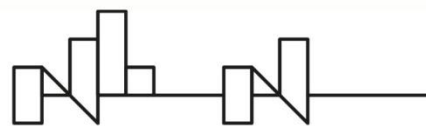


Iceland



Liechtenstein

Norway

Norway grants

grants



# ZAŁĄCZNIK NR 1

## RAPORT Z BADAŃ ANKIETOWYCH

OPRACOWANY W RAMACH  
ROWEROWEGO PLANU DLA MIASTA  
OSTROWCA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

WRZESIEŃ 2023

## Załącznik nr 1

Raport z badań ankietowych do

### *Rowerowego Planu dla Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego*

opracowanego przez konsorcjum firm:

#### **Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory**

ul. Świebodzka 2B  
50-046 Wrocław

#### **Utila sp. z o.o.**

ul. Targowa 42/20  
03-733 Warszawa

#### **EU-Consult sp. z o.o.**

ul. Toruńska 18C lok. D  
80-747 Gdańsk

#### **Zespół autorski:**

- mgr inż. Maciej Gabory - kierownik projektu
- dr inż. Maciej Michnej
- dr inż. Mateusz Zając
- arch. Agata Bieleń
- mgr Małgorzata Wasilewska
- mgr Anna Rutka

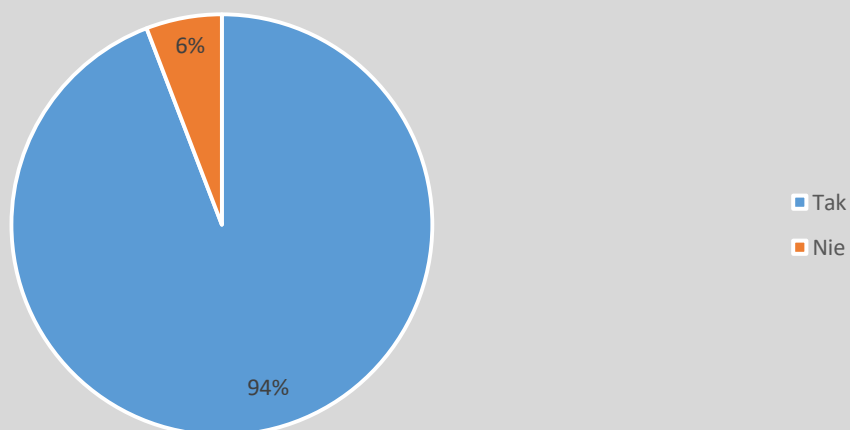
## Spis treści

1	Badania ankietowe .....	3
1.1	Odpowiedzi osób poruszających się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze .....	4
1.2	Odpowiedzi osób nieporuszających się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze.	16
1.3	Odpowiedzi na pytania, które zostały zadane zarówno osobom korzystającym z roweru jak i osobom nie korzystającym z tego środka transportu .....	21
1.4	Kto brał udział w ankiecie .....	22
1.5	Podsumowanie i wnioski z badań ankietowych .....	24
2	Spis wykresów.....	26

## 1 Badania ankietowe

Badania ankietowe były prowadzone online w dniach od 10 sierpnia do 21 sierpnia 2023 r. Celem badania było poznanie zachowań i oczekiwań komunikacyjnych mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego związanych z wykorzystaniem roweru jako środka transportu. W ankiecie mogli wziąć udział mieszkańcy, którzy poruszają się po mieście na rowerze, jak i osoby, które na co dzień nie korzystają z tej formy transportu. Dla każdej ze wskazanych grup osób był przygotowany osobny zestaw pytań. Pierwsze pytanie było pytaniem weryfikującym.

Czy porusza się Pan/Pani po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze?



Wykres 1. Czy porusza się Pan/Pani po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze?

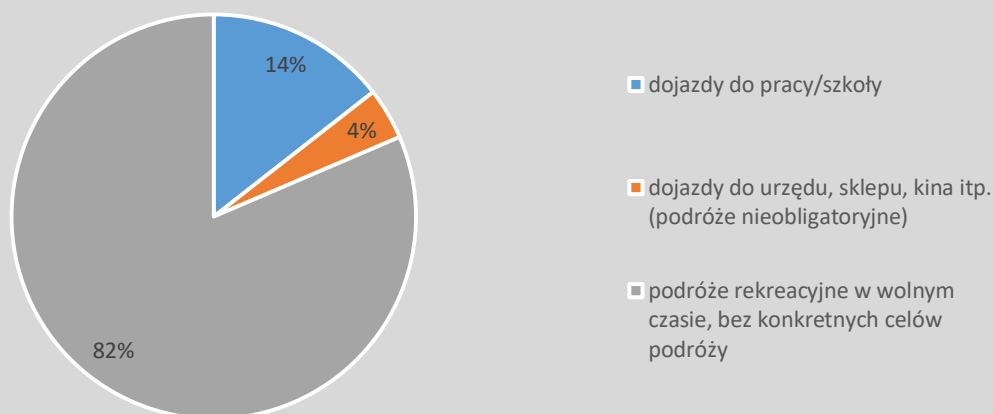
Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość osób, które wypełniły ankietę, to osoby poruszające się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze.

## 1.1 Odpowiedzi osób poruszających się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze

Osoby poruszające się na rowerze po Ostrowcu Świętokrzyskim zostały poproszone o odpowiedź na pytanie, gdzie najczęściej podróżują rowerem.

Gdzie najczęściej podróżuje Pan/Pani rowerem?

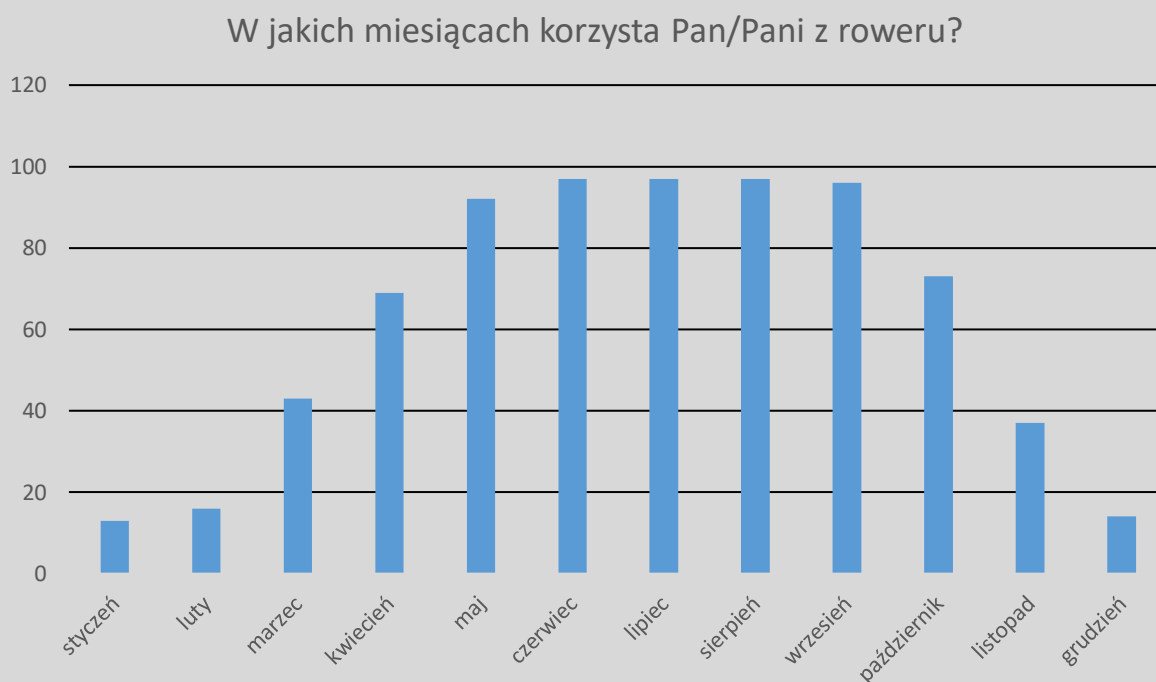


Wykres 2. Gdzie najczęściej podróżuje Pan/Pani rowerem?

