Raport Badawczy

Rowerzyści w Polsce

Organizator

Stowarzyszenie Zdrowy-Rower

Sponsor główny

PZU

Wprowadzenie

Badanie “Rowerzyści w Polsce” to już druga edycja projektu badawczego, wcześniejszy odbył się w 2014, a jego wyniki posłużyły do projektowania kampanii edukacyjnej „150 cm dla roweru” oraz projektów BikeSpot - miejsca przyjazne rowerzystom i Zielona7 - Alternatywna trasa rowerowa Warszawa-Gdańsk.

Tegoroczna edycja badania to wynik naszej kilkumiesięcznej pracy. Choć badanie w dużej części zawiera te same pytania co poprzednie, to zostało jednak zmodyfikowane, głównie przez rozszerzenie go o nowe pytania.

Podobnie jak poprzednio, naszym głównym założeniem było zdiagnozowanie preferencji, potrzeb oraz problemów, z jakimi spotykają się rowerzyści w Polsce.

Celem projektu jest po pierwsze wprowadzenie merytorycznego głosu (opartego o dane) w dyskusji o bezpieczeństwie rowerzystów czy inwestycji w infrastrukturę rowerową.





Po drugie projekt ma na celu popularyzację komunikacji rowerowej, za pomocą uzyskanych danych łatwiej będzie argumentować budowę nowych stojaków na rower czy wybudowanie lepszej infrastruktury.

Trzecią korzyścią badania jest lepsza koordynacja działań stowarzyszeń, samorządów czy instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo rowerzystów. Lepsze zrozumienie problemów pozwoli na sprawniejsze reagowanie

Poniższy raport został podzielony na 4 bloki. Pierwszy dotyczy preferencji rowerzystów pod względem rodzaju roweru, którego używają na co dzień, a także przeciętnej długości tras pokonywanych na rowerze. Blok drugi poświęcony został infrastrukturze rowerowej, trzeci dotyczy bezpieczeństwa rowerzystów. Ostatni jest związany z turystyką rowerową.

W badaniu staraliśmy się porównywać wyniki sprzed 7 lat ale trudno tu nie wspomnieć o wypływie na wyniki związanym z pandemią COVID-19 a także o pojawieniu się nowych urządzeń na drogach tak jak hulajnogi elektryczne. Pomimo to będziemy mogli zaobserwować zarówno wiele podobieństw do poprzedniego badania jak też zaobserwować dużą ilość zmian.

Zapraszamy do zapoznania się z raportem, chętnie przyjmiemy wszelkie Państwa uwagi oraz sugestie.

Zespół badawczy:
Piotr Łuczyński, Adam Muller, Sebastian Halicki

MEDODOLOGIA

Cel badania:

Celem badania było szczegółowe poznanie preferencji cyklistów, ich potrzeb związanych z infrastrukturą rowerową, bezpieczeństwem oraz turystyką rowerową. Chcieliśmy też dowiedzieć się w jaki sposób i w jakim celu ankietowani używają rowerów.

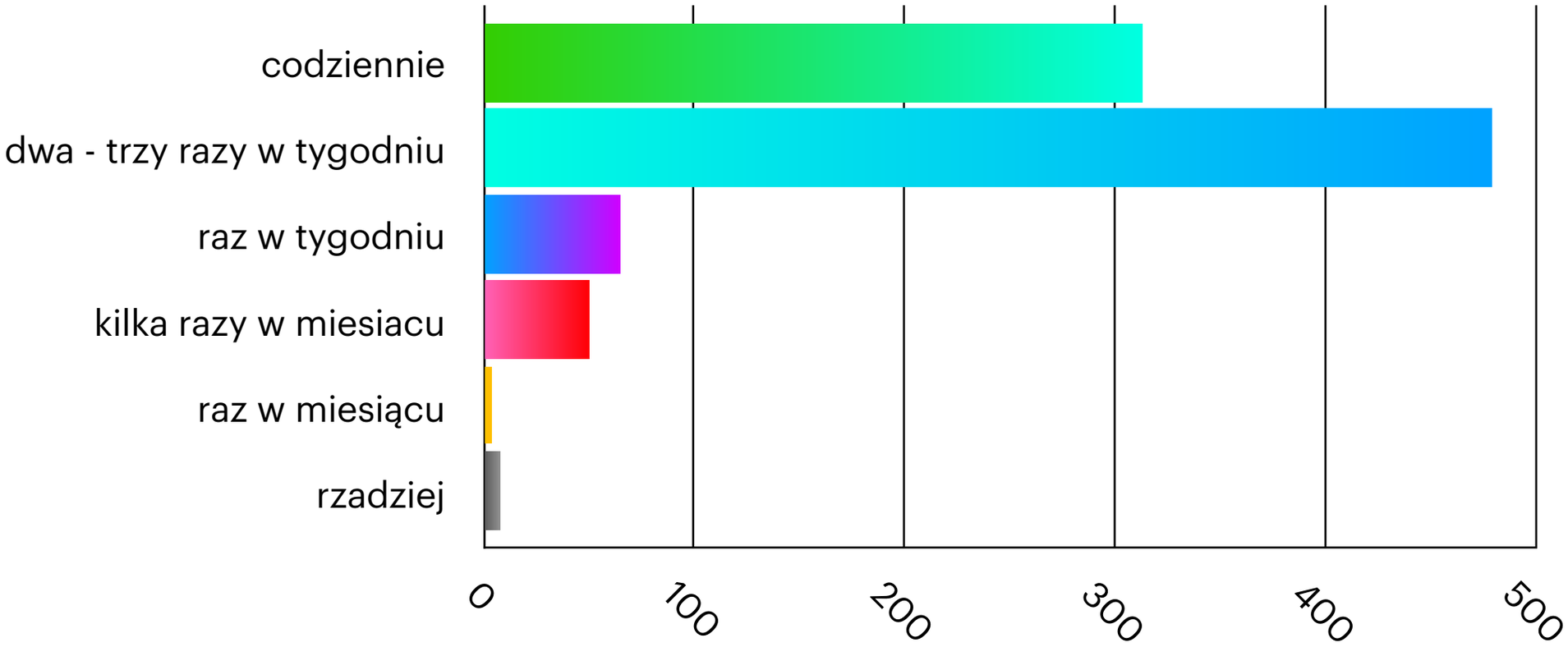
W związku z popularyzacją kultury rowerowej w Polsce chcemy śledzić dynamikę oraz możliwe kierunki jej dalszego rozwoju, a co za tym idzie - prognozować kolejne zapotrzebowania i przewidywać problemy.

Metodologia badania:

Badanie zostało przeprowadzone w okresie od 7.04.2021 do 12.04.2021. Raport opiera się o wyniki ankiety internetowej przeprowadzonej na próbie 964. Badanie zostało przygotowane przez zespół studentów oraz absolwentów socjologii. Pytania zostały podzielone na 4 bloki, które nawiązują do działań Stowarzyszenia Zdrowy-Rower wymienionych we wstępie. Użyta ankieta uniemożliwiała jej wielokrotne wypełnienie przez jedną osobę. Przygotowany kwestionariusz wcześniej przeszedł badanie pilotażowe, które pozwoliło na jego lepsze dopracowanie. Ankieta zawiera pytania zamknięte jednokrotnego wyboru oraz w kilku przypadkach pytania zamknięte wielokrotnego wyboru

Raport zawiera też dane zyskane z odpowiedzi otwartych, w których to respondent mógł wyrazić swoją opinię, gdy ta nie pasowała do możliwych odpowiedzi, lub gdy chciał uzupełnić swoją wypowiedz. Dane te zostały częściowo skategoryzowane i włączone do jednej z możliwych odpowiedzi, lub przywołane w raporcie jako uzupełnienie jakościowe danych.

Jak często jeździsz na rowerze?



Podobnie jak w poprzedniej edycji badania najwięcej respondentów jeździ na rowerze przynajmniej **2 razy w tygodniu** (86% ankietowanych w obecnej edycji i 85% w poprzedniej). Jednocześnie odnotowano mniej respondentów jeżdżących **codziennie** (34% ankietowanych obecnie i 52.6% poprzednio), oraz więcej jeżdżących **2-3 razy w tygodniu** (52% ankietowanych obecnie i 31.9% poprzednio). Wśród pozostałych odpowiedzi nie zauważono znaczących różnic między edycjami badania.

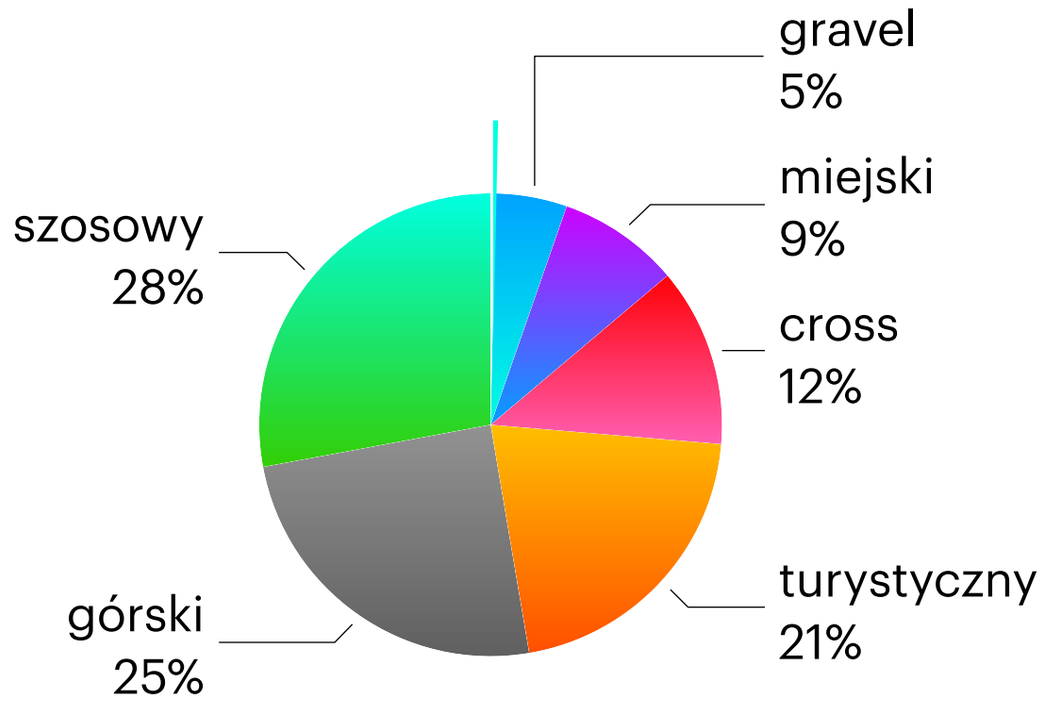
Zdecydowana większość respondentów aż 84,2 % respondentów odpowiedziała, że jeździ rowerem **codziennie lub dwa albo trzy razy w tygodniu.**

Jakim rowerem jeździsz najczęściej?

Zapytaliśmy naszych respondentów, jakimi rowerami jeżdżą najczęściej. Największą popularnością cieszą się rowery **szosowe i górskie -** wybiera je co czwarty ankietowany (odpowiednio 28% i 25% badanych). Nieco mniej liczna jest grupa respondentów najczęściej jeżdżących na rowerach turystycznych, należy do niej co piąty ankietowany (21%). Pozostałe typy rowerów są dosyć słabo rozpowszechnione wśród respondentów; najmniej liczna okazała się grupa respondentów preferujących rowery typu cargo (1%).

Zupełną nowością stały się rowery gravel w poprzednim badaniu nie nikt nie deklarował jazdy takim rowerem a w tej edycji robi to 5% badanych.

Warto zwrócić uwagę, że na jedną z trzech najpopularniejszych opcji wskazało aż 3 na 4 ankietowanych, co może oznaczać, że są to wśród respondentów najlepiej rozreklamowane typy rowerów lub są one uznawane za najbardziej opłacalne.

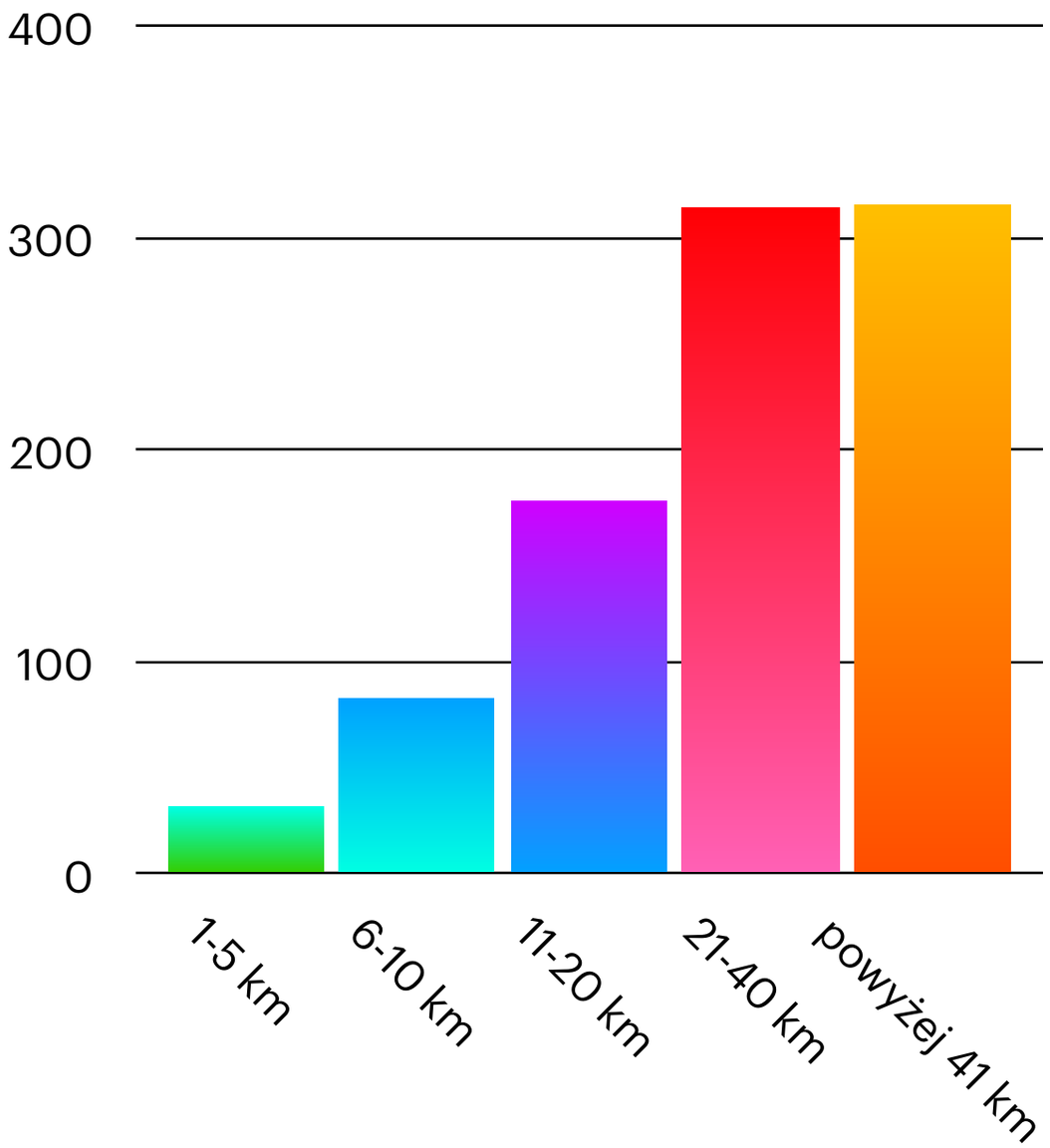


Jakie odległości pokonujesz zazwyczaj na rowerze?

