

Wyniki z badania ankietowego dotyczącego Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo¹

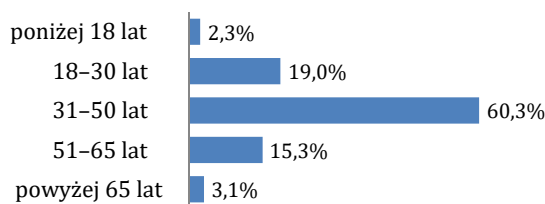
1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA BADANIA ANKIETOWEGO

W związku z realizacją kontroli dotyczących Szlaku, chcąc uzyskać jak najszerszą informację na temat możliwości jego wykorzystania, NIK uruchomiła internetową ankietę². Była ona skierowana do osób, które w latach 2018–2019 korzystały z Green Velo. Informacja o tej ankiecie ukazała się również w mediach³, a także w skierowanej do osób zainteresowanych turystyką rowerową kampanii informacyjnej na Facebooku.

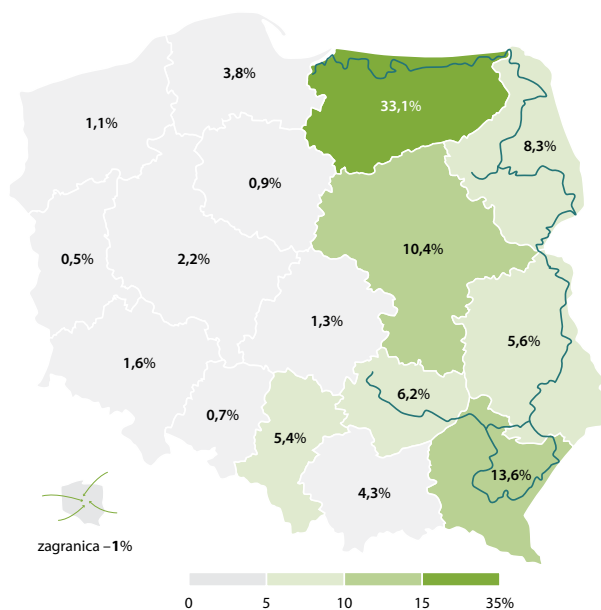
Badanie przeprowadzone zostało z zastosowaniem techniki CAWI. Wsparcie informatyczne i analiza danych wynikowych badania były realizowane przez Zespół Wsparcia Informatycznego i Analitycznego w Departamencie Metodyki Kontroli i Rozwoju Zawodowego NIK. Z wyników badania zostały wyeliminowane przypadki ewidentnych powtórzeń odpowiedzi.

2. OSOBY ANKIETOWANE – LICZBA, MIEJSCE ZAMIESZKANIA, WIEK, CEL PODRÓŻY I MOTYWACJA

Ankieta została wypełniona przez **1435** osób. Wzięło w niej udział 1002 mężczyzn (69,8%) i 433 kobiety (30,2%). Wiek ankietowanych przedstawia wykres:



1419 odpowiedzi udzielono z Polski, 16 z zagranicy. Rozkład ich miejsc zamieszkania przedstawia grafika:

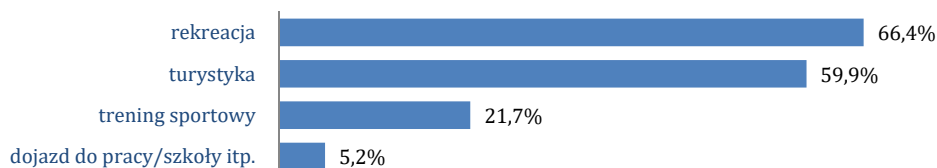


¹ Wszystkie grafiki i wykresy w tym materiale stanowią opracowanie własne NIK na podstawie wyników badania ankietowego.

² Ankieta była dostępna od 25 maja do 31 lipca 2020 r. na stronie <https://www.nik.gov.pl/aktualnosc/NIK-na-green-velo-ankieta-dla-rowerzystow.html>.

³ Na przykład A. Matys, *NIK kontroluje Green Velo i ma pytania do rowerzystów* Kurier Poranny, 4 czerwca 2020 r.