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że mieszkańcy wykorzystują rower głównie do podróży rekreacyjnych, w wolnym czasie. Tylko 14% osób, które wzięło udział w ankiecie, wskazuje rower jako środek transportu do pracy/szkoły.

W kolejnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o wskazanie, w jakich miesiącach korzystają z roweru?

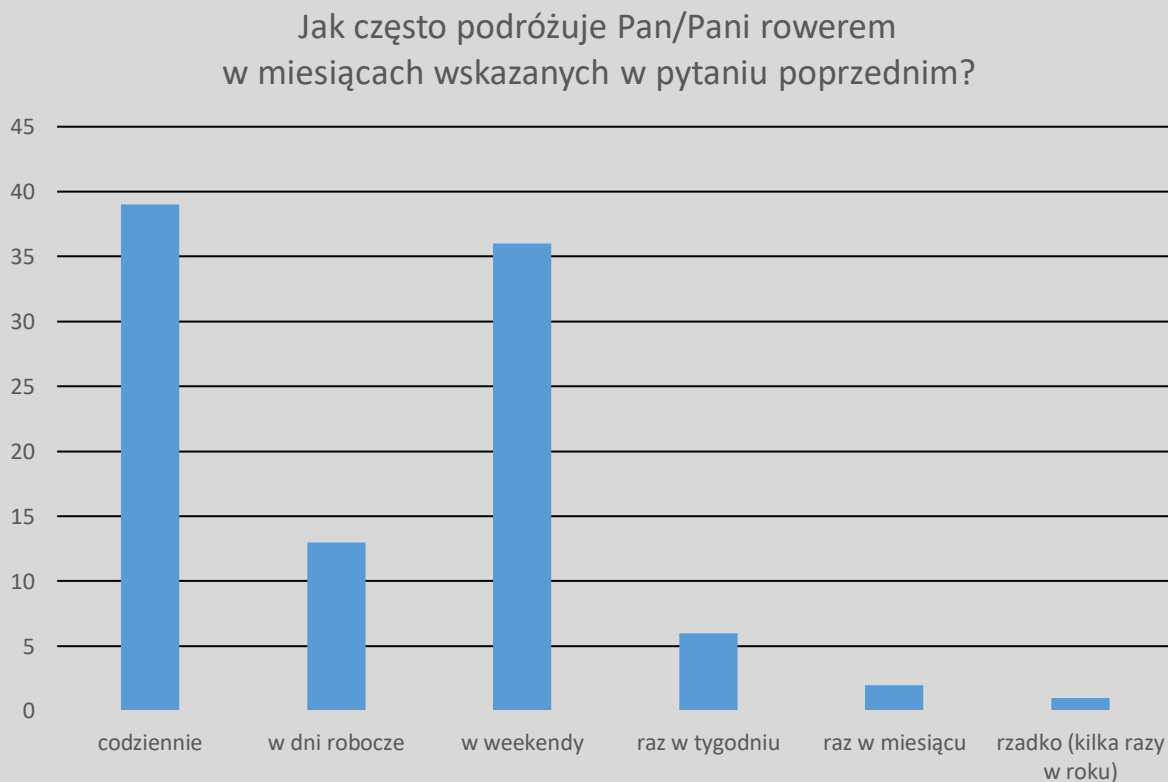


Wykres 3. W jakich miesiącach korzysta Pan/Pani z roweru?

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane odpowiedzi wskazują, że najwięcej osób korzysta z roweru w miesiącach od maja do września. W pozostałych miesiącach spada liczba osób korzystających z tej formy transportu, najprawdopodobniej związane jest to z gorszą pogodą, niższą temperaturą powietrza niż w miesiącach letnich.

W następnym pytaniu osoby ankietowane odpowiadały, jak często podróżują rowerem w miesiącach wskazanych w pytaniu wcześniej.

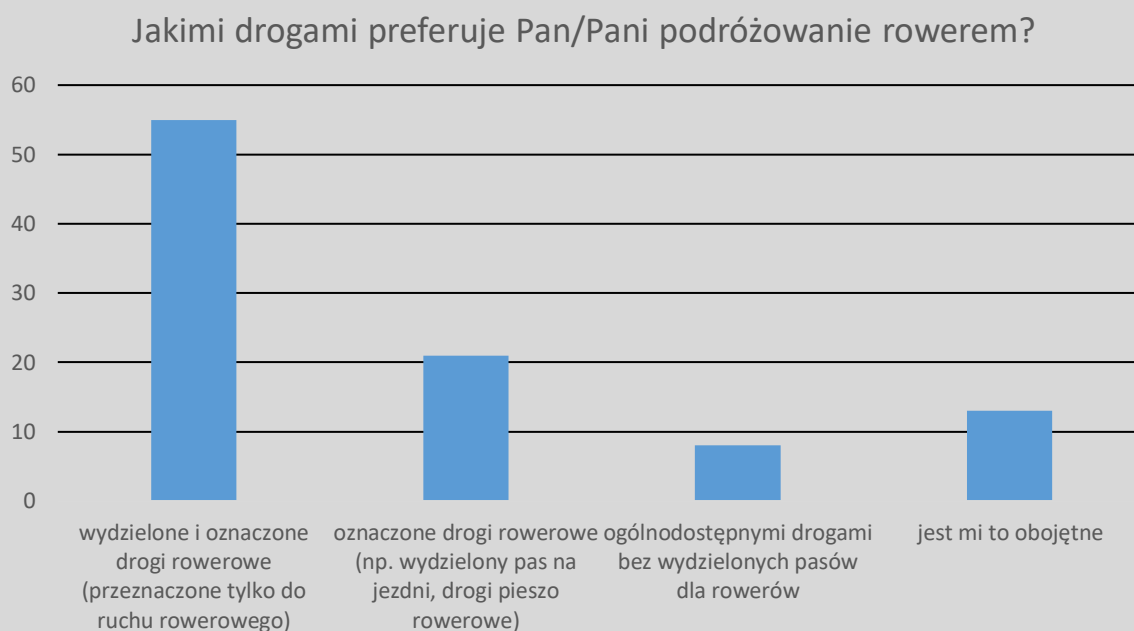


Wykres 4. Jak często podróżuje Pan/Pani rowerem w miesiącach wskazanych w pytaniu poprzednim?

Źródło: Opracowanie własne.

Ok. 40% osób, które brały udział w ankiecie, wskazało, że podróżuje rowerem codziennie. Niewiele mniej, bo ok. 37%, deklaruje użytkowanie roweru w weekendy. W dni robocze korzystanie z roweru zadeklarowało ok. 14%, co odpowiada liczbie osób, które dojeżdżają do pracy/szkoły rowerem.

Pytanie 5 dotyczyło wyrażenia swojej opinii, jaki drogami preferuje Pan/Pani podróżowanie rowerem?



Wykres 5. Jakimi drogami preferuje Pan/Pani podróżowanie rowerem?

Źródło: Opracowanie własne.

