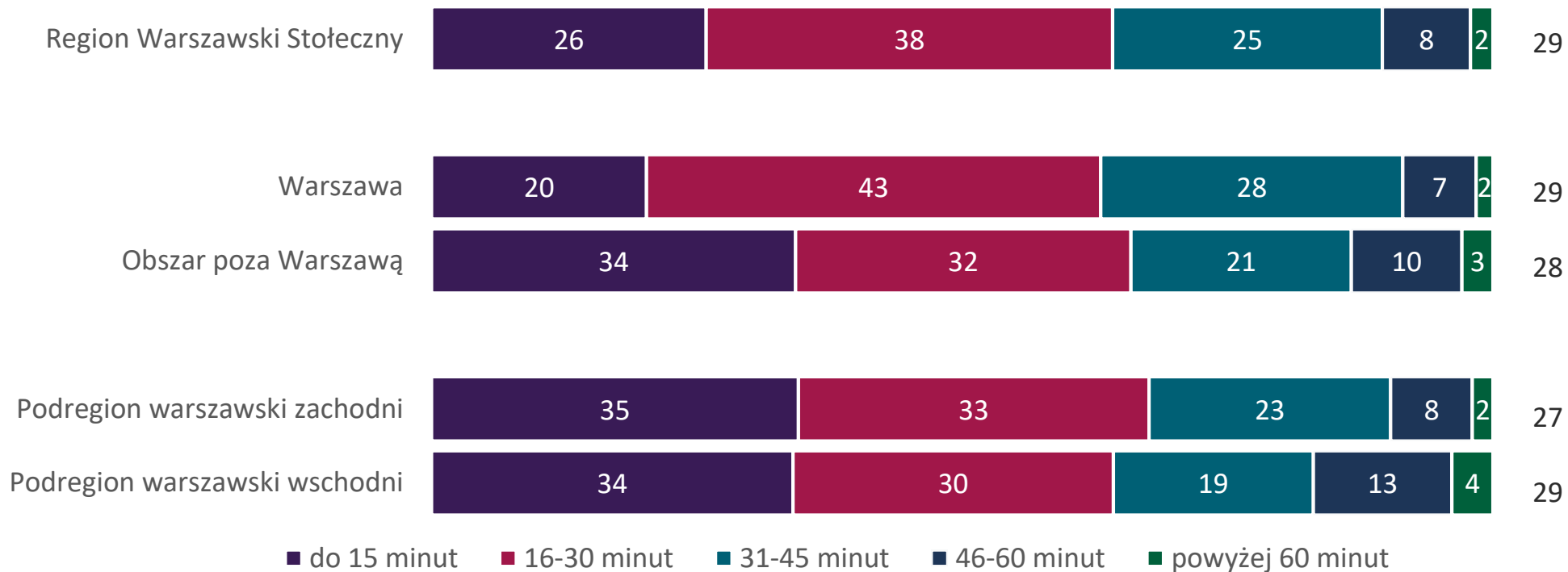
Dane w %

Podstawa procentowania: badani, w których firmach stosowane są zachęty



Czas trwania podróży do pracy

Średnia
w minutach



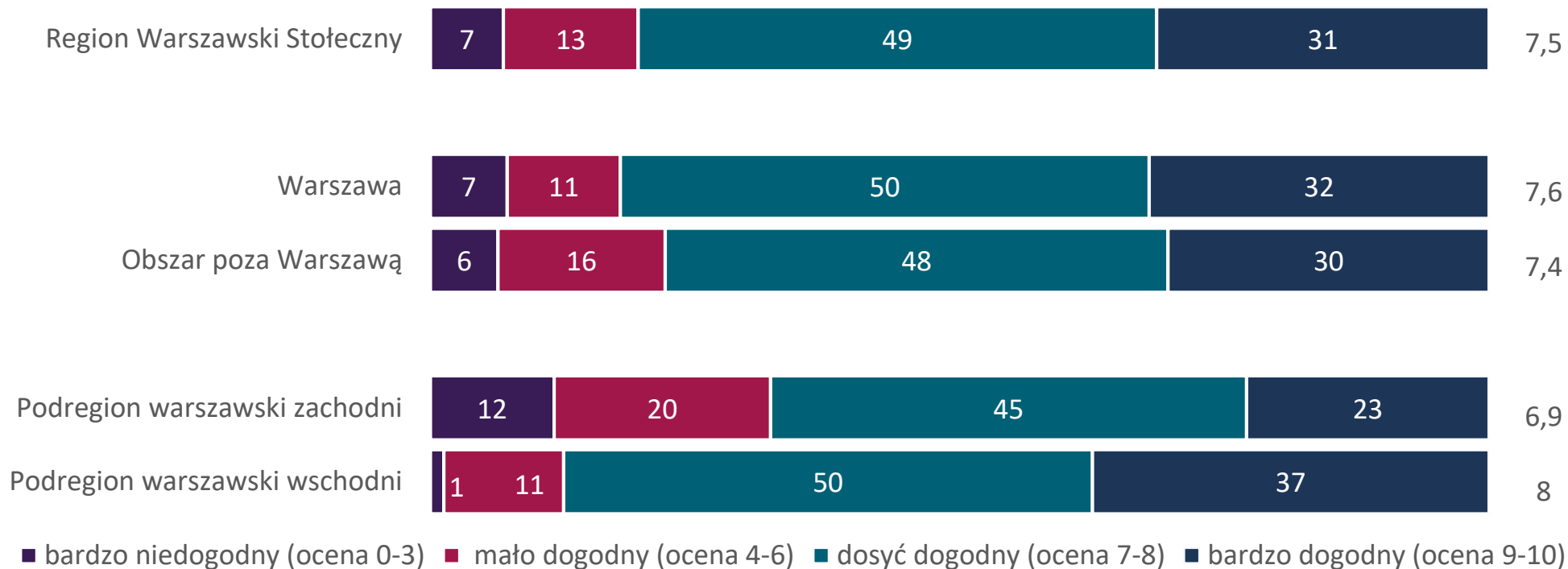
Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Dogodność sposobu podróżowania do pracy

Średnia
na skali 0-10

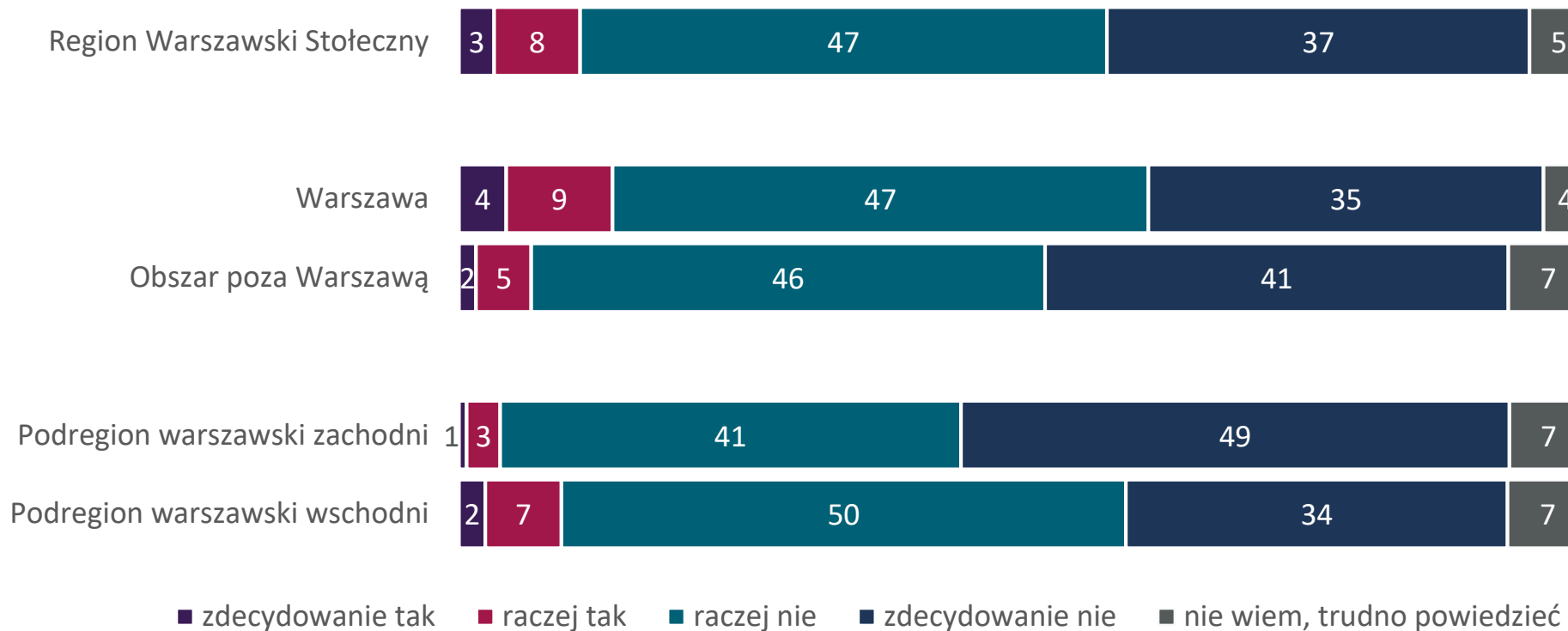


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Chęć zmiany dotychczasowego sposobu podróżowania do pracy na inny

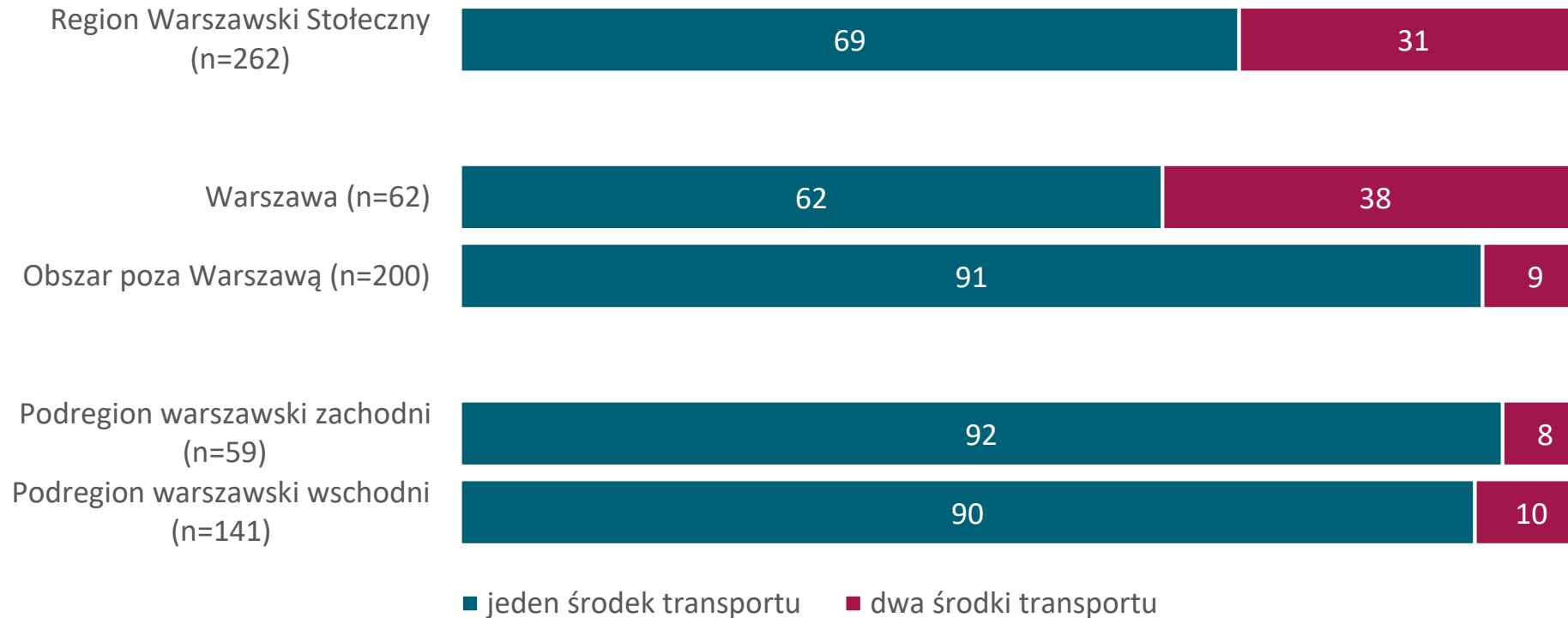


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Preferowana liczba środków transportu do pracy

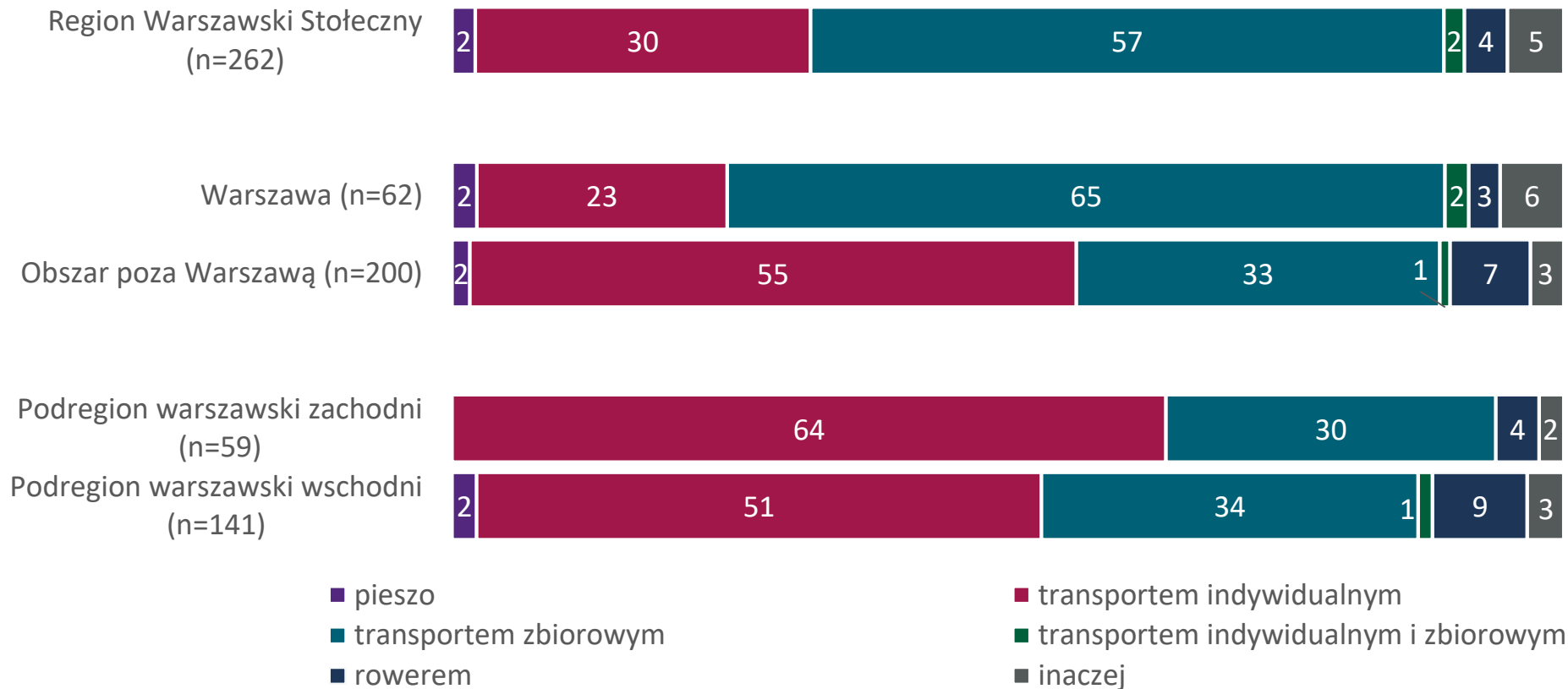


Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób podróżowania do pracy



Preferowany sposób realizacji podróży do pracy



Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób podróżowania do pracy



Powód chęci zmiany sposobu podróżowania do pracy – top 10 odpowiedzi

	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT INDYWIDUALNY (n=80)	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT ZBIOROWY (n=79)	CHĘĆ ZMIANY NA ROWER LUB PODRÓŻ PIESZĄ (n=15)
tak byłoby szybciej	54	50	16
tak byłoby bardziej komfortowo	51	26	35
tak byłoby taniej	2	61	22
tak byłoby bardziej ekologicznie	1	24	55
tak byłoby zdrowiej	2	14	78
tak mógłbym załatwić jeszcze inne sprawy	32	2	
tak byłoby bezpieczniej	9	7	18
przy okazji mógłbym rozwozić domowników...	2	7	
muszę wozić ciężkie przedmioty, zakupy	6	8	
dzięki temu był(a)bym niezależny/a	24		2

Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży do pracy

Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź





Powód, dla którego nie podróżuje w preferowany sposób – top 10 odpowiedzi

	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT INDYWIDUALNY (n=79)	CHĘĆ ZMIANY NA TRANSPORT ZBIOROWY (n=79)	CHĘĆ ZMIANY NA ROWER LUB PODRÓŻ PIESZĄ (n=13)
podróżowanie w ten sposób jest zbyt drogie	45	8	
nie mam dostępu do takiego sposobu podróżowania		51	
obawiam się, że często bym się spóźniał/a	26	7	8
połączenie jest o nieodpowiednich porach	9	20	
obawiam się problemów z zaparkowaniem samochodu	34	4	
mam za daleko do pracy	1	18	7
połączenie jest zbyt rzadkie	6	18	
nie jest to teraz komfortowe, wygodne	8	5	37
ceny parkowania samochodu są zbyt duże	36		
nie jest to teraz bezpieczne	2	13	10

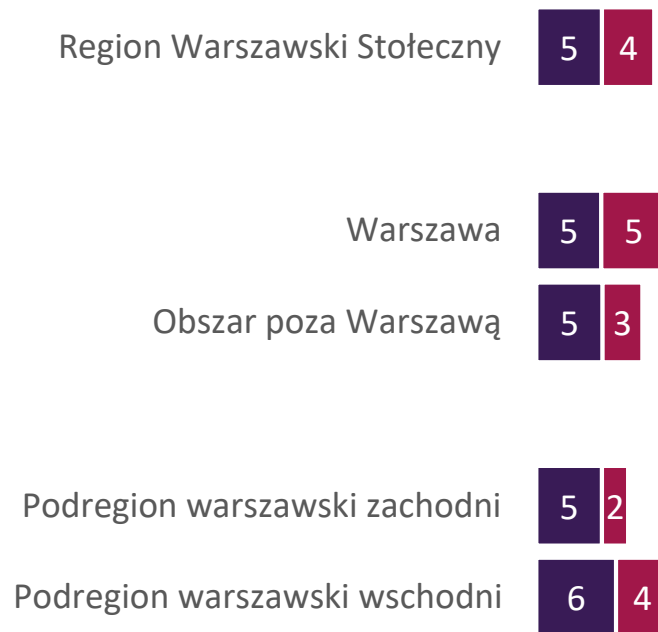
Dane w %

Podstawa procentowania: badani, którzy chcieliby zmienić sposób wykonywania podróży do pracy

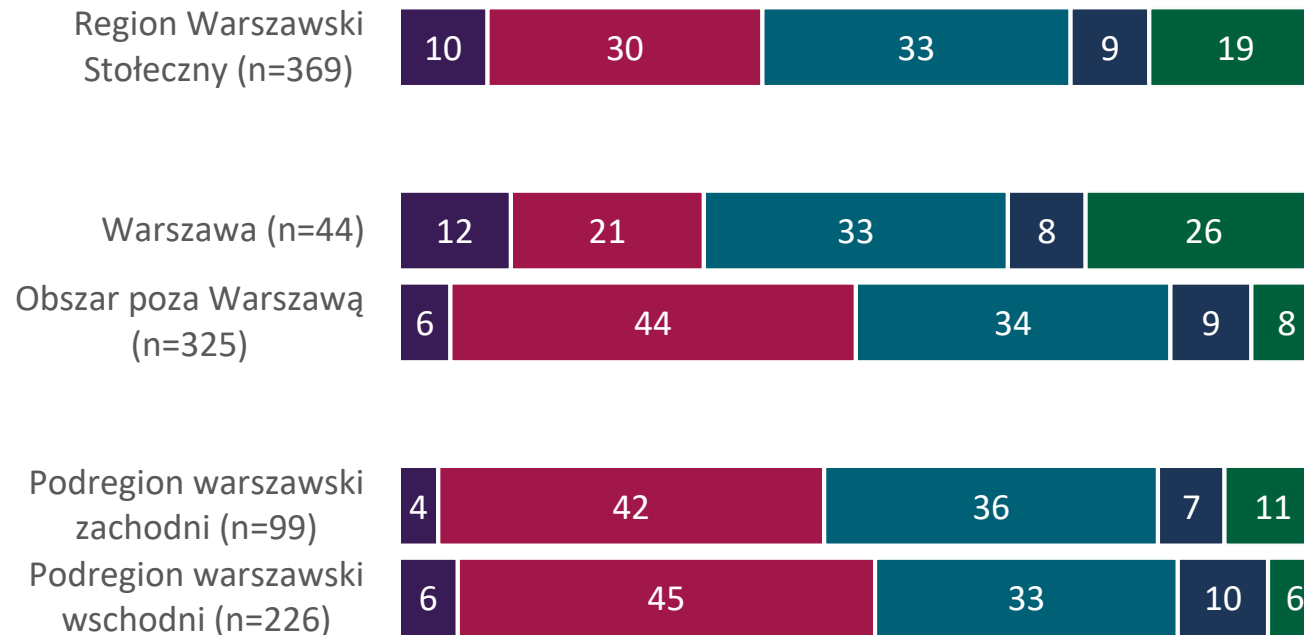
Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź



Podwożenie lub odprowadzanie w drodze do pracy



Czas wydłużenia podróży do pracy w związku z podwożeniem lub odprowadzaniem



■ tak, do szkoły ■ tak, do przedszkola

■ wcale ■ do 5 minut ■ 6-10 minut ■ 11-15 minut ■ powyżej 15 minut

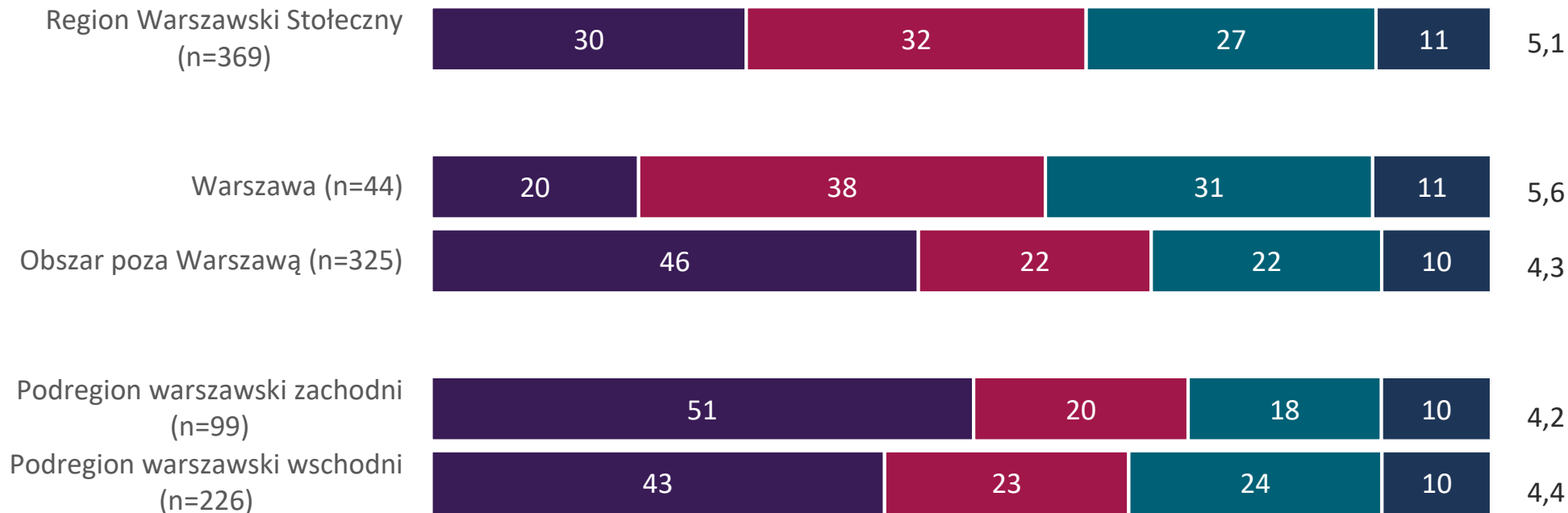
Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy, którzy podwożą lub odprowadzają inne osoby



Uciążliwość podróży w związku z podwożeniem lub odprowadzaniem podczas drogi pracy

Średnia
na skali 0-10



■ nieuciążliwe (ocena 0-3) ■ mało uciążliwe (ocena 4-6) ■ dosyć uciążliwe (ocena 7-8) ■ bardzo uciążliwe (ocena 9-10)

Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy

Podróże do szkoły





Zawartość rozdziału:

- 59 [Lokalizacja miejsca podróży względem miejsca zamieszkania](#)
- 60 [Środki transportu w podróżach](#)
- 64 [Czas trwania podróży](#)
- 65 [Dogodność sposobu dotarcia do celu](#)

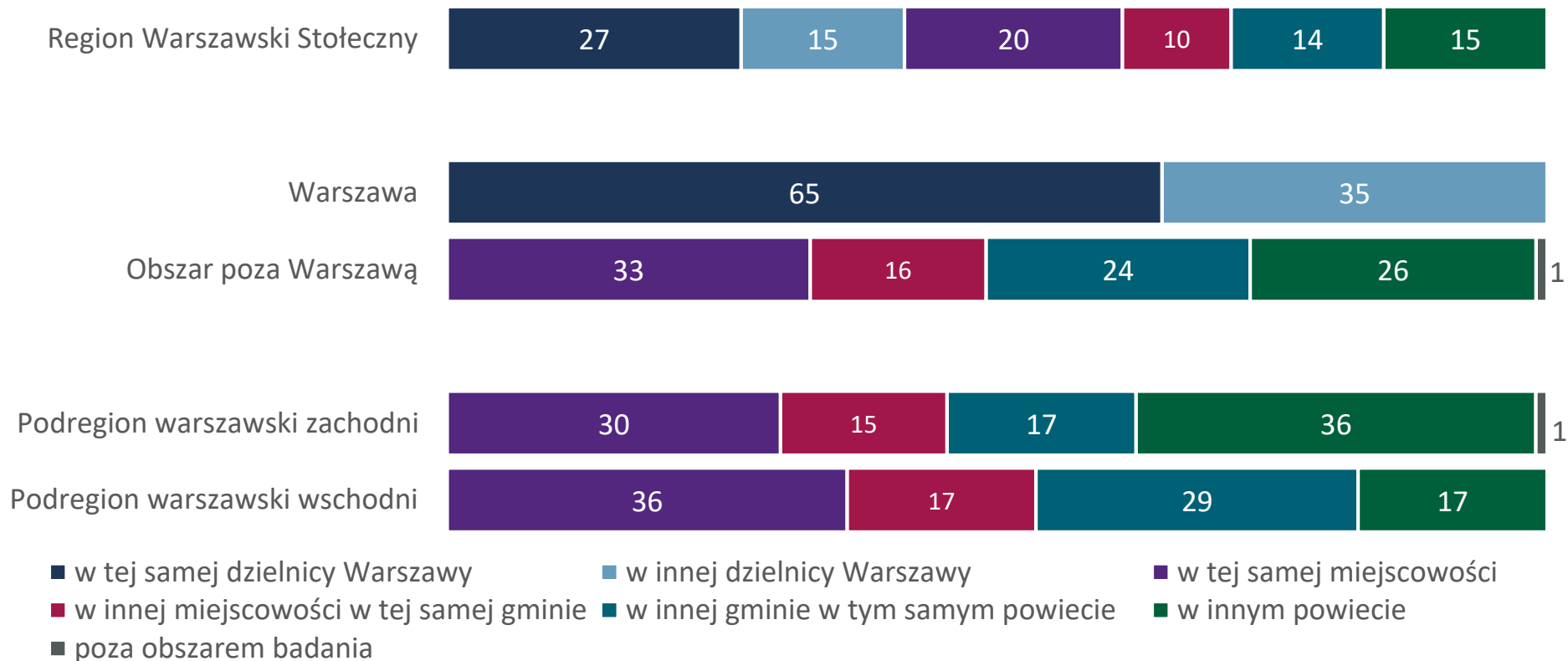
Podstawy procentowania da prezentowanych rozkładów (liczebność prób):



W pytaniach, dla których podstawy procentowania były mniejsze od podanych, liczebności zamieszczono na wykresach.



Lokalizacja szkoły względem miejsca zamieszkania.

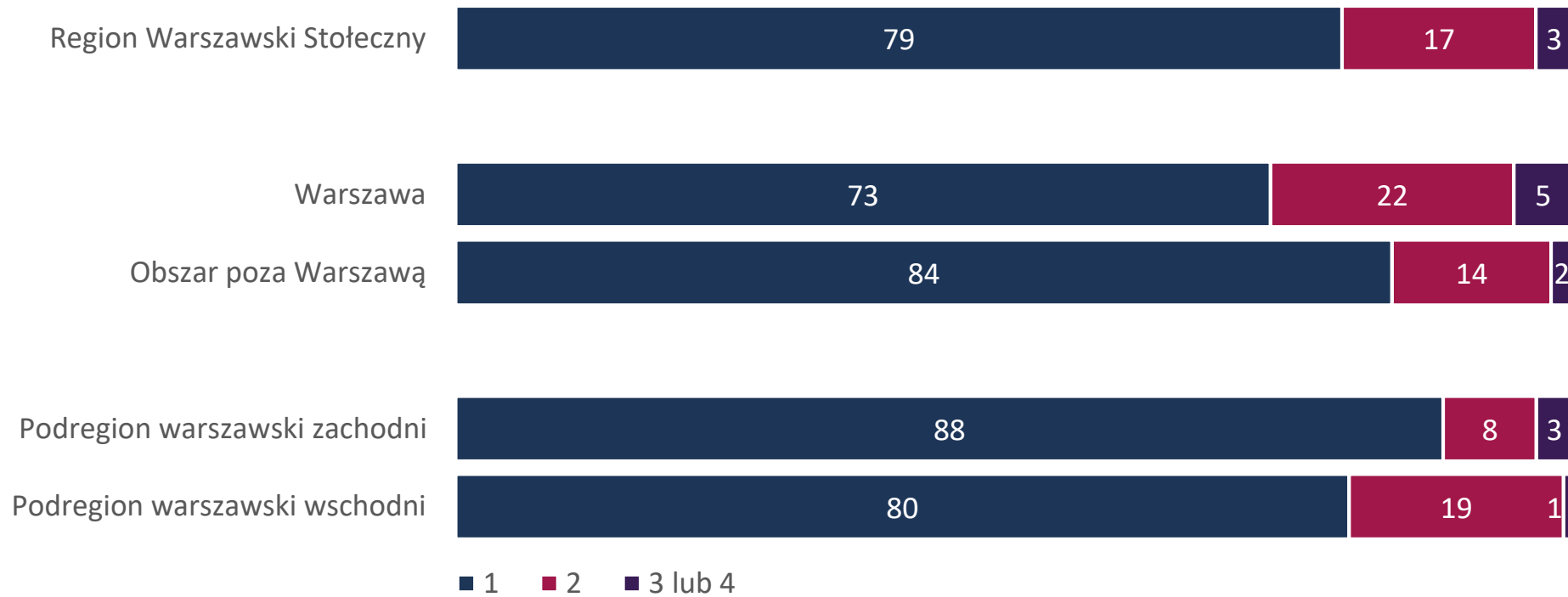


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Liczba środków transportu w podróży do szkoły.