Najwięcej respondentów pokonuje między 21 a 40 km lub powyżej 40 km (w obu przypadkach 34% ankietowanych) podczas jednej przejażdżki rowerowej. Wśród respondentów 1 na 5 (19% ankietowanych) pokonuje **od 11 do 20 km.**

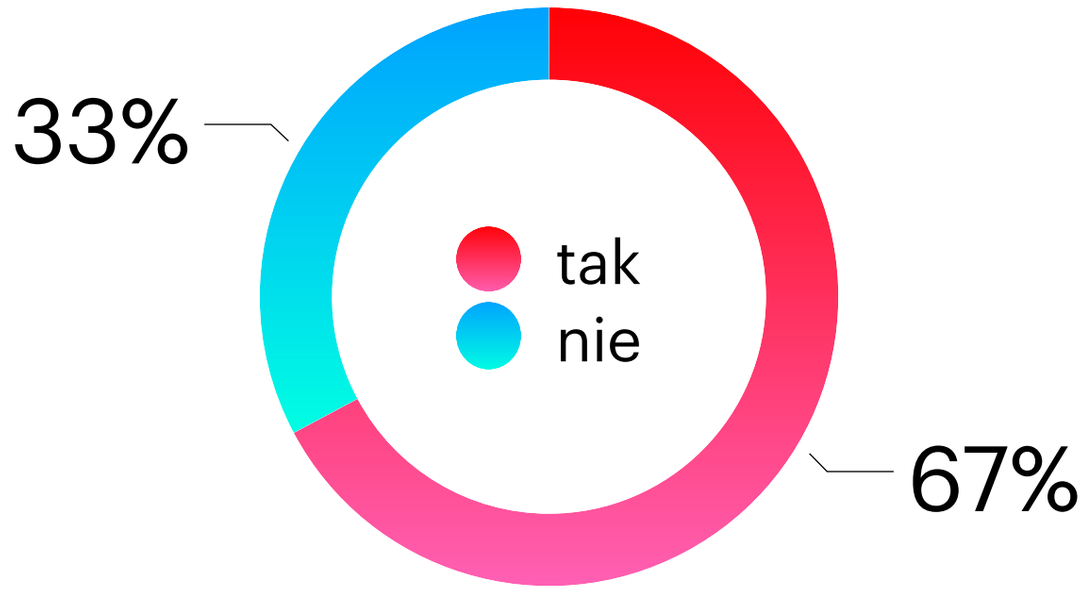
W porównaniu z poprzednią edycją badania zanotowano wyraźnie większe zainteresowanie dłuższymi dystansami

Obecnie więcej niż dwie trzecie respondentów (68% ankietowanych w obecnej edycji i 43% w poprzedniej) **pokonuje dystans powyżej 20 km podczas jednej w przejażdżki.**



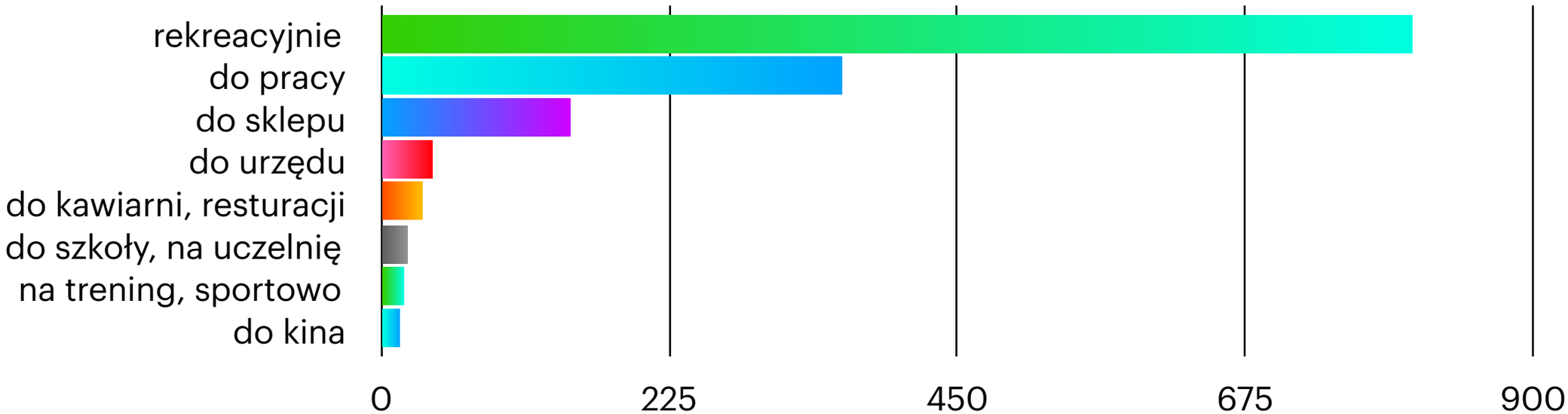
Czy używasz roweru zamiennie z innymi środkami transportu?

Dla zdecydowanej większości respondentów rower jest wygodnym zamiennikiem innych środków transportu. Podobnie jak w poprzedniej edycji badania niemal **7 na 10 respondentów** (68% ankietowanych w obecnej edycji i 70% w poprzedniej) wskazuje na zamienne korzystanie z roweru i innych środków transportu.



Oznacza to, że przeważająca większość użytkowników rowerów korzysta jednocześnie z samochodu, komunikacji zbiorowej, innych urządzeń do transportu lub są pieszymi.

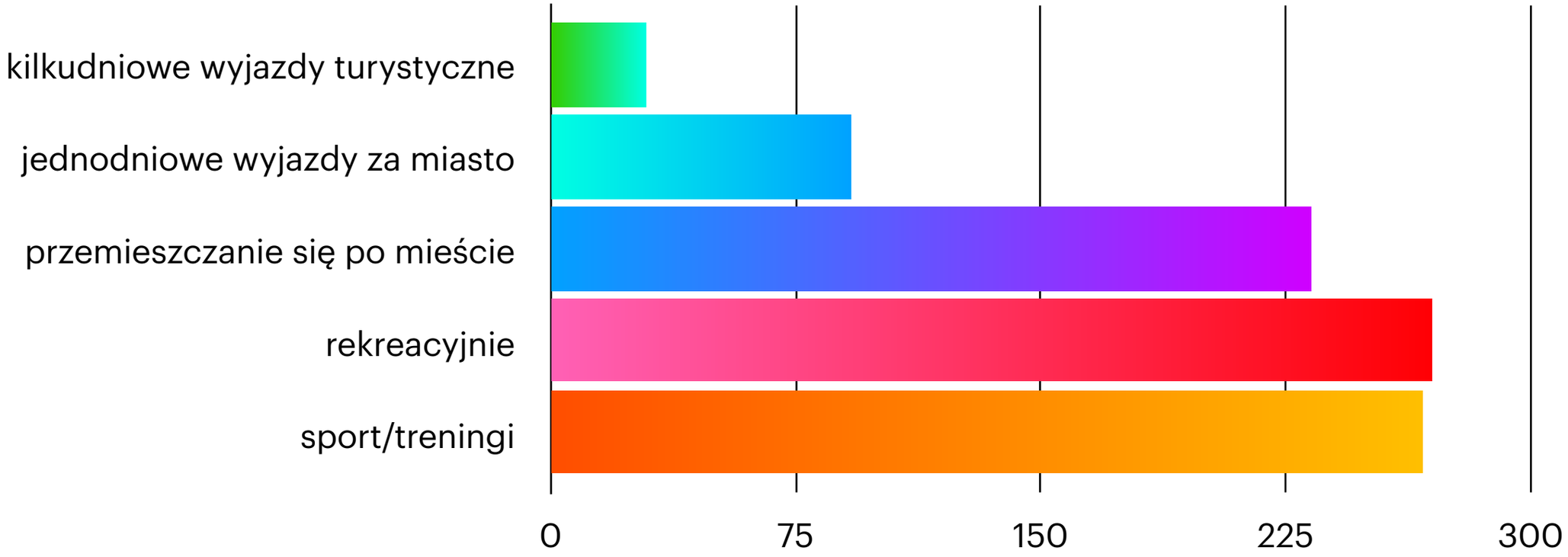
Gdzie najczęściej jeździsz rowerem



Respondenci zostali poproszeni o wskazanie maksymalnie dwóch miejsc, do których zazwyczaj jeżdżą na rowerze. Zdecydowana większość ankietowanych **najczęściej jeździ rekreacyjnie,** taką odpowiedź wskazało 5 na 6 respondentów (84% ankietowanych). Drugą najpopularniejszą opcją jest praca, wybrało ją 2 na 5 respondentów (37% ankietowanych). Odpowiedzi “rekreacyjnie” i **“do pracy”** jednocześnie zaznaczył co piąty ankietowany (22%). Kolejną najczęściej wskazywaną odpowiedzią jest **sklep**, na rowerze najczęściej jeździ tam prawie co szósty respondent (15% ankietowanych).

Pozostałe typy destynacji cieszyły się znacznie mniejszą popularnością; żadnej nie wybrał więcej niż 1 na 20 respondentów. Ankietowani jako najczęstszy cel podróży rowerem najrzadziej wskazywali na kino, taką odpowiedź wskazał zaledwie 1 na 60 respondentów (1.6% ankietowanych).

Do jakich celów używasz najczęściej roweru?



Respondenci zapytani o jeden najczęstszy cel, w jakim korzystają z roweru, najczęściej wskazywali na **sport lub treningi** (30% ankietowanych) i **jazdę rekreacyjną** (30% ankietowanych). Jeden na czterech respondentów (26% ankietowanych) najczęściej korzysta z roweru do **przemieszczania się po mieście.** Tylko jeden na ośmiu respondentów (13% ankietowanych) częściej niż w innych celach, jeździ na jednodniowe lub dłuższe wyjazdy za miasto.

Miejsca dla rowerzystów

Czy przystosowanie miejsca dla potrzeb rowerzystów wpływa na twój wybór, do którego lokalu się wybierzesz?



Analogicznie jak w edycji badania z 2014 roku - około 3 na 5 respondentów (63% ankietowanych i 64% poprzednio) bierze pod uwagę przystosowanie miejsca do potrzeb rowerzystów przy planowaniu, do którego lokalu się wybiorą.

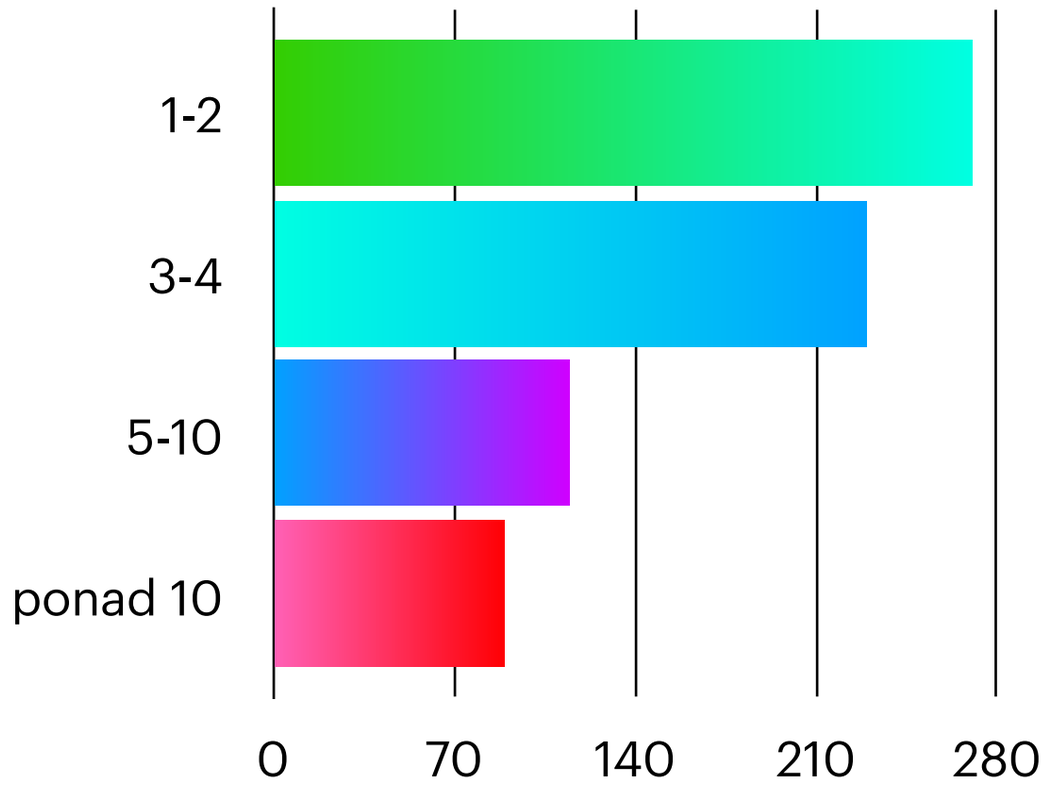
Czy znasz miejsca przyjazne rowerzystom w Twojej okolicy



Zdecydowana większość respondentów (71% ankietowanych) twierdzi, że zna w swojej okolicy miejsca przyjazne rowerzystom, prawie 3 na 10 respondentów (29% ankietowanych) przyznaje, że nie zna takich miejsc.

Jest to duża zmiana w porównaniu z poprzednią edycją badania, w której jedynie 2 z 5 respondentów (43.6% ankietowanych) odpowiedziało twierdząco na podane pytanie. Różnica może wynikać z większej liczby miejsc przyjaznych rowerzystom, intensywniejszej promocji oraz takich projektów jak BikeSpot - Miejsca Przyjazne Rowerzystom.