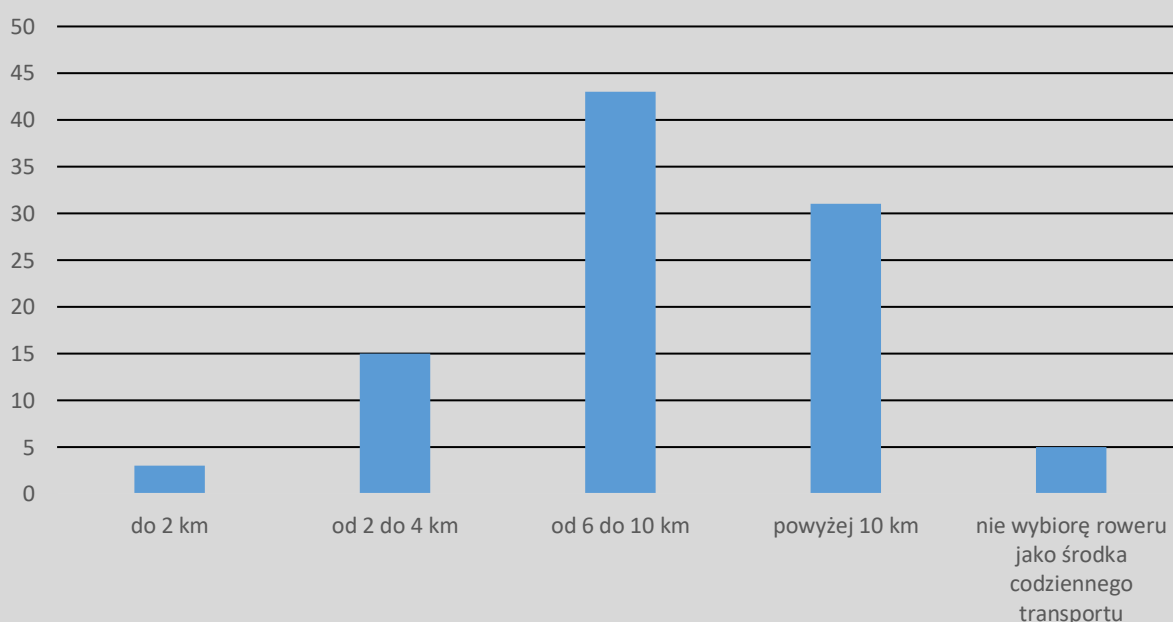
Zdecydowana większość osób, ponad 75%, wskazuje, że preferuje podróżować rowerem po drogach wydzielonych, przeznaczonych do ruchu rowerowego. Ok. 8% ankietowanych twierdzi, że woli poruszać się po ogólnodostępnych drogach. Może to wynikać z ich większego doświadczenia lub np. z faktu braku ciągłości dróg rowerowych - brak przejazdów dla rowerów na części skrzyżowań. W takich sytuacjach rowerzysta powinien przeprowadzać rower przez przejście dla pieszych, co znacząco utrudnia podróż.

Zjawisko poruszania się rowerzystów po jezdni mimo biegnącej równoległe drogi rowerowej było zauważone także w czasie badań natężenia ruchu.



W pytaniu 6 mieszkańcy zostali zapytani, jakie odległości, jeżdżąc rowerem np. do pracy/szkoły (w jedną stronę), akceptuje/akceptowałby Pan/Pani w swoich codziennych dojazdach, zakładając dobrą infrastrukturę rowerową oraz dobrą pogodę?

Jakie odległości, jeżdżąc rowerem np. do pracy/ szkoły (w jedną stronę), akceptuje/akceptowałby Pan/Pani w swoich codziennych dojazdach, zakładając dobrą infrastrukturę rowerową oraz dobrą pogodę?

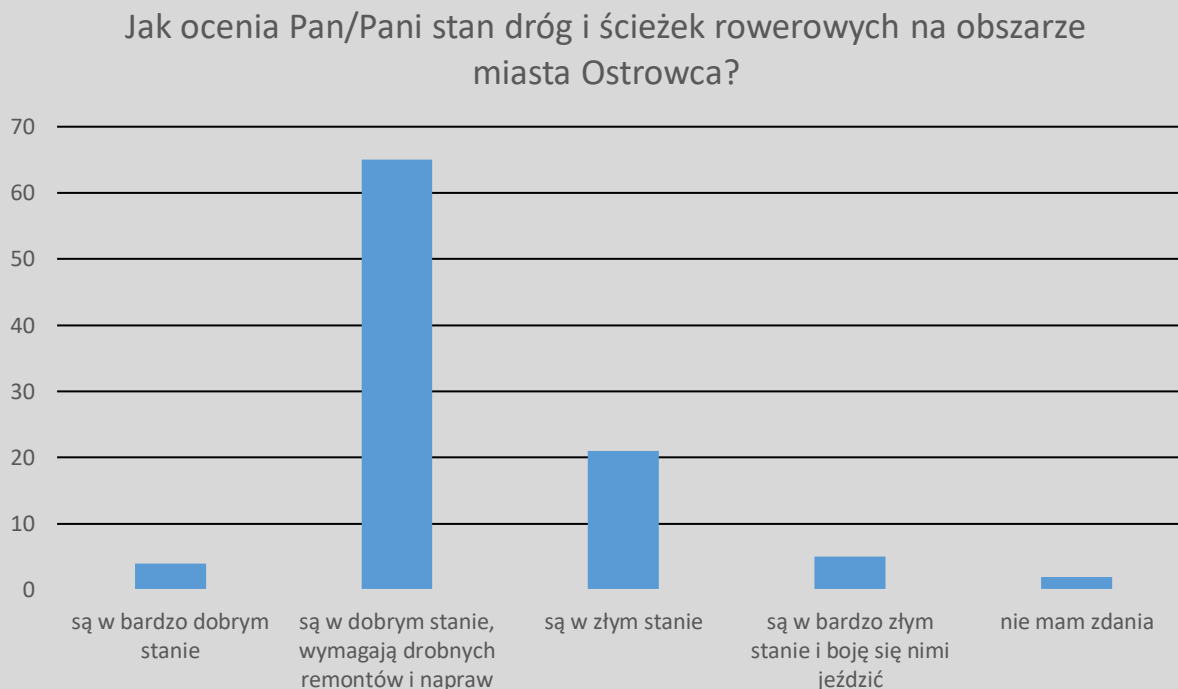


Wykres 6. Jakież odległości, jeżdżąc rowerem np. do pracy/szkoły (w jedną stronę), akceptuje/akceptowałby Pan/Pani w swoich codziennych dojazdach, zakładając dobrą infrastrukturę rowerową oraz dobrą pogodę?

Źródło: Opracowanie własne.

Przejechanie rowerem dystansu od 6 do 10 km zajmuje od 20 do 40 minut, ponad 60% ankietowanych wskazała, że taką odległość lub większą byłaby w stanie zaakceptować w codziennych dojazdach w jedną stronę do pracy/szkoły. Analizując odległości jakie występują w Ostrowcu Świętokrzyskim między osiedlami a różnymi generatorami ruchu, stwierdza się, że pokonywanie takich odległości pozwala bezproblemowo korzystać z roweru jako codziennego środka transportu.

W kolejnym pytaniu użytkownicy dróg rowerowych zostali poproszeni o ocenę ich stanu na obszarze miasta.

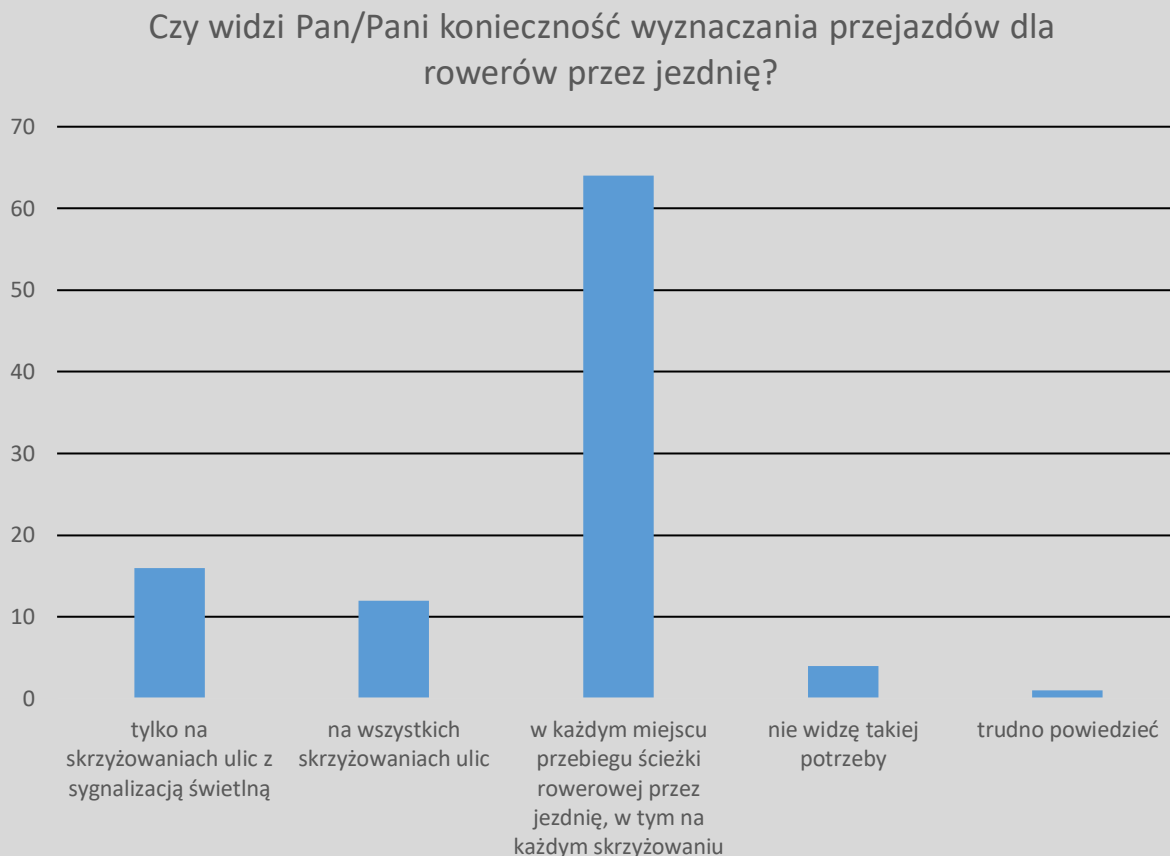


Wykres 7. Jak ocenia Pan/Pani stan dróg i ścieżek rowerowych na obszarze miasta Ostrowca?