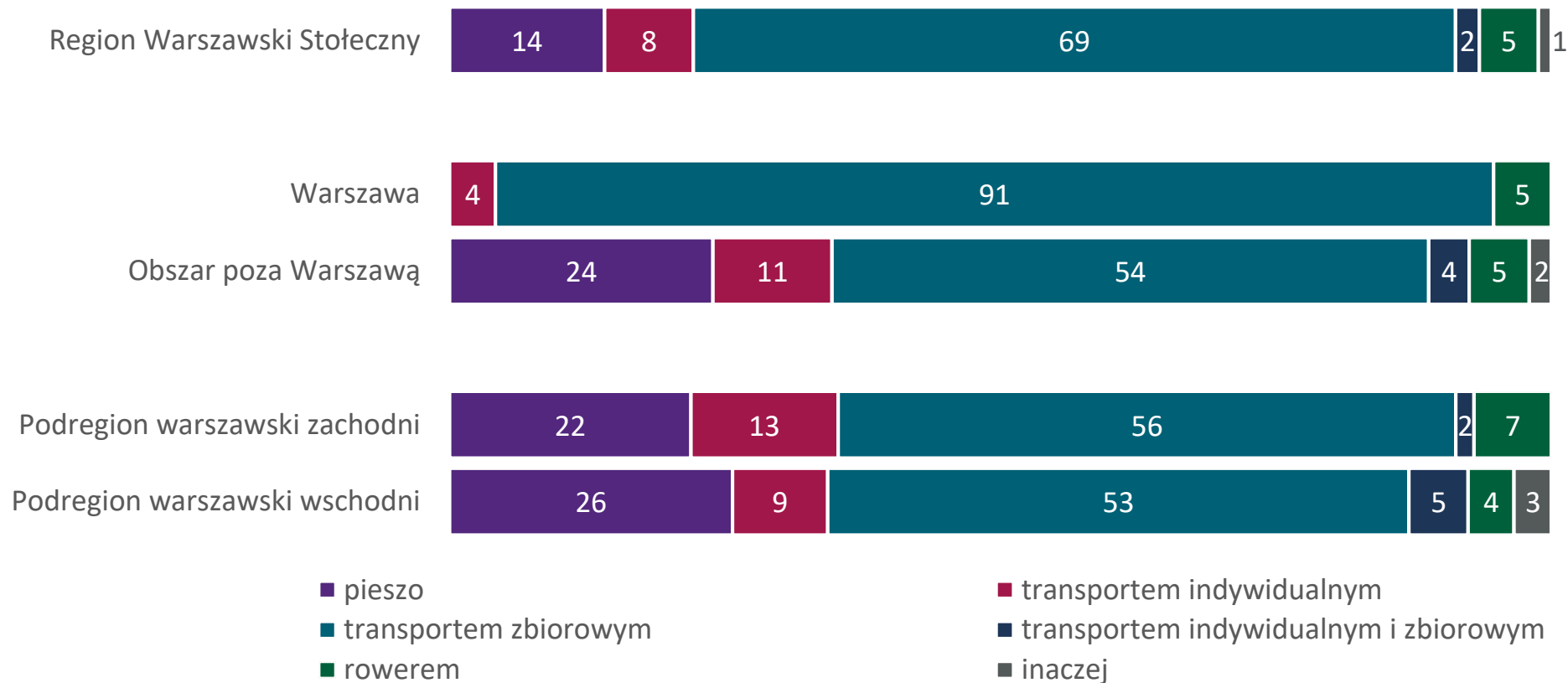


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Środki transportu w podróży do szkoły – zagregowane środki transportu

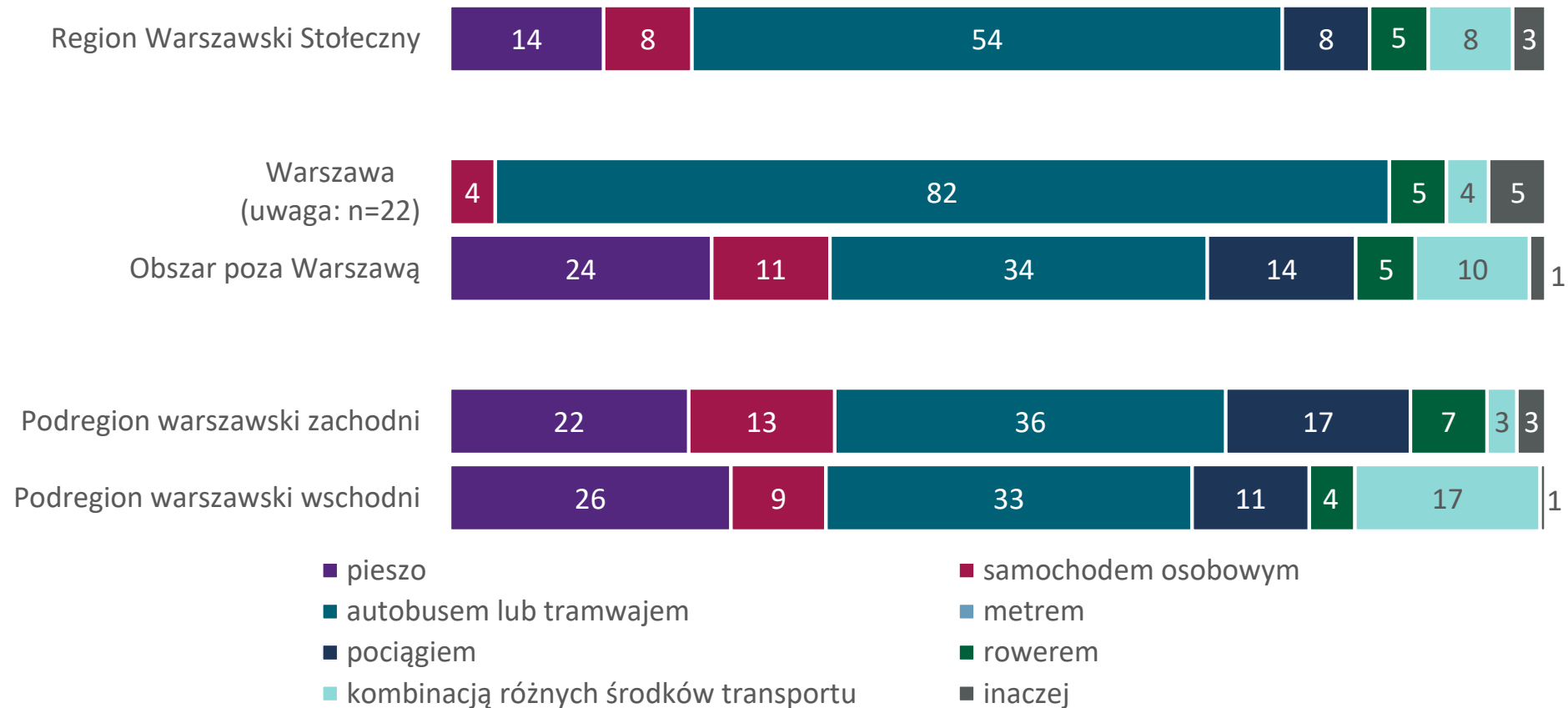


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Środki transportu w podróży do szkoły

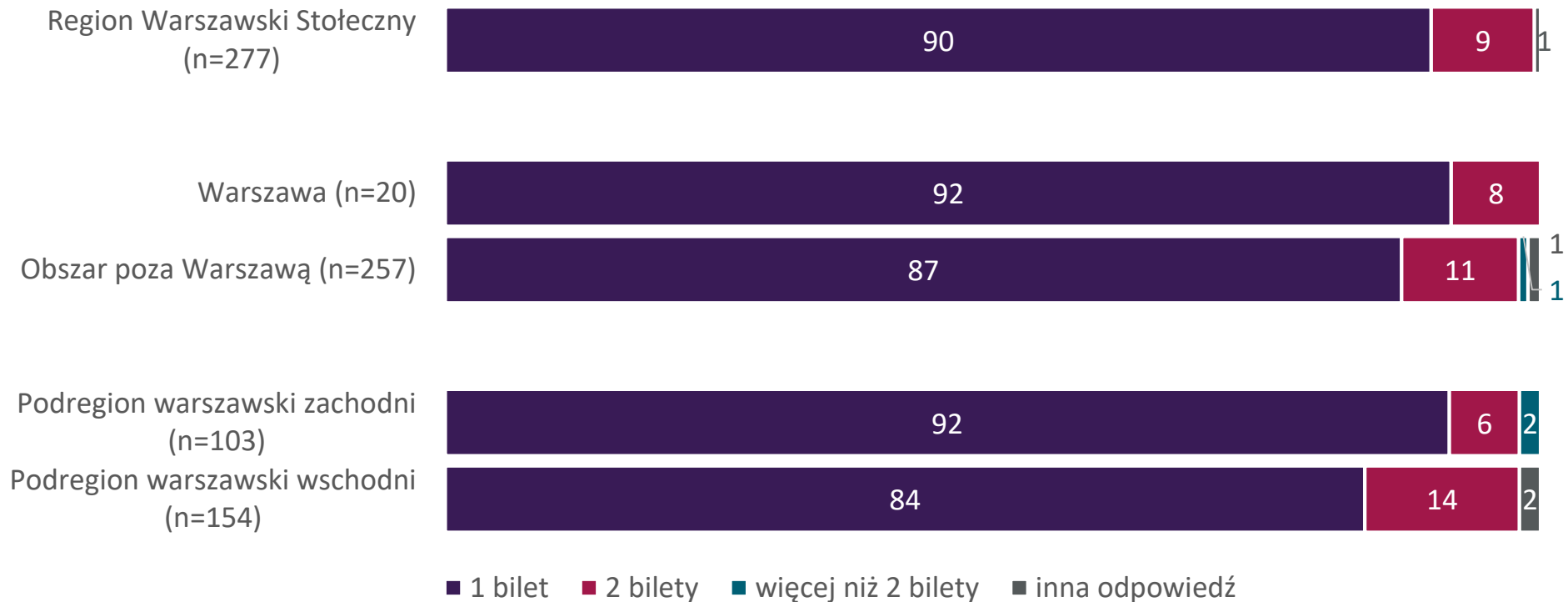


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Liczba różnych biletów wykorzystywanych podczas przejazdu



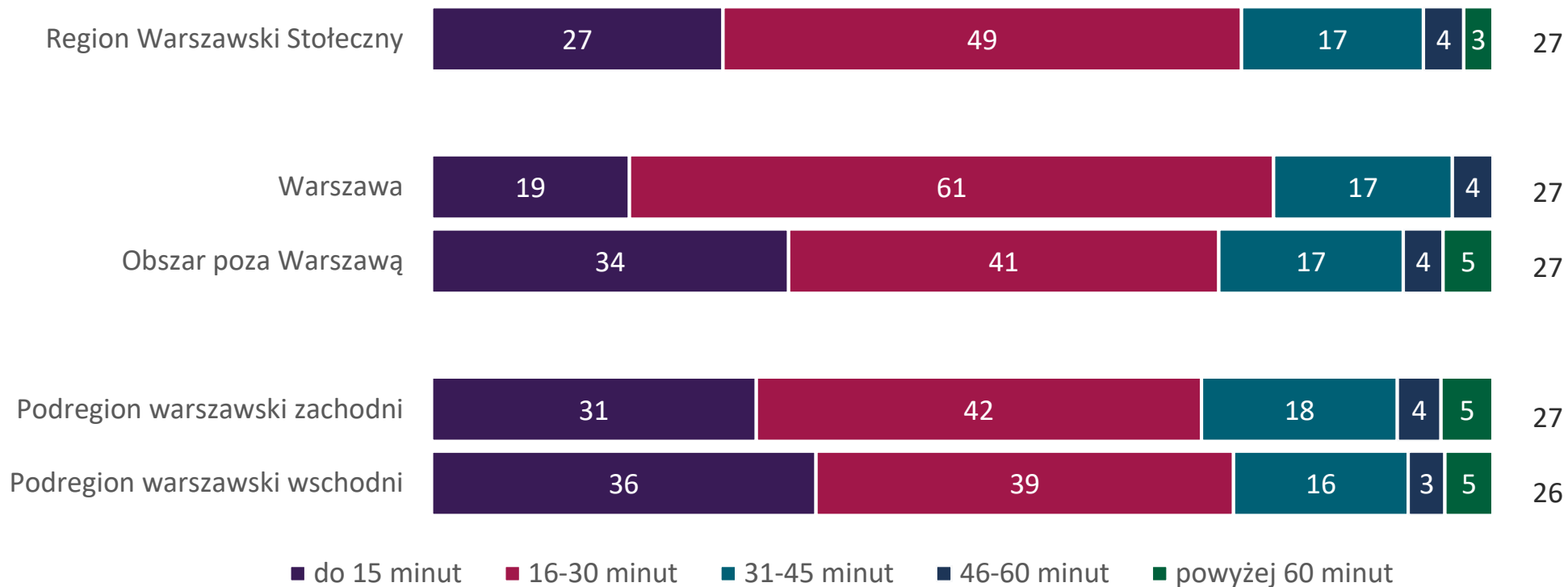
Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły komunikacją zbiorową



Czas trwania podróży do szkoły

Średnia
w minutach



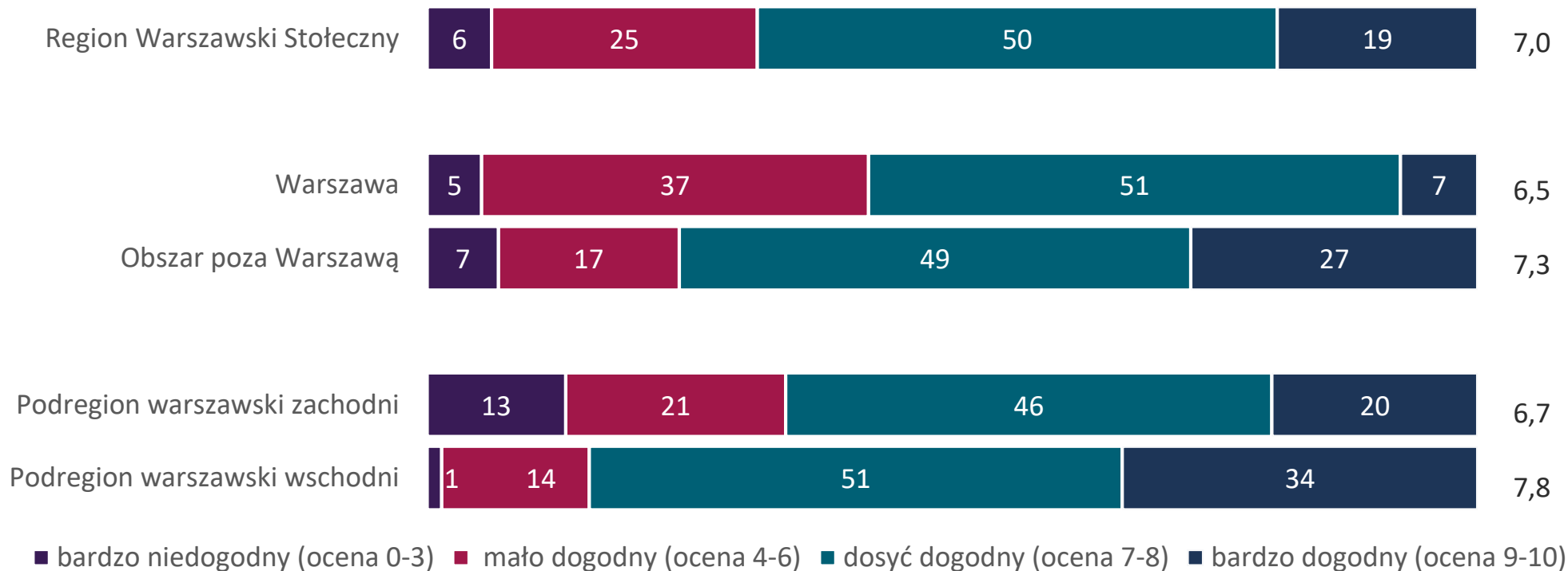
Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Dogodność sposobu podróżowania do szkoły

Średnia
na skali 0-10

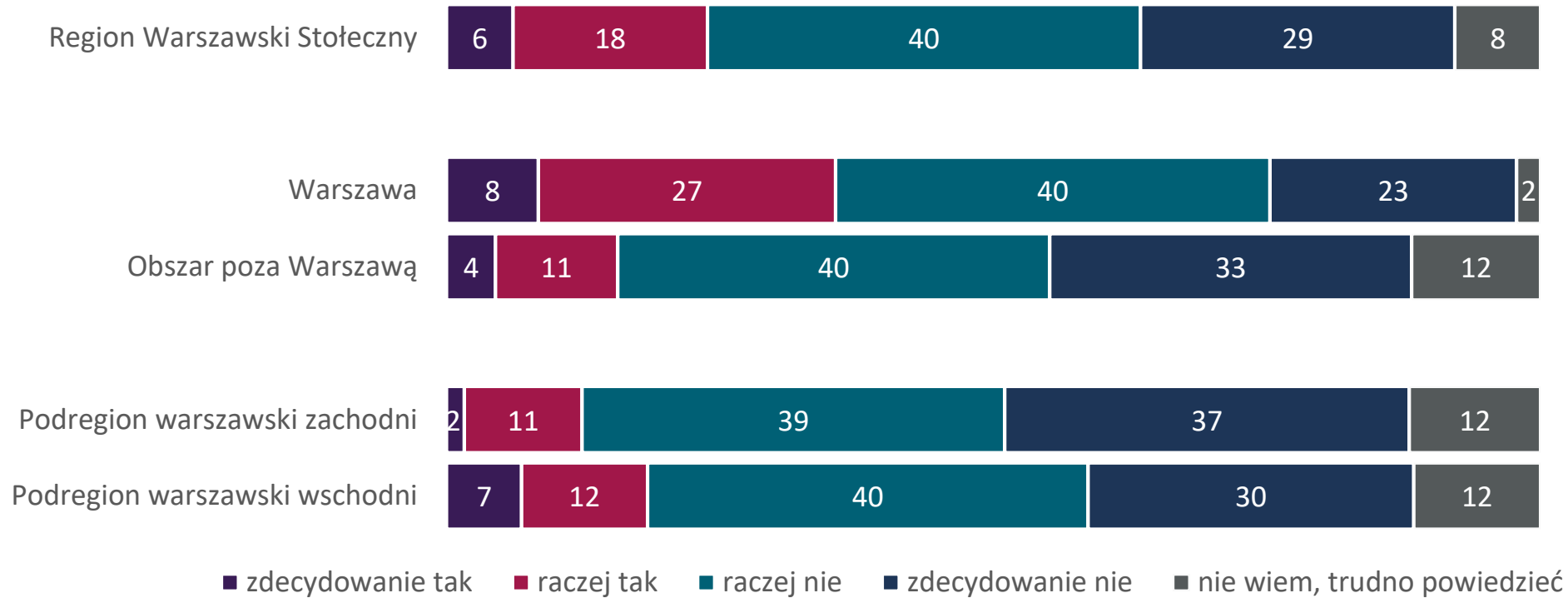


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły



Chęć zmiany dotychczasowego sposobu podróżowania do szkoły na inny



Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do szkoły

Z uwagi na małe liczebności nie przedstawiono wyników analizy powodów chęci zmiany sposobu podróżowania do szkoły.



Podróże na uczelnię





Zawartość rozdziału:

- 69 [Lokalizacja miejsca podróży względem miejsca zamieszkania](#)
- 70 [Środki transportu w podróżach](#)
- 74 [Czas trwania podróży](#)
- 75 [Dogodność sposobu dotarcia do celu](#)

Podstawy procentowania dla prezentowanych rozkładów (liczebność prób):

Region Warszawski Stołeczny | 213

Warszawa | 27

Obszar poza Warszawą | 186

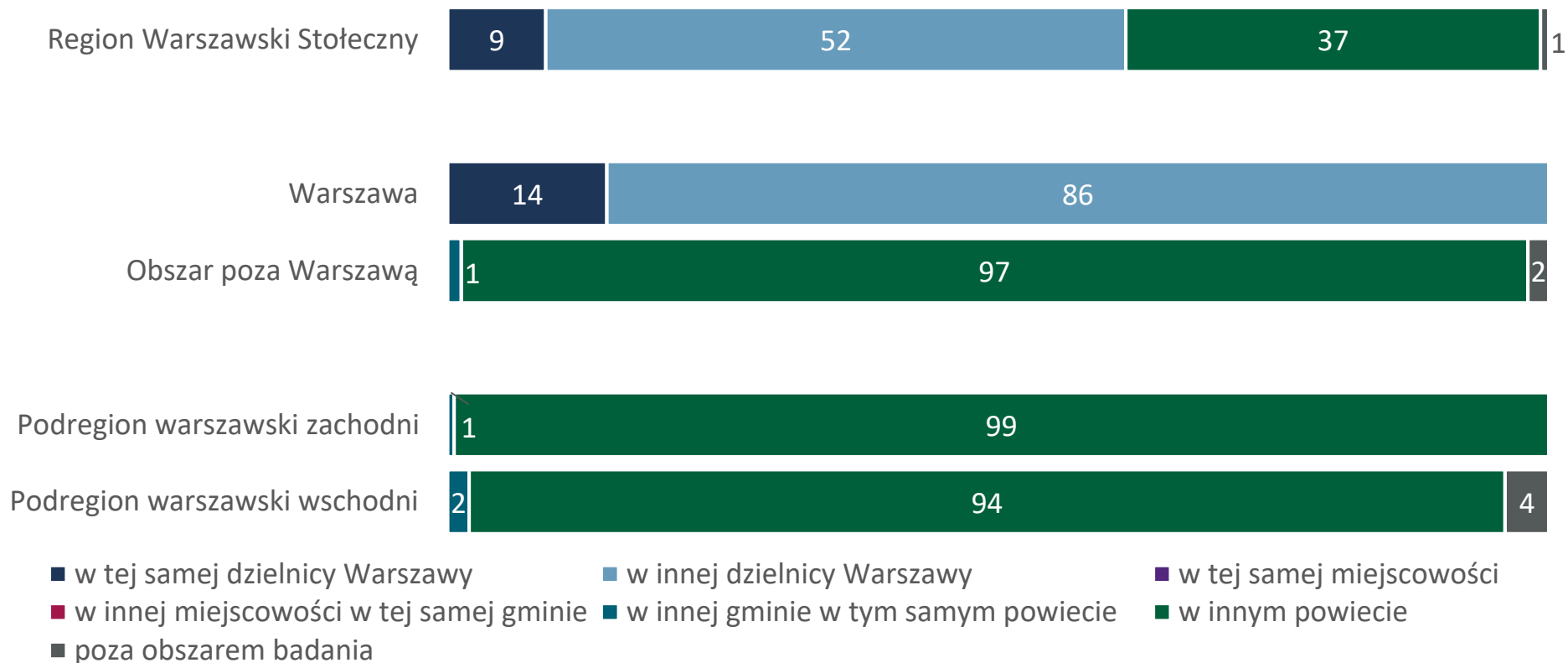
Podregion warszawski zachodni | 93

Podregion warszawski wschodni | 93

W pytaniach, dla których podstawy procentowania były mniejsze od podanych, liczebności zamieszczono na wykresach.



Lokalizacja uczelni względem miejsca zamieszkania

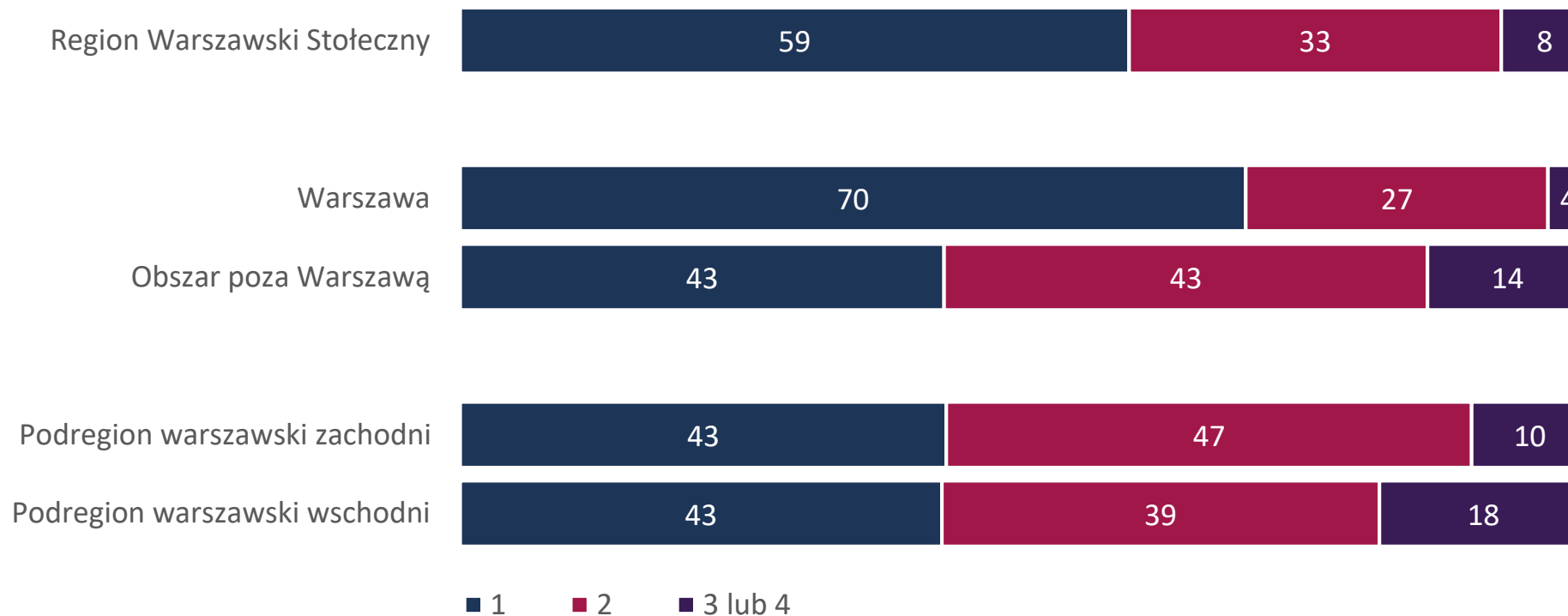


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Liczba środków transportu w podróży do uczelnię

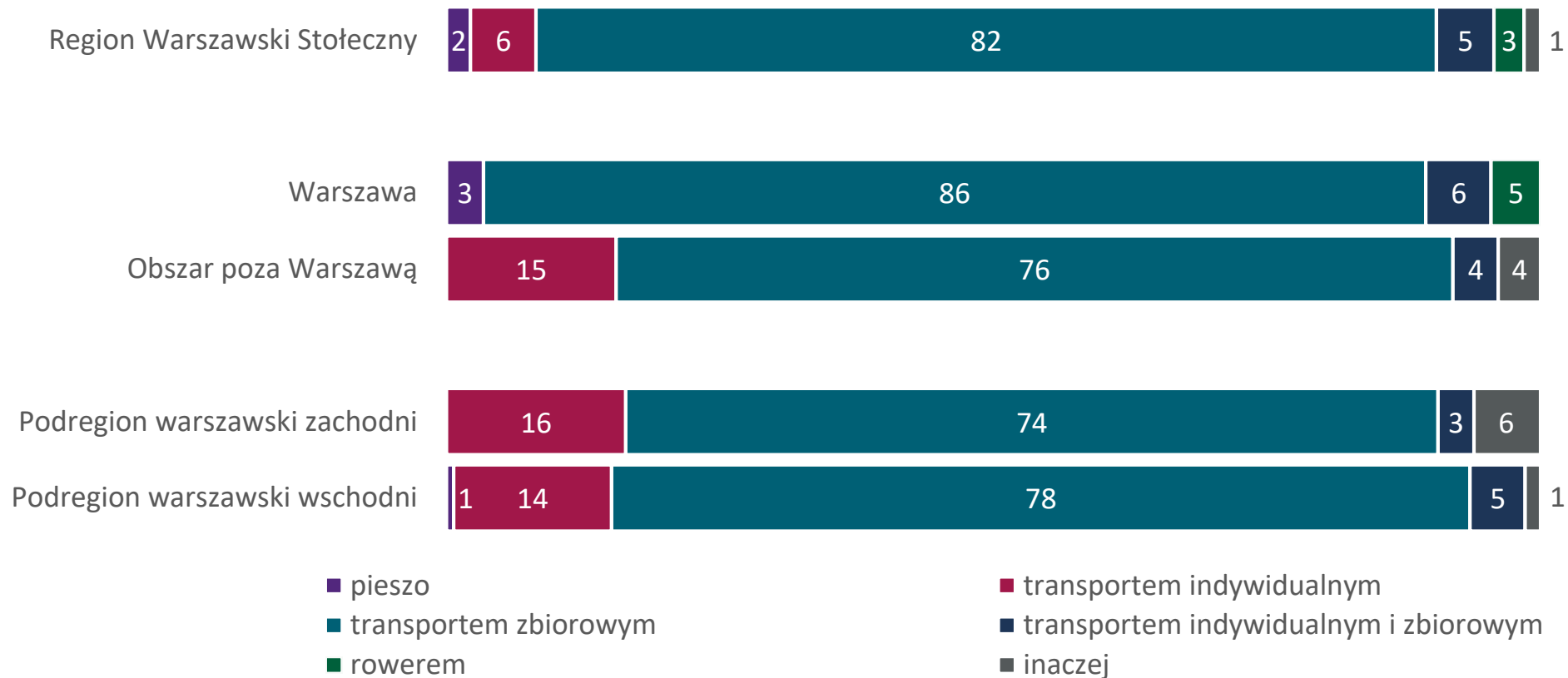


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Środki transportu w podróży na uczelnię – zagregowane środki transportu

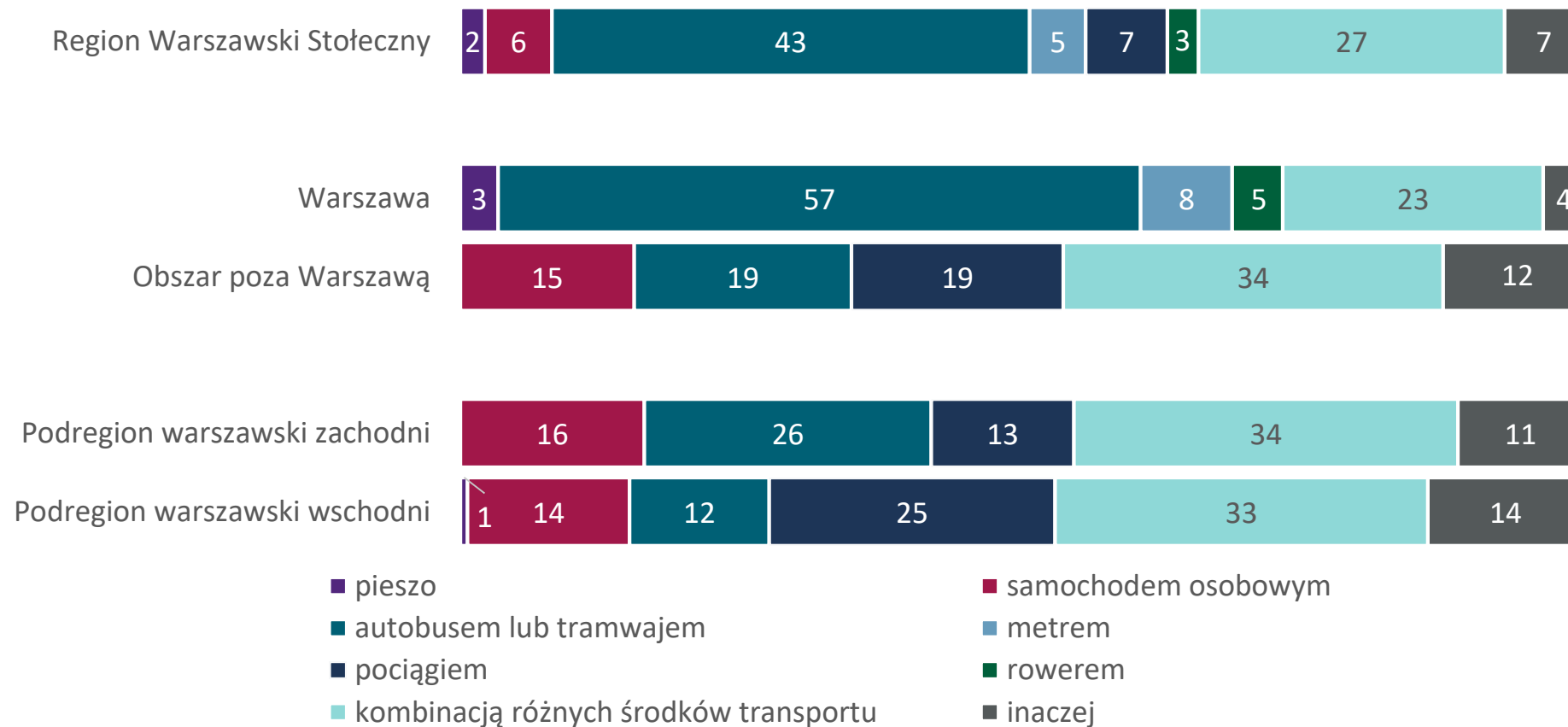


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Środki transportu w podróży na uczelnię

