

Konsorcjum wykonawców



Jan Friedberg
Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu



Umowa Nr: W/I/2793/GK/13/2013.

Praca badawcza

**„Badania zachowań komunikacyjnych
mieszkańców Krakowskiego Obszaru
Metropolitarnego”**

etap 2

Zadanie 2

**Raport końcowy z badań ankietowych wraz
z syntezą wyników i szczegółowymi
wnioskami**

Kierownik projektu: dr hab. inż. Andrzej Szarata

Edycja II - Kraków, maj 2014

Skład konsorcjum wykonawców



Politechnika Krakowska i. Tadeusza Kościuszki
Wydział Inżynierii Lądowej
Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej
Katedra Systemów Komunikacyjnych



PBS Sp. z o.o. - Sopot



Jan Friedberg działający pod firmą
„Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu”
Wieliczka



EKKOM Sp. z o.o. - Kraków



International Management Services Sp. z o.o.
Kraków



SPIS TREŚCI:

I.	Ogólne informacje o badaniu.....	2
1.	Główne cele badania.....	2
2.	Metodologia badania.....	2
2.1.	Zakres zagadnień badawczych.....	2
2.2.	Metoda realizacji badania.....	3
2.2.1.	Dobór próby badawczej.....	3
2.2.2.	Respondenci.....	6
2.2.3.	Nabór i szkolenie ankieterów.....	7
2.2.4.	Działania wspierające realizację.....	8
2.2.5.	Przebieg realizacji wywiadów.....	8
2.2.6.	Kontrola jakości realizacji badania.....	10
2.2.7.	Kodowanie danych i ich przygotowanie do analiz.....	10
II.	Najważniejsze wyniki badania.....	12
1.	Podróże mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne.....	12
1.1.	Ruchliwość i kierunki podróży.....	12
1.2.	Środki transportu w podróżach.....	13
1.3.	Motywacje podróży.....	15
1.4.	Godziny rozpoczęcia i czas trwania podróży.....	17
1.5.	Przesiadki i parkowanie.....	20
1.6.	Podróże rowerowe w Krakowie.....	22
2.	Postawy i preferencje.....	24
2.1.	Samochody w gospodarstwach domowych.....	24
2.2.	Zachowania komunikacyjne.....	26
2.3.	Ocena komunikacji miejskiej.....	32
2.4.	Problematyka komunikacji miejskiej.....	33
III.	Porównanie głównych wskaźników dotyczących podróży z badań zrealizowanych w latach 1995 – 2013.....	36
IV.	Szczegółowe wyniki badania.....	38
1.	Podróże mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne.....	38
2.	Podróże rowerowe.....	50
3.	Badanie postaw i preferencji mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne.....	52
V.	Kwestionariusze badania.....	76
VI.	Spis wykresów.....	86
VII.	Spis tabel.....	87



I. Ogólne informacje o badaniu

1. Główne cele badania

Badanie ankietowe zrealizowane wśród mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne było ukierunkowane na realizację dwóch głównych celów:

- zgromadzenie szczegółowych informacji na temat podróży mieszkańców Krakowa i gmin ościennych, będących podstawą do konstrukcji modelu transportowego Krakowskiego Obszaru Metropolitarne,
- poznanie zwyczajów transportowych mieszkańców Krakowa i gmin ościennych, opis ich preferencji i oceny obecnego systemu komunikacyjnego.

Dla osiągnięcia celów zrealizowane zostało badanie face to face wśród mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne.

2. Metodologia badania

2.1. Zakres zagadnień badawczych

Badania ankietowe mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne obejmowało swoim zakresem tematycznym szereg zagadnień, umożliwiających na etapie analitycznym między innymi:

- określenie preferencji mieszkańców odnośnie sposobów przemieszczania się na terenie Krakowskiego Obszaru Metropolitarne,
- ocenę funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- określenie preferencji odnośnie zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Krakowie,
- określenie zwyczajów komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitarne.

W celu zgromadzenia informacji w każdym gospodarstwie przeprowadzano:

- wywiad z głową rodziny lub dorosłą osobą decyzyjną w gospodarstwie, mający na celu zebranie podstawowych informacji o gospodarstwie domowym (Blok A i C ankiety), czyli:
 - liczby osób w gospodarstwie,
 - płci i wieku każdej z osób,
 - wykształcenia i statusu zawodowego każdej z osób,
 - posiadania prawa jazdy kategorii B, C D lub T,
 - liczby samochodów będących w dyspozycji gospodarstw wraz z charakterystyką pojazdów.

- blok pytań dla każdej osoby w wieku 13 lub więcej lat, opisujący preferencje odnośnie komunikacji (najczęściej wybierane środki transportu i powody ich wyboru, czynniki mogące wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodów osobowych w podróżach do centrum, rodzaje biletów wykorzystywanych podczas podróży komunikacją miejską) - blok P ankiety,
- blok pytań dla każdej osoby w wieku 13 lub więcej lat, mający na celu ocenę komunikacji miejskiej, w tym między innymi punktualność, częstotliwość kursów, komfort i bezpieczeństwo podróży (blok O ankiety),
- blok pytań dla każdej osoby w wieku 16 lub więcej lat, dotyczący problematyki komunikacji miejskiej i oceny planowanych zmian w zakresie ograniczania ruchu kołowego w centrum Krakowa (blok K ankiety),
- zapis dzienniczka podróży (blok D ankiety) dla każdej osoby w wieku 16 lub więcej lat, która w dniu poprzedzającym badanie odbyła przynajmniej jedną podróż – w dzienniczku zapisywano:
 - miejsca początku i końca każdej podróży,
 - motywację każdej podróży,
 - środki transportu wykorzystywane podczas każdej podróży,
 - godziny rozpoczęcia i zakończenia każdej z podróży,
 - miejsca i czas parkowania (w przypadku podróży samochodem osobowym).

W sytuacji, gdy któryś z członków gospodarstwa nie był obecny, ale wiadome było, że odbywał on w dniu poprzednim podróż, ankieter miał za zadanie uzyskać możliwie precyzyjne informacje na temat tych podróży od pozostałych członków gospodarstwa domowego.

Ankieta badania zamieszczona jest w rozdziale V niniejszego opracowania.

2.2. Metoda realizacji badania

2.2.1. Dobór próby badawczej

Do badania zostały przygotowane dwie próby badawcze: dla Krakowa oraz dla gmin ościennych. Obie próby badawcze zostały dobrane tak, aby odzwierciedlały strukturę gospodarstw domowych w poszczególnych rejonach komunikacyjnych.

Próba badawcza dla Krakowa

Próba badawcza została dobrana tak, aby uzyskać reprezentatywną próbę losową gospodarstw domowych oraz osób w wieku 6 lub więcej lat, zamieszkujących na obszarze Krakowa.

Na pierwszym etapie doboru próby dokonano losowania rejonów komunikacyjnych.

Operatem losowania był zbiór 363 rejonów komunikacyjnych. Losowanie rejonów do badania odbyło się według schematu losowania systematycznego, z prawdopodobieństwem proporcjonalnym do wielkości populacji zamieszkującej rejon. W efekcie zastosowanej procedury do badania wylosowano 259 rejonów komunikacyjnych. Do próby badawczej nie zostały wylosowane rejony o najmniejszej liczbie mieszkańców.

Na drugim etapie doboru dokonano losowania adresów.

Operatem losowania była baza adresów lokali mieszkalnych znajdujących się w wylosowanych rejonach komunikacyjnych. Losowanie adresów odbyło się niezależnie dla każdego z rejonów według schematu systematycznego, z jednakowym prawdopodobieństwem wyboru. W efekcie wylosowano 1200 adresów będących punktami startowymi do losowania lokali mieszkalnych w kolejnym etapie. Adresy rozłożone były proporcjonalnie do wielkości populacji zamieszkującej rejon (oznacza to, że w rejonach zamieszkałych przez większą liczbę ludności wylosowanych było więcej punktów startowych, niż w rejonach o niskim zaludnieniu).

Na trzecim etapie doboru nastąpiło losowanie lokali mieszkalnych.

Operatem losowania był tutaj zbiór adresów zlokalizowanych w okolicy wylosowanych w poprzednim etapie punktów startowych (z uwzględnieniem granic rejonów). Dobór adresów do badania realizowany był przy pomocy metody ustalonej ścieżki, w której losowanie adresów odbywa się według ustalonego schematu (na przykład: „w pierwszym budynku na prawo od wylosowanego adresu startowego wejdź na ostatnie piętro i zapukaj do drzwi z najniższym numerem, następnie pomiń dwa piętra i ponownie zapukaj do drzwi z najniższym numerem” itd.). Przyjęto, że z jednego punktu startowego będzie losowanych 5 gospodarstw domowych.

Na czwartym etapie doboru następował dobór respondentów.

W ostatnim etapie do badania dobierani byli członkowie gospodarstw domowych: głowa rodziny lub dorosła osoba decyzyjna, wszystkie osoby w wieku 13 lub więcej lat oraz wszystkie osoby w wieku 6 lub więcej lat, które w dniu poprzedzającym badanie wykonały jakąś podróż.

Próba badawcza dla gmin ościennych

Próba badawcza dla gmin ościennych została dobrana tak, aby uzyskać reprezentatywną próbę losową gospodarstw domowych oraz osób w wieku 6 lub więcej lat, zamieszkujących na obszarze gmin ościennych dla Krakowa.

Badanie zostało zrealizowane na obszarze wszystkich 33 gmin strefy podmiejskiej Krakowa. Każda gmina stanowiła osobny rejon komunikacyjny.

Na pierwszym etapie nastąpiło losowanie adresów.

Operatem losowania na tym etapie była baza adresów lokali mieszkalnych znajdujących się na obszarach poszczególnych gmin. Losowanie adresów odbyło się niezależnie dla każdej z gmin, według schematu systematycznego z jednakowym prawdopodobieństwem wyboru. Liczba wylosowanych adresów była proporcjonalna do liczby mieszkańców gminy (w gminach zamieszkałych przez większą liczbę ludności wylosowano więcej adresów). Wylosowane adresy stanowiły punkty startowe do losowania lokali mieszkalnych w kolejnym etapie.

Na drugim etapie doboru nastąpiło losowanie lokali mieszkalnych.

Operatem losowania był tutaj zbiór adresów zlokalizowanych w okolicy wylosowanych punktów startowych. Dobór realizowany był przy pomocy metody ustalonej ścieżki (random route) z wylosowanego punktu startowego. Przyjęto, że z jednego punktu startowego będzie losowanych 5 gospodarstw domowych.

Na trzecim etapie doboru następował dobór respondentów.

W ostatnim etapie do badania dobierani byli członkowie gospodarstw domowych: głowa rodziny lub dorosła osoba decyzyjna, wszystkie osoby w wieku 13 lub więcej lat oraz wszystkie osoby w wieku 6 lub więcej lat, które w dniu poprzedzającym badanie wykonały jakąś podróż.

Zasięg terytorialny badania przedstawiony jest na rysunku.



2.2.2. Respondenci

Badaniu zostały poddane gospodarstwa domowe wylosowane według opisanych wyżej schematów.

W badaniu brały udział wszystkie osoby w wieku 6 lub więcej lat, obecne w gospodarstwie podczas wizyty ankietera. W zależności od wieku osób, wypełniano z nimi różne bloki ankiety. W imieniu dzieci do lat 15 odpowiedzi mogli udzielać ich rodzice lub opiekunowie. W sytuacji, gdy któryś z członków gospodarstwa nie był obecny podczas badania, pozostali członkowie gospodarstwa udzielali informacji na temat osoby nieobecnej.

Liczba gospodarstw oraz liczba osób które wzięły udział w badaniu w poszczególnych dzielnicach Krakowa i gminach ościennych zaprezentowana jest w tabelach poniżej.

Tabela 1. Struktura próby badawczej.

Dzielnica Krakowa lub Gmina	Gospodarstwa biorące udział w badaniu		Osoby biorące udział w badaniu	
	liczba	udział % w próbie badawczej (przed ważeniem)	liczba	udział % w próbie badawczej (przed ważeniem)
Stare Miasto	378	5,3	750	4,7
Grzegórzki	243	3,4	544	3,4
Prądnik Czerwony	422	5,9	916	5,7
Prądnik Biały	561	7,9	1125	7,0
Krowodrza	358	5,0	756	4,7
Bronowice	190	2,7	411	2,6
Zwierzyniec	168	2,4	427	2,7
Dębniki	494	6,9	1017	6,3
Łagiewniki - Borek Fałęcki	126	1,8	272	1,7
Swoszowice	195	2,7	328	2,0
Podgórze Duchackie	442	6,2	1019	6,3
Bieżanów Prokocim	528	7,4	1182	7,3
Podgórze	272	3,8	642	4,0
Czyżyny	240	3,4	518	3,2
Mistrzejowice	478	6,7	1018	6,3
Bieńczyce	322	4,5	678	4,2
Wzgórza Krzesławickie	172	2,4	446	2,8
Nowa Huta	495	6,9	1143	7,1
gmina Biskupice	20	,3	58	,4
gmina Czernichów	25	,4	95	,6
gmina Dobczyce	30	,4	61	,4
gmina Drwinia	15	,2	51	,3
gmina Gdów	35	,5	104	,6
gmina Igołomia-Wawrzeńczyce	15	,2	40	,2
Iwanowice gmina	15	,2	50	,3

gmina Jerzmanowice-Przeginia	20	,3	45	,3
gmina Kłaj	20	,3	61	,4
gmina Kocmyrzów-Luborzycza	36	,5	113	,7
gmina Koniusza	21	,3	73	,5
gmina Koszyce	10	,1	31	,2
gmina Krzeszowice	66	,9	106	,7
gmina Liszki	35	,5	140	,9
gmina Michałowice	20	,3	70	,4
gmina Mogilany	25	,4	82	,5
gmina Myślenice	106	1,5	240	1,5
gmina Niepołomice	50	,7	161	1,0
gmina Nowe Brzesko	15	,2	51	,3
gmina Pałecznica	5	,1	22	,1
gmina Proszowice	44	,6	107	,7
gmina Radziemice	5	,1	22	,1
gmina Siepraw	15	,2	55	,3
gmina Skała	15	,2	26	,2
gmina Skawina	90	1,3	236	1,5
gmina Słomniki	20	,3	54	,3
gmina Sułkowice	30	,4	109	,7
gmina Sułoszowa	10	,1	11	,1
gmina Świątniki Górne	21	,3	40	,2
gmina Wieliczka	105	1,5	292	1,8
gmina Wielka Wieś	19	,3	44	,3
gmina Zabierzów	50	,7	162	1,0
gmina Zielonki	35	,5	100	,6
OGÓŁEM	7127	100,0	16104	100,0

Źródło: opracowanie własne

2.2.3. Nabór i szkolenie ankierów

Badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego realizowane było przez 120 ankierów współpracujących z PBS Sp. z o.o. Każdy z ankierów brał udział w specjalnym szkoleniu przeprowadzonym w Krakowie przez kierownika merytorycznego badania. W trakcie szkolenia szczegółowo omówione zostały zasady prowadzenia wywiadu, wypełniania kwestionariusza ankiety oraz zapisywania danych dotyczących podróży wykonywanych przez respondentów. Przeprowadzono także ćwiczenia polegające na zapisywaniu przykładowych podróży. Ponadto ankierów wyposażono w specjalnie przygotowane instrukcje, w których szczegółowo zostały omówione zasady doboru respondentów do badania, prowadzenia wywiadu oraz wypełniania formularza ankiety.

Po szkoleniu każdy z ankierów przeszedł test on-line sprawdzający wiedzę niezbędną do właściwej realizacji badania. Do pracy przy badaniu dopuszczone zostały tylko te osoby, które pomyślnie przeszły test.

Ankierzy realizujący wywiady zostali przyporządkowani do czterech lokalnych koordynatorów, których prace koordynował specjalnie w tym celu oddelegowany do Krakowa pracownik PBS.

Ankierzy byli zobowiązani do sukcesywnego dostarczania zrealizowanych ankiet. Za każdym razem dostarczone ankietki były sprawdzane przez koordynatora badania, który zwracał uwagę na poprawność wypełnienia ankiet oraz korygował ewentualne błędy. Dzięki temu, w dalszej pracy ankierów zmniejszyła się liczba pomyłek lub uchybień.

Ankierzy w trakcie realizacji badania w terenie legitymowali się identyfikatorami wydanymi przez firmę PBS Sp. z o. o. Posiadali także specjalne poświadczenia udziału w badaniu podpisane przez Dyрекcję Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa.

2.2.4. Działania wspierające realizację

Ponieważ w badaniu zachowań komunikacyjnych mieszkańców wysoka efektywność wywiadów jest szczególnie ważna, podjęto szereg działań mających na celu minimalizację wskaźnika odmów respondentów.

W uwiarygodnieniu realizowanego badania i zachęceniu do udziału w nim mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego kluczowe znaczenie miały działania podjęte przez Urząd Miasta Krakowa. Przejawiały się one w realizacji kampanii informacyjnej, obejmującej program emitowany w telewizji regionalnej oraz informację na stronach internetowych UM, a także przygotowanie listu uwiarygadniającego, który ankierzy mieli przy sobie podczas realizacji wywiadów. Dodatkowo ankierzy realizujący badanie zostali przeszkoleni, jak przedstawiać cele i znaczenie realizowanego projektu dla mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, aby zminimalizować odmowy wzięcia udziału w badaniu.

2.2.5. Przebieg realizacji wywiadów

Badanie zostało zrealizowane metodą wywiadów bezpośrednich (F2F), techniką PAPI (ankietki papierowe) w miejscu zamieszkania respondentów.

Wywiady realizowane były w listopadzie 2013 roku w środy, czwartki i piątki, w godzinach od 10 do 21. Taki zakres godzinowy umożliwił uwzględnienie w badaniu zarówno osób przebywających w domu w godzinach popołudniowych lub wieczornych, jak też osób obecnych w domu przed południem.

Dzienniczki podróży wypełniane z członkami gospodarstw dotyczyły odpowiednio podróży za wtorek, środę i czwartek (typowe dni robocze). Ze względu na krótki czas, jaki przeznaczony był na realizację terenową badania, dopuszczono także, aby wywiady przeprowadzane były w soboty - tego dnia pytano o podróże

z czwartku.

Jak wspomniano wcześniej, w wylosowanych gospodarstwach do badania zapraszano wszystkie osoby w wieku 13 lub więcej lat, oraz dodatkowo dla członków gospodarstwa w wieku 6-12 lat, którzy w dniu poprzedzającym badanie wykonywali jakieś podróże, wypełniano dzienniczek podróży. Dzienniczki podróży dla osób w wieku 6-12 lat wypełniane były z rodzicami lub opiekunami dzieci, lub w ich obecności.

Podczas realizacji badania przeprowadzono wywiady z 13207 osobami w 6090 gospodarstwach z terenu Krakowa oraz 2897 wywiadów z osobami z 1037 gospodarstw z gmin ościennych. Badane próby stanowią odpowiednio:

- 1,1% populacji mieszkańców całego Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
- 1,8% populacji mieszkańców Krakowa będących w wieku 6 lub więcej lat
- 0,6% populacji mieszkańców gmin ościennych będących w wieku 6 lub więcej lat

Wyniki oszacowane na podstawie zgromadzonych danych są obciążone błędem szacunku, czyli każdy z wyników może odbiegać (in plus lub in minus) od podanej wartości o określoną niżej wartość.

Wyznaczając błąd szacunku dla wyników badania przyjęto 95% poziom ufności. Przy taki założeniu maksymalne błędy oszacowania dla frakcji (czyli gdy frakcja jest równa 0,5) wynoszą odpowiednio:

- +/- 1,2 punktu procentowego dla próby mieszkańców całego Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
- +/-0,8 punktu procentowego dla próby mieszkańców Krakowa
- +/- 3 punkty procentowe dla próby mieszkańców gmin ościennych

Podczas analizy wyników należy mieć zatem na uwadze, że każda z zaprezentowanych wartości może odbiegać od rzeczywistości o wartość błędu oszacowania. Na przykład: wśród mieszkańców Krakowa 18,4% osób w dniu poprzedzającym badanie nie wykonało żadnej podróży. Oznacza to, że rzeczywisty

udział mieszkańców, którzy nie wykonali żadnej podróży waha się o +/-0,8 punktu procentowego, czyli mieści się w przedziale od 17,6% do 19,2%.

Działania podjęte w celu wsparcia realizacji oraz społeczny charakter realizowanego projektu przyniosły oczekiwany skutek – wskaźnik efektywności realizacji badania wyniósł 44,70% i należy go uznać za wysoki. W celu realizacji wywiadów w 7127 gospodarstwach ankieterzy odwiedzili 15 943 gospodarstw. W 3678 przypadkach ankieterzy napotkali na zamknięte drzwi, w 2769 przypadkach uzyskali odmowę na poziomie gospodarstwa, a w 1635 przypadkach odmowę minimum jednego członka gospodarstwa domowego, znajdującego się w przedziale wiekowym objętym badaniem. 341 razy pod wylosowanym adresem zastali pustostan, 261 lokali znajdowało się w lokalizacjach niedostępnych dla ankietera, a pod 132 adresami ankieter napotkali na inne trudności z realizacją wywiadu.

2.2.6. Kontrola jakości realizacji badania

Nadzór nad jakością realizacji badania obejmował kontrolę terenową oraz nieterenową.

Kontrola terenowa przebiegała równoległe z pracą ankieterów w terenie. Polegała ona na weryfikacji zgromadzonych przez ankieterów danych poprzez powtórny kontakt (telefoniczny) z gospodarstwami, w których realizowane było badanie. Podczas kontroli weryfikowano między innymi fakt realizacji wywiadu, poprawność metody realizacji badania oraz spójność podstawowych informacji o gospodarstwie z danymi zapisanymi w ankiecie.

Kontrolą terenową zostało objęte 5% próby badawczej. Drobne usterki wykryte podczas kontroli korygowane były poprzez kontakt z ankieterem i zwrócenie mu uwagi na wykryte nieprawidłowości.

W przypadku wychwycenia licznych bądź poważnych błędów w materiale badawczym danego ankietera, kontroli terenowej podlegała całość materiału danego ankietera.

Kontrola nieterenowa polegała na merytorycznej analizie dokumentacji pracy ankietera, w tym analizie sytuacji wywiadu. Podczas tego etapu kontroli zwracano uwagę na czasy trwania wywiadów, odstępy czasowe pomiędzy wywiadami, efektywność dotarcia do respondenta.

2.2.7. Kodowanie danych i ich przygotowanie do analiz

Po zebraniu od ankieterów i sprawdzeniu przez regionalnego koordynatora poprawności wypełnienia kwestionariuszy wywiadów oraz przeprowadzeniu kontroli, zebrany materiał został zakodowany oraz zapisany w postaci cyfrowej bazy danych w programie SPSS oraz MS Excel.

Podawane przez respondentów adresy miejsca zamieszkania, miejsca pracy i nauki oraz adresy, w których rozpoczęli lub kończyli opisywane przez siebie podróże z dnia poprzedniego, zostały zakodowane w numery rejonów komunikacyjnych. Adresy z terenu Krakowa kodowano w 363 rejonów komunikacyjnych. Przypisywanie rejonów odbywało się wieloetapowo: najpierw przypisywane były numery adresom zawartym w bazie dostarczonej przez Zleceniodawcę badania; w kolejnym etapie w oparciu

o przekazany plik graficzny przyporządkowywano rejony adresom nie zamieszczonym w bazie. W ostatnim kroku pozostałym adresom przyporządkowywano numery rejonów w oparciu o analizę rozkładu adresów na ulicach, na których znajdowały się te adresy.

Adresy z obszaru gmin ościennych Krakowa kodowano odpowiednio w jedną z 33 gmin objętych badaniem.

Adresy spoza Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego zlokalizowane w Polsce zostały zakodowane w jeden wspólny kod 777, zaś adresy zagraniczne we wspólny kod 888.

Pozostałe odpowiedzi respondentów na pytania ankiety zostały zakodowane zgodnie z kodami zawartymi w ankiecie.

Zbiór danych z badania został poddany procedurze ważenia tak, aby dostosować go do struktury mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Dane poddawane były korekcie (ważeniu) w następujących krokach:

1. Na poziomie gospodarstwa domowego wprowadzona została korekta struktury gospodarstw domowych pod względem ich liczebności. Struktura będąca punktem odniesienia w tym kroku pochodziła z Narodowego Spisu Powszechnego 2011.
2. Liczba ludności w poszczególnych rejonach komunikacyjnych dopasowana została do struktury przekazanej przez Zamawiającego.
3. Na poziomie respondentów dodatkową składową ważenia była struktura wykształcenia z uwzględnieniem elementu terytorialnego oraz wieku. Dane o populacji pochodziły z Narodowego Spisu Powszechnego 2011.
4. Ostatnim elementem korekty struktury było dopasowanie struktury demograficzno-terytorialnej, na poziomie obszar (Kraków/gminy ościenne)/płeć/wiek. Struktura populacji przeliczona została na podstawie danych z GUS (Bank Danych Lokalnych) dotyczących jednostek terytorialnych z badanego obszaru.

W efekcie zastosowanej procedury zbiór danych został dopasowany do struktury badanej populacji pod względem:

- terytorialnym (rejony lub makrorejony komunikacyjne),
- wielkości gospodarstw domowych,
- poziomu wykształcenia,
- płci i wieku.

II. Najważniejsze wyniki badania

1. Podróże mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

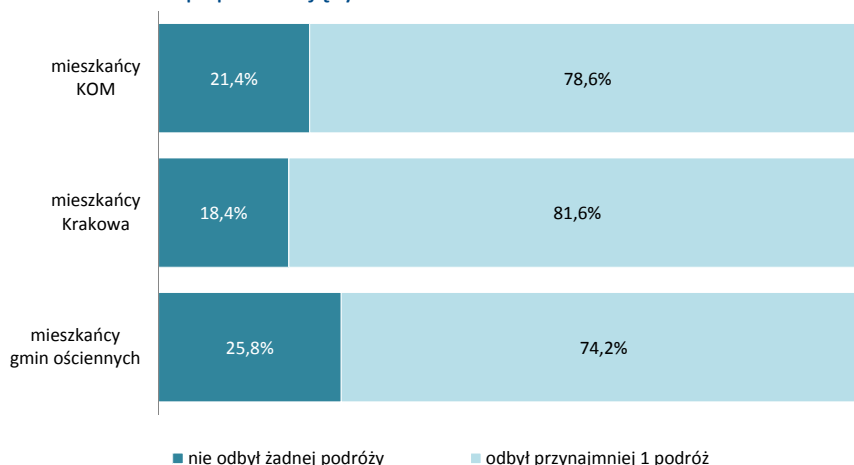
Jednym z głównych elementów badania było opisanie podróży, jakie w typowym dniu roboczym odbywają mieszkańcy Krakowa i gmin ościennych. W tym celu podczas wywiadu wypełniane były tzw. dzienniczki, opisujące podróże wykonane w poprzednim dniu przez osoby w wieku 6 lub więcej lat. Dzienniczki dotyczyły podróży wykonywanych w typowym dniu roboczym, tj. we wtorek, środę lub czwartek.

1.1. Ruchliwość i kierunki podróży

W typowym dniu roboczym 82% mieszkańców Krakowa w wieku 6 lub więcej lat odbywa przynajmniej jedną podróż. Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców Krakowa wynosi 2,02 podróże.

Mieszkańcy gmin ościennych są nieco mniej mobilni – przynajmniej jedną podróż odbyło 74% badanych, zaś wskaźnik ruchliwości w tej grupie wynosi 1,66.

Wykres 1. Podróże w dniu poprzedzającym badanie.

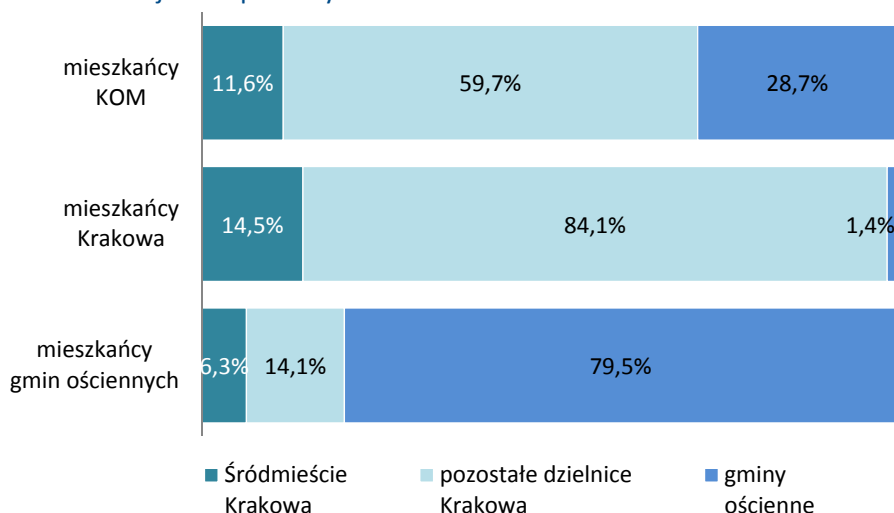


Podstawa procentowania: Wszyscy badani w wieku 6 lub więcej lat.

Najczęściej wymienianymi powodami nie odbycia żadnej podróży były brak potrzeby podróżowania (około połowy wskazań) oraz choroba (około jednej trzeciej wskazań).

Większość odnotowanych podróży miała swój cel na terenie Krakowa, w dzielnicach położonych poza obszarem II Obwodnicy. W Śródmieściu (wewnątrz II Obwodnicy) swój cel miało 12 na 100 podróży. Mieszkańcy Krakowa podróżowali niemalże wyłącznie w granicach miasta. W Krakowie kończyła się także co piąta podróż mieszkańców gmin ościennych.

Wykres 2. Lokalizacja celu podróży.



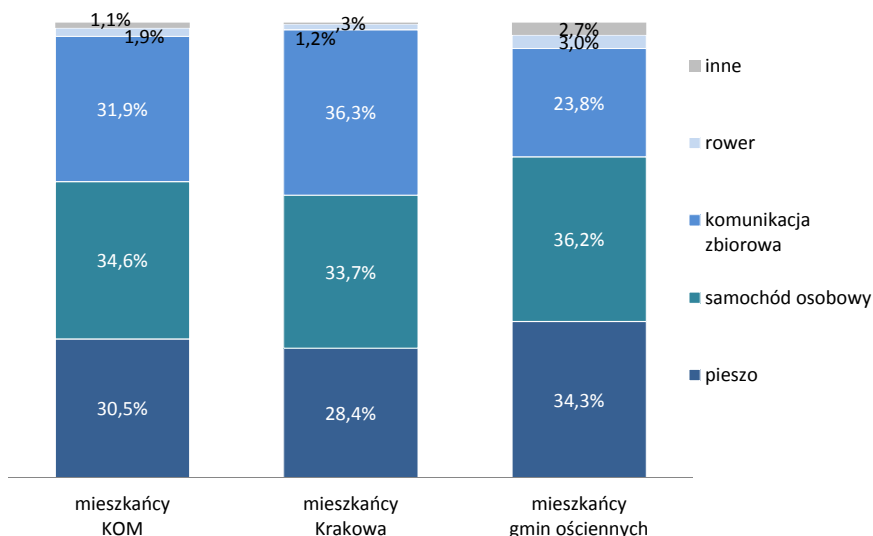
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

1.2. Środki transportu w podróżach

Nieco ponad jedna trzecia podróży mieszkańców Krakowa realizowana jest z wykorzystaniem komunikacji miejskiej, podobny, choć nieco mniejszy odsetek stanowią podróże wykonywane samochodami osobowymi. Podróże piesze stanowią 28% wszystkich podróży mieszkańców Krakowa.

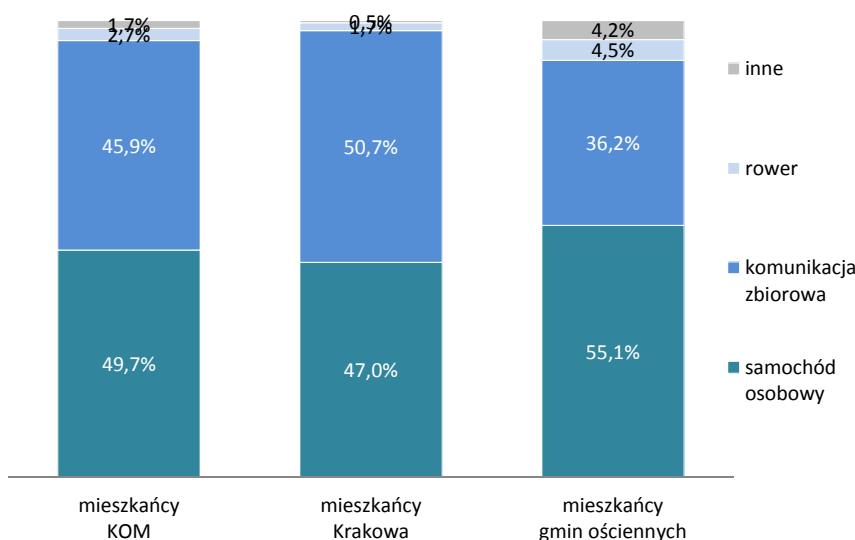
Podróże mieszkańców gmin ościennych wykonywane są przede wszystkim samochodem (36%), pieszo (34%) oraz komunikacją zbiorową (24%). Podróże wykonywane rowerem stanowią 1,2% wszystkich podróży, zaś w grupie „inne” znajdują się podróże mieszanymi środkami transportu, w tym podróże typu P&R (0,1% wszystkich podróży).

Wykres 3. Środki transportu w podróży.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Wykres 4. Środki transportu w podróży niepieszych.

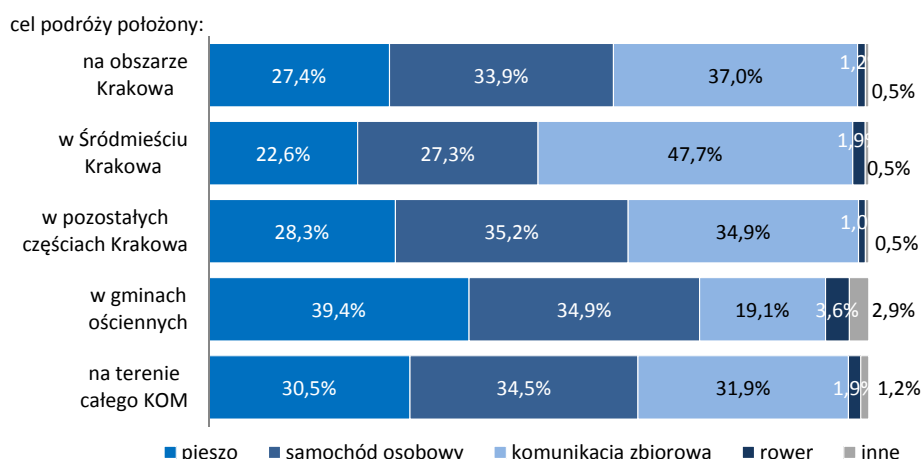


Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych wykonane inaczej niż pieszo.

Struktura wykorzystania środków transportu różni się nieco w zależności od lokalizacji celu podróży.

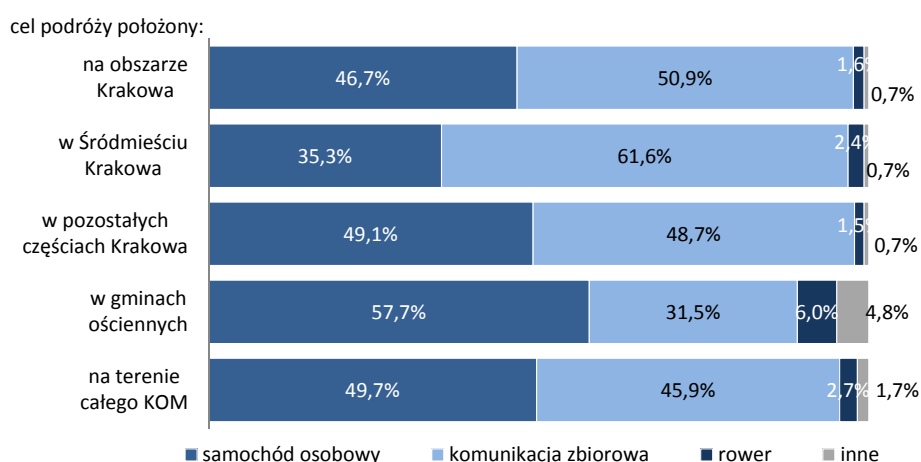
Podróże kończące się w Śródmieściu Krakowa częściej, niż podróże do innych dzielnic wykonywane są środkami komunikacji zbiorowej.

Wykres 5. Środki transportu w podróży w zależności od lokalizacji celu podróży.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Wykres 6. Środki transportu w podróży nie pieszych w zależności od lokalizacji celu podróży.



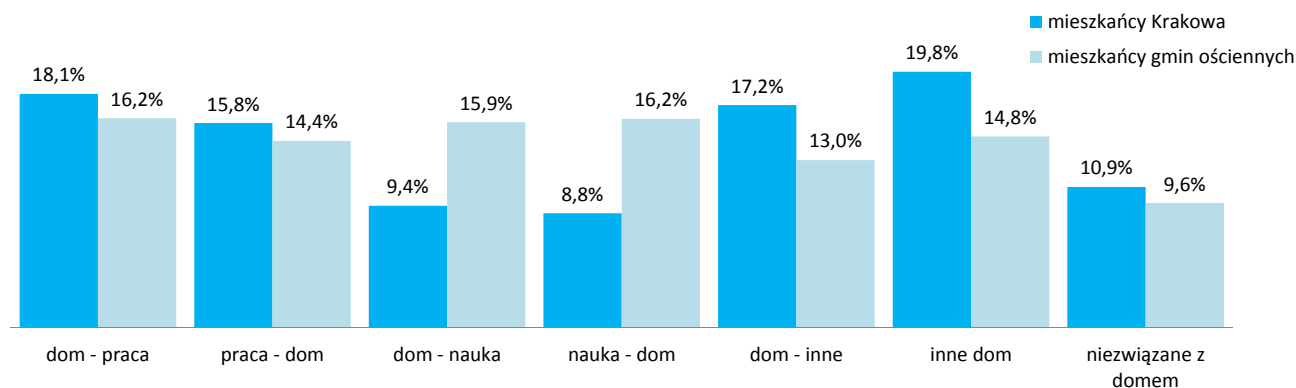
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych wykonane inaczej niż pieszo.

1.3. Motywacje podróży

Najczęściej motywacje podróży związane są z domem – dojazd z domu do pracy lub szkoły, albo powrót z pracy lub szkoły do domu. Motywacje są ściśle uzależnione od wieku i sytuacji zawodowej badanych – wśród uczniów i studentów większość podróży dotyczy dojazdu do lub ze szkoły, pracujący poza domem odbywają przede wszystkim podróże na trasie dom - praca i z powrotem, wśród osób niepracujących (emerytów, rencistów i bezrobotnych) najwięcej podróży jest związanych z innymi motywacjami, takimi jak zakupy, usługi czy załatwianie spraw w urzędach.

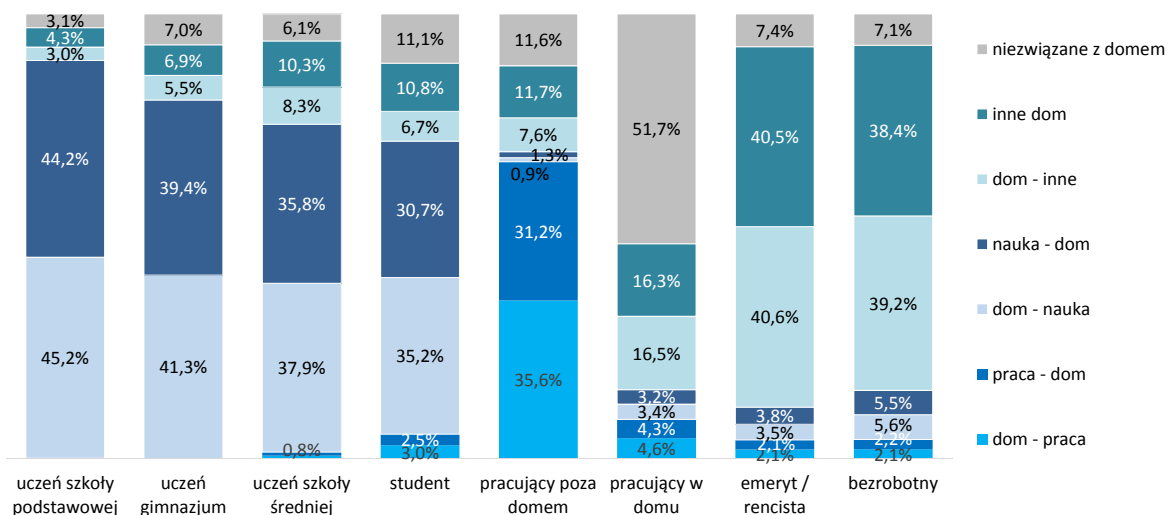
Istnieje także zależność pomiędzy motywacją podróży i lokalizacją jej celu: podróże do pracy i szkoły to najczęściej podróże do Śródmieścia, natomiast podróże do domu kończą się zazwyczaj na terenie innych dzielnic.

Wykres 7. Motywacje podróży.



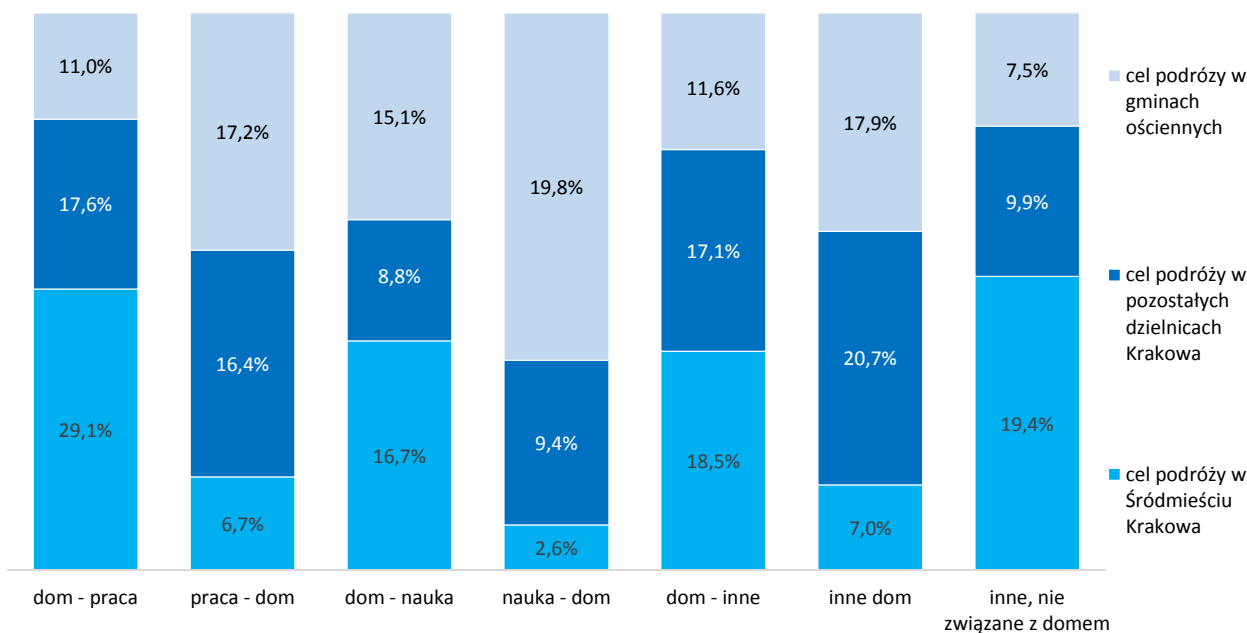
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Wykres 8. Motywacje podróży w różnych grupach badanych.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Wykres 9. Lokalizacja celu podróży w zależności od motywacji.



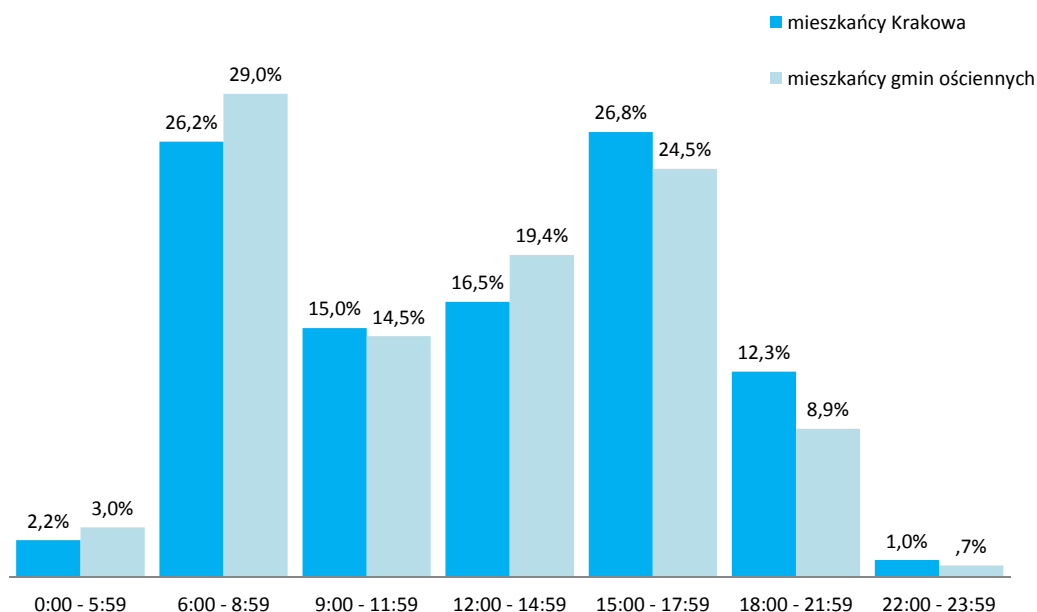
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

1.4. Godziny rozpoczęcia i czas trwania podróży

Około jednej czwartej wszystkich podróży rozpoczyna się w godzinach porannego szczytu – między 6:00 a 8:59. Podobny odsetek podróży rozpoczyna się w godzinach szczytu popołudniowego, czyli między 15:00 a 17:59. Na godziny nocne przypada około 3% wszystkich podróży.

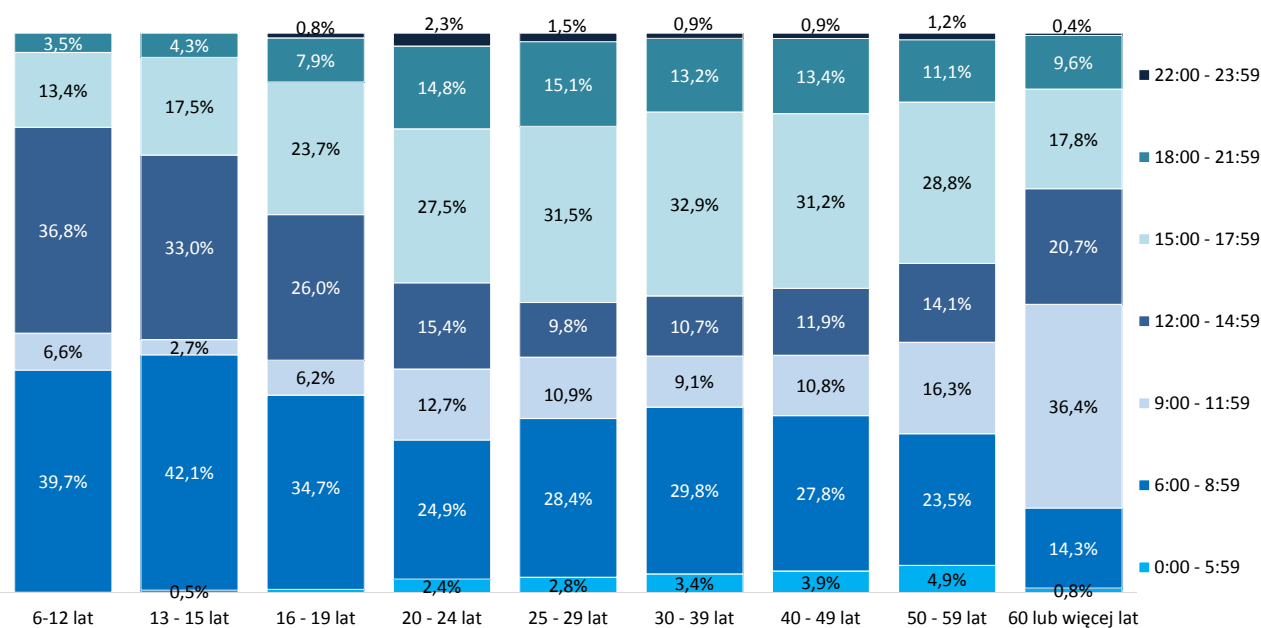
Wyraźne są różnice pomiędzy godzinami podróżowania osób w zależności od wieku. O ile osoby w wieku szkolnym i produkcyjnym najczęściej podróży odbywają we wspomnianych wcześniej godzinach szczytu, to osoby starsze największa aktywność w podróżach przejawiają między godziną 9:00 a 14:59. W późnych godzinach wieczornych najczęściej podróżują natomiast osoby w wieku 20-24 lata.

Wykres 10. Godzina rozpoczęcia podróży.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

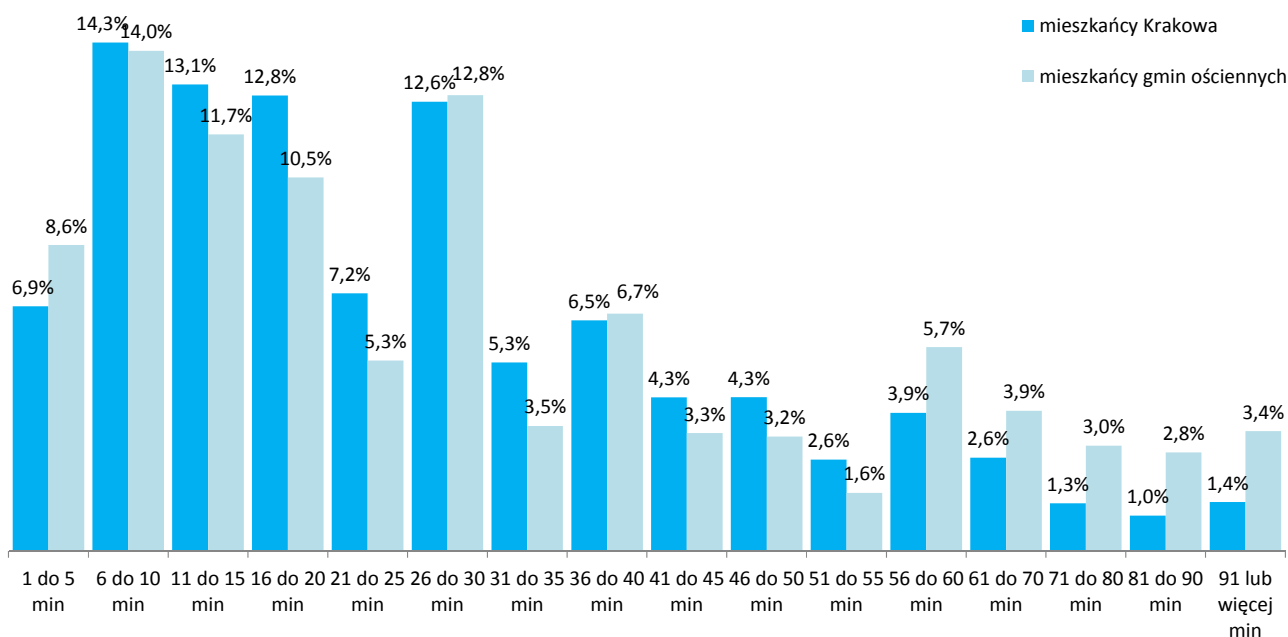
Wykres 11. Godzina rozpoczęcia podróży a wiek badanych.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Wśród wszystkich podróży największy udział mają podróże trwające od 6 do 20 minut oraz trwające od 26 do 40 minut. Mieszkańcy gmin ościennych istotnie częściej odbywają podróże trwające ponad godzinę.

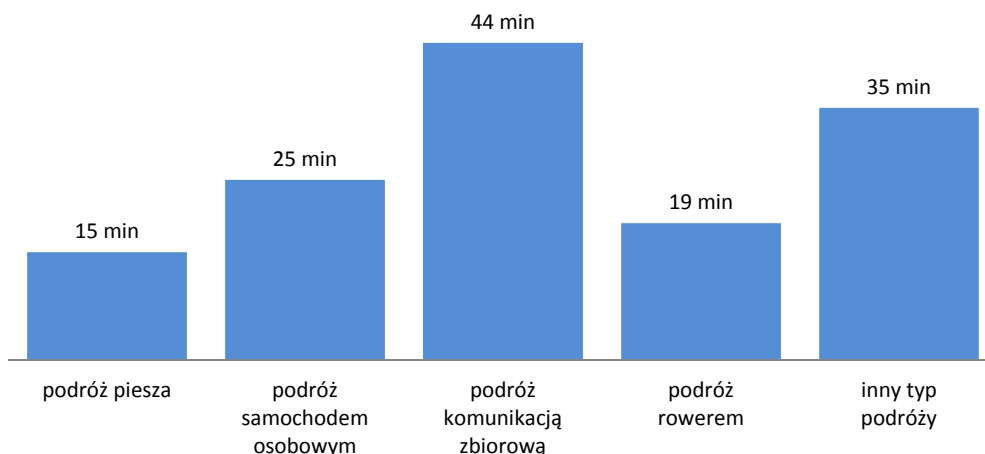
Wykres 12. Czas trwania podróży.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych.

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze, najdłużej zaś podróże komunikacją miejską.

Wykres 13. Czas trwania podróży a środek transportu.



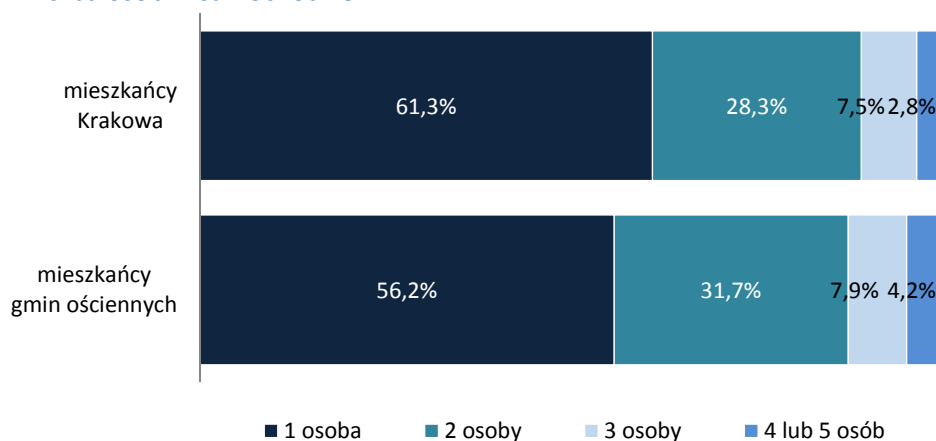
Podstawa: Wszystkie podróże badanych wykonywane poszczególnymi środkami transportu.

1.5. Przesiadki i parkowanie

91% podróży wykonanych przez mieszkańców Krakowa i 95% podróży wykonanych przez mieszkańców gmin ościennych odbyła się jednym środkiem transportu zbiorowego. Wśród pozostałych podróży dominują te z jedną przesiadką (z wykorzystaniem dwóch środków transportu).

W podróżach, które odbywały się samochodem, najczęściej podróżowała tylko jedna osoba, rzadziej dwie. Podróże, w których w samochodzie jechało jednocześnie 3 lub więcej osób stanowiły zaledwie 11% wszystkich podróży samochodem. Wskaźnik napętnienia samochodu (średnia liczba osób w samochodzie) wyniósł 1,5 dla mieszkańców Krakowa oraz 1,6 dla mieszkańców gmin ościennych.

Wykres 14. Liczba osób w samochodzie.

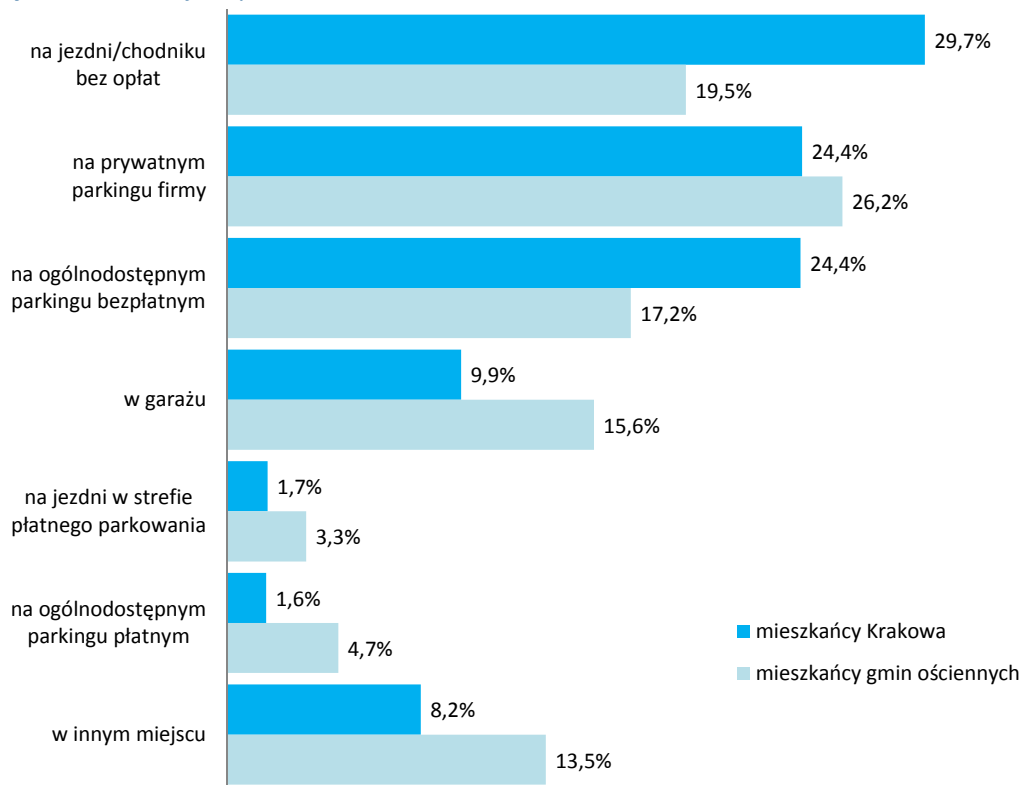


Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych odbyte samochodem osobowym.

Parkowanie w podróżach samochodowych było zazwyczaj bezpłatne – na jezdni lub chodniku poza strefą płatnego parkowania, na prywatnym parkingu firmy lub ogólnodostępnym bezpłatnym parkingu. Parkowaniem na płatnym parkingu zakończyło się niespełna 2% podróży samochodowych mieszkańców Krakowa i 3% podróży mieszkańców gmin ościennych.

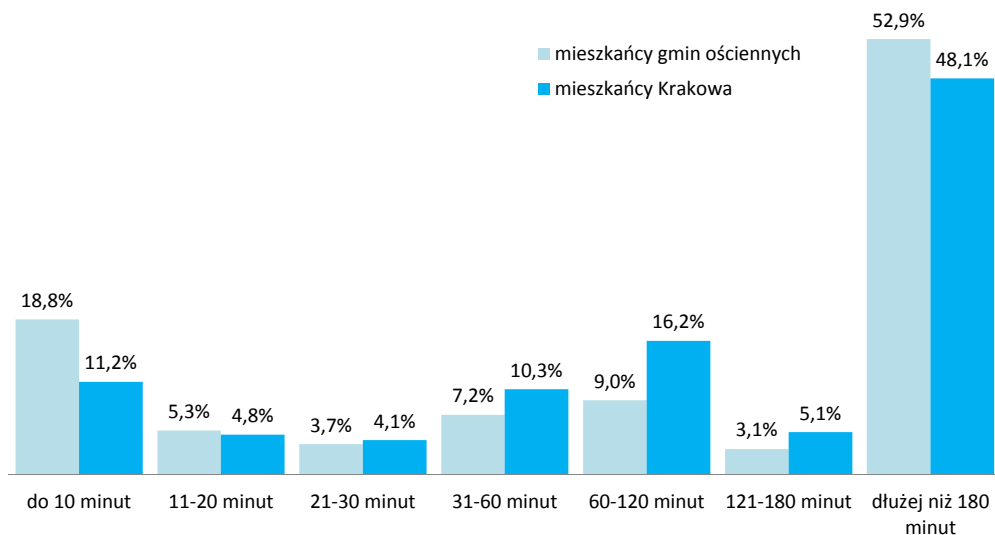
Parkowanie trwało najczęściej powyżej trzech godzin – średni czas parkowania dla wszystkich odnotowanych podróży samochodowych wyniósł 260 minut.

Wykres 15. Miejsce parkowania.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych odbyte samochodem osobowym.

Wykres 16. Czas parkowania.



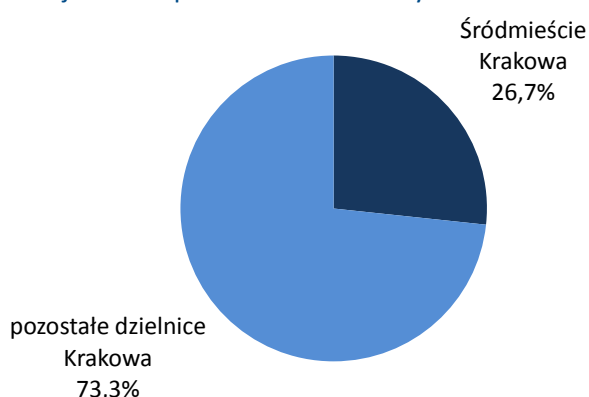
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych odbyte samochodem osobowym.

1.6. Podróże rowerowe w Krakowie

Według szacunków opartych na wynikach badania, w każdym dniu roboczym w Krakowie rowerem wykonywanych jest około 18 000 podróży, co stanowi 1,2 wszystkich podróży wykonywanych w Krakowie. Około jednej czwartej tych podróży ma cel zlokalizowany w Śródmieściu Krakowa. Nieco ponad połowa tych podróży (52%) związana jest z podróżami obligatoryjnymi (podróż do lub z pracy/szkoły).

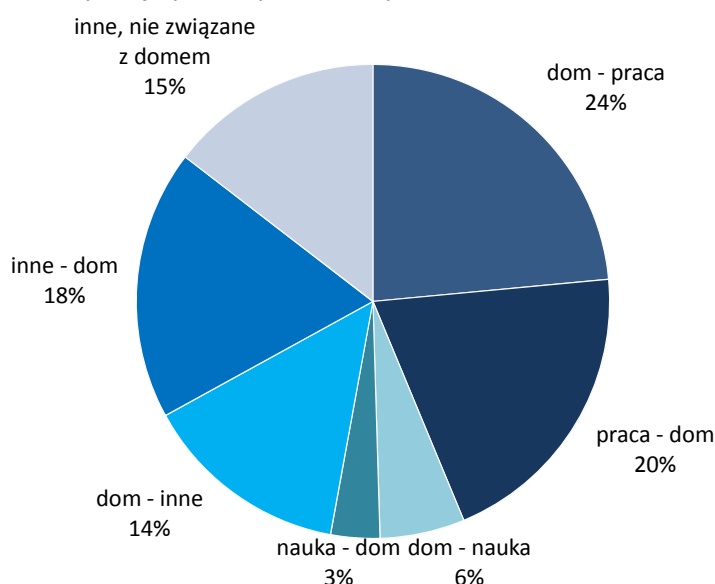
Najwięcej podróży rowerowych realizowanych jest w godzinach szczytów komunikacyjnych – między 6:00 a 8:59 oraz między 15:00 a 17:59. Średni czas trwania podróży rowerem wynosi 19 minut.

Wykres 17. Lokalizacja celu w podróżach rowerowych.



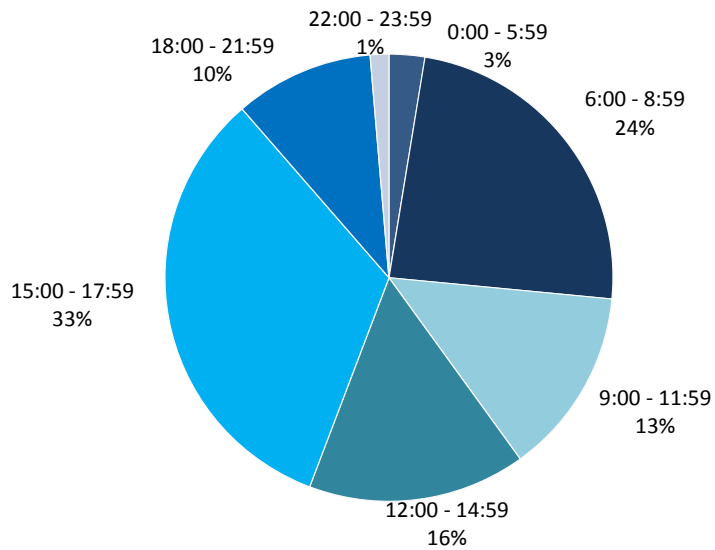
Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych wykonane rowerem.

Wykres 18. Motywacje podróży rowerowych.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych wykonane rowerem.

Wykres 19. Godzina rozpoczęcia podróży.



Podstawa procentowania: Wszystkie podróże badanych wykonane rowerem.

2. Postawy i preferencje

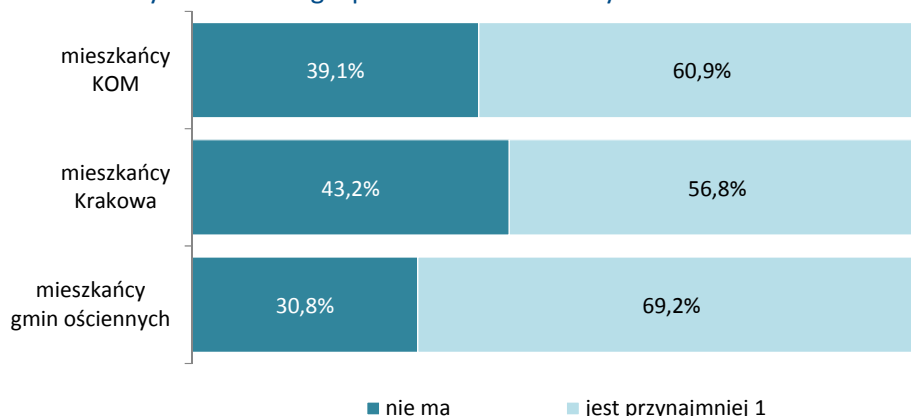
2.1. Samochody w gospodarstwach domowych

Jednym z elementów kwestionariusza był blok pytań na temat samochodów posiadanych w gospodarstwach domowych. Według deklaracji badanych przynajmniej jeden samochód osobowy (zarejestrowany na osobę prywatną lub firmę) jest w sześciu na 10 gospodarstw mieszkających w granicach Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Odsetek gospodarstw wyposażonych w przynajmniej jeden samochód osobowy na terenie gmin ościennych jest nieco wyższy i sięga blisko 70%. Posiadanie dwóch lub więcej samochodów deklarowane było w co dziesiątym gospodarstwie.

Posiadanie samochodu ciężarowego deklarowano w 1 na 100 gospodarstwach z Krakowa oraz w 4 na 100 gospodarstwach z gmin ościennych.

Wskaźnik motoryzacji wyznaczony w oparciu o deklaracje badanych wynosi 323 samochody osobowe na 1000 mieszkańców w Krakowie oraz 354 samochody na 1000 mieszkańców w gminach ościennych.

Wykres 20. Samochody osobowe w gospodarstwach domowych

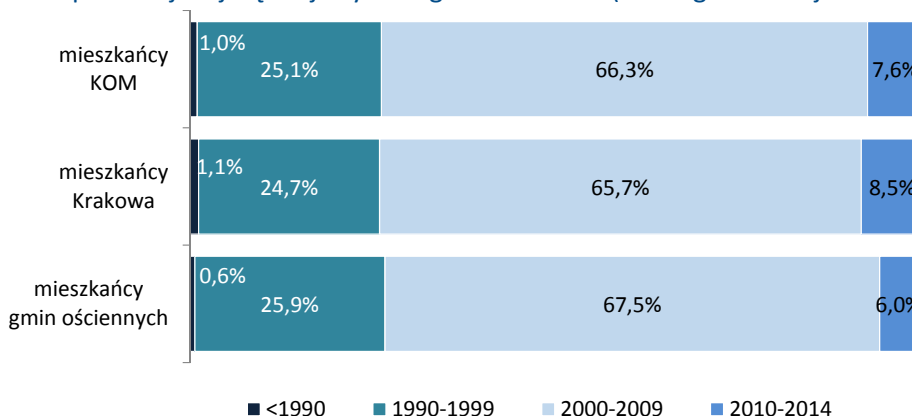


Podstawa procentowania: Wszystkie badane gospodarstwa domowe.

Samochody osobowe, które są w posiadaniu badanych gospodarstw zostały najczęściej wyprodukowane w latach 2000-2009, mają silniki o pojemności od 1,2 l do 18,l i są napędzane benzyną. Zauważyć należy, że w gminach ościennych częściej niż w Krakowie deklarowano posiadanie samochodów napędzanych autogazem.

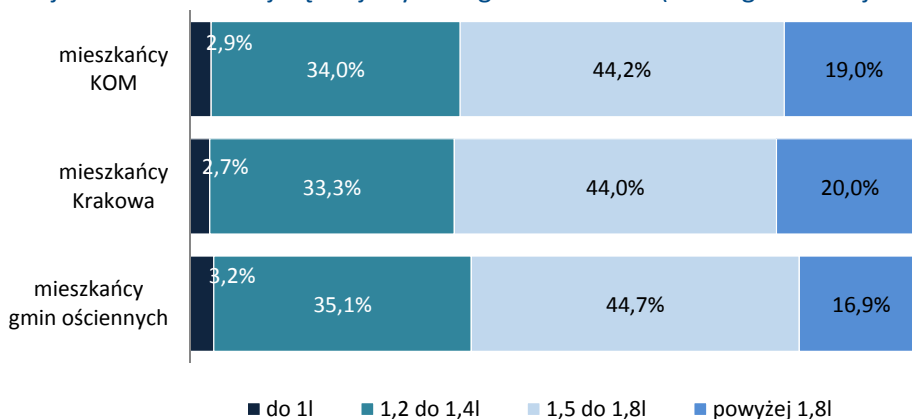
Zakup samochodu w ciągu najbliższych 12 miesięcy planowany jest w co dwudziestym gospodarstwie domowym.

Wykres 21. Rok produkcji najczęściej używanego samochodu (według deklaracji badanych)



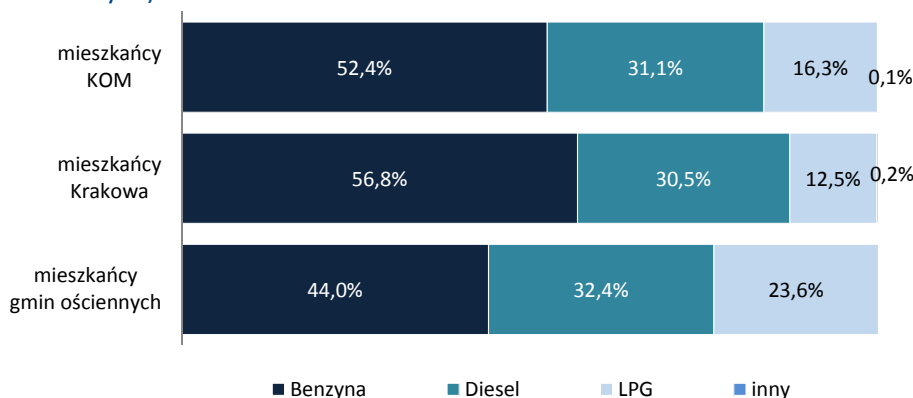
Podstawa procentowania: Gospodarstwa domowe posiadające przynajmniej 1 samochód.

Wykres 22. Pojemność silnika najczęściej używanego samochodu (według deklaracji badanych)



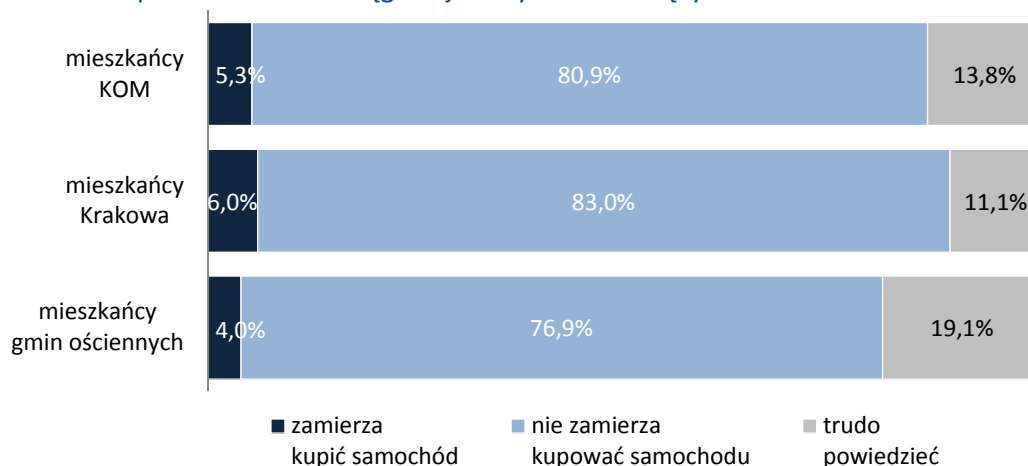
Podstawa procentowania: Gospodarstwa domowe posiadające przynajmniej 1 samochód.

Wykres 23. Rodzaj paliwa wykorzystywanego w najczęściej używanym samochodzie (według deklaracji badanych)



Podstawa procentowania: Gospodarstwa domowe posiadające przynajmniej 1 samochód.

Wykres 24. Zamiar zakupu samochodu w ciągu najbliższych 12 miesięcy

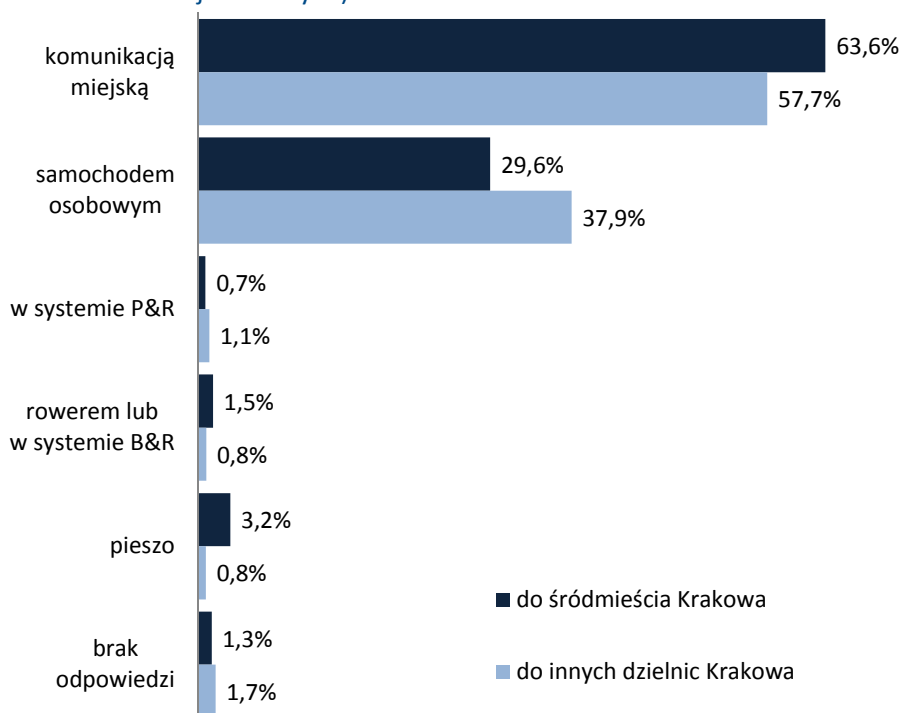


Podstawa procentowania: Wszystkie badane gospodarstwa domowe.

2.2. Zachowania komunikacyjne

Według deklaracji badanych najczęściej wykorzystywanymi środkami transportu w podróżach po Krakowie są komunikacja miejska oraz samochody osobowe.

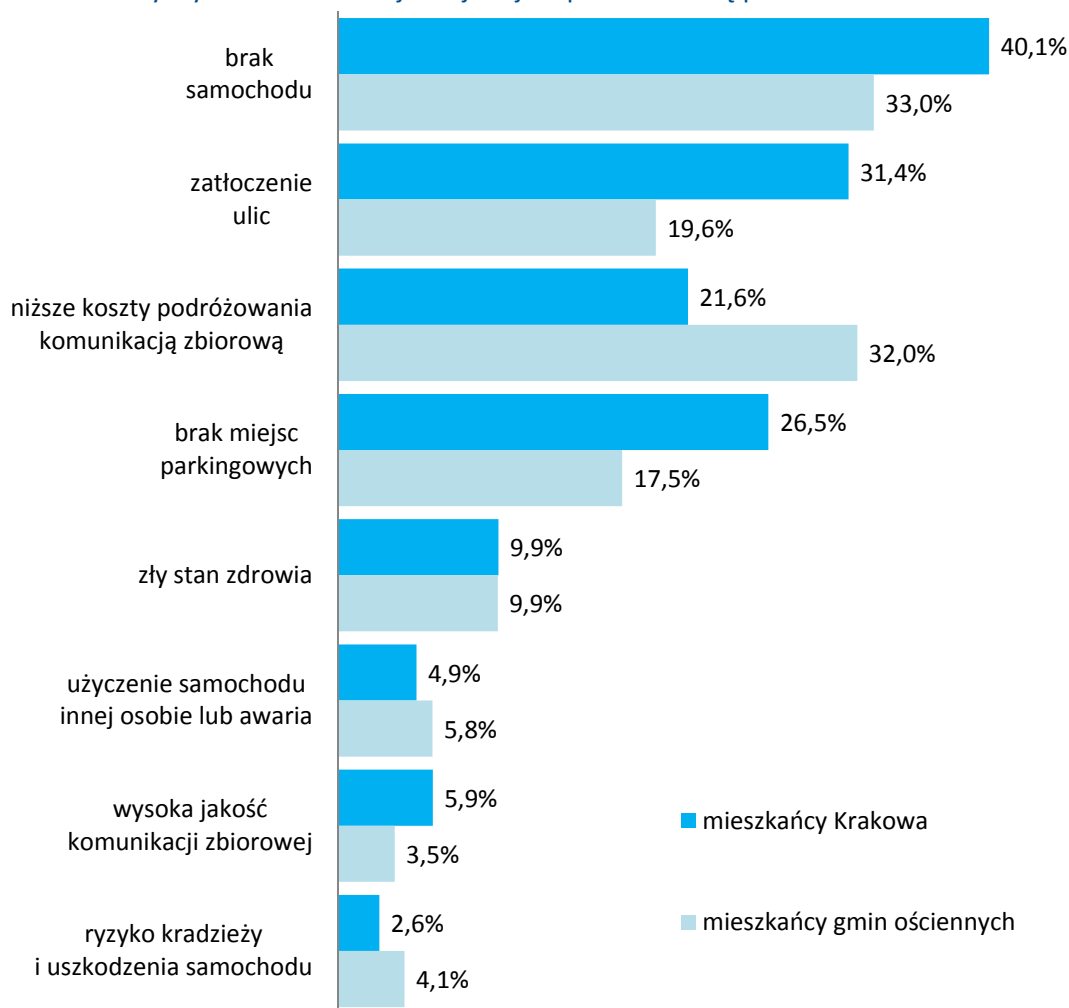
Wykres 25. Najczęstsze sposoby docierania do Śródmieścia oraz do innych dzielnic Krakowa (dane w oparciu o deklaracje badanych).



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat.

Najczęstszym powodem wyboru komunikacji miejskiej do poruszania się po mieście jest brak samochodu. Kolejne czynniki wpływające na wybór komunikacji zbiorowej to zatłoczenie ulic i brak miejsc parkingowych (wskazywane częściej przez mieszkańców Krakowa) oraz niższe koszty podróży (częściej wymieniane przez mieszkańców gmin ościennych).

Wykres 26. Powody wyboru komunikacji miejskiej do poruszania się po Krakowie.



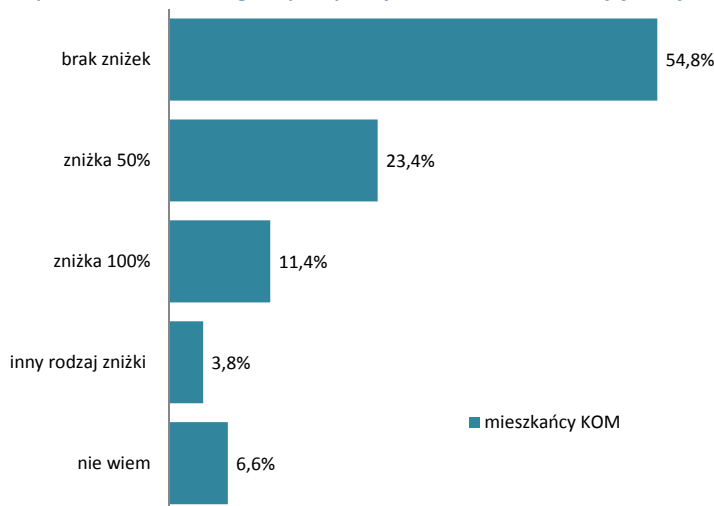
Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat korzystające z komunikacji miejskiej. Odsetki nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać do 3 odpowiedzi. Na wykresie zaprezentowano odpowiedzi wymieniane przez przynajmniej 2% badanych.

Wśród osób podróżujących komunikacją zbiorową nieco ponad połowa nie korzysta z żadnych zniżek na przejazdy, niemal co czwarta osoba posiada zniżkę 50%, a co dziesiąta – zniżkę 100%.

Mieszkańcy Krakowa podróżujący komunikacją zbiorową korzystają przede wszystkim z imiennych biletów miesięcznych oraz biletów jednorazowych/ na 40 minut i biletów na 20 minut. Mieszkańcy gmin ościennych jeżdżą przede wszystkim na podstawie biletu jednorazowego/na 40 minut .

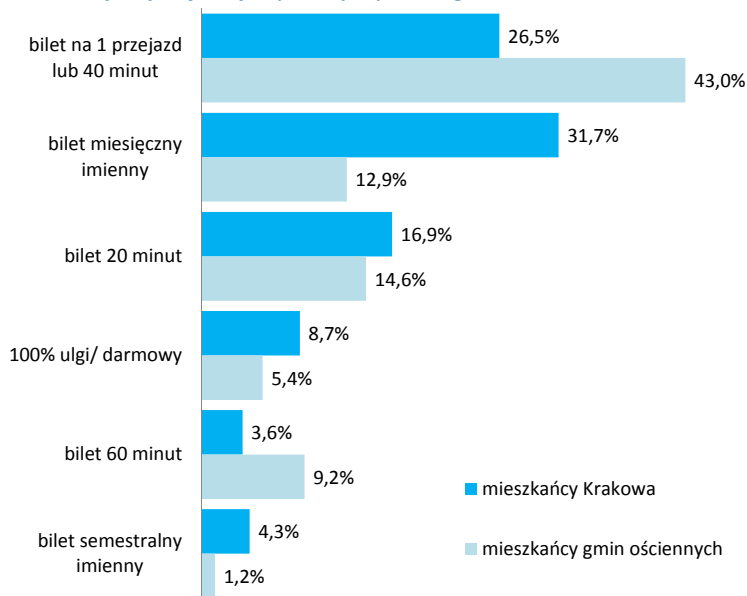
Wśród biletów miesięcznych kupowanych przez mieszkańców Krakowa dominuje bilet sieciowy w Strefie I (63%) oraz bilet na 1 linię w Strefie I (25%). Mieszkańcy gmin ościennych kupują przede wszystkim bilet sieciowy w Strefie I+II (29%), bilet na 1 linię w Strefie I (25%) oraz bilet na 1 linię w Strefie I+II (16%).

Wykres 27. Uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją miejską.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat korzystające z komunikacji miejskiej.

Wykres 28. Rodzaj najczęściej wykorzystywanego biletu.

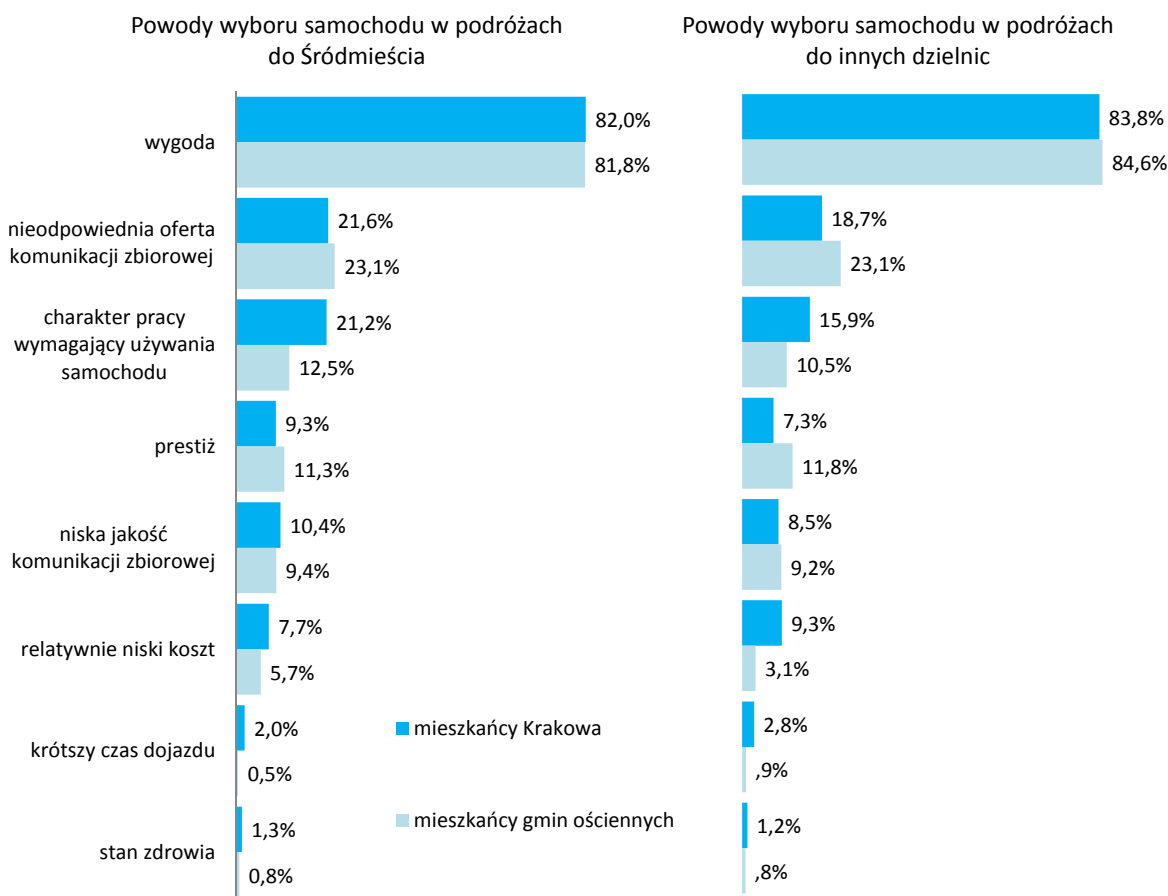


Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat korzystające z komunikacji miejskiej. Na wykresie zaprezentowano najczęściej wykorzystywane typy biletów.

Osoby, które do podróżowania po Krakowie wybierają samochód swój wybór uzasadniają przede wszystkim wygodą podróżowania, wskazywano również na nieodpowiednią ofertę komunikacji miejskiej oraz charakter pracy wymagający używania samochodu (częściej wskazywane przez mieszkańców Krakowa).

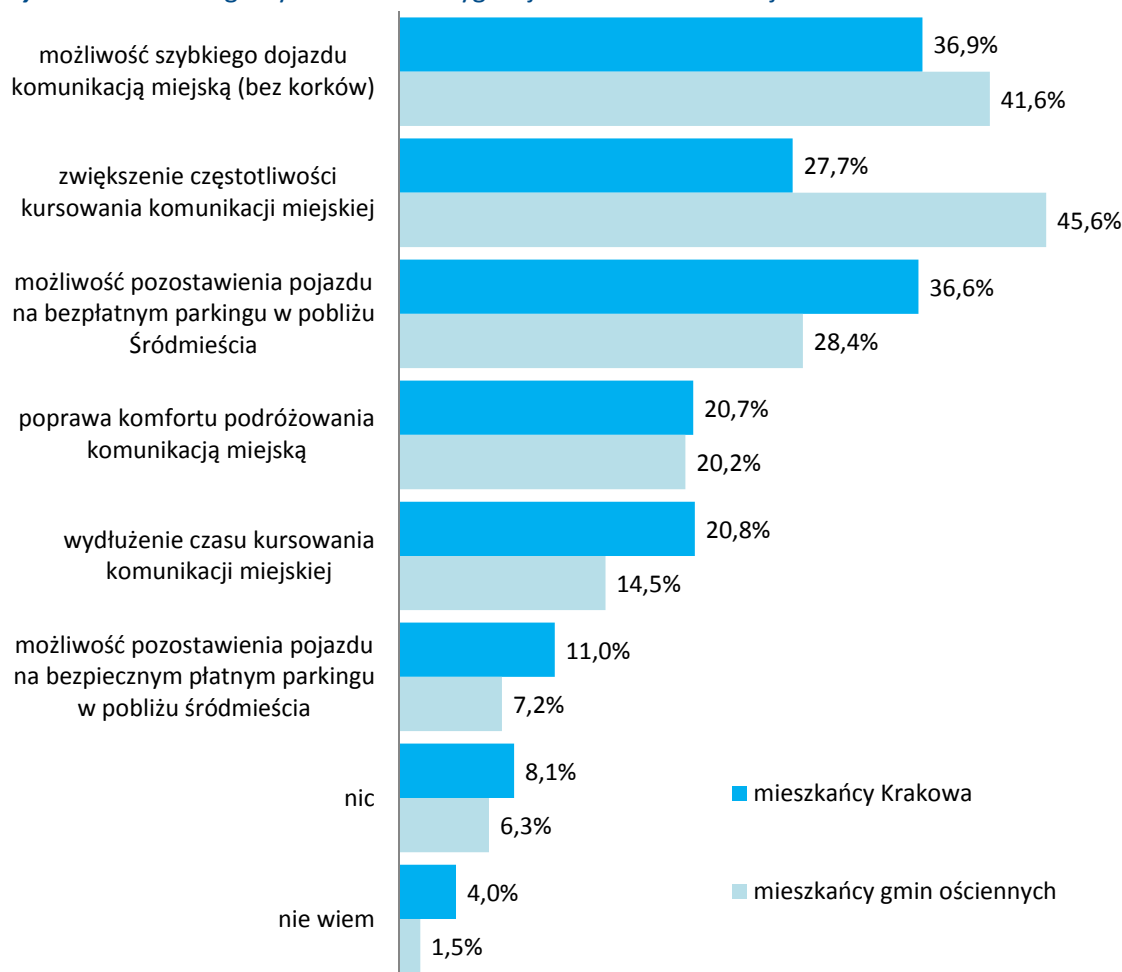
Wśród okoliczności, które mogłyby skłonić mieszkańców Krakowa do rezygnacji z dojazdów do Śródmieścia samochodem wymieniano przede wszystkim możliwość szybkiego i bez korków dojazdu komunikacją miejską oraz możliwość pozostawienia auta na bezpłatnym parkingu zlokalizowanym w pobliżu Śródmieścia oraz zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej. Ostatni element był wskazywany jako główny motywator rezygnacji z dojazdów samochodem przez mieszkańców gmin ościennych.

Wykres 29. Powody wyboru samochodu w podróżach po Krakowie.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat. Odsetki nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać do 3 odpowiedzi.

Wykres 30. Co mogłoby skłonić do rezygnacji z samochodu w dojazdach do Śródmieścia Krakowa?

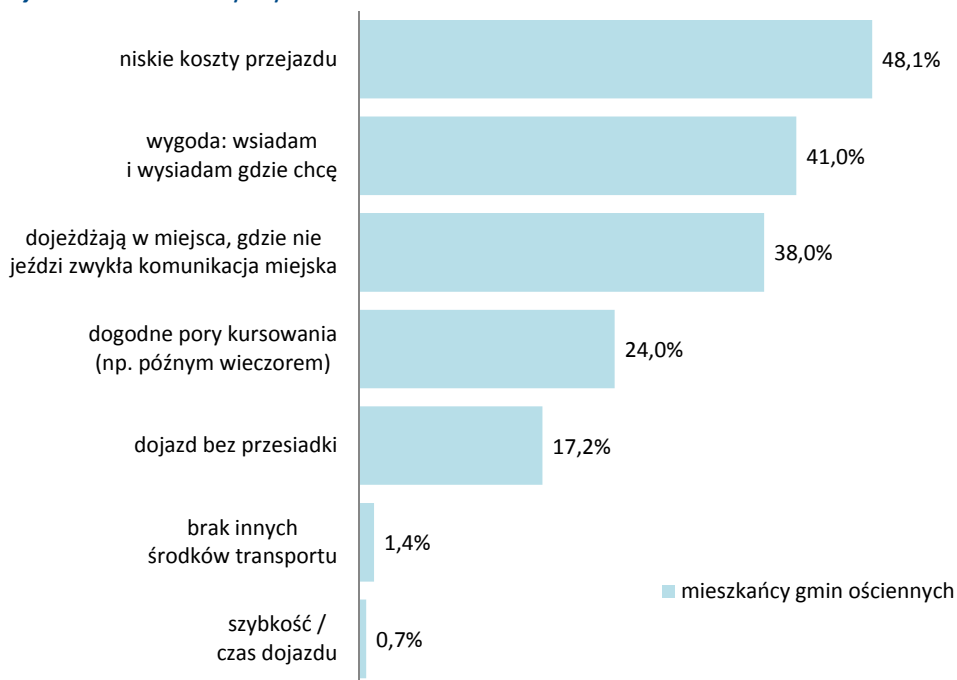


Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat najczęściej docierające do Śródmieścia samochodem. Odsetki nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać do 3 odpowiedzi.

Z mikrobusów komunikacji miejskiej korzystają przede wszystkim mieszkańcy gmin ościennych – przejazdy tym środkiem transportu deklaruje 16% badanych mieszkających poza Krakowem.

Jako główne powody wyboru mikrobusu wymieniane są niskie koszty przejazdu, wygoda oraz fakt, że docierają one w miejsca, gdzie nie jeździ zwykła komunikacja miejska.

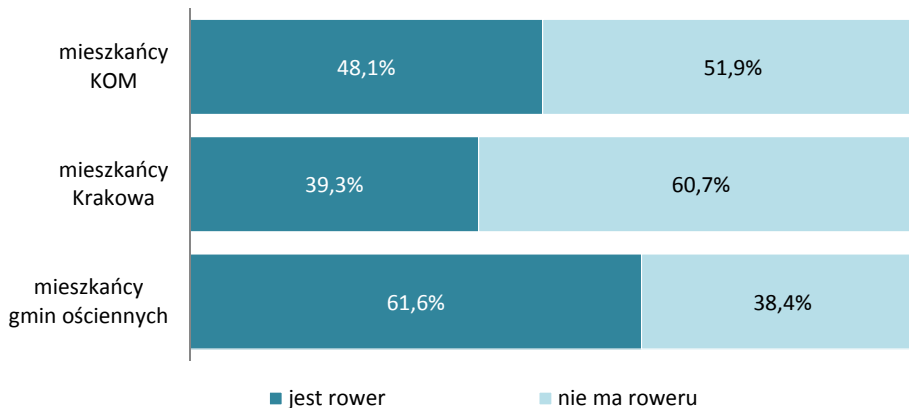
Wykres 31. Powody wyboru mikrobusów.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat mieszkające poza Krakowem i korzystające z mikrobusów komunikacji miejskiej. Odsetki nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać do 3 odpowiedzi.

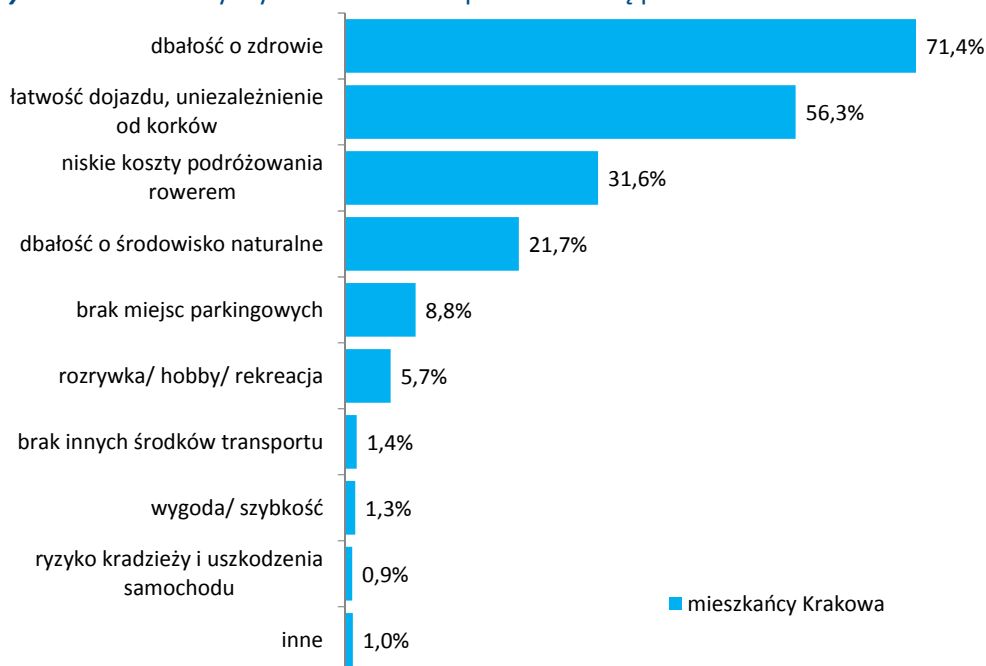
W 39% badanych gospodarstw znajduje się rower. Wybierając rower do poruszania się po mieście mieszkańcy Krakowa kierują się przede wszystkim dbałością o zdrowie, w następnej kolejności łatwością dojazdu i omijania korków oraz niskimi kosztami takiego podróżowania.

Wykres 32. Rowery w gospodarstwach domowych.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane gospodarstwa domowe.

Wykres 33. Powody wyboru roweru do poruszania się po mieście.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat, mieszkające w Krakowie i poruszające się po mieście rowerem. Odsetki nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać do 3 odpowiedzi.

2.3. Ocena komunikacji miejskiej

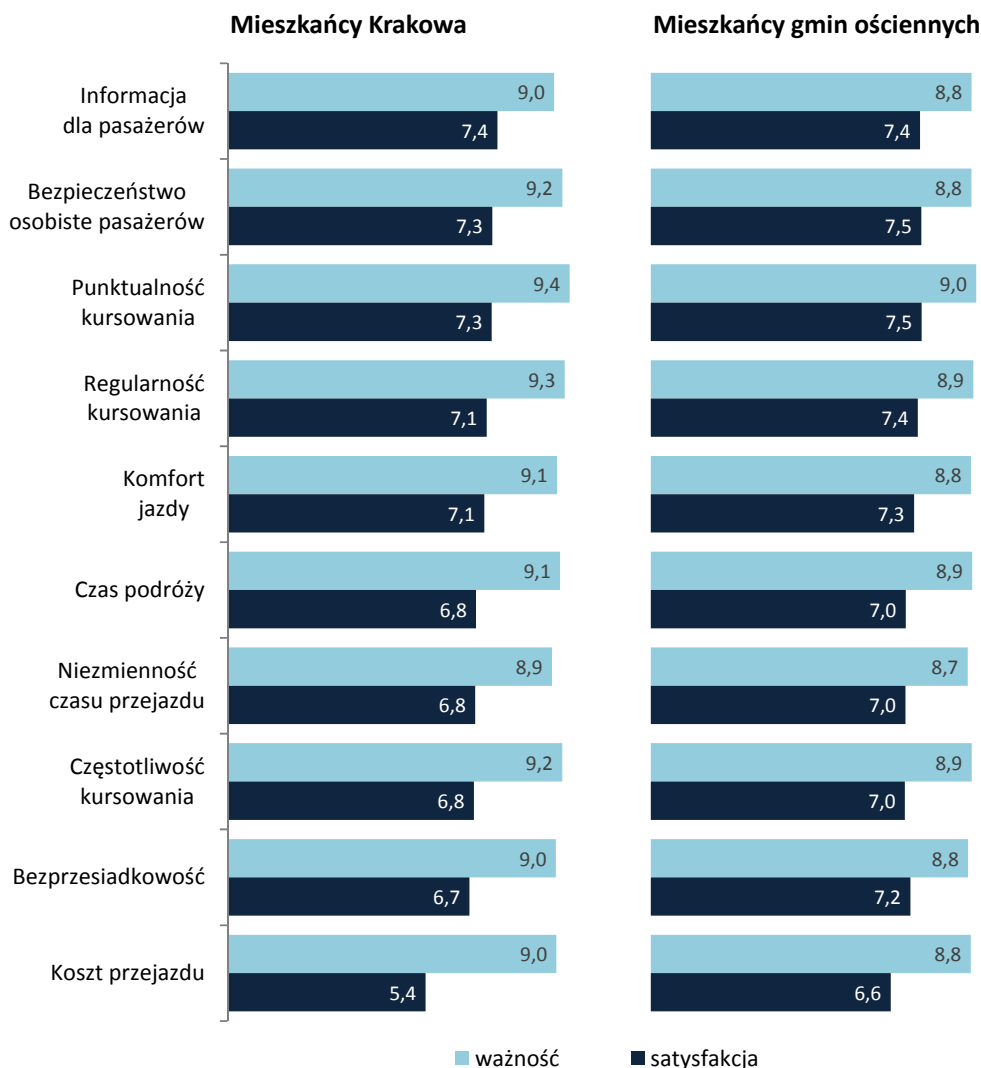
Wszystkie poddane ocenie elementy funkcjonowania komunikacji miejskiej zostały uznane za ważne (na skali 1-10 oceny od 8,9 do 9,4 w Krakowie i od 8,8 do 9,0 w gminach ościennych). Relatywnie za najważniejsze uznano punktualność i regularność kursowania, natomiast jako nieco mniej istotne oceniono niezmienną czas przejazdu.

W ocenie satysfakcji mieszkańcy Krakowa najwyższe noty przyznali informacji dla pasażerów (średnia 7,4 na skali 1-10), bezpieczeństwu podróżowania oraz punktualności (średnie ocen 7,3). Najniżej oceniono koszt przejazdu (5,4), bezprzesiadkowość (6,7) oraz częstotliwość kursowania (6,8).

Według mieszkańców gmin ościennych na najwyższe oceny zasługuje bezpieczeństwo osobiste pasażerów i punktualność kursowania (średnie 7,5) oraz regularność kursowania i informacje dla pasażerów (7,4). Najniższe noty przyznano kosztom przejazdu (6,6) oraz częstotliwości kursowania, czasowi trwania podróży

i niezmienności czasu przejazdu (średnie oceny 7,0).

Wykres 34. Ocena ważności i zadowolenia z poszczególnych elementów komunikacji miejskiej w Krakowie.

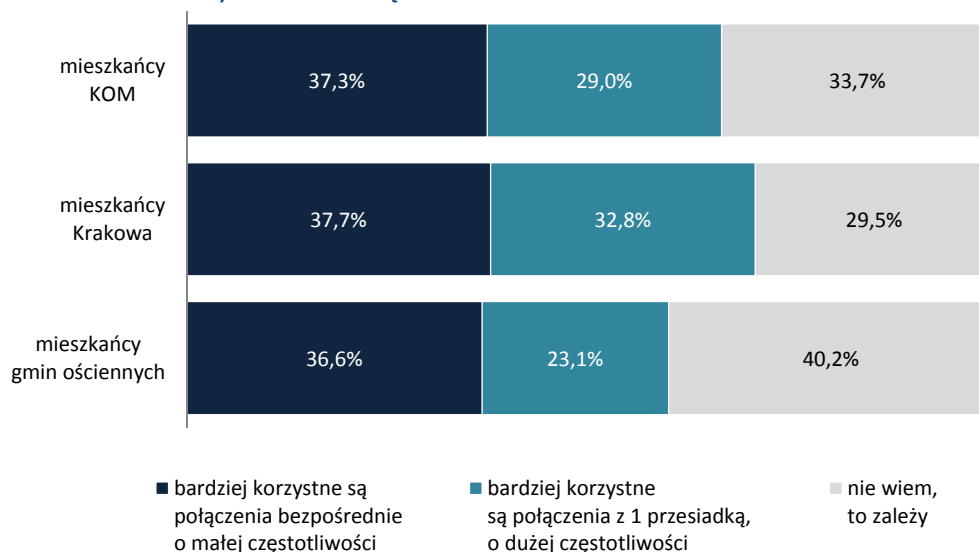


Podstawa obliczeń: Wszystkie badane osoby w wieku 13 lub więcej lat. Na wykresach przedstawiono średnie oceny na skali 1-10.

2.4. Problematyka komunikacji miejskiej

Opinie na temat optymalnego systemu komunikacji miejskiej są podzielone. Nieco ponad jedna trzecia badanych opowiedziała się za rzadszymi, ale bezpośrednimi połączeniami, około jednej trzeciej wskazało na częstsze połączenia z jedną przesiadką. Pozostali respondenci nie potrafili wskazać, które z rozwiązań jest bardziej korzystne.

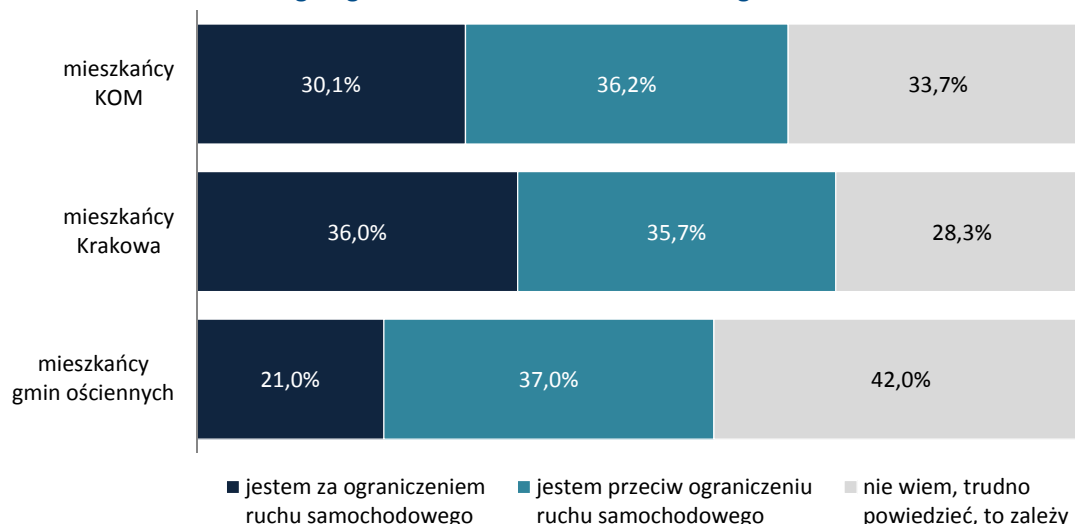
Wykres 35. Ocena korzystności rozwiązań.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 16 lub więcej lat.

Podobnie brak jest jednoznacznej opinii odnośnie dalszego ograniczania ruchu samochodów w Śródmieściu Krakowa. Wśród mieszkańców Krakowa odsetki zwolenników i przeciwników tego rozwiązania są niemalże identyczne. Nieco mniej zwolenników pomysł ograniczania ruchu kołowego w centrum zyskał wśród mieszkańców gmin ościennych. Tutaj jednak dwóch na pięciu respondentów nie potrafiło określić swojego stanowiska w tej sprawie.

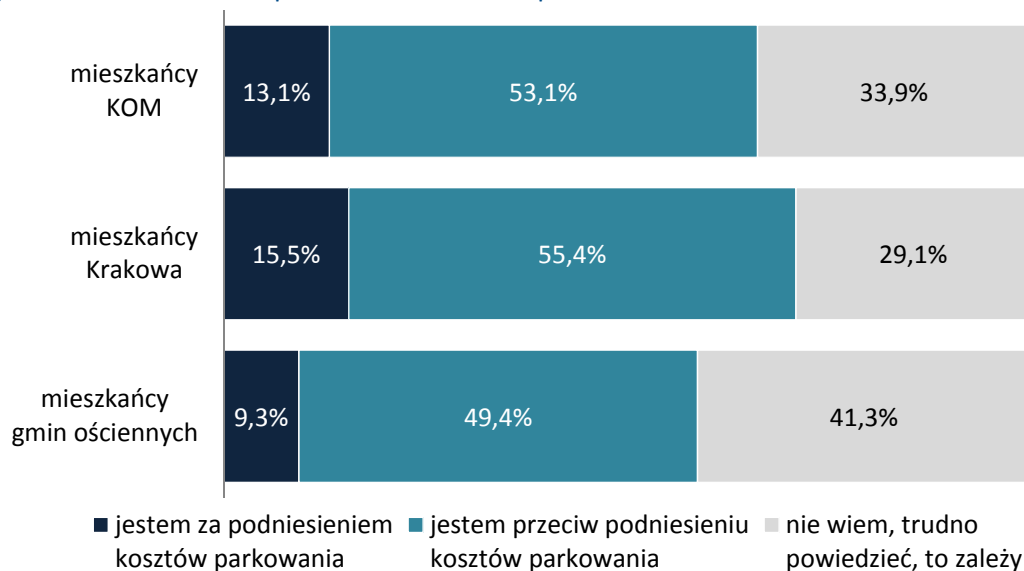
Wykres 36. Stosunek do dalszego ograniczania ruchu samochodowego w centrum Krakowa.



Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 16 lub więcej lat.

W kwestii podnoszenia cen za parkowanie w centrum Krakowa respondenci byli nieco bardziej zgodni – około połowy badanych jest przeciwna temu pomysłowi, co trzeci zaś nie potrafi opowiedzieć się po żadnej ze stron.

Wykres 37. Stosunek do podniesienia kosztów parkowania w centrum Krakowa.



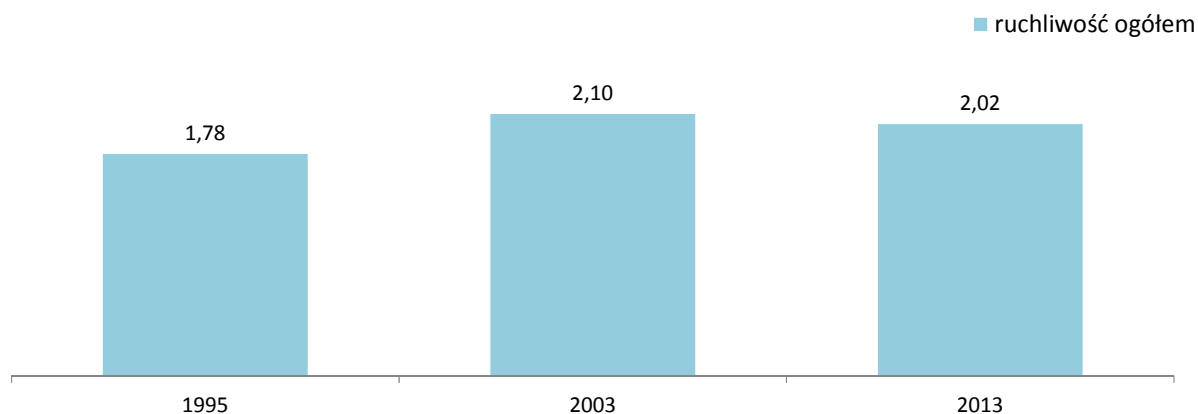
Podstawa procentowania: Wszystkie badane osoby w wieku 16 lub więcej lat.

III. Porównanie głównych wskaźników dotyczących podróży z badań zrealizowanych w latach 1995 – 2013

Na przestrzeni ostatnich osiemnastu lat zrealizowano trzy projekty obejmujące swoim zakresem między innymi badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowa. Badania te były realizowane w roku 1995, 2003 oraz 2013. Poniżej zaprezentowano porównanie zmian podstawowych wskaźników dotyczących podróży mieszkańców Krakowa, jakie zaszły w ciągu tego czasu.

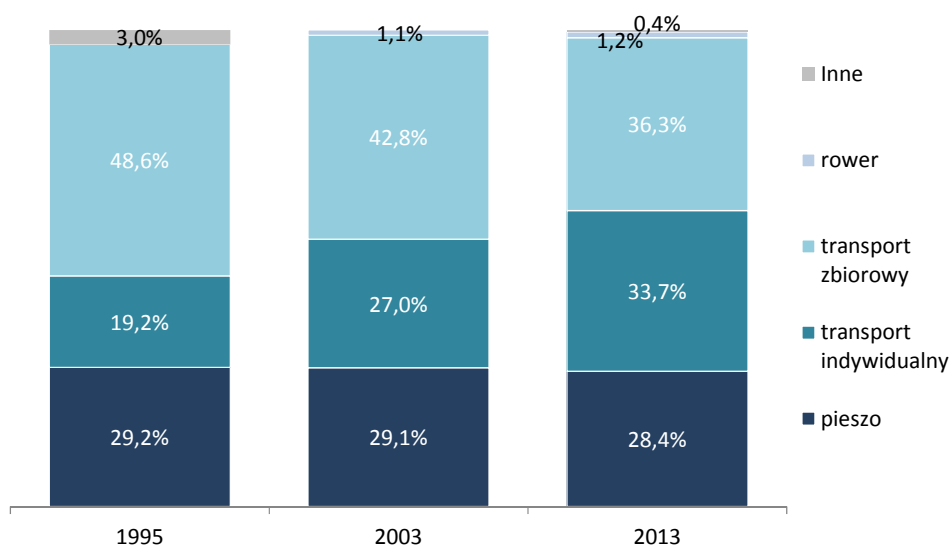
W analizowanym okresie ogólny wskaźnik ruchliwości mieszkańców Krakowa oscylował wokół 2.

Wykres 38. Zmiany ogólnego wskaźnika ruchliwości mieszkańców Krakowa.



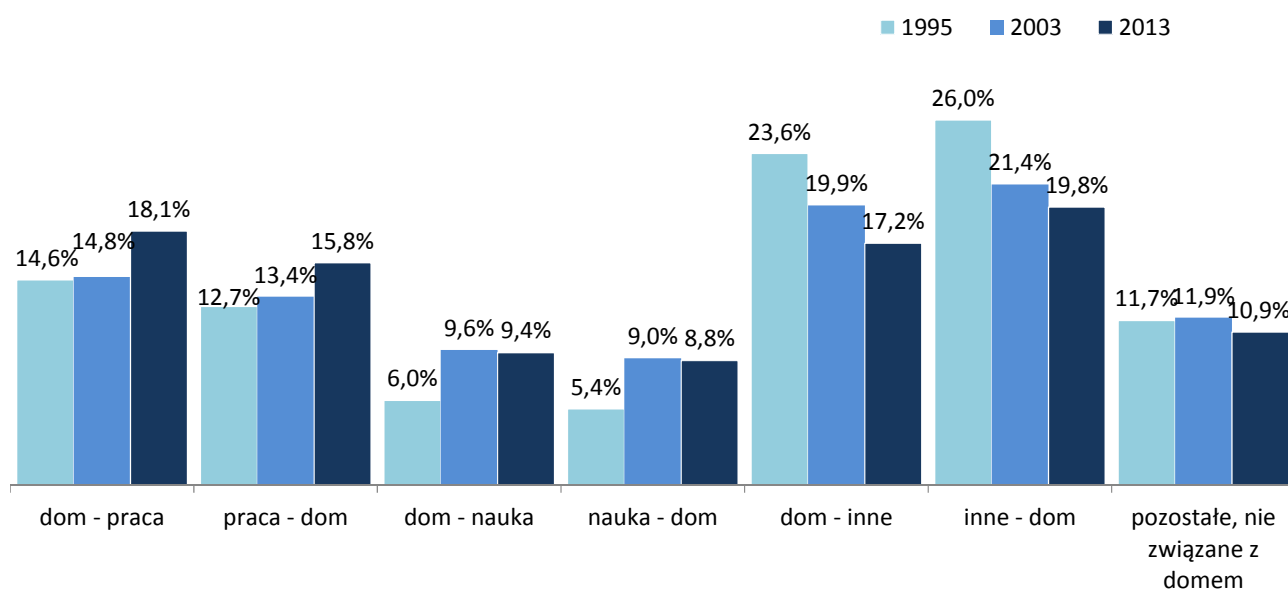
Analiza podziału zadań przewozowych wskazuje na nieznaczny, ale stały spadek udziału transportu zbiorowego na rzecz wzrostu podróży odbywanych samochodami.

Wykres 39. Podział zadań przewozowych w Krakowie latach 1995 – 2013



W strukturze podróży według ich motywacji zauważalny jest nieznaczny wzrost udziału podróży związanych z pracą. W sposób znaczący zmniejszył się natomiast udział podróży nieobligatoryjnych (zakupy, załatwianie spraw służbowych itp.).

Wykres 40. Struktura podróży mieszkańców Krakowa według motywacji 1994 – 2013



IV. Szczegółowe wyniki badania

1. Podróże mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Tabela 2. Ile podróży odbył(a) Pan/Pani w ciągu wczorajszej doby? [C1]

		brak podróży	1 podróż	2 podróże	3 podróże	4 podróże	5 lub więcej podróży	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		21,4%	2,5%	57,5%	8,2%	8,3%	2,2%	1 262 668	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	18,4%	2,9%	56,5%	8,2%	10,8%	3,1%	761 858	100,0%
	Gminy ościenne	25,8%	1,8%	58,9%	8,2%	4,5%	,7%	500 810	100,0%
Płeć	Kobieta	22,2%	2,1%	55,4%	9,1%	8,9%	2,2%	660 491	100,0%
	Mężczyzna	20,3%	2,9%	59,9%	7,2%	7,6%	2,1%	600 134	100,0%
Wiek	6-12 lat	7,5%	1,4%	81,2%	3,8%	5,6%	,6%	110 741	100,0%
	13 - 15 lat	10,7%	1,2%	74,0%	4,0%	9,7%	,4%	44 623	100,0%
	16 - 19 lat	12,2%	,8%	68,0%	7,3%	8,5%	3,2%	53 231	100,0%
	20 - 24 lat	15,9%	2,5%	57,3%	12,1%	9,1%	3,1%	98 854	100,0%
	25 - 29 lat	14,3%	1,4%	61,4%	8,9%	11,8%	2,2%	101 075	100,0%
	30 - 39 lat	16,0%	1,7%	56,3%	11,2%	11,1%	3,6%	210 608	100,0%
	40 - 49 lat	20,2%	1,9%	56,8%	9,1%	9,8%	2,2%	159 683	100,0%
	50 - 59 lat	23,5%	1,7%	57,2%	7,9%	7,9%	1,9%	162 616	100,0%
	60 lub więcej lat	39,2%	1,6%	47,0%	5,2%	5,5%	1,5%	279 035	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	7,7%	1,1%	81,5%	3,6%	5,4%	,6%	116 670	100,0%
	uczeń gimnazjum	10,9%	1,4%	71,8%	4,4%	9,6%	1,9%	37 641	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	9,1%	0,6%	72,9%	6,6%	8,6%	2,2%	37 420	100,0%
	student	11,7%	1,5%	60,0%	11,8%	11,2%	3,7%	69 406	100,0%
	pracujący poza domem	6,8%	1,6%	65,0%	11,5%	12,1%	3,0%	451 560	100,0%
	pracujący w domu	48,5%	1,5%	38,2%	4,7%	5,2%	1,9%	49 175	100,0%
	emeryt / rencista	42,7%	1,5%	43,9%	5,4%	5,3%	1,3%	317 684	100,0%
	bezrobotny	42,1%	2,8%	44,9%	4,5%	4,5%	1,3%	86 332	100,0%
	pozostali	23,4%	3,0%	53,7%	8,7%	8,7%	2,4%	36 581	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 3. Średnia liczba podróży

		Średnia	Łączna liczba podróży	Liczebność
Ogółem		1,88	2 369 096	1 262 668
Miejsce zamieszkania	Kraków	2,02	1 536 646	761 858
	Gminy ościenne	1,66	832 450	500 810
Płeć	Kobieta	1,89	1 245 721	660 491
	Mężczyzna	1,87	1 120 555	600 134
Wiek	6-12 lat	2,01	222 574	110 741
	13 - 15 lat	2,02	90 212	44 623
	16 - 19 lat	2,10	112 014	53 231
	20 - 24 lat	2,08	205 500	98 854
	25 - 29 lat	2,10	212 600	101 075
	30 - 39 lat	2,13	448 811	210 608
	40 - 49 lat	1,95	311 341	159 683
	50 - 59 lat	1,81	295 031	162 616
	60 lub więcej lat	1,42	395 321	279 035
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	2,00	233 676	116 670
	uczeń gimnazjum	2,07	78 052	37 641
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	2,12	79 289	37 420
	student	2,23	154 976	69 406
	pracujący poza domem	2,31	1 045 086	451 560
	pracujący w domu	1,24	61 145	49 175
	emeryt / rencista	1,34	425 171	317 684
	bezrobotny	1,31	113 061	86 332
	pozostali	1,85	67 603	36 581

Podstawa: wszyscy badani, wyniki estymowane dla populacji.

Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
Zadanie 2 -Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą wyników i szczegółowymi wnioskami

Konsorcjum wykonawców



Tabela 4. Kierunki podróży.

		z gmin ościennych do Krakowa	z Krakowa do gmin ościennych	wewnątrz Krakowa	wewnątrz gmin ościennych	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		6,2%	6,3%	65,3%	22,2%	2 209 538	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	1,1%	1,3%	97,5%	,2%	1 439 143	100,0%
	Gminy ościenne	15,6%	15,8%	5,1%	63,5%	770 395	100,0%
Płeć	Kobieta	5,5%	5,7%	67,4%	21,5%	1 169 260	100,0%
	Mężczyzna	7,0%	7,0%	62,9%	23,1%	1 039 264	100,0%
Wiek	6-12 lat	1,7%	2,0%	50,8%	45,6%	214 925	100,0%
	13 - 15 lat	4,4%	3,9%	61,6%	30,2%	87 260	100,0%
	16 - 19 lat	10,7%	10,4%	57,0%	21,8%	107 466	100,0%
	20 - 24 lat	8,8%	8,5%	70,3%	12,4%	196 365	100,0%
	25 - 29 lat	6,7%	7,2%	68,6%	17,6%	203 524	100,0%
	30 - 39 lat	7,4%	7,2%	67,2%	18,1%	433 046	100,0%
	40 - 49 lat	7,7%	8,2%	64,3%	19,7%	295 068	100,0%
	50 - 59 lat	7,9%	8,3%	65,2%	18,7%	282 719	100,0%
	60 lub więcej lat	2,4%	2,8%	71,4%	23,4%	379 604	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	2,1%	2,4%	50,3%	45,2%	225 941	100,0%
	uczeń gimnazjum	3,8%	3,3%	63,0%	30,0%	75 292	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	11,1%	10,7%	51,8%	26,5%	77 242	100,0%
	student	7,9%	7,8%	82,3%	2,0%	148 583	100,0%
	pracujący poza domem	7,8%	8,0%	70,4%	13,8%	1 002 415	100,0%
	pracujący w domu	8,5%	8,5%	64,8%	18,2%	58 595	100,0%
	emeryt / rencista	3,0%	3,5%	66,5%	27,0%	405 438	100,0%
	bezrobotny	7,6%	7,5%	52,5%	32,4%	108 134	100,0%
	pozostali	3,1%	3,1%	37,2%	56,7%	66 067	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji.



Tabela 5. Lokalizacja celu podróży

		Lokalizacja celu podróży				Ogółem	%
		Śródmieście Krakowa	pozostałe dzielnice Krakowa	gminy ościenne	Liczebność		
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu			
Ogółem		11,6%	59,7%	28,7%	2 234 896	100,0%	
Miejsce zamieszkania	Kraków	14,5%	84,1%	1,4%	1 454 636	100,0%	
	Gminy ościenne	6,3%	14,1%	79,5%	780 457	100,0%	
Płeć	Kobieta	12,2%	60,5%	27,2%	1 183 842	100,0%	
	Mężczyzna	10,9%	58,7%	30,3%	1 050 239	100,0%	
Wiek	6-12 lat	3,1%	49,6%	47,4%	215 628	100,0%	
	13 - 15 lat	7,4%	58,4%	34,2%	88 003	100,0%	
	16 - 19 lat	16,3%	51,3%	32,3%	108 964	100,0%	
	20 - 24 lat	22,1%	56,7%	21,2%	199 638	100,0%	
	25 - 29 lat	15,0%	60,0%	25,0%	206 520	100,0%	
	30 - 39 lat	12,2%	62,3%	25,5%	437 266	100,0%	
	40 - 49 lat	11,2%	60,6%	28,2%	298 295	100,0%	
	50 - 59 lat	11,7%	61,3%	27,0%	286 049	100,0%	
	60 lub więcej lat	8,6%	65,1%	26,3%	385 002	100,0%	
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	3,5%	49,0%	47,4%	226 771	100,0%	
	uczeń gimnazjum	7,7%	59,2%	33,1%	76 617	100,0%	
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	15,1%	47,4%	37,4%	77 380	100,0%	
	student	25,8%	64,2%	10,1%	150 808	100,0%	
	pracujący poza domem	13,2%	64,7%	22,1%	1 014 445	100,0%	
	pracujący w domu	12,9%	60,8%	26,3%	59 469	100,0%	
	emeryt / rencista	8,9%	60,6%	30,5%	411 179	100,0%	
	bezrobotny	9,3%	51,1%	39,7%	109 676	100,0%	
	pozostali	3,7%	36,7%	59,6%	66 223	100,0%	

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji

Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
Zadanie 2 -Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą wyników i szczegółowymi wnioskami

Konsorcjum wykonawców



pibs Partner in Business Strategies

Jan Friedberg
Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu



Tabela 6. Środki transportu w podróżach - zagregowane

		pieszo	samochód osobowy	komunikacja zbiorowa	rower	P&R	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczność	% z N w wierszu
Ogółem		30,5%	34,6%	31,9%	1,9%	0,1%	1,1%	2 222 000	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	28,4%	33,7%	36,3%	1,2%	0,1%	,3%	1 438 176	100,0%
	Gminy ościenne	34,3%	36,2%	23,8%	3,0%	0,1%	2,7%	783 824	100,0%
Płeć	Kobieta	35,2%	26,5%	36,0%	1,3%	0,0%	1,1%	1 174 534	100,0%
	Mężczyzna	25,3%	43,7%	27,3%	2,5%	0,1%	1,2%	1 046 373	100,0%
Wiek	6-12 lat	66,9%	17,1%	12,1%	0,7%	,1%	3,1%	212 899	100,0%
	13 - 15 lat	51,8%	9,3%	34,9%	1,7%	0,0%	2,3%	86 510	100,0%
	16 - 19 lat	24,1%	7,8%	65,3%	1,9%	0,0%	0,9%	109 271	100,0%
	20 - 24 lat	21,5%	21,6%	53,8%	2,3%	0,3%	0,4%	199 685	100,0%
	25 - 29 lat	17,3%	40,7%	36,8%	3,8%	0,1%	1,3%	206 076	100,0%
	30 - 39 lat	21,7%	49,4%	25,7%	1,8%	0,0%	1,4%	435 129	100,0%
	40 - 49 lat	20,4%	50,8%	26,6%	1,6%	0,0%	0,6%	298 771	100,0%
	50 - 59 lat	22,4%	41,9%	33,1%	1,8%	0,0%	,8%	285 949	100,0%
	60 lub więcej lat	43,0%	26,1%	28,6%	1,6%	0,0%	0,6%	379 612	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	67,5%	16,3%	12,3%	0,7%	,1%	3,2%	223 707	100,0%
	uczeń gimnazjum	48,3%	9,4%	36,8%	3,2%	0,0%	2,3%	75 614	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	28,1%	6,2%	64,7%	0,4%	,0%	0,7%	77 232	100,0%
	student	16,7%	13,1%	67,3%	1,7%	0,3%	0,9%	150 424	100,0%
	pracujący poza domem	15,6%	50,1%	32,5%	1,4%	0,0%	,5%	1 013 047	100,0%
	pracujący w domu	26,1%	50,4%	20,3%	1,8%	0,0%	1,4%	58 891	100,0%
	emeryt / rencista	44,7%	25,8%	27,2%	1,5%	0,0%	0,7%	405 640	100,0%
	bezrobotny	46,7%	23,8%	23,3%	2,6%	0,1%	3,5%	109 887	100,0%
	pozostali	45,3%	25,0%	11,8%	14,6%	0,0%	3,3%	65 712	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Tabela 7. Środki transportu w podróżach - szczegółowe

		tylko pieszo	samochód osobowy – jako kierowca	samochód osobowy – jako pasażer	tramwaj	autobus miejski	mikrobus	pociąg	autobus pozamiejski	taxi	rower	motocykl	motorower	samochód dostawczy	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność
Ogółem		30,5%	26,5%	8,0%	14,5%	15,7%	4,3%	,3%	2,2%	,3%	1,9%	,1%	,0%	,1%	,8%	2 222 000	105,2%
Miejsce zamieszkania	Kraków	28,4%	26,2%	7,3%	20,1%	20,8%	,3%	,1%	,3%	,4%	1,2%	,0%	,0%	,1%	,1%	1 438 176	105,3%
	Gminy ościenne	34,3%	27,0%	9,3%	4,3%	6,3%	11,7%	,7%	5,7%	,1%	3,0%	,2%	0,0%	,2%	2,1%	783 824	105,1%
Płeć	Kobieta	35,2%	16,9%	9,4%	16,5%	17,3%	4,8%	,2%	2,4%	,3%	1,3%	,0%	0,0%	,0%	,9%	1 174 534	105,2%
	Mężczyzna	25,3%	37,3%	6,4%	12,3%	13,9%	3,8%	,5%	2,1%	,3%	2,5%	,1%	,0%	,3%	,7%	1 046 373	105,3%
Wiek	6-12 lat	66,9%	0,0%	17,1%	1,7%	3,1%	4,5%	0,0%	3,0%	,1%	,7%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	212 899	100,2%
	13 - 15 lat	51,8%	0,0%	9,2%	11,6%	15,7%	4,6%	,1%	6,4%	,1%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	86 510	103,4%
	16 - 19 lat	24,1%	2,3%	5,9%	29,2%	31,3%	11,8%	,9%	5,8%	,1%	1,9%	0,0%	,1%	0,0%	,3%	109 271	113,7%
	20 - 24 lat	21,5%	15,8%	6,0%	27,7%	26,6%	6,4%	,9%	3,6%	,1%	2,3%	,1%	0,0%	0,0%	,2%	199 885	111,4%
	25 - 29 lat	17,3%	33,1%	7,8%	18,7%	18,9%	4,4%	4%	2,8%	,3%	3,8%	,6%	0,0%	0,0%	4%	206 076	108,4%
	30 - 39 lat	21,7%	42,6%	6,6%	11,3%	12,7%	3,9%	,2%	1,1%	,2%	1,8%	0,0%	,0%	,5%	,8%	435 129	103,5%
	40 - 49 lat	20,4%	43,0%	7,7%	11,0%	13,6%	4,5%	,3%	1,0%	,1%	1,7%	0,0%	0,0%	,1%	,3%	298 771	103,8%
	50 - 59 lat	22,4%	34,9%	7,0%	14,7%	17,3%	4,0%	,2%	2,2%	,2%	1,8%	,1%	0,0%	,1%	,5%	285 949	105,3%
60 lub więcej lat	43,0%	17,8%	7,8%	15,5%	14,7%	1,1%	,1%	1,2%	,7%	1,6%	0,0%	0,0%	,1%	,5%	379 612	104,0%	
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	67,5%	1,3%	15,0%	1,8%	3,6%	4,3%	0,0%	2,8%	,1%	,7%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	223 707	100,2%
	uczeń gimnazjum	48,3%	1,2%	8,1%	13,6%	15,7%	4,8%	,1%	6,2%	,1%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	75 614	103,7%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	28,1%	,3%	6,4%	26,6%	29,0%	14,7%	1,3%	6,5%	,1%	4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	77 232	113,5%
	student	16,7%	8,4%	4,9%	37,6%	35,3%	4,0%	1,3%	4,7%	,1%	1,7%	,7%	,1%	0,0%	,0%	150 424	115,5%
	pracujący poza domem	15,6%	44,2%	5,9%	14,7%	17,1%	4,2%	,3%	1,7%	,2%	1,4%	,0%	,0%	,2%	,2%	1 013 047	105,5%
	pracujący w domu	26,1%	41,0%	8,6%	8,1%	9,1%	4,1%	0,0%	,5%	,8%	1,8%	0,0%	0,0%	,7%	,7%	58 891	101,5%
	emeryt / rencista	44,7%	15,9%	9,5%	14,4%	13,1%	1,5%	,1%	1,7%	,7%	1,5%	0,0%	0,0%	,0%	,6%	405 640	103,6%
	bezrobotny	46,7%	12,1%	11,6%	9,3%	10,5%	5,1%	0,0%	1,8%	,2%	2,6%	,3%	0,0%	1,0%	2,1%	109 887	103,4%
pozostali	45,3%	15,9%	9,2%	3,7%	4,8%	4,9%	0,0%	0,0%	,1%	14,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	65 712	101,6%	

Podstawa procentowania: wszystkie podróże. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ część podróży odbywała się kilkoma środkami transportu.

Tabela 8. Środki transportu w podróżach niepieszych - zagregowane

		samochód osobowy	komunikacja zbiorowa	rower	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		49,7%	45,9%	2,7%	1,7%	1 544 364	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	47,0%	50,7%	1,7%	,5%	1 029 396	100,0%
	Gminy ościennie	55,1%	36,2%	4,6%	4,1%	514 968	100,0%
Płeć	Kobieta	40,8%	55,5%	2,0%	1,7%	761 673	100,0%
	Mężczyzna	58,4%	36,5%	3,4%	1,7%	781 976	100,0%
Wiek	6-12 lat	51,6%	36,6%	2,2%	9,6%	70 477	100,0%
	13 - 15 lat	19,3%	72,4%	3,5%	4,8%	41 659	100,0%
	16 - 19 lat	10,3%	86,2%	2,5%	,9%	82 921	100,0%
	20 - 24 lat	27,5%	68,8%	2,9%	,8%	156 698	100,0%
	25 - 29 lat	49,2%	44,5%	4,6%	1,7%	170 474	100,0%
	30 - 39 lat	63,1%	32,9%	2,3%	1,7%	340 689	100,0%
	40 - 49 lat	63,8%	33,4%	2,1%	,7%	237 798	100,0%
	50 - 59 lat	54,0%	42,7%	2,3%	1,0%	221 963	100,0%
	60 lub więcej lat	45,8%	50,1%	2,8%	1,2%	216 298	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	50,0%	37,9%	2,1%	10,0%	72 781	100,0%
	uczeń gimnazjum	18,1%	71,2%	6,2%	4,5%	39 065	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	8,7%	90,2%	,5%	,6%	55 534	100,0%
	student	15,7%	81,0%	2,0%	1,3%	125 246	100,0%
	pracujący poza domem	59,3%	38,5%	1,6%	,6%	855 478	100,0%
	pracujący w domu	68,2%	27,4%	2,4%	1,9%	43 498	100,0%
	emeryt / rencista	46,7%	49,2%	2,8%	1,3%	224 417	100,0%
	bezrobotny	44,7%	43,7%	4,9%	6,7%	58 561	100,0%
	pozostali	45,8%	21,6%	26,6%	6,1%	35 973	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże niepiesze, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 9. Środki transportu w podróżach nie pieszych - szczegółowe

		samochód osobowy – jako kierowca	samochód osobowy – jako pasażer	tramwaj	autobus miejski	mikrobus	pociąg	autobus pozamiejski	taxi	rower	motocykl	motorower	samochód dostawczy	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność
Ogółem		38,1%	11,5%	20,9%	22,6%	6,2%	,4%	3,2%	4%	2,7%	,1%	0%	2%	1,2%	1 544 364	107,5%
Miejsce zamieszkania	Kraków	36,6%	10,1%	28,1%	29,1%	4%	,1%	,5%	5%	1,7%	0%	0%	1%	,1%	1 029 396	107,5%
	Gminy ościenne	41,1%	14,2%	6,6%	9,6%	17,9%	1,1%	8,7%	1%	4,6%	2%	0,0%	4%	3,2%	514 968	107,7%
Płeć	Kobieta	26,1%	14,6%	25,5%	26,6%	7,5%	,3%	3,7%	4%	2,0%	0%	0,0%	0%	1,4%	761 673	108,0%
	Mężczyzna	49,8%	8,5%	16,4%	18,6%	5,1%	,6%	2,8%	3%	3,4%	2%	0%	4%	,9%	781 976	107,1%
Wiek	6-12 lat	3,6%	48,1%	5,2%	9,5%	13,7%	0,0%	9,0%	2%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	9,4%	70 477	100,8%
	13 - 15 lat	2,8%	16,3%	24,0%	32,5%	9,6%	,2%	13,2%	2%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	41 659	107,2%
	16 - 19 lat	3,0%	7,8%	38,5%	41,2%	15,6%	1,2%	7,6%	1%	2,5%	0,0%	1%	0,0%	4%	82 921	118,1%
	20 - 24 lat	20,1%	7,7%	35,3%	33,9%	8,2%	1,2%	4,6%	2%	2,9%	1%	0,0%	0,0%	3%	156 698	114,5%
	25 - 29 lat	40,1%	9,5%	22,6%	22,9%	5,3%	,5%	3,4%	3%	4,6%	7%	0,0%	0,0%	4%	170 474	110,2%
	30 - 39 lat	54,4%	8,5%	14,4%	16,2%	5,0%	,2%	1,4%	3%	2,3%	0,0%	0%	0%	6%	340 689	104,4%
	40 - 49 lat	54,1%	9,7%	13,9%	17,0%	5,7%	,4%	1,2%	2%	2,1%	0,0%	0,0%	1%	4%	237 798	104,8%
	50 - 59 lat	44,9%	9,0%	18,9%	22,3%	5,1%	,2%	2,9%	2%	2,3%	1%	0,0%	2%	6%	221 963	106,8%
60 lub więcej lat	31,2%	13,7%	27,2%	25,9%	1,9%	,2%	2,1%	1,2%	2,8%	0,0%	0,0%	2%	8%	216 298	107,1%	
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	3,9%	46,2%	5,5%	11,1%	13,2%	0,0%	8,7%	2%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	72 781	100,7%
	uczeń gimnazjum	2,2%	15,7%	26,4%	30,3%	9,3%	,2%	12,1%	2%	6,2%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	39 065	107,1%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	5%	9,0%	37,0%	40,4%	20,5%	1,8%	9,1%	1%	5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	55 534	118,8%
	student	10,1%	5,9%	45,2%	42,4%	4,8%	1,6%	5,6%	1%	2,0%	8%	1%	0,0%	0%	125 246	118,6%
	pracujący poza domem	52,3%	6,9%	17,4%	20,3%	5,0%	,4%	2,0%	2%	1,6%	0%	0%	2%	2%	855 478	106,5%
	pracujący w domu	55,5%	11,6%	11,0%	12,3%	5,5%	0,0%	,7%	1,1%	2,4%	0,0%	0,0%	9%	1,0%	43 498	102,1%
	emeryt / rencista	28,7%	17,1%	26,0%	23,7%	2,8%	,1%	3,0%	1,2%	2,8%	0,0%	0,0%	0%	1,1%	224 417	106,4%
	bezrobotny	22,8%	21,7%	17,4%	19,8%	9,6%	0,0%	3,3%	4%	4,9%	6%	0,0%	1,9%	4,0%	58 561	106,4%
pozostali	29,0%	16,9%	6,8%	8,8%	9,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2%	26,6%	0,0%	0,0%	0,0%	35 973	103,0%	

Podstawa procentowania: wszystkie podróże niepiesze. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ część podróży odbywała się kilkoma środkami transportu.

Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
Zadanie 2 -Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą wyników i szczegółowymi wnioskami

Konsorcjum wykonawców



pbs Partner in Business Strategies

Jan Friedberg
Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu

ekkom



Tabela 10. Motywacje podróży

		dom - praca	praca - dom	dom - nauka	nauka - dom	dom - inne	inne dom	inne, niezwiązane z domem	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		17,4%	15,3%	11,7%	11,4%	15,7%	18,0%	10,4%	2 269 511	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	18,1%	15,8%	9,4%	8,8%	17,2%	19,8%	10,9%	1 472 087	100,0%
	Gminy ościenne	16,2%	14,4%	15,9%	16,2%	13,0%	14,8%	9,6%	797 660	100,0%
Płeć	Kobieta	15,6%	13,0%	11,2%	11,0%	17,8%	20,5%	10,9%	1 199 048	100,0%
	Mężczyzna	19,4%	18,0%	12,2%	11,8%	13,4%	15,2%	9,9%	1 069 606	100,0%
Wiek	6-12 lat	0,0%	0,0%	45,0%	44,0%	3,2%	4,6%	3,3%	216 533	100,0%
	13 - 15 lat	0,0%	0,0%	43,3%	41,8%	4,8%	5,8%	4,3%	88 471	100,0%
	16 - 19 lat	2,3%	2,6%	35,8%	33,2%	7,8%	10,0%	8,4%	110 078	100,0%
	20 - 24 lat	12,6%	10,5%	22,7%	20,0%	9,2%	13,2%	11,8%	203 244	100,0%
	25 - 29 lat	26,6%	23,5%	5,5%	5,8%	11,8%	14,9%	12,0%	210 865	100,0%
	30 - 39 lat	28,4%	24,4%	1,7%	2,1%	12,5%	16,0%	15,0%	444 976	100,0%
	40 - 49 lat	28,7%	25,6%	1,9%	2,4%	13,5%	15,9%	12,0%	305 125	100,0%
	50 - 59 lat	25,9%	23,2%	2,1%	2,4%	16,6%	19,0%	10,8%	290 359	100,0%
	60 lub więcej lat	5,4%	4,9%	2,7%	3,1%	37,9%	38,0%	8,0%	390 110	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	0,0%	0,0%	45,2%	44,2%	3,0%	4,3%	3,1%	227 736	100,0%
	uczeń gimnazjum	0,0%	0,0%	41,3%	39,4%	5,5%	6,9%	7,0%	77 097	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	0,7%	0,8%	37,9%	35,8%	8,3%	10,3%	6,1%	77 843	100,0%
	student	3,0%	2,5%	35,2%	30,7%	6,7%	10,8%	11,1%	153 477	100,0%
	pracujący poza domem	35,6%	31,2%	0,9%	1,3%	7,6%	11,7%	11,6%	1 035 313	100,0%
	pracujący w domu	4,6%	4,3%	3,4%	3,2%	16,5%	16,3%	51,7%	60 463	100,0%
	emeryt / rencista	2,1%	2,1%	3,5%	3,8%	40,6%	40,5%	7,4%	415 982	100,0%
	bezrobotny	2,1%	2,2%	5,6%	5,5%	39,2%	38,4%	7,1%	111 584	100,0%
	pozostali	1,7%	1,7%	8,4%	11,2%	34,6%	32,2%	10,1%	66 415	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji.



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Tabela 11. Godzina, w której rozpoczęła się podróż

		0:00 - 5:59	6:00 - 8:59	9:00 - 11:59	12:00 - 14:59	15:00 - 17:59	18:00 - 21:59	22:00 - 23:59	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		2,5%	27,2%	14,8%	17,5%	26,0%	11,1%	,9%	2 249 145	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	2,2%	26,2%	15,0%	16,5%	26,8%	12,3%	1,0%	1 457 000	100,0%
	Gminy ościenne	3,0%	29,0%	14,5%	19,4%	24,5%	8,9%	,7%	792 145	100,0%
Płeć	Kobieta	1,6%	26,7%	16,9%	18,0%	25,3%	10,8%	,7%	1 190 513	100,0%
	Mężczyzna	3,4%	27,7%	12,5%	17,0%	26,8%	11,4%	1,1%	1 057 538	100,0%
Wiek	6-12 lat	,1%	39,7%	6,6%	36,8%	13,4%	3,5%	0,0%	215 357	100,0%
	13 - 15 lat	,5%	42,1%	2,7%	33,0%	17,5%	4,3%	0,0%	87 816	100,0%
	16 - 19 lat	,6%	34,7%	6,2%	26,0%	23,7%	7,9%	,8%	109 372	100,0%
	20 - 24 lat	2,4%	24,9%	12,7%	15,4%	27,5%	14,8%	2,3%	201 776	100,0%
	25 - 29 lat	2,8%	28,4%	10,9%	9,8%	31,5%	15,1%	1,5%	209 633	100,0%
	30 - 39 lat	3,4%	29,8%	9,1%	10,7%	32,9%	13,2%	0,9%	438 748	100,0%
	40 - 49 lat	3,9%	27,8%	10,8%	11,9%	31,2%	13,4%	,9%	302 578	100,0%
	50 - 59 lat	4,9%	23,5%	16,3%	14,1%	28,8%	11,1%	1,2%	288 378	100,0%
	60 lub więcej lat	,8%	14,3%	36,4%	20,7%	17,8%	9,6%	,4%	385 748	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	,1%	40,0%	6,4%	37,2%	12,9%	3,3%	0,0%	226 488	100,0%
	uczeń gimnazjum	,5%	41,4%	2,7%	31,9%	18,6%	4,8%	0,0%	76 767	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	,1%	38,1%	2,2%	28,9%	23,0%	6,9%	,7%	77 195	100,0%
	student	1,5%	24,7%	13,9%	18,3%	27,4%	12,3%	1,9%	152 176	100,0%
	pracujący poza domem	4,9%	31,3%	5,6%	8,7%	34,6%	13,6%	1,3%	1 023 480	100,0%
	pracujący w domu	1,1%	14,0%	27,6%	20,8%	20,9%	14,4%	1,1%	59 904	100,0%
	emeryt / rencista	,2%	12,4%	38,4%	21,8%	17,0%	9,8%	,4%	412 522	100,0%
	bezrobotny	,5%	12,8%	30,4%	21,9%	19,6%	13,9%	1,0%	111 463	100,0%
	pozostali	,1%	20,1%	36,6%	19,0%	16,0%	7,9%	,3%	66 035	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 12. Czas trwania podróży

		1 do 5 min	6 do 10 min	11 do 15 min	16 do 20 min	21 do 25 min	26 do 30 min	31 do 35 min	36 do 40 min	41 do 45 min	46 do 50 min	51 do 55 min	56 do 60 min	61 do 70 min	71 do 80 min	81 do 90 min	91 lub więcej min	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		7,5%	14,2%	12,6%	12,0%	6,6%	12,7%	4,7%	6,5%	4,0%	3,9%	2,2%	4,5%	3,1%	1,9%	1,6%	2,1%	2 238 031	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	6,9%	14,3%	13,1%	12,8%	7,2%	12,6%	5,3%	6,5%	4,3%	4,3%	2,6%	3,9%	2,6%	1,3%	1,0%	1,4%	1 450 497	100,0%
	Gminy ościemne	8,6%	14,0%	11,7%	10,5%	5,3%	12,8%	3,5%	6,7%	3,3%	3,2%	1,6%	5,7%	3,9%	3,0%	2,8%	3,4%	787 535	100,0%
Płeć	Kobieta	7,9%	14,4%	13,2%	11,7%	6,6%	11,1%	4,8%	6,3%	4,3%	3,9%	2,3%	4,5%	3,2%	2,0%	1,6%	1,9%	1 184 943	100,0%
	Mężczyzna	7,0%	13,9%	11,9%	12,3%	6,5%	14,4%	4,6%	6,8%	3,5%	3,9%	2,1%	4,5%	2,9%	1,8%	1,6%	2,3%	1 052 015	100,0%
Wiek	6-12 lat	12,3%	22,7%	23,3%	16,2%	5,2%	11,8%	1,8%	2,5%	1,1%	,7%	,8%	,7%	,2%	,2%	,1%	,4%	213 105	100,0%
	13 - 15 lat	7,1%	18,8%	15,5%	12,5%	7,8%	15,6%	5,3%	4,8%	2,8%	2,4%	,9%	2,2%	1,5%	1,0%	,3%	1,6%	87 262	100,0%
	16 - 19 lat	1,8%	7,5%	11,4%	7,5%	8,0%	9,7%	6,8%	9,9%	5,9%	4,4%	4,3%	6,1%	5,8%	4,7%	3,7%	2,4%	109 292	100,0%
	20 - 24 lat	5,2%	9,3%	9,3%	8,8%	5,6%	10,8%	5,7%	9,9%	5,2%	5,4%	3,6%	5,4%	4,9%	4,2%	2,7%	3,9%	201 171	100,0%
	25 - 29 lat	7,4%	11,1%	9,6%	11,5%	6,9%	12,4%	4,9%	6,5%	5,1%	4,7%	3,0%	4,7%	4,9%	3,5%	2,2%	1,7%	208 260	100,0%
	30 - 39 lat	6,8%	14,8%	11,2%	12,0%	7,1%	13,2%	4,8%	7,0%	4,1%	4,7%	2,3%	4,8%	3,0%	1,5%	1,1%	1,6%	436 623	100,0%
	40 - 49 lat	6,0%	14,0%	11,7%	10,9%	6,0%	14,7%	5,2%	6,9%	4,2%	3,7%	1,8%	5,8%	3,7%	1,5%	2,0%	2,1%	301 581	100,0%
	50 - 59 lat	6,3%	12,0%	10,9%	11,6%	6,6%	13,9%	4,1%	8,1%	4,4%	4,4%	2,6%	5,1%	3,3%	1,8%	2,1%	2,7%	287 734	100,0%
	60 lub więcej lat	10,6%	15,9%	13,5%	13,6%	6,9%	11,2%	4,6%	4,6%	3,4%	3,5%	1,7%	4,2%	1,8%	1,1%	1,3%	2,3%	383 348	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	11,6%	22,0%	23,4%	16,9%	5,4%	12,1%	2,0%	2,5%	1,1%	,8%	,8%	,7%	,2%	,2%	,1%	,3%	224 237	100,0%
	uczeń gimnazjum	7,8%	20,2%	14,9%	10,2%	7,4%	14,8%	5,4%	5,2%	3,5%	2,6%	,8%	2,4%	1,7%	1,1%	,3%	1,8%	76 213	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	1,8%	8,0%	12,5%	7,4%	8,8%	9,5%	7,3%	9,5%	5,5%	4,4%	4,4%	5,6%	5,7%	4,4%	4,1%	1,2%	77 195	100,0%
	student	2,8%	5,7%	9,2%	8,3%	6,0%	9,9%	7,0%	9,4%	6,8%	6,5%	5,0%	5,7%	5,5%	5,6%	3,5%	2,9%	151 838	100,0%
	pracujący poza domem	5,5%	11,9%	11,0%	11,6%	7,1%	14,2%	5,3%	7,5%	4,6%	4,7%	2,6%	5,1%	3,7%	1,9%	1,3%	2,0%	1 018 718	100,0%
	pracujący w domu	7,6%	15,7%	11,0%	12,4%	6,2%	13,7%	2,9%	7,6%	2,7%	3,1%	2,1%	5,3%	2,5%	2,9%	2,0%	2,1%	59 756	100,0%
	emeryt / rencista	9,6%	15,9%	12,9%	13,3%	7,0%	12,0%	4,3%	4,9%	3,1%	3,5%	1,6%	4,5%	1,8%	1,3%	1,6%	2,6%	410 179	100,0%
	bezrobotny	7,1%	19,8%	12,6%	12,6%	5,2%	10,3%	2,5%	4,7%	4,2%	2,2%	1,1%	5,9%	3,2%	1,7%	3,1%	3,7%	110 860	100,0%
	pozostali	29,0%	23,0%	9,1%	6,8%	2,3%	6,3%	2,8%	6,6%	,9%	3,1%	4%	4,6%	2,4%	,3%	1,9%	,5%	65 986	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 13. Liczba przesiadek

		brak przesiadek	jedna przesiadka	2 do 4 przesiadek	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		92,3%	6,8%	,9%	2 221 855	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	91,0%	8,0%	0,9%	1 438 086	100,0%
	Gminy ościennie	94,6%	4,6%	,8%	783 769	100,0%
Płeć	Kobieta	91,9%	7,3%	,8%	1 174 455	100,0%
	Mężczyzna	92,8%	6,3%	0,9%	1 046 306	100,0%
Wiek	6-12 lat	99,5%	,4%	,1%	212 899	100,0%
	13 - 15 lat	94,8%	4,8%	,4%	86 510	100,0%
	16 - 19 lat	81,6%	16,8%	1,6%	109 271	100,0%
	20 - 24 lat	84,9%	13,9%	1,2%	199 661	100,0%
	25 - 29 lat	88,5%	9,1%	2,4%	206 076	100,0%
	30 - 39 lat	94,8%	4,7%	,5%	435 129	100,0%
	40 - 49 lat	93,8%	5,6%	,6%	298 649	100,0%
	50 - 59 lat	91,0%	8,1%	,8%	285 949	100,0%
	60 lub więcej lat	93,7%	5,6%	,7%	379 612	100,0%
Zajęcie podstawowe	uczeń szkoły podstawowej	99,5%	,4%	,1%	223 707	100,0%
	uczeń gimnazjum	94,5%	5,1%	,4%	75 614	100,0%
	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)	82,0%	16,0%	2,0%	77 232	100,0%
	student	78,9%	17,2%	3,9%	150 424	100,0%
	pracujący poza domem	91,4%	8,0%	,6%	1 012 925	100,0%
	pracujący w domu	96,5%	3,2%	,3%	58 891	100,0%
	emeryt / rencista	94,9%	4,3%	,8%	405 640	100,0%
	bezrobotny	95,2%	4,6%	,2%	109 863	100,0%
	pozostali	98,0%	1,8%	,2%	65 712	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 14. Liczba osób w samochodzie

		1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 lub 5 osób	Ogółem		Średnia
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu	
Ogółem		59,4%	29,6%	7,7%	3,3%	743 465	100,0%	1,55
Miejsce zamieszkania	Kraków	61,3%	28,3%	7,5%	2,8%	464 362	100,0%	1,51
	Gminy ościennie	56,2%	31,7%	7,9%	4,2%	279 104	100,0%	1,61
Płeć	Kobieta	51,8%	35,2%	9,5%	3,5%	292 599	100,0%	1,64
	Mężczyzna	64,3%	25,9%	6,5%	3,2%	450 866	100,0%	1,49

Podstawa procentowania: wszystkie podróże odbyte samochodem osobowym, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 15. Miejsce parkowania

		na jezdni/chodniku bez opłat	na jezdni w strefie płatnego parkowania	na ogólnodostępnym parkingu bezpłatnym	na ogólnodostępnym parkingu płatnym	na prywatnym parkingu firmy	w garażu	w innym miejscu	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		25,9%	2,3%	21,7%	2,8%	25,1%	12,0%	10,2%	554 946	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	29,7%	1,7%	24,4%	1,6%	24,4%	9,9%	8,2%	351 092	100,0%
	Gminy ościenne	19,5%	3,3%	17,2%	4,7%	26,2%	15,6%	13,5%	203 854	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże odbyte samochodem osobowym, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 16. Czas parkowania

		do 10 minut	11-20 minut	21-30 minut	31-60 minut	60-120 minut	121-180 minut	dłużej niż 180 minut	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		14,1%	5,0%	4,0%	9,2%	13,5%	4,3%	49,9%	370 903	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	11,2%	4,8%	4,1%	10,3%	16,2%	5,1%	48,1%	229 823	100,0%
	Gminy ościenne	18,8%	5,3%	3,7%	7,2%	9,0%	3,1%	52,9%	141 080	100,0%
Miejsce parkowania	na jezdni / chodniku bez opłat	23,2%	7,2%	4,2%	7,8%	11,1%	3,1%	43,4%	75 178	100,0%
	na jezdni w strefie płatnego parkowania	13,4%	,9%	9,7%	11,9%	16,5%	3,6%	44,0%	10 249	100,0%
	na ogólnodostępnym parkingu bezpłatnym	11,3%	5,9%	5,3%	16,9%	24,6%	8,1%	27,8%	91 709	100,0%
	na ogólnodostępnym parkingu płatnym	1,6%	2,8%	7,7%	6,4%	14,3%	5,4%	61,7%	12 953	100,0%
	na prywatnym parkingu firmy	10,0%	2,7%	1,5%	3,6%	6,7%	2,1%	73,5%	108 428	100,0%
	w garażu	5,5%	3,6%	1,4%	11,9%	5,8%	,3%	71,6%	13 690	100,0%
	w innym miejscu	15,8%	8,7%	3,6%	8,9%	15,1%	6,7%	41,2%	31 277	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże odbyte samochodem osobowym, wyniki estymowane dla populacji.

2. Podróże rowerowe

Tabela 17. Motywacje podróży wykonywanych rowerem

		dom - praca	praca - dom	dom - nauka	nauka - dom	dom - inne	inne dom	inne, nie związane z domem	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		15,2%	13,6%	8,3%	7,7%	22,8%	23,8%	8,7%	41 505	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	23,7%	20,2%	5,8%	3,3%	14,0%	18,4%	14,5%	17 967	100,0%
	Gminy ościenne	8,6%	8,6%	10,2%	11,1%	29,5%	27,8%	4,2%	23 538	100,0%
Płeć	Kobieta	20,8%	17,1%	4,8%	3,6%	20,0%	25,0%	8,7%	15 286	100,0%
	Mężczyzna	11,9%	11,6%	10,3%	10,2%	24,5%	23,0%	8,6%	26 219	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże rowerowe, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 18. Godzina, w której rozpoczęła się podróż rowerowa

		0:00 - 5:59	6:00 - 8:59	9:00 - 11:59	12:00 - 14:59	15:00 - 17:59	18:00 - 21:59	22:00 - 23:59	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		1,4%	22,1%	23,5%	21,5%	23,1%	7,9%	,6%	41 330	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	2,6%	23,9%	13,5%	15,7%	32,9%	10,0%	1,3%	17 793	100,0%
	Gminy ościenne	,5%	20,6%	31,1%	25,8%	15,7%	6,3%	0,0%	23 538	100,0%
Płeć	Kobieta	,5%	32,0%	17,9%	16,1%	24,2%	9,4%	0,0%	15 111	100,0%
	Mężczyzna	1,9%	16,3%	26,8%	24,6%	22,4%	7,0%	0,9%	26 219	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże rowerowe, wyniki estymowane dla populacji.

Tabela 19. Czas trwania podróży rowerowej

		1 do 5 min	6 do 10 min	11 do 15 min	16 do 20 min	21 do 25 min	26 do 30 min	31 do 35 min	36 do 40 min	41 do 45 min	46 do 50 min	51 do 55 min	56 do 60 min	61 do 70 min	71 do 80 min	81 do 90 min	91 lub więcej min	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		23,5%	19,4%	11,3%	11,5%	5,2%	13,0%	1,5%	3,0%	1,7%	,9%	0,0%	3,4%	1,4%	,7%	1,9%	1,7%	41 257	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	8,4%	13,7%	14,0%	18,4%	8,2%	16,5%	3,5%	4,8%	4,0%	2,0%	0,0%	1,2%	1,3%	1,7%	,9%	1,3%	17 793	100,0%
	Gminy ościenne	35,0%	23,7%	9,2%	6,3%	2,8%	10,4%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	1,5%	0,0%	2,6%	2,0%	23 465	100,0%
Płeć	Kobieta	19,0%	26,6%	10,1%	16,5%	3,8%	11,5%	1,9%	4,0%	1,9%	1,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	,7%	1,1%	15 111	100,0%
	Mężczyzna	26,1%	15,2%	12,0%	8,6%	6,0%	13,9%	1,3%	2,4%	1,6%	0,8%	0,0%	4,2%	2,2%	1,2%	2,5%	2,1%	26 146	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie podróże rowerowe, wyniki estymowane dla populacji.

3. Badanie postaw i preferencji mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Tabela 20. Samochody osobowe w gospodarstwach domowych [A1a-A1b]

		nie ma	jest przynajmniej 1	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		39,1%	60,9%	6 761	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	43,2%	56,8%	5 767	100,0%
	Gminy ościenne	30,8%	69,2%	994	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 21. Rok produkcji najczęściej używanego samochodu osobowego [A1e]

		<1990	1990-1999	2000-2009	2010-2014	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		1,0%	25,1%	66,3%	7,6%	3 048	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	1,1%	24,7%	65,7%	8,5%	2 550	100,0%
	Gminy ościenne	,6%	25,9%	67,5%	6,0%	498	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie gospodarstwa domowe posiadające samochód osobowy. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 22. Pojemność silnika najczęściej używanego samochodu osobowego [A1e]

		do 1l	1,2 do 1,4l	1,5 do 1,8l	powyżej 1,8l	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		2,9%	34,0%	44,2%	19,0%	3 022	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	2,7%	33,3%	44,0%	20,0%	2 535	100,0%
	Gminy ościenne	3,2%	35,1%	44,7%	16,9%	487	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie gospodarstwa domowe posiadające samochód osobowy. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 23. Rodzaj paliwa stosowanego w najczęściej używanym samochodzie osobowym [A1e]

		Benzyzna	Diesel	LPG	inny	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		52,4%	31,1%	16,3%	,1%	3 023	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	56,8%	30,5%	12,5%	,2%	2 538	100,0%
	Gminy ościenne	44,0%	32,4%	23,6%	0,0%	485	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie gospodarstwa domowe posiadające samochód osobowy. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 24. Samochody ciężarowe i dostawcze w gospodarstwach domowych [A1c]

		nie ma	jest przynajmniej 1	brak danych	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		92,9%	1,7%	5,4%	7 127	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	94,0%	,9%	5,1%	6 090	100,0%
	Gminy ościenne	90,8%	3,3%	6,0%	1 037	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 25. Czy w ciągu najbliższego roku planujecie Państwo dokupienie kolejnego samochodu do gospodarstwa lub zakup pierwszego samochodu do gospodarstwa? [A2]

		tak, zamierzamy kupić pierwszy samochód	tak, zamierzamy kupić kolejny samochód	nie, nie zamierzamy kupować samochodu	nie wiem, trudno powiedzieć	brak danych	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		2,1%	3,2%	80,9%	10,3%	3,5%	7 127	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	2,8%	3,2%	83,0%	8,2%	2,9%	6 090	100,0%
	Gminy ościenne	,7%	3,3%	76,9%	14,4%	4,7%	1 037	100,0%

Podstawa procentowania: wszystkie badane gospodarstwa domowe. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 26. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do Śródmieścia Krakowa? [P6]

		komunikacją miejską – tramwajem	komunikacją miejską – autobusem	komunikacją miejską – mikrobusem	komunikacją miejską – kilkoma środkami lokomocji	samochodem prywatnym	samochodem firmowym	samochodem i tramwajem lub autobusem (w systemie P+R tj. Parkuj i Jedź)	samochodem i tramwajem lub autobusem (bez systemu P+R tj. Parkuj i Jedź)	rowerem prywatnym	rowerem miejskim	rowerem i tramwajem lub autobusem (w systemie B+R)	rowerem i tramwajem lub autobusem (bez systemu B+R)	pieszo	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność
Ogółem		19,3%	17,4%	6,3%	20,7%	28,4%	1,2%	,3%	4%	1,3%	,0%	,1%	,1%	3,2%	1,3%	12 656	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	27,0%	18,2%	,2%	22,9%	22,9%	,9%	4%	5%	1,1%	,1%	,1%	,1%	5,0%	,6%	10 422	100,0%
	Gminy ościenne	6,8%	16,2%	16,0%	17,1%	37,4%	1,6%	,2%	,3%	1,6%	0,0%	0,0%	,1%	,3%	2,5%	2 233	100,0%
Płeć	Kobieta	21,8%	18,7%	6,8%	22,3%	23,1%	,8%	,2%	4%	1,2%	,0%	,1%	,1%	3,3%	1,4%	6 876	100,0%
	Mężczyzna	16,3%	15,9%	5,6%	18,7%	34,8%	1,6%	4%	4%	1,5%	,0%	,1%	,1%	3,2%	1,3%	5 769	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	22,1%	24,8%	9,4%	25,8%	14,6%	0,9%	0,0%	0,0%	,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	,7%	316	100,0%
	16 - 19 lat	25,0%	25,1%	8,5%	32,1%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	,8%	0,0%	,1%	0,0%	2,4%	,4%	447	100,0%
	20 - 24 lat	26,7%	19,5%	4,7%	23,7%	17,3%	,1%	,1%	,2%	1,6%	0,0%	,0%	,2%	5,0%	,7%	1 434	100,0%
	25 - 29 lat	17,6%	12,2%	5,4%	21,9%	34,0%	,8%	,5%	,2%	1,8%	0,0%	0,0%	,3%	4,3%	1,1%	1 295	100,0%
	30 - 39 lat	15,2%	12,8%	6,4%	16,2%	41,6%	2,8%	,3%	,6%	,9%	,1%	0,0%	,1%	2,6%	,4%	2 466	100,0%
	40 - 49 lat	11,8%	13,1%	7,3%	19,5%	40,2%	1,7%	,5%	,8%	1,5%	0,0%	0,0%	,0%	3,2%	,4%	1 693	100,0%
	50 - 59 lat	17,1%	17,1%	5,7%	17,8%	31,4%	1,2%	4%	,3%	2,0%	,1%	0,0%	,1%	3,3%	3,5%	1 721	100,0%
60 lub więcej lat	24,5%	22,1%	5,8%	22,2%	18,0%	,3%	,3%	4%	1,2%	,0%	,2%	,0%	3,1%	1,8%	3 284	100,0%	
Wyszczenie	uczeń w szkole podstawowej	33,9%	42,2%	0,0%	3,4%	19,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	22	100,0%
	podstawowe	19,5%	23,1%	10,7%	20,1%	16,2%	,6%	,1%	,2%	1,5%	0,0%	,1%	0,0%	1,9%	6,0%	1 131	100,0%
	gimnazjalne	25,8%	25,1%	7,3%	28,2%	9,9%	,2%	0,0%	0,0%	,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	,5%	352	100,0%
	zawodowe	15,6%	17,2%	10,6%	22,2%	27,4%	4%	,3%	,3%	2,3%	,1%	0,0%	,0%	2,6%	1,2%	2 590	100,0%
	średnie	19,7%	18,1%	4,7%	22,0%	30,4%	,5%	,2%	,3%	,6%	0,0%	,1%	,1%	2,8%	,4%	4 784	100,0%
	policealne / pomaturalne	16,2%	16,2%	10,4%	21,4%	29,9%	,5%	,9%	,2%	,5%	,3%	,1%	0,0%	3,3%	0,0%	431	100,0%
wyższe	20,2%	12,5%	2,5%	17,3%	35,7%	3,0%	,6%	,8%	1,7%	,0%	,1%	,1%	4,9%	,5%	3 320	100,0%	

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lat i więcej. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 27. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? [P10]

		komunikacją miejską – tramwajem	komunikacją miejską – autobusem	komunikacją miejską – mikrobusem	komunikacją miejską – kilkoma środkami lokomocji	samochodem prywatnym	samochodem firmowym	samochodem i tramwajem lub autobusem (w systemie P+R tj. Parkuj i Jedź)	samochodem i tramwajem lub autobusem (bez systemu P+R tj. Parkuj i Jedź)	rowerem prywatnym	rowerem miejskim	rowerem i tramwajem lub autobusem (w systemie B+R)	rowerem i tramwajem lub autobusem (bez systemu B+R)	pieszo	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		13,0%	16,0%	4,7%	24,1%	36,4%	1,5%	,4%	,7%	,6%	,1%	,1%	,0%	,8%	1,7%	12 656	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	16,7%	16,1%	,4%	26,7%	34,5%	1,3%	,5%	1,0%	1,0%	,1%	,1%	,0%	,8%	,9%	10 422	100,0%
	Gminy ościenne	7,0%	15,9%	11,6%	19,8%	39,5%	1,7%	,1%	,3%	,0%	0,0%	,1%	0,0%	,7%	3,1%	2 233	100,0%
Płeć	Kobieta	15,7%	17,1%	4,7%	26,3%	30,6%	1,1%	,3%	,7%	,6%	,0%	,0%	,0%	,8%	1,9%	6 876	100,0%
	Mężczyzna	9,8%	14,6%	4,6%	21,4%	43,4%	1,9%	,4%	,7%	,7%	,1%	,2%	,0%	,7%	1,5%	5 769	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	16,2%	23,3%	9,4%	29,1%	18,8%	1,2%	0,0%	0,0%	,2%	0,0%	0,0%	0,0%	,9%	,9%	316	100,0%
	16 - 19 lat	21,3%	23,9%	4,7%	39,0%	8,7%	,1%	0,0%	,6%	,8%	0,0%	0,0%	0,0%	,2%	,7%	447	100,0%
	20 - 24 lat	20,0%	19,2%	3,0%	30,5%	23,3%	,4%	,2%	,4%	1,3%	,0%	,3%	,0%	,3%	1,1%	1 434	100,0%
	25 - 29 lat	10,2%	11,5%	4,0%	24,6%	44,5%	1,4%	,2%	,8%	1,0%	,2%	,2%	0,0%	,3%	1,2%	1 295	100,0%
	30 - 39 lat	8,3%	10,6%	5,2%	18,6%	50,7%	3,2%	,2%	1,0%	,9%	,1%	,0%	,0%	,4%	,6%	2 466	100,0%
	40 - 49 lat	8,4%	11,4%	4,5%	20,2%	49,1%	1,7%	,3%	1,1%	,6%	,0%	,0%	,0%	1,1%	1,4%	1 693	100,0%
	50 - 59 lat	10,8%	14,8%	4,7%	21,8%	40,0%	1,6%	,7%	,7%	,2%	,1%	0,0%	0,0%	,8%	3,9%	1 721	100,0%
	60 lub więcej lat	17,1%	21,3%	4,4%	26,1%	25,4%	,6%	,5%	,6%	,3%	,1%	,2%	0,0%	1,2%	2,2%	3 284	100,0%
Wysztalcenie	uczeń w szkole podstawowej	33,2%	39,9%	0,0%	4,7%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22	100,0%
	podstawowe	14,7%	22,9%	8,6%	23,8%	20,1%	,9%	,1%	,2%	,6%	,1%	0,0%	0,0%	1,0%	7,1%	1 131	100,0%
	gimnazjalne	20,9%	25,0%	4,6%	34,3%	12,6%	,2%	0,0%	,6%	,3%	0,0%	,5%	0,0%	,4%	,8%	352	100,0%
	zawodowe	11,6%	15,5%	8,9%	25,1%	34,4%	,5%	,2%	,6%	,4%	,1%	,2%	,0%	,8%	1,6%	2 590	100,0%
	średnie	13,4%	16,2%	3,2%	25,7%	37,9%	,8%	,3%	,8%	,4%	,0%	,0%	,0%	,7%	,5%	4 784	100,0%
	policealne / pomaturalne	11,7%	17,1%	4,4%	26,1%	36,2%	1,0%	,9%	,6%	,1%	0,0%	,1%	0,0%	1,0%	,8%	431	100,0%
wyższe	11,1%	10,7%	1,7%	20,2%	48,1%	3,5%	,7%	1,1%	1,1%	,1%	,1%	,0%	,7%	,9%	3 320	100,0%	

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 28. Co skłania Pana/Panią do korzystania z komunikacji zbiorowej w poruszaniu się po mieście, nawet pomimo posiadania samochodu? [P12]

		zafolowanie ulic (korki uliczne)	brak miejsc parkingowych	ryzyko kradzieży i uszkodzenia samochodu	wysoka jakość komunikacji zbiorowej	niższe koszty podróżowania komunikacją zbiorową	zły stan zdrowia	użyczenie samochodu innej osobie lub awaria	ponieważ nie mam samochodu	towarzystwo / impreza / alkohol	dobrze połączenie	brak alternatywy	ceny paliwa/ parkingów	nieobecność osoby podwożącej	wygoda / pogoda / dbałość o środowisko	inne	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		27,3%	23,4%	3,1%	5,0%	25,2%	9,9%	5,2%	37,6%	,3%	,1%	,2%	,1%	,1%	,2%	,5%	6,9%	10 040	145,2%
Miejsce zamieszkania	Kraków	31,4%	26,5%	2,6%	5,9%	21,6%	9,9%	4,9%	40,1%	4%	,2%	,2%	,1%	,1%	,4%	,7%	4,5%	8 481	149,4%
	Gminy ościemne	19,6%	17,5%	4,1%	3,5%	32,0%	9,9%	5,8%	33,0%	0,0%	0,0%	,1%	,1%	,0%	0,0%	,3%	11,3%	1 558	137,3%
Płeć	Kobieta	26,4%	22,0%	2,8%	5,0%	24,8%	10,9%	4,8%	38,1%	,1%	,2%	,3%	,1%	,1%	,3%	,4%	6,8%	5 835	143,2%
	Mężczyzna	28,6%	25,3%	3,5%	5,1%	25,7%	8,5%	5,7%	36,9%	,6%	,1%	,1%	,1%	,0%	,2%	,6%	7,0%	4 195	147,8%
Wiek	13 - 15 lat	16,0%	10,3%	,4%	2,1%	32,5%	16,7%	1,0%	35,7%	0,0%	,6%	,1%	0,0%	,2%	,1%	2,2%	7,3%	299	125,3%
	16 - 19 lat	21,5%	14,9%	1,2%	3,5%	29,8%	7,3%	2,6%	46,2%	0,0%	0,0%	,4%	,4%	0,0%	,6%	,2%	6,2%	435	134,9%
	20 - 24 lat	28,0%	21,8%	1,9%	4,0%	30,6%	4,1%	4,0%	45,6%	4%	,1%	0,0%	,1%	0,0%	,2%	,1%	5,7%	1 321	146,7%
	25 - 29 lat	29,9%	29,8%	2,8%	5,6%	26,4%	4,3%	6,6%	35,0%	4%	,2%	,1%	4%	0,0%	,3%	1,0%	6,4%	992	149,2%
	30 - 39 lat	32,4%	27,5%	4,5%	5,6%	24,7%	7,3%	8,8%	28,8%	4%	0,0%	0%	,0%	,1%	,1%	,4%	7,9%	1 677	148,6%
	40 - 49 lat	34,0%	29,1%	4,1%	4,5%	22,6%	8,6%	8,3%	28,1%	,5%	,3%	,2%	,1%	0,0%	,1%	,4%	9,4%	1 179	150,3%
	50 - 59 lat	33,0%	27,7%	4,6%	4,2%	21,1%	10,2%	6,3%	36,6%	4%	,1%	,1%	,2%	,1%	,3%	,7%	5,0%	1 298	150,5%
	60 lub więcej lat	20,5%	18,6%	2,4%	6,4%	24,3%	14,9%	2,2%	44,5%	,1%	,1%	,3%	0,0%	,0%	,3%	,3%	6,7%	2 839	141,8%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	6,3%	11,2%	0,0%	3,5%	40,7%	3,6%	0,0%	38,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	20	111,7%
	podstawowe	13,9%	11,7%	1,7%	5,7%	30,7%	16,6%	2,1%	43,8%	,1%	,2%	,3%	0,0%	,1%	,4%	,7%	6,8%	998	134,7%
	gimnazjalne	18,1%	13,0%	1,5%	3,4%	26,4%	9,8%	2,9%	47,9%	0,0%	0,0%	4%	4%	0,0%	,5%	,3%	5,5%	331	130,1%
	zawodowe	22,4%	18,4%	3,8%	3,7%	24,5%	11,2%	3,9%	42,2%	0,0%	0,0%	0%	,1%	,0%	0,0%	,3%	7,0%	2 079	137,4%
	średnie	29,1%	24,8%	3,2%	5,5%	24,1%	8,8%	4,3%	41,4%	2%	,2%	,1%	,1%	,0%	,1%	,4%	5,5%	3 825	148,0%
	policealne / pomaturalne	31,5%	22,4%	5,1%	4,1%	29,1%	8,5%	2,8%	32,0%	,3%	,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	,2%	12,5%	334	148,6%
wyższe	37,6%	34,1%	3,3%	5,5%	23,1%	7,0%	9,7%	25,1%	,7%	,2%	,2%	,1%	,1%	,5%	,8%	8,2%	2 432	156,2%	

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
Zadanie 2 -Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą wyników i szczegółowymi wnioskami

Konsorcjum wykonawców



Jan Friedberg
Projektowanie i doradztwo w zarządzaniu



Tabela 29. Czy posiada Pan/Pani uprawnienia do przejazdów ulgowych/darmowych komunikacją publiczną w Krakowie? [P5]

		Posiadam zniżkę 50%	Jeżdżę za darmo – mam zniżkę 100%	Posiadam inny rodzaj zniżki	Nie mam żadnych zniżek na przejazdy komunikacją miejską	Nie wiem czy mam prawo do zniżki	Mam prawo do zniżki ale nie wiem do jakiej	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność
Ogółem		23,4%	11,4%	1,8%	54,8%	4,8%	2,0%	1,8%	12 656	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	25,5%	12,8%	,8%	56,2%	2,2%	,8%	1,6%	10 422	100,0%
	Gminy ościenne	20,0%	9,1%	3,4%	52,4%	9,0%	4,0%	2,2%	2 233	100,0%
Płeć	Kobieta	23,8%	13,0%	1,9%	52,8%	4,8%	2,1%	1,5%	6 876	100,0%
	Mężczyzna	22,9%	9,3%	1,8%	57,1%	4,8%	1,9%	2,2%	5 769	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	69,2%	,7%	17,1%	6,8%	1,2%	1,2%	3,8%	316	100,0%
	16 - 19 lat	79,1%	1,1%	9,4%	8,1%	,3%	,9%	1,1%	447	100,0%
	20 - 24 lat	55,6%	1,5%	3,3%	31,9%	4,2%	2,0%	1,5%	1 434	100,0%
	25 - 29 lat	10,7%	1,7%	1,3%	79,0%	3,0%	1,9%	2,5%	1 295	100,0%
	30 - 39 lat	2,4%	1,0%	,4%	87,9%	5,4%	1,9%	1,0%	2 466	100,0%
	40 - 49 lat	6,1%	1,3%	,4%	84,4%	5,4%	1,0%	1,4%	1 693	100,0%
	50 - 59 lat	11,5%	3,6%	,5%	73,0%	6,3%	1,5%	3,6%	1 721	100,0%
	60 lub więcej lat	33,4%	38,9%	,6%	17,2%	5,2%	3,3%	1,4%	3 284	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	32,9%	0,0%	61,7%	3,2%	0,0%	0,0%	2,1%	22	100,0%
	podstawowe	32,2%	31,7%	3,9%	20,2%	5,6%	2,7%	3,8%	1 131	100,0%
	gimnazjalne	68,7%	8,7%	6,7%	12,2%	1,6%	,9%	1,1%	352	100,0%
	zawodowe	17,2%	10,1%	,8%	61,4%	6,2%	2,3%	2,0%	2 590	100,0%
	średnie	26,3%	8,4%	1,2%	58,6%	3,3%	1,0%	1,3%	4 784	100,0%
	policealne / pomaturalne	27,9%	6,0%	,3%	59,1%	3,3%	2,4%	1,0%	431	100,0%
	wyższe	12,4%	6,8%	,7%	69,5%	6,1%	2,9%	1,5%	3 320	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Tabela 30. Z jakich biletów korzysta Pan/Pani najczęściej, poruszając się komunikacją miejską? [P13]

		bilet na 1 przejazd lub 40 minut	bilet 20 minut	bilet 60 minut	bilet 90 minut	bilet 24h	bilet 72h	bilet 7 dni	bilet miesięczny imienny	bilet miesięczny na okaziciela	bilet semestralny imienny	inny	100% ulgi/ darmowy	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność
Ogółem		32,2%	16,1%	5,6%	1,1%	,6%	,0%	,0%	25,2%	,5%	3,2%	1,9%	7,6%	5,9%	10 036	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	26,5%	16,9%	3,6%	,3%	,3%	,0%	,0%	31,7%	,6%	4,3%	2,0%	8,7%	4,8%	8 477	100,0%
	Gminy ościennie	43,0%	14,6%	9,2%	2,7%	1,0%	0,0%	,1%	12,9%	,4%	1,2%	1,5%	5,4%	8,0%	1 558	100,0%
Płeć	Kobieta	31,5%	14,9%	5,5%	1,0%	,7%	,0%	,1%	26,0%	,5%	3,0%	2,0%	8,6%	6,2%	5 834	100,0%
	Mężczyzna	33,2%	17,8%	5,7%	1,3%	,4%	,0%	0,0%	24,1%	,6%	3,5%	1,7%	6,3%	5,5%	4 192	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	36,0%	18,7%	4,6%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	29,5%	,4%	3,9%	,3%	,2%	4,4%	299	100,0%
	16 - 19 lat	17,2%	10,8%	1,4%	2,0%	2,4%	,0%	0,0%	53,9%	1,4%	9,2%	,4%	,5%	1,0%	435	100,0%
	20 - 24 lat	21,9%	14,5%	2,7%	1,0%	,7%	0,0%	0,0%	38,6%	,9%	15,5%	,9%	,2%	3,0%	1 321	100,0%
	25 - 29 lat	30,8%	18,7%	5,8%	,5%	,5%	0,0%	,0%	30,2%	,4%	6,5%	1,2%	,5%	4,7%	992	100,0%
	30 - 39 lat	36,2%	19,3%	7,2%	1,2%	,5%	,1%	0,0%	27,8%	,5%	1,4%	,9%	,8%	4,1%	1 677	100,0%
	40 - 49 lat	36,2%	16,5%	9,0%	1,1%	,8%	,0%	,2%	25,9%	,5%	,3%	1,7%	,7%	7,0%	1 177	100,0%
	50 - 59 lat	40,4%	15,5%	6,9%	1,2%	,2%	,0%	,0%	27,4%	,8%	,9%	1,3%	1,7%	3,6%	1 298	100,0%
	60 lub więcej lat	30,2%	14,8%	4,2%	1,1%	,4%	0,0%	0,0%	9,8%	,2%	,3%	3,8%	24,9%	10,2%	2 837	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	38,8%	12,5%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20	100,0%
	podstawowe	30,4%	15,3%	4,3%	2,1%	,2%	0,0%	,0%	13,1%	,4%	1,9%	2,4%	21,0%	8,9%	997	100,0%
	gimnazjalne	22,4%	9,1%	3,2%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	50,5%	1,4%	4,3%	,9%	4,8%	1,7%	331	100,0%
	zawodowe	45,8%	15,4%	8,4%	1,5%	,7%	0,0%	,1%	15,0%	,2%	,4%	2,0%	6,1%	4,2%	2 078	100,0%
	średnie	29,0%	14,8%	5,2%	1,1%	,5%	,0%	,0%	30,0%	,6%	5,8%	1,9%	5,6%	5,4%	3 824	100,0%
	policealne / pomaturalne	32,8%	19,1%	6,3%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	18,1%	1,4%	9,6%	,5%	2,2%	9,0%	334	100,0%
	wyższe	29,6%	20,0%	5,0%	,8%	,5%	,0%	0,0%	28,4%	,5%	1,8%	1,7%	5,2%	6,5%	2 431	100,0%

Podstawa procentowania: badani, którzy korzystają z komunikacji zbiorowej. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 31. Jaki rodzaj biletu okresowego Pan/Pani posiada? [P14]

		bilet na 1 linię w Strefie I (Miasto Kraków)	bilet na 1 linię w Strefie I+ II (Aglomeracja)	bilet na 2 linię w Strefie I (Miasto Kraków)	bilet na 2 linię w Strefie I+ II (Aglomeracja)	bilet sieciowy w Strefie I (Miasto Kraków)	bilet sieciowy w Strefie I+ II (Aglomeracja)	inny	100% ulgi / bezpłatny	Bilet na strefę Bus	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność
Ogółem		25,4%	4,3%	4,1%	1,1%	55,0%	7,3%	,1%	0,0%	,2%	2,5%	3 490	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	25,4%	1,8%	4,4%	,7%	63,2%	2,6%	,1%	0,0%	0,0%	1,8%	3 280	100,0%
	Gminy ościenne	25,4%	16,1%	2,5%	3,4%	16,0%	29,5%	,2%	0,0%	1,2%	5,7%	210	100,0%
Płeć	Kobieta	25,4%	4,1%	4,1%	1,3%	55,3%	7,2%	,1%	0,0%	,2%	2,3%	2 122	100,0%
	Mężczyzna	25,4%	4,7%	4,1%	0,9%	54,6%	7,2%	,0%	0,0%	,2%	2,8%	1 362	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	41,7%	7,7%	1,7%	1,2%	42,9%	4,4%	0,0%	0,0%	0,0%	,5%	124	100,0%
	16 - 19 lat	15,3%	7,2%	2,6%	1,2%	54,0%	16,8%	0,0%	0,0%	1,7%	1,1%	309	100,0%
	20 - 24 lat	17,2%	2,3%	2,4%	1,3%	63,5%	10,7%	,1%	0,0%	0,0%	2,4%	832	100,0%
	25 - 29 lat	23,3%	5,8%	5,2%	,5%	60,5%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	429	100,0%
	30 - 39 lat	36,1%	4,1%	4,2%	,7%	47,3%	3,4%	,1%	0,0%	0,0%	4,1%	622	100,0%
	40 - 49 lat	26,3%	5,2%	4,9%	2,8%	51,1%	6,7%	,3%	0,0%	0,0%	2,7%	412	100,0%
	50 - 59 lat	31,9%	3,9%	6,3%	1,1%	48,9%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	426	100,0%
	60 lub więcej lat	17,6%	1,0%	4,9%	,2%	67,4%	5,4%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%	336	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	89,1%	0,0%	0,0%	0,0%	10,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4	100,0%
	podstawowe	27,7%	6,7%	3,3%	3,3%	49,2%	7,8%	,1%	0,0%	0,0%	1,9%	204	100,0%
	gimnazjalne	14,7%	9,2%	3,4%	1,7%	52,3%	15,7%	0,0%	0,0%	2,1%	,9%	192	100,0%
	zawodowe	37,1%	4,7%	4,3%	,8%	41,7%	3,9%	,2%	0,0%	0,0%	7,2%	388	100,0%
	średnie	24,6%	3,7%	3,7%	,6%	57,2%	8,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	1 684	100,0%
	policealne / pomaturalne	23,7%	,8%	6,7%	0,0%	61,5%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	138	100,0%
	wyższe	23,6%	3,2%	4,9%	1,5%	59,7%	4,3%	,2%	0,0%	0,0%	2,6%	874	100,0%

Podstawa procentowania: badani, którzy korzystają z biletu okresowego. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 32. Jeżeli najczęściej dociera Pan/Pani do Śródmieścia Krakowa samochodem, to co skłania Pana/Panią do tego? [P8]

		charakter pracy wymagający używania samochodu	wygoda	prestiz	nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej	niska jakość komunikacji zbiorowej	relatywnie niski koszt	krótszy czas dojazdu	stan zdrowia	inne	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		16,8%	81,9%	10,3%	22,4%	9,9%	6,7%	1,2%	1,0%	1,1%	1,8%	3 332	153,2%
Miejsce zamieszkania	Kraków	21,2%	82,0%	9,3%	21,6%	10,4%	7,7%	2,0%	1,3%	1,0%	2,3%	2 452	158,8%
	Gminy ościennie	12,5%	81,8%	11,3%	23,1%	9,4%	5,7%	,5%	,8%	1,2%	1,3%	880	147,6%
Płeć	Kobieta	12,5%	81,7%	12,0%	22,9%	10,1%	6,2%	1,1%	1,3%	1,6%	2,1%	1 376	151,6%
	Męczyzna	20,2%	82,0%	9,0%	21,9%	9,8%	7,1%	1,3%	,8%	,7%	1,6%	1 955	154,4%
Wiek	13 - 15 lat	6,0%	64,6%	5,7%	7,2%	1,2%	2,7%	0,0%	0,0%	15,2%	4,9%	34	107,6%
	16 - 19 lat	0,0%	83,1%	2,6%	7,8%	12,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	3,2%	22	110,4%
	20 - 24 lat	12,4%	81,2%	12,4%	28,6%	10,9%	14,2%	1,7%	,3%	0,0%	1,1%	161	163,0%
	25 - 29 lat	16,1%	81,1%	9,0%	18,3%	9,2%	4,9%	1,7%	,7%	,4%	1,4%	398	142,9%
	30 - 39 lat	21,5%	81,5%	10,7%	26,6%	12,1%	8,0%	1,8%	,0%	,5%	,9%	995	163,6%
	40 - 49 lat	18,2%	83,9%	15,7%	21,6%	11,7%	6,1%	,7%	,2%	,9%	2,2%	681	161,2%
	50 - 59 lat	21,1%	82,4%	8,0%	22,5%	8,6%	5,6%	,7%	,6%	,3%	2,6%	524	152,4%
	60 lub więcej lat	6,2%	82,5%	6,5%	19,1%	6,1%	6,1%	1,0%	5,0%	2,2%	2,4%	517	137,1%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	0,0%	33,9%	0,0%	0,0%	0,0%	9,2%	0,0%	0,0%	26,7%	30,2%	5	100,0%
	podstawowe	6,5%	79,5%	4,4%	9,3%	2,5%	3,7%	0,0%	5,9%	4,6%	2,3%	154	118,8%
	gimnazjalne	13,0%	69,6%	0,0%	14,3%	5,6%	1,9%	0,0%	1,2%	7,0%	2,8%	31	115,5%
	zawodowe	10,1%	85,0%	9,4%	22,0%	9,3%	5,2%	,1%	,6%	,5%	1,9%	596	144,2%
	średnie	14,1%	78,6%	9,6%	27,6%	9,1%	6,1%	1,0%	,9%	,3%	,5%	1 196	147,8%
	policealne / pomaturalne	22,7%	80,6%	13,8%	28,8%	10,4%	6,5%	0,0%	0,0%	1,7%	1,9%	143	166,3%
wyższe	24,8%	85,1%	12,8%	20,2%	12,8%	8,8%	2,4%	,5%	,8%	2,6%	1 201	170,8%	

Podstawa procentowania: badani, którzy najczęściej docierają do śródmieścia Krakowa samochodem prywatnym lub firmowym. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Tabela 33. Co skłania Pana/Panią do korzystania z samochodu w dojazdach do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? [P11]

	charakter pracy wymagający używania samochodu	wygoda	prestż	nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej	niska jakość komunikacji zbiorowej	relatywnie niski koszt	cena biletów	szybkość dojazdu/ zle połączenie	wiek	stan zdrowia	inna osoba mnie podwozi	inne	brak odpowiedzi	Ogółem		
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		13,6%	84,2%	9,2%	20,6%	8,8%	6,7%	,2%	2,0%	,5%	1,0%	,2%	,5%	1,7%	4 634	149,2%
Miejsce zamieszkania	Kraków	15,9%	83,8%	7,3%	18,7%	8,5%	9,3%	,4%	2,8%	,2%	1,2%	,2%	,5%	2,4%	3 707	151,3%
	Gminy ościenne	10,5%	84,6%	11,8%	23,1%	9,2%	3,1%	0,0%	,9%	,8%	,8%	,1%	,6%	,8%	927	146,3%
Płeć	Kobieta	8,8%	84,6%	10,5%	20,3%	9,2%	6,8%	,3%	1,9%	,5%	1,3%	,3%	,6%	2,2%	2 022	147,2%
	Mężczyzna	17,7%	83,8%	8,1%	20,8%	8,5%	6,6%	,2%	2,1%	,5%	,8%	,1%	,5%	1,3%	2 610	150,9%
Wiek																0,0%
	13 - 15 lat	4,7%	73,0%	0,0%	3,2%	3,8%	2,1%	0,0%	0,0%	15,5%	0,0%	2,6%	1,2%	,9%	63	107,1%
	16 - 19 lat	3,0%	82,9%	7,0%	2,1%	5,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	13,6%	39	115,7%
	20 - 24 lat	8,2%	83,4%	9,8%	20,1%	7,3%	8,2%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	,1%	2,1%	280	141,6%
	25 - 29 lat	16,1%	83,4%	7,2%	18,1%	9,1%	6,8%	,3%	2,2%	0,0%	,6%	0,0%	,5%	2,6%	569	146,8%
	30 - 39 lat	18,9%	84,9%	11,4%	22,8%	11,1%	8,3%	,1%	2,8%	0,0%	,0%	0,0%	,2%	1,2%	1 310	161,6%
	40 - 49 lat	15,0%	86,0%	13,5%	21,3%	10,6%	6,2%	,4%	1,5%	0,0%	,1%	0,0%	1,1%	1,4%	873	157,0%
	50 - 59 lat	15,3%	84,0%	6,7%	23,4%	6,3%	6,1%	,3%	1,7%	,1%	,7%	,1%	,3%	1,9%	687	146,9%
60 lub więcej lat	4,2%	83,4%	5,9%	18,4%	6,6%	5,9%	,3%	1,6%	,8%	4,5%	,6%	,6%	1,6%	813	134,4%	
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	0,0%	57,4%	0,0%	0,0%	27,1%	8,3%	0,0%	0,0%	34,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6	127,1%
	podstawowe	6,6%	80,6%	3,1%	7,4%	1,0%	5,1%	0,0%	1,2%	4,4%	6,1%	1,6%	0,8%	2,9%	226	120,8%
	gimnazjalne	17,2%	76,4%	1,3%	8,0%	2,9%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	1,0%	4,9%	7,8%	44	122,0%
	zawodowe	7,3%	85,5%	7,1%	16,6%	8,1%	5,9%	,1%	1,1%	,1%	,6%	,1%	,2%	1,6%	819	134,4%
	średnie	10,3%	80,9%	9,5%	26,0%	8,7%	5,8%	,2%	1,7%	,1%	,9%	,0%	,2%	1,3%	1 649	145,5%
	policealne / pomaturalne	20,3%	85,2%	12,8%	17,2%	9,1%	5,4%	1,7%	2,7%	0,0%	0,0%	,4%	0,0%	3,1%	172	157,8%
	wyższe	20,5%	87,6%	11,2%	20,8%	10,8%	8,6%	,3%	2,9%	0,0%	,4%	0,0%	,8%	1,6%	1 711	165,5%

Podstawa procentowania: badani, którzy docierają samochodem do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Tabela 34. Czy posiada Pan/Pani uprawnienia do darmowego, bądź zniżkowego parkowania w Śródmieściu Krakowa? [P7]

		posiadam uprawnienia do darmowego bądź zniżkowego parkowania	nie posiadam uprawnień do darmowego bądź zniżkowego parkowania	inne	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		5,9%	91,9%	,4%	1,7%	3 332	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	6,4%	90,5%	,4%	2,7%	2 452	100,0%
	Gminy ościenne	5,4%	93,3%	,5%	,8%	880	100,0%
Płeć	Kobieta	5,7%	92,1%	,4%	1,8%	1 376	100,0%
	Mężczyzna	6,0%	91,8%	,5%	1,7%	1 955	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	0,0%	89,7%	5,9%	4,3%	34	100,0%
	16 - 19 lat	0,0%	96,8%	0,0%	3,2%	22	100,0%
	20 - 24 lat	12,2%	86,4%	0,0%	1,4%	161	100,0%
	25 - 29 lat	2,7%	95,4%	,1%	1,8%	398	100,0%
	30 - 39 lat	5,0%	93,4%	,2%	1,4%	995	100,0%
	40 - 49 lat	3,4%	94,5%	,2%	1,9%	681	100,0%
	50 - 59 lat	8,1%	89,4%	,3%	2,2%	524	100,0%
	60 lub więcej lat	9,4%	88,1%	1,0%	1,5%	517	100,0%
Wysztalcenie	uczeń w szkole podstawowej	0,0%	73,3%	0,0%	26,7%	5	100,0%
	podstawowe	6,5%	88,8%	3,6%	1,1%	154	100,0%
	gimnazjalne	1,8%	95,4%	0,0%	2,8%	31	100,0%
	zawodowe	4,5%	93,7%	0,0%	1,8%	596	100,0%
	średnie	5,4%	93,6%	,2%	,8%	1 196	100,0%
	policealne / pomaturalne	6,3%	91,5%	0,0%	2,1%	143	100,0%
	wyższe	7,1%	90,2%	,3%	2,4%	1 201	100,0%

Podstawa procentowania: badani, którzy najczęściej docierają do Śródmieścia Krakowa samochodem prywatnym lub firmowym. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 35. Co skłoniłoby Pana/Panią do rezygnacji z dojazdów do Śródmieścia Krakowa samochodem? [P9]

		możliwość szybkiego dojazdu komunikacją miejską (bez korków)	zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej	wydłużenie czasu kursowania komunikacji miejskiej	poprawa komfortu podróży komunikacją miejską	możliwość pozostawienia pojazdu na bezpłatnym parkingu w pobliżu Śródmieścia	możliwość pozostawienia pojazdu na bezpłatnym parkingu w pobliżu Śródmieścia	nie jechać do Śródmieścia samochodem prywatnym ani służbowym	nizsza cena biletów/bezplatne przejazdy	czas przejazdu/ bezpośrednio, lepsze połączenia	awaria auta/ brak auta	inna praca/ lepsza pensja	wiek/ stan zdrowia	nic	inne	nie wiem	brak odpowiedzi	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		39,2%	36,7%	17,6%	20,4%	32,5%	9,1%	2,1%	1,2%	,7%	,2%	,3%	,5%	7,2%	,8%	,3%	2,5%	3 332	171,4%
Miejsce zamieszkania	Kraków	36,9%	27,7%	20,8%	20,7%	36,6%	11,0%	,9%	2,2%	,6%	,3%	,3%	,5%	8,1%	1,0%	,5%	3,5%	2 452	171,6%
	Gminy ościennie	41,6%	45,6%	14,5%	20,2%	28,4%	7,2%	3,3%	,1%	,9%	0,0%	,3%	,5%	6,3%	,7%	0,0%	1,5%	880	171,1%
Płeć	Kobieta	40,7%	35,9%	17,3%	21,3%	32,4%	9,5%	2,2%	,9%	,5%	,1%	,3%	,9%	6,7%	1,3%	,4%	2,7%	1 376	173,0%
	Mężczyzna	38,1%	37,3%	17,9%	19,7%	32,6%	8,8%	2,0%	1,4%	,9%	,2%	,3%	,3%	7,6%	,5%	,1%	2,3%	1 955	170,1%
Wiek	13 - 15 lat	28,8%	24,2%	13,9%	20,7%	10,2%	5,8%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	17,3%	7,9%	,7%	0,0%	34	139,2%
	16 - 19 lat	24,2%	30,6%	2,3%	40,0%	17,6%	35,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	3,2%	22	155,4%
	20 - 24 lat	42,9%	37,0%	14,4%	21,8%	25,7%	5,6%	2,0%	1,3%	,7%	,3%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	1,3%	161	157,8%
	25 - 29 lat	34,8%	34,6%	17,6%	20,1%	36,7%	11,7%	1,1%	3,0%	,1%	,0%	,3%	,3%	4,5%	,0%	,3%	3,1%	398	168,1%
	30 - 39 lat	40,6%	42,4%	22,3%	22,3%	35,4%	10,8%	,6%	0,9%	0,9%	0,0%	,5%	0,0%	4,7%	,7%	,5%	1,7%	995	184,1%
	40 - 49 lat	45,2%	38,5%	20,1%	23,6%	33,1%	9,6%	,2%	1,2%	,6%	,1%	,2%	0,0%	6,3%	,9%	0,0%	2,7%	681	182,2%
	50 - 59 lat	41,4%	36,3%	16,4%	15,5%	27,0%	5,3%	6,2%	,6%	1,4%	,2%	,1%	,4%	11,7%	,9%	,2%	3,1%	524	166,7%
60 lub więcej lat	31,3%	27,9%	9,9%	16,9%	34,9%	7,5%	3,2%	1,1%	,4%	,6%	,4%	2,6%	9,8%	0,9%	,3%	3,0%	517	150,7%	
Wyszkolenie	uczeń w szkole podstawowej	7,2%	26,7%	30,2%	56,9%	30,2%	0,0%	9,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,7%	0,0%	0,0%	0,0%	5	187,1%
	podstawowe	18,1%	14,6%	9,3%	9,6%	30,7%	6,8%	8,9%	1,6%	,7%	0,0%	0,0%	3,8%	16,9%	3,9%	,2%	2,4%	154	127,4%
	gimnazjalne	34,8%	26,1%	0,0%	22,2%	22,0%	21,9%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%	0,0%	0,0%	3,8%	31	140,8%
	zawodowe	41,2%	34,6%	18,0%	22,8%	27,1%	9,1%	4,2%	,3%	,3%	,0%	0,0%	,5%	7,2%	,2%	,3%	1,7%	596	167,4%
	średnie	40,3%	44,7%	19,1%	19,1%	32,5%	8,5%	,6%	1,2%	,7%	,2%	,1%	,1%	5,4%	,7%	,3%	1,6%	1 196	175,0%
	policealne / pomaturalne	42,2%	28,0%	21,1%	27,1%	37,9%	10,2%	0,0%	2,1%	3,0%	,6%	0,0%	,7%	3,1%	3,2%	1,6%	4,1%	143	184,9%
wyższe	41,9%	35,7%	18,1%	21,8%	35,4%	9,6%	1,4%	1,3%	,9%	,1%	,8%	,3%	7,2%	,5%	,2%	3,5%	1 201	178,7%	

Podstawa procentowania: badani, którzy najczęściej docierają do Śródmieścia Krakowa samochodem prywatnym lub firmowym. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Tabela 36. Co skłania Pana/Panią do korzystania z mikrobusów, nawet pomimo posiadania samochodu? [P16]

		dojeżdżają w miejsca, gdzie nie jeździ zwykła komunikacja miejska	niskie koszty przejazdu	wygoda: wsiadam i wysiadam gdzie chcę	dogodne pory kursowania (np. późnym wieczorem)	dojazd bez przesiadki	szybkość / czas dojazdu	brak innych środków transportu	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność
Ogółem		38,1%	47,7%	40,4%	23,2%	17,5%	,8%	1,3%	3,7%	450	172,6%
Miejsce zamieszkania	Kraków	40,3%	36,8%	24,6%	5,2%	26,3%	3,9%	0,0%	10,4%	44	147,6%
	Gminy ościenne	38,0%	48,1%	41,0%	24,0%	17,2%	,7%	1,4%	3,4%	406	173,6%
Płeć	Kobieta	37,3%	46,8%	42,5%	24,7%	17,0%	,7%	1,4%	4,0%	263	174,3%
	Mężczyzna	38,9%	48,8%	37,2%	21,1%	18,4%	,9%	1,3%	3,2%	186	169,8%
Wiek	13 - 15 lat	27,4%	45,9%	42,3%	7,9%	24,2%	0,0%	0,0%	5,3%	14	153,0%
	16 - 19 lat	27,6%	38,2%	30,1%	24,7%	45,8%	0,0%	0,0%	14,0%	24	180,5%
	20 - 24 lat	55,8%	32,8%	37,9%	30,7%	16,4%	2,6%	0,0%	4,2%	27	180,4%
	25 - 29 lat	47,0%	41,3%	49,7%	28,9%	12,7%	0,0%	0,0%	0,0%	36	179,7%
	30 - 39 lat	40,6%	67,2%	44,3%	26,4%	7,9%	0,0%	1,5%	2,2%	81	190,1%
	40 - 49 lat	33,9%	60,5%	35,1%	27,5%	18,1%	0,0%	1,5%	0,0%	66	176,5%
	50 - 59 lat	42,2%	43,4%	37,0%	18,7%	14,4%	2,8%	1,6%	6,2%	84	166,4%
60 lub więcej lat	33,8%	33,4%	42,0%	19,7%	20,7%	1,0%	2,3%	4,0%	118	156,9%	
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%
	podstawowe	36,4%	30,6%	50,2%	22,8%	24,6%	0,0%	3,6%	4,9%	75	173,1%
	gimnazjalne	29,6%	25,8%	20,0%	34,0%	49,6%	0,0%	0,0%	10,1%	19	169,1%
	zawodowe	44,7%	59,1%	33,8%	18,8%	10,9%	,8%	1,0%	2,0%	168	171,0%
	średnie	36,2%	46,5%	43,7%	24,2%	18,7%	1,5%	1,0%	2,0%	123	173,8%
	policealne / pomaturalne	54,2%	73,6%	32,1%	13,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	17	178,7%
wyższe	25,6%	50,3%	44,3%	32,6%	13,3%	1,3%	0,0%	5,7%	46	173,2%	

Podstawa procentowania: badani, którzy korzystają z mikrobusów. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Tabela 37. Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym jest samochód, z którego może Pan/Pani korzystać (jako kierowca lub pasażer)? [P1]

		tak	nie	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		66,8%	33,2%	14 503	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	62,3%	37,7%	11 858	100,0%
	Gminy ościennie	73,8%	26,2%	2 644	100,0%
Płeć	Kobieta	64,2%	35,8%	7 655	100,0%
	Mężczyzna	69,7%	30,3%	6 837	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	80,2%	19,8%	384	100,0%
	16 - 19 lat	72,6%	27,4%	555	100,0%
	20 - 24 lat	60,2%	39,8%	1 700	100,0%
	25 - 29 lat	73,4%	26,6%	1 462	100,0%
	30 - 39 lat	77,0%	23,0%	2 804	100,0%
	40 - 49 lat	78,0%	22,0%	1 960	100,0%
	50 - 59 lat	68,7%	31,3%	1 953	100,0%
	60 lub więcej lat	48,3%	51,7%	3 685	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	63,9%	36,1%	34	100,0%
	podstawowe	53,1%	46,9%	1 341	100,0%
	gimnazjalne	67,4%	32,6%	455	100,0%
	zawodowe	61,6%	38,4%	3 005	100,0%
	średnie	66,5%	33,5%	5 392	100,0%
	policealne / pomaturalne	65,0%	35,0%	495	100,0%
	wyższe	78,2%	21,8%	3 752	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 38. Czy korzysta Pan/Pani z samochodu podczas poruszania się po Krakowie? Jeśli tak, to w jaki sposób?
 [P2]

		najczęściej jako pasażer	najczęściej jako kierowca	równie często jako pasażer jak i kierowca	nie korzystam	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		37,4%	41,3%	15,6%	5,8%	7 933	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	36,1%	46,0%	13,1%	4,7%	6 262	100,0%
	Gminy ościenne	39,0%	34,8%	18,9%	7,3%	1 670	100,0%
Płeć	Kobieta	52,3%	22,6%	18,5%	6,5%	4 167	100,0%
	Mężczyzna	20,8%	61,8%	12,4%	5,0%	3 760	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	89,7%	0,0%	0,0%	10,3%	256	100,0%
	16 - 19 lat	83,3%	3,6%	6,2%	7,0%	297	100,0%
	20 - 24 lat	37,1%	34,4%	18,8%	9,7%	729	100,0%
	25 - 29 lat	27,9%	47,3%	20,3%	4,6%	871	100,0%
	30 - 39 lat	24,4%	50,8%	21,9%	2,8%	1 855	100,0%
	40 - 49 lat	26,8%	47,5%	21,2%	4,5%	1 281	100,0%
	50 - 59 lat	34,6%	47,2%	12,9%	5,4%	1 147	100,0%
	60 lub więcej lat	45,6%	38,4%	7,2%	8,8%	1 497	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16	100,0%
	podstawowe	67,0%	15,6%	4,3%	13,2%	565	100,0%
	gimnazjalne	84,4%	5,7%	3,6%	6,3%	239	100,0%
	zawodowe	36,9%	41,8%	14,3%	7,0%	1 399	100,0%
	średnie	33,9%	42,8%	17,9%	5,4%	2 871	100,0%
	policealne / pomaturalne	33,4%	48,3%	14,0%	4,4%	282	100,0%
	wyższe	24,8%	52,3%	19,5%	3,4%	2 547	100,0%

Podstawa procentowania: badani, którzy posiadają samochód w gospodarstwie domowym. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 39. Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym jest rower, z którego może Pan/Pani korzystać? [P3]

		tak	nie	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		48,1%	51,9%	12 656	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	39,3%	60,7%	10 422	100,0%
	Gminy ościennie	61,6%	38,4%	2 233	100,0%
Płeć	Kobieta	40,4%	59,6%	6 876	100,0%
	Mężczyzna	44,3%	55,7%	5 769	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	67,8%	32,2%	316	100,0%
	16 - 19 lat	69,6%	30,4%	447	100,0%
	20 - 24 lat	46,0%	54,0%	1 434	100,0%
	25 - 29 lat	46,0%	54,0%	1 295	100,0%
	30 - 39 lat	45,2%	54,8%	2 466	100,0%
	40 - 49 lat	49,1%	50,9%	1 693	100,0%
	50 - 59 lat	39,3%	60,7%	1 721	100,0%
	60 lub więcej lat	26,8%	73,2%	3 284	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	84,7%	15,3%	22	100,0%
	podstawowe	42,3%	57,7%	1 131	100,0%
	gimnazjalne	67,3%	32,7%	352	100,0%
	zawodowe	34,5%	65,5%	2 590	100,0%
	średnie	37,9%	62,1%	4 784	100,0%
	policealne / pomaturalne	50,3%	49,7%	431	100,0%
	wyższe	47,1%	52,9%	3 320	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 40. Czy korzysta Pan/Pani z roweru do poruszania się po mieście? [P4]

		tak	nie	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		29,3%	70,7%	4 786	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	36,8%	63,2%	3 560	100,0%
	Gminy ościennie	21,7%	78,3%	1 225	100,0%
Płeć	Kobieta	26,9%	73,1%	2 551	100,0%
	Mężczyzna	32,0%	68,0%	2 232	100,0%
Wiek	13 - 15 lat	33,9%	66,1%	191	100,0%
	16 - 19 lat	32,6%	67,4%	266	100,0%
	20 - 24 lat	42,1%	57,9%	588	100,0%
	25 - 29 lat	33,3%	66,7%	538	100,0%
	30 - 39 lat	35,0%	65,0%	993	100,0%
	40 - 49 lat	19,4%	80,6%	794	100,0%
	50 - 59 lat	23,6%	76,4%	660	100,0%
	60 lub więcej lat	24,5%	75,5%	756	100,0%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	37,2%	62,8%	18	100,0%
	podstawowe	28,6%	71,4%	430	100,0%
	gimnazjalne	29,5%	70,5%	216	100,0%
	zawodowe	20,4%	79,6%	761	100,0%
	średnie	27,0%	73,0%	1 639	100,0%
	policealne / pomaturalne	29,4%	70,6%	193	100,0%
	wyższe	36,1%	63,9%	1 518	100,0%

Podstawa procentowania: badani, którzy posiadają rower w gospodarstwie domowym. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 41. Co skłania Pana/Panią do korzystania z roweru, nawet pomimo posiadania samochodu? [P15]

		łatwość dojazdu, uniezależnienie od korków	dbałość o zdrowie	dbałość o środowisko naturalne	brak miejsc parkingowych	ryzyko kradzieży i uszkodzenia samochodu	niskie koszty podróżowania rowerem	rozrywka/ hobby/ rekreacja	brak innych środków transportu	wygoda/ szybkość	inne	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		57,8%	65,2%	18,3%	7,9%	0,7%	34,2%	4,0%	3,0%	,8%	,7%	1 391	192,7%
Miejsce zamieszkania	Kraków	56,3%	71,4%	21,7%	8,8%	,9%	31,6%	5,7%	1,4%	1,3%	1,0%	1 222	200,0%
	Gminy ościenne	60,5%	54,1%	12,3%	6,4%	0,5%	38,9%	0,9%	5,8%	0,0%	,2%	169	179,7%
Płeć	Kobieta	58,0%	68,7%	20,1%	7,9%	,5%	31,5%	3,0%	3,0%	,5%	,9%	690	194,0%
	Mężczyzna	57,7%	61,8%	16,7%	7,9%	1,0%	36,9%	4,9%	3,1%	1,1%	,5%	699	191,6%
Wiek	13 - 15 lat	50,1%	70,2%	19,4%	1,3%	0,0%	21,1%	4,7%	0,0%	1,1%	1,4%	62	169,4%
	16 - 19 lat	66,4%	55,0%	10,6%	2,9%	2,2%	36,1%	5,9%	1,1%	1,0%	2,0%	93	183,2%
	20 - 24 lat	70,2%	55,0%	19,5%	8,4%	,2%	45,9%	3,9%	,9%	,2%	,2%	257	204,5%
	25 - 29 lat	61,5%	66,7%	19,6%	8,4%	0,0%	45,1%	4,1%	1,6%	2,9%	,4%	185	210,3%
	30 - 39 lat	60,4%	71,3%	20,3%	7,3%	1,4%	33,0%	3,9%	,4%	,9%	,6%	329	199,4%
	40 - 49 lat	58,6%	71,2%	22,1%	12,8%	,3%	22,5%	3,7%	1,1%	,3%	,3%	179	192,9%
	50 - 59 lat	46,4%	54,4%	17,8%	8,7%	1,1%	34,9%	1,6%	9,8%	0,0%	0,8%	122	175,4%
	60 lub więcej lat	45,5%	69,0%	13,8%	10,1%	,3%	30,6%	4,5%	9,9%	,3%	,8%	164	184,8%
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	85,8%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	4	189,6%
	podstawowe	36,7%	52,2%	15,2%	4,1%	0,0%	32,6%	5,6%	16,5%	1,4%	1,0%	117	165,3%
	gimnazjalne	70,6%	59,8%	11,2%	4,3%	2,6%	35,4%	4,7%	2,5%	,6%	1,9%	65	193,6%
	zawodowe	57,8%	51,9%	8,3%	9,0%	1,5%	35,8%	1,6%	5,8%	,3%	1,2%	127	173,2%
	średnie	58,4%	66,5%	20,6%	5,9%	,5%	34,9%	5,7%	,3%	,3%	,3%	473	193,4%
	policealne / pomaturalne	58,3%	71,5%	19,0%	18,3%	3,5%	37,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	63	208,3%
	wyższe	61,4%	71,0%	22,2%	10,1%	,3%	34,6%	3,2%	,3%	1,2%	,5%	539	204,9%

Podstawa procentowania: badani, którzy korzystają z roweru do poruszania się po mieście. Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ Suma odsetków przekracza 100%, ponieważ respondenci mogli udzielić maksymalnie 3 odpowiedzi.

Tabela 42. Jaki procent wszystkich Pana/Pani podróży w obrębie Krakowa i strefie podmiejskiej wykonuje Pan/Pani komunikacją, samochodem, rowerem, pieszo? [P17]

		komunikacja zbiorowa	samochód	rower	pieszo	Razem
		Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Liczebność
Ogółem		45,5%	33,1%	3,0%	18,4%	12 656
Miejsce zamieszkania	Kraków	48,8%	29,8%	2,8%	18,6%	10 423
	Gminy ościenne	40,3%	38,6%	3,1%	17,9%	2 233
Płeć	Kobieta	49,9%	27,9%	2,4%	19,8%	6 876
	Mężczyzna	40,3%	39,5%	3,7%	16,6%	5 769
Wiek	13 - 15 lat	52,2%	20,4%	4,6%	22,8%	316
	16 - 19 lat	66,7%	11,9%	3,1%	18,3%	447
	20 - 24 lat	56,2%	20,6%	4,9%	18,4%	1 434
	25 - 29 lat	41,6%	39,6%	3,9%	14,9%	1 295
	30 - 39 lat	34,5%	45,6%	3,4%	16,6%	2 466
	40 - 49 lat	37,3%	43,7%	2,1%	16,9%	1 693
	50 - 59 lat	41,7%	37,1%	2,9%	18,3%	1 721
	60 lub więcej lat	54,0%	23,0%	1,9%	21,1%	3 284
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	37,5%	18,9%	7,0%	36,5%	22
	podstawowe	52,9%	19,4%	3,7%	24,0%	1 131
	gimnazjalne	64,0%	14,7%	2,9%	18,4%	352
	zawodowe	45,2%	32,0%	2,5%	20,2%	2 590
	średnie	47,5%	33,0%	2,2%	17,2%	4 784
	policealne / pomaturalne	43,3%	35,5%	2,7%	18,4%	431
	wyższe	37,3%	43,7%	3,8%	15,3%	3 320

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 i więcej lat. Wyniki wyznaczone w oparciu o deklaracje badanych.

Tabela 43. Jak Pan(i) określa ważność poszczególnych cech komunikacji miejskiej w Krakowie? Prosimy postąpić się skalą 1-10, gdzie 1 - w ogóle nieważna, a 10 - bardzo ważna. [O1]

		Punktualność kursowania	Regularność kursowania	Częstotliwość kursowania	Koszt przejazdu	Niezmiennność czasu przejazdu	Bezpieczeństwo osobiste pasażerów	Bezprzesiadkowość	Czas podróży	Komfort jazdy	Informacja dla pasażerów	Razem
		Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Liczebność
Ogółem		9,24	9,13	9,07	8,96	8,85	9,07	8,92	9,04	8,97	8,93	12 656
Miejsce zamieszkania	Kraków	9,41	9,27	9,20	9,04	8,92	9,21	9,02	9,14	9,06	8,98	10 423
	Gminy ościennie	8,97	8,90	8,85	8,83	8,74	8,84	8,75	8,87	8,83	8,84	2 233
Płeć	Kobieta	9,27	9,15	9,10	8,99	8,87	9,09	8,95	9,06	9,01	8,96	6 876
	Mężczyzna	9,21	9,11	9,03	8,93	8,83	9,04	8,88	9,01	8,93	8,89	5 769
Wiek	13 - 15 lat	9,38	9,17	9,11	9,03	8,98	9,14	8,96	9,12	8,99	8,87	316
	16 - 19 lat	9,33	9,20	9,14	8,99	8,84	9,13	8,86	9,05	8,92	8,84	447
	20 - 24 lat	9,26	9,06	9,04	8,94	8,68	8,95	8,75	9,00	8,68	8,71	1 434
	25 - 29 lat	9,24	9,04	9,01	8,99	8,71	8,93	8,83	8,99	8,83	8,76	1 295
	30 - 39 lat	9,21	9,15	9,08	8,95	8,83	8,99	8,96	9,06	8,98	8,89	2 466
	40 - 49 lat	9,22	9,13	9,09	9,04	8,93	9,09	8,96	9,08	9,01	8,99	1 693
	50 - 59 lat	9,20	9,12	9,05	8,99	8,84	9,07	8,89	8,99	8,94	8,93	1 721
	60 lub więcej lat	9,26	9,15	9,07	8,89	8,93	9,18	8,99	9,04	9,12	9,07	3 284
Wykształcenie	uczeń w szkole podstawowej	9,77	9,24	9,14	9,33	9,31	9,36	9,31	9,25	9,40	9,34	22
	podstawowe	9,22	9,14	9,12	9,08	9,02	9,18	9,05	9,17	9,10	9,03	1 131
	gimnazjalne	9,31	9,17	9,10	8,97	8,83	9,09	8,88	9,02	8,94	8,90	352
	zawodowe	9,16	9,10	9,04	9,00	8,94	9,04	8,98	9,02	9,02	9,02	2 590
	średnie	9,27	9,12	9,06	8,99	8,83	9,07	8,92	9,01	8,93	8,90	4 784
	policealne / pomaturalne	9,20	8,99	9,07	8,91	8,78	9,08	8,92	9,18	9,05	9,00	431
	wyższe	9,26	9,16	9,07	8,84	8,74	9,02	8,82	9,00	8,92	8,85	3 320

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat.

Tabela 44. Jak Pan(i) ocenia cechy komunikację miejską w Krakowie? Prosimy postąpić się skalą 1-10, gdzie 1 – ocena bardzo niska, a 10 - ocena bardzo wysoka. [O2-O3]

		Ogólna ocena	Punktualność kursowania	Regularność kursowania	Częstotliwość kursowania	Koszt przejazdu	Niezmiennność czasu przejazdu	Bezpieczeństwo osobiste pasażerów	Bezprzeziadkowość	Czas podróży	Komfort jazdy	Informacja dla pasażerów	Razem
		Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Liczebność
Ogółem		7,26	7,34	7,21	6,86	5,88	6,89	7,35	6,84	6,91	7,13	7,42	12 656
Miejsce zamieszkania	Kraków	7,15	7,26	7,12	6,77	5,44	6,81	7,28	6,65	6,83	7,06	7,42	10 423
	Gminy ościenne	7,47	7,47	7,37	7,01	6,61	7,02	7,46	7,16	7,03	7,26	7,42	2 233
Płeć	Kobieta	7,29	7,32	7,20	6,85	5,85	6,89	7,30	6,82	6,89	7,11	7,39	6 876
	Mężczyzna	7,23	7,36	7,23	6,86	5,92	6,89	7,41	6,87	6,92	7,17	7,46	5 769
Wiek	13 - 15 lat	7,67	7,65	7,64	7,37	6,38	7,44	7,84	7,61	7,39	7,71	7,92	316
	16 - 19 lat	7,40	7,47	7,39	6,87	6,25	6,98	7,86	7,02	6,94	7,25	7,72	447
	20 - 24 lat	7,26	7,32	7,31	6,94	6,06	6,95	7,40	6,80	6,81	7,10	7,56	1 434
	25 - 29 lat	7,08	7,05	7,01	6,74	5,46	6,63	7,21	6,62	6,64	6,91	7,24	1 295
	30 - 39 lat	7,06	7,09	6,97	6,67	5,56	6,61	7,03	6,60	6,68	6,89	7,14	2 466
	40 - 49 lat	7,12	7,15	6,96	6,64	5,57	6,70	7,05	6,64	6,62	6,81	7,07	1 693
	50 - 59 lat	7,20	7,27	7,11	6,69	5,64	6,82	7,32	6,79	6,90	7,10	7,39	1 721
	60 lub więcej lat	7,50	7,67	7,51	7,13	6,40	7,19	7,59	7,08	7,25	7,47	7,71	3 284
Wykształcenie	uczni w szkole podstawowej	7,68	8,25	8,02	7,84	7,30	7,83	7,71	7,93	7,65	7,76	7,99	22
	podstawowe	7,65	7,68	7,57	7,27	6,50	7,45	7,74	7,32	7,34	7,68	7,91	1 131
	gimnazjalne	7,53	7,74	7,55	7,07	6,34	7,13	7,95	7,13	7,15	7,48	7,93	352
	zawodowe	7,27	7,30	7,10	6,76	5,82	6,80	7,24	6,85	6,88	7,11	7,28	2 590
	średnie	7,16	7,22	7,10	6,71	5,71	6,74	7,24	6,73	6,77	7,03	7,28	4 784
	policealne / pomaturalne	7,22	7,24	7,16	6,92	6,06	6,99	7,48	6,64	7,00	7,18	7,52	431
	wyższe	7,16	7,28	7,20	6,85	5,72	6,80	7,25	6,68	6,83	6,94	7,36	3 320

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 13 lub więcej lat.

Tabela 45. Jakie rozwiązanie uważa Pan/Pani za bardziej korzystne? [K1]

		Połączenia bezpośrednie o małej częstotliwości (rzadziej niż co 12 minut)	Połączenia z 1 przesiadką, o dużej częstotliwości (częściej niż co 12 minut)	Nie wiem, to zależy	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		37,3%	29,0%	33,7%	14 119	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	37,7%	32,8%	29,5%	11 541	100,0%
	Gminy ościennie	36,6%	23,1%	40,2%	2 577	100,0%
Płeć	Kobieta	39,4%	29,7%	30,9%	7 471	100,0%
	Mężczyzna	34,8%	28,3%	36,9%	6 637	100,0%
Wiek	16 - 19 lat	32,1%	37,0%	30,9%	555	100,0%
	20 - 24 lat	29,8%	31,9%	38,3%	1 700	100,0%
	25 - 29 lat	38,1%	31,8%	30,1%	1 462	100,0%
	30 - 39 lat	36,3%	30,9%	32,8%	2 804	100,0%
	40 - 49 lat	35,9%	26,5%	37,6%	1 960	100,0%
	50 - 59 lat	38,6%	27,8%	33,6%	1 953	100,0%
	60 lub więcej lat	41,2%	26,3%	32,5%	3 685	100,0%
Wykształcenie	podstawowe	37,3%	20,4%	42,3%	993	100,0%
	gimnazjalne	33,7%	30,6%	35,7%	455	100,0%
	zawodowe	38,4%	24,1%	37,4%	3 005	100,0%
	średnie	39,0%	32,2%	28,8%	5 392	100,0%
	policealne / pomaturalne	30,7%	27,5%	41,8%	495	100,0%
	wyższe	35,7%	32,0%	32,3%	3 752	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 16 lub więcej lat.

Tabela 46. Czy jest Pan/Pani za wprowadzeniem dalszego ograniczenia ruchu w centrum Krakowa, na rzecz poprawienia sprawności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, czy też nie zgadza się Pan/Pani na dalsze ograniczenie ruchu samochodowego w centrum Krakowa? [K2]

		Jestem za ograniczeniem ruchu samochodowego	Jestem przeciw ograniczeniu ruchu samochodowego	Nie wiem, trudno powiedzieć, to zależy	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		30,1%	36,2%	33,7%	14 119	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	36,0%	35,7%	28,3%	11 541	100,0%
	Gminy ościenne	21,0%	37,0%	42,0%	2 577	100,0%
Płeć	Kobieta	33,1%	33,5%	33,5%	7 471	100,0%
	Mężczyzna	26,8%	39,3%	33,9%	6 637	100,0%
Wiek	16 - 19 lat	23,1%	30,3%	46,7%	555	100,0%
	20 - 24 lat	30,8%	28,6%	40,5%	1 700	100,0%
	25 - 29 lat	28,4%	43,5%	28,2%	1 462	100,0%
	30 - 39 lat	30,0%	42,2%	27,8%	2 804	100,0%
	40 - 49 lat	24,7%	39,7%	35,7%	1 960	100,0%
	50 - 59 lat	29,1%	38,9%	32,0%	1 953	100,0%
	60 lub więcej lat	35,7%	29,3%	35,1%	3 685	100,0%
Wykształcenie	podstawowe	28,4%	22,4%	49,2%	993	100,0%
	gimnazjalne	22,0%	28,3%	49,8%	455	100,0%
	zawodowe	24,6%	36,4%	39,0%	3 005	100,0%
	średnie	30,8%	39,5%	29,7%	5 392	100,0%
	policealne / pomaturalne	35,4%	31,9%	32,7%	495	100,0%
	wyższe	34,9%	39,3%	25,9%	3 752	100,0%




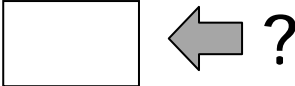
Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 16 lub więcej lat.

Tabela 47. Czy jest Pan/Pani za podniesieniem kosztów parkowania pojazdu w Krakowie (centrum Krakowa) dla zwiększenia rotacji i ułatwienia w zaparkowaniu dla potrzebujących, czy też nie zgadza się Pan/Pani na podniesienie kosztów? [K3]

		Jestem za podniesieniem kosztów parkowania	Jestem przeciw podniesieniu kosztów parkowania	Nie wiem, trudno powiedzieć, to zależy	Ogółem	
		% z N w wierszu	% z N w wierszu	% z N w wierszu	Nieważona liczebność	% z N w wierszu
Ogółem		13,1%	53,1%	33,9%	14 119	100,0%
Miejsce zamieszkania	Kraków	15,5%	55,4%	29,1%	11 541	100,0%
	Gminy ościenne	9,3%	49,4%	41,3%	2 577	100,0%
Płeć	Kobieta	14,0%	52,0%	34,0%	7 471	100,0%
	Męczyzna	12,1%	54,2%	33,7%	6 637	100,0%
Wiek	16 - 19 lat	5,9%	49,7%	44,5%	555	100,0%
	20 - 24 lat	12,2%	45,1%	42,7%	1 700	100,0%
	25 - 29 lat	11,0%	61,1%	27,9%	1 462	100,0%
	30 - 39 lat	15,6%	58,5%	25,9%	2 804	100,0%
	40 - 49 lat	10,9%	56,1%	33,0%	1 960	100,0%
	50 - 59 lat	11,2%	55,8%	33,0%	1 953	100,0%
	60 lub więcej lat	15,9%	46,1%	38,0%	3 685	100,0%
Wykształcenie	podstawowe	12,6%	36,0%	51,4%	993	100,0%
	gimnazjalne	6,2%	44,1%	49,7%	455	100,0%
	zawodowe	13,3%	47,8%	39,0%	3 005	100,0%
	średnie	13,3%	57,3%	29,4%	5 392	100,0%
	policealne / pomaturalne	16,4%	48,1%	35,5%	495	100,0%
	wyższe	13,8%	60,4%	25,8%	3 752	100,0%

Podstawa procentowania: wszyscy badani w wieku 16 lat lub więcej.

V. Kwestionariusze badania

Badanie zachowań transportowych – KRAKÓW 2013			
		<p>Dzień dobry nazywam się Jestem ankieterem firmy PBS i przeprowadzam badanie na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa dotyczące podróżowania i transportu publicznego.</p> <p>Celem badania jest poprawa systemu transportowego w Krakowie i dostosowanie systemu do potrzeb mieszkańców. Chciał(a)bym, żebyście poświęcili mi Państwo od 10 do 30 minut. Pragnę Państwa zapewnić, że badanie jest całkowicie anonimowe, a jego wyniki będą wykorzystane jedynie w zbiorczych zestawieniach statystycznych.</p>	
			
Data wywiadu: _ _ . _ _ .2013		Godzina rozpoczęcia wywiadu: _ _ : _ _	
Nr wiązki: _____		Nr ankiety: _____	
Imię i nazwisko Ankietera: _____		Nr Ankietera: _____	
Adres gospodarstwa dom.: _____ ulica, numer domu, kod rejonu komunikacyjnego (z próby)			
Ankieter, wpisz symbol dnia, za który wypełniasz dzienniczki podróży <i>Pamiętaj, że dzienniczek wypełniasz za dzień poprzedzający wywiad</i>			
		WT	Wtorek
		SR	Środa
		CZ	Czwartek
BŁOK A. INFORMACJE OGÓLNE NA TEMAT GOSPODARSTWA DOMOWEGO			
A1 Ile jest w Pana(i) gospodarstwie samochodów:			
A1a	osobowych prywatnych		Wpisz: _____
A1b	osobowych firmowych (będących w dyspozycji w dniu badania)		Wpisz: _____
A1c	ciężarowych lub dostawczych (własnych, lub firmowych, będących w dyspozycji w dniu badania)		Wpisz: _____
A1d	innych będących w dyspozycji w dniu badania (np. pożyczonych)		Wpisz: _____
A1e. Charakterystyka najczęściej używanego auta		Rok produkcji _____ Pojemność (np. 1.6) _____	Benzyna <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> LPG <input type="checkbox"/> inny <input type="checkbox"/>
A2	Czy w ciągu najbliższego roku planujecie Państwo dokupienie kolejnego samochodu do gospodarstwa, lub zakup pierwszego samochodu do gospodarstwa? <i>Ankieter: jedna odpowiedź</i>		1. <input type="checkbox"/> tak zamierzamy kupić pierwszy samochód 2. <input type="checkbox"/> tak, zamierzamy kupić kolejny samochód 3. <input type="checkbox"/> nie 4. <input type="checkbox"/> nie wiem, trudno powiedzieć
A3	Ile w Pana(pani) gospodarstwie domowym wynosi łączny miesięczny dochód „na rękę”(proszę o podanie średniej z typowego miesiąca)		1. <input type="checkbox"/> do 800 zł 2. <input type="checkbox"/> 801-1500 zł 3. <input type="checkbox"/> 1501-2500 zł 4. <input type="checkbox"/> 2501-3300 zł 5. <input type="checkbox"/> 3301-4000 zł 6. <input type="checkbox"/> 4001-5000 zł 7. <input type="checkbox"/> 5001 PLN i więcej zł 8. <input type="checkbox"/> nie wiem, trudno powiedzieć 9. <input type="checkbox"/> odmowa odpowiedzi
W kolejnej części chciałbym zapytać o wszystkich członków Pana(i) gospodarstwa domowego. Proszę, aby odpowiadał Pan(i) o wszystkich osobach kolejno, począwszy od Pana(i), a następnie według wieku pozostałych członków – od najstarszego do najmłodszego. Jeśli w Pana(i) gospodarstwie są osoby urodzone w 2008 roku lub później (czyli w wieku poniżej 6 lat), prosimy tylko o podanie ich imienia, płci i roku urodzenia.			

BLOK B. INFORMACJE O CZŁONKACH GOSPODARSTWA												Ankieter: Zapisz wszystkie osoby w gospodarstwie urodzone w 2007 roku lub wcześniej. Każdej osobie przypisz numer i zgodnie z nim uzupełnij poniższe table. Te same numery przypisz osobom w dziennikach podróży				BLOK C. PODRÓŻE	
B0: nr osoby	B1: Imię / inicjały	B1a: Obecność	B2: Płeć	B3: Rok urodzenia	B4: wyksz.	B5: Prawo jazdy	B6a: Zajęcie podstawowe	B6b: Zajęcie dodatkowe	B7a: Typ pracy podst.	B7b: Typ pracy dodat.	B8: Miejsce pracy Miejscowość, ulica	nr budynku	B9: Miejsce nauki (jeśli nauka w kilku miejscach wpisz to, w którym zajęcia odbywają się najczęściej)	Miejscowość, ulica	Nr budynku	C1: Podróże	C2: Powód
1																	

Ankieter – wpisz wszystkie kody i odpowiedzi w tabeli na sąsiedniej stronie (dotyczy pytań z sekcji B i C)			
B1	Imię lub inicjały	<i>Ankieter: Wpisz w tabeli</i>	
B1a	Czy osoba jest obecna w domu podczas badania?	1	Tak
		2	Nie
B2	Zaznacz płeć osoby	1	Kobieta
		2	Mężczyzna
B3	Proszę podać rok urodzenia osoby		<i>Ankieter: Wpisz w tabeli pełny rok np. 1981</i>
B4	Jakie osoba posiada wykształcenie ukończone?	1	uczeń w szkole podstawowej
		2	podstawowe
		3	gimnazjalne
		4	zawodowe
		5	średnie
		6	policealne/pomaturalne
		7	wyższe
B5	Czy ta osoba posiada prawo jazdy kategorii B, C, D lub T?	1	tak
		2	nie
B6a	Jakie jest zajęcie <u>podstawowe</u> osoby? <i>Ankieter: zajęcie podstawowe to takie, które zajmuje respondentowi relatywnie więcej czasu w ciągu tygodnia, niż pozostałe zajęcia.</i>	1	uczeń szkoły podstawowej
		2	uczeń gimnazjum
		3	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)
		4	student
		5	pracujący poza domem
		6	pracujący w domu
		7	emeryt / rencista
		8	bezrobotny
		9	pozostali
B6b	Jakie jest zajęcie <u>dodatkowe</u> osoby? <i>Ankieter: zajęcie dodatkowe to takie, które zajmuje respondentowi relatywnie dużo czasu w ciągu tygodnia, ale mniej niż podstawowe zajęcia (np. dodatkowa praca, dodatkowe studia itp.)</i>	1	uczeń szkoły podstawowej
		2	uczeń gimnazjum
		3	uczeń szkoły średniej (ponadgimnazjalnej)
		4	student
		5	pracujący poza domem
		6	pracujący w domu
		7	emeryt / rencista
		8	bezrobotny
		9	pozostali
		10	Brak zajęcia dodatkowego
B7a	<i>Ankieter: pytanie zadawane, jeśli respondent jako zajęcie podstawowe wskazał pracę (w B6a odpowiedzi 5 lub 6)</i> W jakim charakterze osoba pracuje?	1	pracownik najemny
		2	wolny zawód
		3	właściciel firmy
B7b	<i>Ankieter: pytanie zadawane, jeśli respondent jako zajęcie dodatkowe wskazał pracę (w B6b odpowiedzi 5 lub 6)</i> W jakim charakterze osoba pracuje?	1	pracownik najemny
		2	wolny zawód
		3	właściciel firmy
B8	W jakim miejscu osoba pracuje?	<i>Ankieter: wpisz w tabeli adres i numer rejonu komunikacyjnego</i>	
B8a	W jakie dni tygodnia zazwyczaj osoba pracuje?	<i>Ankieter: zaznacz w tabeli dni, w których osoba zazwyczaj pracuje</i>	

B9	W jakim miejscu osoba się uczy?	Ankieter: wpisz w tabeli adres i numer rejonu komunikacyjnego
B9a	W jakie dni tygodnia zazwyczaj osoba chodzi do szkoły?	Ankieter: zaznacz w tabeli dni, w których osoba zazwyczaj chodzi do szkoły

C1	<p>Proszę powiedzieć ile podróży odbył(a) osoba wczorajszej doby? Czyli od godziny 00:00 do godziny 23:59.</p> <p>Ankieter: Wpisz w tabeli po lewej liczbę odbytych podróży zsumowaną dla każdego członka gospodarstwa domowego.</p>	<p>Ankieter: <u>Odczytaj powoli i dokładnie definicję podróży:</u></p> <p>Jako podróż prosimy potraktować każde przemieszczenie się spełniające łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przebiega pieszo lub dowolnym środkiem transportu, • na odległość co najmniej 250 m, z określonej przyczyny, • źródło (początek), cel (koniec) lub jej odcinek położone są na obszarze województwa małopolskiego. <p>Krótkotrwała przerwa w danej podróży (do 3 min.) ani przesiadka (bez względu na jej czas) nie tworzą odrębnej podróży.</p> <p>Przystanek na przykład na zakupy w drodze do domu tworzy odrębną podróż.</p>	
	<p>Dlaczego osoba nie odbył(a) żadnej podróży wczorajszej doby?</p> <p>Ankieter: Wpisz kod jednej odpowiedzi dla każdego członka gosp. dom., który w badanym dniu nie odbył żadnej podróży.</p>	1	choroba
		2	brak potrzeby
		3	praca w domu
		4	zła pogoda
		5	przebywanie poza miejscem zamieszkania
		6	inne

Ankieter: przejdź do wypełniania dzienniczka

KWESTIONARIUSZ DLA WSZYSTKICH MIESZKAŃCÓW GOSPODARSTWA DOMOWEGO W WIEKU 6 LAT I WIĘCEJ

Numer punktu startowego		Numer ankietera:		Numer respondenta: (wg tabeli gospodarstwa)	
Numer gospodarstwa w wiązce:		Data wywiadu	_ _ · _ _ ·2013	Imię lub inicjały respondenta:	
Adres gospodarstwa:				Respondent obecny?	1. Tak 2. Nie
Ankieter, wpisz symbol dnia, za który wypełniasz dzienniczki podróży Pamiętaj, że dzienniczek wypełniasz za dzień poprzedzający wywiad			← ?	WT	Wtorek
				SR	Środa
				CZ	Czwartek

BLOK P – PREFERENCJE ODNOŚNIE KOMUNIKACJI

BLOK ZADAWANY OSOBOM URODZONYM W 2000 ROKU LUB WCZEŃNIEJ			Następne pytanie
P1	Czy w Pana(i) gospodarstwie domowym jest samochód, z którego może Pan(i) korzystać (jako kierowca lub pasażer)? <i>jedna odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> tak 2. <input type="checkbox"/> nie	P2 P3
P2	Czy korzysta Pan(i) z samochodu podczas poruszania się po Krakowie? Jeśli tak to w jaki sposób najczęściej? <i>jedna odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> najczęściej jako pasażer 2. <input type="checkbox"/> najczęściej jako kierowca 3. <input type="checkbox"/> równie często jako pasażer i jako kierowca 4. <input type="checkbox"/> nie korzystam	P3
P3	Czy w Pana(i) gospodarstwie domowym jest rower, z którego może Pan(i) korzystać? <i>jedna odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> tak 2. <input type="checkbox"/> nie	P4 P5
P4	Czy korzysta Pan(i) z roweru do poruszania się po mieście? <i>jedna odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> tak – w dalszej części ankiety zadawane P15 2. <input type="checkbox"/> nie	P5
P5	Czy posiada Pan(i) uprawnienia do przejazdów ulgowych/darmowych komunikacją publiczną w Krakowie? <i>jedna odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> Posiadam zniżkę 50% 2. <input type="checkbox"/> Jeżdżę za darmo – mam zniżkę 100% 3. <input type="checkbox"/> Posiadam inny rodzaj zniżki (<i>jaki?</i>)..... 4. <input type="checkbox"/> Nie mam żadnych zniżek na przejazdy komunikacją miejską 5. <input type="checkbox"/> nie wiem czy mam prawo do zniżki 6. <input type="checkbox"/> mam prawo do zniżki ale nie wiem do jakiej	P6
P6	W jaki sposób <u>najczęściej</u> dociera Pan(i) do Śródmieścia Krakowa? (rozumiemy przez to obszar wewnątrz II Obwodnicy, lub strefę płatnego parkowania) <i>można zaznaczyć tylko jedną odpowiedź</i>	1. <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – tramwajem 2. <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – autobusem 3. <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – mikrobusem 4. <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – kilkoma środkami lokomocji	P10
		5. <input type="checkbox"/> samochodem prywatnym 6. <input type="checkbox"/> samochodem firmowym	P7
		7. <input type="checkbox"/> samochodem i tramwajem lub autobusem (w systemie P+R tj. Parkuj i Jedź) 8. <input type="checkbox"/> samochodem i tramwajem lub autobusem (bez systemu P+R tj. Parkuj i Jedź) 9. <input type="checkbox"/> rowerem prywatnym 10. <input type="checkbox"/> rowerem miejskim 11. <input type="checkbox"/> rowerem i tramwajem lub autobusem (w systemie B+R tj. Dojeżdż rowerem i Jedź) 12. <input type="checkbox"/> rowerem i tramwajem lub autobusem (bez systemu B+R tj. Dojeżdż rowerem i Jedź) 13. <input type="checkbox"/> pieszo	P10

<p>P7</p>	<p>Zadawane, jeżeli respondent najczęściej dociera do Śródmieścia Krakowa samochodem prywatnym lub firmowym</p> <p>Czy posiada Pan(i) uprawnienia do darmowego bądź zniżkowego parkowania w śródmieściu Krakowa?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> posiadam uprawnienia do darmowego bądź zniżkowego parkowania <input type="checkbox"/> nie posiadam uprawnień do darmowego bądź zniżkowego parkowania <input type="checkbox"/> inne (zapisz jakie?)..... 	<p>P8</p>
<p>P8</p>	<p>Zadawane, jeżeli respondent najczęściej dociera do Śródmieścia Krakowa samochodem prywatnym lub firmowym</p> <p>Jeżeli najczęściej dociera Pan(i) do Śródmieścia Krakowa samochodem to co skłania Pana(ią) do tego? Proszę wybrać z podanych maksymalnie 3 powody. można zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> charakter pracy wymagający używania samochodu <input type="checkbox"/> wygoda <input type="checkbox"/> prestiż <input type="checkbox"/> nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> niska jakość komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> relatywnie niski koszt <input type="checkbox"/> inne (jakie) 	<p>P9</p>
<p>P9</p>	<p>Co skłoniłoby Pana(ią) do rezygnacji z dojazdów do śródmieścia samochodem? Proszę wybrać z podanych maksymalnie 3 opcje. można zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> możliwość szybkiego dojazdu komunikacją miejską (bez korków); <input type="checkbox"/> zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej; <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu kursowania komunikacji miejskiej; <input type="checkbox"/> poprawa komfortu podróżowania komunikacją miejską; <input type="checkbox"/> możliwość pozostawienia pojazdu na bezpłatnym parkingu w pobliżu śródmieścia; <input type="checkbox"/> możliwość pozostawienia pojazdu na bezpiecznym płatnym parkingu w pobliżu śródmieścia; <input type="checkbox"/> inne (jakie?) <input type="checkbox"/> nie jeżdżę do śródmieścia samochodem prywatnym ani służbowym 	<p>P10</p>
<p>P10</p>	<p>W jaki sposób najczęściej dociera Pan(i) do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? <i>można zaznaczyć tylko jedną odpowiedź</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – tramwajem <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – autobusem <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – mikrobusem <input type="checkbox"/> komunikacją miejską – kilkoma środkami lokomocji <hr/> <ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> samochodem prywatnym <input type="checkbox"/> samochodem firmowym <hr/> <ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> samochodem i tramwajem lub autobusem (w systemie P+R tj. Parkuj i Jedź) <input type="checkbox"/> samochodem i tramwajem lub autobusem (bez systemu P+R tj. Parkuj i Jedź) <input type="checkbox"/> rowerem prywatnym <input type="checkbox"/> rowerem miejskim <input type="checkbox"/> rowerem i tramwajem lub autobusem (w systemie B+R) <input type="checkbox"/> rowerem i tramwajem lub autobusem (bez systemu B+R) <input type="checkbox"/> pieszo 	<p>P12</p> <p>P11</p> <p>P12</p>

<p>P11 </p>	<p>Zadawane, jeżeli respondent najczęściej dociera do innych dzielnic samochodem prywatnym lub firmowym Co skłania Pana(ią) do korzystania z samochodu w dojazdach do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? Proszę wybrać z podanych maksymalnie 3 powody. <i>można zaznaczyć maksymalnie 3 odp.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> charakter pracy wymagający używania samochodu <input type="checkbox"/> wygoda <input type="checkbox"/> prestiż <input type="checkbox"/> nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> niska jakość komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> relatywnie niski koszt <input type="checkbox"/> inne(jakie)..... 	<p>P12</p>
<p>P12 </p>	<p>Co skłania Pana(ią) do korzystania z komunikacji zbiorowej w poruszaniu się po mieście, nawet pomimo posiadania samochodu? Proszę podać maksymalnie 3 najważniejsze przyczyny <i>można zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> nie korzystam z komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> zatłoczenie ulic (korki uliczne) <input type="checkbox"/> brak miejsc parkingowych <input type="checkbox"/> ryzyko kradzieży i uszkodzenia samochodu <input type="checkbox"/> wysoka jakość komunikacji zbiorowej <input type="checkbox"/> niższe koszty podróży komunikacją zbiorową; <input type="checkbox"/> zły stan zdrowia <input type="checkbox"/> użyczenie samochodu innej osobie lub awaria <input type="checkbox"/> ponieważ nie mam samochodu <input type="checkbox"/> inne (jakie?)..... 	<p>P15 P13</p>
<p>P13 </p>	<p>Z jakich biletów korzysta Pan(i) najczęściej poruszając się komunikacją miejską? <i>można zaznaczyć 1 odpowiedź</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bilet na 1 przejazd lub 40 minut <input type="checkbox"/> bilet 20 minut <input type="checkbox"/> bilet 60 minut <input type="checkbox"/> bilet 90 minut <input type="checkbox"/> bilet 24h <input type="checkbox"/> bilet 72h <input type="checkbox"/> bilet 7 dni <input type="checkbox"/> bilet miesięczny imienny <input type="checkbox"/> bilet miesięczny na okaziciela <input type="checkbox"/> bilet semestralny imienny <input type="checkbox"/> inny, jaki? 	<p>P15 P14 P15</p>
<p>P14 </p>	<p>Zadawane, jeśli respondent korzysta z biletu okresowego Jaki rodzaj biletu okresowego Pan(i) posiada?</p>	<ol style="list-style-type: none"> bilet na 1 linię w Strefie I (Miasto Kraków) bilet na 1 linię w Strefie I+ II (Aglomeracja) bilet na 2 linie w Strefie I (Miasto Kraków) bilet na 2 linie w Strefie I+ II (Aglomeracja) bilet sieciowy w Strefie I (Miasto Kraków) bilet sieciowy w Strefie I+ II (Aglomeracja) inny, jaki 	<p>P15</p>
<p>P15 </p>	<p>Zadawane, jeśli respondent korzysta z roweru (w P4 odpowiedź 1) Co skłania Pana(ią) do korzystania z roweru, nawet pomimo posiadania samochodu? Proszę podać 3 najważniejsze przyczyny <i>można zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> łatwość dojazdu, uniezależnienie od korków; <input type="checkbox"/> dbałość o zdrowie; <input type="checkbox"/> dbałość o środowisko naturalne; <input type="checkbox"/> brak miejsc parkingowych; <input type="checkbox"/> ryzyko kradzieży i uszkodzenia samochodu; <input type="checkbox"/> niskie koszty podróżowania rowerem; <input type="checkbox"/> inne (jakie?)..... <input type="checkbox"/> nie korzystam z roweru 	<p>P16</p>
<p>P16 </p>	<p>Zadawane, jeśli respondent korzysta z mikrobusów (w P6 lub P10 odpowiedź 3) Co skłania Pana(ią) do korzystania z mikrobusów, nawet pomimo posiadania samochodu? Proszę podać maksymalnie 3 najważniejsze przyczyny <i>można zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dojeżdżają w miejsca, gdzie nie jeździ zwykła komunikacja miejska; <input type="checkbox"/> niskie koszty przejazdu; <input type="checkbox"/> wygoda: wsiadam i wysiadam gdzie chcę; <input type="checkbox"/> dogodne pory kursowania (np. późnym wieczorem); <input type="checkbox"/> inne (jakie?) <input type="checkbox"/> nie korzystam w ogóle z mikrobusów 	<p>P17</p>

P17	Jaki procent wszystkich Pana(i) podróży w obrębie Krakowa i strefie podmiejskiej wykonuje Pan(i) komunikacją zbiorową, samochodem, rowerem i pieszo? Proszę rozłożyć 100% pomiędzy te 4 formy podróży.	Komunik. zbiorowa	samochód	rower	pieszo	RAZEM	K1
		%	%	%	%		

BLOK O - OCENA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

BLOK ZADAWANY OSOBOM URODZONYM W 2000 ROKU LUB WCZEŚNIEJ

O1	Jak Pan(i) określi ważność poszczególnych cech komunikacji miejskiej w Krakowie? Prosimy posłużyć się skalą 1-10, gdzie 1- w ogóle nieważna, 10 –bardzo ważna. Odpowiedzi prosimy zaznaczać zakreślając w kółko wartości w poniższej tabeli.												
		O1. WAŻNOŚĆ										<i>nie wiem, trudno powiedzieć</i>	
		<i>w ogóle nieważna</i>									<i>bardzo ważna</i>		
1	Punktualność kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
2	Regularność kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
3	Częstotliwość kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
4	Koszt przejazdu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
5	Niezmiennność czasu przejazdu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
6	Bezpieczeństwo osobiste pasażerów	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
7	Bezprzesiadkowość	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
8	Czas podróży	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
9	Komfort jazdy	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
10	Informacja dla pasażerów	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
O2	Jak Pan(i) ogólnie ocenia komunikację miejską w Krakowie? Prosimy o ocenę w skali od 1 do 10, gdzie 1- ocena bardzo niska, 10 – ocena bardzo wysoka. Jeśli nie korzysta Pan(i) z komunikacji miejskiej i nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie, prosimy o zaznaczenie 99.												
		Ocena niska										ocena wysoka	trudno powiedzieć
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
O3	Jak Pan(i) ocenia komunikację miejską w Krakowie? Prosimy posłużyć się skalą 1-10, gdzie 1- ocena bardzo niska, 10 – ocena bardzo wysoka. Odpowiedzi prosimy zaznaczać zakreślając w kółko wartości w poniższej tabeli.												
		O3. SATYSFAKCJA										<i>nie wiem, trudno powiedzieć</i>	
		<i>ocena bardzo niska</i>									<i>ocena bardzo wysoka</i>		
1	Punktualność kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
2	Regularność kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
3	Częstotliwość kursowania	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
4	Koszt przejazdu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
5	Niezmiennność czasu przejazdu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
6	Bezpieczeństwo osobiste pasażerów	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
7	Bezprzesiadkowość	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	
8	Czas podróży	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99	

9	Komfort jazdy	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
10	Informacja dla pasażerów	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99

BLOK K - PROBLEMATYKA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

BLOK ZADAWANY OSOBOM URODZONYM W 1997 ROKU LUB WCZEŚNIEJ

K1	Jakie rozwiązanie uważa Pan(i) za bardziej korzystne:	1. <input type="checkbox"/> Połączenia bezpośrednie o małej częstotliwości (rzadziej niż co 12 minut) 2. <input type="checkbox"/> połączenia z 1 przesiadką, o dużej częstotliwości (częściej niż co 12 minut) 3. <input type="checkbox"/> nie wiem, to zależy	K2
K2	Przy określaniu pożądanego stanu komunikacji w Krakowie, rozważa się pomysł dalszego ograniczenia ruchu samochodowego w centrum Krakowa, na rzecz poprawienia sprawności funkcjonowania komunikacji zbiorowej (przyspieszenie funkcjonowania komunikacji autobusowej) i ruchu pieszego i rowerowego (wydzielenie dodatkowych pasów ruchu). Czy jest Pan(i) za wprowadzeniem takiego rozwiązania, czy też nie zgadza się Pan(i) na dalsze ograniczenie ruchu samochodowego w Krakowie?	1. <input type="checkbox"/> jestem za ograniczeniem ruchu samochodowego; 2. <input type="checkbox"/> jestem przeciw ograniczeniu ruchu samochodowego 3. <input type="checkbox"/> nie wiem, trudno powiedzieć, to zależy	K3
K3	Przy określaniu pożądanego stanu komunikacji w Krakowie, rozważa się pomysł podniesienia kosztów parkowania pojazdu w Krakowie (centrum Krakowa) dla zwiększenia rotacji i ułatwienia w zaparkowaniu dla potrzebujących. Czy jest Pan(i) za wprowadzeniem takiego rozwiązania, czy też nie zgadza się Pan(i) na podniesienie kosztów parkowania pojazdów w Krakowie?	1. <input type="checkbox"/> jestem za podniesieniem kosztów parkowania; 2. <input type="checkbox"/> jestem przeciw podniesieniu kosztów parkowania; 3. <input type="checkbox"/> nie wiem, trudno powiedzieć, to zależy	K4

BLOK D – DZIENNICZEK PODRÓŻY

BLOK ZADAWANY OSOBOM URODZONYM W 2007 ROKU LUB WCZEŚNIEJ

W DZIENNICZEK „PODRÓŻE” na następnej stronie należy wypisać wszystkie podróże, które respondent wykonał w czasie ubiegłej doby (licząc od godziny 0:00 do 24:00). Dla ułatwienia – jeśli podróż rozpoczynała się lub kończyła pod tym adresem, pod którym Pan/i teraz przebywa, wystarczy wpisać „DOM” w polu „Miejscowość i gmina” dla początku lub końca podróży i nie uzupełniać ulicy i nr budynku.

Przypominamy:

- ✓ Jako podróż prosimy potraktować każde przemieszczenie się spełniające łącznie następujące warunki:
 - przebiega pieszo lub dowolnym środkiem transportu,
 - na odległość co najmniej 250 m, z określonej przyczyny,
 - źródło (początek), cel (koniec) lub jej odcinek położone są na obszarze województwa małopolskiego.
- ✓ Krótkotrwała przerwa w danej podróży (do 3 min.) ani przesiadka (bez względu na jej czas) nie tworzą odrębnej podróży.
- ✓ Przystanek na przykład na zakupy w drodze do domu tworzy odrębną podróż.
- ✓ Koniec każdej podróży jest jednocześnie początkiem następnej podróży (chyba, że koniec podróży jest w domu).
- ✓ Spacerzy piesze nie mające określonego punktu końcowego (celu), czyli w których początek podróży jest jednocześnie jej końcem, np. spacer z dzieckiem, psem itp. nie są traktowane jako podróże bez względu na jej długość.
- ✓ Podróże „bez konkretnego celu” wykonane samochodem, motorem, rowerem czy innym środkiem komunikacji – traktujemy jako podróże i wpisujemy do dzienniczka.
- ✓ Godzina rozpoczęcia podróży to czas opuszczenia domu, miejsca pracy czy sklepu i szkoły
- ✓ Godziną zakończenia podróży jest dojście do domu, szkoły, sklepu czy innego jej celu.

Numer podróży	Początek i koniec podróży	Miejscowość <i>Uwaga!: jeśli podróż poza woj. małopolskie zapisz tylko nazwę miejscowości i województwo</i>	Ulica <i>Uwaga!: poza Krakowem zapisz jedynie nazwę miejscowości i nr Gminy</i>	Nr budynku <i>Uwaga!: konieczny jest nr budynku i/lub nr rejonu lub gminy</i>	Nr rejonu kom. Krakowa lub nr Gminy strefy podmiejskiej	Motywacja początku i końca podróży	Godzina rozpoczęcia podróży GG:MM	Dotyczy komunikacji publicznej		Godzina zakończenia podróży (dotarcie do celu) GG:MM	Środki transportu w kolejności ich wykorzystania					Dotyczy		
								Godzina dojazdu na przystanek GG:MM	Godzina zakończenia podróży środkiem transportu GG:MM		pierwszy	drugi	trzeci	czwarty	piąty	Liczba przejazdów	Liczba osób w samoch. (z kierowcą)	Parking
1	START STOP																	
2	START STOP																	
3	START STOP																	
4	START STOP																	
5	START STOP																	
6	START STOP																	
7	START STOP																	
		Środki transportu:			Motywacja końca/początku podróży:				Parking:									
		1. tylko pieszo 2. samochód osobowy – jako kierowca 3. samochód osobowy – jako pasażer	4. tramwaj 5. autobus miejski 6. mikrobus 7. pociąg 8. autobus pozamiejski	9. taxi 10. rower 11. motocykl 12. motorower 13. samochód dostawczy 14. inne	1. dom (dojazd z/do domu) 2. praca (dojazd do/z miejsca pracy) 3. nauka 4. zakupy, usługi, urzędy (sklep, poczta, fryzjer, przychodnia itp.) 5. wypoczynek, rozrywka, rekreacja, sport	6. wizyta, odwiedziny (znajomi, rodzina) 7. załatwianie spraw służbowych w ramach wykonywanej pracy (ale nie dojazd do/z miejsca pracy) 8. podwożenie/odprowadzanie innych osób 9. inne	1. na jezdni, na chodniku, bez opłat 2. na jezdni w strefie płatnego parkowania 3. na podjeździe, wjeździe 4. parking ogólnodostępny, bezpłatny 5. parking ogólnodostępny, płatny					6. parking strzeżony 7. parking prywatny, firmy 8. teren nie urządzony 9. garaż 10. inne						



VI. Spis wykresów

Wykres 1.	Podróże w dniu poprzedzającym badanie.....	12
Wykres 2.	Lokalizacja celu podróży.....	13
Wykres 3.	Środki transportu w podróżach.....	14
Wykres 4.	Środki transportu w podróżach pieszych.....	14
Wykres 5.	Środki transportu w podróżach w zależności od lokalizacji celu podróży.....	15
Wykres 6.	Środki transportu w podróżach nie pieszych w zależności od lokalizacji celu podróży.....	15
Wykres 7.	Motywacje podróży.....	16
Wykres 8.	Motywacje podróży w różnych grupach badanych.....	16
Wykres 9.	Lokalizacja celu podróży w zależności od motywacji.....	17
Wykres 10.	Godzina rozpoczęcia podróży.....	18
Wykres 11.	Godzina rozpoczęcia podróży a wiek badanych.....	18
Wykres 12.	Czas trwania podróży.....	18
Wykres 13.	Czas trwania podróży a środek transportu.....	19
Wykres 14.	Liczba osób w samochodzie.....	20
Wykres 15.	Miejsce parkowania.....	21
Wykres 16.	Czas parkowania.....	21
Wykres 17.	Lokalizacja celu w podróżach rowerowych.....	22
Wykres 18.	Motywacje podróży rowerowych.....	22
Wykres 19.	Godzina rozpoczęcia podróży.....	23
Wykres 20.	Samochody osobowe w gospodarstwach domowych.....	24
Wykres 21.	Rok produkcji najczęściej używanego samochodu (według deklaracji badanych).....	25
Wykres 22.	Pojemność silnika najczęściej używanego samochodu (według deklaracji badanych).....	25
Wykres 23.	Rodzaj paliwa wykorzystywanego w najczęściej używanym samochodzie (według deklaracji badanych).....	25
Wykres 24.	Zamiar zakupu samochodu w ciągu najbliższych 12 miesięcy.....	26
Wykres 25.	Najczęstsze sposoby docierania do Śródmieścia oraz do innych dzielnic Krakowa (dane w oparciu o deklaracje badanych).....	26
Wykres 26.	Powody wyboru komunikacji miejskiej do poruszania się po Krakowie.....	27
Wykres 27.	Uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją miejską.....	28
Wykres 28.	Rodzaj najczęściej wykorzystywanego biletu.....	28
Wykres 29.	Powody wyboru samochodu w podróżach po Krakowie.....	29
Wykres 30.	Co mogłoby skłonić do rezygnacji z samochodu w dojazdach do Śródmieścia Krakowa?.....	30
Wykres 31.	Powody wyboru mikrobusów.....	31
Wykres 32.	Rowery w gospodarstwach domowych.....	31
Wykres 33.	Powody wyboru roweru do poruszania się po mieście.....	32
Wykres 34.	Ocena ważności i zadowolenia z poszczególnych elementów komunikacji miejskiej w Krakowie.....	33





Wykres 35.	Ocena korzystności rozwiązań.....	34
Wykres 36.	Stosunek do dalszego ograniczania ruchu samochodowego w centrum Krakowa.....	34
Wykres 37.	Stosunek do podniesienia kosztów parkowania w centrum Krakowa.....	35
Wykres 38.	Zmiany ogólnego wskaźnika ruchliwości mieszkańców Krakowa.....	36
Wykres 39.	Podział zadań przewozowych w Krakowie latach 1995 – 2013.....	36
Wykres 40.	Struktura podróży mieszkańców Krakowa według motywacji 1994 – 2013.....	37

VII. Spis tabel

Tabela 1.	Struktura próby badawczej.....	6
Tabela 2.	Ile podróży odbył(a) Pan/Pani w ciągu wczorajszej doby? [C1].....	38
Tabela 3.	Średnia liczba podróży.....	39
Tabela 4.	Kierunki podróży.....	40
Tabela 5.	Lokalizacja celu podróży.....	41
Tabela 6.	Środki transportu w podróżach - zagregowane.....	42
Tabela 7.	Środki transportu w podróżach - szczegółowe.....	43
Tabela 8.	Środki transportu w podróżach niepieszych - zagregowane.....	44
Tabela 9.	Środki transportu w podróżach nie pieszych - szczegółowe.....	45
Tabela 10.	Motywacje podróży.....	46
Tabela 11.	Godzina, w której rozpoczęła się podróż.....	47
Tabela 12.	Czas trwania podróży.....	48
Tabela 13.	Liczba przesiadek.....	49
Tabela 14.	Liczba osób w samochodzie.....	49
Tabela 15.	Miejsce parkowania.....	50
Tabela 16.	Czas parkowania.....	50
Tabela 17.	Motywacje podróży wykonywanych rowerem.....	50
Tabela 18.	Godzina, w której rozpoczęła się podróż rowerowa.....	51
Tabela 19.	Czas trwania podróży rowerowej.....	51
Tabela 20.	Samochody osobowe w gospodarstwach domowych [A1a-A1b].....	52
Tabela 21.	Rok produkcji najczęściej używanego samochodu osobowego [A1e].....	52
Tabela 22.	Pojemność silnika najczęściej używanego samochodu osobowego [A1e].....	52
Tabela 23.	Rodzaj paliwa stosowanego w najczęściej używanym samochodzie osobowym [A1e].....	53
Tabela 24.	Samochody ciężarowe i dostawcze w gospodarstwach domowych [A1c].....	53
Tabela 25.	Czy w ciągu najbliższego roku planujecie Państwo dokupienie kolejnego samochodu do gospodarstwa lub zakup pierwszego samochodu do gospodarstwa? [A2].....	53
Tabela 26.	W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do Śródmieścia Krakowa? [P6].....	54
Tabela 27.	W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? [P10].....	55
Tabela 28.	Co skłania Pana/Panią do korzystania z komunikacji zbiorowej w poruszaniu się po mieście, nawet pomimo posiadania samochodu? [P12].....	56



Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego
Zadanie 2 -Raport końcowy z badań ankietowych wraz z syntezą wyników i szczegółowymi wnioskami

Konsorcjum wykonawców



<i>Tabela 29.</i>	Czy posiada Pan/Pani uprawnienia do przejazdów ulgowych/darmowych komunikacją publiczną w Krakowie? [P5]	57
<i>Tabela 30.</i>	Z jakich biletów korzysta Pan/Pani najczęściej, poruszając się komunikacją miejską? [P13]	58
<i>Tabela 31.</i>	Jaki rodzaj biletu okresowego Pan/Pani posiada? [P14]	59
<i>Tabela 32.</i>	Jeżeli najczęściej dociera Pan/Pani do Śródmieścia Krakowa samochodem, to co skłania Pana/Panią do tego? [P8].....	60
<i>Tabela 33.</i>	Co skłania Pana/Panią do korzystania z samochodu w dojazdach do innych niż Śródmieście dzielnic Krakowa? [P11]	61
<i>Tabela 34.</i>	Czy posiada Pan/Pani uprawnienia do darmowego, bądź zniżkowego parkowania w Śródmieściu Krakowa? [P7]	62
<i>Tabela 35.</i>	Co skłoniłoby Pana/Panią do rezygnacji z dojazdów do Śródmieścia Krakowa samochodem? [P9]	63
<i>Tabela 36.</i>	Co skłania Pana/Panią do korzystania z mikrobusów, nawet pomimo posiadania samochodu? [P16]	64
<i>Tabela 37.</i>	Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym jest samochód, z którego może Pan/Pani korzystać (jako kierowca lub pasażer)? [P1]	65
<i>Tabela 38.</i>	Czy korzysta Pan/Pani z samochodu podczas poruszania się po Krakowie? Jeśli tak, to w jaki sposób? [P2].....	66
<i>Tabela 39.</i>	Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym jest rower, z którego może Pan/Pani korzystać? [P3]	67
<i>Tabela 40.</i>	Czy korzysta Pan/Pani z roweru do poruszania się po mieście? [P4]	68
<i>Tabela 41.</i>	Co skłania Pana/Panią do korzystania z roweru, nawet pomimo posiadania samochodu? [P15].....	69
<i>Tabela 42.</i>	Jaki procent wszystkich Pana/Pani podróży w obrębie Krakowa i strefie podmiejskiej wykonuje Pan/Pani komunikacją, samochodem, rowerem, pieszo? [P17].....	70
<i>Tabela 43.</i>	Jak Pan(i) określa ważność poszczególnych cech komunikacji miejskiej w Krakowie? Prosimy posłużyć się skalą 1-10, gdzie 1 - w ogóle nieważna, a 10 - bardzo ważna. [O1]	71
<i>Tabela 44.</i>	Jak Pan(i) ocenia cechy komunikację miejską w Krakowie? Prosimy posłużyć się skalą 1-10, gdzie 1 – ocena bardzo niska, a 10 - ocena bardzo wysoka. [O2-O3]	72
<i>Tabela 45.</i>	Jakie rozwiązanie uważa Pan/Pani za bardziej korzystne? [K1].....	73
<i>Tabela 46.</i>	Czy jest Pan/Pani za wprowadzeniem dalszego ograniczenia ruchu w centrum Krakowa, na rzecz poprawienia sprawności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, czy też nie zgadza się Pan/Pani na dalsze ograniczenie ruchu samochodowego w centrum Krakowa? [K2].....	74
<i>Tabela 47.</i>	Czy jest Pan/Pani za podniesieniem kosztów parkowania pojazdu w Krakowie (centrum Krakowa) dla zwiększenia rotacji i ułatwienia w zaparkowaniu dla potrzebujących, czy też nie zgadza się Pan/Pani na podniesienie kosztów? [K3]	75



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