Źródło: Opracowanie własne.

Ponad 70% osób udzielających odpowiedzi na wskazane pytanie twierdzi, że ścieżki są w bardzo dobrym lub dobrym stanie. Fakt ten potwierdza wykonana w ramach prac przygotowawczych inwentaryzacja.

W pytaniu 8 zapytano rowerzystów, czy widzą konieczność wyznaczania przejazdów dla rowerów przez jezdnię.



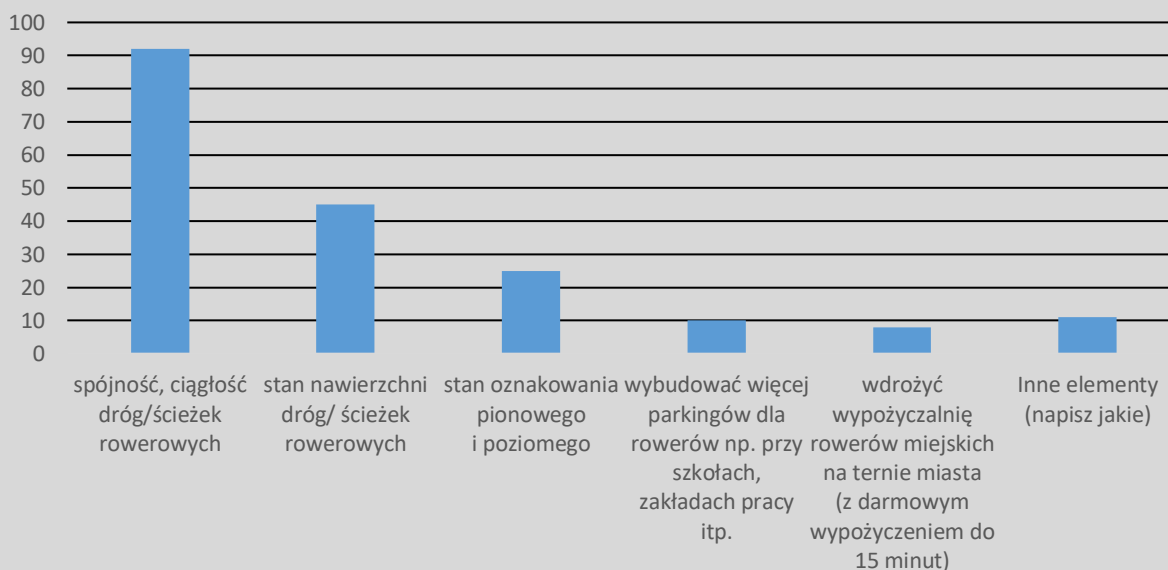
Wykres 8. Czy widzi Pan/Pani konieczność wyznaczania przejazdów dla rowerów przez jezdnię?

Źródło: Opracowanie własne.

Brak przejazdów dla rowerów powoduje brak ciągłości drogi rowerowej, co zniechęca wiele osób do korzystania z tego środka transportu. Ponad 90% użytkowników twierdzi, że takie przejazdy powinny być wyznaczane, z czego aż 65% uważa, że powinny one się znajdować w każdym miejscu, gdzie droga rowerowa jest przecinana przez jezdnię.

W pytaniu 9 poproszono osoby wypełniające ankiety o wskazanie, co trzeba poprawić w pierwszej kolejności, żeby transport rowerowy stał się alternatywą dla transportu indywidualnego.

Co według Pana/Pani trzeba poprawić w pierwszej kolejności, żeby transport rowerowy stał się alternatywą dla transportu indywidualnego, samochodowego?



Wykres 9. Co według Pana/Pani trzeba poprawić w pierwszej kolejności, żeby transport rowerowy stał się alternatywą dla transportu indywidualnego, samochodowego?

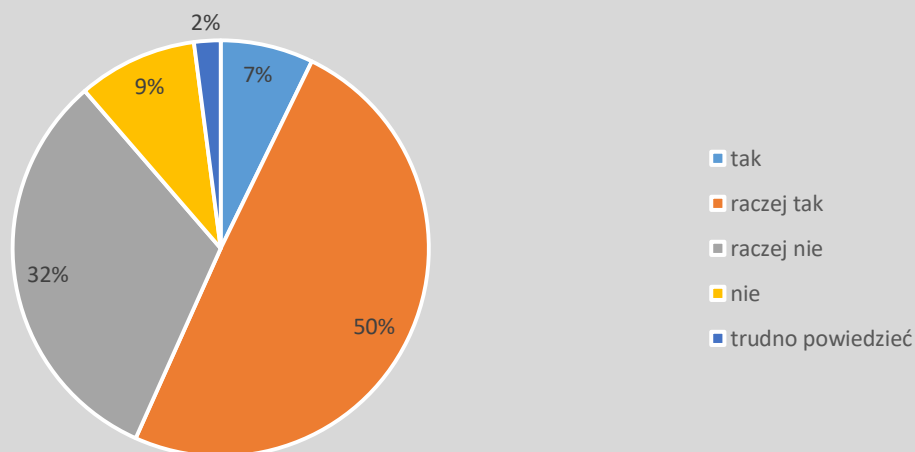
Źródło: Opracowanie własne.

Ponad 70% rowerzystów wskazało, że trzeba poprawić spójność, ciągłość dróg/ścieżek rowerowych oraz stan nawierzchni. Z przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, że duża liczba dróg rowerowych wykonana jest z kostki betonowej, jednak jest stan w zdecydowanej większości jest dobry. Nawierzchnia asfaltowa w stosunku do kostki betonowej podnosi komfort podróżowania rowerem. Ponad 13% osób wskazało na potrzebę poprawy oznakowania. Ten postulat również pokrywa się z wnioskami wynikającymi z przeprowadzonej inwentaryzacji. Oprócz pytań zamkniętych każdy mógł dodać swoją indywidualną uwagę.

Większość z nich dotyczyła wymiany nawierzchni na asfaltową, budowy przejazdów dla rowerów na skrzyżowaniach, obniżenia krawężników, odpowiedniego bieżącego utrzymania infrastruktury, zastawiania przejazdu dróg rowerowych przez zaparkowane samochody przed domami, a także brak parkingów dla rowerów.

W kolejnym pytaniu rowerzyści wyrazili swoją opinię na temat, czy drogami rowerowymi można bezpiecznie i komfortowo dojechać do miejsc rekreacji, użyteczności publicznej, instytucji publicznych.

Czy uważa Pan/Pani, że drogami rowerowymi można bezpiecznie i komfortowo dojechać do miejsc rekreacji, użyteczności publicznej, instytucji publicznych?



