

Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII
Mobilność regionalna i ekologiczny transport
w RPO WL 2014-2020

Załącznik nr 2 do raportu końcowego

Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami

Warszawa, wrzesień 2023

Spis treści

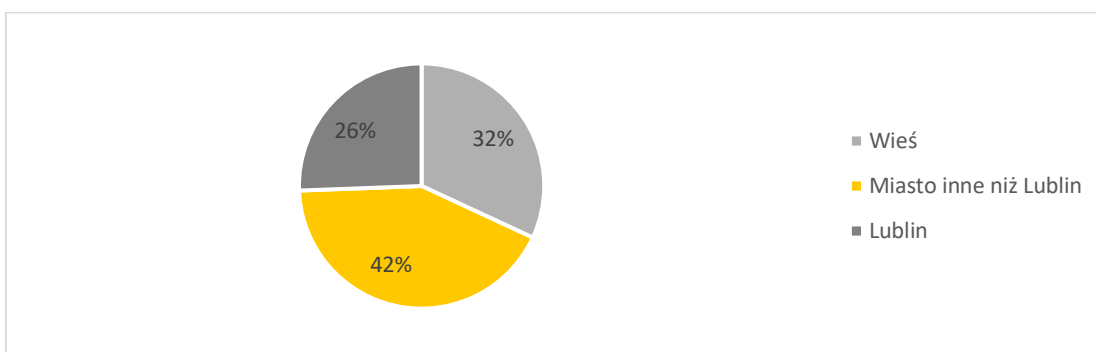
1. Wstęp.....	3
2. Wyniki badania CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami	4
Pytanie 1. Z jakiego środka transportu korzysta pan/i najczęściej?.....	4
Pytanie 2. Czy w ostatnich ośmiu latach zauważył/a pan/i skrócenie lub wydłużenie czasu podróży od miejsca zamieszkania do wskazanych poniżej miejsc?	4
Pytanie 3. Czy zgadza się pan/i czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami?	5
Pytanie 4. Jak ocenia pan/i niżej wymienione elementy transportu w województwie w odniesieniu do pana/i miejsca zamieszkania?	10
Pytanie 5. Proszę o wskazanie, na ile ważne lub nieważne jest dla pani/pana podejmowanie niżej wymienionych działań na terenie województwa lubelskiego?.....	14
Spis wykresów.....	18
Spis tabel	19

1. Wstęp

W ramach „Oceny efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020” przeprowadzono badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami. Wzięło w nim udział 426 uczestników (osób pełnoletnich) – 53% kobiet i 47% mężczyzn.

Największa grupa badanych pochodziła z gmin miejskich innych niż Lublin (42%), a najmniejszą stanowili mieszkańcy stolicy województwa lubelskiego (26%) (Wykres 1).

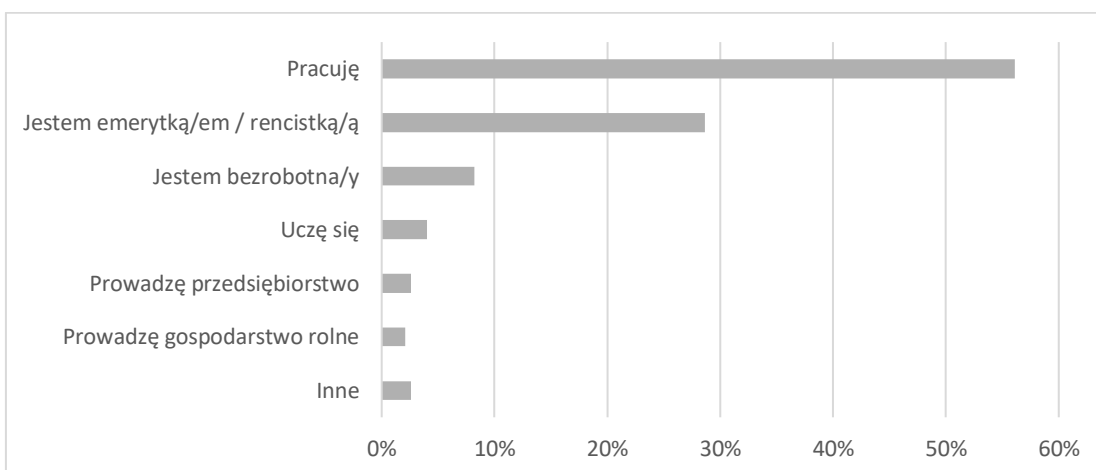
Wykres 1. Miejsce zamieszkania respondentów



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426.

Ponad połowa badanych pracuje (56%). Liczną grupę stanowią również osoby będące na emeryturze lub rencie (29%) (Wykres 2).

Wykres 2. Status zawodowy respondentów



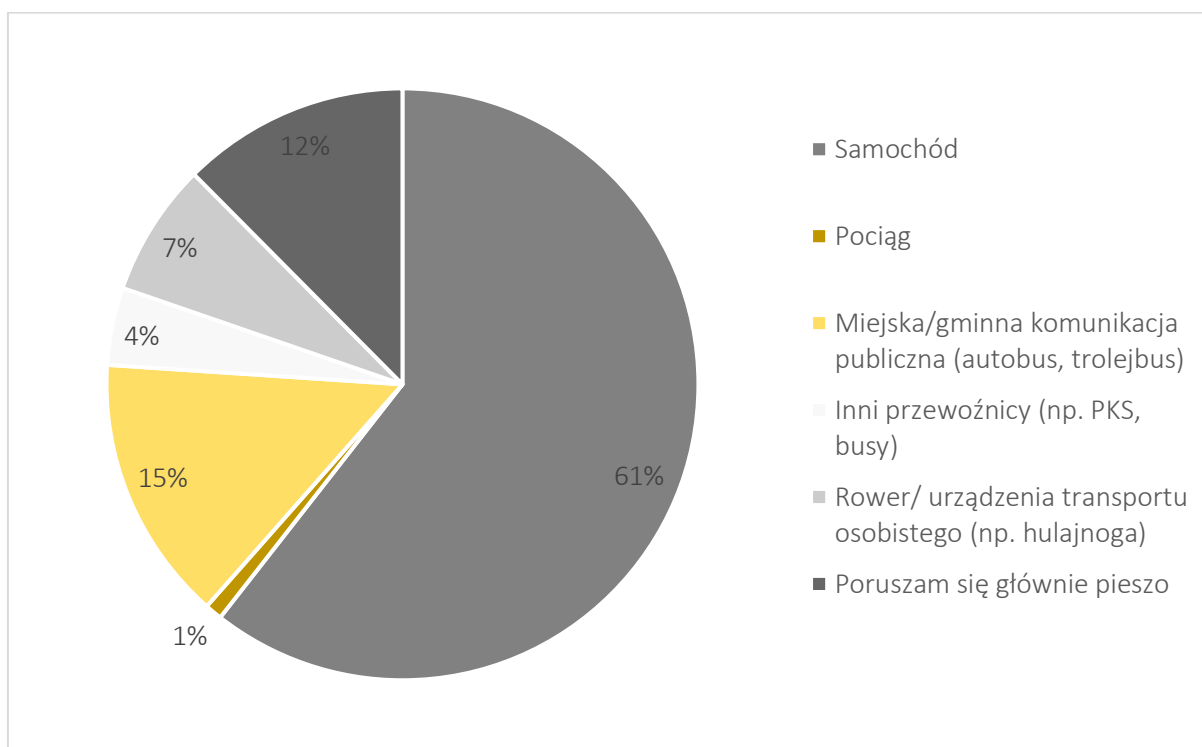
Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426.