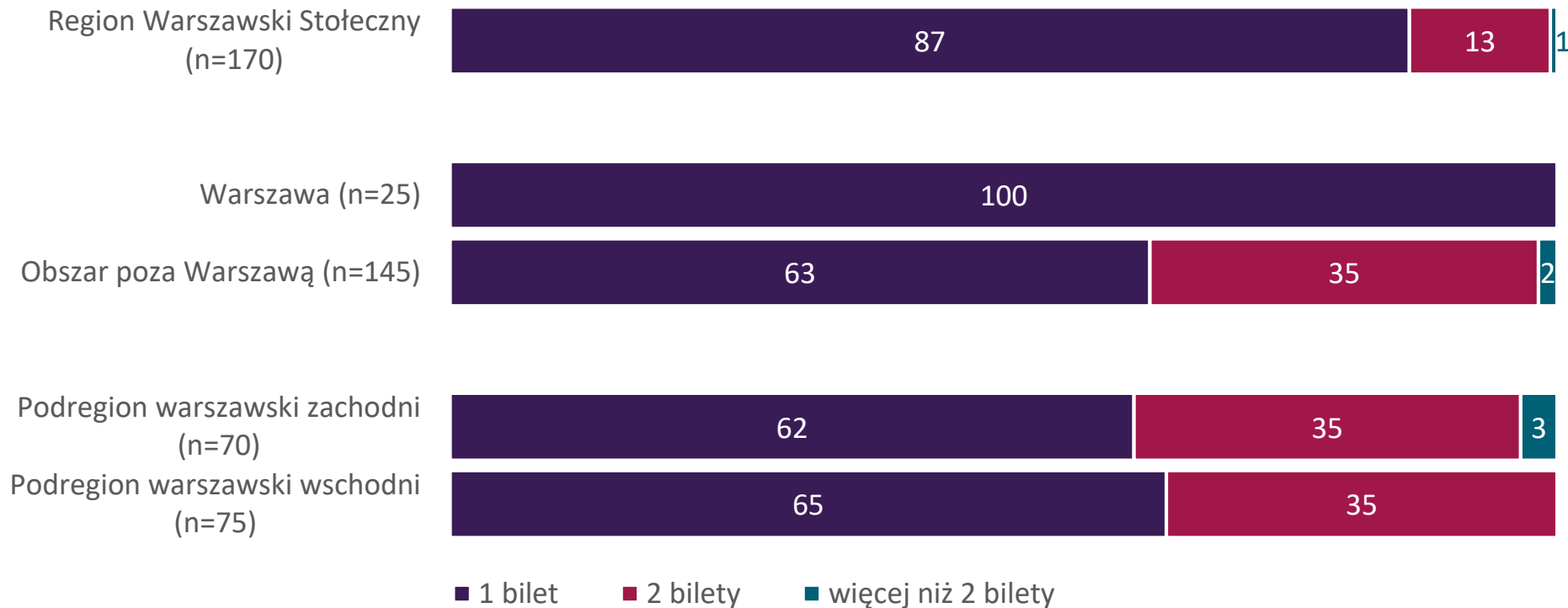


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Liczba różnych biletów wykorzystywanych podczas przejazdu



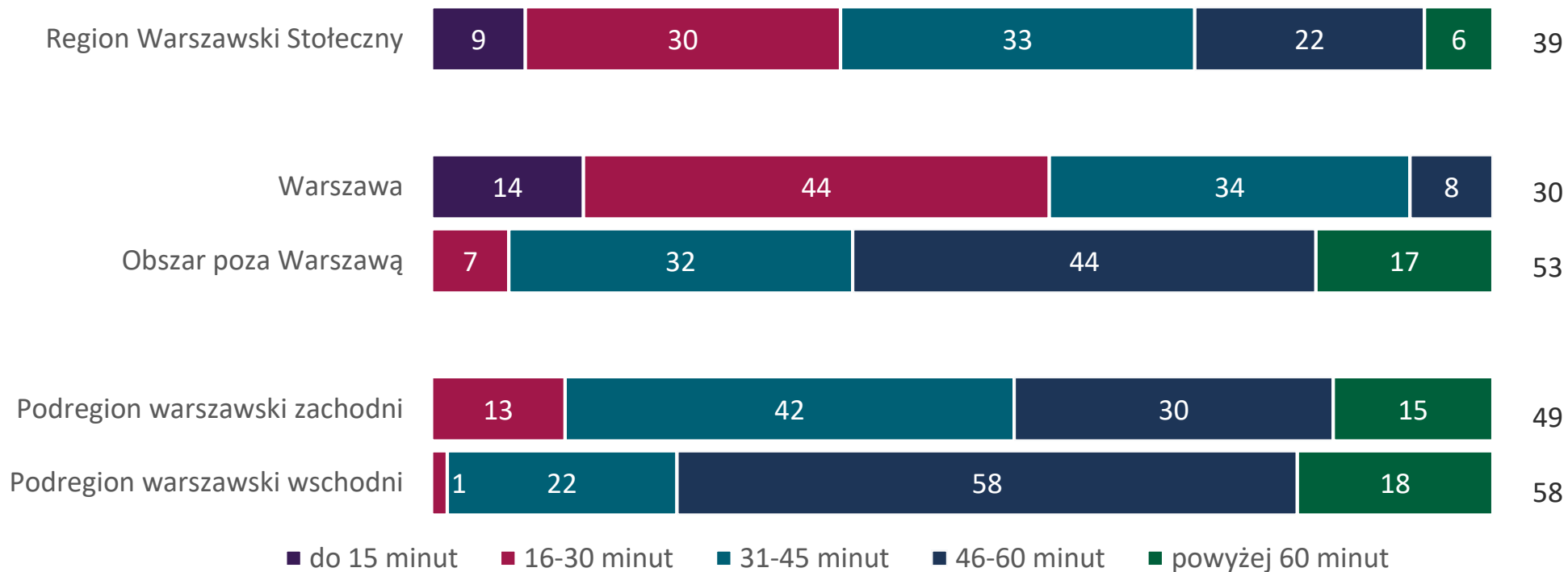
Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię komunikacją zbiorową



Czas trwania podróży na uczelnię

Średnia
w minutach

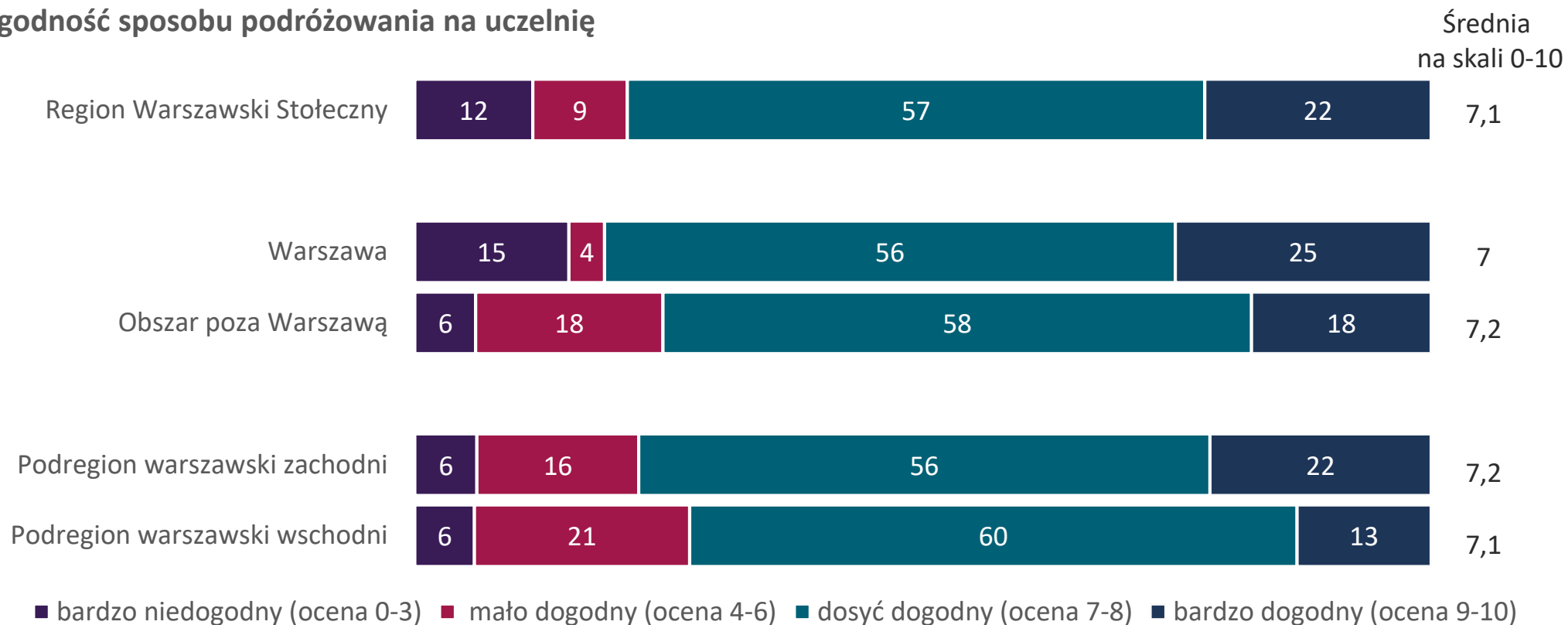


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Dogodność sposobu podróżowania na uczelnię

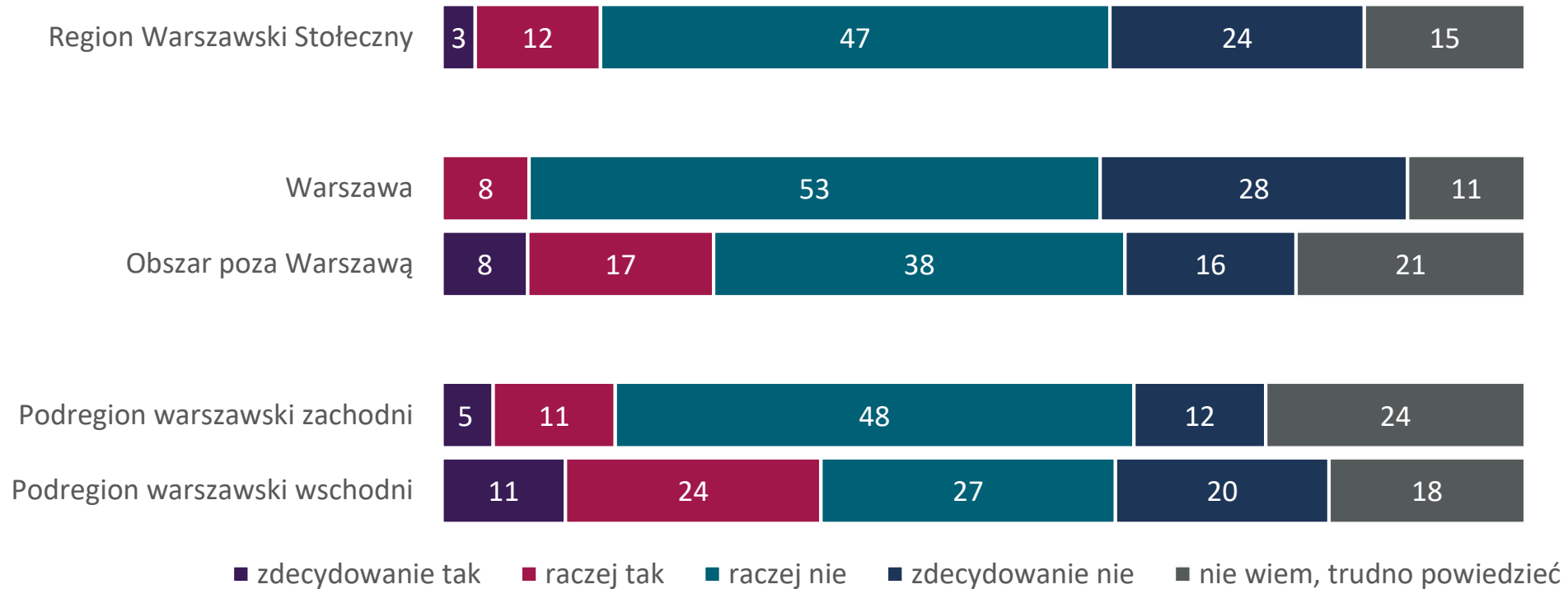


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię



Chęć zmiany dotychczasowego sposobu podróżowania na uczelnię na inny



Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący na uczelnię

Z uwagi na małe liczebności nie przedstawiono wyników analizy powodów chęci zmiany sposobu podróżowania na uczelnię.



Podróże nieobligatoryjne

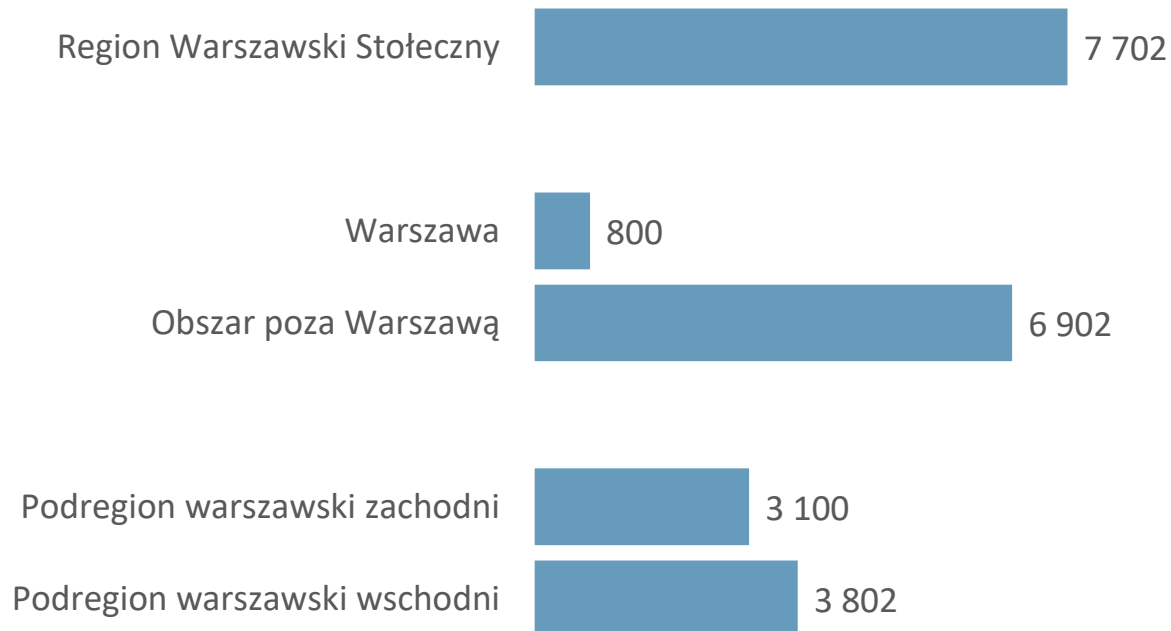




Zawartość rozdziału:

- 79 [Podróże nieobligatoryjne – najważniejsze wyniki](#)
- 80 [Podróże nieobligatoryjne wykonywane przynajmniej raz w miesiącu](#)
- 82 [Środki transportu w podróżach na zakupy spożywcze poza centra handlowe](#)
- 83 [Środki transportu w podróżach do kościoła](#)
- 84 [Środki transportu w podróżach do miejsc rekreacji w mieście](#)
- 85 [Środki transportu w podróżach do miejsc rekreacji poza miastem](#)
- 86 [Środki transportu w podróżach do centrów handlowych](#)
- 87 [Środki transportu w podróżach do urzędów](#)
- 88 [Środki transportu w podróżach do przychodni](#)
- 89 [Środki transportu w podróżach do znajomych, rodziny](#)

Podstawy procentowania da prezentowanych rozkładów (liczebność prób):



W pytaniach, dla których podstawy procentowania były mniejsze od podanych, liczebności zamieszczono na wykresach.



Środki transportu w podróżach nieobligatoryjnych

Środki transportu wykorzystywane w podróżach nieobligatoryjnych **różnią się w zależności od celu podróży oraz miejsca zamieszkania.**

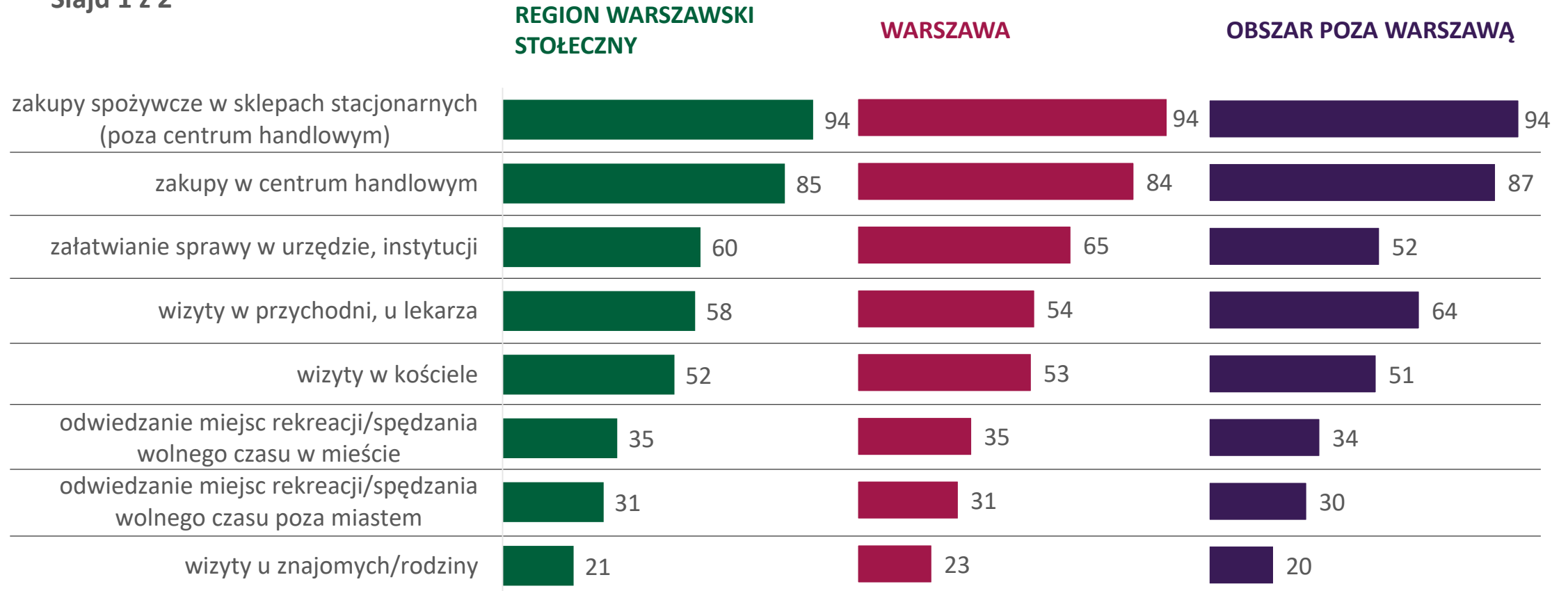
Badani w **Warszawie pieszo** udają się po **zakupy spożywcze** (71% wskazań) **do kościoła** (60%) oraz **do miejsc rekreacji zlokalizowanych w mieście** (37%). **Samochód osobowy** jest wykorzystywany do podróży rekreacyjnych **poza miasto** (59%), **zakupów w centrach handlowych** (57%) oraz w podróżach **do rodziny i znajomych** (52%). **Transport zbiorowy** najczęściej wykorzystywany jest w podróżach **do urzędów i instytucji** (46% wskazań) oraz **placówek opieki zdrowotnej** (40%), ale także w podróżach do rodziny lub znajomych (30%) i do centrów handlowych (29%). Rower służy mieszkańcom Warszawy przede wszystkim do celów rekreacyjnych – jest nim realizowanych 13% podróży do miejsc rekreacji.

Respondenci **mieszkający poza Warszawą**, podobnie jak mieszkańcy stolicy, **pieszo** udają się głównie **po codzienne zakupy** (54% wskazań) oraz **do kościoła** (41%). Znacznie częściej niż w przypadku Warszawy, pieszo realizowane są podróże **do urzędów i instytucji** – w podregionie zachodnim taki sposób dotarcia zadeklarowało 25% badanych, zaś w podregionie wschodnim 35%. **Samochód osobowy** wykorzystywany jest przez badanych mieszkających poza Warszawą **znacznie częściej**. Stanowi on **główny środek transportu** niemalże we wszystkich podróżach nieobligatoryjnych, o które pytano podczas badania. **Transport zbiorowy** do realizacji podróży nieobligatoryjnych **praktycznie nie jest wykorzystywany**. Jego wykorzystanie w poszczególnych motywacjach nie przekracza na ogół 10%. **Częściej** natomiast na obszarach położonych poza Warszawą **wykorzystywany jest rower**, przy czym zaobserwowano zróżnicowanie pomiędzy podregionem wschodnim i zachodnim. W podregionie zachodnim podróż rowerem do pobliskich miejsc rekreacji zadeklarowało 40% badanych; w podregionie wschodnim o połowę mniej (20%). Odwrotnie sytuacja ma się w podróżach rekreacyjnych poza miasto – w podregionie wschodnim na podróż rowerową wskazało 25% badanych, a w zachodnim 10%. Dojazd rowerem do urzędów oraz przychodni zadeklarowało po około 10% badanych mieszkających poza Warszawą.



Podróże nieobligatoryjne wykonywane przynajmniej raz w miesiącu

Slajd 1 z 2



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

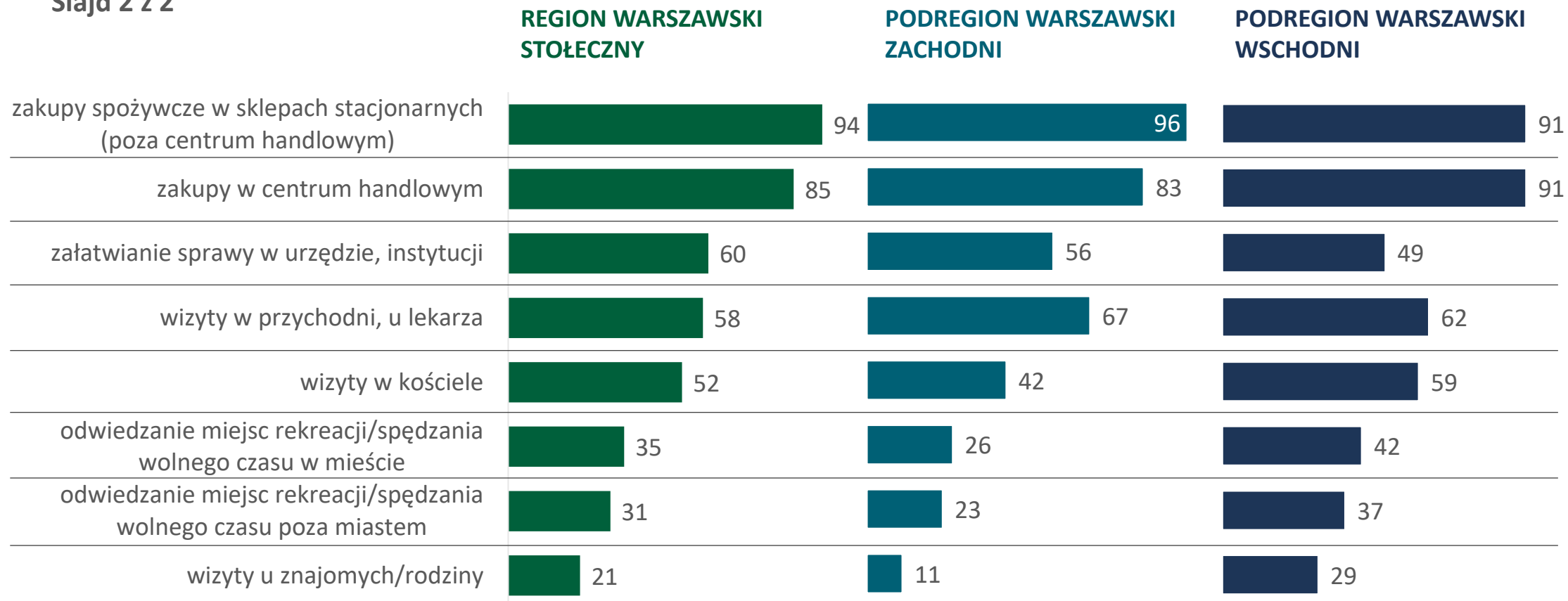
Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź





Podróże nieobligatoryjne wykonywane przynajmniej raz w miesiącu

Slajd 2 z 2



Dane w %

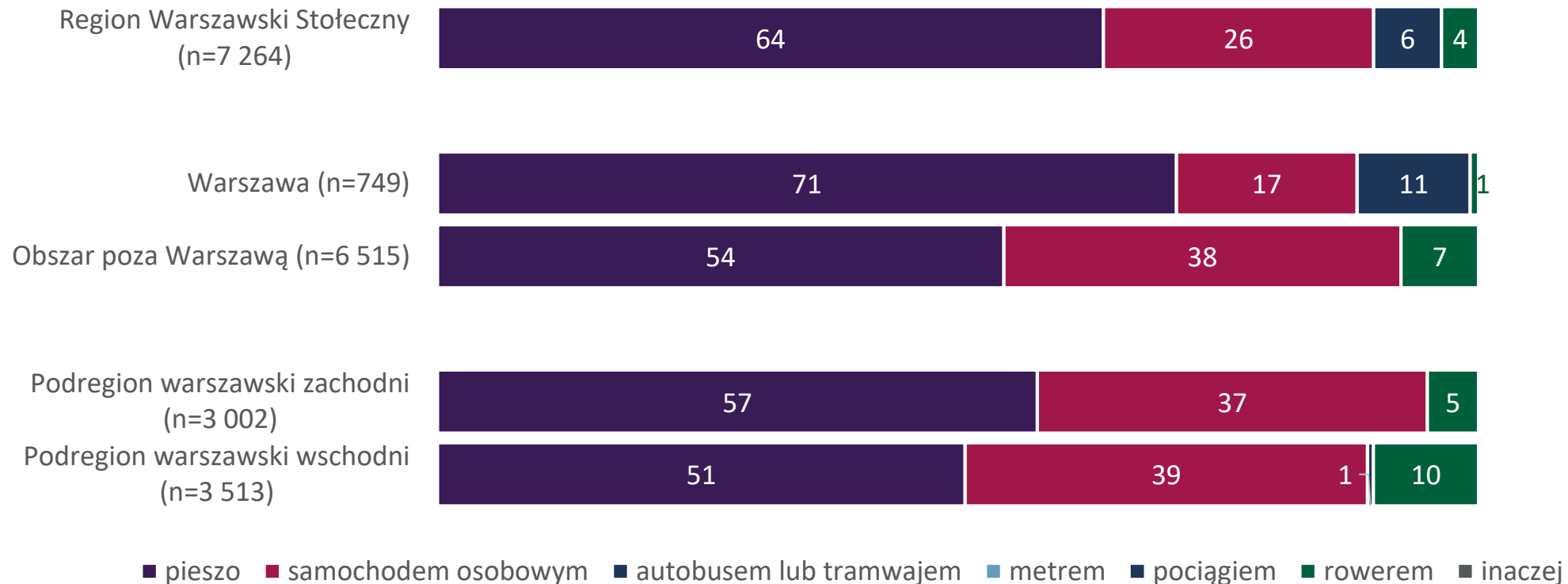
Podstawa procentowania: wszyscy badani

Na wykresach odsetki nie sumują się do 100, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź





Środki transportu w podróżach na zakupy spożywcze poza centra handlowe

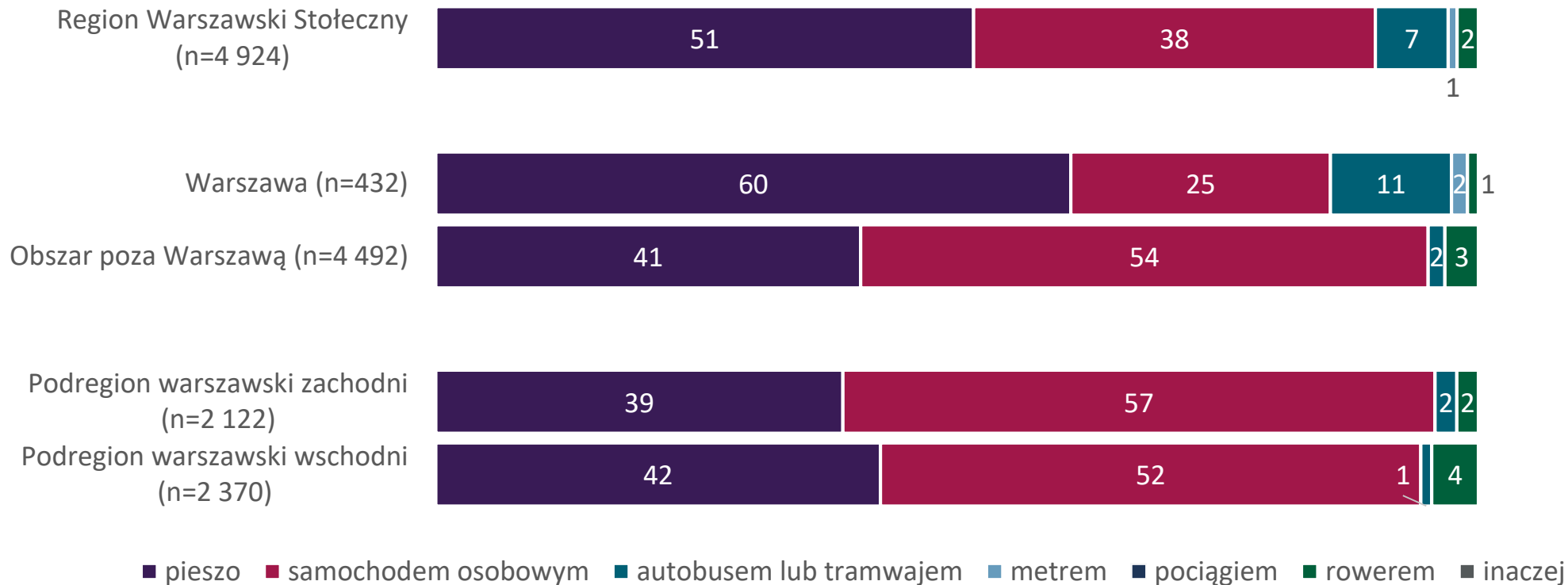


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże na zakupy spożywcze przynajmniej raz w miesiącu