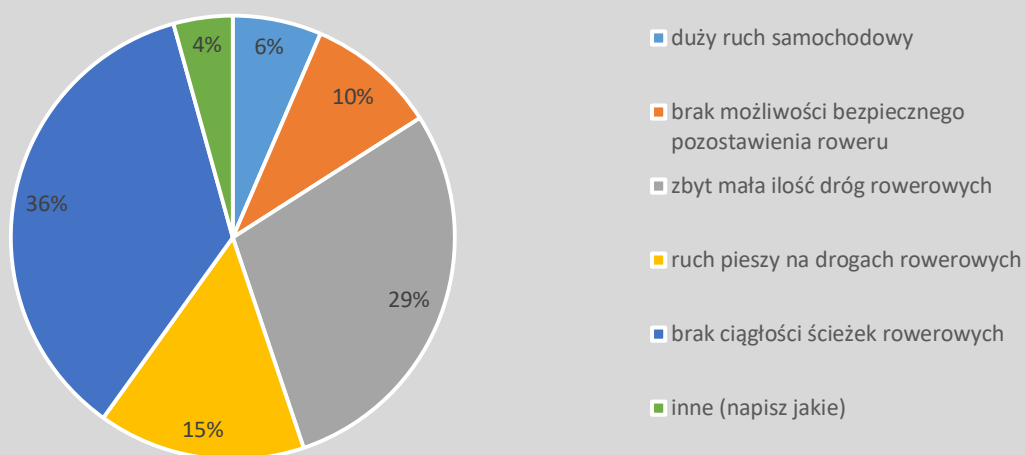
Wykres 10. Czy uważa Pan/Pani, że drogami rowerowymi można bezpiecznie i komfortowo dojechać do miejsc rekreacji, użyteczności publicznej, instytucji publicznych?

Źródło: Opracowanie własne.

Większość użytkowników infrastruktury rowerowej twierdzi, że można bezpiecznie i komfortowo dojechać do większości celów podróży. Odpowiedzi negatywne mogą wynikać np. z miejsca zamieszkania, w którym brakuje rozbudowanej infrastruktury rowerowej. Odpowiedzi na zadane pytanie pokazują, że należy w dalszym ciągu rozbudowywać sieć dróg rowerowych.

W pytaniu 11 mieszkańcy zostali poproszeni o wskazanie przeszkód w poruszaniu się rowerem po mieście.

### Jakie według Pana/Pani istnieją przeszkody w poruszaniu się rowerem po mieście?



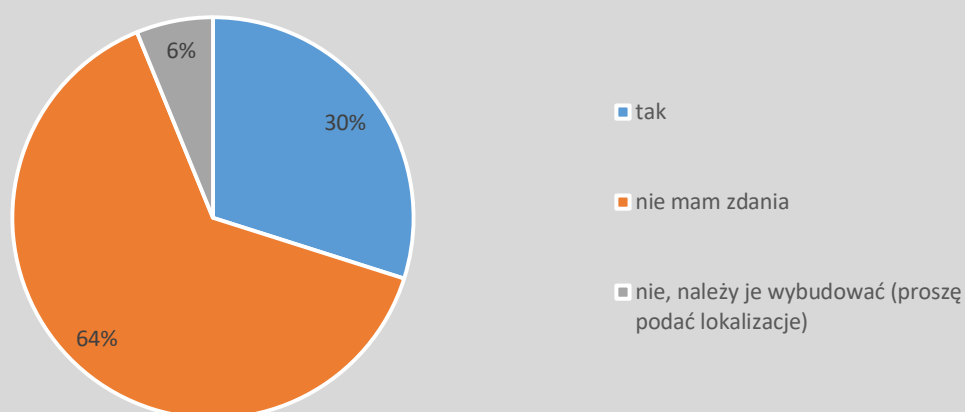
Wykres 11. Jakież według Pana/Pani istnieją przeszkody w poruszaniu się rowerem po mieście?

Źródło: Opracowanie własne.

Największymi przeszkodami w poruszaniu się rowerem po mieście według osób, które brały udział w ankiecie, jest brak ciągłości dróg rowerowych oraz zbyt mała ich liczba. Te dwa argumenty uzyskały łącznie ponad 60% odpowiedzi. Kolejnymi elementami, nad których poprawą trzeba pracować, to występujący ruch pieszy na drogach rowerowych (trzeba mieć na uwadze, że w mieście występują ciągi pieszo-rowerowe, gdzie ruch pieszy jest dopuszczony) oraz brak możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru (brak wyznaczonych i przystosowanych miejsc do parkowania rowerów). Oprócz pytań zamkniętych ankietowani mogli wskazać inne problemy, jakie zauważają. W odpowiedziach otwartych ponownie pojawiły się uwagi odnośnie do braku przejazdów dla rowerów przez jezdnię, nieodpowiedniej nawierzchni, zbyt wysokich krawężników itp.

W pytaniu 12 poproszono o wyrażenie opinii dotyczącej lokalizacji Miejsc Obsługi Rowerów (MOR) na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego. Lokalizacja miejsc została zaprezentowana na udostępnionej mapie.

Czy zaproponowana lokalizacja Miejsc Obsługi Rowerów (MOR) na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego jest dla Pana/Pani satysfakcjonująca?



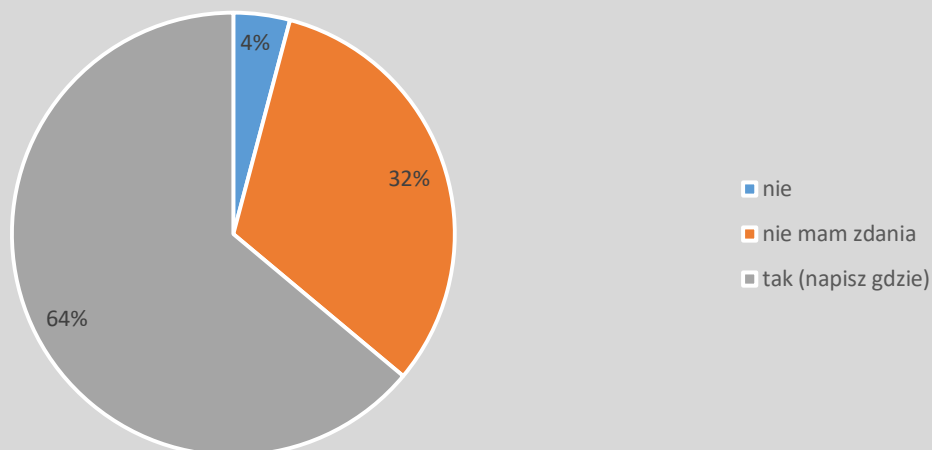
Wykres 12. Czy zaproponowana lokalizacja Miejsc Obsługi Rowerów (MOR) na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego jest dla Pana/Pani satysfakcjonująca?

Źródło: Opracowanie własne.

64% badanych nie ma zdania na temat proponowanej lokalizacji miejsc obsługi rowerów. 30% wskazuje, że satysfakcjonują ich zaproponowane lokalizacje MOR-ów. Obecnie w Ostrowcu brakuje zarówno takich miejsc, jak i parkingów dla rowerów. W tym pytaniu mieszkańcy mogli także wskazać swoje propozycje lokalizacji. Wskazane propozycje zostaną rozpatrzone przez władze miasta.

Ostatnie pytanie dla osób poruszających się na rowerach dotyczyło konieczności budowy nowych dróg rowerowych, osoby, które odpowiedziały, że dostrzegają potrzebę budowy nowych dróg, były proszone o wskazanie proponowanych odcinków.

Czy dostrzega Pan/Pani na obszarze konieczność budowy nowych dróg rowerowych/pieszorowerowych?



Wykres 13. Czy dostrzega Pan/Pani na obszarze konieczność budowy nowych dróg rowerowych/pieszorowerowych?

Źródło: Opracowanie własne.