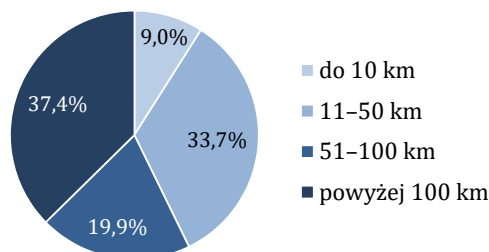
Wskazany celem korzystania ze Szlaku były:



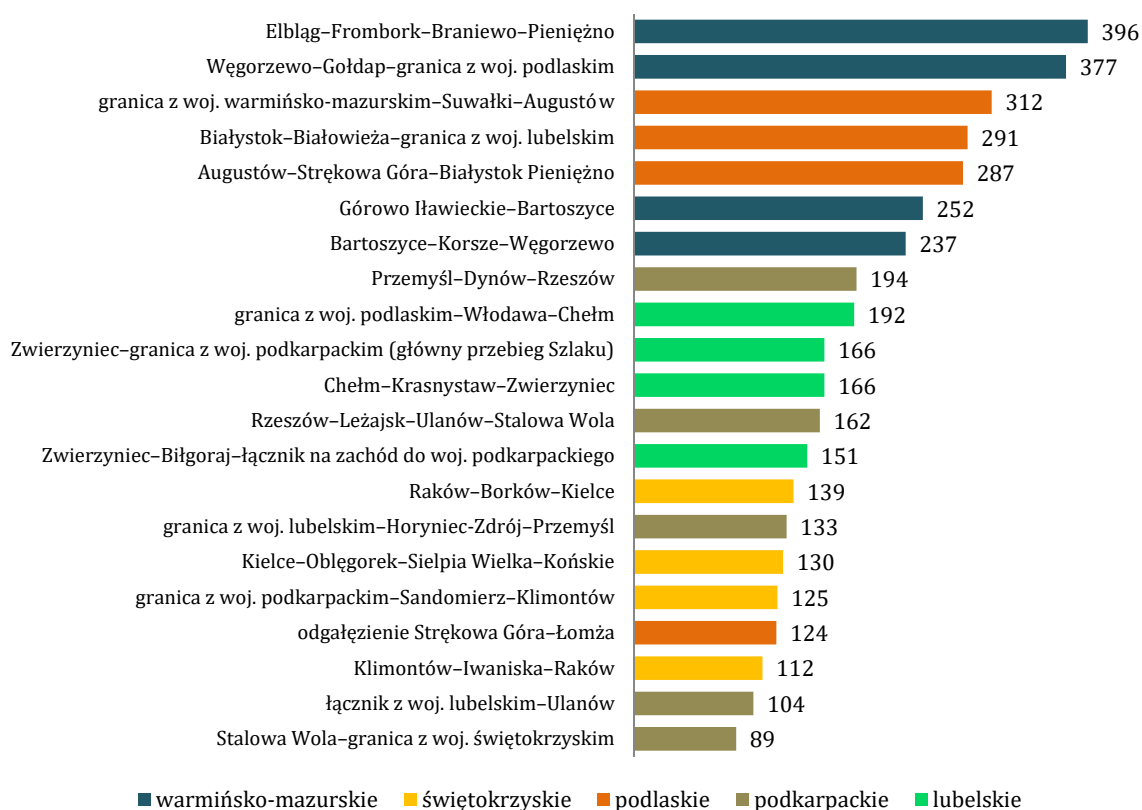
natomiast argumentem za wyborem Green Velo:



przy czym w obu przypadkach można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź. Osoby ankietowane wskazały, że przemierzyły odcinki Green Velo o następującej długości:



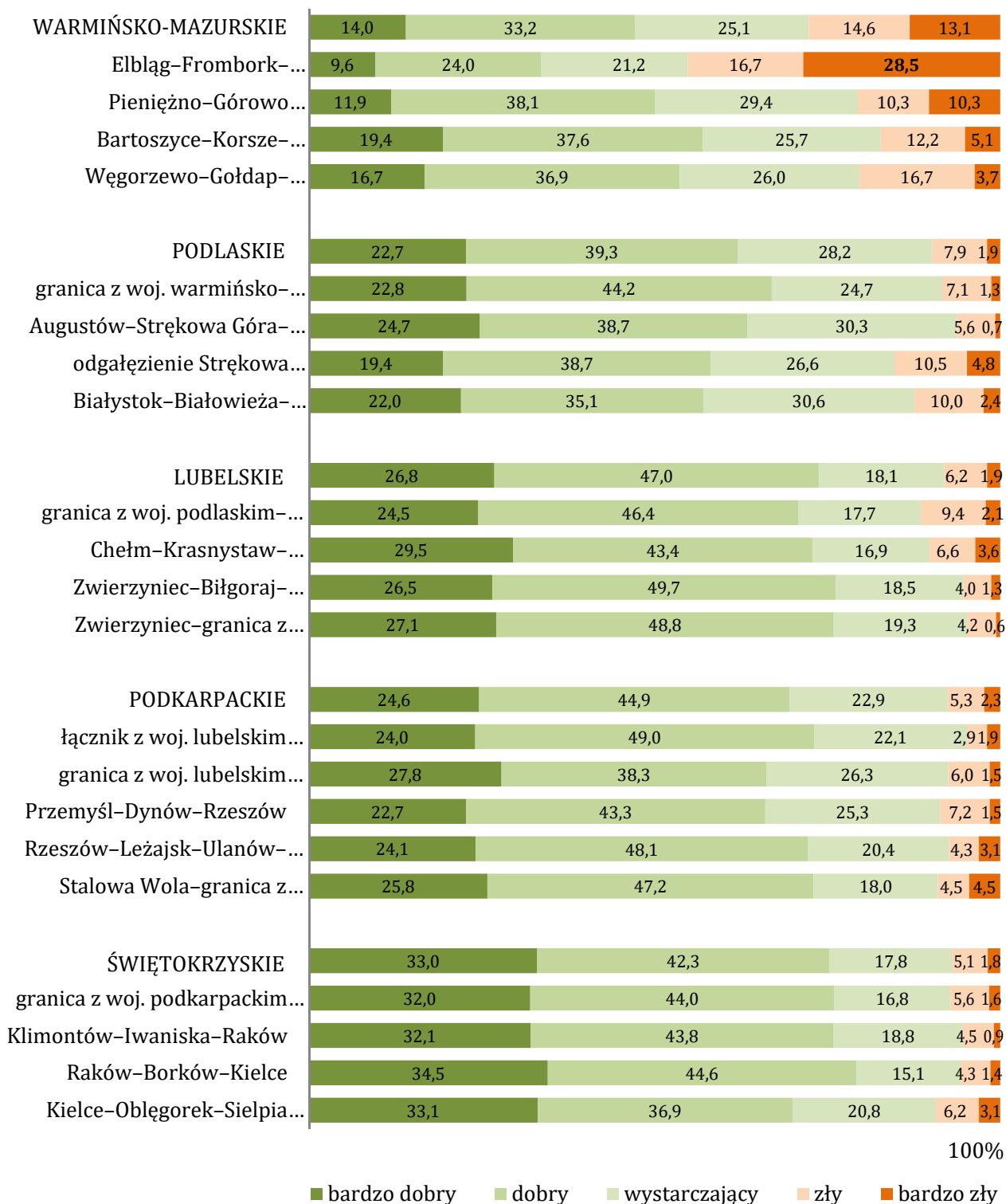
Na podstawie wskazywanych przez respondentów pokonanych odcinków Szlaku, można przedstawić następujący „Ranking popularności” odcinków Szlaku:



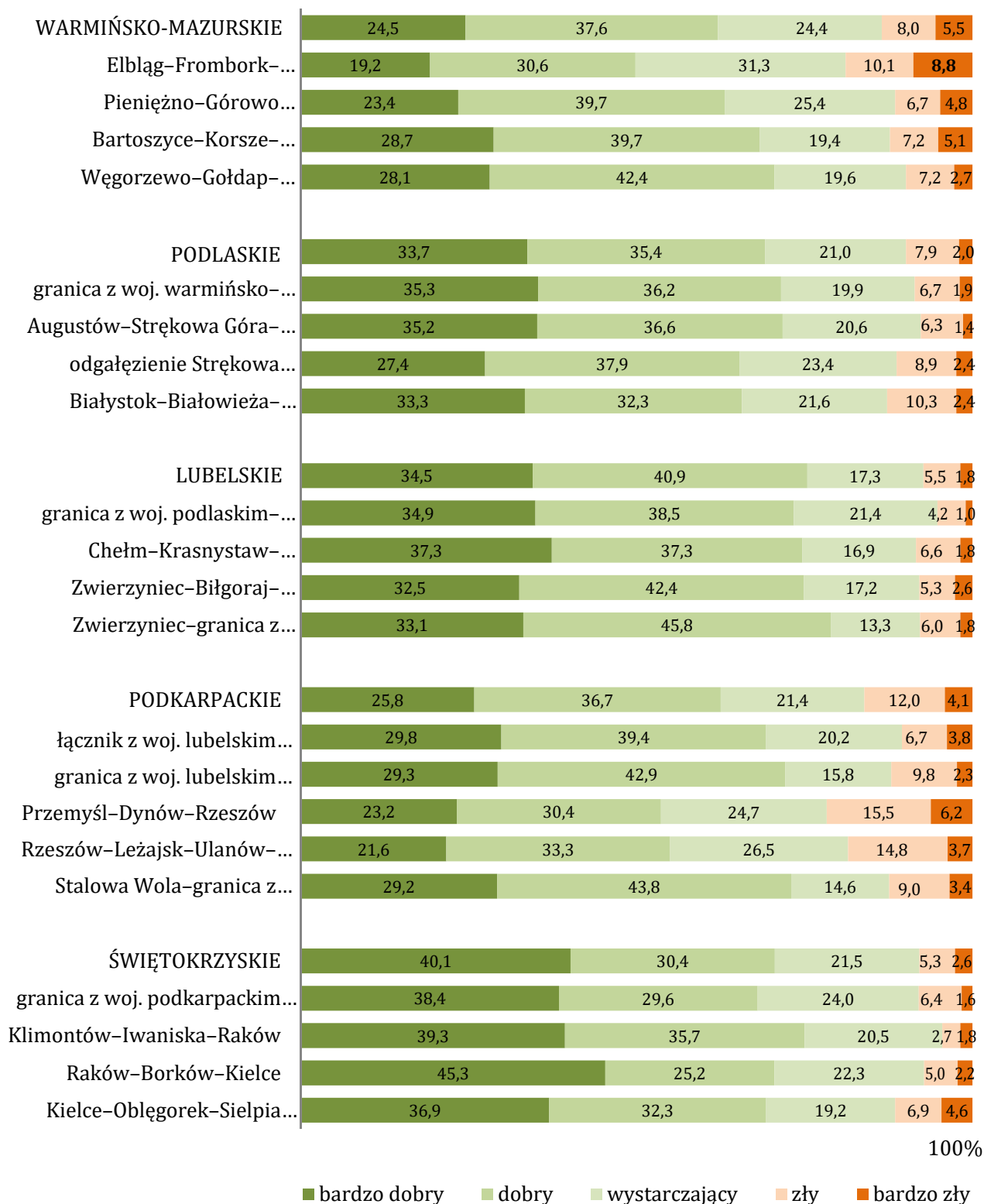
3. OCENA ODCINKÓW SZLAKU W POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTWACH

Dla poszczególnych województw liczba odpowiedzi w każdej z trzech poniższych kategorii wynosiła: warmińsko-mazurskie 1262, podlaskie 1014, lubelskie 675, podkarpackie 682 i świętokrzyskie 506.

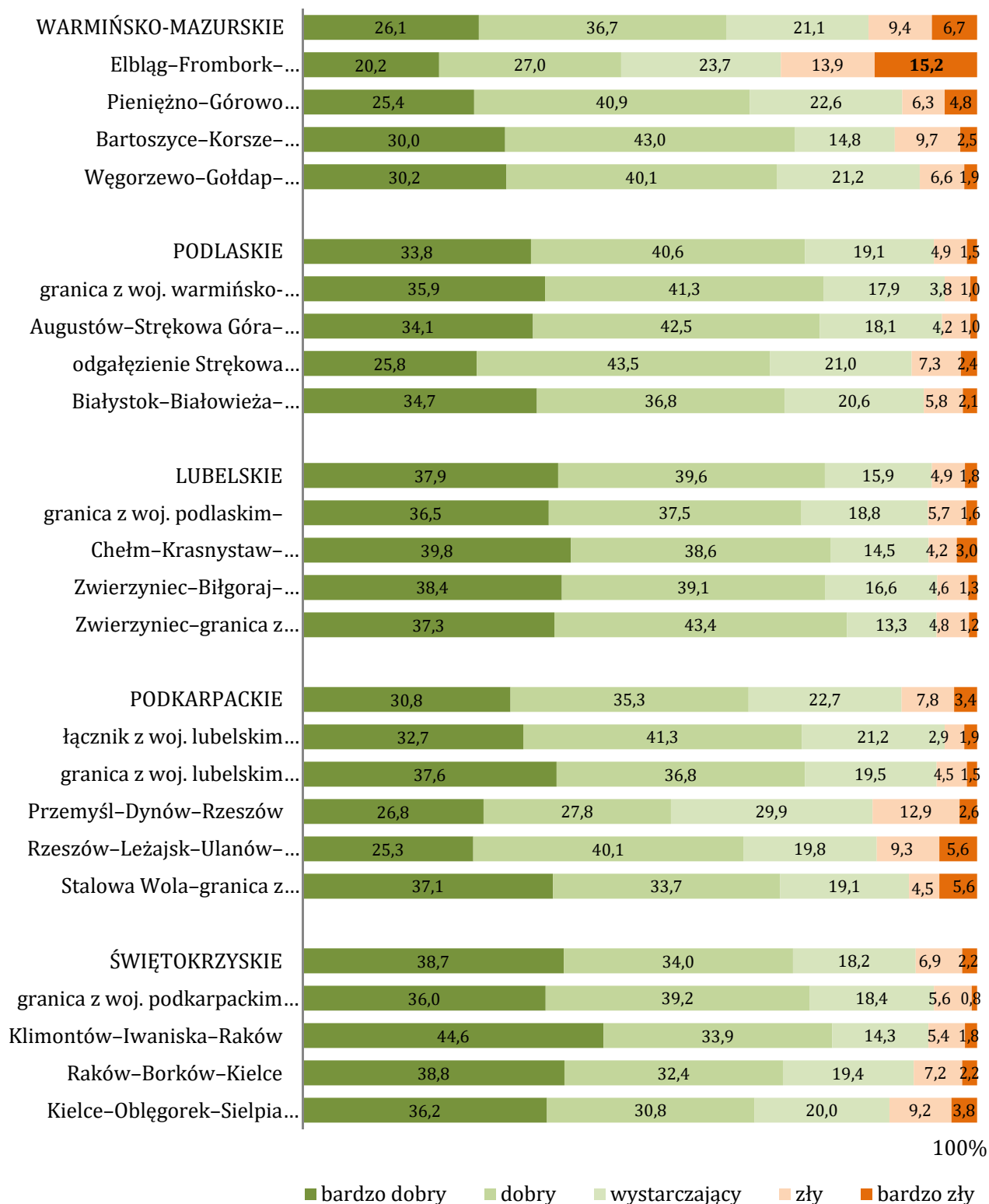
3.1. Ocena stanu nawierzchni (dróg)