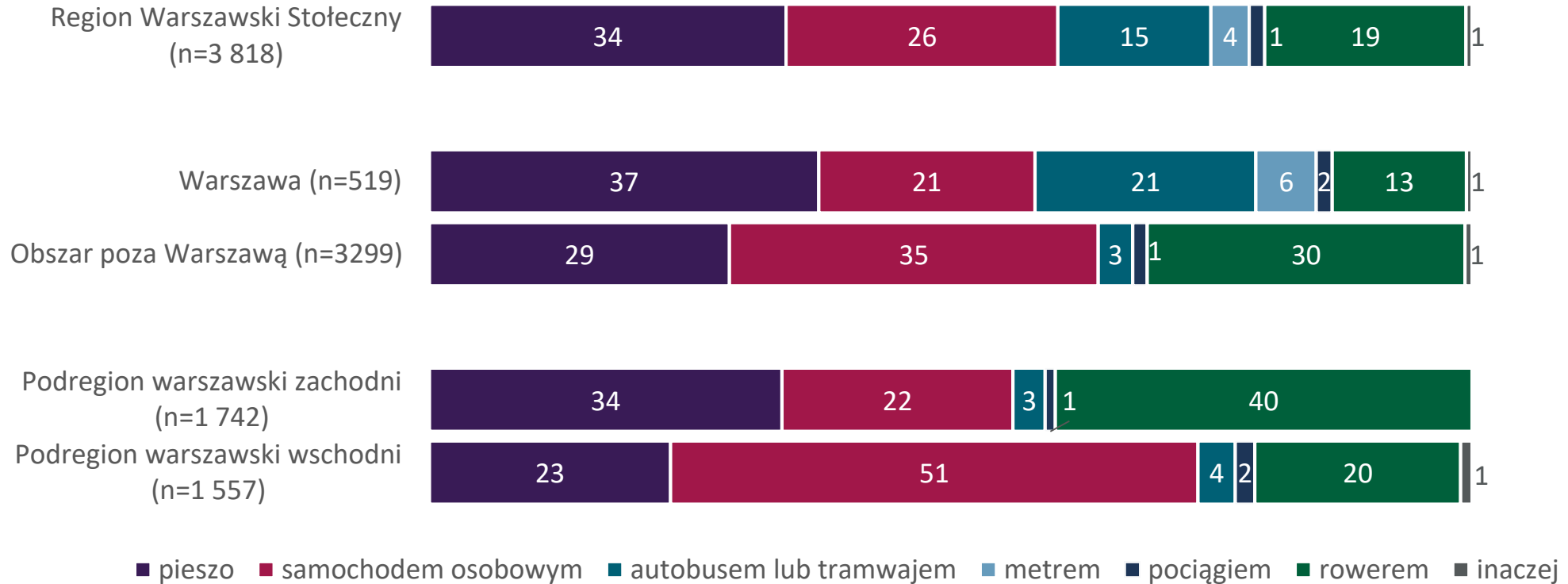
Środki transportu w podróżach do kościoła



Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do kościoła przynajmniej raz w miesiącu

Środki transportu w podróżach do miejsc rekreacji w mieście

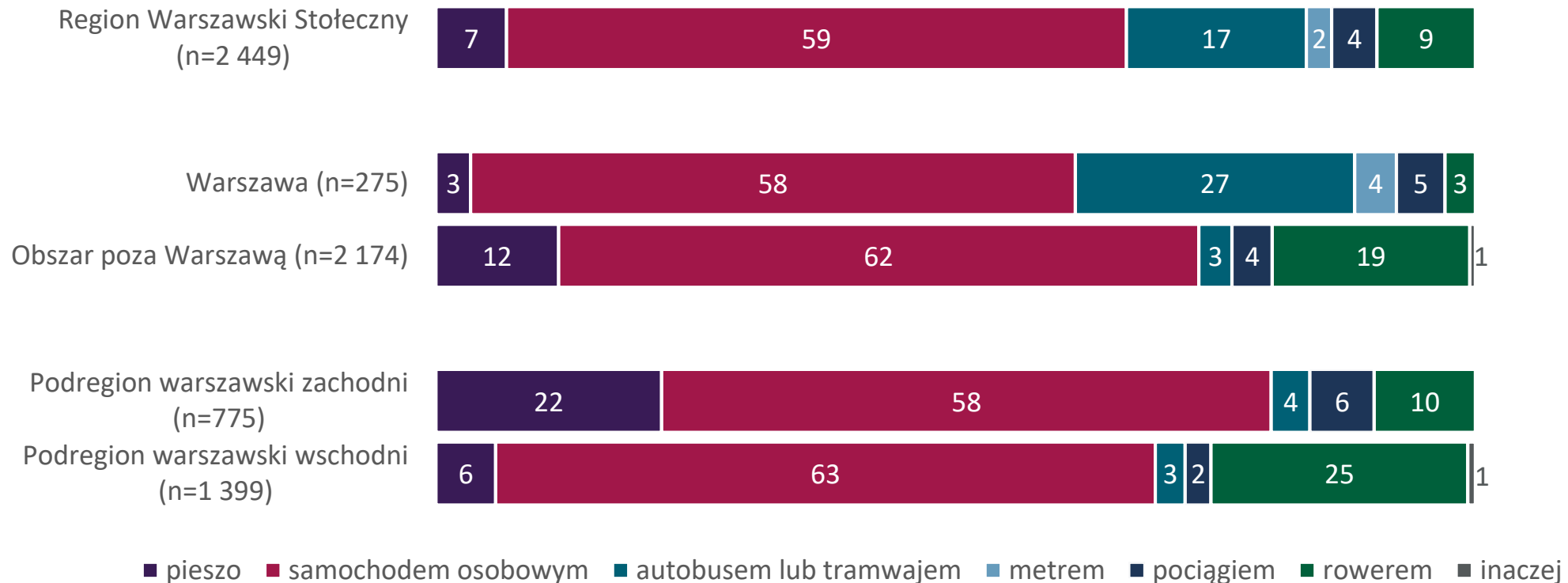


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do miejsc rekreacji w mieście przynajmniej raz w miesiącu



Środki transportu w podróżach do miejsc rekreacji poza miastem

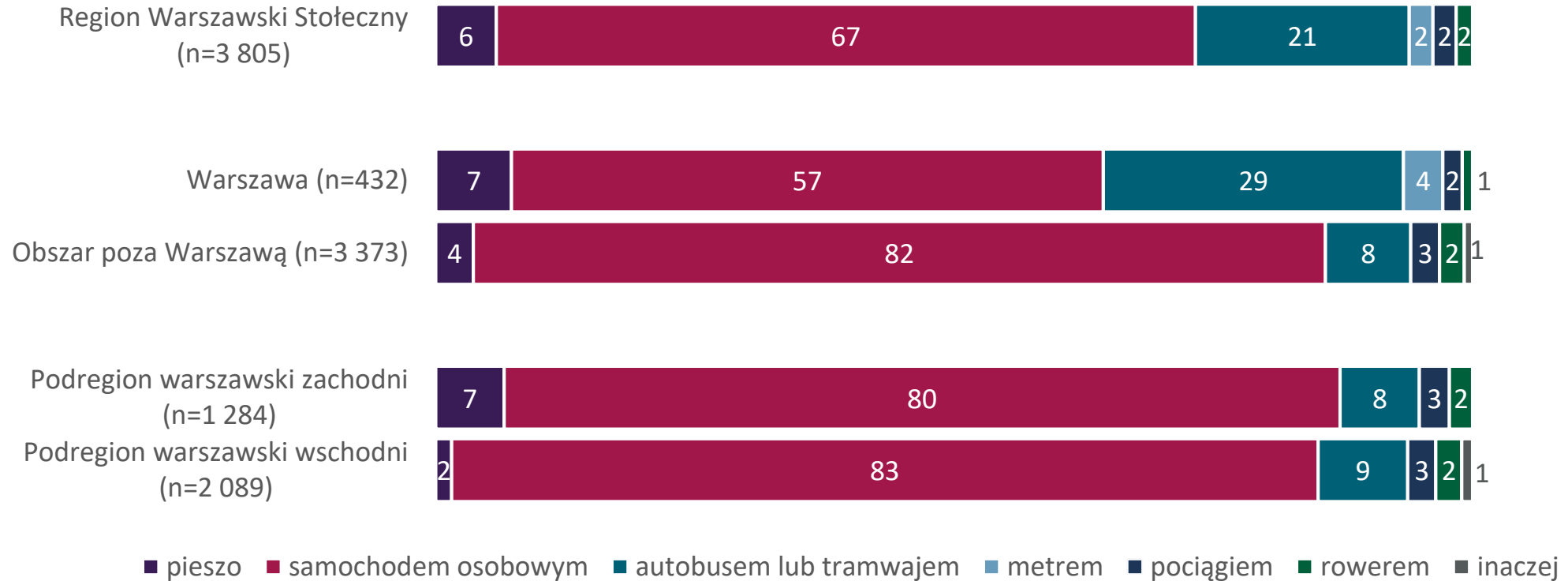


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże rekreacyjne poza miasto przynajmniej raz w miesiącu



Środki transportu w podróżach do centrów handlowych

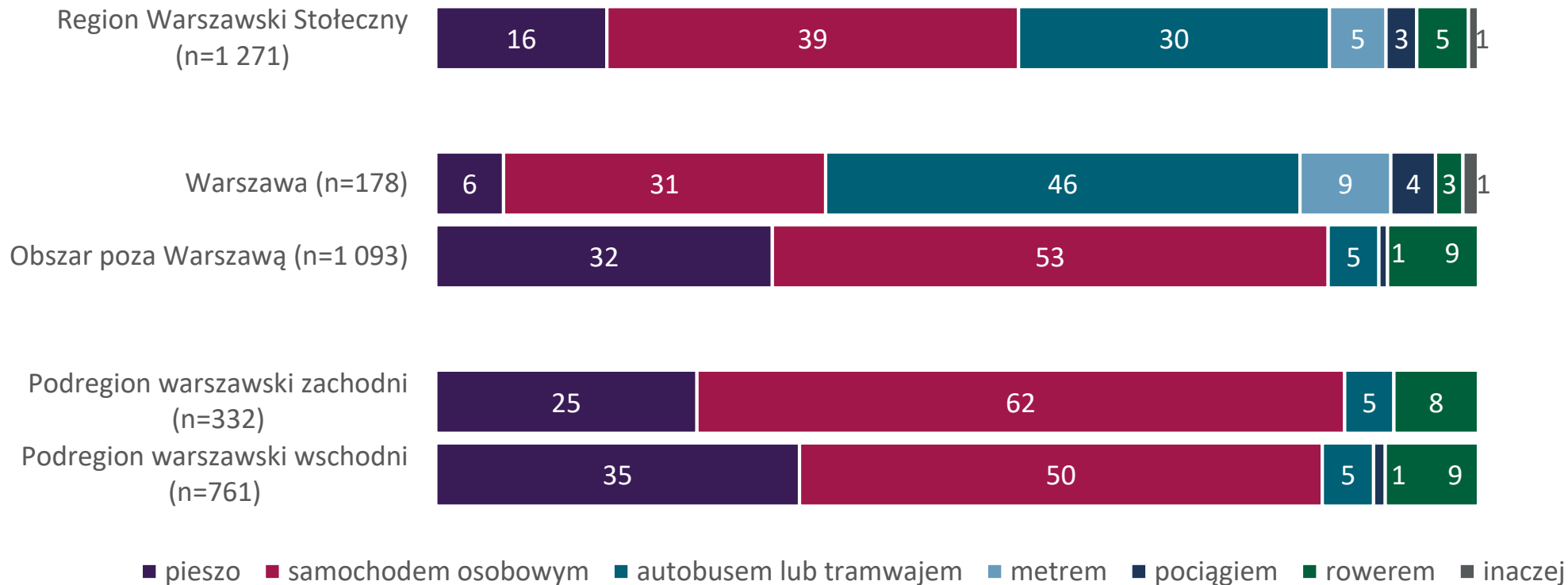


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do CH przynajmniej raz w miesiącu



Środki transportu w podróżach do urzędów

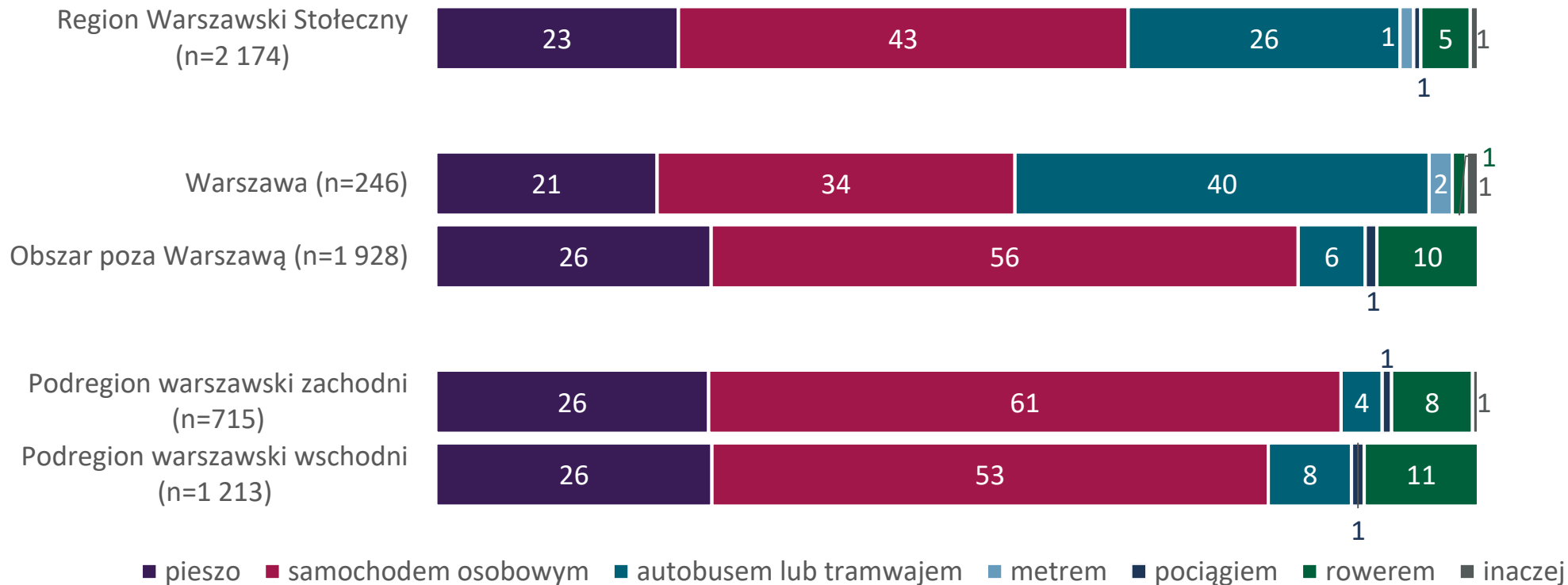


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do urzędów przynajmniej raz w miesiącu



Środki transportu w podróżach do przychodni

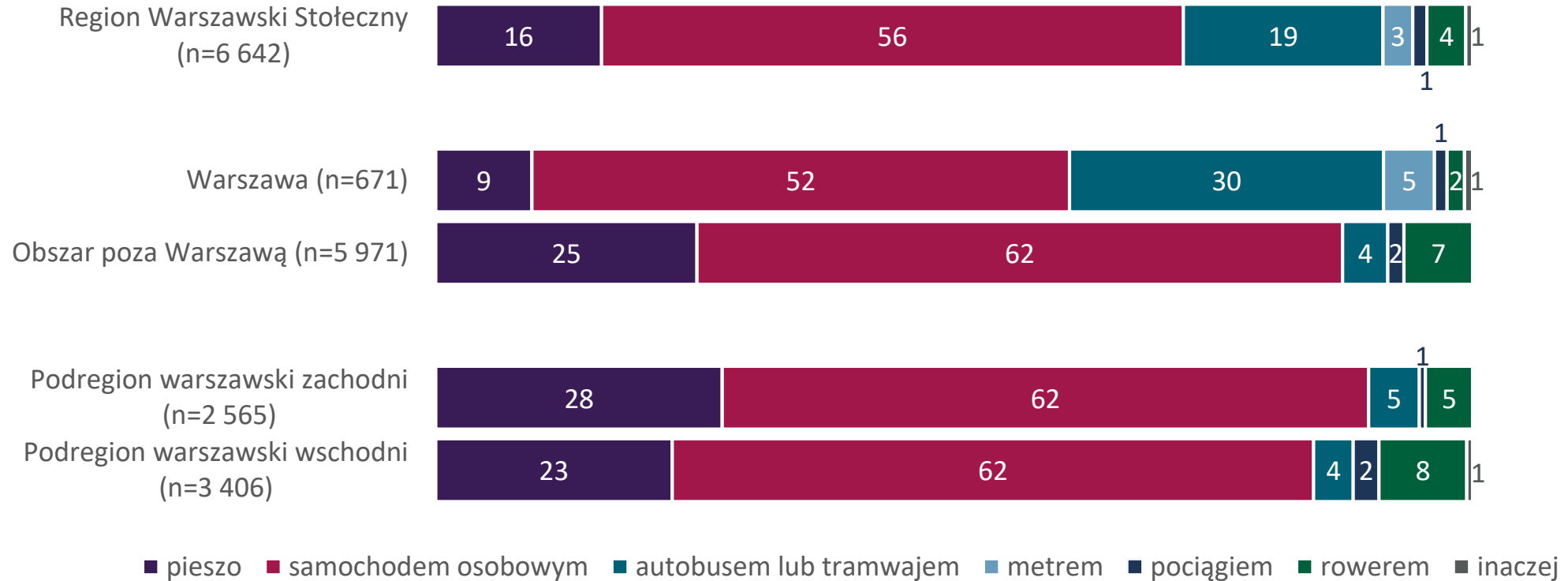


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do przychodni, szpitala przynajmniej raz w miesiącu



Środki transportu w podróżach do znajomych, rodziny



Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do znajomych, rodziny przynajmniej raz w miesiącu

Wpływ pandemii na zachowania transportowe





Zawartość rozdziału:

- 92 [Wpływ pandemii na zachowania transportowe – najważniejsze wyniki](#)
- 93 [Zmiana częstotliwości podróży do pracy](#)
- 94 [Zmiany w częstotliwości robienia zakupów spożywczych w sklepach stacjonarnych](#)
- 95 [Zmiany w częstotliwości robienia zakupów innych niż spożywcze w sklepach stacjonarnych](#)
- 96 [Zmiany w częstotliwości wizyt w urzędach](#)
- 97 [Zmiany w częstotliwości wizyt w przychodniach, szpitalach](#)
- 98 [Zmiany w częstotliwości wizyt w miejscach rekreacji w mieście - na powietrzu \(park, las\)](#)
- 99 [Zmiany w częstotliwości wizyt w miejscach rekreacji w mieście - w pomieszczeniach \(np. siłownia, kino\)](#)
- 100 [Zmiany w częstotliwości wyjazdów rekreacyjnych poza miasto](#)
- 101 [Zmiany w częstotliwości spotkań z rodziną](#)
- 102 [Zmiany w częstotliwości spotkań ze znajomymi](#)

Podstawy procentowania dla wyników

prezentowanych w tym rozdziale były różne dla każdego z celów podróży, dlatego każdorazowo prezentowane są na wykresach.



Zdecydowana **większość osób dojeżdżających do pracy robi to z taką samą częstotliwością, jak przed wybuchem pandemii** Covid-19. Zjawisko zmniejszenia częstotliwości podróżowania do pracy częściej występuje w Warszawie, gdzie na rzadsze dojazdy wskazało 17% pracujących, podczas gdy poza Warszawą odpowiedź taką wskazało 6% pracujących. **Śladowa jest także liczba osób, które zmieniły sposób podróżowania** – na żadnym z analizowanych obszarów ich udział nie przekracza 1%.

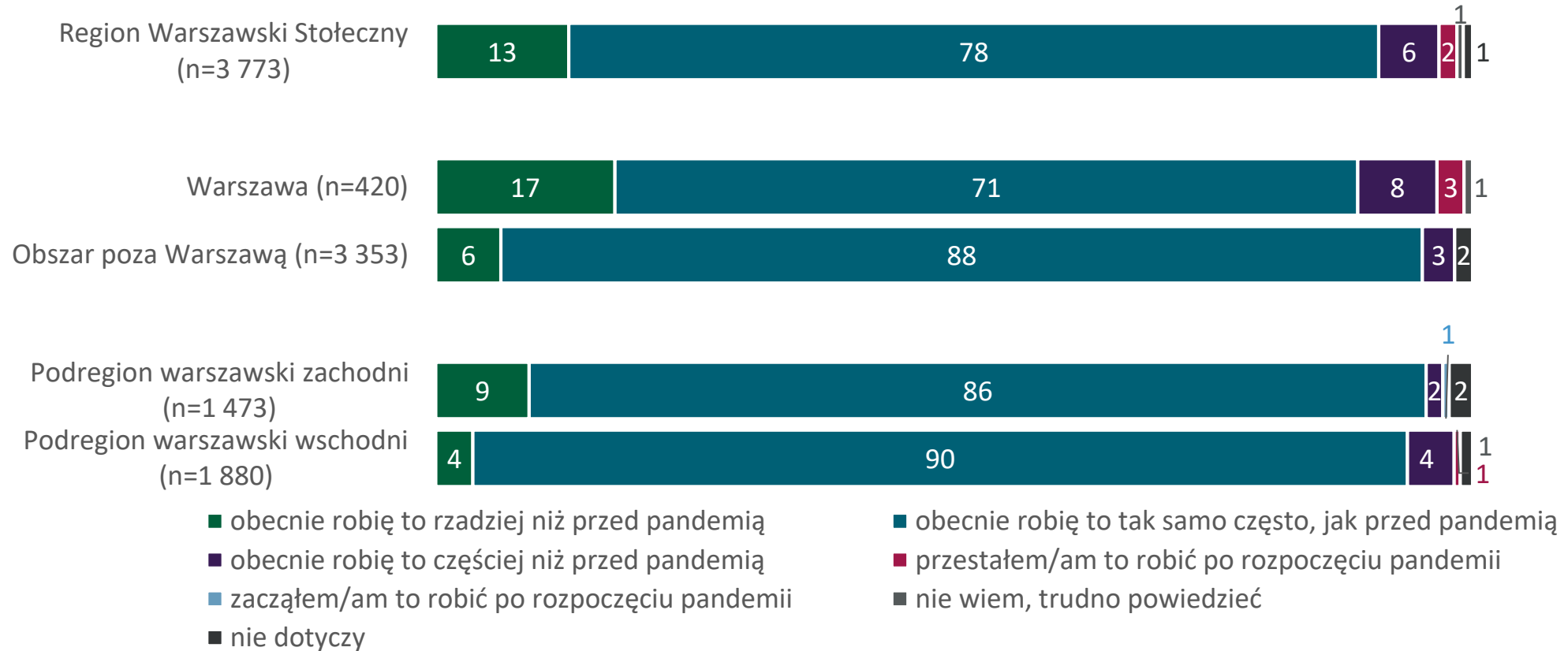
Pandemia i wywołane nią zmiany związane z upowszechnieniem zdalnego dostępu do wielu usług, wpłynęły znacząco na częstotliwość wizyt w niektórych miejscach. **Blisko połowa** badanych wskazała na **zmniejszenie częstotliwości wizyt w urzędach oraz w placówkach opieki zdrowotnej. Ograniczono także stacjonarne zakupy produktów innych niż spożywcze** (wskazania 40% badanych) oraz **spotkań ze znajomymi** (35%).

Spadek częstotliwości wizyt w miejscach rekreacji znajdujących się w pomieszczeniach, takich jak np. siłownia czy kino, deklarowany przez około 45% badanych prawdopodobnie należy tłumaczyć względami sanitarnymi.

Najrzadziej deklarowano zmniejszenie częstotliwości zakupów spożywczych, wizyt w miejscach rekreacji na świeżym powietrzu oraz spotkań z rodziną.



Czy w związku z pandemią COVID-19 zmieniła się częstotliwość Pana/Pani podróży do pracy?

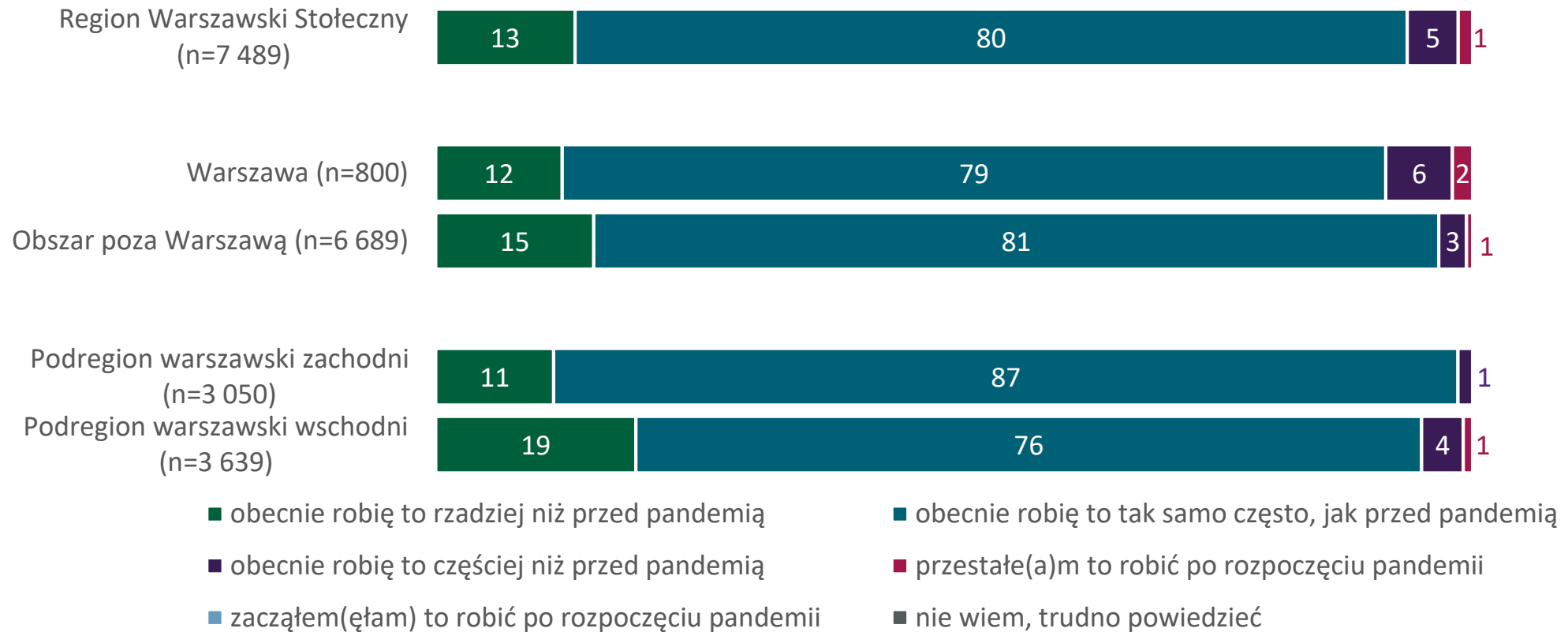


Dane w %

Podstawa procentowania: badani podróżujący do pracy



Zmiany w częstotliwości robienia zakupów spożywczych w sklepach stacjonarnych

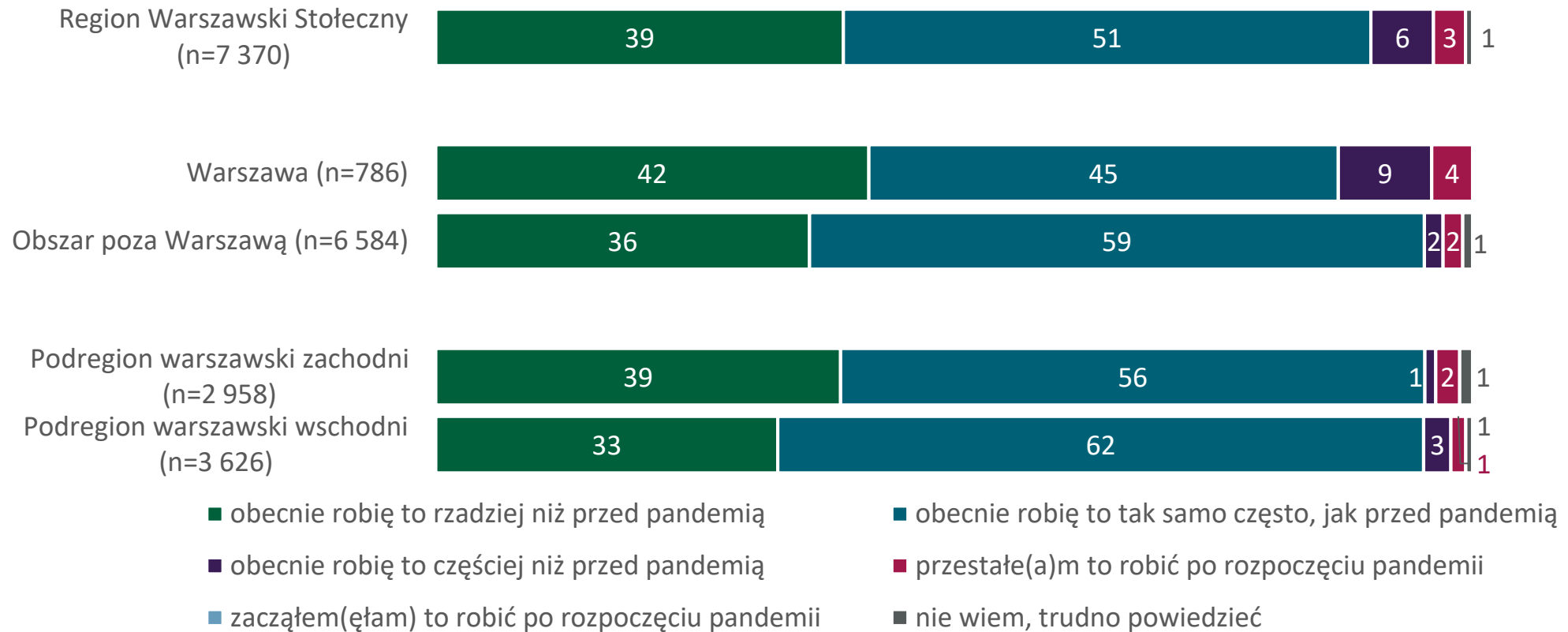


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże na zakupy spożywcze



Zmiany w częstotliwości robienia zakupów innych niż spożywcze w sklepach stacjonarnych