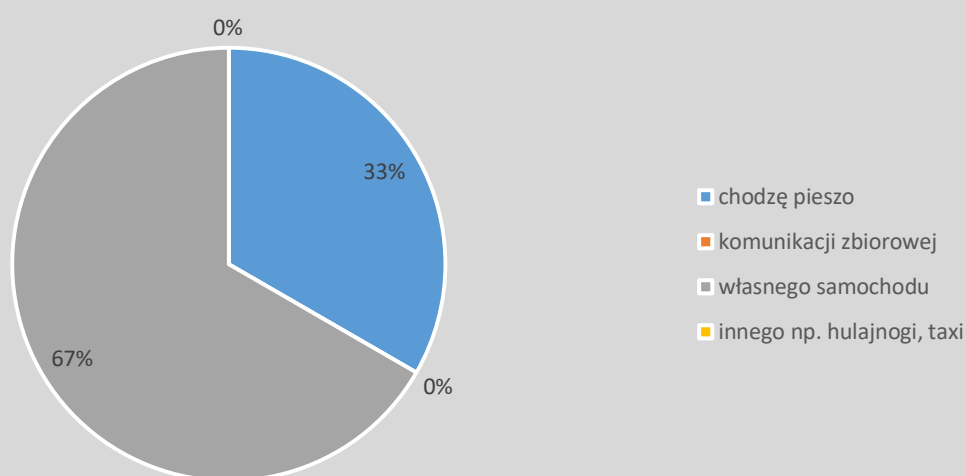
Tylko 4% badanych nie widzi konieczności budowy nowych dróg rowerowych w mieście. 32% nie ma zdania, a aż 64 % twierdzi, że należy rozbudowywać sieć dróg rowerowych. Ankietowani wskazali konkretne ulice i kierunki, na których widzą potrzebę tworzenia dróg rowerowych. Wszystkie propozycje zostały przeanalizowane i w miarę możliwości uwzględnione w opracowanym Planie.



## 1.2 Odpowiedzi osób nie poruszających się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze

Osoby, które nie poruszają się po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze, w dedykowanym dla tej grupy pierwszym pytaniu zostali poproszeni o wskazanie środka transportu, który najczęściej wybierają w podróżach codziennych.

Z jakiego środka transportu korzysta Pan/Pani najczęściej w podróżach codziennych?



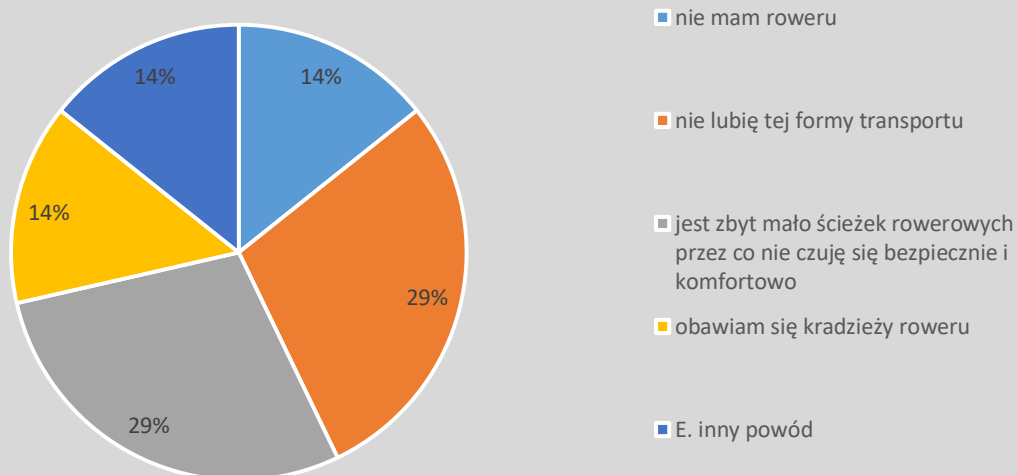
Wykres 14. Z jakiego środka transportu korzysta Pan/Pani najczęściej w podróżach codziennych?

Źródło: Opracowanie własne.

Najpopularniejszym środkiem transportu wśród osób, które nie korzystają z roweru, jest własny samochód. Nikt z tej grupy badanych nie wskazał, że korzysta z komunikacji zbiorowej czy też innych środków transportu np. hulajnowy, taxi itp.

W kolejnym pytaniu zapytano o powody niepodróżowania rowerem.

### Dlaczego nie podróżuje Pan/Pani rowerem?



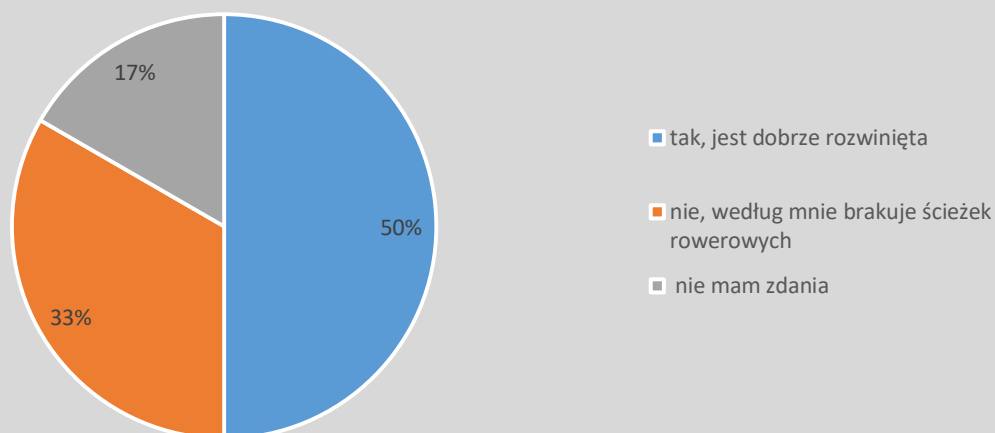
Wykres 15. Dlaczego nie podróżuje Pan/Pani rowerem?

Źródło: Opracowanie własne.

W powyższym pytaniu głównie padały odpowiedzi, że osoby ankietowane nie lubią tej formy transportu oraz że jest za mało ścieżek rowerowych. Ponadto tyle samo osób obawia się kradzieży pozostawionego roweru, nie ma roweru lub wskazało inny powód.

W trzecim pytaniu skierowanym do tej grupy osób zapytano o to, czy sieć dróg rowerowych jest dobrze rozwinięta.

Czy według Pana/Pani sieć dróg, ścieżek rowerowych w Ostrowcu Świętokrzyskim jest dobrze rozwinięta?



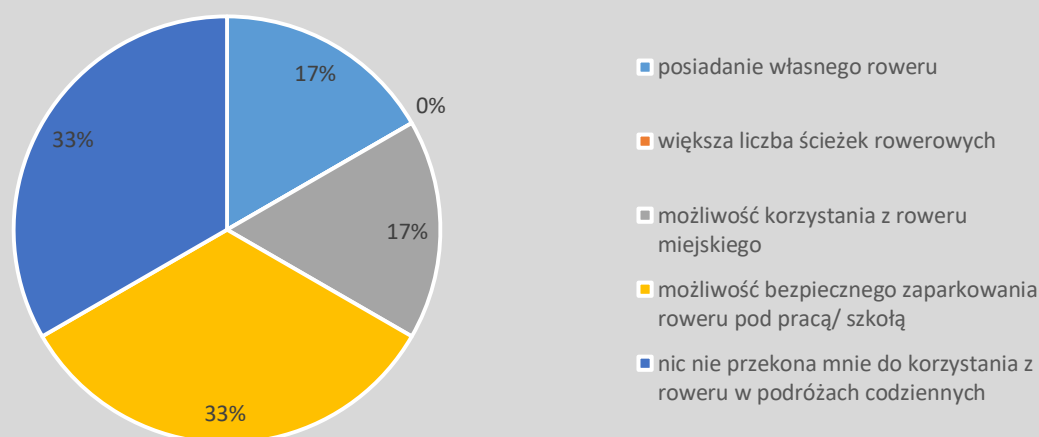
Wykres 16. Czy według Pana/Pani sieć dróg, ścieżek rowerowych w Ostrowcu Świętokrzyskim jest dobrze rozwinięta?

Źródło: Opracowanie własne.

50% ankietowanych, którzy nie korzystają z roweru, twierdzi, że sieć dróg rowerowych jest dobrze rozwinięta. 17% nie ma zdania, a tylko 33% osób twierdzi, że brakuje ścieżek rowerowych. Analizując powyższe wyniki wnioskuje się, że są inne powody niż zbyt mała liczba ścieżek rowerowych, przez które mieszkańcy nie korzystają z transportu rowerowego.

Nawiązując do pytania poprzedniego, w kolejnym pytaniu ankietowani zostali poproszeni o podanie, jakie czynniki skłoniłyby ich do korzystania z roweru.

