



PŁOCK



PTSP.PL

RAPORT

PŁOCKIE KONSULTACJE ROWEROWE



www.plock.eu

Projekt realizowany w ramach programu
Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.



Szanowni Państwo,

Od pięciu lat Płock staje się miastem bardziej przyjaznym dla rowerzystów. Każdego roku budujemy nowe drogi rowerowe łącząc je w sieć, która umożliwia płynną komunikację. Połączyliśmy nasze miasto infrastrukturą rowerową z większością ościennych gmin, umożliwiając bezpieczny dojazd do terenów rekreacyjnych wokół Płocka. Od 2011 r. potroiliśmy długość dróg rowerowych, dając na koniec 2015 r. do dyspozycji płocczan 45 km dróg i szlaków rowerowych, w zdecydowanej większości o nawierzchni asfaltowej.

W najbliższych latach nie tylko nie zwolnimy tempa inwestycji rowerowych, a wręcz przeciwnie - planujemy w Płocku szereg strategicznych inwestycji dla rowerzystów. Wśród najważniejszych jest wybudowanie drogi rowerowej, która połączy wzdłuż głównej osi komunikacyjnej miasta wszystkie osiedla od Podolszyc do Winiar. Rozważamy zmiany w organizacji ruchu, budowę parkingów rowerowych, stacji rowerowych i innych przyjaznych rowerzystom zmian w infrastrukturze. Finalnie chcemy uruchomić wypożyczalnię rowerów miejskich.

Zależy mi na tym, aby mieszkańcy mieli wpływ na kształt otaczającej ich przestrzeni miejskiej. Dlatego bardzo ważne było dla mnie poznanie Państwa przemyśleń i oczekiwań odnośnie „rowerowego Płocka”. Podsumowujemy prowadzone na początku roku konsultacje społeczne poświęcone tematyce rowerowej. Dysponujemy także „Programem zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”.

Dziękuję Państwu za aktywny udział w konsultacjach, za wszystkie uwagi i pomysły, jakimi podzieliście się z nami. Doceniając Państwa zaangażowanie i zainteresowanie sprawami przestrzeni miejskiej zapewniam, że wiele pomysłów wykorzystamy, by Płock był miastem przyjaznym dla rowerzystów.

Andrzej Nowakowski

Prezydent Miasta Płocka

Streszczenie

Płockie konsultacje rowerowe odbywały się pomiędzy 27 stycznia a 17 lutego 2016 za pośrednictwem internetowej platformy konsultacji społecznych oraz w toku tradycyjnych spotkań konsultacyjnych. Udział w nich wzięło łącznie 267 osób, które wyraziły swoje oczekiwania odnośnie infrastruktury rowerowej w Płocku.

Konsultacje wykazały, że:

- pozytywne nastawienie zarówno do dróg rowerowych prowadzonych w jezdni, jak i do ciągów pieszo-rowerowych, przy czym kobiety okazują lekką preferencję względem ciągów, a mężczyźni względem dróg prowadzonych w jezdni. Wśród zalet dróg prowadzonych w jezdni wymienia się głównie brak kolizyjności z ruchem pieszym oraz szybkość przemieszczania. Główną zaletą ciągów pieszo-rowerowych jest zdaniem respondentów bezpieczeństwo poruszania się rowerem.
- W przypadku drogi przy ulicy Mickiewicza w całej grupie badanych widoczna jest lekka preferencja względem drogi prowadzonej w jezdni, przy czym mężczyźni opowiadają się za tym wyborem w sposób zdecydowany, a kobiety nieznacznie preferują ciągi pieszo-rowerowe.
- Zapytani o to, które drogi – rekreacyjne czy transportowe – powinny mieć priorytet, mieszkańcy Płocka przychylają się raczej do dróg o charakterze transportowym. Przy czym zdecydowaną preferencję względem dróg o takim charakterze wykazują osoby korzystające z rowerów codziennie i częściej niż raz w miesiącu. W komentarzach zwracano uwagę na rosnącą popularność roweru jako środka transportu do pracy oraz na to, że dla celów rekreacyjnych wystarczające są drogi gruntowe już dostępne na przedmieściach Płocka.
- W przypadku konkretnego pytania o wybór priorytetu pomiędzy drogą wzdłuż ulicy Dobrzykowskiej a drogą poprowadzoną po wale, badani opowiedzieli się jednak zdecydowanie za drugą opcją. Wśród argumentów za tym rozwiązaniem wymieniano niskie koszty oraz walory widokowe. Przeciwnicy tego rozwiązania zwracali uwagę na bezpieczeństwo poruszania się po zmroku oraz trudność szybkiego przemierzenia dystansu drogą rekreacyjną.
- Wśród proponowanych przez ankietowanych metod promocji roweru jako środka transportu dominowały rozwiązania oparte na rozwoju infrastruktury rowerowej. Zwrócono również uwagę na możliwość aktywnej promocji rowerów przez systemy zachęt tworzonych przez pracodawców.
- Wśród priorytetowych lokalizacji nowych dróg rowerowych w Płocku wymieniono: drogę wzdłuż al. Jachowicza, Kobylińskiego i Piłsudskiego, trasę z Mostu Solidarności do Wyszogrodzkiej, dojazd ulicą Bielską do cmentarza komunalnego, ulicę Kilińskiego w całej długości i jej włączenie do Otolińskiej wraz ze zjazdami w ulice poprzeczne oraz trasę prowadzącą przez Most Legionów.
- Wśród priorytetowych lokalizacji parkingów dla rowerów znalazły się: Stary Rynek, CH Galeria Wisła, Galeria Mazovia, Szpital Wojewódzki oraz miejsca odwiedzane przez turystów. Zwracano również uwagę na znaczenie jakości montowanych stojaków rowerowych.

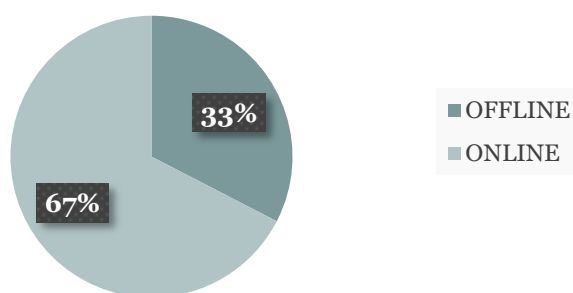
1. Charakterystyka próby

a. Liczebność próby

W badaniu wzięło udział łącznie 267 osób.

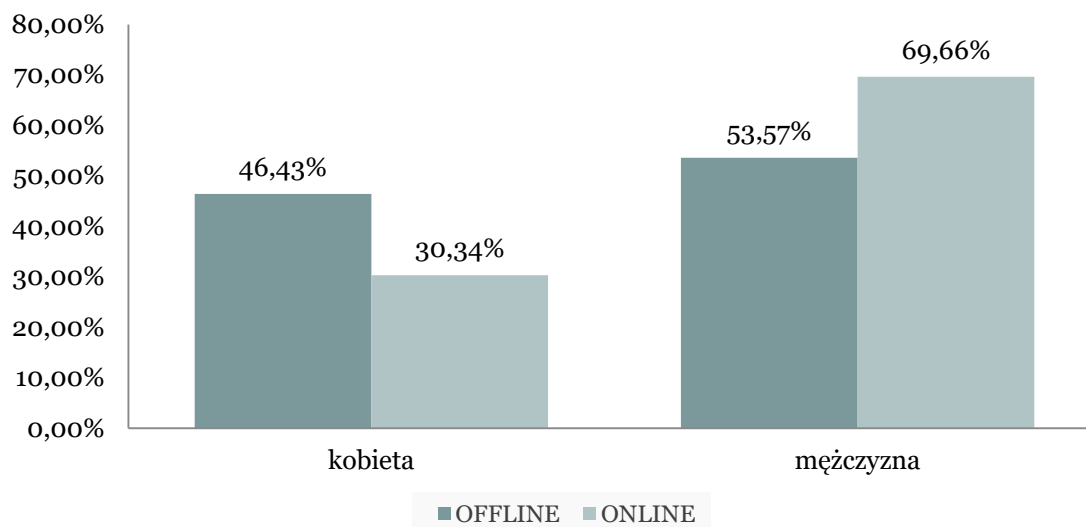
b. Ankiety tradycyjne vs. Badanie online

Rysunek 1. Uczestnicy konsultacji wg formy udziału



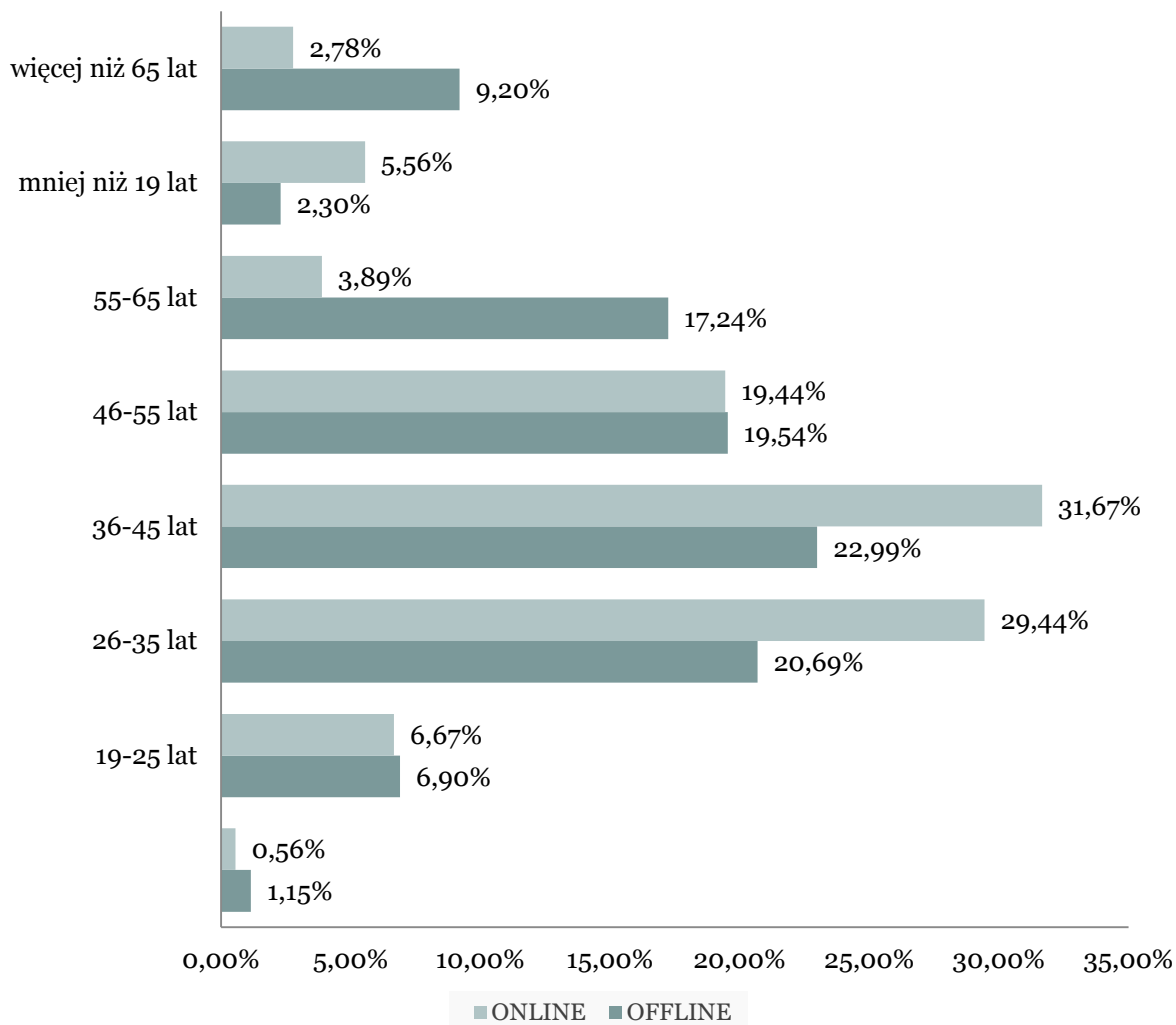
c. Struktura płci respondentów z podziałem na kanały on-line i off-line

Rysunek 2. Uczestnicy konsultacji w podziale na płeć wg formy udziału



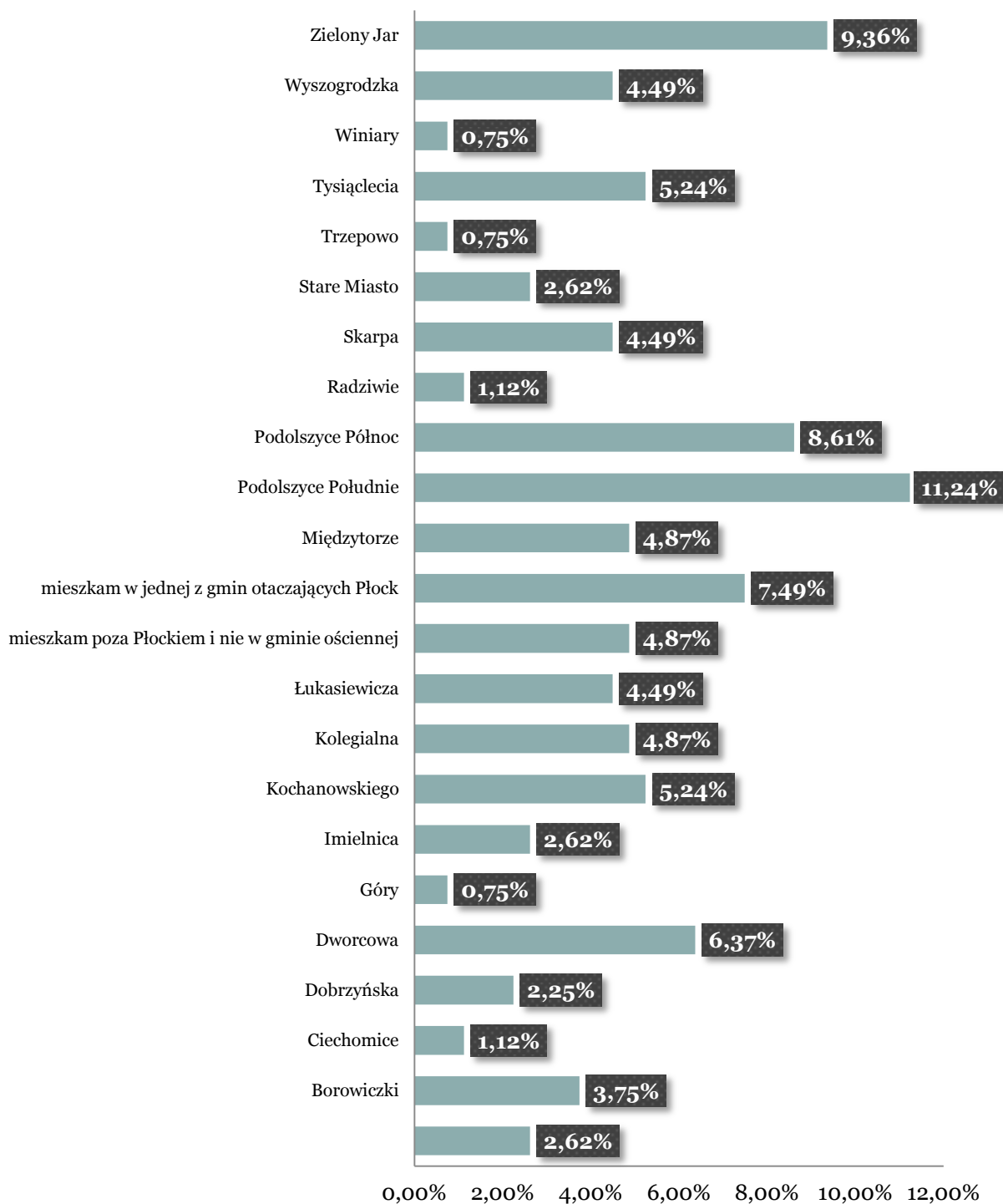
d. Przekrój wieku respondentów z podziałem na kanały on-line i off-line

Rysunek 3. Uczestnicy konsultacji wg wieku w podziale na formę udziału



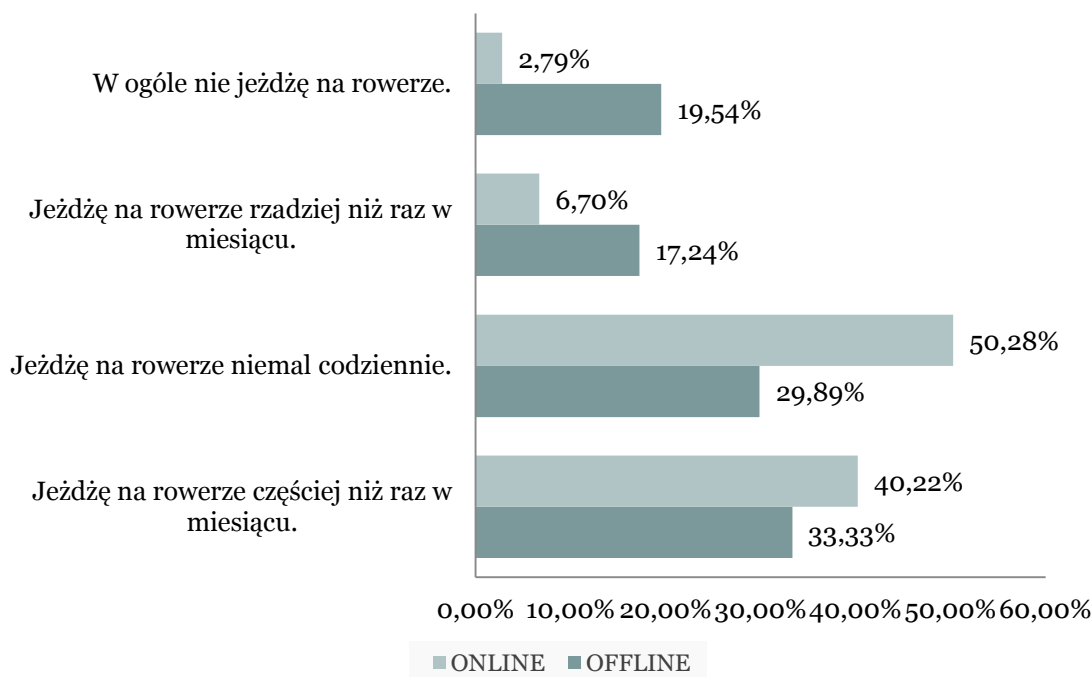
e. Pokrycie terenowe badania

Rysunek 4. Uczestnicy konsultacji wg miejsca zamieszkania



f. Struktura próby wg intensywności poruszania się rowerem z podziałem na badanych w trybie on-line i w trybie off-line

Rysunek 5. Uczestnicy konsultacji wg częstości korzystania z roweru w podziale na formę udziału



g. Uwagi

- Tradycyjne metody gromadzenia danych pozwalają zachować bardziej reprezentatywny przekrój próby
- Badanie on-line umożliwia dotarcie do większej liczby respondentów, w tym w szczególności do grup interesariuszy, które są najbardziej zainteresowane przedmiotem konsultacji społecznych, a które nie zawsze (z różnych przyczyn) mogą uczestniczyć w tradycyjnych spotkaniach konsultacyjnych

2. Stosunek respondentów do dróg rowerowych prowadzonych w jezdni vs. ciągów pieszo – rowerowych

a. Pytanie o ogólne preferencje

W odpowiedziach zaznaczanych na skali nie ujawnia się wyraźna preferencja względem żadnej opcji.

Tabela 1. Stosunek uczestników konsultacji do typów dróg rowerowych w podziale na formę udziału

Zły pomysł o <----> 10 Bardzo dobry pomysł	Średnia ocen	Liczba ocen	Odchylenie standardowe
Ciągi pieszo-rowerowe	5,72	183	3,48
OFFLINE	6,07	87	3,67
ONLINE	5,40	96	3,30
Pasy dla rowerów zlokalizowane w jezdni	5,81	197	3,52
OFFLINE	4,80	87	3,75
ONLINE	6,61	110	3,11

Wśród osób uczestniczących w badaniu za pośrednictwem Internetu widać lekką preferencję względem dróg rowerowych prowadzonych w jezdni, a wśród badanych metodą tradycyjną – względem ciągów pieszo-rowerowych. Przy czym wśród osób badanych on-line widać większą zgodność w opiniach (co nie dziwi, gdyż jednym z założeń leżących u podstaw stworzenia platformy było zbudowanie przestrzeni sprzyjającej osiągnięciu consensusu).

Zaobserwowane różnice w preferencjach można po części wytłumaczyć różnicami w strukturze prób badanych online i offline. Różnice w preferencjach widoczne są zarówno w przekroju płci, jak i ze względu na częstość korzystania z roweru. Osoby korzystające z roweru codziennie częściej opowiadają się za tworzeniem pasów rowerowych w jezdni niż osoby jeżdżące sporadycznie. Chociaż zależność ta widoczna jest u obu płci, to w przypadku kobiet wyraźnie widoczna jest awersja do pasów zlokalizowanych w jezdni, przy czym kobiety są w swoich poglądach zdecydowanie mniej zgodne od mężczyzn.

Tabela 2. Stosunek uczestników do typów dróg rowerowych w podziale na płeć i częstotliwość korzystania z roweru

Zły pomysł o <----> 10 Bardzo dobry	Średnia ocen	Liczba	Odchylenie
--	--------------	--------	------------

pomysł		ocen	standardowe
Ciągi pieszo-rowerowe			
kobieta	6,04	67	3,71
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	5,77	22	3,89
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	5,40	25	3,44
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	7,57	7	3,51
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	6,92	13	4,05
mężczyzna	5,43	113	3,33
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	4,65	48	3,12
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	6,23	45	3,42
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	5,43	14	3,39
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	5,83	6	3,49
Pasy dla rowerów zlokalizowane w jezdni			
kobieta	4,69	70	3,78
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	4,13	24	4,20
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	5,50	26	3,06
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	4,14	7	4,49
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	4,38	13	4,05
mężczyzna	6,54	124	3,15
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	7,11	54	2,90
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	6,49	49	3,37
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	5,60	15	2,97
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	4,17	6	2,99

Argumenty podawane w komentarzach użytkowników na platformie przemawiają w większym stopniu na korzyść pasów wydzielonych w jezdni. Użytkownicy licznie i w 100% poparli komentarze zwracające uwagę na możliwość kolizji z pieszymi oraz trudność rozwinięcia pełnych prędkości na ścieżce:

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
---------	------------	-------------	-----------	----------------------	-------------	------------------	-----------------

Ciągi pieszo- rowerowe	B	Ciągi pieszo- rowerowe są złym pomysłem, ponieważ...	częste skrzyżowania i pseudo przejścia dla pieszych przez ścieżko rowerowe np. na przystankach powoduje wiele kolizji z pieszymi, piesi często zajmują również pas dla rowerów	100%	12	12	0
Ciągi pieszo- rowerowe	B	Ciągi pieszo- rowerowe są złym pomysłem, ponieważ...	nie pozwalają na pełne wykorzystanie możliwości szybkociowych roweru, stwarzają duże prawdopodobieństwo kolizji zawinionych przez rozkojarzone osoby.	100%	11	11	0

W argumentach za budową ciągów pieszo-rowerowych wskazuje się na większy poziom bezpieczeństwa rowerzystów oraz możliwość wydzielenia w miejscach, gdzie jezdnia jest zbyt wąska do stworzenia pasa rowerowego. Jednak także i tu, wskazuje się na problem pieszych poruszających się po pasach dla rowerów:

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górze	Liczba ocen	Ile łapek w górze	Ile łapek w dół
Ciągi pieszo- rowerowe	B	Ciągi pieszo- rowerowe są dobrym pomysłem, ponieważ...	Komentarz zbiorczy ¹ : można je wybudować tam, gdzie nie ma miejsca na poprowadzenie pasa rowerowego w drodze	82%	17	14	-3
Ciągi pieszo- rowerowe	B	Ciągi pieszo- rowerowe są dobrym pomysłem, ponieważ...	w idealnym świecie pomysł jest świetny bo to bezpieczniejsza opcja niż ścieżki wydzielone na jezdni, ale żeby takie ścieżki przestały być źródłem frustracji rowerzystów trzeba jeszcze wyedukować pieszych, co może trochę potrwać	81%	16	13	-3
Ciągi pieszo- rowerowe	B	Ciągi pieszo- rowerowe są dobrym pomysłem, ponieważ...	Komentarz zbiorczy: zapewniają większe bezpieczeństwo poruszania się rowerzysty. Umożliwia to także edukację dzieci, jak poruszać się na rowerze bez strachu o życie na jezdni lub poruszania się slalomem między pieszymi na chodniku	83%	18	15	-3

b. Pytanie o ulicę Mickiewicza

¹ Pojęciem „Komentarz zbiorczy” określono te pozycje, które zostały stworzone z połączenia dwóch lub więcej podobnych komentarzy użytkowników.

Odpowiedzi respondentów dotyczące preferowanej formy drogi rowerowej w pobliżu ulicy Mickiewicza potwierdzają ich stosunek do pasów wydzielonych w jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych. W całej grupie przebadanych osób widoczna jest lekka preferencja względem pasów wydzielonych w jezdni. Przy czym mężczyźni zdecydowanie preferują pasy w jezdni, a kobiety ciągi pieszo-rowerowe.

Tabela 3. Preferencje względem typu drogi przy ul. Mickiewicza z podziałem na płeć i częstotliwość korzystania z roweru

Tak, powinna być w jezdni : +1 Nie, nie powinna być w jezdni: -1	Suma ocen	Średnia ocen	Liczba ocen	Odchylenie standardowe
Droga rowerowa na ul. Mickiewicza	18	0,09	192	1,00
kobieta	-11	-0,14	77	1,00
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	-7	-0,28	25	0,98
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	-1	-0,03	31	1,02
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	-2	-0,25	8	1,04
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	-1	-0,08	13	1,04
mężczyzna	29	0,25	115	0,97
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	23	0,45	51	0,90
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	5	0,12	43	1,00
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	1	0,07	15	1,03
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	0	0,00	6	1,10

W większości komentarzy pozostawionych na platformie konsultacji respondenci opowiadali się za wydzieleniem pasa w jezdni. Najwyżej oceniane komentarze zwracają uwagę na wygodę takiego rozwiązania, niskie koszty wykonania oraz wystarczający poziom bezpieczeństwa.

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Droga rowerowa na	C	Tak, powinna być w jezdni,	Poruszanie się rowerem po równym asfalcie jest o wiele bardziej	93%	14	13	-1

ul. Mickiewicza		gdyž...	komfortowe niż po chodniku z którego trzeba co chwile zjeżdżać z powodu wjazdów do posesji, osiedla.				
Droga rowerowa na ul. Mickiewicza	C	Tak, powinna być w jezdni, gdyž...	1. Rozwiązanie pozwoli "oswajać" kierowców samochodów z rowerzystami/n2. Stopień bezpieczeństwa jest wystarczający (takie rozwiązanie doskonale sprawdza się pod tym względem na ul. Armii Krajowej)/n3. Jazda asfaltem jest bardziej komfortowa/n4. Najniższy koszt wykonania	92%	13	12	-1

3. Drogi rekreacyjne czy transportowe?

a. Pytanie o ogólne preferencje

Tabela 4. Ocena priorytetu dróg rekreacyjnych vs. transportowych

Nie zgadzam się 0 <----> 10 Zgadzam się	Średnia ocen	Liczba ocen	Odchylenie standardowe
Priorytet dla dróg rekreacyjnych?	4,82	174	3,53
OFFLINE	5,82	84	3,71
ONLINE	3,88	90	3,08

Wśród wszystkich badanych widoczna jest lekka preferencja względem dróg transportowych. Respondenci udzielający odpowiedzi za pośrednictwem internetowej platformy konsultacji wykazali się zdecydowaną preferencją względem dróg o charakterze transportowym. Osoby uczestniczące w tradycyjnych spotkaniach konsultacyjnych wykazały nieznaczną preferencję względem dróg rekreacyjnych.

W przeciwieństwie do pytań odnoszących się do rodzajów dróg rowerowych, w tym przypadku nie występują różnice w odpowiedziach pomiędzy płciami. Średnia ocen dla kobiet wynosi 4,83 a dla mężczyzn 4,76.

Duże różnice w odpowiedziach respondentów widoczne są natomiast pomiędzy osobami, które korzystają z rowerów często a tymi, którzy nie jeżdżą wcale lub jeżdżą sporadycznie. Wyjaśniałoby to rozbieżności pomiędzy odpowiedziami online i offline. Osoby korzystające z roweru na co dzień opowiadają się za priorytetem dróg transportowych, a osoby nieporuszające się na rowerze wolałyby by w pierwszej kolejności powstawały drogi rekreacyjne.

Tabela 5. Ocena priorytetu dróg rekreacyjnych vs. transportowych w podziale na częstotliwość korzystania z roweru

Nie zgadzam się 0 <----> 10 Zgadzam się	Średnia ocen	Liczba ocen	Odchylenie standardowe
Priorytet dla dróg rekreacyjnych?	4,82	174	3,53
Jeżdżę na rowerze niemal codziennie	4,51	68	3,44
Jeżdżę na rowerze częściej niż raz w miesiącu	4,59	67	3,68
Jeżdżę na rowerze rzadziej niż raz w miesiącu	5,00	21	3,39
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	6,61	18	3,13

Większość komentarzy użytkowników platformy konsultacji społecznych wskazywała, że budowa dróg transportowych jest ważniejsza od dróg rekreacyjnych. Najczęściej wskazywano na fakt, że coraz więcej osób wykorzystuje rower jako środek transportu do pracy. Zwracano również uwagę, że drogi rekreacyjne na obrzeżu miasta będą mało użyteczne, jeżeli nie da się do nich dojechać rowerem z centrum. Pojawił się również argument, że jazda rekreacyjna poza miastem nie wymaga specjalnych szlaków rowerowych, gdyż zwyczajne drogi gruntowe są do tego celu odpowiednie.

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Priorytet dla dróg rekreacyjnych	G	Drogi o charakterze rekreacyjnym NIE są ważniejsze, bo...	Komentarz zbiorczy: coraz więcej osób korzysta z roweru jako środka transportu do i z pracy	94%	18	17	-1
Priorytet dla dróg rekreacyjnych	G	Drogi o charakterze rekreacyjnym NIE są ważniejsze, bo...	Komentarz zbiorczy: do terenów rekreacyjnych położonych na obrzeżu miasta trzeba w jakiś sposób bezpiecznie dojechać, a to jest możliwe drogami o charakterze komunikacyjnym	100%	21	21	0
Priorytet dla dróg rekreacyjnych	G	Drogi o charakterze rekreacyjnym NIE są ważniejsze, bo...	w charakterze rekreacyjnym bywa nawet przyjemniejszym pojechać po drodze gruntowej, byle wyrównanej aniżeli po asfalcie, chodzi o uroki danego miejsca. W sytuacji transportowej najważniejsze jest natomiast bezpieczeństwo oraz szybkość przejazdu danego odcinka.	100%	10	10	0

b. Pytanie o drogę wzdłuż ul. Dobrzykowskiej

W przypadku konkretnego pytania o ulicę Dobrzykowską badani w sposób zdecydowany opowiedzieli się za priorytetem drogi rekreacyjnej prowadzonej po wale względem drogi komunikacyjnej wzdłuż ulicy Dobrzykowskiej. Przy czym nie występowały zasadnicze różnice pomiędzy badanymi online i offline.

Tabela 6. Ocena wariantów szlaków rowerowych (Dobrzykowska vs. droga po wale) w podziale na formę udziału w konsultacjach

Tak: +1 Nie: -1	Suma ocen	Średnia ocen	Liczba ocen	Odchylenie standardowe
W pierwszej kolejności: rekreacyjna droga pieszo-rowerowa poprowadzona po wale przeciwpowodziowym	86	0,44	196	0,90
OFFLINE	32	0,37	86	0,93
ONLINE	54	0,49	110	0,88
W pierwszej kolejności: droga dla rowerów wzdłuż ul. Dobrzykowskiej	-45	-0,25	183	0,97
OFFLINE	-24	-0,29	84	0,96
ONLINE	-21	-0,21	99	0,98

W argumentach podawanych za poprowadzeniem rekreacyjnej drogi po wale wskazuje się na korzyści finansowe płynące z takiego rozwiązania (oszczędność) oraz walory turystyczne wału. Komentarze argumentujące za drogą wzdłuż ulicy Dobrzykowskiej wskazują, że po wale już można poruszać się rowerem, a trasa ta nie sprzyja szybkiej jeździe po mieście. Ponadto, zwrócono uwagę, że jazda szlakiem po wale może być niebezpieczna po zmroku.

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerzystów na lewym brzegu Wisły	A	Droga dla rowerów wzdłuż ul. Dobrzykowskiej, ponieważ...	Komentarz zbiorczy: Obecnie istnieje już możliwość poruszania się rowerem po wale, ale jest to miejsce lepsze do jazdy rekreacyjnej niż szybkiego przemieszczania się po mieście, co zapewni droga rowerowa wzdłuż Dobrzykowskiej	75%	24	18	-6

<p>Ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerzystów na lewym brzegu Wisły</p>	<p>A</p>	<p>Droga dla rowerów wzdłuż ul. Dobrzykowskiej, ponieważ...</p>	<p>Wydaje mi się, że wiele osób może nie czuć się bezpiecznie poruszając się rowerem po zmiernym wałach, dlatego lepiej, aby najpierw powstała droga wzdłuż Dobrzykowskiej, która jest oświetlona, a "bliskość" zabudowań daje bezpieczeństwo.</p>	<p>75%</p>	<p>16</p>	<p>12</p>	<p>-4</p>
<p>Ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerzystów na lewym brzegu Wisły</p>	<p>A</p>	<p>Rekreacyjna droga pieszo-rowerowa poprowadzona po wale przeciwpowodziowym, ponieważ...</p>	<p>Nie wymaga dużych nakładów finansowych, tak jak budowa od początku DDR (wystarczy asfaltowanie, malowanie i zniwelowanie nierówności). Po drugie, byłoby dobrym przykładem zachęcającym do wykorzystania wałów pod infrastrukturę rowerową w Płocku i okolicach Wisły</p>	<p>73%</p>	<p>26</p>	<p>19</p>	<p>-7</p>
<p>Ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerzystów na lewym brzegu Wisły</p>	<p>A</p>	<p>Rekreacyjna droga pieszo-rowerowa poprowadzona po wale przeciwpowodziowym, ponieważ...</p>	<p>Komentarz zbiorczy: Wał ma niezaprzeczalne walory jako ciekawa trasa widokowa</p>	<p>78%</p>	<p>27</p>	<p>21</p>	<p>-6</p>

4. Promocja roweru

Zastanawiając się nad możliwościami promocji roweru, ankietowani w komentarzach na platformie konsultacyjnej zwracali w szczególności uwagę na konieczność rozbudowy i modernizacji infrastruktury rowerowej, zapewnienie bezpieczeństwa poruszania się oraz włączenie w promocję roweru zakładów pracy.

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Komentarz zbiorczy: rozbudowywać infrastrukturę rowerową	100%	21	21	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Komentarz zbiorczy: rozbudowywać i remontować trasy wylotowe z miasta i rekreacyjne	100%	14	14	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Należy promować rower, ale wcześniej dać możliwość bezpiecznego poruszania się zarówno rekreacyjnego jak i transportowego wraz z możliwością zaparkowania roweru w okolicy miejsca pracy lub przy urzędach sklepach. Może wtedy promocja nie będzie aż tak potrzebna.	100%	13	13	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Najważniejsze to nieoddawanie całej przestrzeni publicznej autom! Błędem jest poszerzanie ulic (kłania się Paradoks Braessa i Prawo Lewisa-Mogridge'a). Brak informacji o najważniejszych faktach, że to rower jest najlepszym (najtańszym i najszybszym) środkiem transportu na przestrzeni do 7 km.	100%	14	14	0

Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	dbać o bezpieczeństwo na drogach rowerowych przez czytelne oznakowanie (czasem nawet dodatkowe) i akcje informacyjne. Należy unikać przejazdów rowerowych przez ulicę (takich jak Górach k. salony Toyoty czy ul Mostowej) i prowadzić je przy skrzyżowaniach!!	92%	13	12	-1
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Komentarz zbiorczy: zadbać o istniejące trasy rowerowe - obniżyć krawężniki utrudniające płynną jazdę, wyciąć gałęzie wychodzące na ścieżki, naprawić ubytki i nierówności w nawierzchni, itp.	100%	15	15	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Zróbmy w Płocku śluzę rowerowe! Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego skorzystają na poprawie bezpieczeństwa tam gdzie ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych. Śluzka może być usytuowana na części jezdni, na całej szerokości lub na wybranym pasie ruchu. Nie wszędzie można wybudować drogę rowerową	93%	14	13	-1
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Komentarz zbiorczy: budować bezpieczne parkingi rowerowe i ustawiać porządne stojaki dla rowerów	100%	14	14	0

Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Zróbmy stacje naprawcze! W wybranych punktach węzłowych na płockich drogach rowerowych zróbmy ogólnodostępne terenowe stacje naprawcze. Stacja naprawcza może być wyposażona w zestaw popularnych kluczy płaskich, imbusowych i pompkę z adapterem.	100%	16	16	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	Komentarz zbiorczy: włączyć w promocję roweru zakłady pracy, które mogłyby stosować różne rodzaje zachęt finansowych i pozafinansowych dla swoich pracowników do wyboru roweru jako środka transportu	86%	14	12	-2
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	1.Poprawić istniejącą infrastrukturę (wysokie, niewyprofilowane krawężniki przy przejazdach) 2. Połączyć w spójną sieć istniejące drogi 3. Zbudować główny szlak od Imielnicy, wzdłuż alei aż do ul.Dobrzyńskiej - trasa ułatwi szybki dojazd do centrum 4. Organizować imprezy rowerowe	100%	12	12	0
Promocja roweru i inne propozycje usprawnień	H	Uważam, że należy	robić takie badania, słuchać ludzi którzy dużo na rowerze śmigają i łączyć te ścieżki w jedną spójną całość.	100%	12	12	0

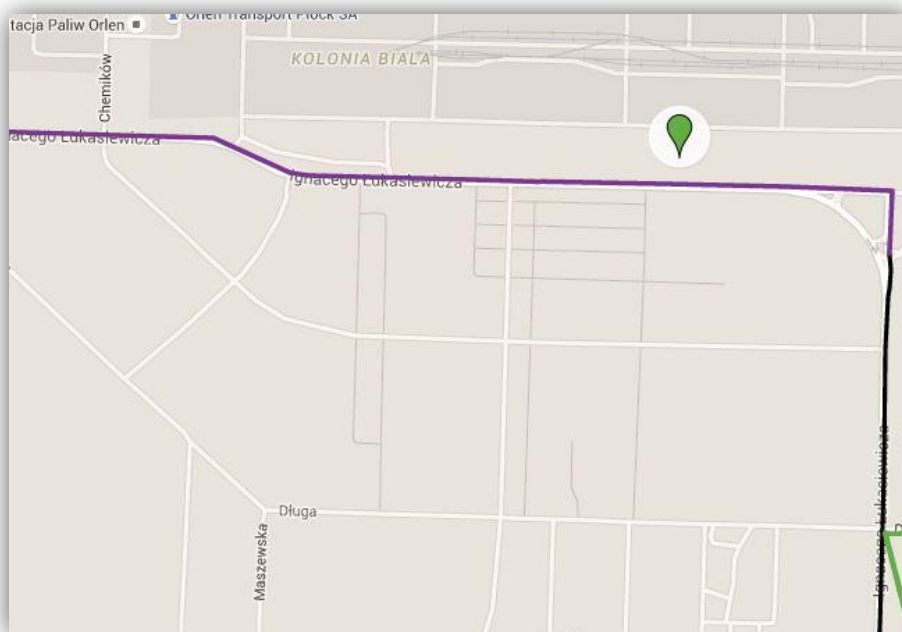
5. Propozycje przebiegu nowych dróg rowerowych

Wśród najbardziej pożądaných dróg rowerowych wskazywanych w badaniu należy wymienić, kolejno:

- Drogę wzdłuż al. Jachowicza, Kobylińskiego i Piłsudskiego
- Trasę z Mostu Solidarności do Wyszogrodzkiej
- Dojazd ulicą Bielską do cmentarza komunalnego
- Ulicę Kilińskiego w całej długości i jej włączenie do Otolińskiej wraz ze zjazdami w ulice poprzeczne
- Trasę prowadzącą przez Most Legionów

Poniżej przytoczone zostały propozycje, które zgromadziły dużą ilość ocen, wśród których zdecydowana większość była pozytywna:

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Trzeba ludziom pracującym w kombinacie pokazać, że nie muszą jeździć samochodami.	100%	14	14	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: ulica Bielska - dojazd do cmentarza komunalnego	94%	17	16	-1

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Wzdłuż al. Jachowicza, Kobylińskiego i Piłsudskiego ponieważ spinałaby już istniejące ścieżki rowerowe w jedną całość i integrowała całą infrastrukturę rowerową umożliwiając najszybszy przejazd przez Płock. Obecnie nie ma takiej ścieżki przechodzącej przez Centrum i umożliwiającej dojazd na Podolszyce, a są to trasy często uczęszczane przez rowerzystów.	100%	29	29	0

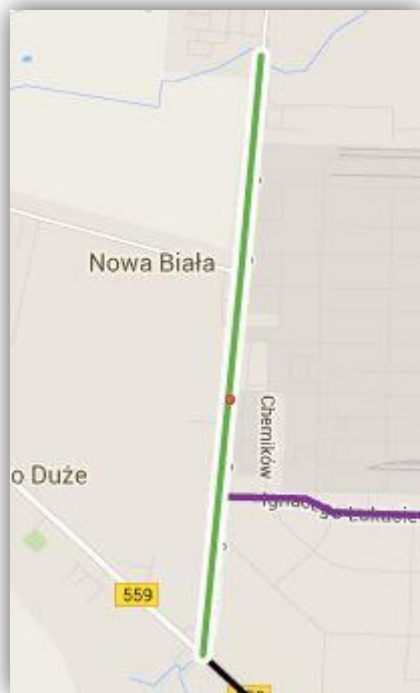
Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Trasa z mostu na Podolszyce. Znacznie ułatwi przedostanie się na drugą stronę Wisły mieszkańcom Podolszyc i Międzytorza.	100%	20	20	0

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	1.Stary most 2. Kobylińskiego - Podolszyce 3. i moje marzenie: wał w kierunku Soczewki	93%	15	14	-1

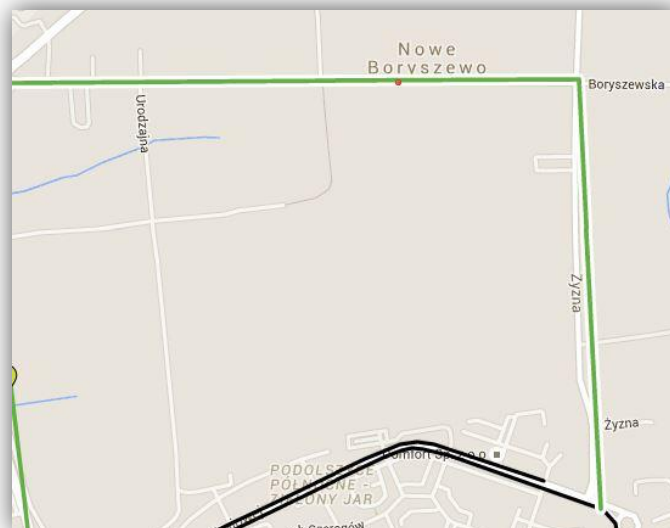
Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Ulica Kilińskiego w całej długości i jej włączenie do Otolińskiej wraz ze zjazdami w ulice poprzeczne - kluczowy element sieci rowerowej łączy przez ulicę Otolińską do północnej sieci dróg rowerowych, komunikuje możliwość wjazdu na szlak rowerowy przy ZOO, umożliwia dojazd na Nabrzeże Wiślane	100%	16	16	0

Poniżej przedstawiono propozycje, które uzyskały niewielką liczbę ocen, ale wszystkie z nich były pozytywne. Są to komentarze dodane w późniejszym okresie trwania badania, stąd do wyników należy podchodzić z rezerwą:

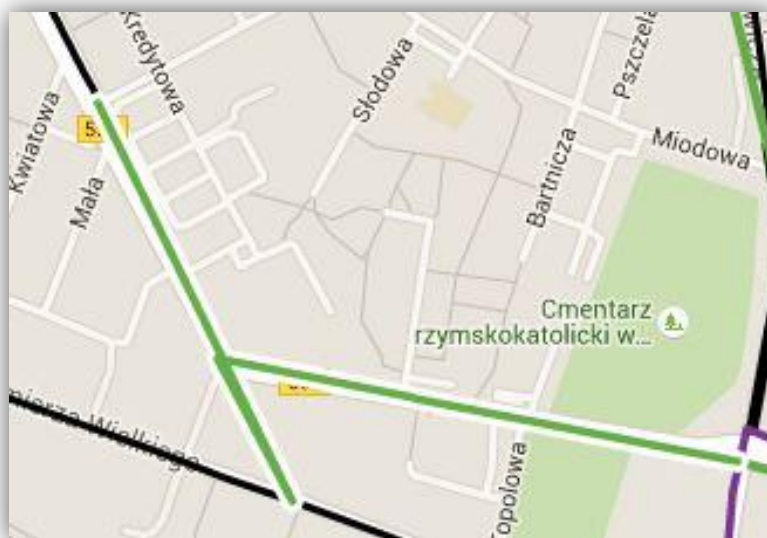
Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	1. łatwiejszy dojazd do pracy dla osób pracujących na ul. Zglenickiego (nie tylko Orlen). 2. Połączenie z gminą Biała.	100%	7	7	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Droga wzdłuż ul Boryszewskiej (od Otolińskiej do Żyznej) i dalej ul. Żyzną do Armii Krajowej. Realizacja najlepiej razem z remontem ul. Boryszewskiej.	100%	8	8	0

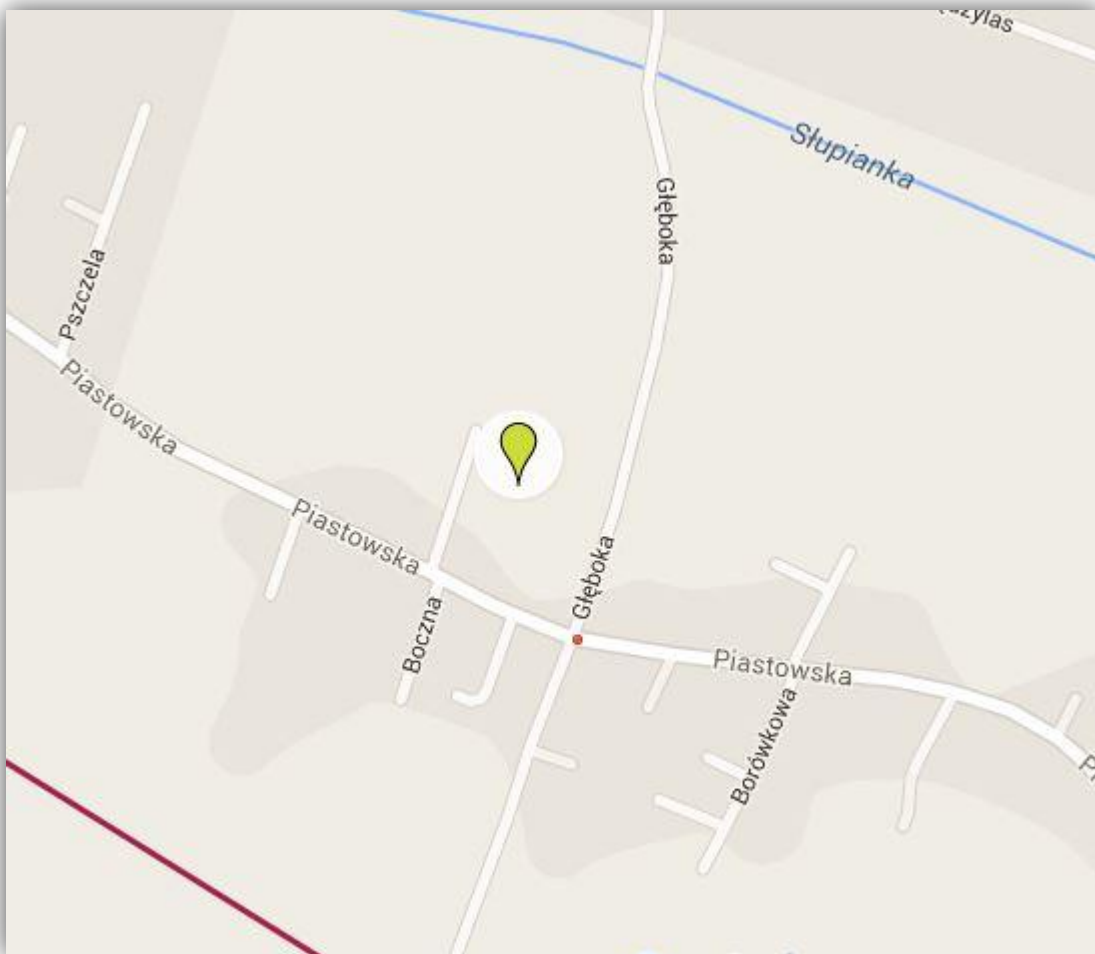


Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tępek w górze	Liczba ocen	Ile tępek w górze	Ile tępek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Droga rowerowa na Dobrzyńskiej (od Mościckiego do Kazimierza Wielkiego) i na Kobylińskiego (od Dobrzyńskiej do Łukasiewicza). Jeżeli powstanie w przyszłości trasa Podolszyce-Centrum wzdłuż Piłsudskiego-Jachowicza, to przedłużmy ją również na Skarpę i dalej na Winiary.	100%	11	11	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	ul. Czwartaków - to chyba już ostatni fragment sieci dróg rowerowych potrzebnych na osiedlu Podolszyce Południe.	100%	6	6	0

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	zarówno do transportu, jak i rekreacji - to będą te same drogi na Borowickach	100%	5	5	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górę	Liczba ocen	Ile tapek w górę	Ile tapek w dół
Gdzie nowe drogi rowerowe?	D	Tutaj, bo..	Ten fragment Bielskiej (od Gwardii Ludowej do Targowej) potrzebny jest w pierwszej kolejności w przypadku budowy drogi rowerowej, to tylko 200-300m, jedyny brakujący fragment trasy osiedle Łukasiewicza - Podolszyce	100%	3	3	0

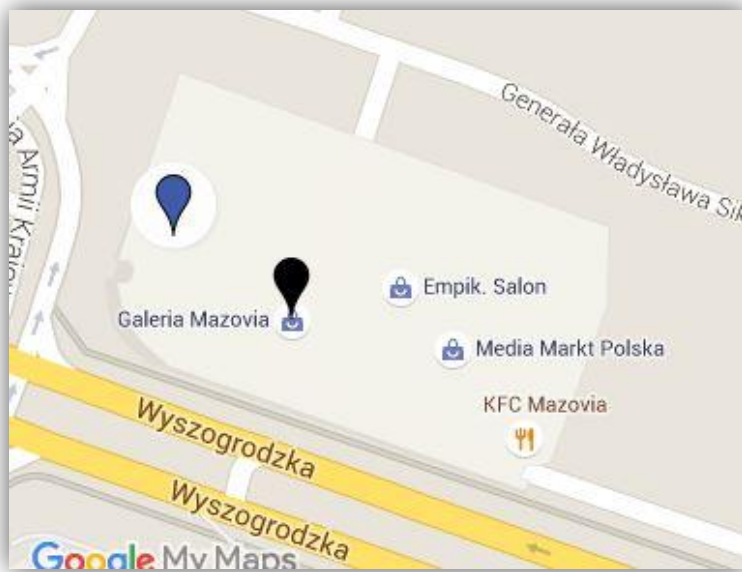
6. Propozycje parkingów rowerowych

Wśród najbardziej pożądaných dróg rowerowych wskazywanych w badaniu należy wymienić, kolejno:

- Stary Rynek
- CH Galeria Wisła
- Galeria Mazovia
- Szpital Wojewódzki
- miejsca odwiedzane przez turystów, w tym zalew Sobótka

Poniżej wymieniono propozycje, które zgromadziły dużą ilość ocen, wśród których zdecydowana większość (ponad 90%) była pozytywna. Okazuje się, że zdecydowanie największą popularnością cieszą się miejsca, w których już znajdują się stojaki (Trudno określić dlaczego. Może są nieodpowiednio oznakowane, ale być może jest ich niewystarczająca ilość, bądź nie spełniają wymagań jakościowych rowerzystów):

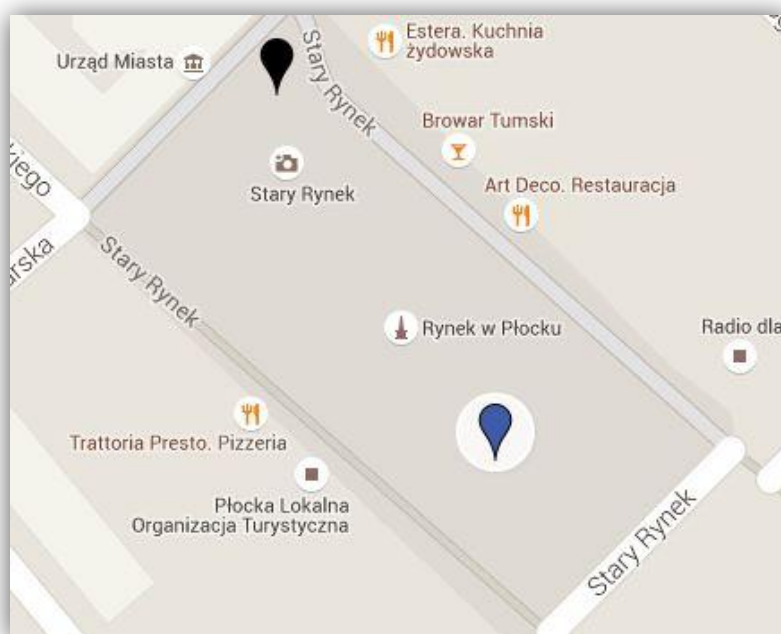
Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	jest tu duże natężenie ludzi. Chciałbym również dodać, że te stojaki powinny być porządne, z możliwością przypięcia do ramy, a nie do koła.	100%	61	61	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tępek w górze	Liczba ocen	Ile tępek w górze	Ile tępek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: CH Galeria Wisła - najbardziej oblegane centrum handlowe, przy którym przebiega ścieżka rowerowa	98%	63	62	-1

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tępek w górze	Liczba ocen	Ile tępek w górze	Ile tępek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Gdziekolwiek na Nowym Rynku, w ramach nowego projektu jego renowacji i rewitalizacji. Parkingi rowerowe są potrzebne w centrum miasta	100%	14	14	0

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Gdziekolwiek na Starym Rynku - gł. dla uczestników imprez (chcących przypiąć swój rower) lub osób korzystających z ogródków, kawiarni na placu	100%	83	83	0

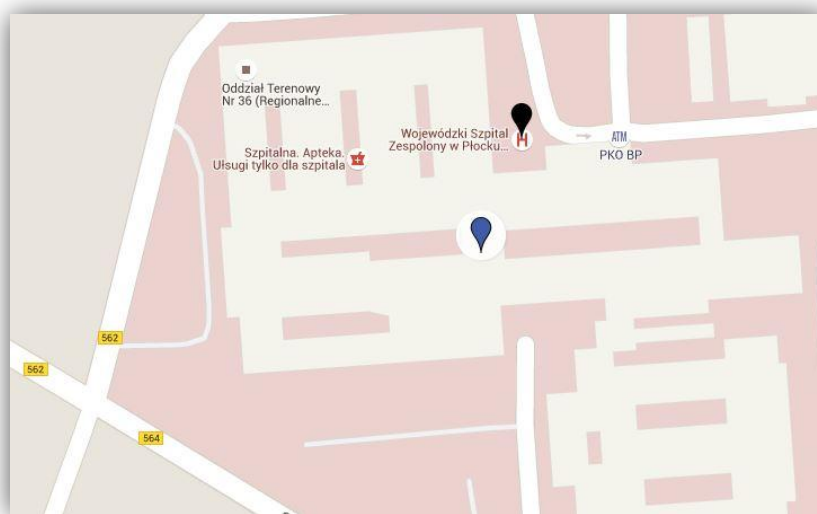


Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Parkingi nad Sobótką oraz w miejscach interesujących turystycznie	93%	27	25	-2

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w	Liczba ocen	Ile łapek w	Ile łapek w dół
---------	------------	-------------	-----------	-----------------	-------------	-------------	-----------------

				górze		górze	
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Plac przed Teatrem Dramatycznym przy ulicy Jachowicza. Jest to centralny plac w mieście, jest na nim dużo miejsca, naprzeciwko znajduje się dworzec, skąd odjeżdżają autobusy.	93%	15	14	-1

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent tapek w górze	Liczba ocen	Ile tapek w górze	Ile tapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	udogodnienie dla pacjentów i pracowników szpitala.	95%	40	38	-2

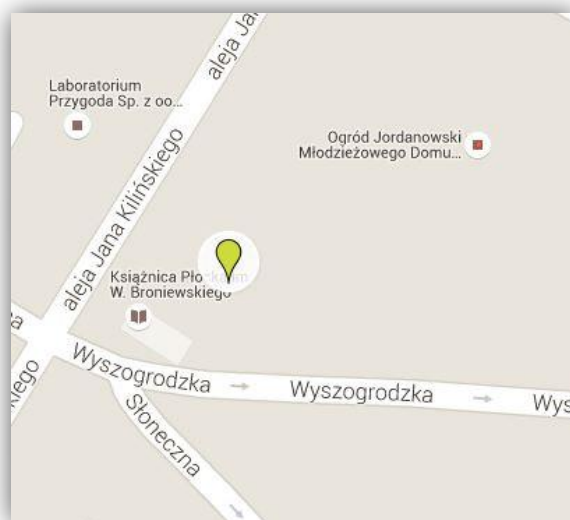


Poniżej przedstawiono propozycje, które pojawiły się późno w toku badania, ale uzyskały niewielką liczbę ocen, przy czym wszystkie z nich były pozytywne:

Nowe Metody Partycypacyjnego Planowania Infrastruktury Transportowej
 Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowane
<http://www.ngofund.org.pl/>

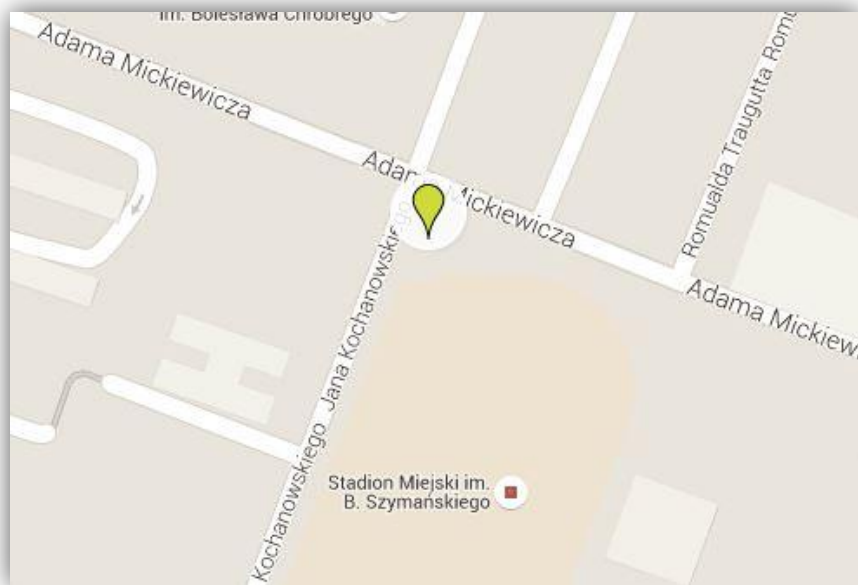


Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	ogródek Jordanowski, Orlik, brak jakiegokolwiek parkingu dla rowerów w pobliżu.	100%	8	8	0



Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	Komentarz zbiorczy: Atrium Mosty	100%	5	5	0

Pytanie	Pytanie ID	Przedrostek	Komentarz	Procent łapek w górę	Liczba ocen	Ile łapek w górę	Ile łapek w dół
Parkingi dla rowerów	E	Tutaj, bo..	stadion miejski - na zajęcia sportowe można podjechać na rowerze.	100%	2	2	0





Koordynator projektu: Norbert Kołos

Polskie Towarzystwo Studiów nad Przyszłością,
info@ptsp.pl

Partner Projektu: Gmina Miasto Płock



www.plock.eu