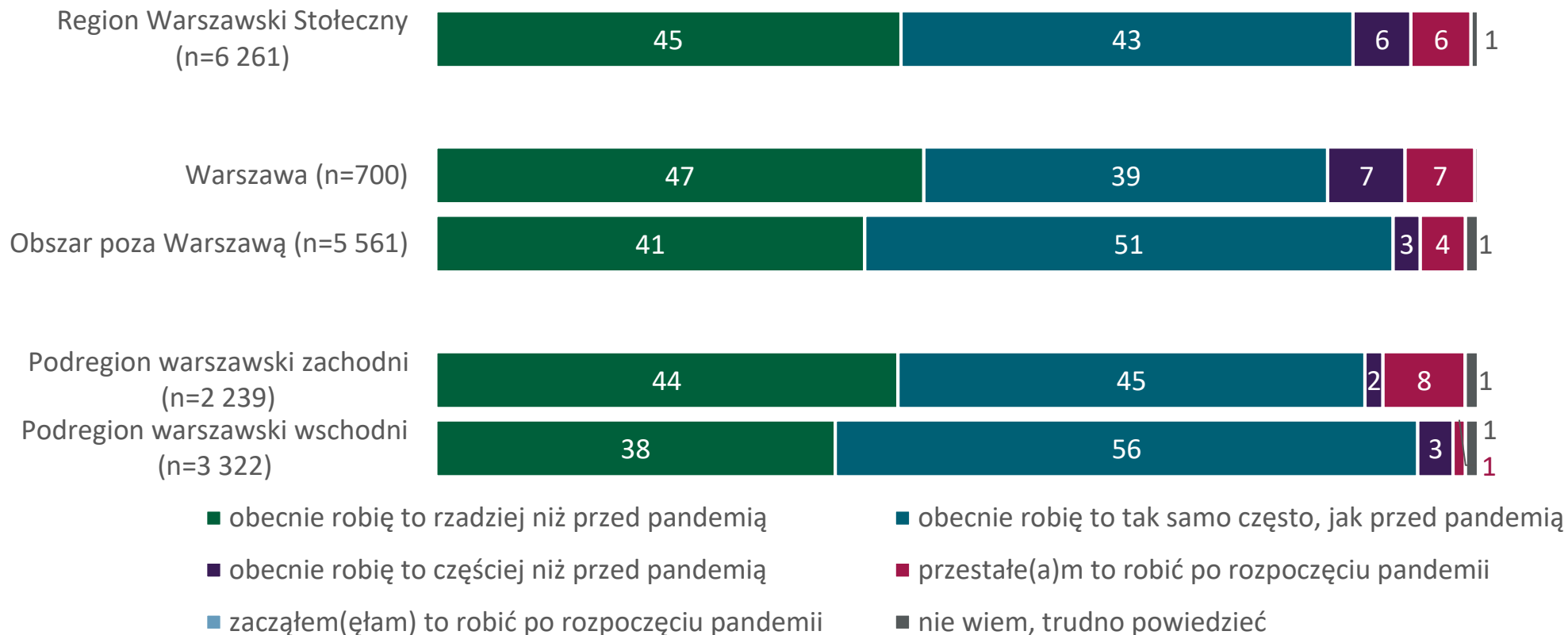


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do CH



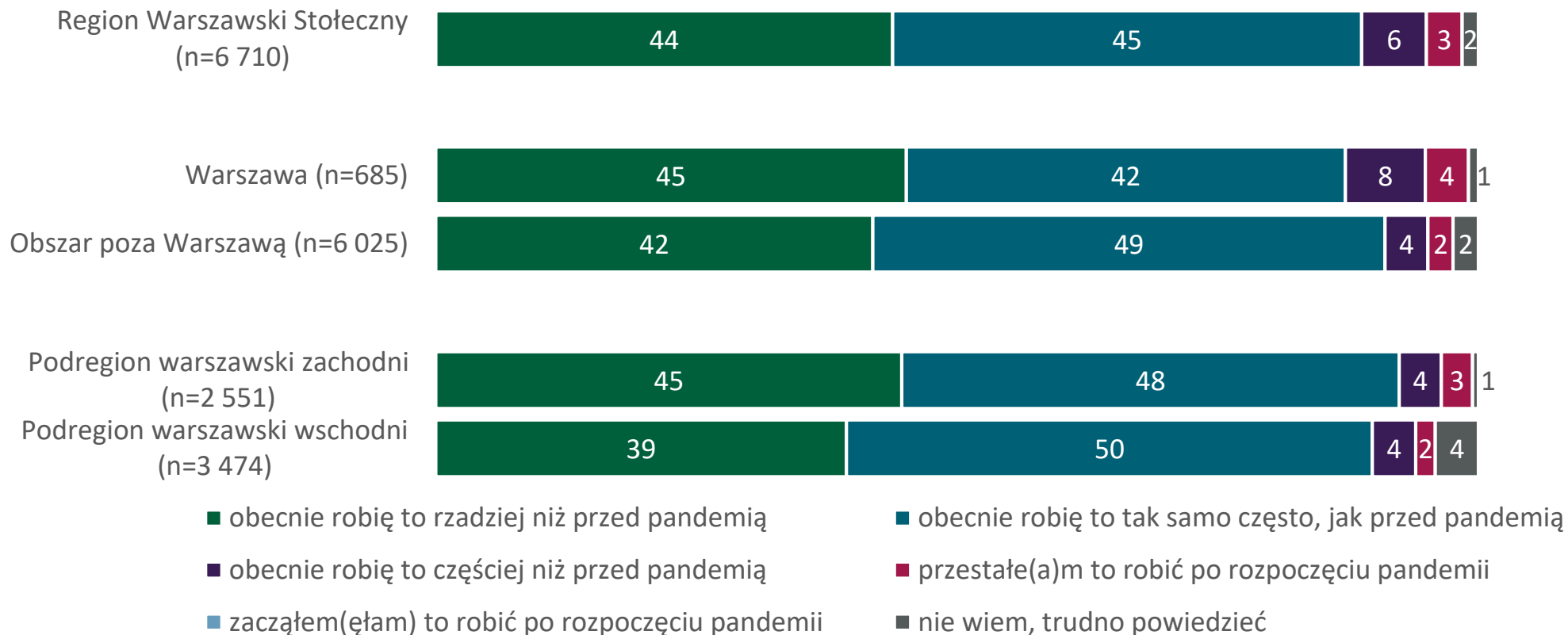
Zmiany w częstotliwości wizyt w urzędach



Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do urzędów

Zmiany w częstotliwości wizyt w przychodniach, szpitalach

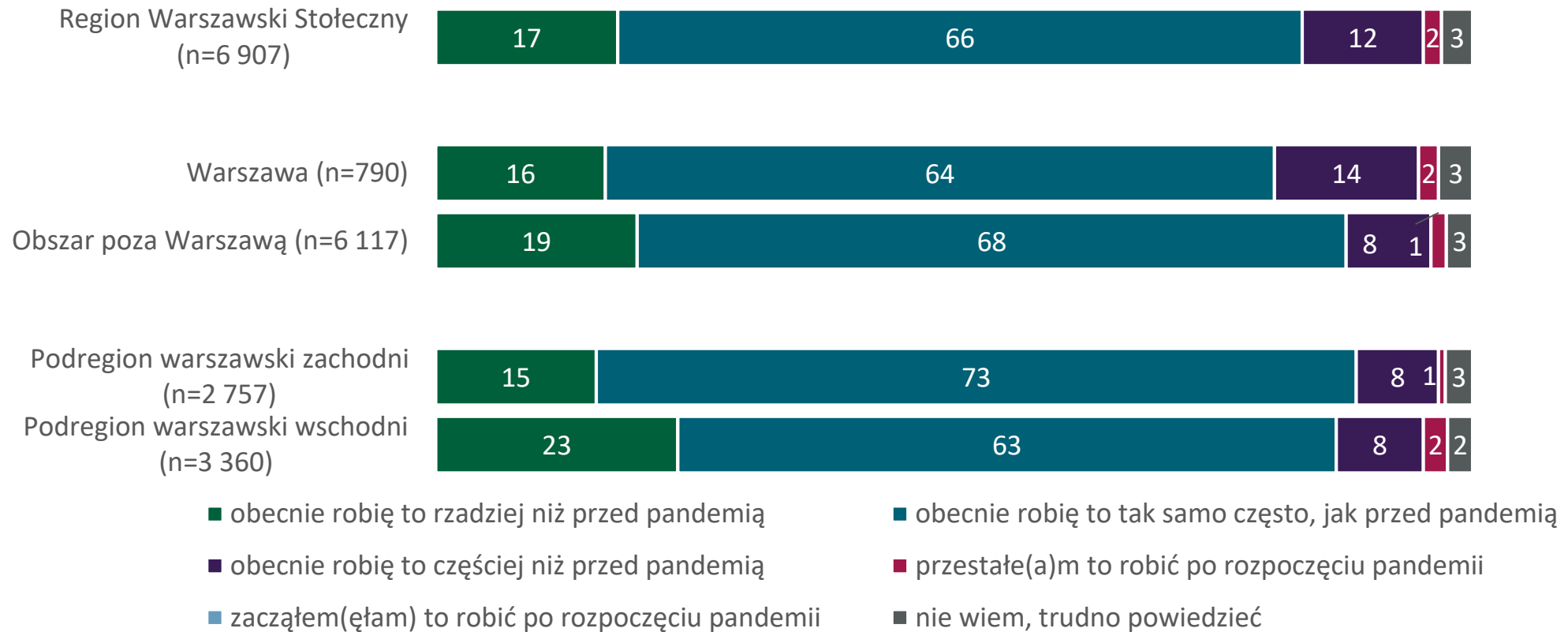


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do przychodni, szpitala



Zmiany w częstotliwości wizyt w miejscach rekreacji w mieście - na powietrzu (park, las)

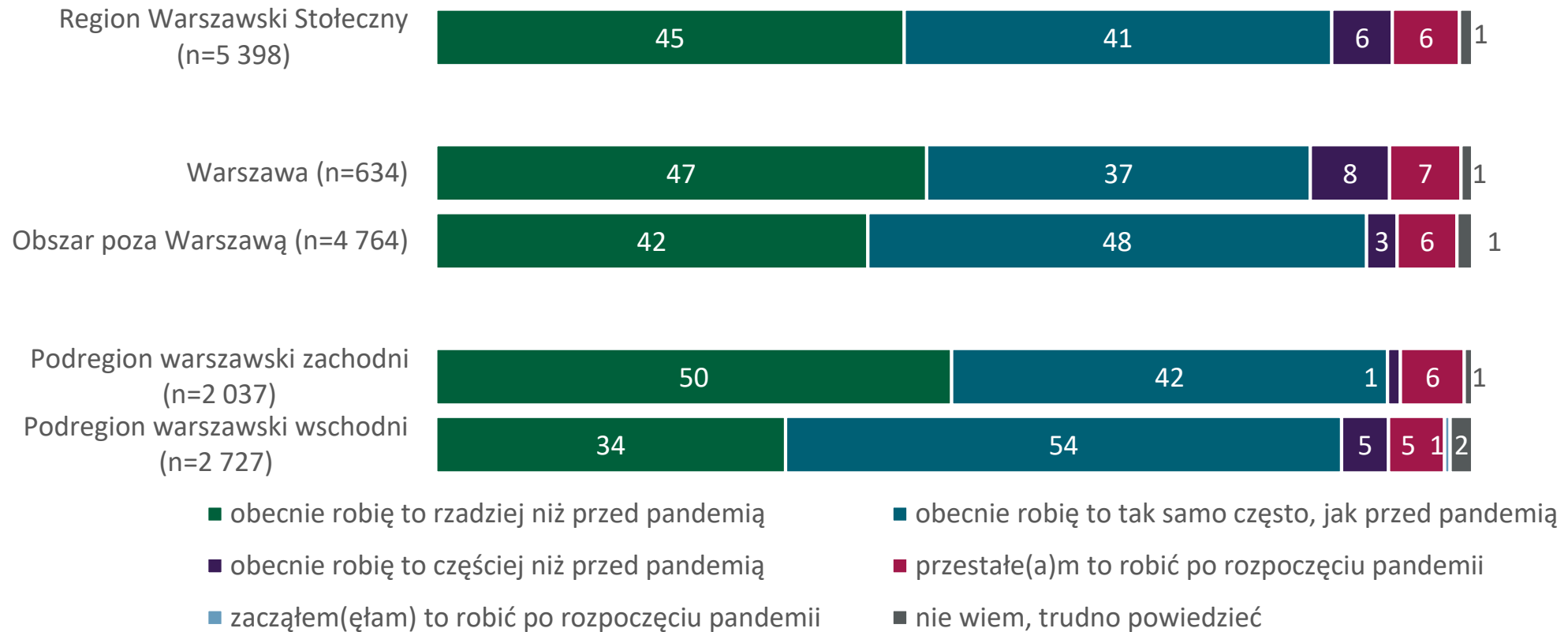


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do miejsc rekreacji w mieście



Zmiany w częstotliwości wizyt w miejscach rekreacji w mieście - w pomieszczeniach (np. siłownia, kino)

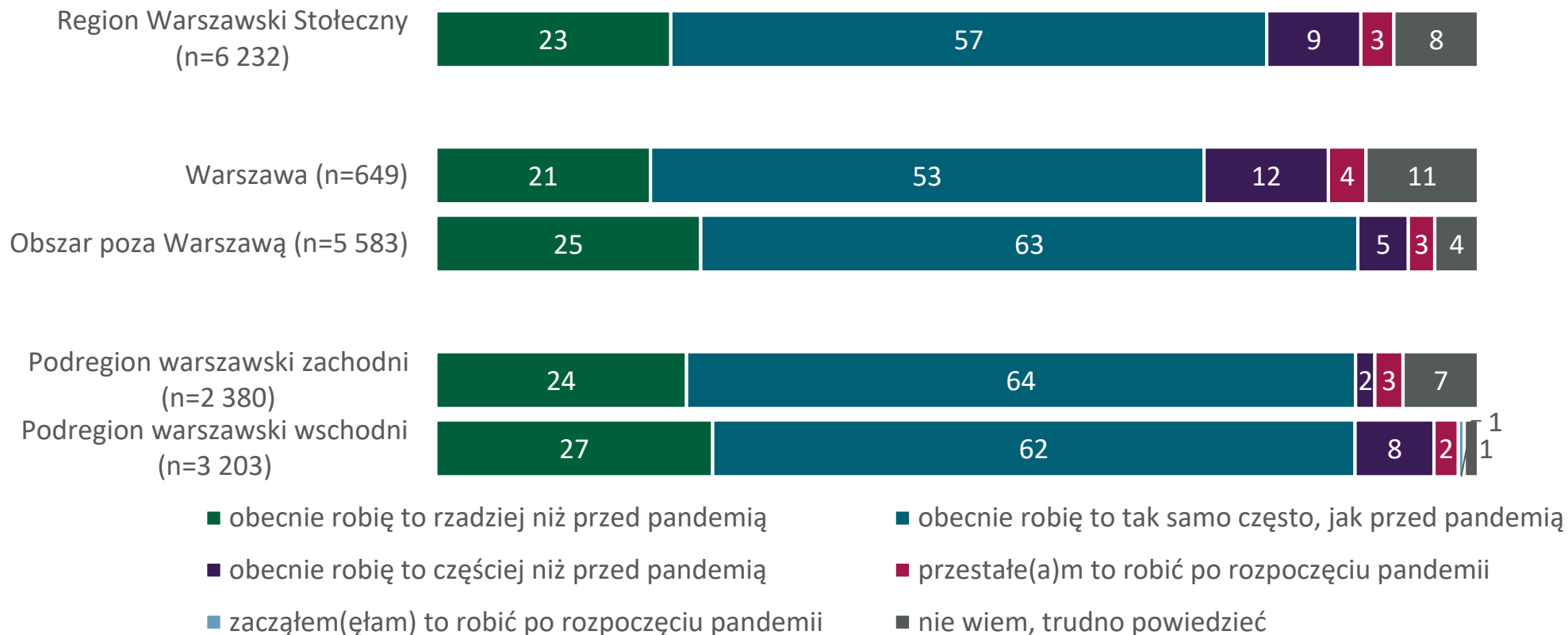


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do miejsc rekreacji w mieście



Zmiany w częstotliwości wyjazdów rekreacyjnych poza miasto

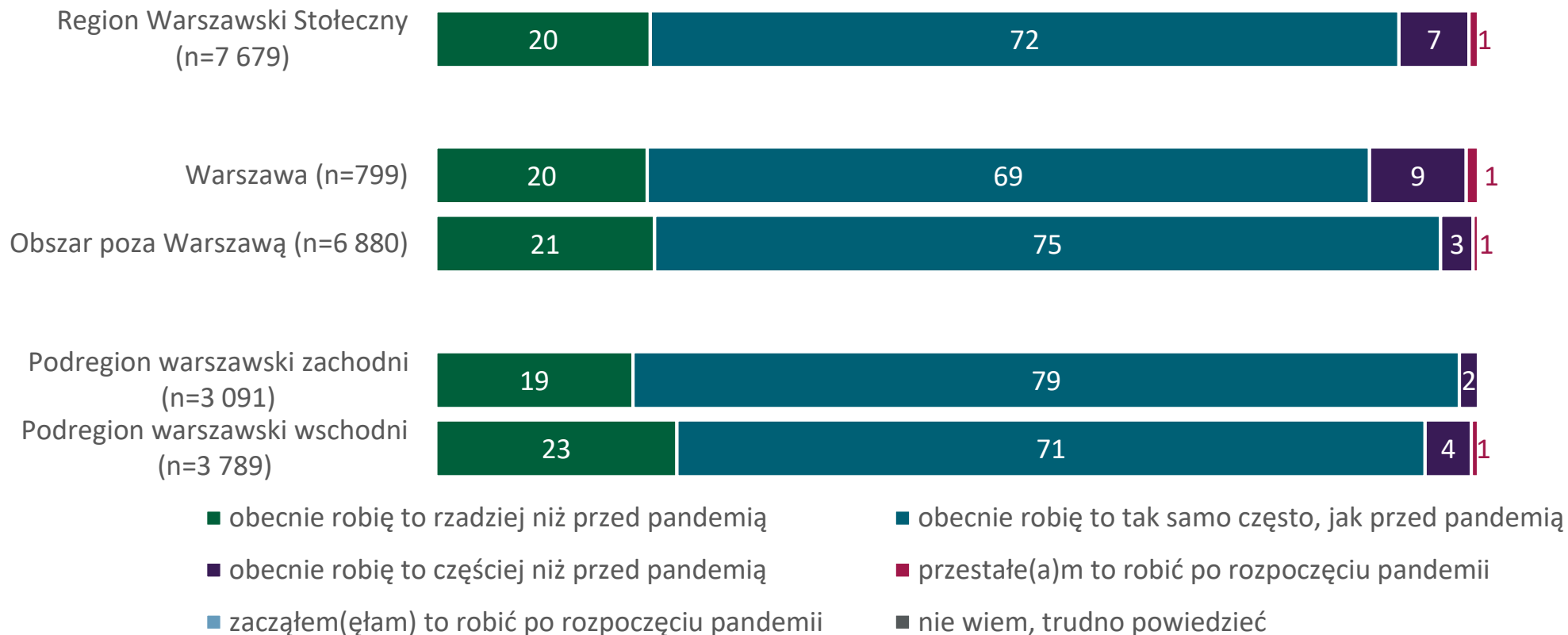


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże rekreacyjne poza miasto



Zmiany w częstotliwości spotkań z rodziną

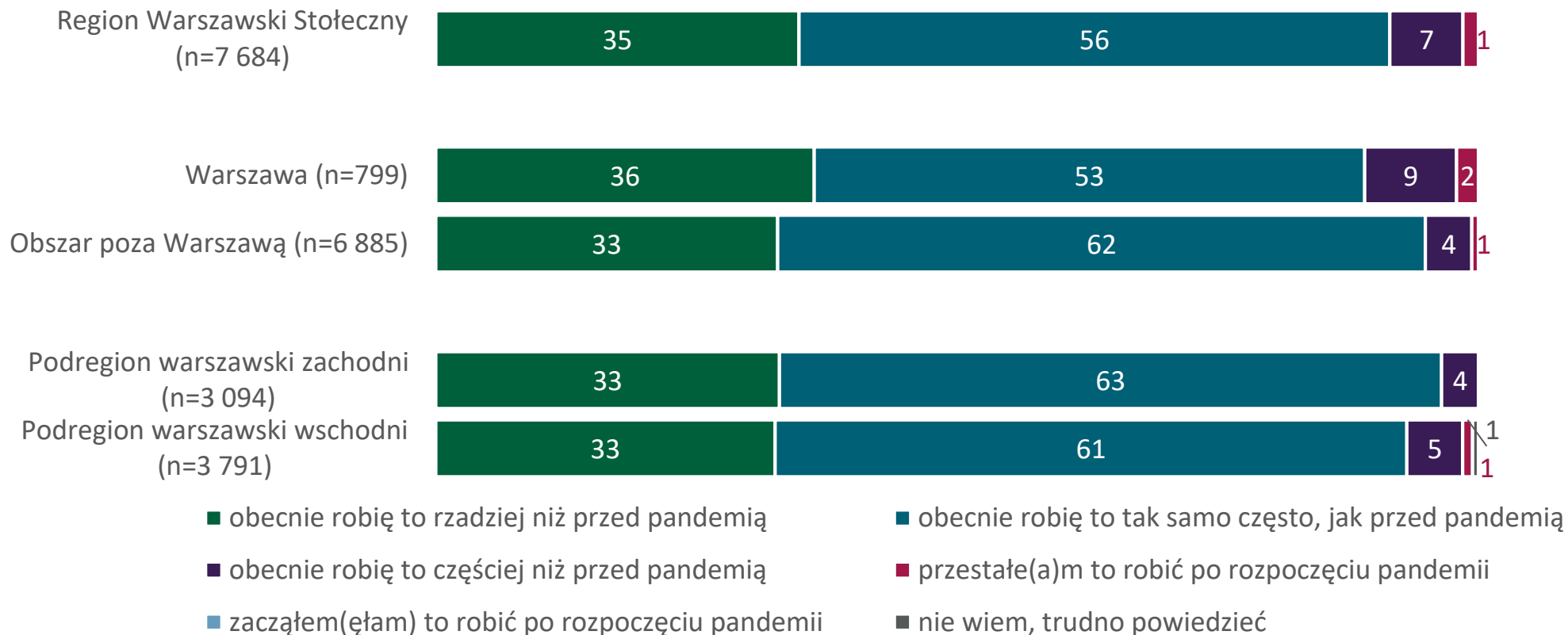


Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do rodziny



Zmiany w częstotliwości spotkań ze znajomymi



Dane w %

Podstawa procentowania: badani wykonujący podróże do znajomych

Poziom życia w najbliższym otoczeniu





Zawartość rozdziału:

105	Poziom życia w najbliższym otoczeniu – najważniejsze wyniki	Infrastruktura	
Dostępność		119	Ciągłość chodników dla pieszych w najbliższej okolicy
110	Możliwość dotarcia do najbliższego sklepu spożywczego, dyskontu, targu	120	Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych w najbliższej okolicy
111	Możliwość dotarcia do najbliższego parku lub miejsca rekreacji na świeżym powietrzu	121	Liczba przejść dla pieszych w najbliższej okolicy
112	Możliwość dotarcia do najbliższego żłobka	122	Ciągłość tras rowerowych w najbliższej okolicy
113	Możliwość dotarcia do najbliższego przedszkola	123	Stan techniczny tras rowerowych w najbliższej okolicy
114	Możliwość dotarcia do najbliższej szkoły podstawowej	124	Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów w najbliższej okolicy
115	Możliwość dotarcia do najbliższej przychodni	125	Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów w najbliższej okolicy
116	Możliwość dotarcia do najbliższego centrum handlowego	126	Oferta transportu zbiorowego w najbliższej okolicy
117	Możliwość dotarcia do najbliższej instytucji kultury	127	Poziom hałasu w najbliższej okolicy
118	Możliwość dotarcia do Urzędu Gminy/Miasta/Dzielnicy	128	Jakość powietrza w najbliższej okolicy



Poczucie bezpieczeństwa podczas przemieszczania się po okolicy

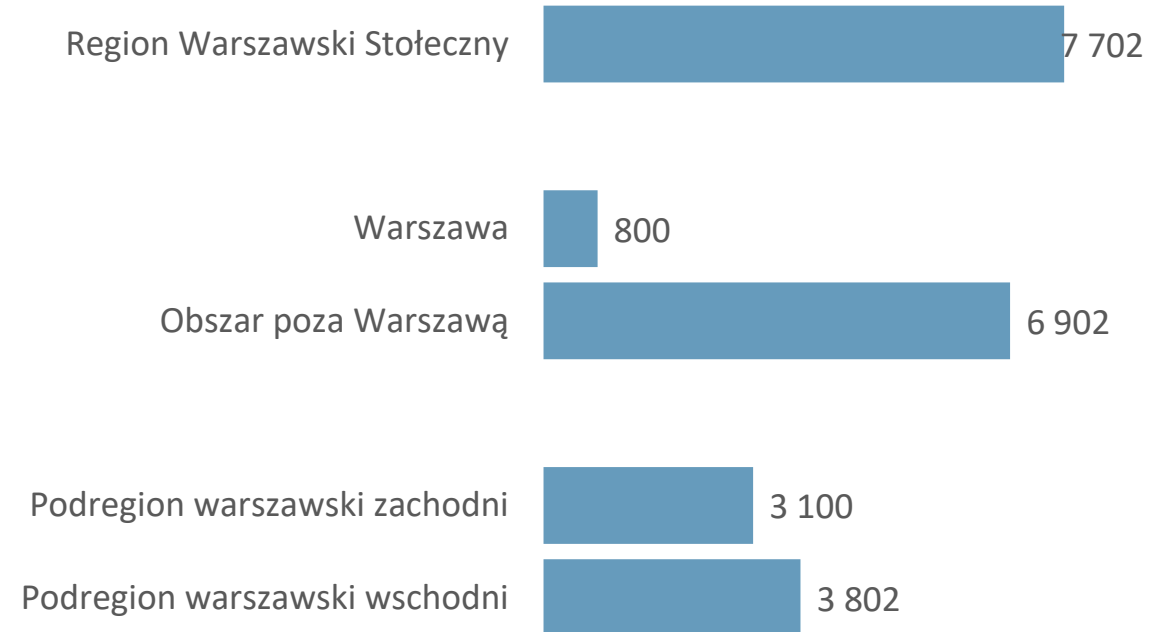
- 129 [jako pieszy](#)
- 130 [jako kierowca/pasażer samochodu](#)
- 131 [jako użytkownik komunikacji miejskiej/gminnej](#)
- 132 [jako użytkownik komunikacji międzygminnej](#)
- 133 [jako użytkownik roweru](#)
- 134 [jako użytkownik hulajnogi lub innych UTO](#)

Znaczenie lokalizacji miejsc podróży obowiązkowych względem miejsca zamieszkania

- 135 [Znaczenie lokalizacji miejsca pracy względem miejsca zamieszkania](#)
- 136 [Znaczenie lokalizacji szkoły podstawowej względem miejsca zamieszkania](#)
- 137 [Znaczenie lokalizacji szkoły średniej względem miejsca zamieszkania](#)
- 138 [Znaczenie lokalizacji uczelni względem miejsca zamieszkania](#)

Uwagi i potrzeby zgłaszane przez badanych

Podstawy procentowania da prezentowanych rozkładów (liczebność prób):





W badaniu pod pojęciem „poziomu życia” ujęto kwestie związane z dostępnością do podstawowych usług czy produktów, dostępność i jakość infrastruktury dla pieszych oraz rowerzystów oraz poczucie bezpieczeństwa osobistego podczas przemieszczania się po okolicy.

Dostępność

Rozprzestrzeniająca się idea miast 15-minutowych głosi, że mieszkańcy powinni mieć możliwość realizacji podstawowych potrzeb w ciągu kwadransa. W związku z tym sklepy, punkty usługowe, placówki medyczne i edukacyjne powinny się znaleźć w takiej odległości od miejsca zamieszkania, żeby można było do nich dotrzeć pieszo w 15 minut.

Zgodnie z opisaną koncepcją za **najbardziej dostępne** należy uznać **punkty handlowe**, w których można zrobić codzienne zakupy. Do takich miejsc w 15 minut pieszo może się dostać zdecydowana większość badanych (około 90%), zarówno mieszkających w Warszawie, jak i poza nią. Wysoka jest także dostępność **miejsc rekreacji na świeżym powietrzu**. W 15 minut pieszo może do takiego miejsca dotrzeć 88% badanych mieszkańców Warszawy, 78% mieszkańców podregionu zachodniego, ale już tylko 59% mieszkańców podregionu wschodniego.

Do placówek oświatowych nieco łatwiej dostać się mieszkańcom Warszawy – w 15 minut pieszo 79% badanych może dotrzeć do szkoły podstawowej, 57% do przedszkola i 43% do żłobka. Poza Warszawą odsetki te wyniosły odpowiednio: 60% dla szkoły podstawowej, 51% dla przedszkola i 35% dla żłobka. W przypadku szkół podstawowych częściej ich dostępność w 15 minut deklarowali mieszkańcy podregionu zachodniego (67%) niż wschodniego (54%).

Duże dysproporcje występują w dostępności placówek opieki zdrowotnej. W Warszawie w 15 minut do najbliższej przychodni może dostać się trzech na czterech badanych, poza stolicą natomiast tylko około połowy. Dodatkowo dla co dziesiątego badanego z podregionu wschodniego jedynym sposobem dotarcia do placówki opieki zdrowotnej jest samochód.

Szeroko rozumiane instytucje kultury znajdują się w piętnastominutowym zasięgu dla jednej trzeciej mieszkańców Warszawy i jednej czwartej mieszkańców obszaru poza Warszawą.



Infrastruktura

W ocenie **infrastruktury dla pieszych**, czyli ciągłości i stanu technicznego chodników oraz liczby przejść dla pieszych, **przeważały oceny pozytywne** – suma odpowiedzi „dobry” i „bardzo dobry” przekraczała 70%. Zauważalne jest jednak, że mieszkańcy obszarów poza Warszawą nieco częściej wyrażali niezadowolenie z badanych aspektów. Częściej oceny negatywne wystawiali mieszkańcy podregionu zachodniego. Stan techniczny chodników został w tym podregionie oceniony negatywnie przez 41% pytanych, ciągłość chodników przez 32% a liczba przejść dla pieszych przez 30%.

Infrastrukturę rowerową (ciągłość tras, ich stan techniczny oraz dostępność miejsc parkingowych) także **oceniano na ogół pozytywnie** (powyżej 50% odpowiedzi „dobry” i „bardzo dobry”). Również w tym przypadku oceny mieszkańców Warszawy były wyższe i ponownie **większe niezadowolenie wyrażali mieszkańcy podregionu zachodniego**. Najwięcej ocen negatywnych w tym podregionie (51%) pojawiło się w kontekście dostępności miejsc parkingowych dla rowerów.

Gorzej oceniona została **dostępność miejsc parkingowych dla samochodów**. Jest ona postrzegana jako zła lub bardzo zła przez 59% badanych mieszkańców Warszawy i 38% mieszkańców obszaru poza Warszawą. Z liczby miejsc parkingowych znacznie bardziej niezadowoleni są badani z podregionu zachodniego, wśród których 66% wskazało oceny negatywne.

Oferta transportu zbiorowego znacznie lepiej oceniona została przez mieszkańców Warszawy (92% ocen pozytywnych). W podregionach wschodnim i zachodnim oceny pozytywne stanowiły około 70%, a co piąty badany ocenił ofertę transportu zbiorowego źle.

Jakość powietrza i poziom hałasu zostały lepiej ocenione przez osoby mieszkające poza Warszawą. Odsetek oceniających te aspekty pozytywnie był dodatkowo wyższy w podregionie wschodnim, gdzie sięgał około 90%. W podregionie zachodnim odsetek ocen pozytywnych w tym kontekście zbliżał się do 80%, zaś w Warszawie jakość powietrza uzyskała mniej ocen pozytywnych (59%) niż poziom hałasu (69%).



Poczucie bezpieczeństwa

Badani zapytani o poczucie bezpieczeństwa **podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy** swojego zamieszkania różnymi środkami transportu, w tym pieszo, na ogół deklarowali, że **czują się bezpiecznie lub bardzo bezpiecznie**. Na brak poczucia bezpieczeństwa wskazywało zazwyczaj nie więcej niż 5%. Nieco częściej na **brak poczucia bezpieczeństwa** wskazywały osoby poruszające się **na rowerach, hulajnogach lub innych UTO**.

Wybór pracy lub szkoły a miejsce zamieszkania

Ponad dwie trzecie badanych, którzy w ostatnich latach wybierali dla swoich dzieci szkołę podstawową zadeklarowało, że jej lokalizacja w stosunku do miejsca zamieszkania była bardzo ważna i **szkoła musiała być zlokalizowana tak, aby można było dojść do niej pieszo**.

W przypadku wyboru szkoły średniej lub poszukiwania miejsca pracy respondenci najczęściej deklarowali, że zależało im na **dobrym skomunikowaniu szkoły lub pracy z miejscem zamieszkania**. Możliwość dojścia pieszo była w tym przypadku rzadziej pożądana.