3.2. Ocena oznakowania (rozmieszczenie, czytelność)

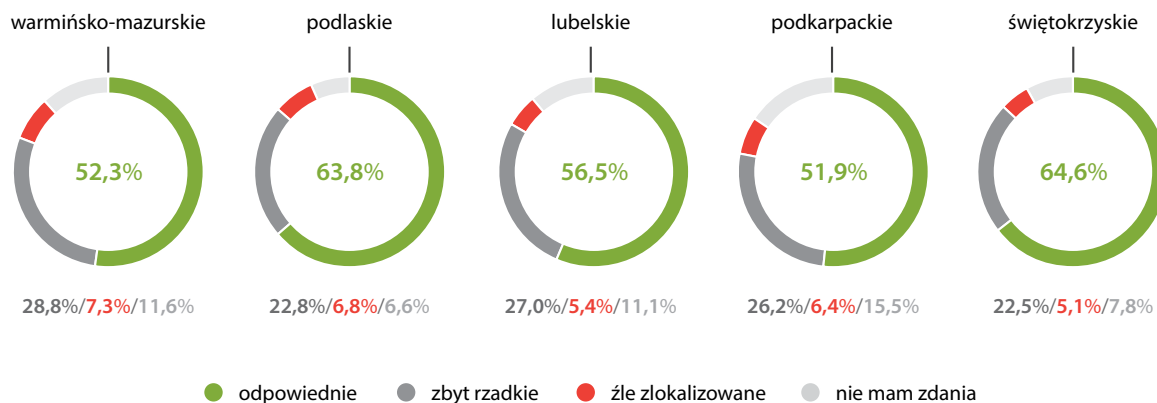


3.3. Ocena poziomu (poczucia) bezpieczeństwa

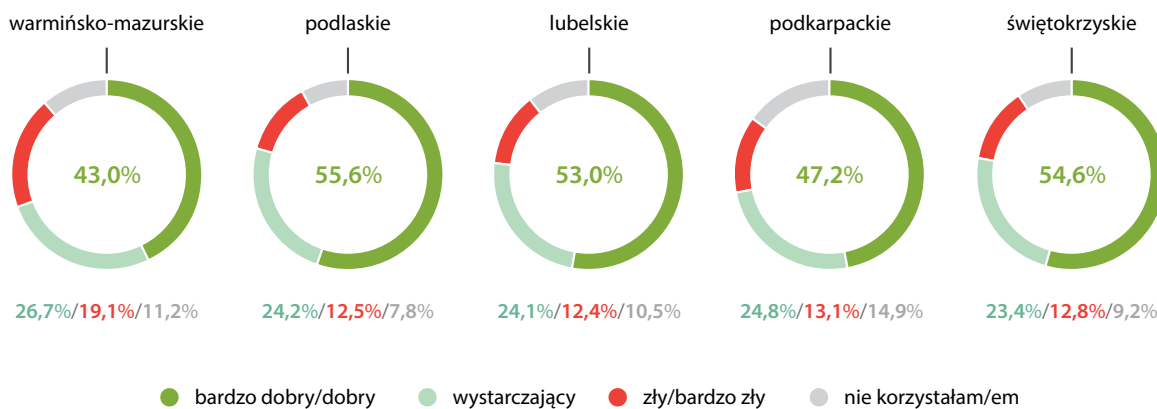


4. OCENA MIEJSC OBSŁUGI ROWERZYSTÓW (MOR)

Rozmieszczenie MOR na szlaku w województwach

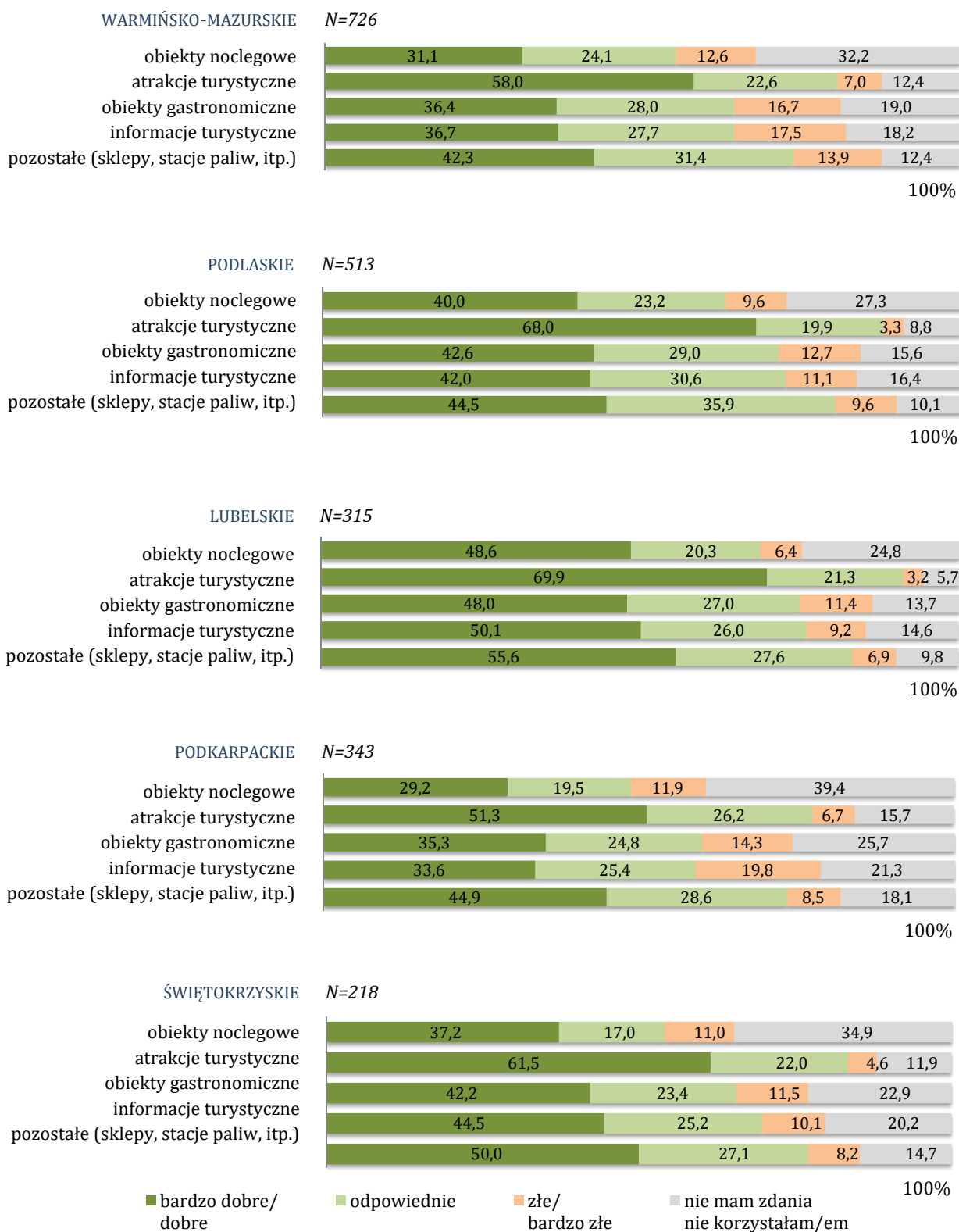


Ogólny stan techniczny / wyposażenie MOR i jego elementów w województwach

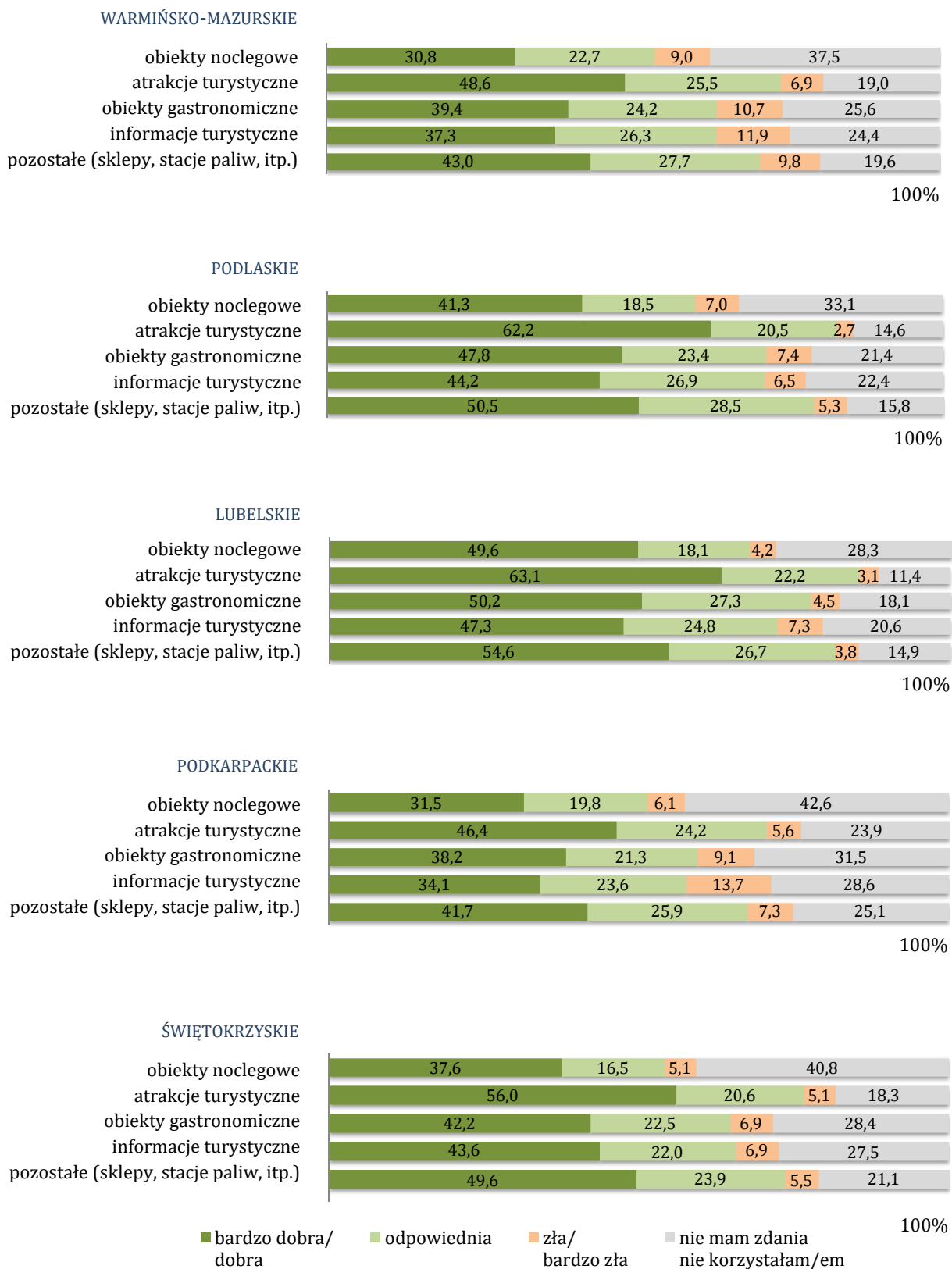


5. MIEJSCA PRZYJAZNE ROWERZYSTOM (MPR)

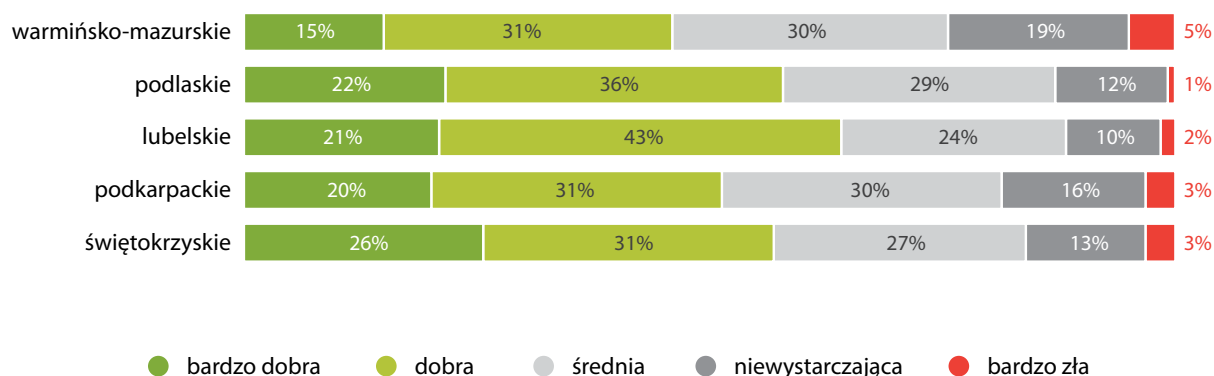
5.1. Dostępność i rozmieszczenie MPR



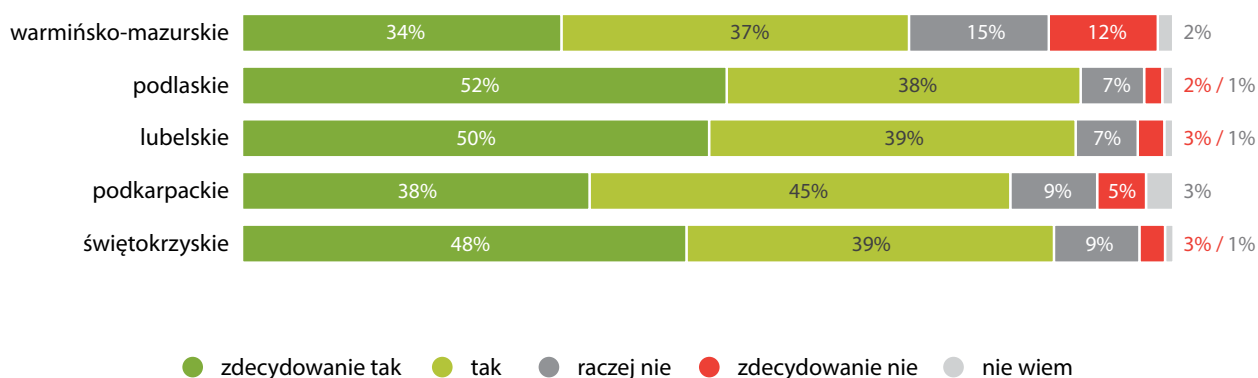
5.2. Jakość świadczonych usług przez MPR



6. OCENA PROMOCJI SZLAKU (INTERNET, PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ ORAZ INNE FORMY WYDAWNICTWA, MAPY, ITP.)



7. CZY POLECIBY/POLECIBY PANI/PAN INNYM UŻYTKOWNIKOM SKORZYSTANIE ZE SZLAKU ZNAJDUJĄCEGO SIĘ NA TERENIE WOJEWÓDZTW



8. UWAGI OSÓB ANKIETOWANYCH W FORMIE OPISOWEJ

Osoby wypełniające ankietę miały również możliwość swobodnej wypowiedzi na temat Szlaku, z której wiele osób skorzystało. Podstawowym wskazywanym problemem, było to, iż osoby te (także wskutek prowadzonej promocji) oczekiwały ścieżek rowerowych, poprowadzonych z dala od dróg publicznych lub przynajmniej z nich wydzielonych. Tymczasem zgodnie z projektem, część Szlaku przebiega właśnie po takich drogach lub po drogach polnych (leśnych), które w ogóle nie były w ramach projektu modyfikowane (dostosowywane), lecz jedynie oznakowane. Jednak niektórzy ankietowani wyrażali zadowolenie z takiego właśnie przebiegu i formuły Szlaku. Znaczną część uwag stanowiły propozycje zmian (korekt) przebiegu Szlaku, w tym w związku z wprowadzeniem lub poprawą możliwości dojazdu pociągiem oraz zwiększeniem dostępności do atrakcji turystycznych (zabytków, przyrodniczych, kulturalnych, itp.), dołożenia tras dodatkowych (odnóg) lub alternatywnych. Były jednak opinie, że Szlak zanadto „meandruje”, wydłużając podróż. Sporo uwag dotyczyło bezpieczeństwa podróży po Szlaku związanych z jego przebiegiem po drogach publicznych (w tym powiatowych i wojewódzkich), na których występuje znaczne natężenie ruchu pojazdów samochodowych w tym ciężarowych, bez wyznaczonego odrębnego pasa dla rowerów i na ogół możliwości

alternatywnego przejazdu inną trasą. Powtarzającym się problemem była jakość nawierzchni dróg (zwłaszcza na odcinkach polnych nieutwardzonych lub nieodpowiednio utwardzonych) i występujące ubytki, utrudniające przejazd niektórych rowerów, np. z przyczepką. Z drugiej strony, niektórzy ankietowani właśnie w tym widzieli urok i oryginalność Green Velo.

Pozostałe, powtarzające się problemy to m.in. niebezpieczne miejsca (zwłaszcza gdy droga przeznaczona wyłącznie dla rowerów łączy się z drogą o dużym natężeniu ruchu), drogi gruntowe (polne) lub leśne niszczone przez maszyny (ciężki sprzęt), braki lub zniszczenie oznakowania, brak stojaków rowerowych lub nieodpowiednie stojaki, brak oznakowania MPR w terenie i możliwości dojazdu do nich, zbyt rzadko rozmieszczone MOR-y, ich zaśmiecenie (zwłaszcza w miejscowościach), brak na nich informacji o atrakcjach okolicy, toalet, dostępu na nich do wody oraz sprzętu do naprawy rowerów, niepraktyczność konstrukcji MOR (daszki niechroniące przed deszczem), zbędne barierki na bezpiecznych odcinkach, ruch pieszych na odcinkach przeznaczonych wyłącznie dla rowerów, niedostępność materiałów promocyjnych, zbyt mało imprez z wykorzystaniem Szlaku, potrzeba poprawy strony internetowej.