2. Wyniki badania CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami

Pytanie 1. Z jakiego środka transportu korzysta pan/i najczęściej?

Badani zostali poproszeni o wskazanie najczęściej wybieranego środka transportu. Ponad 60% badanych mieszkańców najczęściej porusza się samochodem (zarówno jako kierowca, jak i pasażer). Na drugim miejscu pod względem liczby wskazań znalazła się miejska lub gminna komunikacja publiczna, którą wybiera 15% mieszkańców. Podobna grupa badanych (12%) najczęściej porusza się pieszo. Na czwartym miejscu znalazł się rower – 7% mieszkańców. Kolej jako najczęściej wybierany środek transportu została wskazana przez tylko 1% respondentów.

Wykres 3. Najczęściej wybierany środek transportu – odpowiedź na pytanie „z jakiego środka transportu korzysta Pan/i najczęściej?”



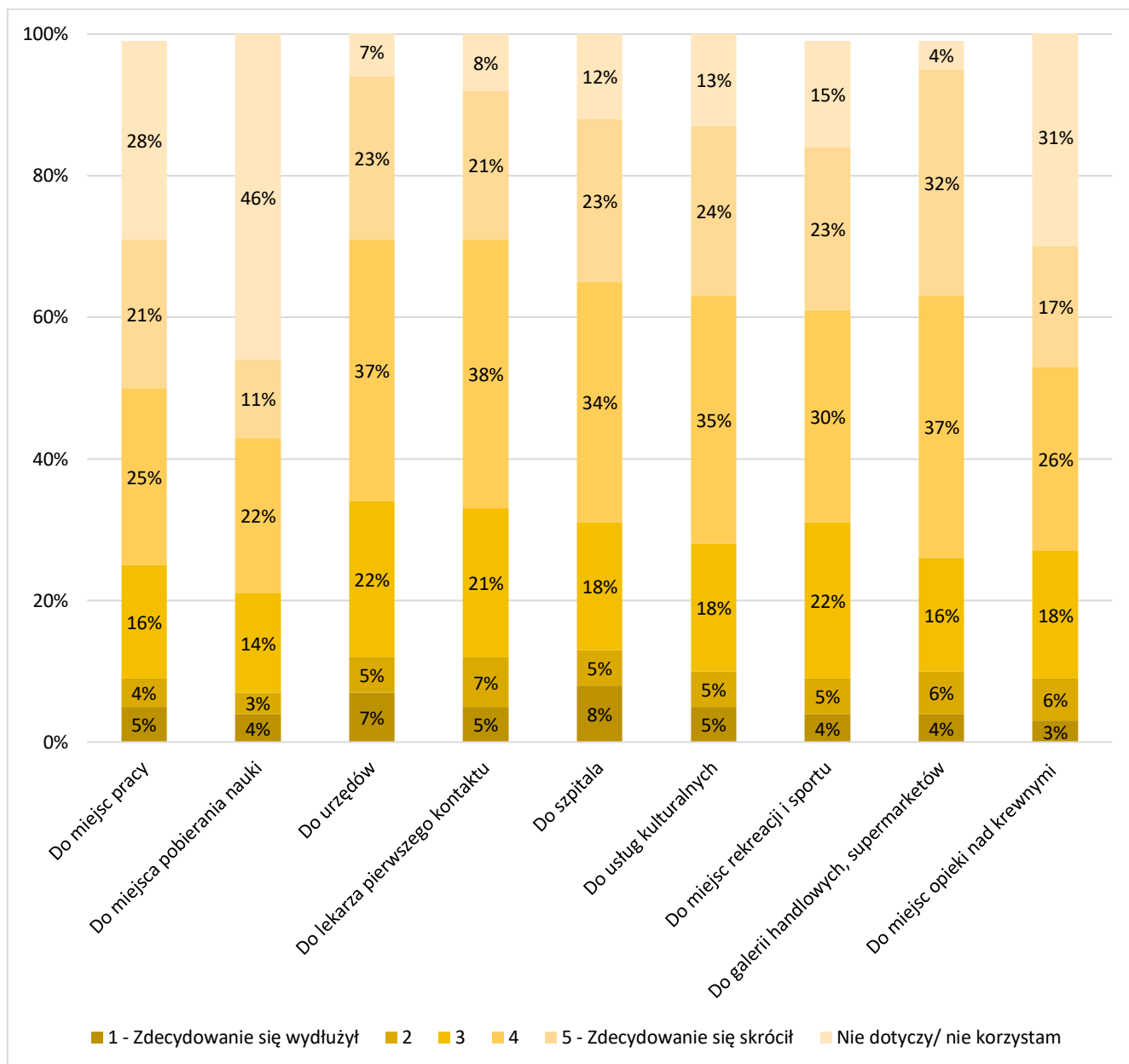
Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Pytanie 2. Czy w ostatnich ośmiu latach zauważył/a pan/i skrócenie lub wydłużenie czasu podróży od miejsca zamieszkania do wskazanych poniżej miejsc?

Od 2014 roku czas podróży od miejsca zamieszkania do wybranych miejsc (np. świadczenia usług) według badanych uległ skróceniu. W największym stopniu nastąpiło skrócenie czasu dojazdu do galerii handlowych czy supermarketów – zaobserwowało to 69% badanych (a biorąc pod uwagę również mieszkańców Lublina aż 74%).

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

Wykres 4. Zmiana czasu dojazdu w opinii mieszkańców – odpowiedź na pytanie „Czy w ostatnich ośmiu latach zauważył/a Pan/i skrócenie lub wydłużenie czasu podróży od miejsca zamieszkania do wskazanych poniżej miejsc?”