Za najmniej ważną uznano lokalizację uczelni względem miejsca zamieszkania. W tym przypadku osoby wybierające studia były ukierunkowane na konkretną uczelnię, zostawiając na dalszym miejscu kwestię jej lokalizacji.

Dodatkowe uwagi zgłaszane przez badanych

Wśród uwag i spostrzeżeń, które badani spontanicznie zgłaszali na zakończenie badania, najczęściej wymieniano **zbyt małą częstotliwość kursowania transportu zbiorowego**. Szczególnie podkreślali to mieszkańcy obszarów wiejskich, na których blisko 40% wszystkich wypowiedzi dotyczyła właśnie za małej częstotliwości. W następnej kolejności zgłaszano potrzebę **budowy lub rozbudowy ścieżek rowerowych**.

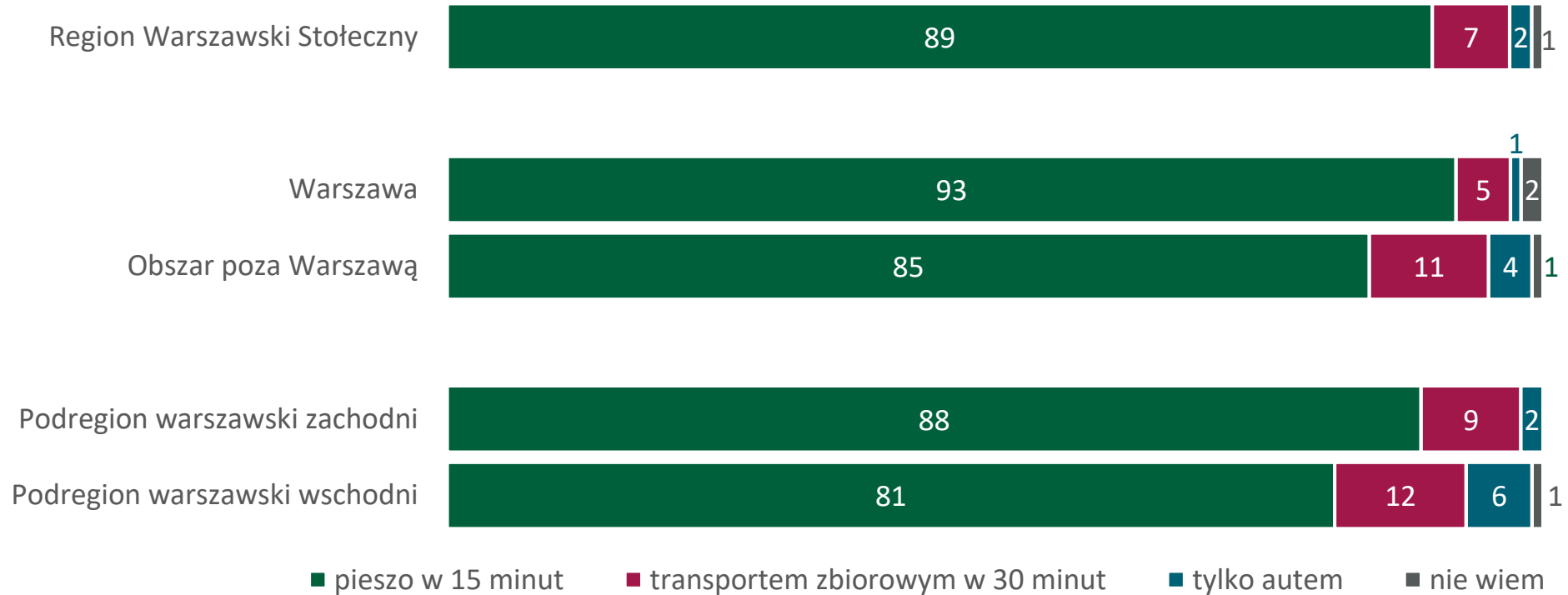
Oczekiwanie takie zdecydowanie najczęściej zgłaszali mieszkańcy podregionu wschodniego (ponad połowa udzielonych odpowiedzi), częściej także wymieniały je osoby mieszkające w średnich miastach.



Kolejne postulaty dotyczyły **zbyt małej liczby przystanków** lub zbyt dużego oddalenia tychże. Na ten aspekt częściej zwracali uwagę mieszkańcy Warszawy, ale także osoby mieszkające na obszarach wiejskich. Znaczący liczba zgłoszeń badanych mieszkających na obszarach wiejskich dotyczyła także **braku bezpośrednich połączeń do miast lub do przystanków kolejowych** (w tym drugim przypadku częściej wskazywali na to mieszkańcy podregionu zachodniego).



Możliwość dotarcia do najbliższego sklepu spożywczego/dyskontu/targu

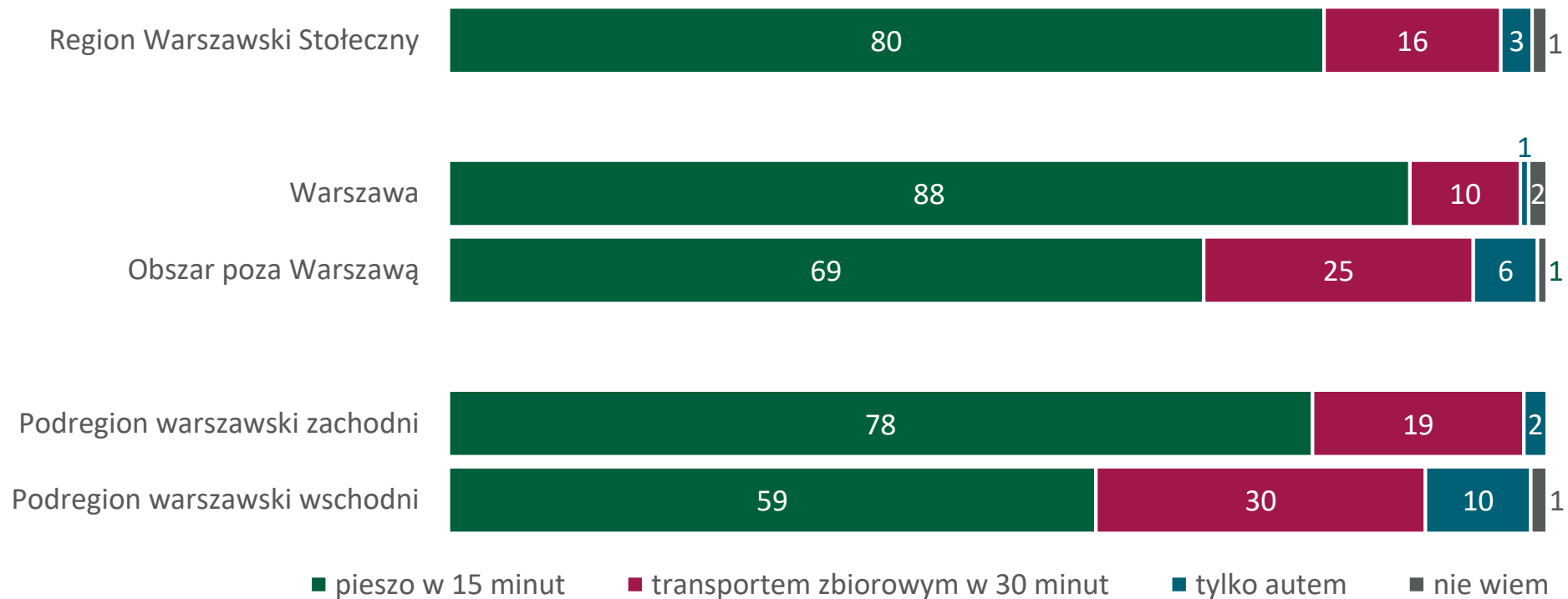


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższego parku lub miejsca rekreacji na świeżym powietrzu

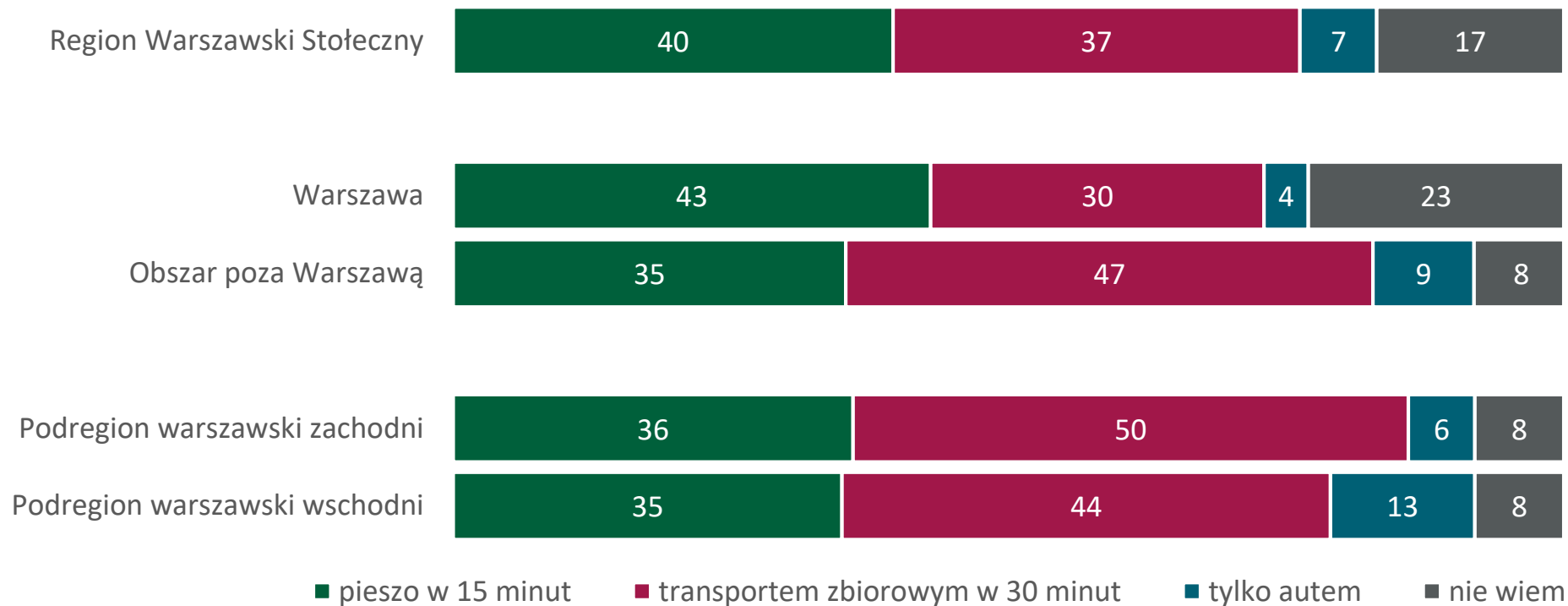


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższego żłobka

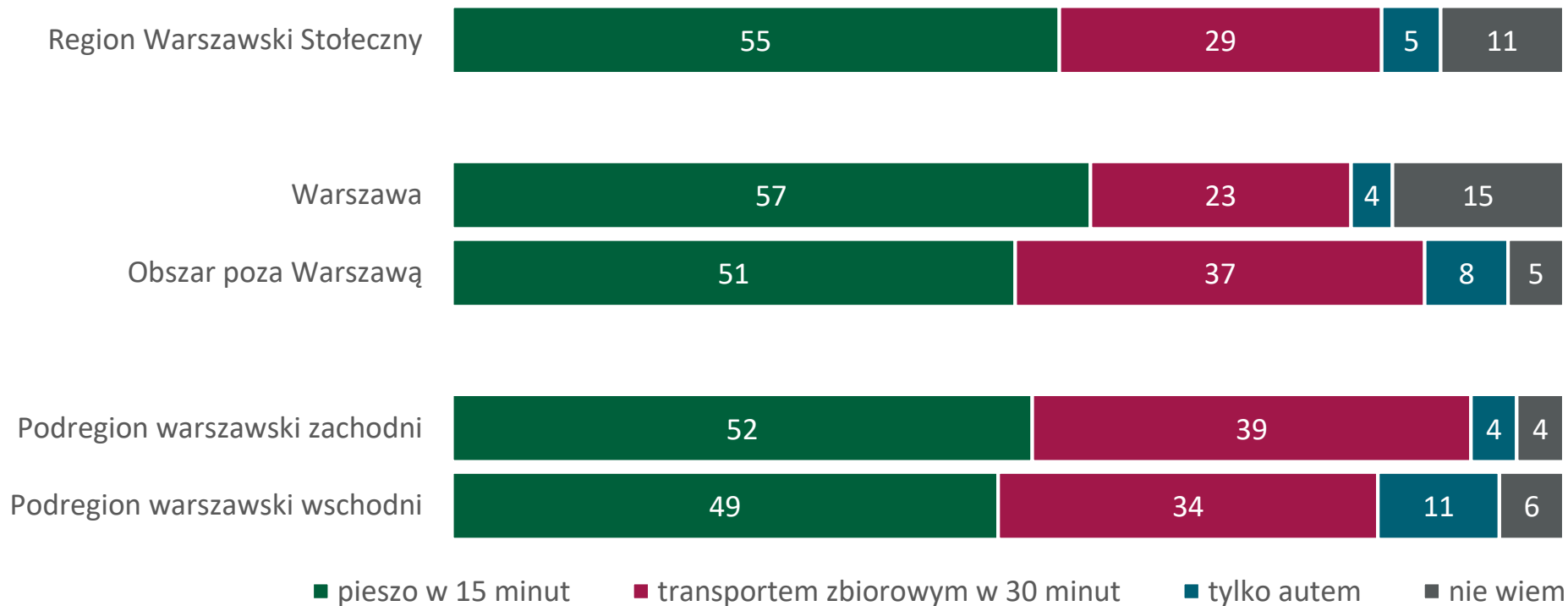


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższego przedszkola

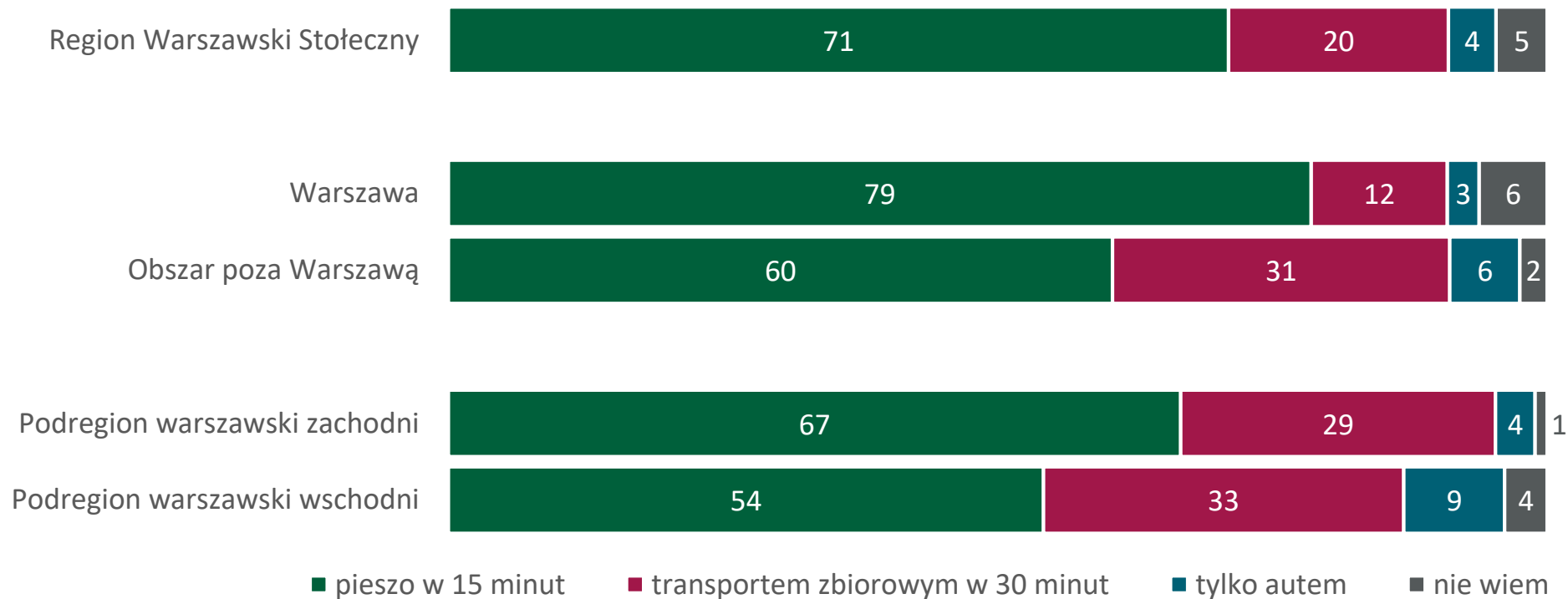


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższej szkoły podstawowej

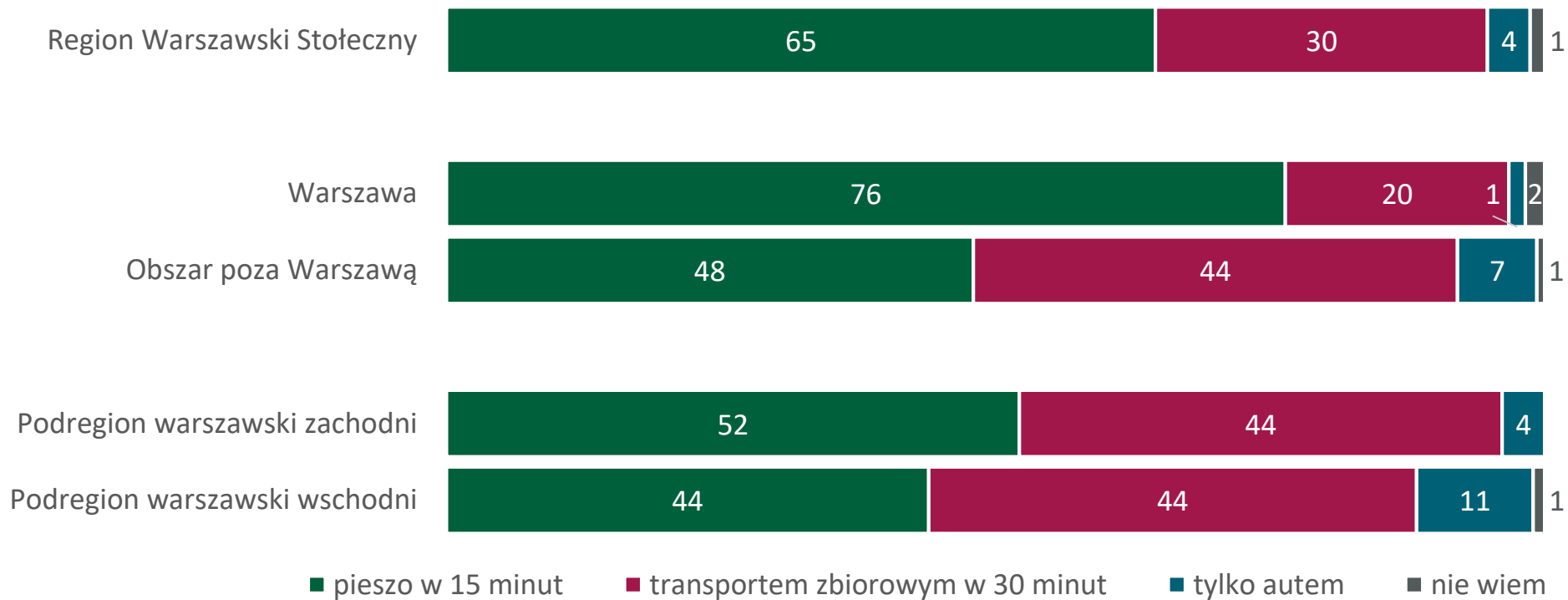


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższej przychodni

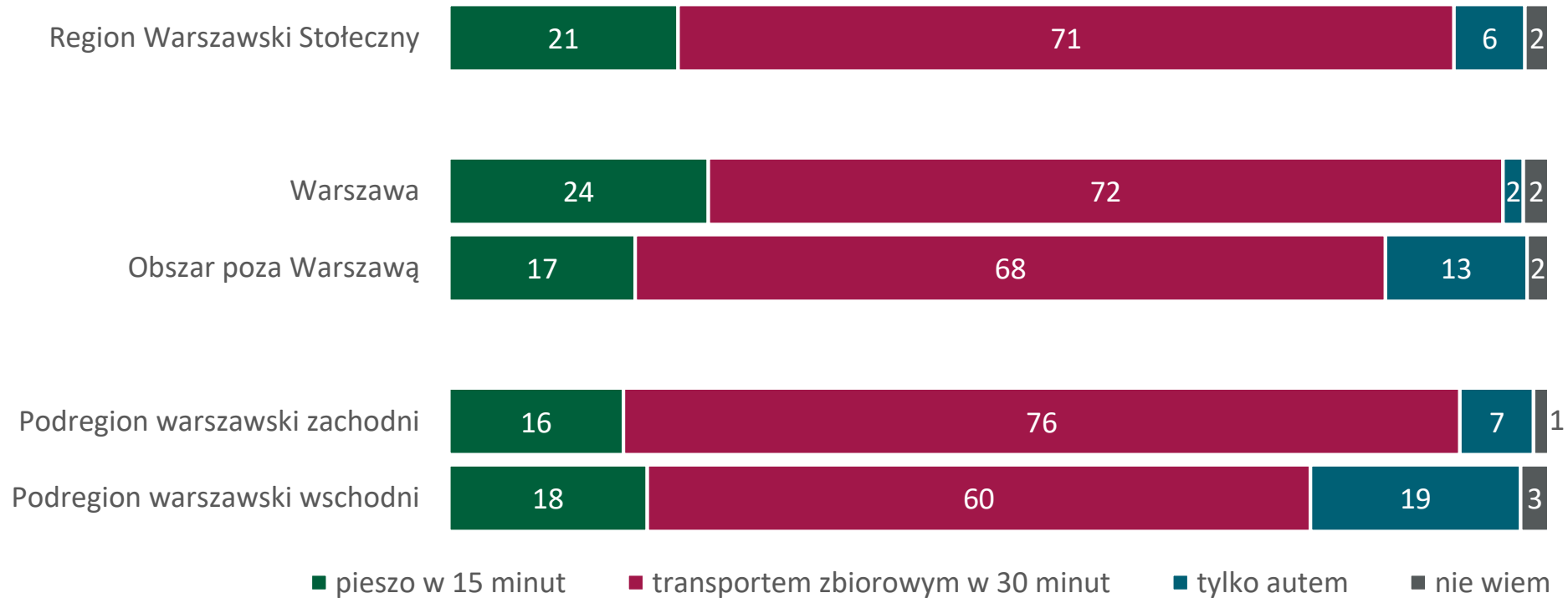


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższego centrum handlowego

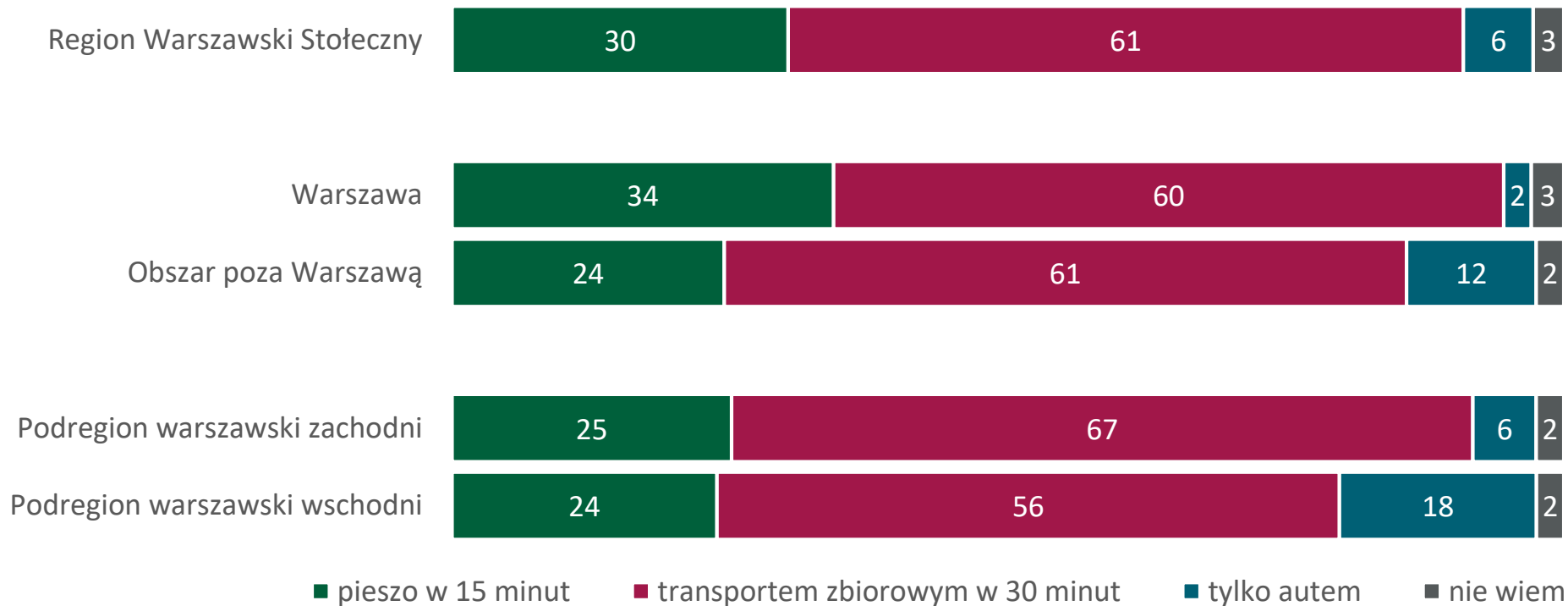


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Możliwość dotarcia do najbliższej instytucji kultury

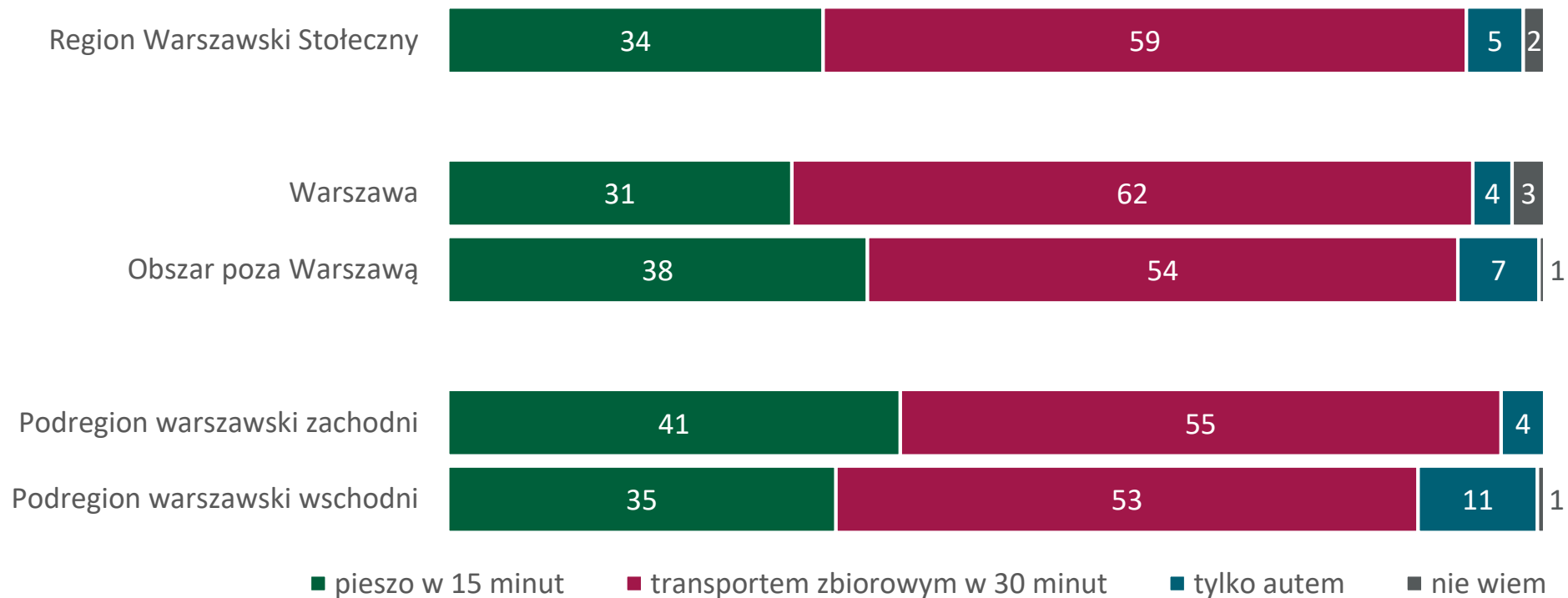


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



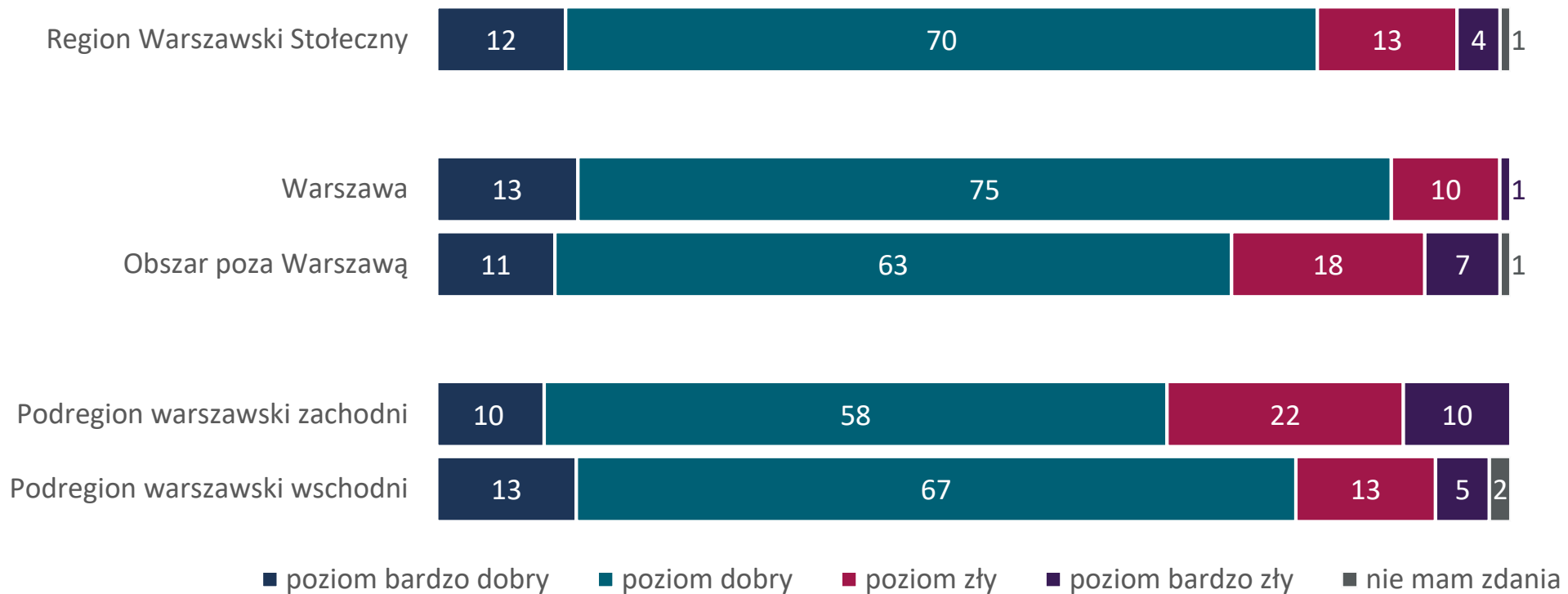
Możliwość dotarcia do Urzędu Gminy/Miasta/Dzielnicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