Ile znasz takich miejsc?



Respondentów, którzy zgłaszali znajomość miejsc przyjaznych (n=737) rowerzystom, poprosiliśmy o sprecyzowanie ich liczby. Podobnie jak w edycji badania z 2014 roku, najczęściej zgłaszano znajomość **1-2 takich miejsc** (38% ankietowanych obecnie i 46% poprzednio), lub 3-4 takich miejsc (33% ankietowanych obecnie i 38% poprzednio).

Odnotowano prawie **dwa razy większy** niż w poprzedniej edycji odsetek respondentów znających 5-10 miejsc przyjaznych rowerzystom (16% ankietowanych obecnie i 9% poprzednio) i więcej niż 10 przyjaznych miejsc (13% ankietowanych obecnie i 7% poprzednio).

Jak często pozostawiasz rower przypięty do stojaka rowerowego?

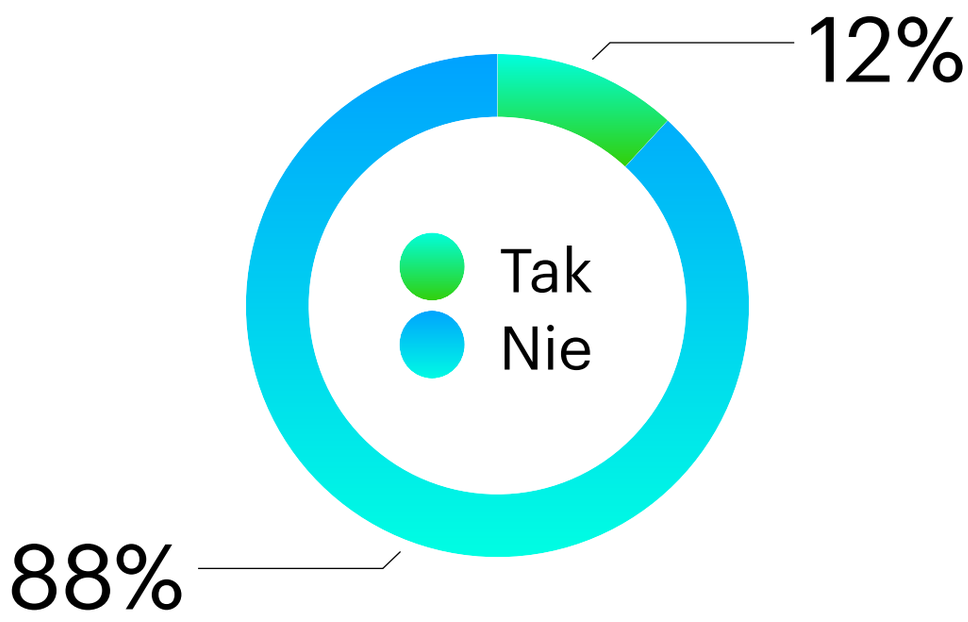


Najwięcej respondentów jest skłonnych do pozostawiania roweru przypiętego do stojaka, jeśli jest **możliwość przypięcia go za ramę** (29% ankietowanych). Drugą nieznacznie mniejszą grupę stanowią respondenci, którzy **zawsze przypinają rower do stojaka** (27% ankietowanych). Niemal 1 na 5 respondentów (18% ankietowanych) przypina rower do stojaka tylko, **gdy jest widoczny z lokalu**.

W porównaniu z poprzednią edycją badania wystąpił prawie 9 razy większy odsetek respondentów, którzy **nigdy nie przypinają roweru do stojaka** (18% ankietowanych obecnie i 2% poprzednio). Tak duża zmiana może być spowodowana wysoką obawą o kradzież roweru, przez co respondenci w ogóle rezygnują z pozostawiania roweru bez opieki.

Czy posiadasz ubezpiecznie od kradzieży roweru?

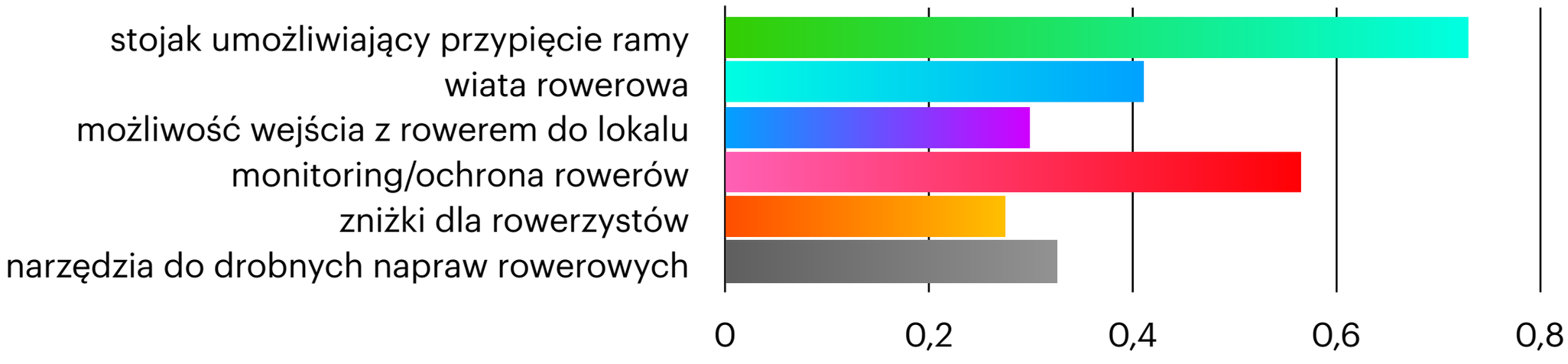
Zdecydowana większość respondentów nie posiada ubezpieczenia od kradzieży roweru. Zaledwie 1 na 8 respondentów (12% ankietowanych) p**osiada wykupione ubezpieczenie tego typu**.



Respondenci w dodatkowych otwartych odpowiedziach wskazywali na brak znajomości takiego produktu na rynku lub na problemy z jego zakupem.

“Nie, bo nie znam takiego ubezpieczenia.”
“Ubezpieczenie roweru to 70% jego wartości, nie ma więc ono sensu.”.
“Nie, ale chciałem zakupić i jest to wcale nie takie proste w polskich firmach ubezpieczeniowych.”
“Chciałem wykupić takie ubezpieczenie, ale żaden ubezpieczyciel nie ma takiego w ofercie.”

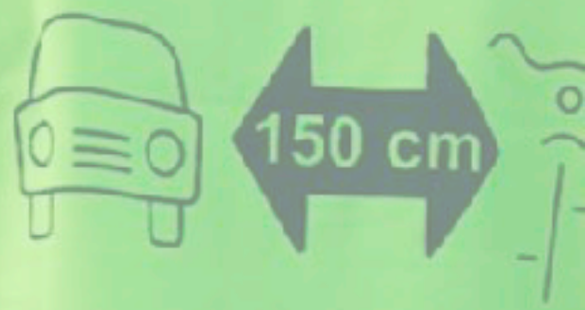
Jakie cechy wg Ciebie powinno posiadać miejsce przyjazne rowerzyście?



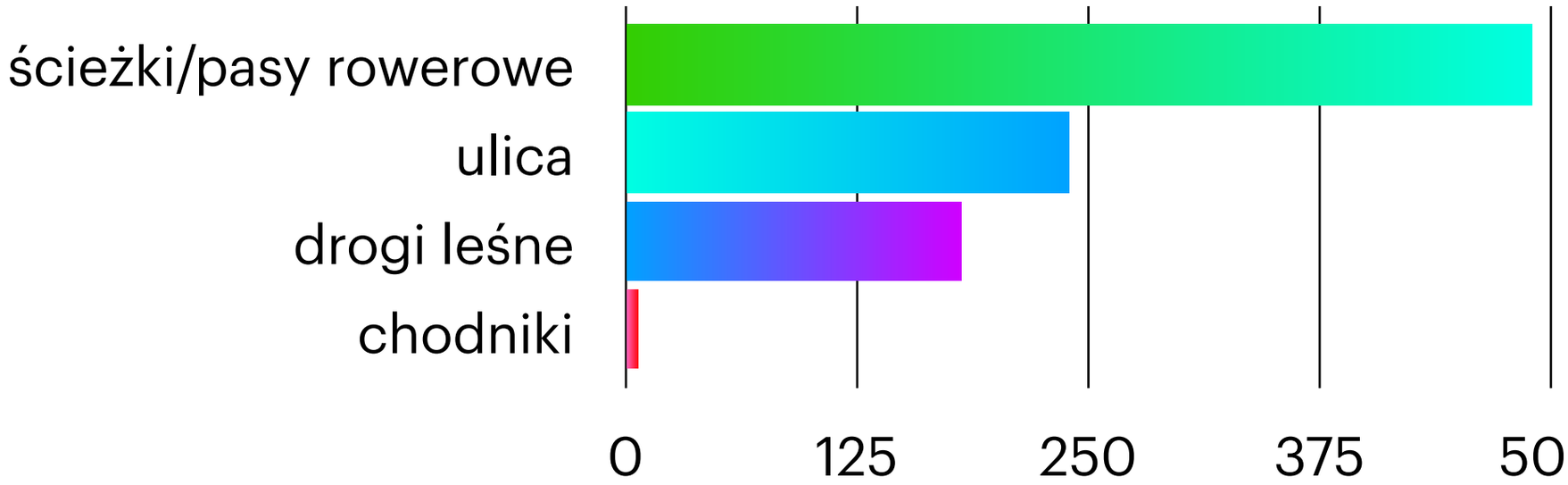
Ankietowani poproszeni o wskazanie cech, które według nich powinno posiadać miejsce przyjazne rowerzyście (maksymalnie 3 cechy na ankietowanego), w zdecydowanej większości wskazywali na **obecność stojaka umożliwiającego przypięcie ramy roweru.** Taką opcję wybrało 3 na 4 respondentów (73% ankietowanych). Ponad połowa respondentów (56% ankietowanych) wybrała **monitoring i ochronę rowerów**. Przynajmniej jedna czwarta respondentów (29% ankietowanych) wskazała j**ednocześnie na stojak rowerowy i monitoring** co oznacza, że kwestie bezpieczeństwa rowerów są najbardziej istotne dla ankietowanych.

Dwóch na pięciu respondentów (41% ankietowanych) doceniałoby w takich miejscach **wiatę rowerową.** Pozostałe opcje cieszyły się wśród respondentów podobną popularnością, każdą z nich wybrało około jednej trzeciej ogółu badanych. Potrzebę n**arzędzi do drobnych napraw rowerowych** zgłosiło 33% ankietowanych, możliwość wejścia z rowerem do lokalu 30%, a zniżek dla rowerzystów 27% ogółu badanych.

Bezpieczeństwo

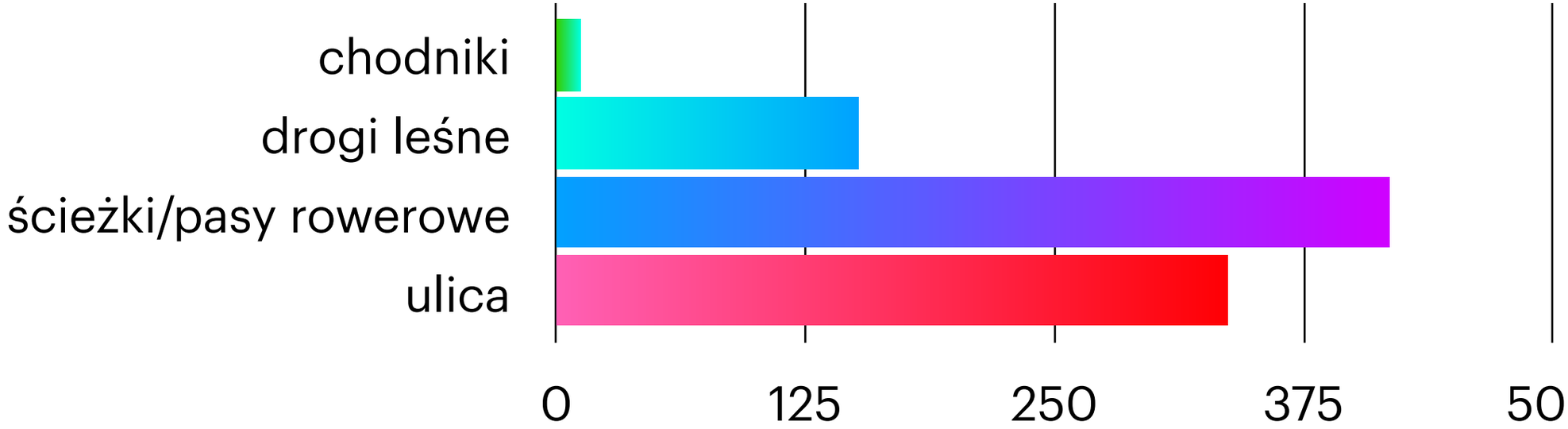


Jaki rodzaj szlaku komunikacyjnego najbardziej odpowiada Ci w Twojej okolicy?



Co drugi respondent zapytany o najbardziej odpowiadający mu rodzaj szlaku komunikacyjnego w okolicy wskazał **ścieżki i pasy rowerowe** (53% ankietowanych). W dalszej kolejności wskazywano **ulicę** (26% ankietowanych) i **drogi leśne** (20% ankietowanych). Tak duża preferencja ścieżek i pasów rowerowych w porównaniu z innymi opcjami oznacza, że respondenci bardziej doceniają infrastrukturę dopasowaną do jazdy rowerem.

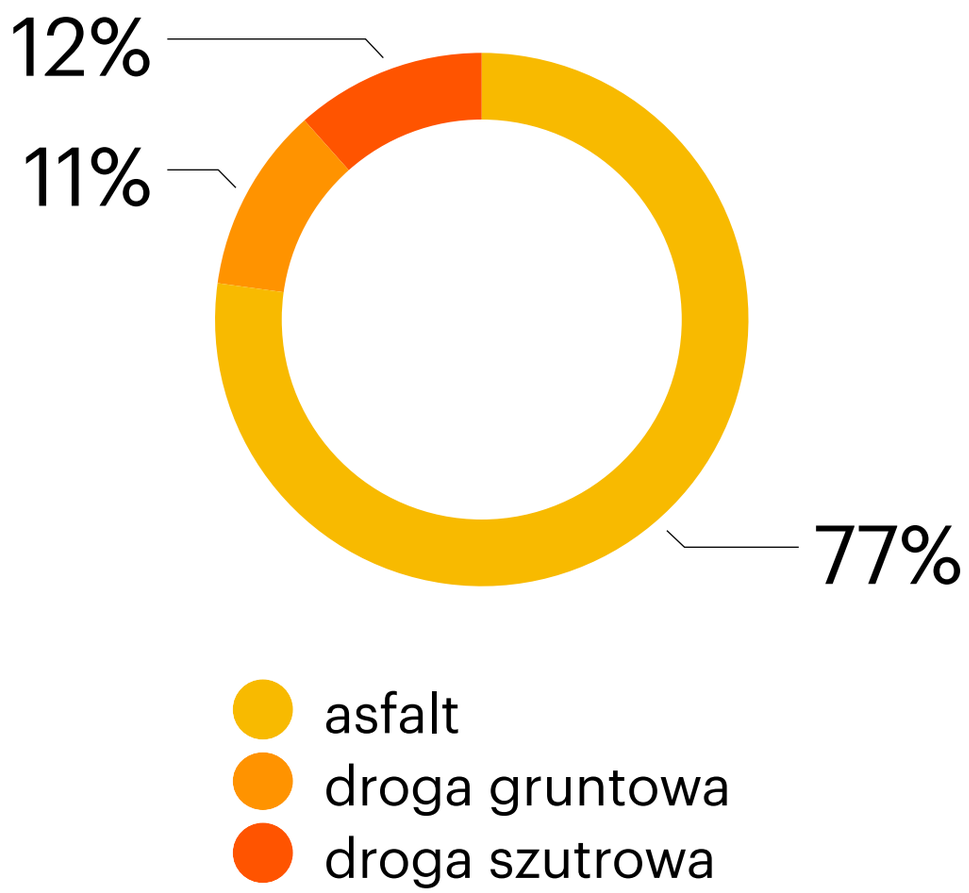
Po jakich szlakach komunikacyjnych jeździsz najczęściej na rowerze?



Najwięcej respondentów (45% ankietowanych) jako najczęstszy szlak komunikacyjny do jazdy na rowerze wskazało **ścieżki i pasy rowerowe**. Dwóch na pięciu respondentów (37% ankietowanych) jako najczęściej wykorzystywany szlak wybierało **ulicę,** natomiast jedynie 1 na 100 respondentów (1% ankietowanych) zadeklarował **chodnik** jako najczęstszy szlak komunikacyjny.

W porównaniu z poprzednią edycją badania wśród tegorocznych respondentów zauważono **niższy odsetek odpowiedzi "ulica"** (47.2% ankietowanych w poprzedniej edycji) i "chodniki" (7.2% ankietowanych w poprzedniej edycji). W**idoczny jest też wyższy odsetek odpowiedzi "ścieżki/ pasy rowerowe".** Zaobserwowane różnice mogą wynikać z bardziej rozwiniętej sieci ścieżek i pasów rowerowych, co zachęca do rezygnowania z jazdy rowerem po ulicy. Drugą przyczyną mogą być obawy respondentów związane z współdzieleniem pasa ruchu z samochodami.

Jaki rodzaj nawierzchni jest dla Ciebie najwygodniejszy?



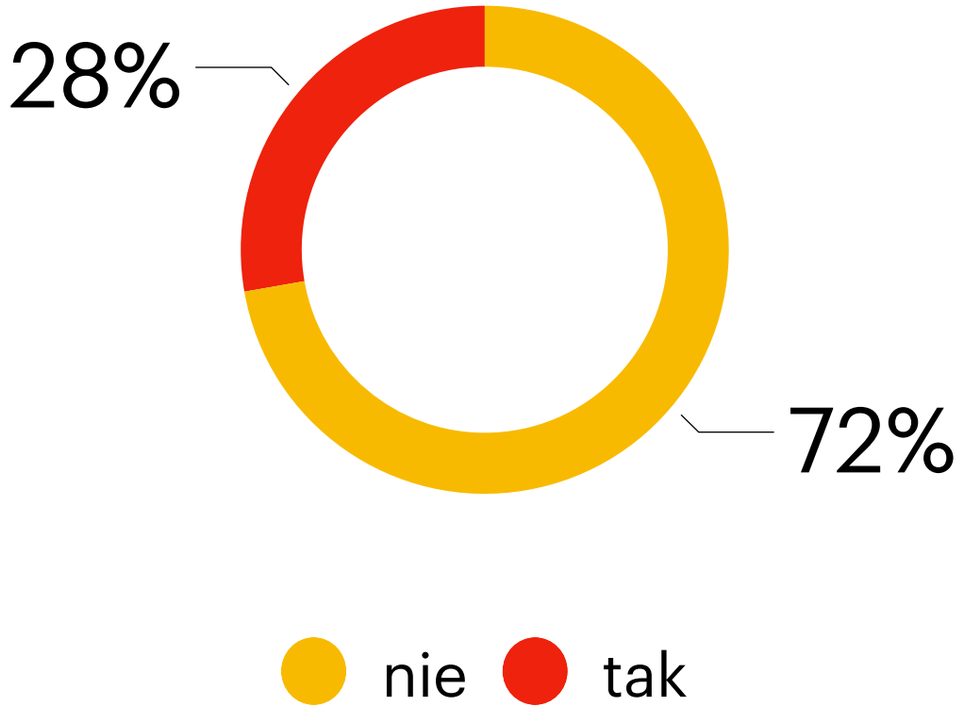
Zapytaliśmy ankietowanych o po jakim rodzaju nawierzchni najchętniej jeżdżą. Podobnie jak w poprzedniej edycji badania, najwygodniejszą nawierzchnią według respondentów okazał się **asfalt**; opcję tę wybrało 8 na 10 respondentów (77% ankietowanych w obecnej edycji i 81% w poprzedniej).

Droga szutrowa i droga gruntowa są preferowane przez respondentów w podobnym stopniu (odpowiednio 12% i 11% ankietowanych).

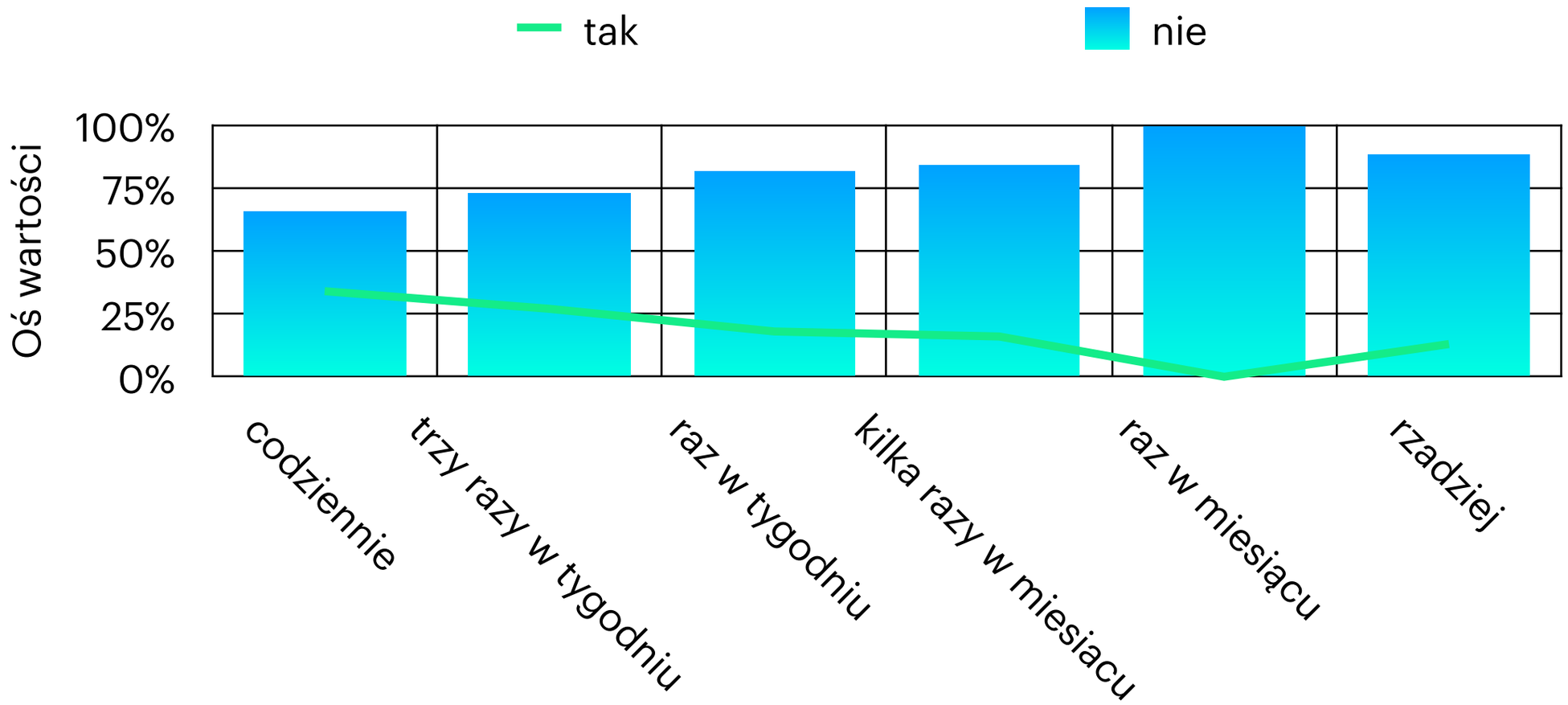
Czy czujesz się bezpiecznie jeżdżąc po ulicy?

Analogicznie jak w edycji z 2014 roku zdecydowana większość respondentów nie czuje się bezpiecznie jeżdżąc po ulicy. W tegorocznej edycji badania odnotowano **większy poziom odczuwanego zagrożenia** niż poprzednio, brak poczucia bezpieczeństwa wyraziło prawie 3 na 4 respondentów (72% ankietowanych w obecnej edycji i 62% w poprzedniej).

Jedynie 1 na 4 respondentów czyli około (28% ankietowanych w obecnej edycji badania i 38% w poprzedniej edycji) **nie czuje obaw związanych z bezpieczeństwem** podczas jazdy po ulicy.



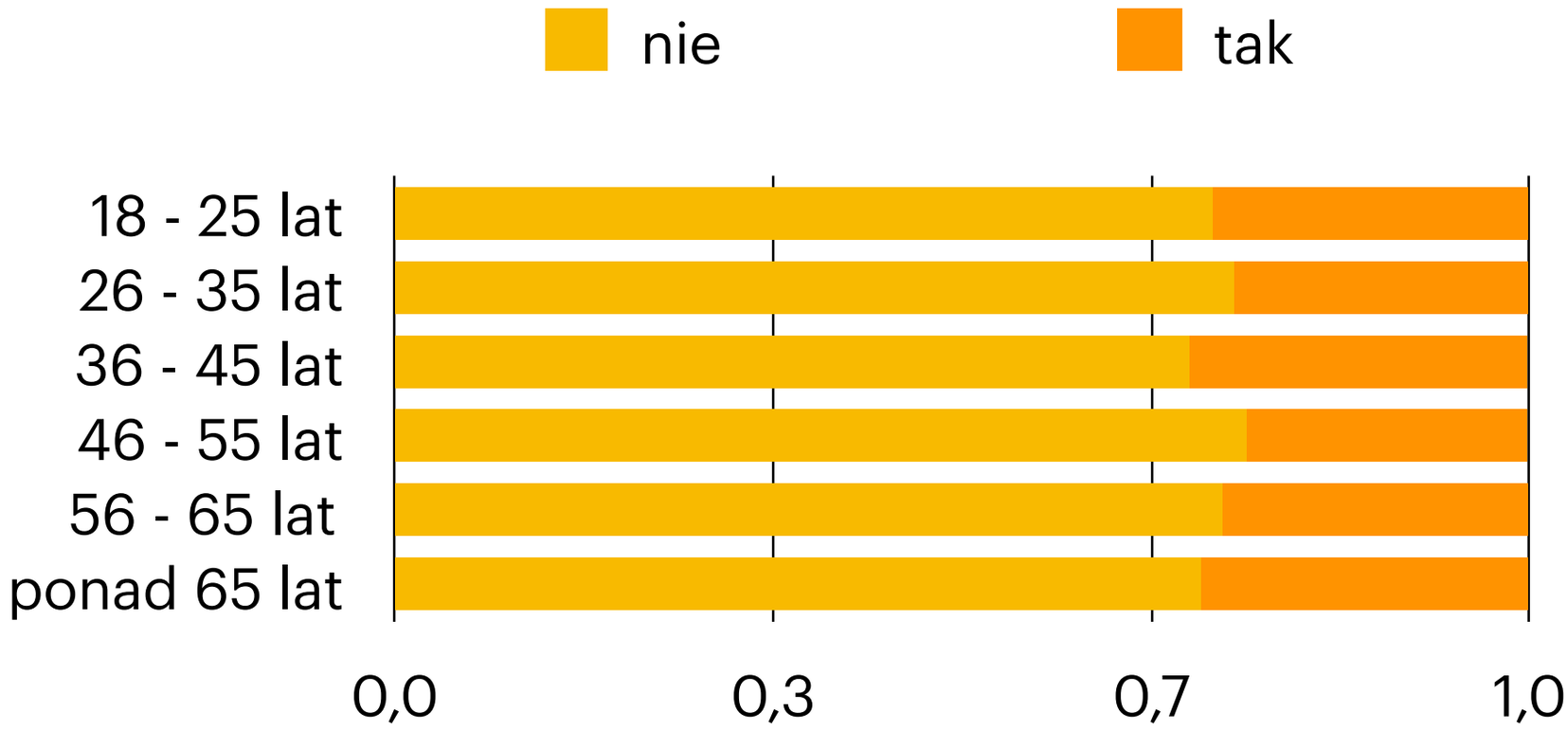
Czy czujesz się bezpiecznie jeżdżąc po ulicy?



Analizując poziom poczucia bezpieczeństwa wśród respondentów podzielonych pod względem tego, jak często jeżdżą na rowerze, można zauważyć, **że im częściej respondent jeździ na rowerze, tym bezpieczniej czuje się na ulicy.** Taka tendencja nie występuje jedynie wśród osób, które jeżdżą rowerem rzadziej niż raz na miesiąc.

Mniejsze obawy wśród osób jeżdżących rzadziej niż raz w miesiącu mogą wynikać z mniejszego rozeznania w zagrożeniu ze strony innych uczestników ruchu. Natomiast większa częstotliwość jazdy może przyczyniać się do wzrostu pewności we własne umiejętności i rozwiewać niektóre z wcześniejszych obaw związanych z jazdą po ulicy.

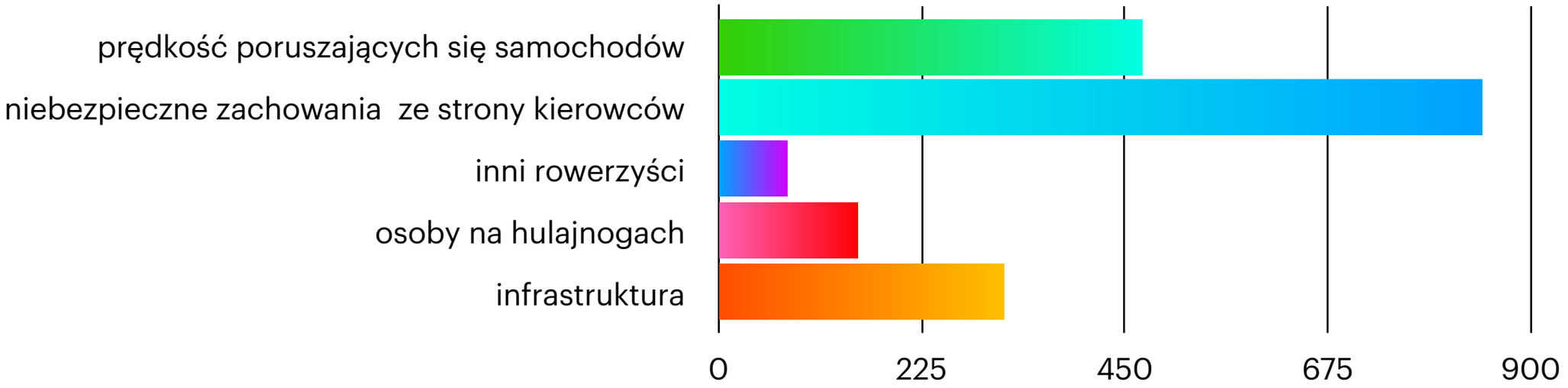
Czy czujesz się bezpiecznie jeżdżąc po ulicy? A wiek respondenta.



Co ciekawe, poczucie bezpieczeństwa na ulicy jest bardzo **podobne niezależnie od tego w jakiej grupie wiekowej znalazł się respondent**. Choć możemy zaobserwować największe odchylenia w grupie osób ponad 65 lat i 36-45 lat, w której to ankietowani wykazują najmniejszą obawę jazdy po ulicy to wachania wyników nie maja istotności statystycznej. Oznacza to, że zaobserwowane różnice są zbyt małe aby móc wyciągać z nich wnioski badawcze.

Co przeszkadza Ci w jeździe po ulicy?

Respondenci poproszeni o wskazanie przynajmniej jednej rzeczy, która przeszkadza im w jeździe po ulicy w zdecydowanej większości wskazywali na **niebezpieczne zachowania kierowców,** jedynie 1 na 10 respondentów (11.6% ankietowanych) nie wybrał tej odpowiedzi. Prawie połowa wszystkich respondentów (48.8% ankietowanych) wskazywała na problem z **prędkością poruszających się pojazdów na ulicy**. Dwie piąte respondentów (37.2% ankietowanych) deklarowało j**ednocześnie przeszkody w postaci niebezpiecznych zachowań i zbytniej prędkości pojazdów,** co może wskazywać na potrzebę dodatkowej ochrony rowerzystów na drodze.

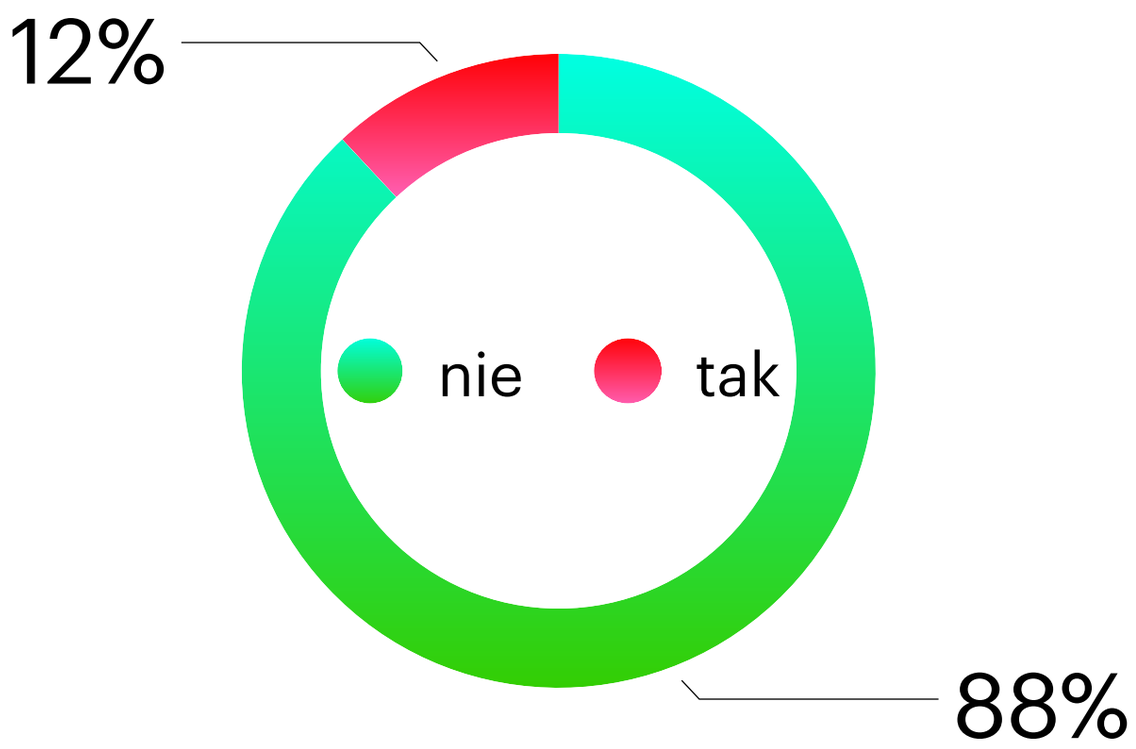


Ponad jedna trzecia respondentów (34.9% ankietowanych) **wskazywała na problemy z istniejącą infrastrukturą**. Wśród badanych można było zauważyć narzekania na stan nawierzchni i dziury na drodze. *“Dziurawe drogi” ; “Brud i dziury”*

Dla części respondentów (16.1% ankietowanych) problematyczne są **osoby na hulajnogach.** Najmniejszym problemem spośród podanych są inni rowerzyści, opcję tę zazaczyło 7.8% ankietowanych.

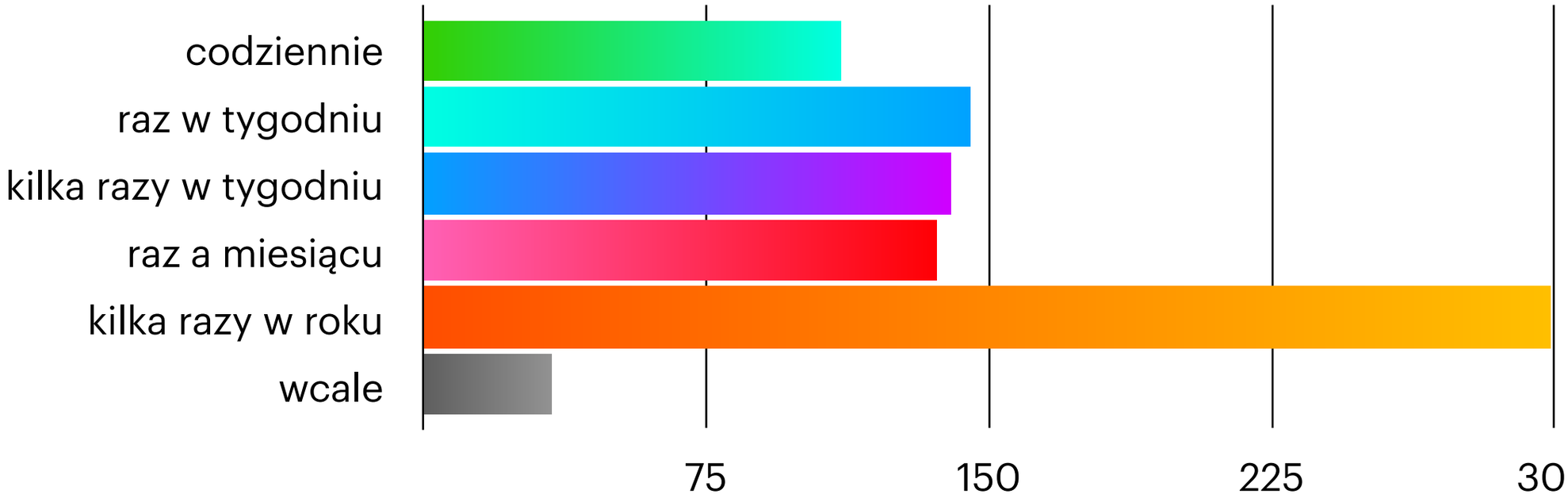
Czy w ciągu ostatnich 12 miesięcy jadąc rowerem doświadczyłeś/ doświadczyłaś kolizji z innym uczestnikiem ruchu?

Spośród respondentów (n=922) zapytanych, czy doświadczyli kolizji z innym uczestnikiem ruchu podczas jazdy rowerem, zdecydowana większość twierdzi, **że nie ma takich przeżyć** z tego okresu, w ten sposób odpowiedziało około 7 na 8 respondentów (88% ankietowanych).



Do jakiejkolwiek **kolizji podczas jazdy rowerem** z innym uczestnikiem w ciągu ostatnich 12 miesięcy doszło u **co ósmego respondenta** (12% ankietowanych)**.**

Jak często jadąc rowerem doświadczasz niebezpiecznych dla Ciebie zachowań na drodze?



Wśród respondentów (n=920) jedynie około 1 na 25 (4% ankietowanych) wcale **nie doświadcza niebezpiecznych** dla siebie zachowań na drodze podczas jazdy rowerem. Mniej więcej 1 na 3 respondentów (34% ankietowanych) spotyka się z takim zachowaniem kilka razy w roku. **Co ósmy respondent** (13% ankietowanych) spotyka się z **niebezpiecznym zachowaniem innych na drodze codziennie.**

Wyniki sugerują, że niebezpieczne zachowania na drodze względem rowerzystów wciąż są dosyć **powszechnym zjawiskiem** i należy kreować bardziej odpowiedzialne postawy w ruchu drogowym.

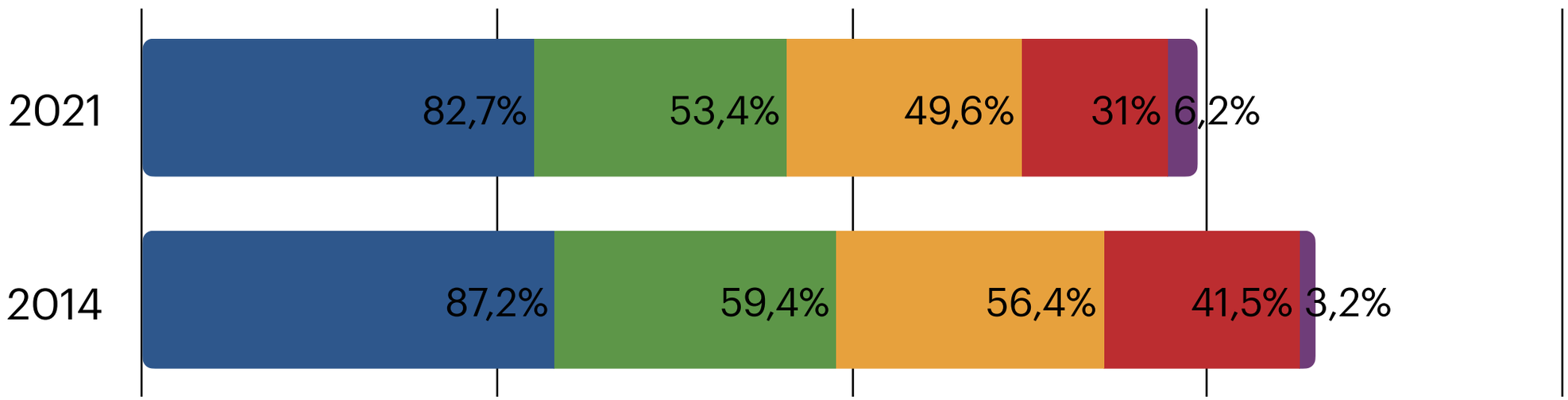
Jakich niebezpiecznych zachowań kierowców doświadczyłeś/aś jako rowerzysta?



Zapytani o doświadczenia niebezpiecznych zachowań kierowców (możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi), respondenci w pierwszej kolejności wskazywali na **zbyt małą odległość podczas wyprzedzania (82.7% ankietowanych).** Około połowa respondentów doświadczyła choć raz w życiu **nadmiernej prędkości kierowców** (53.4% ankietowanych) lub **zajeżdżania drogi** (49.6% ankietowanych). To, że zdecydowana większość respondentów miała kontakt z choć jednym z tych bardzo niebezpiecznych zachowań, sugeruje konieczność dalszego kreowania odpowiedzialnych postaw względem bardziej narażonych uczestników ruchu, jak rowerzyści.

Niemal 1 na 3 respondentów (31% ankietowanych) przynajmniej raz doświadczył wulgarnego zachowania ze strony kierowców. Z żadną z podanych opcji nie spotkał się jedynie co dwudziesty respondent (6.2% ankietowanych).

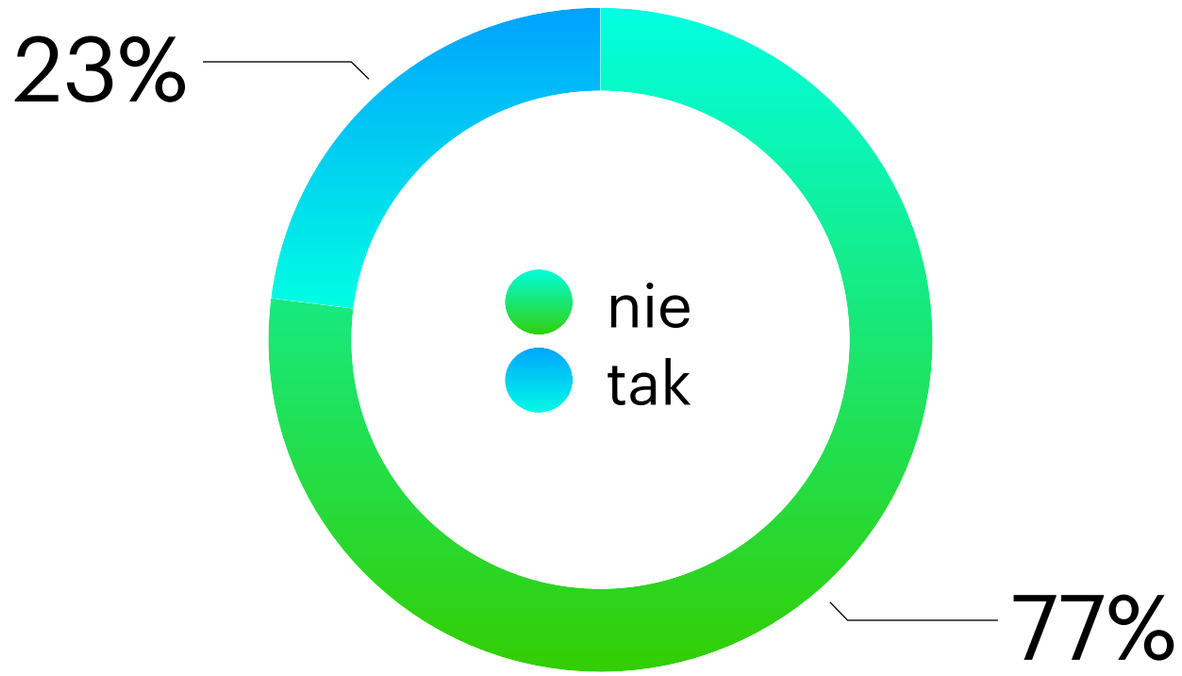
Jakich niebezpiecznych zachowań kierowców doświadczyłeś/aś jako rowerzysta? Zestawienie 2 edycji badań.



Gdy przeprowadzimy porównanie tegorocznej edycji naszego badania z tą z 2014 roku, możemy zauważyć **spadek wartości we wszystkich omawianych kategoriach.** Jeżeli chodzi o zbyt małą **odległość podczas wyprzedzania** widoczny jest (spadek o 5 %) . **Nadmierną prędkość** wskazało 6% ankietowanych mniej niż w 2014 roku. Podobnie jest z z**ajeżdżaniem drogi** (spadek o prawie 7 %).
W obecnej edycji **wulgarne zachowanie** ze strony kierowców to doświadczenie zanotowanie ponad 10% mniej. Niemal dwukrotnie wzrosła też liczba respondentów, którzy nie doświadczyli ż**adnego z omawianych zachowań.**
Choć omawiane zmiany wartości nie diametralnie inne to ważny jest jednoczesny spadek we wszystkich kategoriach. I choć nie możemy jeszcze mówić o „poprawie kultury jazdy” to warto zwrócić uwagę na tendencję ku lepszemu.

Czy posiadasz ubezpieczenie OC na rower?

Zdecydowana większość respondentów **nie posiada ważnego ubezpieczenia OC** na rower. Niemal 1 na 4 respondentów (23% ankietowanych) deklaruje posiadanie takiego ubezpieczenia.



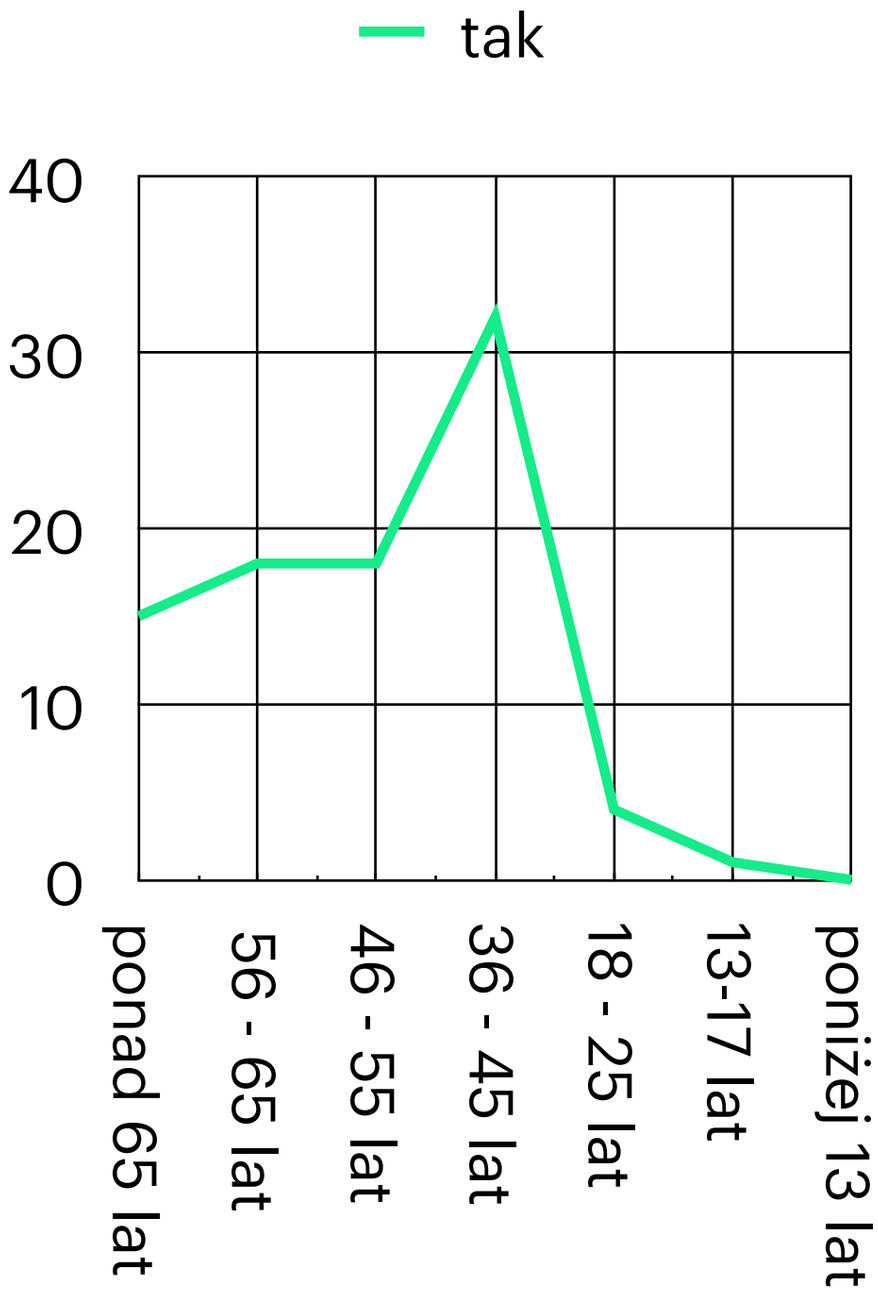
Wśród innych odpowiedzi możemy dowiedzieć się, że część z ankietowanych używa rozszerzeń ubezpieczenia przy innych polisach: **„** *OC w życiu codziennym”; „OC w życiu pryw. przy ubez. mieszkania” ; Posiadam OC w ramach dwóch innych ubezpieczeń i obejmują one zdarzenia spowodowane na rowerze*

Czy posiadasz ubezpieczenie OC na rower?

Analizując kwestię posiadania ubezpieczenia OC na rower w poszczególnych grupach wiekowych, można zauważyć, że największy odsetek respondentów posiadających ubezpieczenie występuje w grupie wiekowej **36-45 lat,** gdzie co trzeci taki respondent (29% ankietowanych z tej grupy wiekowej) posiada OC na rower. Posiadanie takiego ubezpieczenia najrzadziej deklarowali najmłodsi respondenci w przedziale wiekowym 25-poniżej 13 roku życia.

W przedziale **18-25** lat w której mniej niż 1 na 20 respondentów (6% ankietowanych) odpowiedziało twierdząco.

Wśród respondentów **młodszych niż 18 lat** znalazły się jedynie 4 głosy, z czego tylko jeden respondent zadeklarował posiadanie OC.



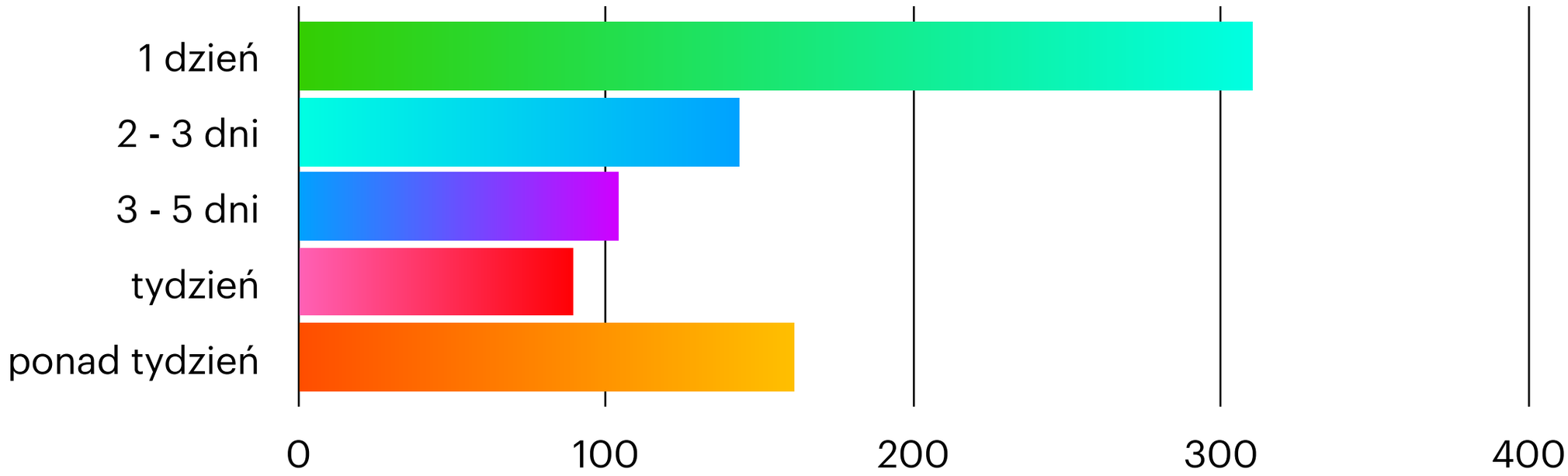
Wyjazdy rowerowe

Czy uczestniczyłeś/aś w kilkudniowych wyjazdach rowerowych?



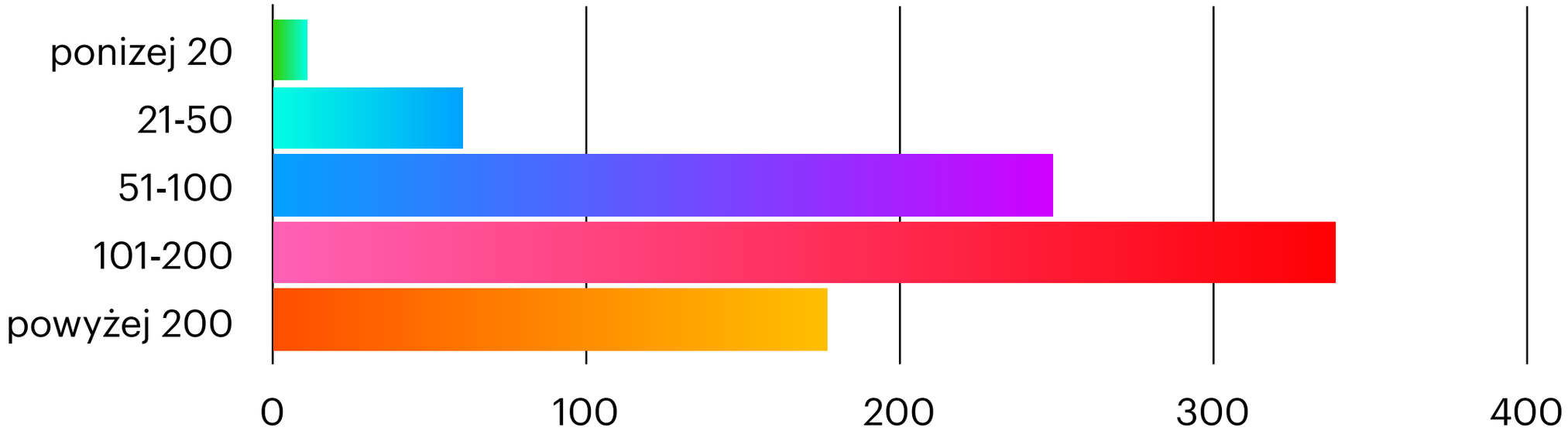
Spośród respondentów (n=869) zapytanych o **uczestnictwo w kilkudniowych wyjazdach rowerowych** w przeszłości, większość z nich przynajmniej raz brała udział w takim wydarzeniu, taką odpowiedź zadeklarowało 3 na 5 respondentów. Warto zauważyć, że w poprzedniej edycji badania rozkład odpowiedzi był odwrotny 3 na 5 ówczesnych respondentów (**59.6% ankietowanych) nigdy nie uczestniczyło w takim wyjeździe.** Dowodzić to może silnemu rozwojowi turystyki rowerowej, która z roku na rok staje się coraz bardziej popularna w naszym kraju.

Ile dni trwał Twój najdłuższy wyjazd rowerowy?



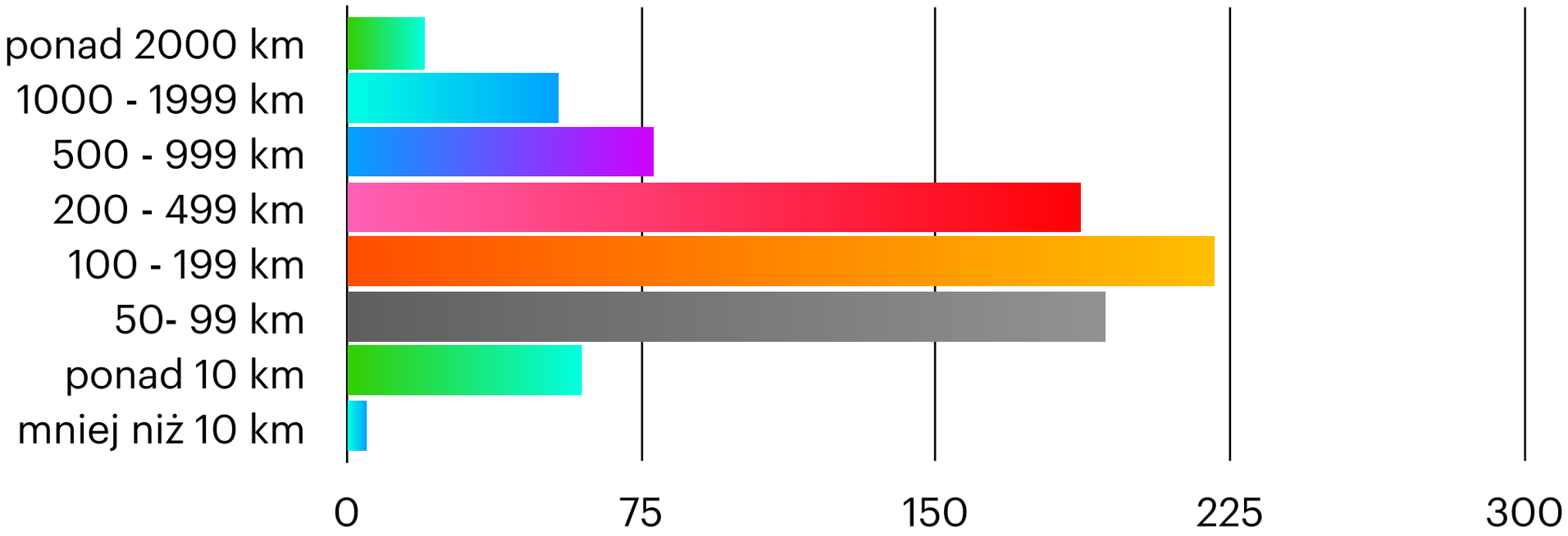
Respondenci (n=844), zapytani o długość trwania ich najdłuższego wyjazdu rowerowego, najczęściej wskazywali **wyjazd jednodniowy**, opcję tę wybrało prawie 2 na 5 respondentów (38% ankietowanych). Jest to duża różnica względem poprzedniej edycji badania, w której 1 dzień był najrzadziej wybieraną odpowiedzią przez respondentów. Dalsze najczęściej wskazywane odpowiedzi to **okres ponad tygodnia** (20% ankietowanych) i **2-3 dni** (18% ankietowanych).

Jaki maksymalny dystans udało Ci się pokonać na rowerze jednego dnia?



Najczęściej wskazywany przez respondentów (n=878) maksymalny dystans pokonany jednego dnia na rowerze należał do przedziału **101-200** km (41% ankietowanych, to 10 % więcej niż w poprzedniej edycji badania) Drugą grupą byli respondenci, którym udało się pokonać jednego dnia dystans między **51 a 100 km**, stanowią oni 30% ogółu ankietowanych. Aż 1 na 5 respondentów (21% ankietowanych) pokonał **ponad 200 km** w ciągu jednego dnia **to dwukrotnie więcej niż w badaniu z 2014** roku wtedy taką odpowiedz podało 10,9% ankietowanych.

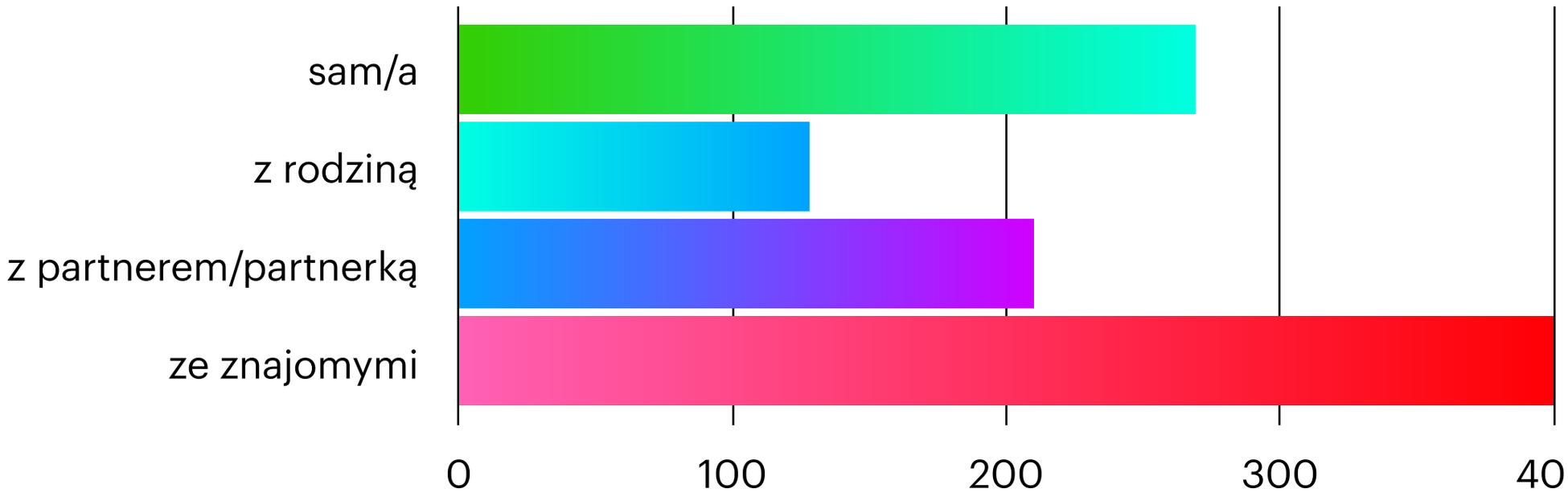
Jaką łączną odległość pokonałeś/aś podczas najdłużej wycieczki?



Najwięcej respondentów (n=857) podczas swojej najdłuższej wycieczki pokonało między **100 a 199 km,** grupa ta stanowi niewiele ponad jedną czwartą respondentów (27% ankietowanych). Podobnie liczne są grupy respondentów, którym udało się pokonać między **50 a 99 km** (24% ankietowanych) oraz między **200 a 499 km** (23% ankietowanych).

Możemy zatem przyjąć, że największą popularnością wśród ankietowanych cieszą się średnie wyjazdy od 50 do 500 km.

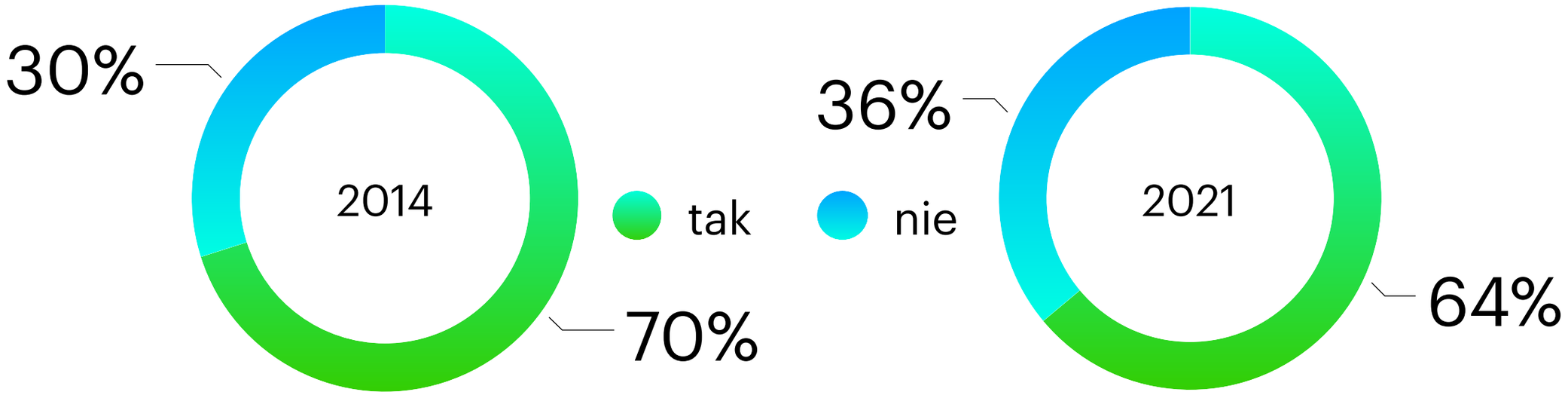
Z kim najczęściej bierzesz udział w kilkudniowych wyjazdach rowerowych?



Respondenci (n=840) zostali poproszeni o wskazanie kategorii osób, z którymi najczęściej wybierają się na wyjazdy rowerowe. Najczęściej deklarowanymi towarzyszami w kilkudniowych wyjazdach rowerowych **są znajomi,** taką odpowiedź wybrała prawie połowa respondentów (47.6% ankietowanych). Prawie jedna trzecia badanych (32% ankietowanych) najczęściej decyduje się na **samotne wyjazdy rowerowe**. Partnera lub partnerkę jako najczęstszego towarzysza podróży deklaruje 1 na 4 respondentów (25% ankietowanych). **Rodzina** najczęściej towarzyszy w wyjazdach rowerowych zaledwie co 7 respondentowi (15.2% ankietowanych).

Częstsze wyjazdy rowerowe w samotności lub z osobami, z którymi respondentów nie łączą tak silne więzi emocjonalne, mogą sugerować, że ankietowani traktują takie wycieczki jako niezobowiązującą formę relaksu.

Czy planujesz w bieżącym roku kilkudniowy wyjazd rowerowy?

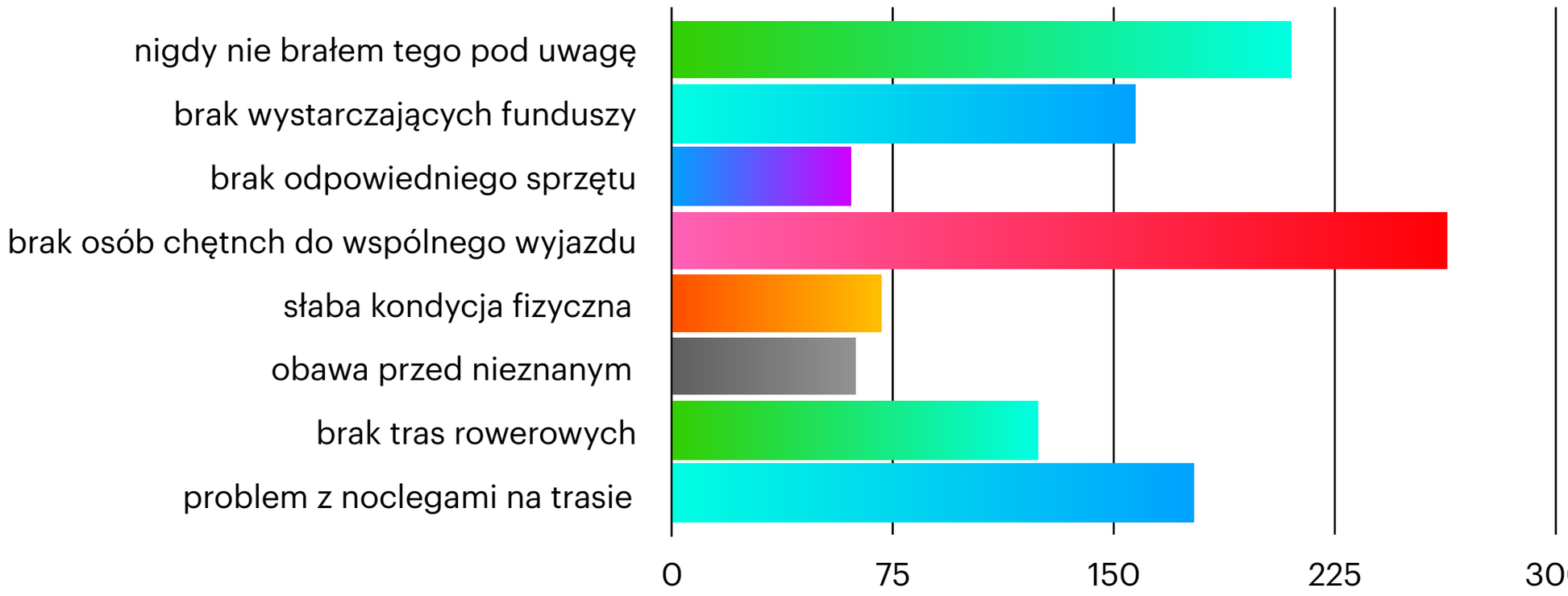


Większość respondentów (n=944) **planuje w bieżącym roku kilkudniowy wyjazd rowerowy,** takie plany ma 2 na 3 ankietowanych (64%). Grupa, która nie planuje takich wyjazdów, stanowi jedną trzecią respondentów (36% ankietowanych). Pomimo większego zainteresowania turystyką rowerową możemy zaobserwować też spadek deklaracji udziału w kilkudniowym wyjeździe rowerym w porównaniu do 2014 roku.

Może to być związane z pandemią COVID-19 i ograniczeniami w przemieszczaniu się.

Wszystkie przyczyny tego powinno wyjaśnić nam kolejne pytanie

Jeżeli odmawiasz sobie wyjazdu, co najczęściej powstrzymuje cię przed wyjechaniem na kilkudniową wycieczkę rowerową?



Spytani o najczęstsze powody (maksymalnie 2) rezygnacji z kilkudniowych wycieczek rowerowych, respondenci (n=938) w pierwszej kolejności wskazywali na **problem braku czasu**, taką deklarację składało 2 na 5 respondentów (42% ankietowanych). Drugim najczęstszym powodem rezygnacji z takiej formy spędzania czasu jest **brak chętnych osób na taki wyjazd w otoczeniu badanych,** taki problem zgłaszało 3 na 10 respondentów (28% ankietowanych).

Prawie co czwarty respondent (23% ankietowanych) nigdy nawet **nie brał takiego wyjazdu pod uwagę**.

Jeżeli odmawiasz sobie wyjazdu, co najczęściej powstrzymuje cię przed wyjechaniem na kilkudniową wycieczkę rowerową?

Co piąty badany (19% ankietowanych) najczęściej rezygnuje z wyjazdu ze względu na p**roblem ze znalezieniem miejsc noclegowych na trasie**. Z podobną częstością padał również powód braku dostatecznych funduszy, taką przyczynę podał co szósty respondent (17% ankietowanych).

Wśród innych przyczyn respondenci wymieniali np. konieczność zapewnienia opieki potrzebującym tego domownikom.

“Nie mam opieki do dziecka” „opieka nad psem”

Część respondentów wskazywała problemy z pogodą jako najczęstszy powód rezygnacji z planów.

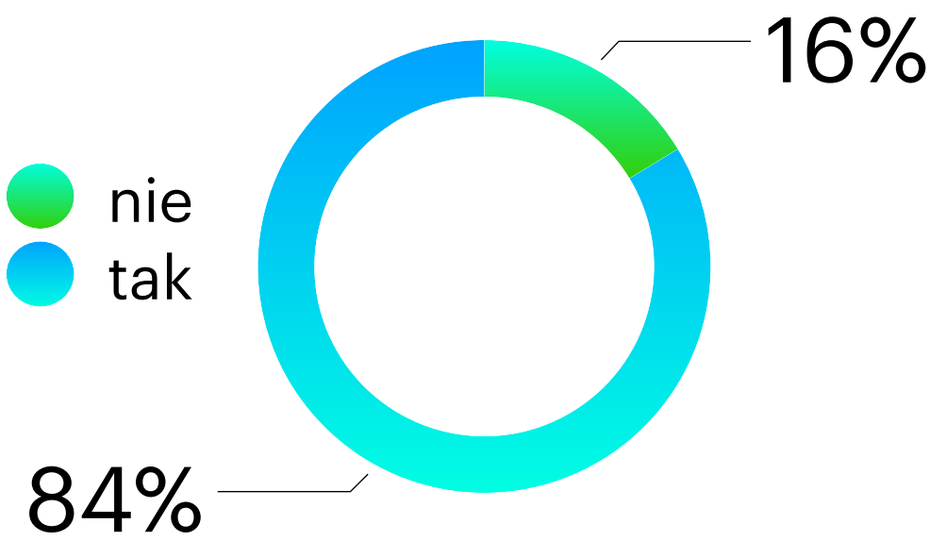
“Pogoda :)” „Brzydka pogoda”

Dość dużo dopowiedzi dotyczy też problemów związanych z pandemią COVID-19

„pandemia” ; „Covid” ; „pandemia, problem z wyżywieniem na trasie”

Metryczka demograficzna

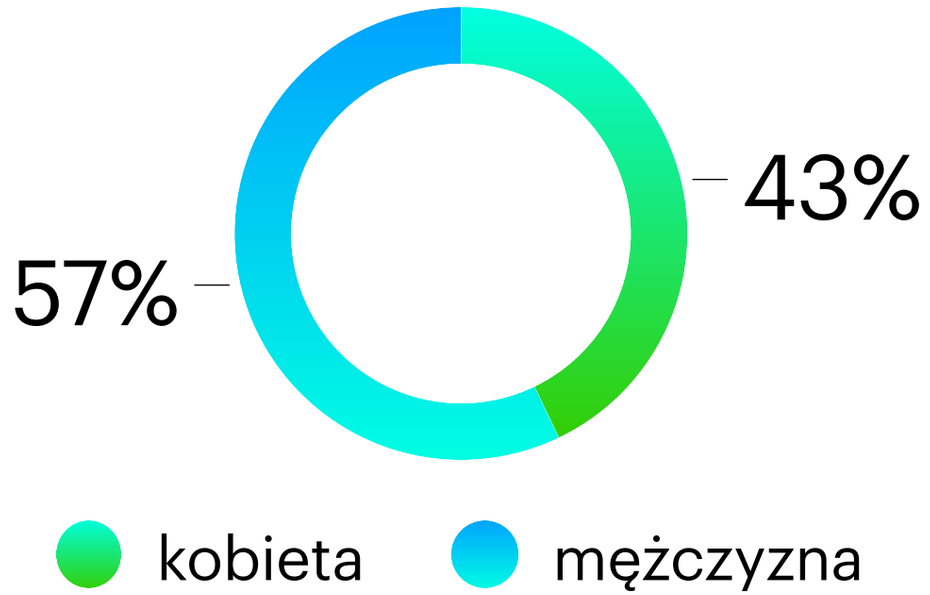
Czy posiadasz prawo jazdy?



Zdecydowana większość respondentów posiada prawo jazdy. Posiadanie uprawnień do kierowania jakimś pojazdem deklarowało 5 na 6 respondentów (84% ankietowanych). Brak uprawnień dotyczy tylko 16% ankietowanych.

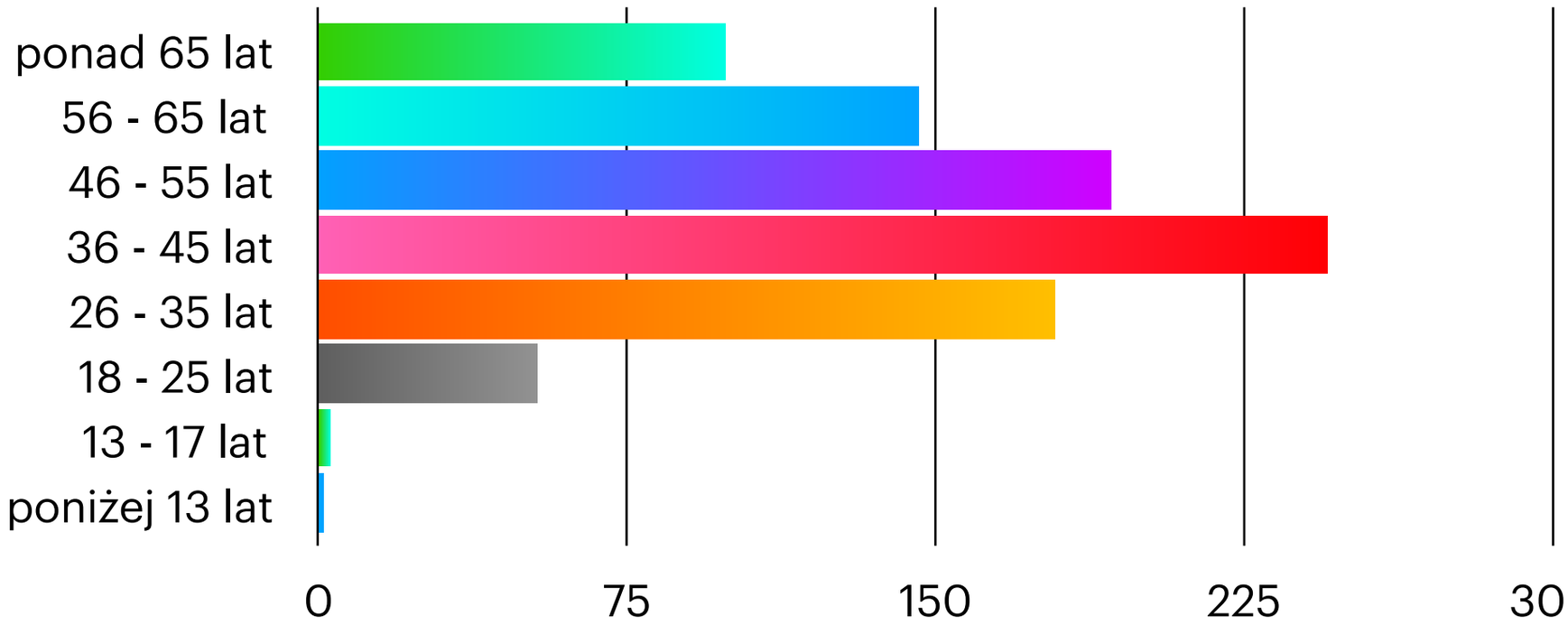
Płeć

Większość respondentów biorących udział w badaniu to mężczyźni, tej płci jest 3 na 5 respondentów (57% ankietowanych). Kobiety stanowią około 2 na 5 respondentów (43% ankietowanych).



Metryczka demograficzna

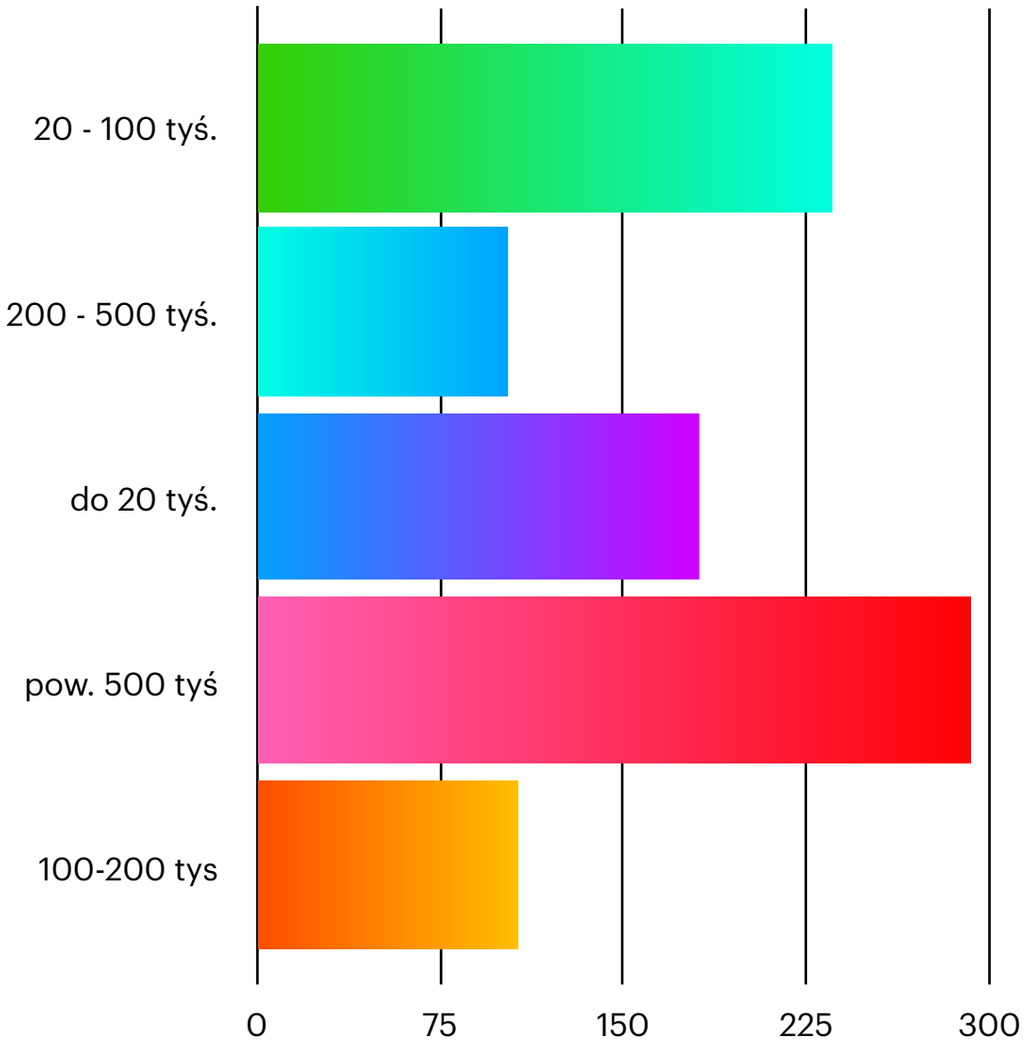
Wiek



Wśród respondentów najliczniej reprezentowany jest przedział wiekowy 36-45 lat, należy do niego co czwarty respondent (27% ankietowanych). Najmniejszy udział wśród respondentów stanowią osoby młode, ankietowani w wieku 18-25 lat stanowią 6% wszystkich respondentów, natomiast badani młodsi niż 18 lat stanowią w sumie mniej niż 1% respondentów.

Metryczka demograficzna

Wielkość miejscowości zamieszkania



Nasi respondenci deklarują różne wielkości miejscowości zamieszkania. Występuje tu niewielka nadreprezentacja mieszkańców miast o populacji powyżej 500 tysięcy, tacy respondenci stanowią jedną trzecią ogółu (32% ankietowanych).

Respondenci z miast o populacjach 100-200 tys. i 200-500 tys. stanowią odpowiednio 12% i 11% ogółu ankietowanych.

Wnioski i podsumowanie

Mamy nadzieję, że nasz raport dostarczył Państwu nowych ciekawych informacji i spostrzeżeń.
W naszym przekonaniu, popularyzacja roweru jako środka transportu to nie tylko statystyka, to również zmiana społeczna - większa świadomość ekologiczna, oszczędność czasu i większa mobilność.

Analiza wyników badania mówi wiele odnośnie zapotrzebowań cyklistów w naszym kraju. Polska przechodzi wciąż okres przejściowy, w którym rower bardzo dynamicznie staje się coraz bardziej popularnym środkiem transportu. Jednocześnie nawyki innych uczestników ruchu drogowego czy też infrastruktura w dalszym ciągu nie dostosowała się do tak gwałtownego wzrostu liczby rowerzystów na drogach. Wyniki ankiety pokazują, że jednym z największych problemów rowerzystów są właśnie niebezpieczne zachowania ze strony kierowców. Tu jednak warto zwrócić uwagę, że prawie 84% respondentów posiada prawo jazdy.

Przez 7 lat pomiędzy przeprowadzonymi badaniami, możemy już zaobserwować pewne tendencje. Po pierwsze rower staje się coraz bardziej popularnym środkiem transportu nie tylko w celach rekreacyjnych ale też w dojazdach do pracy. Pomimo że nasze drogi wciąż są niebezpieczne dla cyklistów to możemy zauważyć delikatną poprawę.kultury jazdy.
Zauważyć możemy też efekty rozwoju infrastruktury rowerowej, zarówno jeżeli chodzi o budowę dróg dla rowerów jak i tworzenie udogodnień dla rowerzystów przez przedsiębiorców - właścicieli lokali usługowych.

Dziękuję za lekturę naszego raportu, liczę, że będzie on użyteczny w Państwa pracy i pozwoli na bardziej merytoryczną dyskusję dotyczącą cyklistów.

Piotr Łuczyński
koordynator badania

Wnioski i podsumowanie

Mamy nadzieję, że nasz raport dostarczył Państwu nowych ciekawych informacji i spostrzeżeń.
W naszym przekonaniu, popularyzacja roweru jako środka transportu to nie tylko statystyka, to również zmiana społeczna - większa świadomość ekologiczna, oszczędność czasu i większa mobilność.

Analiza wyników badania mówi wiele odnośnie zapotrzebowań cyklistów w naszym kraju. Polska przechodzi wciąż okres przejściowy, w którym rower bardzo dynamicznie staje się coraz bardziej popularnym środkiem transportu. Jednocześnie nawyki innych uczestników ruchu drogowego czy też infrastruktura w dalszym ciągu nie dostosowała się do tak gwałtownego wzrostu liczby rowerzystów na drogach. Wyniki ankiety pokazują, że jednym z największych problemów rowerzystów są właśnie niebezpieczne zachowania ze strony kierowców. Tu jednak warto zwrócić uwagę, że prawie 84% respondentów posiada prawo jazdy.

Przez 7 lat pomiędzy przeprowadzonymi badaniami, możemy już zaobserwować pewne tendencje. Po pierwsze rower staje się coraz bardziej popularnym środkiem transportu nie tylko w celach rekreacyjnych ale też w dojazdach do pracy. Pomimo że nasze drogi wciąż są niebezpieczne dla cyklistów to możemy zauważyć delikatną poprawę.kultury jazdy.
Zauważyć możemy też efekty rozwoju infrastruktury rowerowej, zarówno jeżeli chodzi o budowę dróg dla rowerów jak i tworzenie udogodnień dla rowerzystów przez przedsiębiorców - właścicieli lokali usługowych.

Dziękuję za lekturę naszego raportu, liczę, że będzie on użyteczny w Państwa pracy i pozwoli na bardziej merytoryczną dyskusję dotyczącą cyklistów.

Piotr Łuczyński
koordynator badania

Podziękowania

PZU SPONSOR GŁÓWNY

PEWNIE NA ROWER