### Co skłoniłoby Pana/Panią do korzystania z roweru jako środka codziennego transportu?



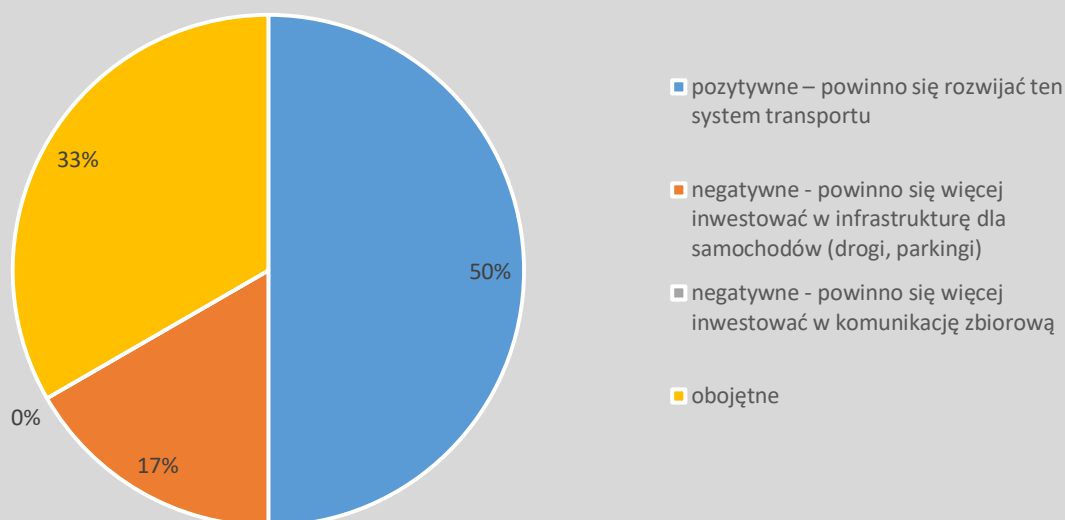
Wykres 17. Co skłoniłoby Pana/Panią do korzystania z roweru jako środka codziennego transportu?

Źródło: Opracowanie własne.

33% ankietowanych twierdzi, że nic ich nie przekona do korzystania z roweru. Tyle samo badanych wskazało potrzebę rozbudowy systemu parkowania rowerów. 17% deklaruje, że chciałoby korzystać z roweru miejskiego, i tyle samo osób twierdzi, że gdyby posiadało rower toby nim jeździło. Nikt z badanych nie wskazał, że większa liczba ścieżek rowerowych miałaby wpływ na wykorzystanie roweru w podróżyach codziennych.

W ostatnim pytaniu dedykowanym dla grupy osób niekorzystających z roweru, ankietowani zostali poproszeni o określenie swojego nastawienia do tego typu transportu.

### Jakie jest Pana/Pani nastawienie do podróży rowerem?



Wykres 18. Jakie jest Pana/Pani nastawienie do podróży rowerem?

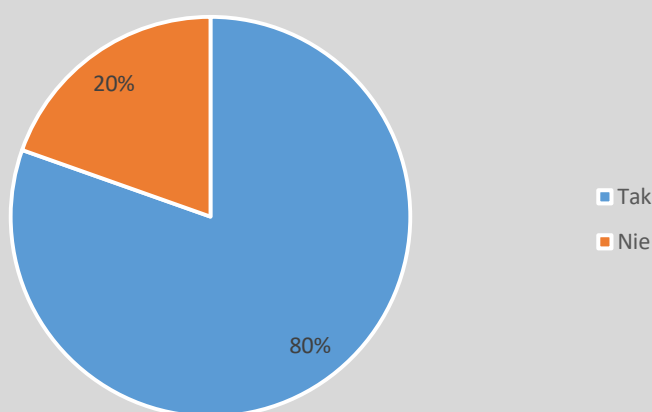
Źródło: Opracowanie własne.

50% osób biorących udział w ankiecie jest pozytywnie nastawionych do transportu rowerowego. 33% nie ma zdania, a 17% podchodzi do niego negatywnie. Odpowiedzi na powyższe pytanie jednoznacznie wskazują, że przy odpowiedniej polityce oraz promocji tego systemu transportu część osób, która obecnie nie jeździ na rowerze, byłaby skłonna zacząć z niego korzystać.

### 1.3 Odpowiedzi na pytania, które zostały zadane zarówno osobom korzystającym z roweru, jak i osobom niekorzystającym z tego środka transportu

Na ostatnie pytanie odpowiadały zarówno osoby, które nie jeżdżą na rowerze, jak i osoby, które z niego korzystają. Uczestnicy ankiety zostali poproszeni o zajęcie stanowiska w kwestii akceptacji wprowadzania ograniczeń dla samochodów kosztem rozwoju infrastruktury rowerowej.

Czy jest Pan/Pani w stanie zaakceptować ograniczenia dla samochodów kosztem rozwoju infrastruktury rowerowej?

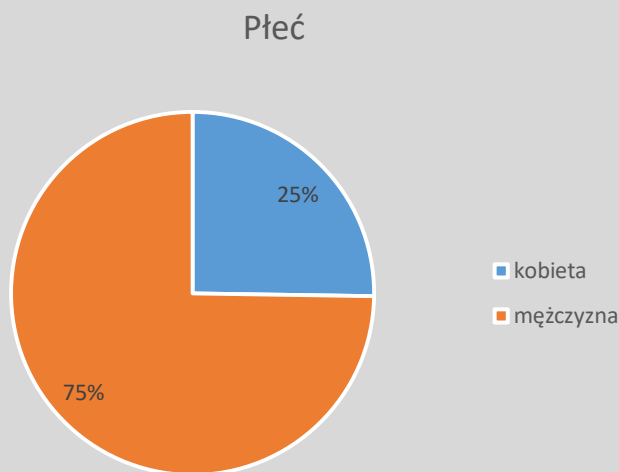


Wykres 19. Czy jest Pan/Pani w stanie zaakceptować ograniczenia dla samochodów kosztem rozwoju infrastruktury rowerowej?

Źródło: Opracowanie własne.

80% osób biorących udział w ankiecie wyraziło akceptację dla podejmowania działań promujących rozwój transportu rowerowego kosztem wprowadzania ograniczeń dla transportu samochodowego. Tylko 20% ankietowanych jest przeciwnym takim inicjatywom.

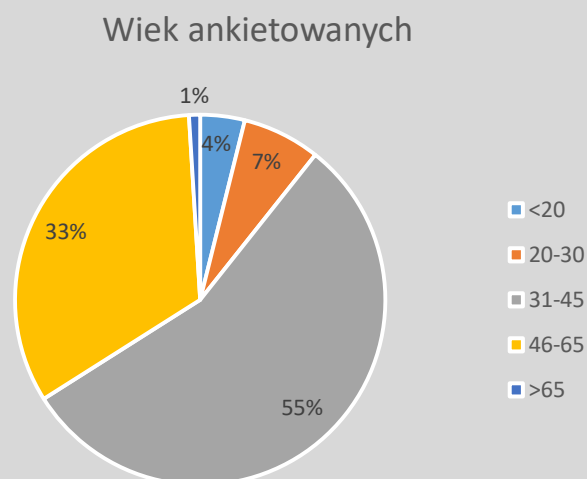
## 1.4 Kto brał udział w ankiecie



75% ankietowanych stanowili mężczyźni, a tylko 25% kobiety.

Wykres 20. Płeć osób biorących udział w ankiecie

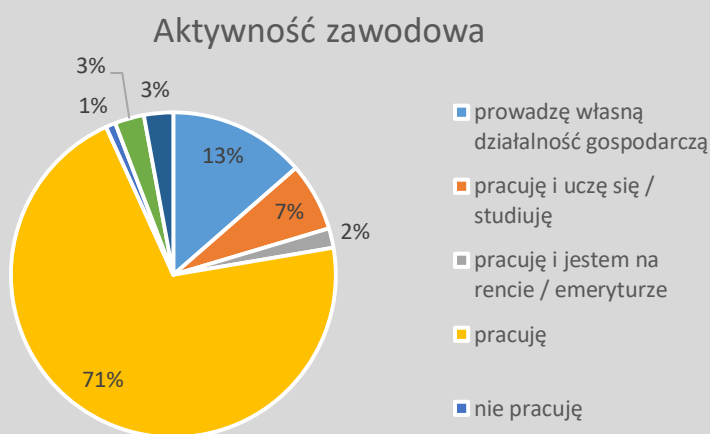
Źródło: Opracowanie własne.