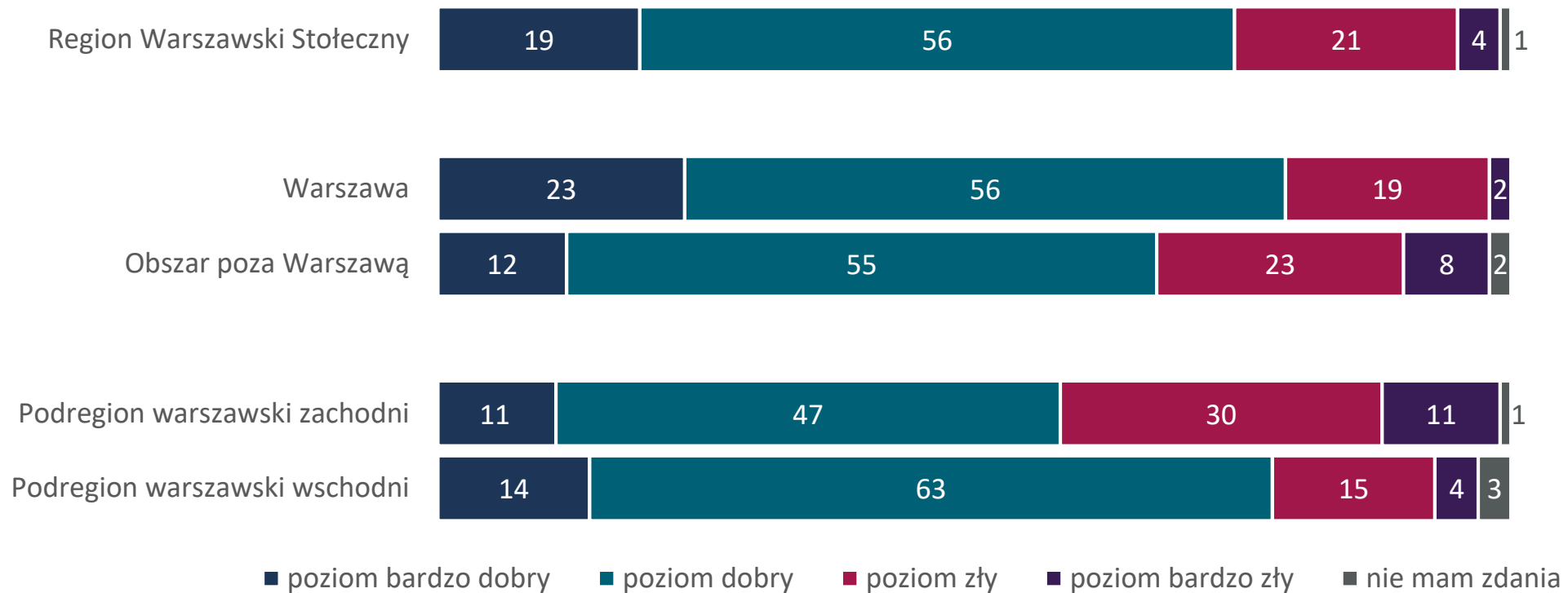
Ciągłość chodników dla pieszych w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

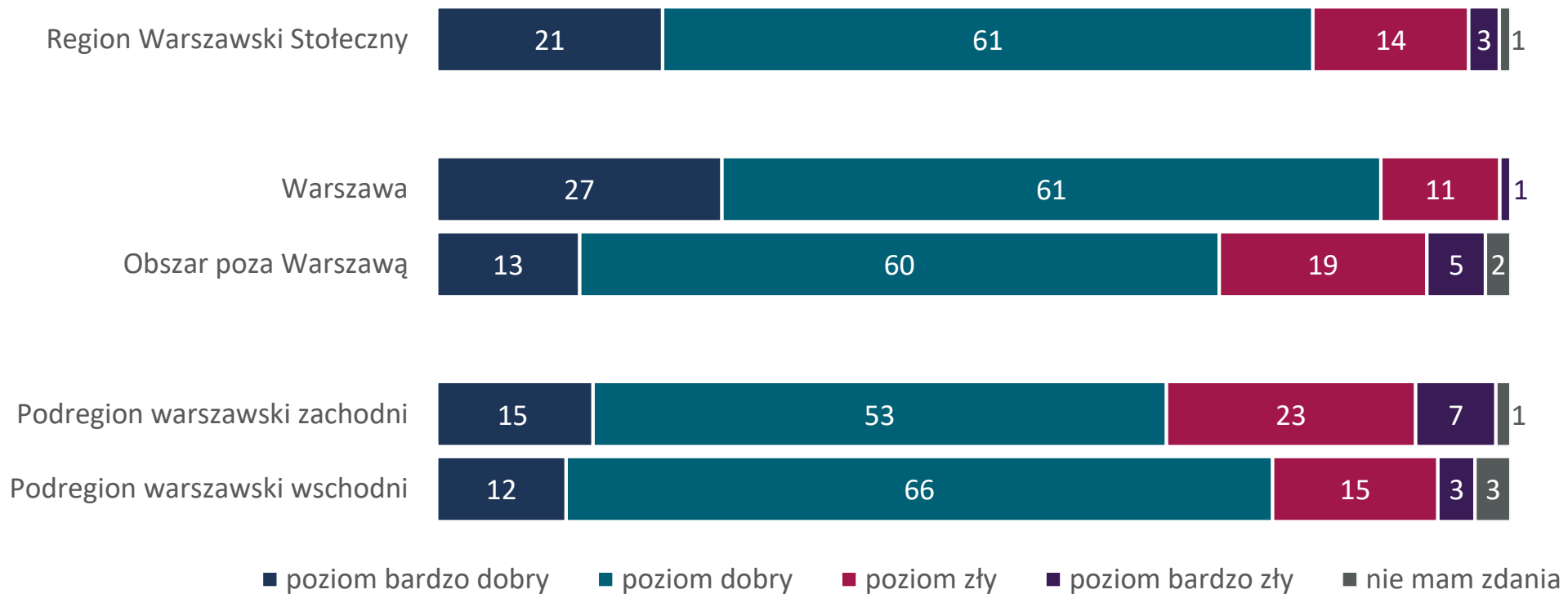
Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

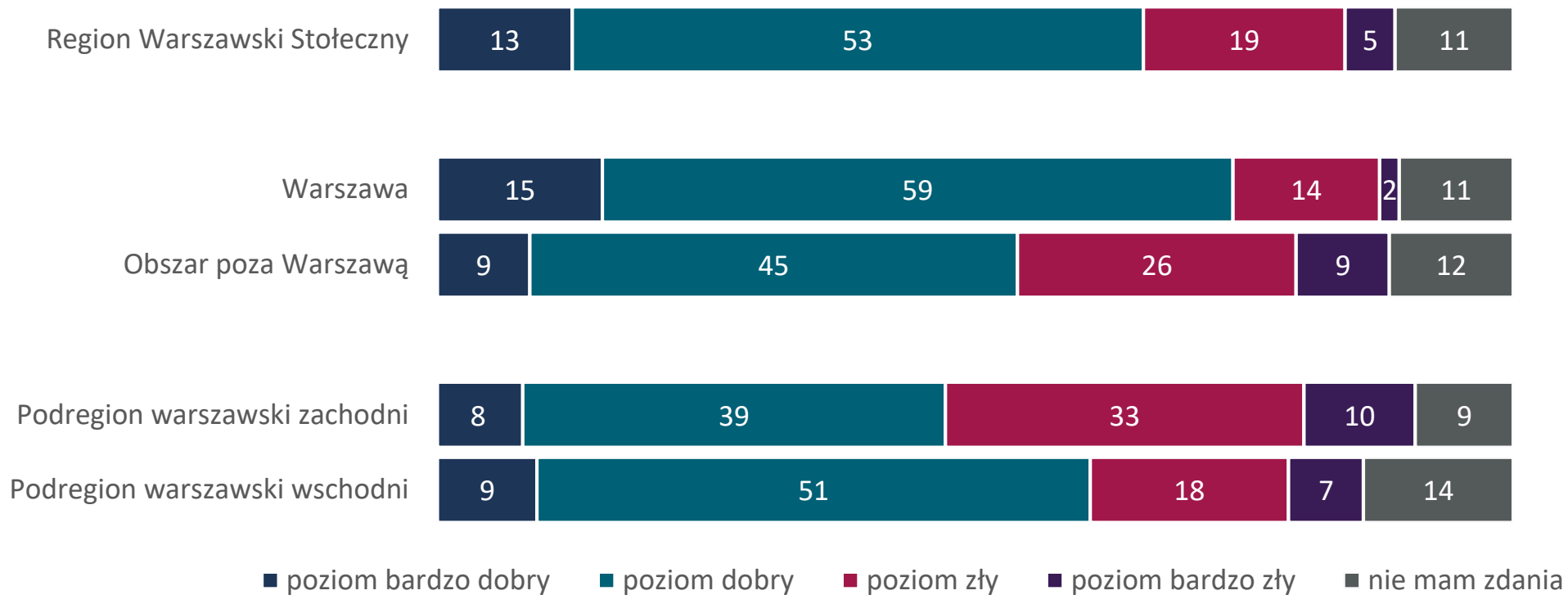
Liczba przejść dla pieszych w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

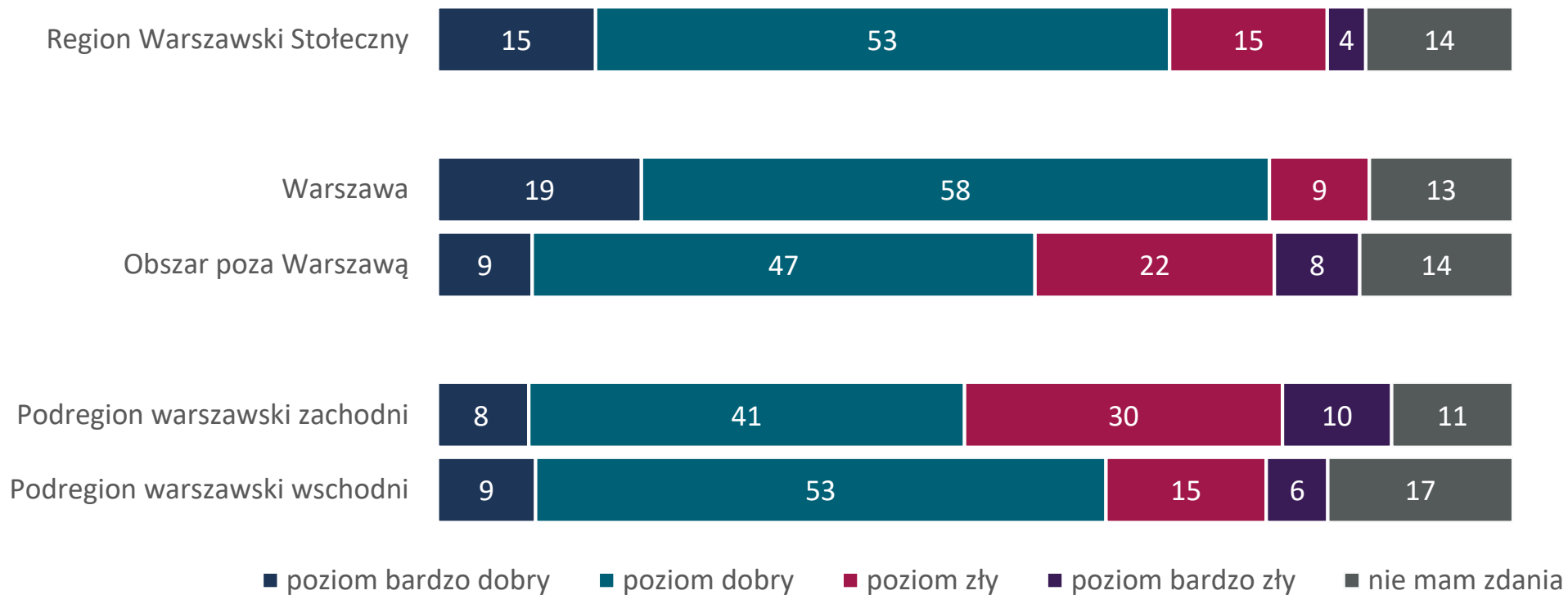
Ciągłość tras rowerowych w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

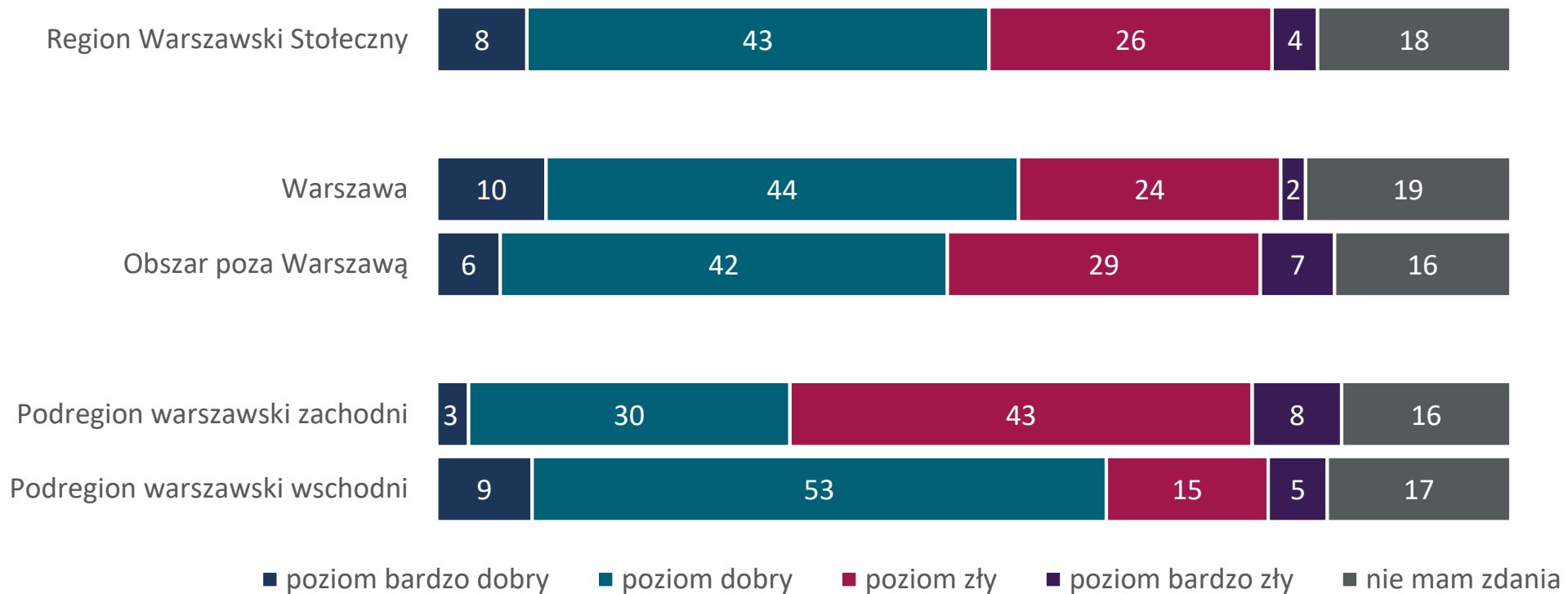
Stan techniczny tras rowerowych w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

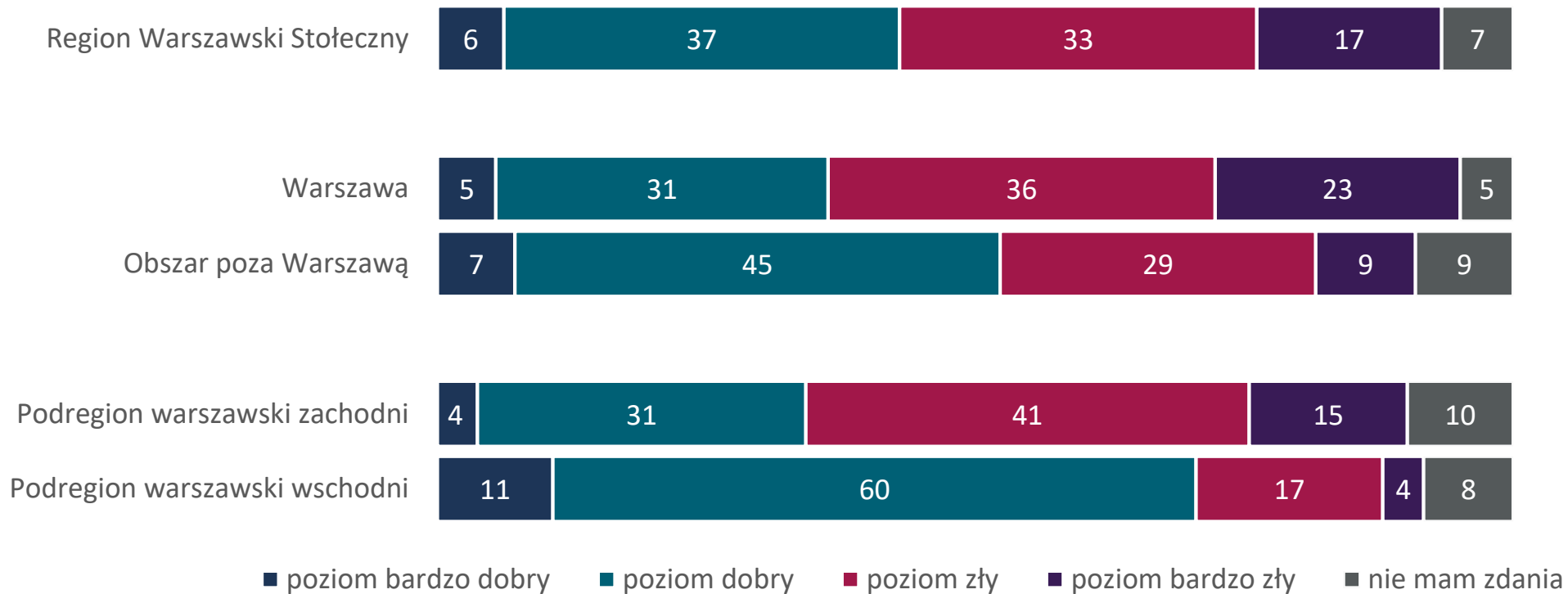
Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

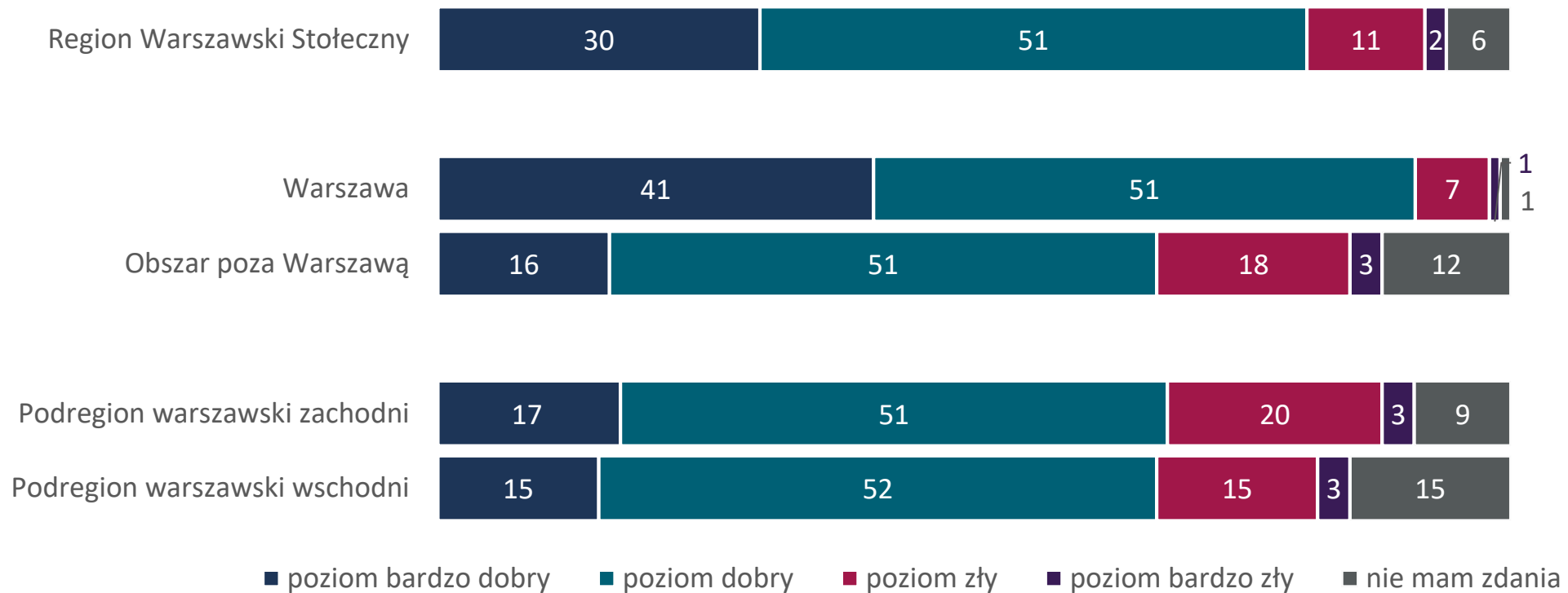
Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

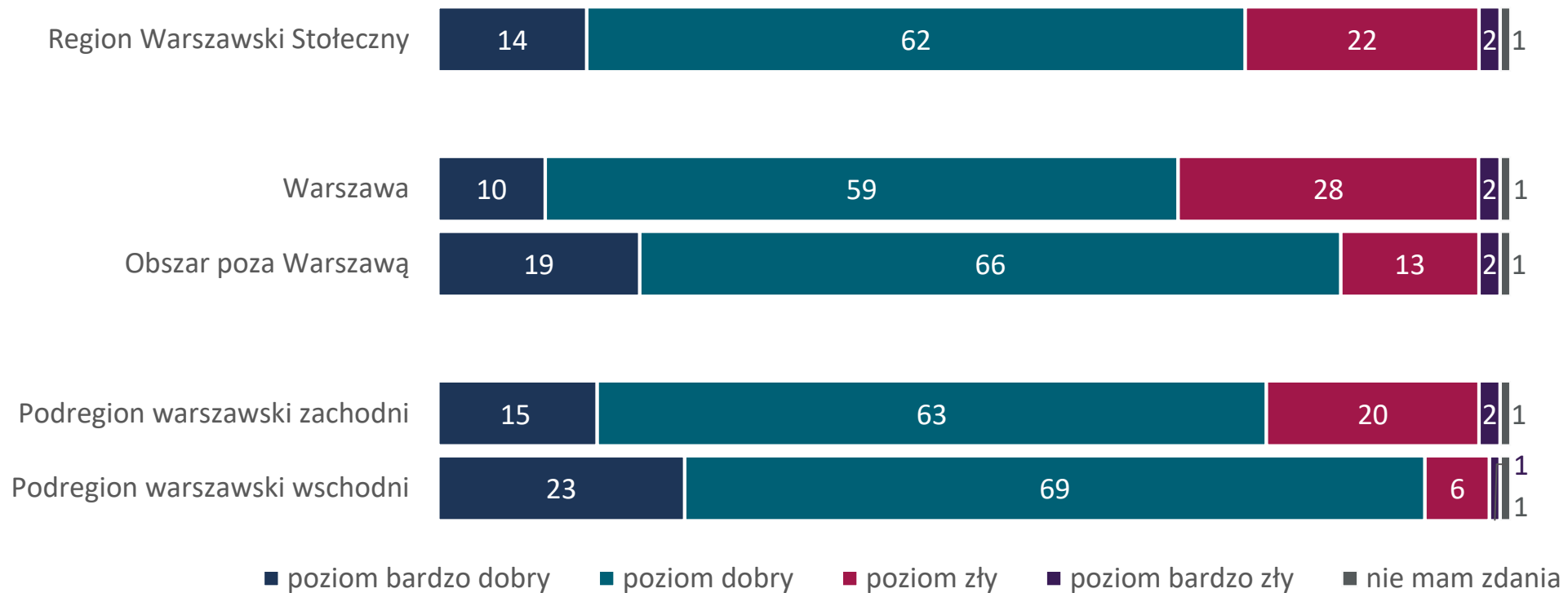
Oferta transportu zbiorowego w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

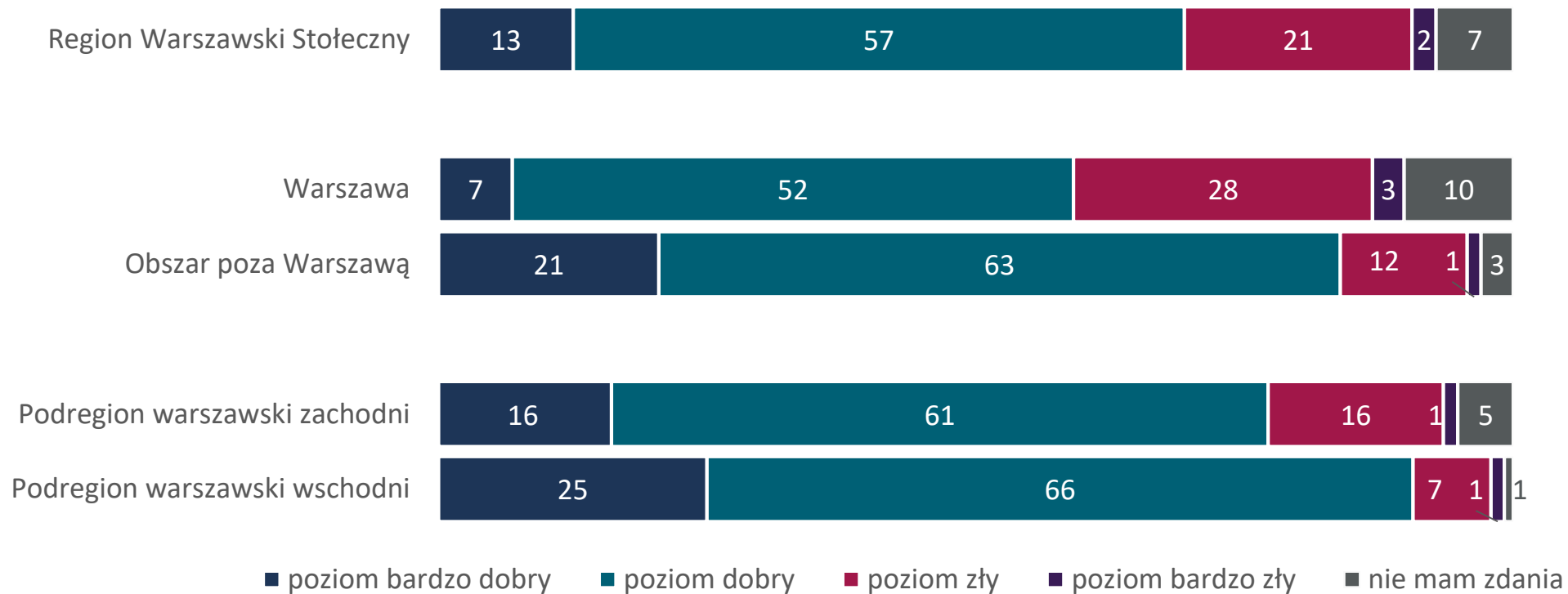
Poziom hałasu w najbliższej okolicy



Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani

Jakość powietrza w najbliższej okolicy

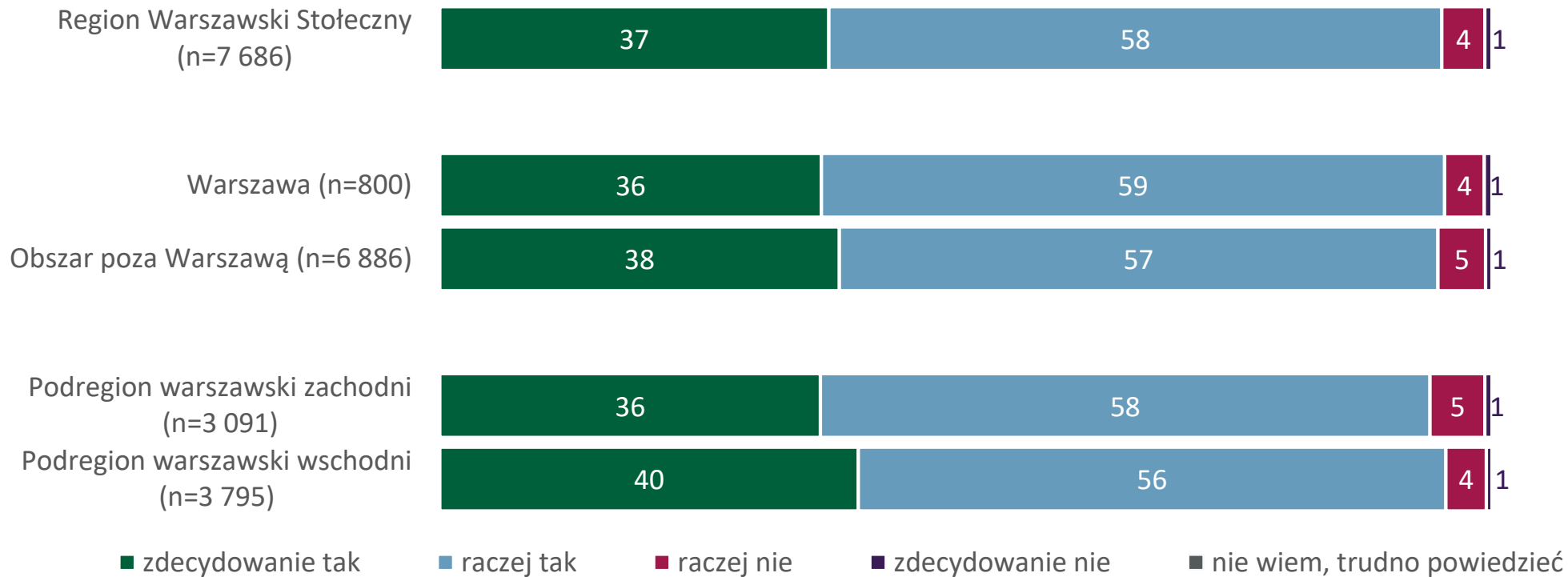


Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako pieszy?

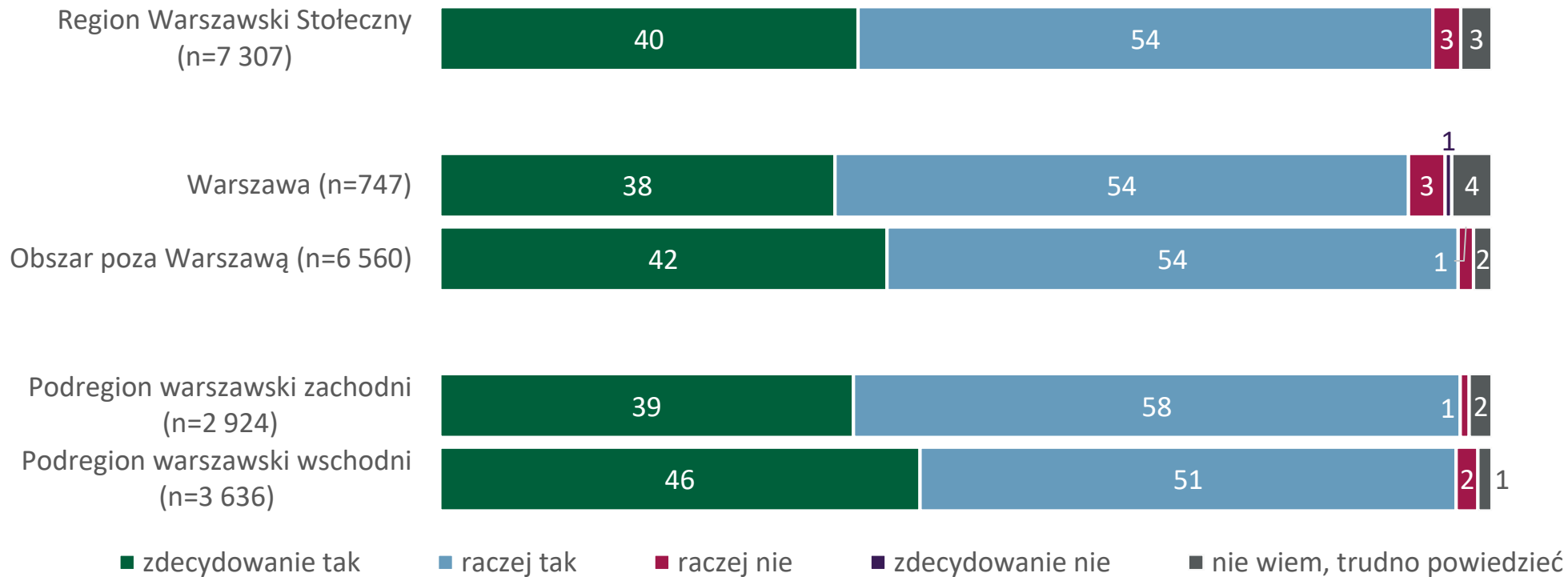


Dane w %

Podstawa procentowania: badani przemieszczający się pieszo



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako kierowca/pasażer samochodu?