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Pytanie 3. Czy zgadza się pan/i czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami?

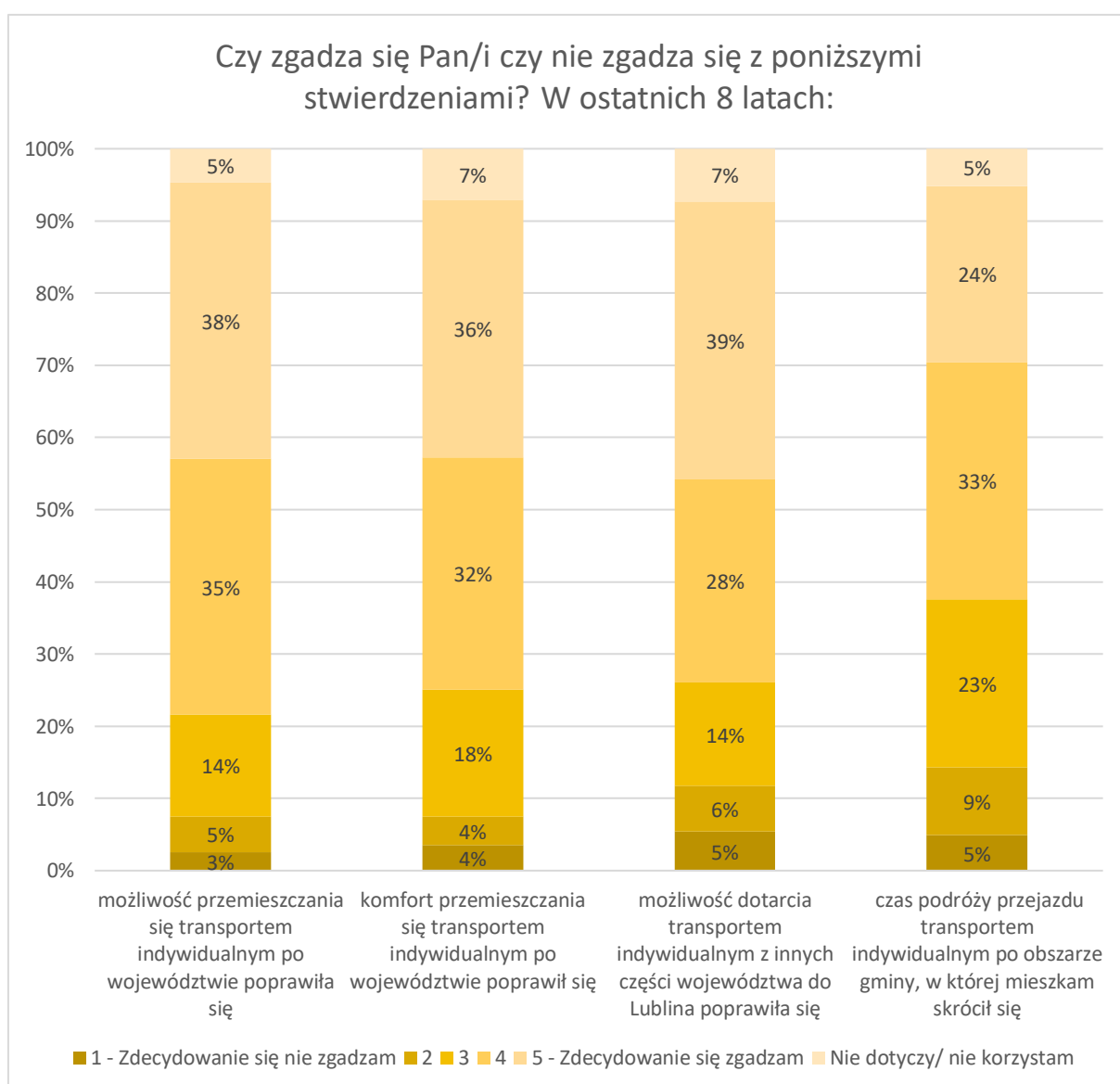
Na przestrzeni ośmiu lat ponad połowa respondentów identyfikuje poprawę możliwości, komfortu czy czasu przemieszczania się w województwie lubelskim (w tym do Lublina). Największy odsetek badanych zauważa poprawę możliwości przemieszczania się transportem indywidualnym po województwie – 74%. Częściej jest to wskazywane przez mężczyzn niż

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020 kobiety, przy czym warto zaznaczyć, że najczęściej z samochodu korzysta 66% mężczyzn i 56% kobiet.

Istotnie, zdaniem 68% badanych, wzrósł także komfort przemieszczania się transportem indywidualnym po województwie. Tutaj również w największym stopniu zmianę zauważają mężczyźni (72%). Liczną grupą podzielającą to zdanie są osoby uczące się – 53%, ale aż 35% z nich nie odnotowało zauważalnych zmian.

Badani zauważyli też poprawę czasu przejazdu po obszarze zamieszkiwanej gminy. Szczególnie było to odnotowywane w grupie mieszkańców miast (bez Lublina) (wskazanie 61% badanych z tego obszaru) i w grupie mieszkańców wsi (wskazanie 59% badanych).

Wykres 5. Zgoda ze stwierdzeniami dotyczącymi transportu indywidualnego



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

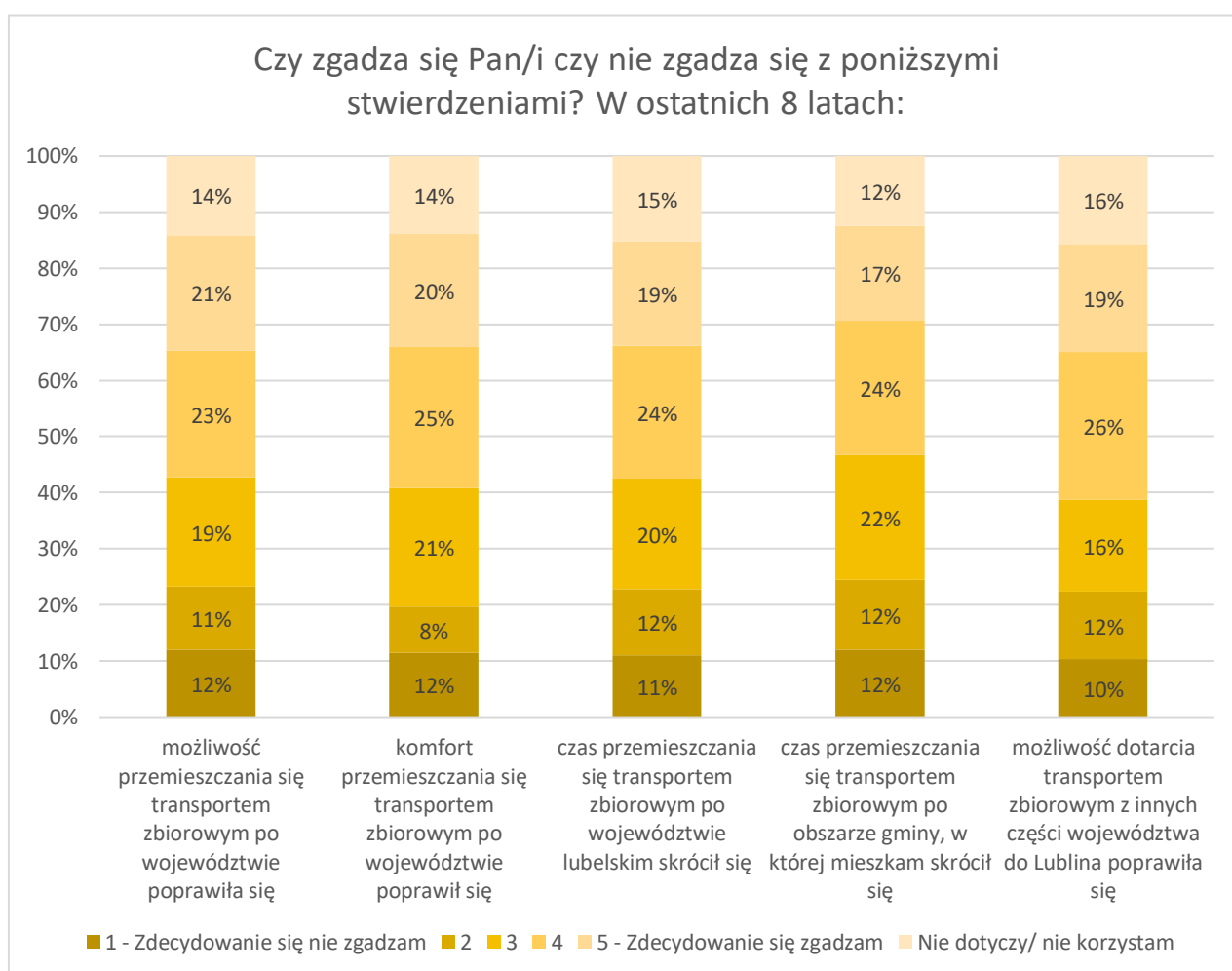
Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

W przypadku zagadnień dotyczących transportu zbiorowego największy odsetek osób zgadza się lub zdecydowanie zgadza się ze stwierdzeniem, że w ciągu ostatnich ośmiu lat poprawiła się możliwość dotarcia transportem zbiorowym z innych części województwa do Lublina. W szczególności pozytywne zmiany zauważają osoby, które wskazują pociąg jako najczęściej wybierany środek transportu.

Badani licznie zauważają również poprawę komfortu przemieszczania się transportem zbiorowym po województwie.

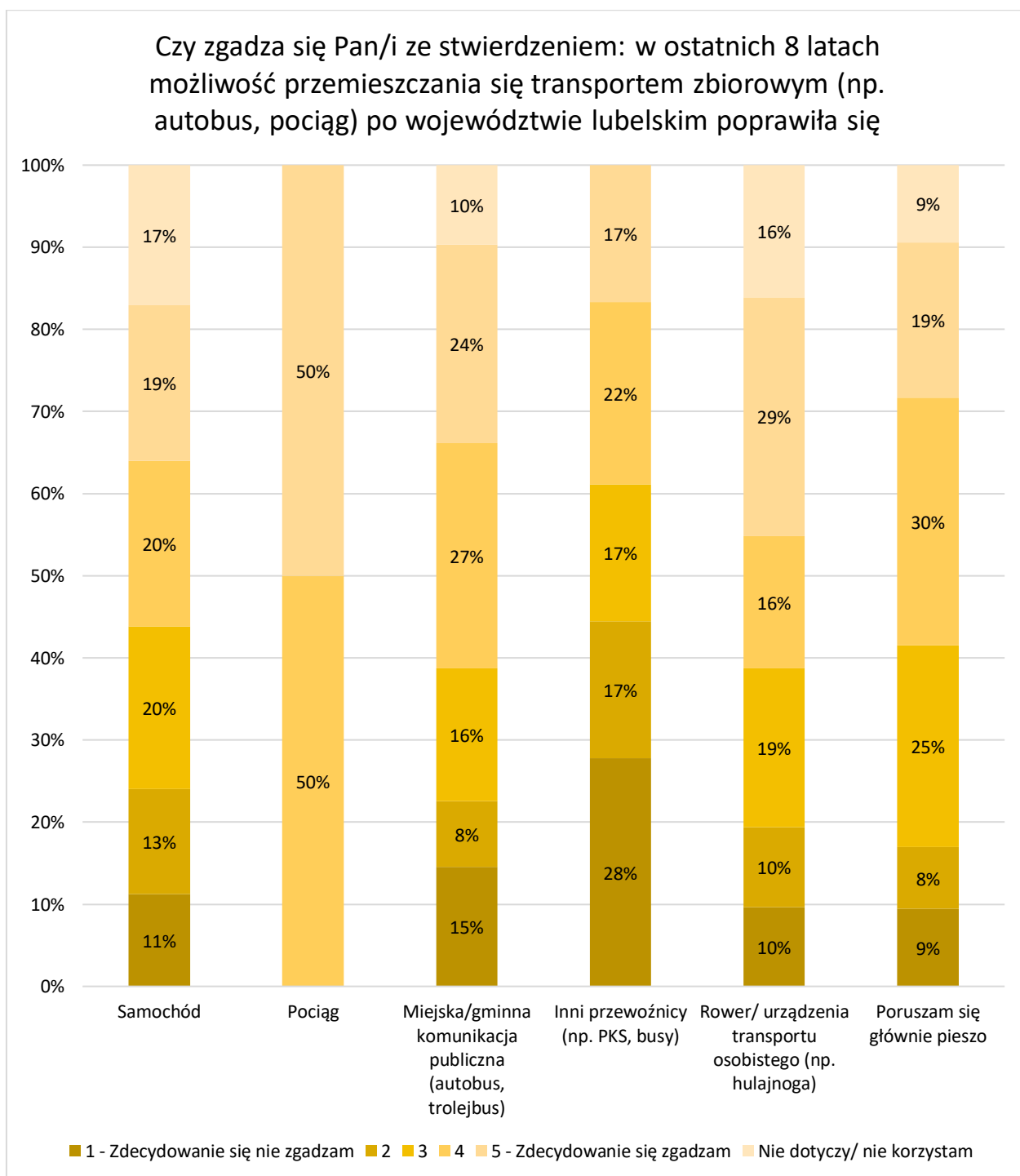
Warto również zwrócić uwagę na ocenę zmiany czasu przemieszczania się transportem zbiorowym. Około 40% zauważa, że skrócił się czas przemieszczania się nim zarówno po obszarze całego województwa, jak i poszczególnych gmin. Jednocześnie 34% mieszkańców wsi wskazuje, że czas przejazdu transportem zbiorowym na obszarze ich gminy został wydłużony, co świadczyć może o pogorszeniu konkurencyjności tego rodzaju transportu.

Wykres 6. Zgoda ze stwierdzeniami dotyczącymi transportu publicznego: „Czy zgadza się Pan/i czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami?”



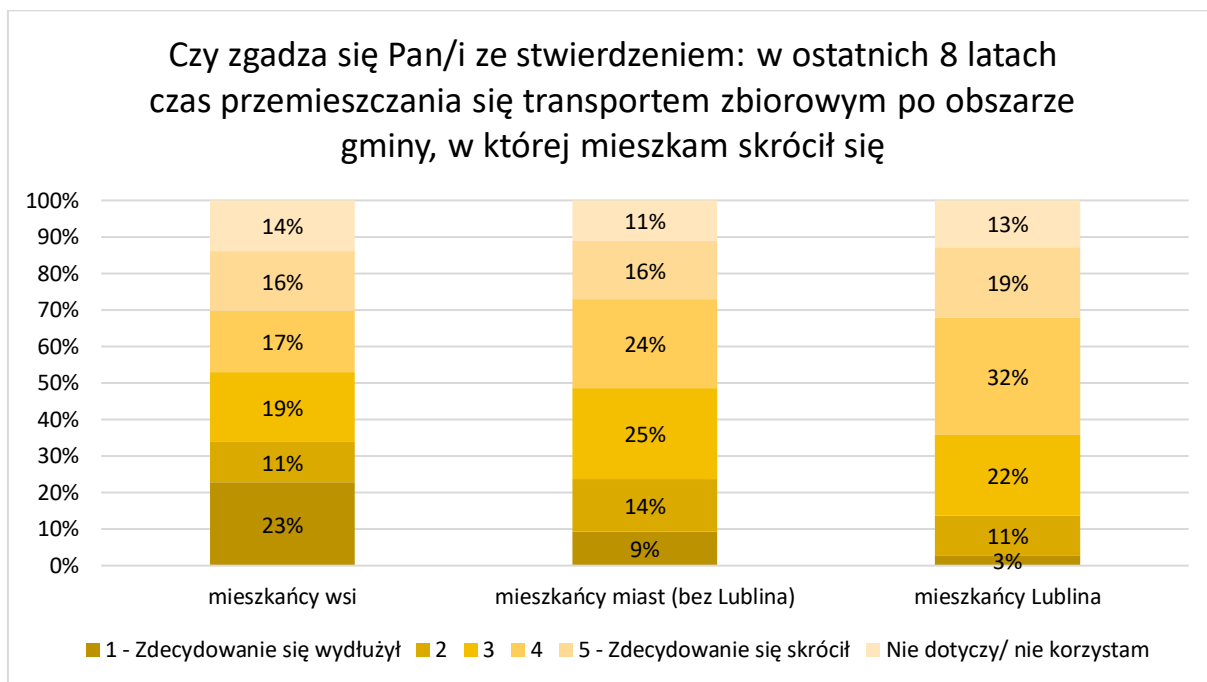
Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Wykres 7. Zgoda ze stwierdzeniem: „Możliwość przemieszczania się transportem zbiorowym po województwie lubelskim poprawiła się” (według podziału na najczęściej wybierany środek transportu)



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Wykres 8. Zgoda ze stwierdzeniem: „Czas przemieszczania się transportem zbiorowym po obszarze gminy skrócił się” (według podziału na miejsce zamieszkania)

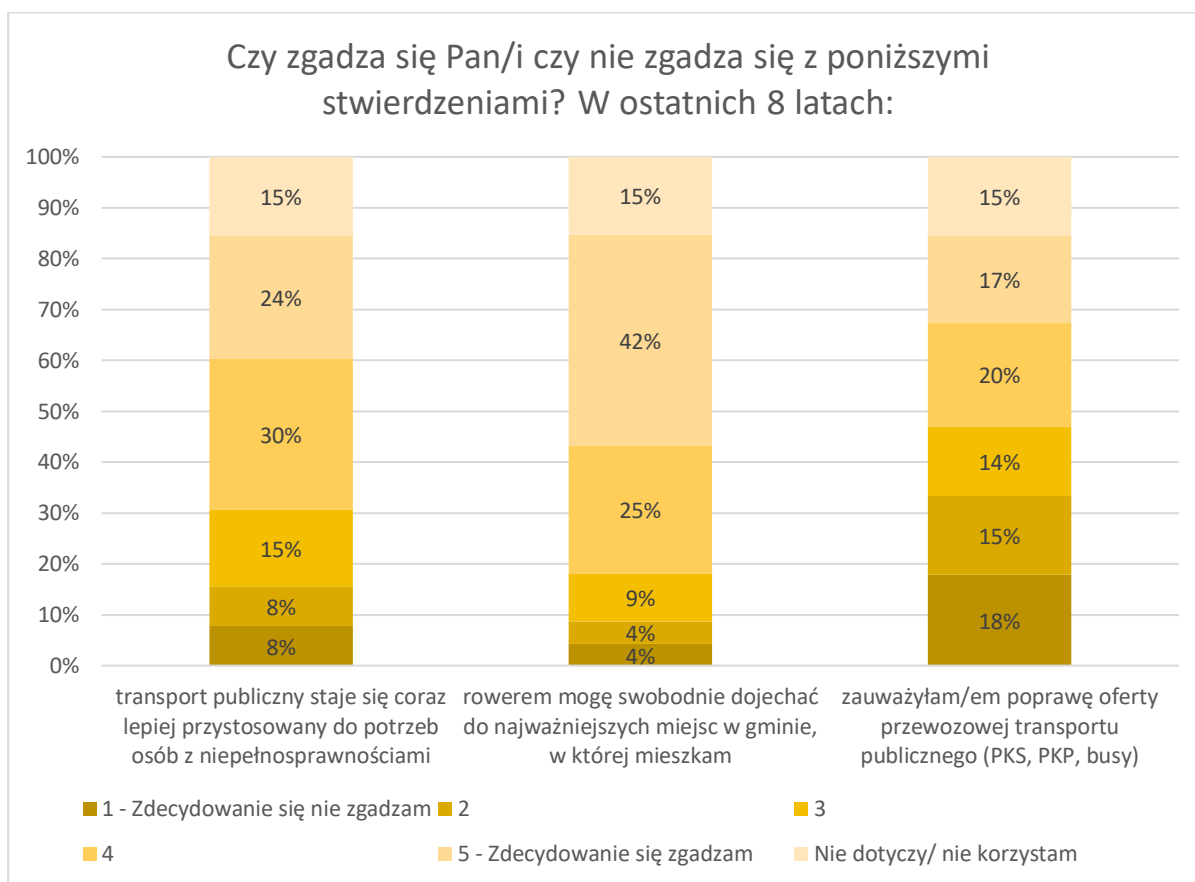


Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Badani zauważali poprawę przystosowania transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – dobrze tę kwestię oceniło 54% respondentów, najwięcej w Lublinie – 67%, a najmniej na wsi – 49%.

Dojazd rowerem dobrze oceniło aż 67% osób. Prawie trzy czwarte rowerzystów oceniło zmiany na przestrzeni lat jako pozytywne, w tym również osoby uczące się lub pracujące – 71%. Ze zmian zadowoleni byli bardziej mężczyźni (72%) niż kobiety (60%).

Wykres 9. Zgoda z pozostałymi stwierdzeniami dotyczącymi transportu



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Pytanie 4. Jak ocenia pan/i niżej wymienione elementy transportu w województwie w odniesieniu do pana/i miejsca zamieszkania?

W ramach badania oceniano również wybrane elementy transportu indywidualnego samochodowego, kolejowego, infrastruktury rowerowej oraz komunikacji publicznej.

W przypadku oceny elementów transportu indywidualnego samochodowego najwyższą ocenioną została sieć drogowa – 65% ocen dobrych i bardzo dobrych. Najwięcej osób dobrze oceniających sieć to mieszkańcy Lublina (72%), następnie pozostałych miast województwa (66%), na końcu mieszkańcy wsi (55%). W przypadku badanych grup należy zauważyć, że pozytywnie infrastrukturę drogową ocenia 71% mężczyzn i 60% kobiet oraz 65% osób, które najczęściej korzystają z samochodów.

Sieć kolejową dobrze oceniło jedynie 37% badanych. Najwięcej osób, które dobrze ją oceniły, to osoby uczące się (53%), mieszkańcy miast innych niż Lublin (41%) oraz wszyscy, którzy zadeklarowali pociąg jako najczęstszy środek transportu (liczebność tej grupy była jednak niewielka – cztery osoby).

W przypadku transportu kolejowego najniżej oceniono częstotliwość kursowania pociągów. Negatywne zdanie ma o niej 22% badanych.

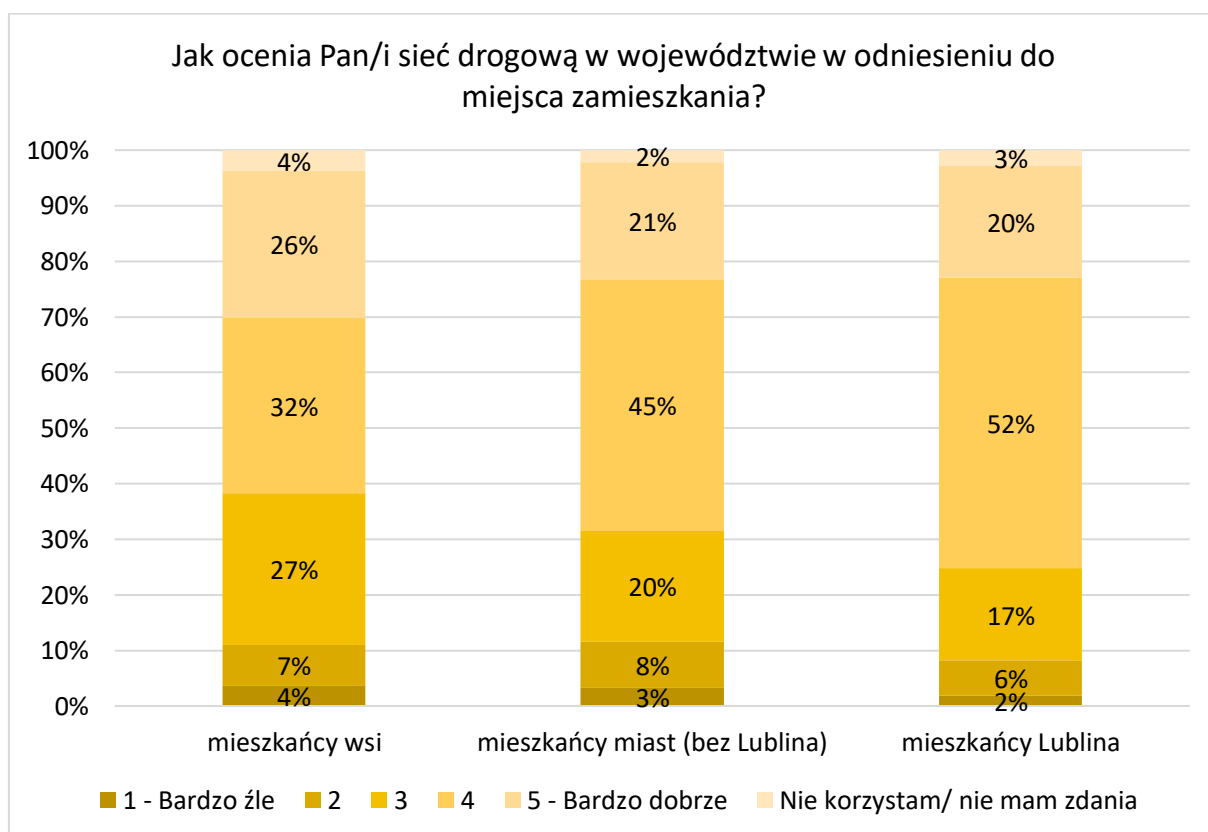
Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

Tabela 1. Ocena odnośnie transportu indywidualnego samochodowego i kolejowego

	Sieć drogowa	Sieć kolejowa	Standard pociągów	Częstotliwość kursowania pociągów
1 - Bardzo źle	3,05%	7,04%	4,23%	8,45%
2	7,51%	10,09%	7,28%	13,62%
3	21,36%	21,60%	19,72%	23,47%
4	42,72%	22,54%	25,82%	17,37%
5 - Bardzo dobrze	22,54%	14,32%	17,84%	10,80%
Nie korzystam/ nie mam zdania	2,82%	24,41%	25,12%	26,29%

Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Wykres 10. Ocena sieci drogowej



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

W przypadku zagadnienia komunikacji publicznej najlepiej oceniono standard autobusów miejskich/gminnych. Największy odsetek pozytywnych ocen odnotowano w Lublinie – 67%.

Ocena efektów wsparcia w ramach Osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020
 Wśród badanych grup dobrze lub bardzo dobrze standard autobusów oceniło 65% pasażerów komunikacji publicznej, 55% osób na emeryturze i 53% uczących się.

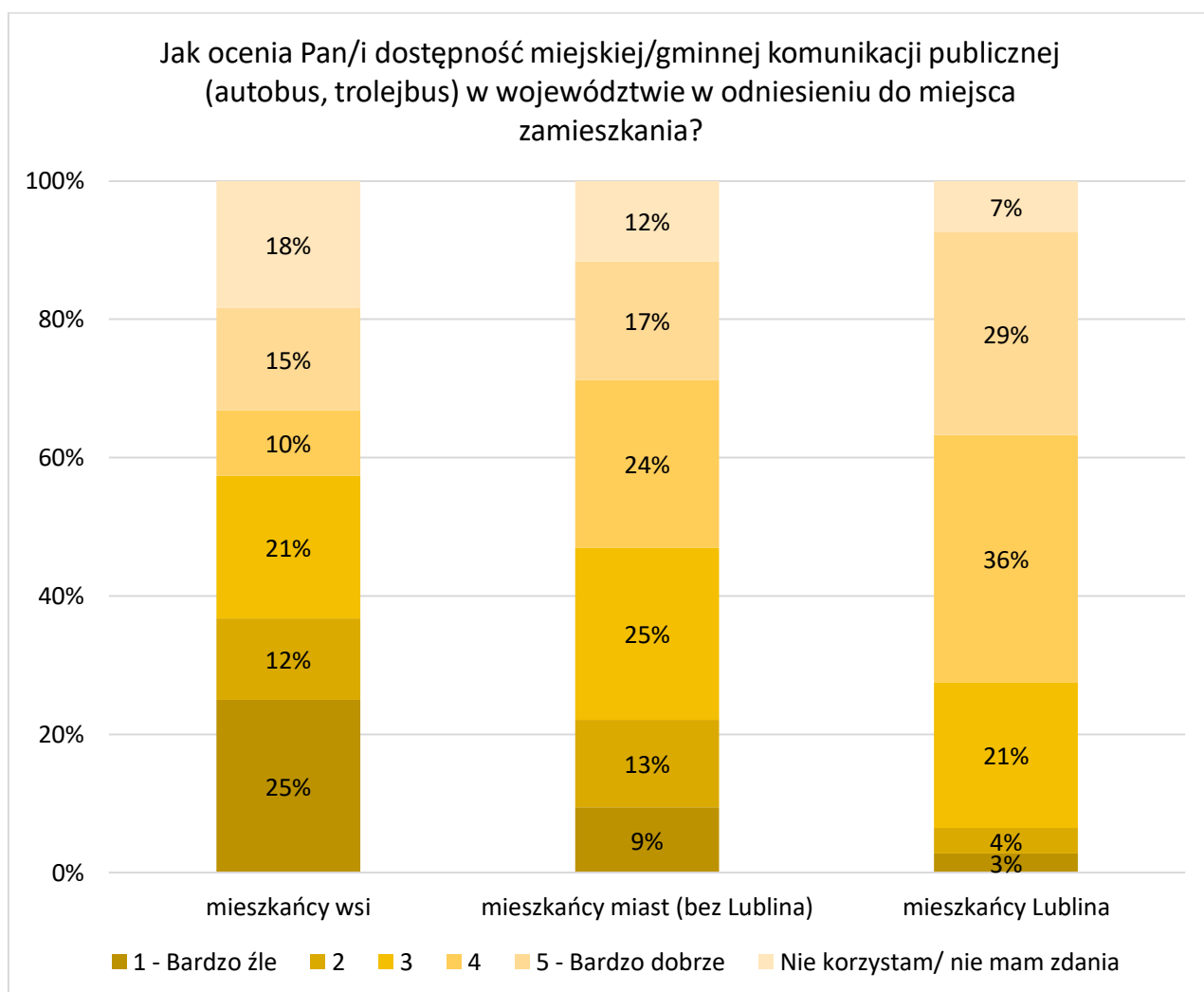
Również dostępność miejskiej lub gminnej komunikacji publicznej według 42% badanych była dobra lub bardzo dobra. Należy zauważyć, że mieszkańcy Lublina oceniają ją lepiej niż mieszkańcy pozostałej części województwa. Warto zaznaczyć też, że 74% osób korzystających najczęściej w komunikacji publicznej oceniło ją pozytywnie.

Tabela 2. Ocena komunikacji publicznej

	Dostępność miejskiej/gminnej komunikacji publicznej	Standard autobusów miejskich/gminnych	Dostępność komunikacji zbiorowej autobusowej o charakterze ponadlokalnym	Standard autobusów o charakterze ponadlokalnym
1 - Bardzo źle	12,68%	7,28%	14,32%	7,75%
2	10,09%	11,50%	15,49%	8,69%
3	22,54%	16,43%	19,72%	21,13%
4	22,54%	31,92%	20,19%	29,58%
5 - Bardzo dobrze	19,48%	17,14%	13,62%	9,86%
Nie korzystam/ nie mam zdania	12,68%	15,73%	16,67%	23,00%

Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Wykres 11. Ocena odnośnie do komunikacji publicznej w odniesieniu do miejsca zamieszkania



Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

W przypadku infrastruktury rowerowej wszystkie badane aspekty (sieć, jakość i dostępność elementów infrastruktury) oceniane są dobrze lub bardzo dobrze przez ponad połowę badanych. W przypadku sieci tras rowerowych zauważyć można, że są one oceniane lepiej przez mieszkańców miast (58%) niż wsi (43%). Wśród badanych grup najwyższe odsetki zadowolenia z sieci transportu można zidentyfikować u emerytów, rencistów oraz osób uczących się.

Również jakość dróg rowerowych lepiej oceniono w miastach: 64% mieszkańców Lublina, 60% mieszkańców miast (bez Lublina) i 47% mieszkańców wsi było zadowolonych z jakości dróg rowerowych. Podobne tendencje odnotowywane są również w zakresie dostępności elementów infrastruktury rowerowej – pozytywnie ocenia ją 66% mieszkańców Lublina, 55% mieszkańców pozostałych miast i 39% mieszkańców wsi.

Tabela 3. Ocena infrastruktury rowerowej

	Sieć tras rowerowych	Jakość dróg rowerowych	Dostępność elementów infrastruktury rowerowej
1 - Bardzo źle	5,16%	4,93%	5,63%
2	10,33%	8,92%	12,21%
3	18,31%	18,08%	15,49%
4	30,52%	31,22%	34,04%
5 - Bardzo dobrze	23,00%	25,82%	17,61%
Nie korzystam/ nie mam zdania	12,68%	11,03%	15,02%

Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Pytanie 5. Proszę o wskazanie, na ile ważne lub nieważne jest dla pani/pana podejmowanie niżej wymienionych działań na terenie województwa lubelskiego?

Wśród priorytetowych działań w obszarze transportu autobusowego i kolejowego w województwie lubelskim według mieszkańców jest wymiana autobusów, co ma przyczynić się do zwiększenia komfortu jazdy. Jest to ważne lub bardzo ważne dla 73% badanych. Biorąc pod uwagę podział na grupy warto zauważyć, że jest to istotne dla 83% osób w wieku poprodukcyjnym, 81% pasażerów komunikacji publicznej i mieszkańców miast (bez Lublina) oraz 80% emerytów, rencistów i bezrobotnych.

Istotny jest także wzrost częstotliwości kursowania zbiorowego transportu autobusowego – co było ważne lub bardzo ważne dla 72% badanych. W podziale na grupy najliczniej na duże znaczenie tego działania wskazywało 75% mieszkańców miast, 75% osób pobierających emeryturę lub rentę i 76% uczących się. Ponownie największa część opowiadająca się za tym rozwiązaniem to były osoby korzystające z komunikacji publicznej – 81%.

Tabela 4. Ocena dotycząca transportu autobusowego i kolejowego

	Zwiększenie obszaru, po którym można przemieszczać się transportem zbiorowym	Wzrost częstotliwości kursowania zbiorowego transportu autobusowego	Wymiana autobusów – zwiększenie komfortu jazdy	Przywrócenie wycofanych lub zawieszonych tras linii kolejowych	Wzrost częstotliwości kursowania transportu kolejowego	Wymiana wagonów – zwiększenie komfortu podróży
1 - Zupełnie nieważne	1,64%	2,82%	1,88%	2,82%	2,82%	3,05%
2	5,16%	5,16%	4,46%	8,69%	6,10%	4,93%
3	21,83%	20,42%	21,13%	27,70%	26,76%	24,41%
4	33,57%	37,09%	38,50%	32,16%	37,32%	37,32%
5 - Bardzo ważne	37,79%	34,51%	34,04%	28,64%	27,00%	30,28%

Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Wśród priorytetowych działań w obszarze infrastruktury rowerowej, pieszej i drogowej wskazać można jej modernizację bądź rozbudowę – jest to ważne lub bardzo ważne dla 82% badanych. Co ciekawe, w szczególności jest to istotne dla emerytów i osób w wieku poprodukcyjnym (około 90% wskazań w tych grupach). Podobny odsetek mieszkańców uznał za ważne lub bardzo ważne działania związane z budową chodników, w tym w miejscach szczególnie niebezpiecznych – 81%. Wśród grup, dla których jest to najistotniejsze, są ucący się (88%), piesi (87%) i emeryci (85%).

Cześć badanych uznała, że ważna lub bardzo ważna jest budowa parkingów P+R (66%) i ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w miastach (44%). Odpowiednio 9% i 23% uznało te kwestie za nieistotne lub zupełnie nieistotne.

Tabela 5. Ocena dotycząca infrastruktury rowerowej, pieszej i drogowej

	Modernizacja bądź rozbudowa sieci tras rowerowych	Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego np. wiat rowerowych	Budowa chodników, w tym w miejscach szczególnie niebezpiecznych	Modernizacja istniejących chodników	Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszych	Modernizacja bądź rozbudowa sieci dróg	Budowa parkingów w formule Parkuj i Jedź	Ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w miastach
1 - Zupełnie nieważne	2,35%	2,82%	0,94%	0,94%	1,17%	0,70%	4,23%	7,51%
2	3,05%	5,63%	3,29%	3,29%	4,69%	2,58%	5,16%	15,96%
3	18,54%	23,47%	15,02%	18,78%	16,67%	14,55%	24,18%	32,86%
4	35,92%	34,98%	27,93%	37,56%	35,45%	32,16%	30,52%	26,06%
5 - Bardzo ważne	40,14%	33,10%	52,82%	39,44%	42,02%	50,00%	35,92%	17,61%

Źródło: Badanie CAWI/CATI mix mode z mieszkańcami, n=426

Spis wykresów

Wykres 1. Miejsce zamieszkania respondentów	3
Wykres 2. Status zawodowy respondentów	3
Wykres 3. Najczęściej wybierany środek transportu – odpowiedź na pytanie „z jakiego środka transportu korzysta Pan/i najczęściej?”	4
Wykres 4. Zmiana czasu dojazdu w opinii mieszkańców – odpowiedź na pytanie „Czy w ostatnich ośmiu latach zauważył/a Pan/i skrócenie lub wydłużenie czasu podróży od miejsca zamieszkania do wskazanych poniżej miejsc?”	5
Wykres 5. Zgoda ze stwierdzeniami dotyczącymi transportu indywidualnego.....	6
Wykres 6. Zgoda ze stwierdzeniami dotyczącymi transportu publicznego: „Czy zgadza się Pan/i czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami?”	7
Wykres 7. Zgoda ze stwierdzeniem: „Możliwość przemieszczania się transportem zbiorowym po województwie lubelskim poprawiła się” (według podziału na najczęściej wybierany środek transportu).....	8
Wykres 8. Zgoda ze stwierdzeniem: „Czas przemieszczania się transportem zbiorowym po obszarze gminy skrócił się” (według podziału na miejsce zamieszkania).....	9
Wykres 9. Zgoda z pozostałymi stwierdzeniami dotyczącymi transportu	10
Wykres 10. Ocena sieci drogowej.....	11
Wykres 12. Ocena odnośnie do komunikacji publicznej w odniesieniu do miejsca zamieszkania	13

Spis tabel

Tabela 1. Ocena odnośnie transportu indywidualnego samochodowego i kolejowego	11
Tabela 2. Ocena komunikacji publicznej	12
Tabela 3. Ocena infrastruktury rowerowej	14
Tabela 4. Ocena dotycząca transportu autobusowego i kolejowego	15
Tabela 5. Ocena dotycząca infrastruktury rowerowej, pieszej i drogowej.....	17