55% ankietowanych to osoby w wieku od 31 do 45 lat. Drugą najliczniejszą grupą - 33% były osoby w wieku 46-65 lat. Najmniej ankietowanych osób było z przedziału wiekowego powyżej 65 lat.

Wykres 21. Wiek ankietowanych

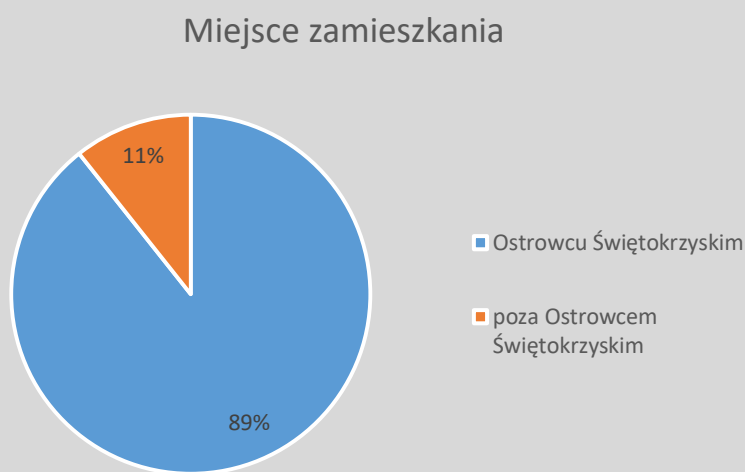
Źródło: Opracowanie własne.



Ponad 70% osób biorących udział w ankiecie zadeklarowało, że są osobami pracującymi. 13% osób prowadzi własną działalność.

Wykres 22. Aktywność zawodowa

Źródło: Opracowanie własne.



89% osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy Ostrowca, a 11% mieszka w innych gminach.

Wykres 23. Miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne.



## 1.5 Podsumowanie i wnioski z badań ankietowych

Transport rowerowy z roku na rok zyskuje w Ostrowcu Świętokrzyskim nowych użytkowników. Z uzyskanych odpowiedzi w ankiecie wynika, że:

- rower w większości wykorzystywany jest przez mieszkańców w podróżach rekreacyjnych,
- mieszkańcy w Ostrowcu Świętokrzyskim najczęściej korzystają z roweru w miesiącach od kwietnia do października,
- mieszkańcy deklarują, że w miesiącach od kwietnia do października korzystają z roweru w miarę regularnie,
- większość użytkowników preferuje wydzielone i oznakowane drogi rowerowe,
- użytkownicy rowerów są w stanie bez problemu dojechać od 6 do 10 km do pracy lub szkoły, jednak na wybór tego środka transportu w podróżach codziennych ma wpływ wiele innych czynników np. brak szatni z łazienkami w miejscu pracy/nauki, brak wyznaczonych parkingów dla rowerów itp.,
- większość użytkowników twierdzi, że drogi rowerowe są w stanie dobrym, co potwierdza wykonana inwentaryzacja, jednak preferowaliby oni zastąpienie nawierzchni wykonanych z kostki nawierzchniami asfaltowymi (gładkimi i równymi),
- dużym utrudnieniem w poruszaniu się rowerem jest brak ciągłości dróg rowerowych przez skrzyżowania spowodowany brakiem wyznaczonych przejazdów dla rowerów,
- w pierwszej kolejności należy poprawić spójność i ciągłość ścieżek rowerowych np. poprzez wyznaczenie przejazdów dla rowerów przez jezdnie,
- większość użytkowników rowerów czuje się bezpiecznie, poruszając się po mieście rowerem,
- MOR-y należy budować przy miejscach rekreacji oraz innych generatorach ruchu,
- użytkownicy rowerów zdecydowanie widzą potrzebę dalszej rozbudowy dróg rowerowych,
- osoby, które nie korzystają z roweru, poruszają się głównie własnym samochodem,
- w ocenie osób niekorzystających z roweru, a więc najprawdopodobniej na podstawie obserwacji, sieć dróg rowerowych w Ostrowcu Świętokrzyski jest dobrze rozwinięta,
- przywiązanie do własnego samochodu jest nawykiem, który trudno zmienić,
- osoby niekorzystające z roweru w większości mają pozytywne nastawienie do tego środka transportu,
- Większość mieszkańców rozumie potrzebę rozbudowy infrastruktury rowerowej i są w stanie zaakceptować wprowadzane ograniczenia dla samochodów kosztem rozwoju infrastruktury rowerowej.

Większość mieszkańców pozytywnie wypowiada się o rozwoju transportu rowerowego. Jednak żeby stał się on alternatywnym środkiem transportu w podróżach codziennych, oprócz rozbudowy infrastruktury rowerowej potrzebna jest nieustanna promocja tego środka transportu oraz edukacja społeczeństwa w zakresie pokazywania korzyści, jakie niesie korzystanie z niego. Wielkość Ostrowca Świętokrzyskiego oraz jego ukształtowanie terenu powinny pozytywnie wpływać na rozwój ruchu rowerowego.

## 2 Spis wykresów

Wykres 1. Czy porusza się Pan/Pani po Ostrowcu Świętokrzyskim na rowerze?.....	3
Wykres 2. Gdzie najczęściej podróżuje Pan/Pani rowerem? .....	4
Wykres 3. W jakich miesiącach korzysta Pan/Pani z roweru? .....	5
Wykres 4. Jak często podróżuje Pan/Pani rowerem w miesiącach wskazanych w pytaniu poprzednim? .....	6
Wykres 5. Jakimi drogami preferuje Pan/Pani podróżowanie rowerem? .....	7
Wykres 6. Jakie odległości, jeżdżąc rowerem np. do pracy/szkoły (w jedną stronę), akceptuje/akceptowałby Pan/Pani w swoich codziennych dojazdach, zakładając dobrą infrastrukturę rowerową oraz dobrą pogodę? .....	8
Wykres 7. Jak ocenia Pan/Pani stan dróg i ścieżek rowerowych na obszarze miasta Ostrowca? .....	9
Wykres 8. Czy widzi Pan/Pani konieczność wyznaczania przejazdów dla rowerów przez jezdnię? .....	10
Wykres 9. Co według Pana/Pani trzeba poprawić w pierwszej kolejności, żeby transport rowerowy stał się alternatywą dla transportu indywidualnego, samochodowego?.....	11
Wykres 10. Czy uważa Pan/Pani, że drogami rowerowymi można bezpiecznie i komfortowo dojechać do miejsc rekreacji, użyteczności publicznej, instytucji publicznych? .....	12
Wykres 11. Jakie według Pana/Pani istnieją przeszkody w poruszaniu się rowerem po mieście? .....	13
Wykres 12. Czy zaproponowana lokalizacja Miejsc Obsługi Rowerów (MOR) na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego jest dla Pana/Pani satysfakcjonująca? .....	14
Wykres 13. Czy dostrzega Pan/Pani na obszarze konieczność budowy nowych dróg rowerowych/pieszko-rowerowych? .....	15
Wykres 14. Z jakiego środka transportu korzysta Pan/Pani najczęściej w podróżach codziennych? .....	16
Wykres 15. Dlaczego nie podróżuje Pan/Pani rowerem?.....	17
Wykres 16. Czy według Pana/Pani sieć dróg, ścieżek rowerowych w Ostrowcu Świętokrzyskim jest dobrze rozwinięta? .....	18
Wykres 17. Co skłoniłoby Pana/Panią do korzystania z roweru jako środka codziennego transportu?.....	19
Wykres 18. Jakie jest Pana/Pani nastawienie do podróży rowerem? .....	20
Wykres 19. Czy jest Pan/Pani w stanie zaakceptować ograniczenia dla samochodów kosztem rozwoju infrastruktury rowerowej? .....	21
Wykres 20. Płeć osób biorących udział w ankiecie.....	22

Wykres 21. Wiek ankietowanych .....	22
Wykres 22. Aktywność zawodowa .....	23
Wykres 23. Miejsce zamieszkania .....	23

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta  
Ostrowca Świętokrzyskiego  
Joanna Pikus