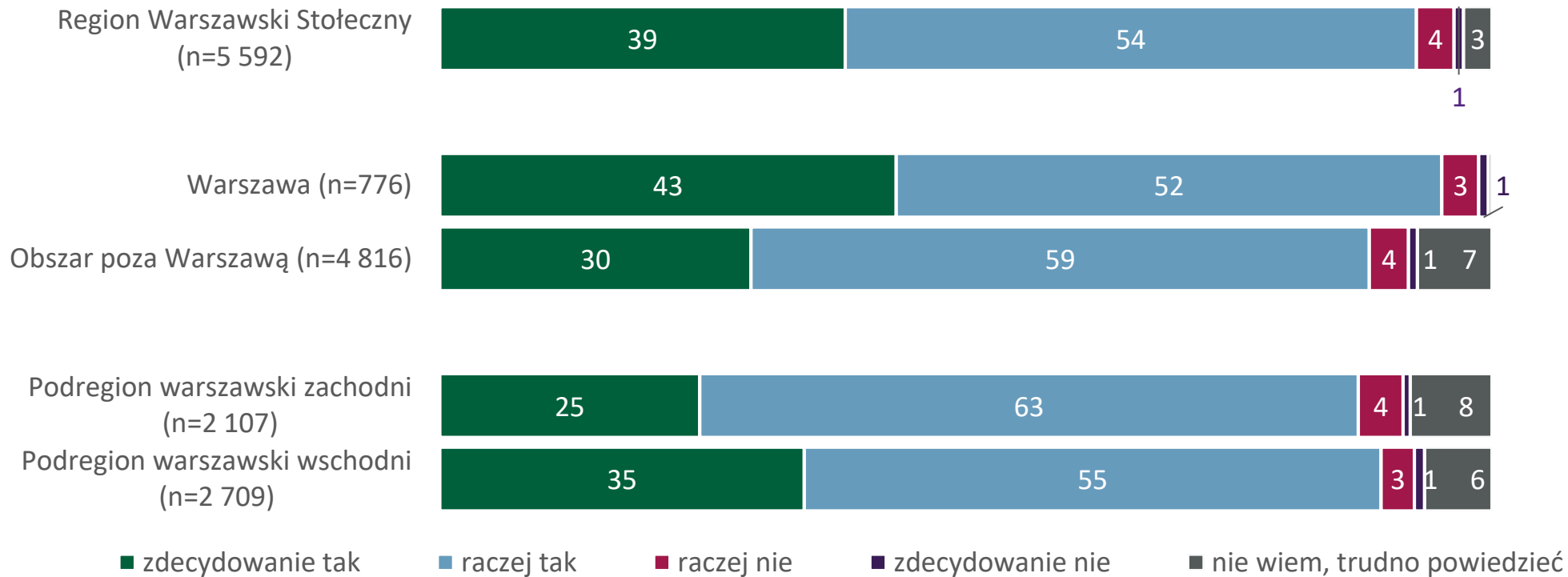


Dane w %

Podstawa procentowania: badani korzystający z samochodu



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako użytkownik komunikacji miejskiej/gminnej?

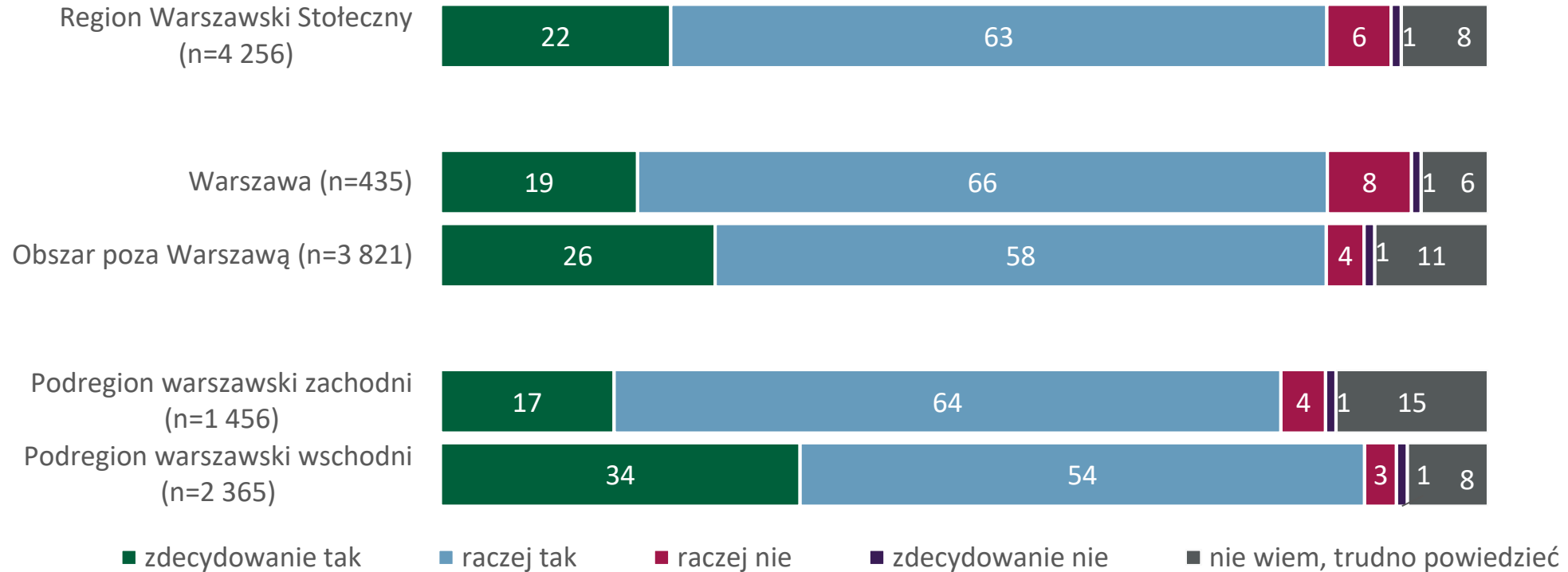


Dane w %

Podstawa procentowania: badani korzystający z komunikacji miejskiej/gminnej



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako użytkownik komunikacji międzygminnej?

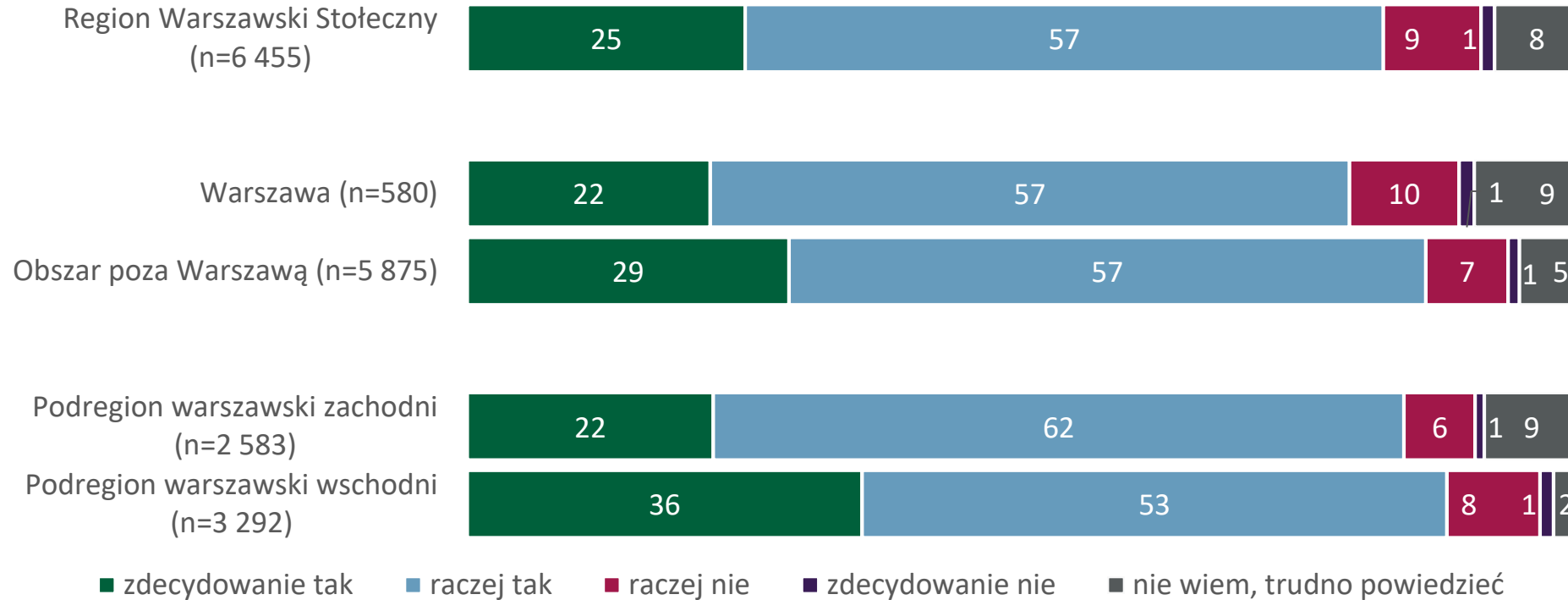


Dane w %

Podstawa procentowania: badani korzystający komunikacji z międzygminnej



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako użytkownik roweru?

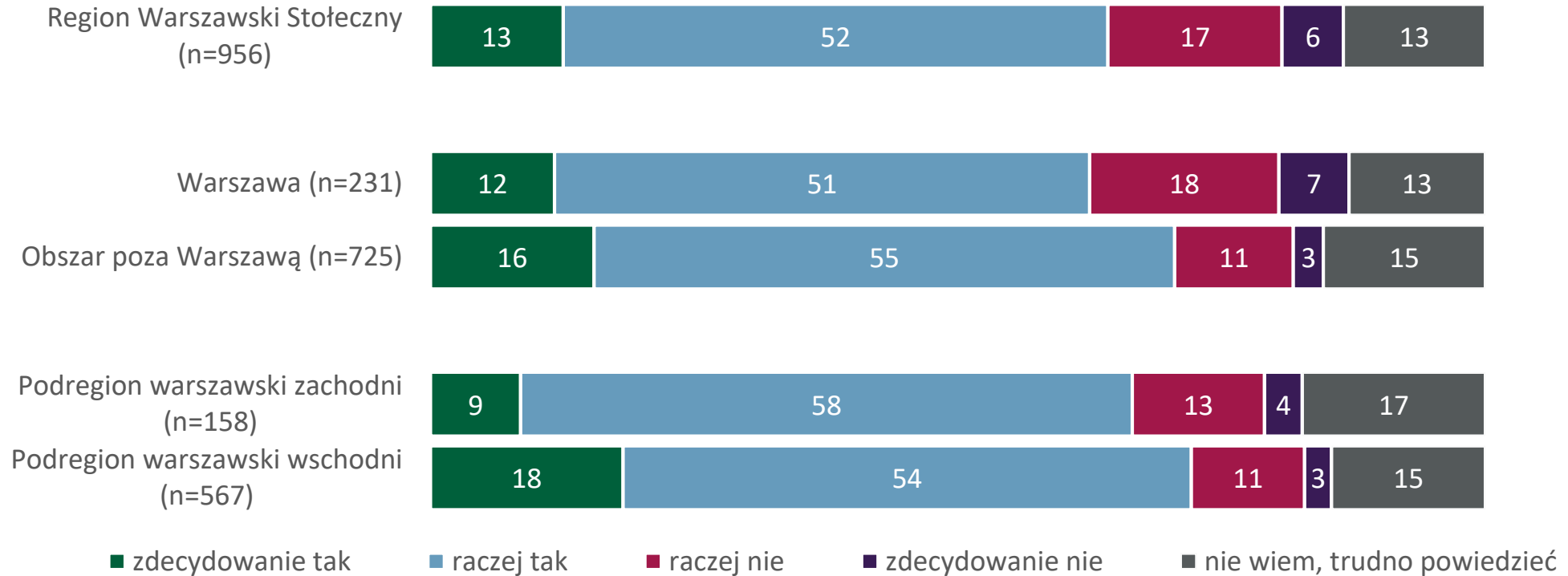


Dane w %

Podstawa procentowania: badani korzystający z roweru



Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas przemieszczania się po najbliższej okolicy jako użytkownik hulajnowy lub innych UTO?



Dane w %

Podstawa procentowania: badani korzystający z hulajnowy lub innych UTO



Czy w ciągu ostatnich 5 lat poszukiwał/a Pan/Pani pracy?

Na wykresie zaprezentowano odpowiedzi „tak”

Jak ważna podczas poszukiwania pracy była jej lokalizacja w stosunku do miejsca zamieszkania i możliwości dojazdu?

Region Warszawski Stołeczny 19

Warszawa 19

Obszar poza Warszawą 17

Podregion warszawski zachodni 18

Podregion warszawski wschodni 17

Region Warszawski Stołeczny (n=1 277) 23 58 19

Warszawa (n=154) 21 67 12

Obszar poza Warszawą (n=1 123) 26 44 30

Podregion warszawski zachodni (n=512) 25 47 29

Podregion warszawski wschodni (n=611) 27 41 32

- bardzo ważna - zależało mi, aby praca była jak najbliżej
- ważna - zależało mi, żeby praca była dobrze skomunikowana z miejscem zamieszkania
- mało ważna - ważniejsze było, aby była to konkretna praca

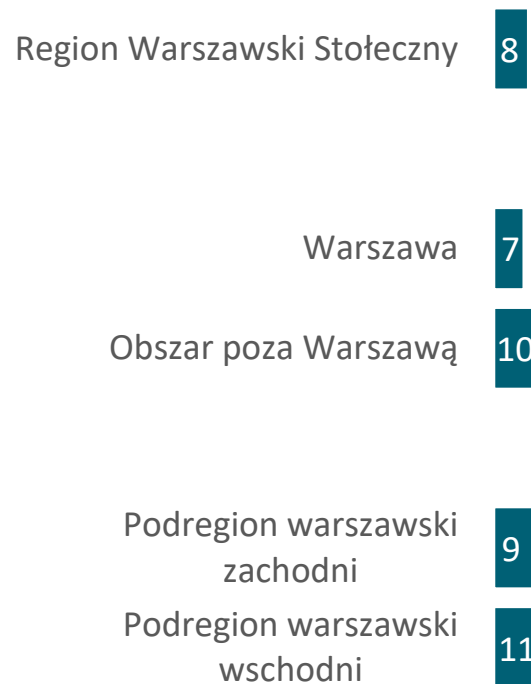
Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani (wykres 1) oraz badani, którzy poszukiwali pracy (wykres 2)

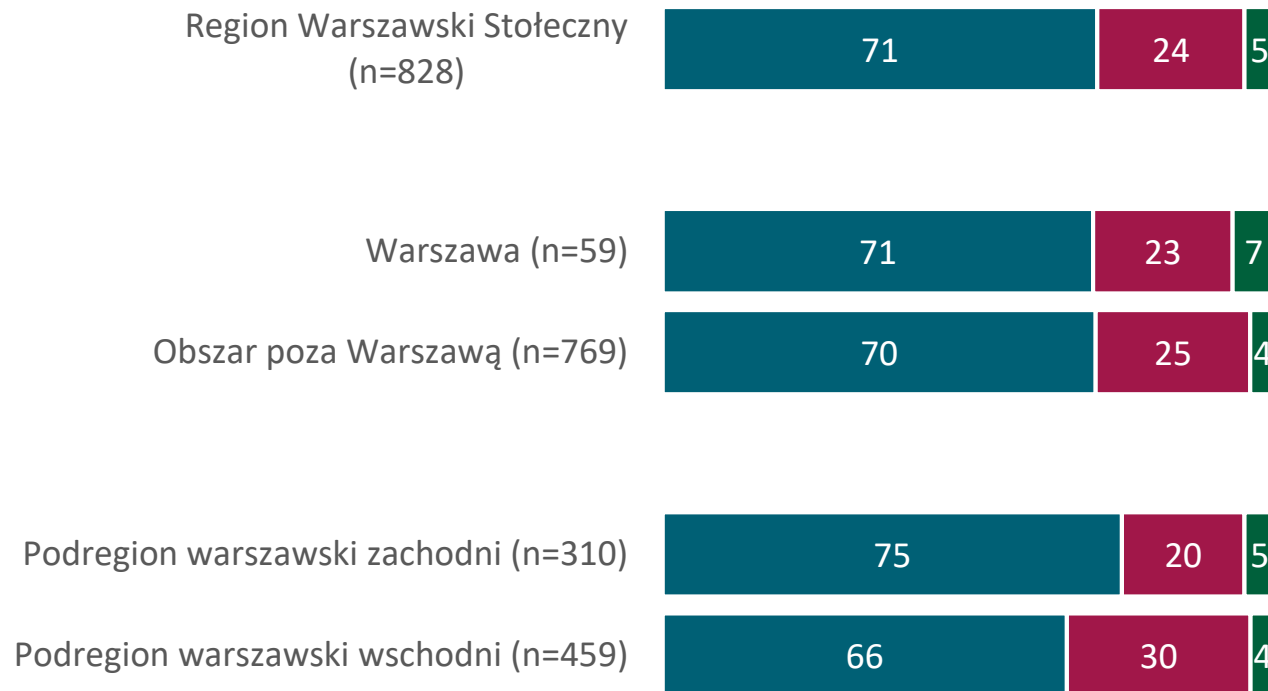


Czy w ciągu ostatnich 5 lat ktoś z Pana/Pani gospodarstwa domowego rozpoczął naukę w szkole podstawowej?

Na wykresie zaprezentowano odpowiedzi „tak”



Jak ważne w wyborze szkoły podstawowej dla dzieci była lokalizacja szkoły w stosunku do miejsca zamieszkania i możliwości dojazdu do niej?



- bardzo ważna – zależało nam, aby szkoła była jak najbliżej
- ważna - zależało nam, żeby szkoła była dobrze skomunikowana z miejscem zamieszkania
- mało ważna - ważniejsze było, aby była to konkretna szkoła

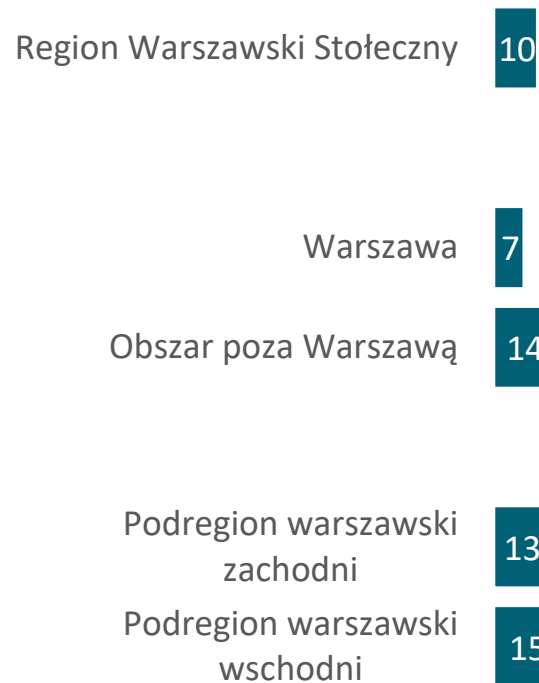
Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani (wykres 1) oraz badani, których dotyczył wybór szkoły podstawowej (wykres 2)

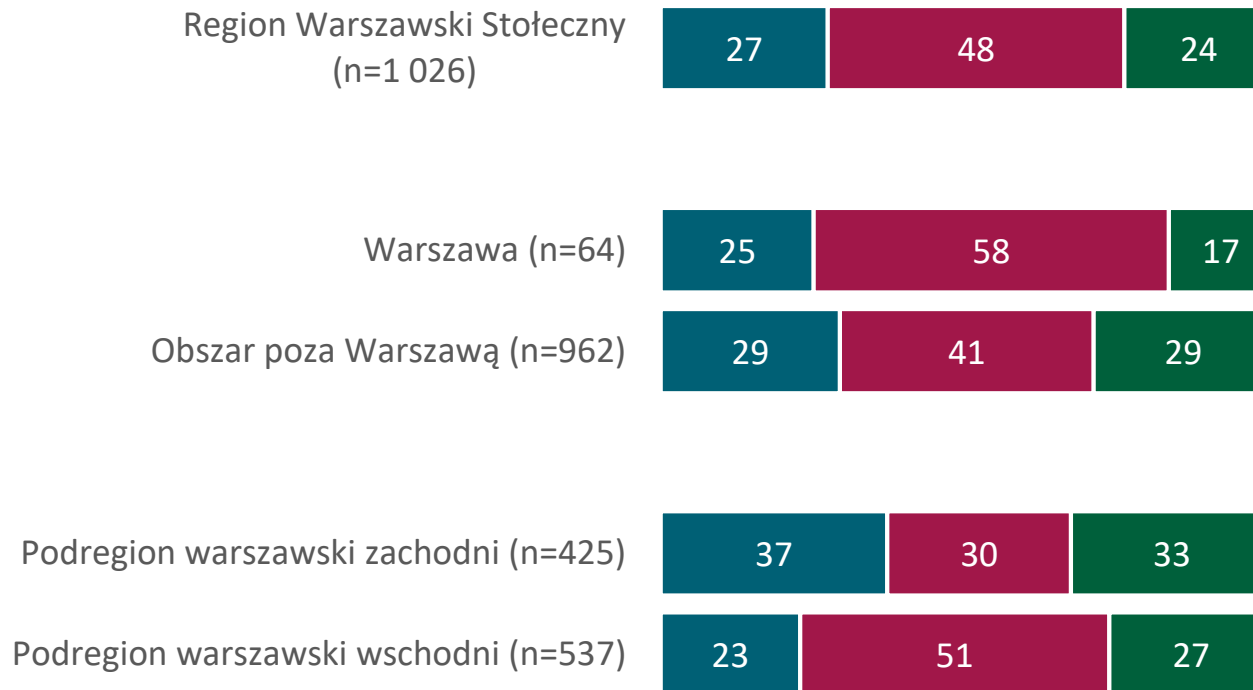


Czy w ciągu ostatnich 5 lat ktoś z Pana/Pani gospodarstwa domowego rozpoczął naukę w szkole średniej?

Na wykresie zaprezentowano odpowiedzi „tak”



Jak ważne w wyborze szkoły średniej dla Pana/Pani lub Pana/Pani dzieci była lokalizacja szkoły w stosunku do miejsca zamieszkania i możliwości dojazdu do niej?



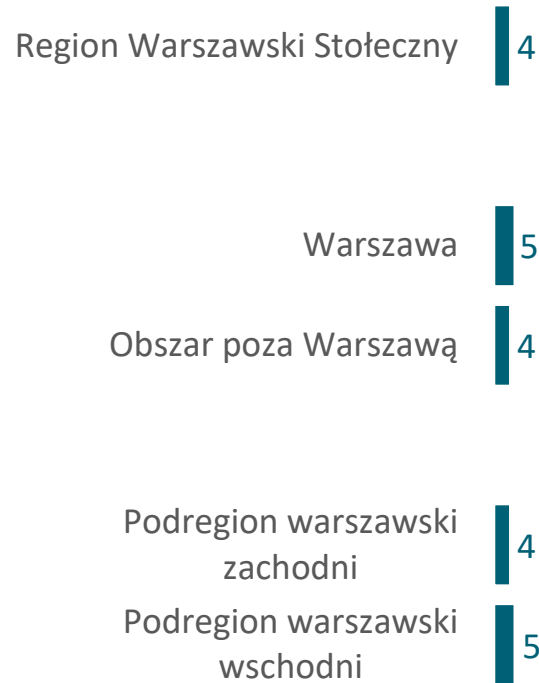
- bardzo ważna - zależało nam, aby szkoła była jak najbliżej
- ważna - zależało nam, żeby szkoła była dobrze skomunikowana z miejscem zamieszkania
- mało ważna - ważniejsze było, aby była to konkretna szkoła

Dane w %

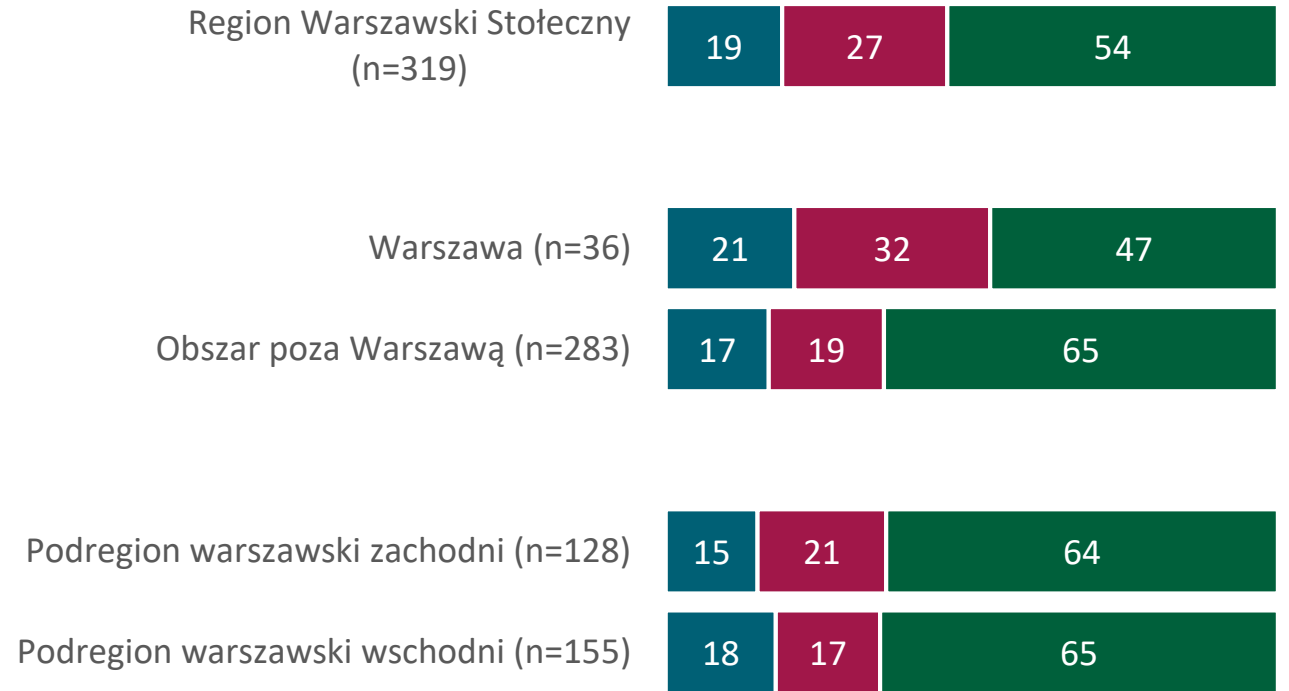
Podstawa procentowania: wszyscy badani (wykres 1) oraz badani, których dotyczył wybór szkoły średniej (wykres 2)

Czy w ciągu ostatnich 5 lat rozpoczął/a Pan/Pani studia poza miastem swojego zamieszkania?

Na wykresie zaprezentowano % odpowiedzi „tak”.



Jak ważne w wyborze miejsca zamieszkania podczas studiów była jego lokalizacja w stosunku do uczelni i możliwości dojazdu na uczelnię?



- bardzo ważna - zależało mi, aby uczelnia była jak najbliżej
- ważna - zależało mi, żeby uczelnia była dobrze skomunikowana z miejscem zamieszkania
- mało ważna - ważniejsze było, aby była to konkretna uczelnia

Dane w %

Podstawa procentowania: wszyscy badani (wykres 1) oraz badani, którzy rozpoczęli studia (wykres 2)



Top 10 odpowiedzi

	REGION WARSZAWSKI STOŁECZNY (n=1 221)	WARSZAWA (n=133)	OBSZAR POZA WARSZAWĄ (n=1 088)
za małą częstotliwość kursowania transportu zbiorowego	22	16	29
potrzeba budowy/rozbudowy ścieżek rowerowych	14	10	18
za mało przystanków, lub za bardzo oddalone przystanki	9	11	7
brak bezpośrednich połączeń do miast lub dojazdów do metra/kolei	8	3	14
opóźnienia w kursowaniu transportu zbiorowego	7	10	3
tłok w komunikacji zbiorowej	6	6	7
zły stan taboru w transporcie zbiorowym, brak komfortu jazdy	6	7	4
brak/za mało miejsc parkingowych	4	6	1
wysokie ceny przejazdów komunikacją zbiorową	4	5	2
niewłaściwy sposób jazdy kierowców transportu zbiorowego	3	4	1

Dane w %

Podstawa procentowania: osoby, które chciały się dodatkowo wypowiedzieć

Badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź



Top 10 odpowiedzi

	REGION WARSZAWSKI STOŁECZNY (n=1 221)	PODREGION WARSZAWSKI ZACHODNI (n=850)	PODREGION WARSZAWSKI WSCHODNI (n=238)
za małą częstotliwość kursowania transportu zbiorowego	22	36	13
potrzeba budowy/rozbudowy ścieżek rowerowych	14	4	52
za mało przystanków, lub za bardzo oddalone przystanki	9	9	1
brak bezpośrednich połączeń do miast lub dojazdów do metra/kolei	8	18	6
opóźnienia w kursowaniu transportu zbiorowego	7	4	1
tłok w komunikacji zbiorowej	6	8	7
zły stan taboru w transporcie zbiorowym, brak komfortu jazdy	6	6	
brak/za mało miejsc parkingowych	4		4
wysokie ceny przejazdów komunikacją zbiorową	4	3	
niewłaściwy sposób jazdy kierowców transportu zbiorowego	3	2	

Dane w %

Podstawa procentowania: osoby, które chciały się dodatkowo wypowiedzieć

Badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź



Top 10 odpowiedzi

	WIEŚ (N=826)	MIASTO DO 20 TYS. (N=123)	MIASTO 20-100 TYS. (N=139)	WARSZAWA (N=133)
za małą częstotliwość kursowania transportu zbiorowego	38	24	15	16
potrzeba budowy/rozbudowy ścieżek rowerowych	12	16	31	10
za mało przystanków, lub za bardzo oddalone przystanki	10	2	1	11
brak bezpośrednich połączeń do miast lub dojazdów do metra/kolei	21	8	4	3
opóźnienia w kursowaniu transportu zbiorowego	3	4	3	10
tłok w komunikacji zbiorowej	7	9	8	6
zły stan taboru w transporcie zbiorowym, brak komfortu jazdy	2	10	5	7
brak/za mało miejsc parkingowych			4	6
wysokie ceny przejazdów komunikacją zbiorową	2	4	1	5
niewłaściwy sposób jazdy kierowców transportu zbiorowego		4	2	4

Dane w %

Podstawa procentowania: osoby, które chciały się dodatkowo wypowiedzieć

Badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź