



Mobilność mieszkanek i mieszkańców Gdańska po 60 roku życia.

Opracowanie określa bariery mentalne i psychologiczne w zakresie mobilności seniorów, również w odniesieniu do infrastruktury miejskiej. *Raport opracowany na potrzeby realizacji projektu europejskiego „GreenSAM – Green Silver Age Mobility” współfinansowanego ze środków Programu Interreg BSR*

Opracowanie: Małgorzata Peretiatkowicz-Czyż i Piotr Todys



Spis treści

"GreenSAM - Green Silver Age Mobility"	3
Kilka słów o opracowaniu	5
Gdańscy seniorzy w liczbach.....	7
Metodologia badania mobilności osób po 60 roku życia.....	9
Omówienie wyników badania ankietowego.	11
Omówienie wyników wywiadów pogłębionych.....	22
Dobre praktyki wypracowane przez partnerów w projekcie	30
Standardy Dostępności. Opracowanie Politechniki Gdańskiej.....	37
Gdańsk 2030 Plus, Strategia Rozwoju Miasta.....	39
Wnioski i rekomendacje.....	41
Załącznik nr 1. Wzór ankiety do badania ilościowego	47



"GreenSAM - Green Silver Age Mobility"

"GreenSAM - Green Silver Age Mobility" (Zielona Mobilność w Srebrnym Wieku) to projekt europejski, w ramach programu INTERREG Baltic Sea Region - aktywizacja mobilności aktywnej wśród mieszkańców 60+.

Wszystkie europejskie miasta stają przed problemem szybko rosnącej liczby starzejących się mieszkańców. W Gdańsku żyje około 120 000 mieszkańców w wieku 60+. Władze Gdańska postanowiły podjąć kroki w celu aktywizacji tej grupy, szczególnie w obszarze mobilności aktywnej. Tym zagadnieniom i poprawie sytuacji w tej dziedzinie poświęcony jest projekt europejski „**GreenSAM**” - “Green Silver Age Mobility” - Zielona Mobilność w Srebrnym Wieku, w ramach programu INTERREG Baltic Sea Region. Jest on współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Unii Europejskiej w 85 procentach. Projekt rozpoczął się w styczniu 2019 roku i potrwa 30 miesięcy. Projekt "Green SAM" pomoże w wymianie doświadczeń i najlepszych rozwiązań praktycznych pomiędzy partnerami z Obszaru Morza Bałtyckiego w zakresie mobilności i w dostosowaniu ich do naszych warunków oraz sytuacji w Gdańsku.

Podstawowe informacje o projekcie:

- Projekt finansowany jest w 85% z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Unii Europejskiej w ramach programu **INTERREG Baltic See Region**
- Rozpoczęcie projektu - 01.01.2019
- Czas trwania projektu – 30 miesięcy
- Zakończenie projektu – 30.06.2021



Podstawowe zadania projektu:

1. Promowanie mobilności aktywnej wśród seniorów.
2. Określenie barier w zakresie mobilności aktywnej seniorów.
3. Wzrost poprawy bezpieczeństwa seniorów w ruchu ulicznym, szczególnie w aspekcie mobilności aktywnej.
4. Nawiązanie współpracy z Radą Seniorów Gdańska jako ciałem doradczym w zakresie mobilności seniorów w Gdańsku.

Partnerzy w projekcie GreenSAM

- Miasto Hamburg w Niemczech – lider projektu;
- Miasto Aarhus w Danii;
- Miasto Tartu w Estonii;
- Miasto Ryga w Łotwie;
- Valonia – region południowej Finlandii;
- Instytut Studiów Bałtyckich w Estonii;
- Uniwersytet w Tartu;
- Miasto Gdańsk.



Kilka słów o opracowaniu

Niniejsze opracowanie powstało na podstawie autorskiego Badania mobilności mieszkanek i mieszkańców Gdańska po 60 roku życia oraz analizie możliwości zachęcenia tej grupy mieszkańców do zmiany nawyków związanych z przemieszczaniem się. Dwa najistotniejsze aspekty badania dotyczyły istniejących wzorców zachowań oraz przyjrzenie się zmiennym, mającym na nie wpływ. Dodatkowo autorzy poświęcili znaczną uwagę już istniejącym rozwiązaniom, związanym z rowerem publicznym oraz sposobem jego organizacji przyjaznym dla osób po 60 roku życia. Niniejsze opracowanie zawiera:

- opis metodologii badania zapewniającego przegląd aktualnej sytuacji dotyczącej mobilności wśród seniorów w Gdańsku na minimum 50 osobach w wieku powyżej 60 lat;
- opracowanie wniosków wynikających z przeprowadzonych aktualnych badań wśród seniorów i na ich podstawie określenie barier mentalnych i psychologicznych w zakresie mobilności seniorów, w tym również w odniesieniu do infrastruktury miejskiej;
- opracowanie zestawienia oczekiwań oraz identyfikację potrzeb osób starszych w zakresie ułatwień i rozwiązań przyjaznych seniorom w obszarze mobilności ze szczególnym uwzględnieniem systemu wypożyczania rowerów miejskich, biorąc jednocześnie pod uwagę „dobre praktyki” i przykłady rozwiązań przyjęte przez miasta partnerskie projektu GreenSAM w ich systemach wypożyczania rowerów miejskich;
- propozycje sposobów przełamywania barier mentalnych w procesie zwiększania aktywności mobilnej wśród seniorów wraz ze wskazaniem podmiotów które mogły by je wdrożyć;



Dokument uwzględnia, przyjęte przez Miasto, następujące dokumenty strategiczne:

- Gdańsk 2030 Plus, Strategia Rozwoju Miasta;
- „Dostępność Plus, 2018 – 2025” Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, rozdział II, Transport oraz „Standardy Dostępności dla Gminy Miasta Gdańska”, opracowanie Politechniki Gdańskiej, szczególnie w zakresie opisanym w rozdziałach:
Rozdział 1. - Projektowanie uniwersalne. Zakres mobilności i percepcji.
Rozdział 4. - Drogi pieszo – rowerowe.
Rozdział 6. – Przystanki komunikacji miejskiej.



Gdańscy seniorzy w liczbach

Źródło: Urząd Miejski w Gdańsku, Wydział Spraw Obywatelskich, dane według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.

Ponad 28% mieszkańców Gdańska to osoby, które ukończyły 60 lat. Oznacza, że co 4 osoba mieszkająca w tym mieście to osoba zaliczana do grupy seniorów. Nieomal połowa z tych osób to kobiety. Wraz ze zwiększającym się wiekiem odsetek kobiet w danej grupie wiekowej wzrasta, aby wśród osób powyżej setnego roku życia stanowić już 80%. Dysproporcja ta jest zgodna z przewidywaną długością życia.

„Szanse dożycia kolejnych urodzin wzrastają wraz z wiekiem - zaznaczają eksperci z Głównego Urzędu Statystycznego. Dla mężczyzny mającego ukończonych 60 lat, przeciętne dalsze trwanie życia wynosi 19,3 roku, a więc średnio dożyłby 79,3 roku. To więcej niż w 1990 r, kiedy średnia życia dla 60-latka wynosiła 15,3 lat. Z kolei dla kobiet w wieku 60 lat przeciętne dalsze trwanie życia wynosi 24,2 roku, co oznacza, że dożyłaby 84,2 lat. To więcej niż w 1990 r., kiedy średnia życia dla kobiety w tym wieku wynosiła 20 lat” - czytamy w raporcie GUS(...).¹

Analizując dane zgromadzone przez Urząd miasta Gdańska łatwo zauważyć zwiększoną koncentrację osób po 60 i po 65 roku życia w konkretnych dzielnicach – należą do nich m. in – Brzeźno, Żabianka, Jelitkowo, Oliwa czy wzgórze Mickiewicza.

Mimo zmieniającej się społecznej definicji starości i roli w społeczeństwie osób starszych, nadal stanowią one grupę osób o niskich dochodach, często samotnych oraz zaliczanych do osób z niepełnosprawnością (decyduje o tym naturalnie pogarszający się słuch,

¹: Puls Medycyny <https://pulsmedycyny.pl/srednia-dlugosc-zycia-w-polsce-ile-lat-zyja-mezczyzn-i-kobiet-998421#srednia-dlugosc-zycia-mezczyzn-i-kobiet-w-polsce-w-2019-wg-wieku>



wzrok oraz możliwości ruchowe).

Jak wykazują badania demograficzne Polska, a co za tym idzie Gdańsk, jest jednym z najszybciej starzejących się społeczeństw w Unii Europejskiej. W tej chwili 16% populacji stanowią osoby powyżej 65 roku życia, a w 2050 roku ma to być 33%.



Metodologia badania mobilności osób po 60 roku życia

Biorąc pod uwagę sytuację pandemiczną oraz fakt, że osoby starsze szczególnie narażone są na poważne konsekwencje zarażenia się koronawirusem, stanęliśmy jako realizatorzy zadania przed wyzwaniem. Część seniorów i senierek nie jest biegła w obsłudze komputera i internetu, dość duża grupa odczuwa skutki zmniejszającej się sprawności słuchu i/lub wzroku.

Jednocześnie nie chcieliśmy narażać respondentów i respondentek na stres i dyskomfort związany ze spotkaniem osobistym w tym trudnym czasie. Finalnie zdecydowaliśmy się na 2 stopniową metodę badawczą. W ramach pierwszej fazy powstała ankieta, mająca za zadanie sprawdzić w jaki sposób po mieście porusza się grupa docelowa – z jakich środków komunikacji korzysta oraz sprawdzić jej nastawienie do gdańskiej komunikacji miejskiej i alternatywnego sposobu przemieszczania się, jakim jest rower. Dodatkowo ankieta dotyczyła problemów, w tym problemów psychologicznych i mentalnych, związanych z korzystaniem z komunikacji miejskiej i roweru. Ankieta badała także nastawienie respondentów i respondentów do roweru publicznego jako sposobu przemieszczenia się lub/i formy spędzania czasu wolnego.

Ostateczny kształt ankiety został uzgodniony ze Zleceniodawcą oraz Radą Seniorów.

Ankiety dystrybuowane były w kręgach zainteresowanych osób. Ankiety miały 3 postaci:

- postać papierową (tak wypełnioną ankietę można było oddać do urzędu miejskiego),
- postać pliku tekstowego (dawało to możliwość wypełnienia ankiety na własnym komputerze i odesłania jej pod specjalnie stworzony adres mailowy)
- postać ankiety online (można było wypełnić ankietę na dowolnym komputerze i przesłać ją do badaczy).

Dzięki wsparciu Urzędu Miasta Gdańska, a szczególnie Małgorzaty Ratkowskiej Główniej Specjalistki Wydziału Gospodarki



Komunalnej, udało się uzyskać 85 kompletnych odpowiedzi (38 w wersji papierowej, 1 w wersji wypełnionego pliku, 46 w postaci wypełnionej ankiety online). Zebrane ankiety zostały poddane wnikliwej analizie. Wzór ankiety stanowi załącznik do niniejszego opracowania.

Uzyskane wyniki postanowiliśmy zgłębić za pomocą wywiadów pogłębionych, realizowanych przez telefon. Udało się zrealizować 10 wywiadów pogłębionych.



Omówienie wyników badania ankietowego

W pierwszym, ankietowym etapie badania udział wzięło 85 osób – 50 kobiet i 35 mężczyzn. 46 kompletnych ankiet zebrano za pomocą ankiety online, 38 w postaci papierowej (zgromadzono 50 ankiet a w badaniu uwzględniono tylko te w całości wypełnione) i 1 w postaci pliku tekstowego.

Zamieszkanie deklarowane przez osoby ankietowane w poszczególnych dzielnicach Gdańska dość dobrze odzwierciedla demograficzny charakter tych obszarów. Najwięcej odpowiedzi zebrano z dzielnic o zwiększonej koncentracji osób po 60 i po 65 roku życia.

Przeciętna osoba ankietowana jest kobietą w wieku 66-75 lat, zamieszkująca z rodziną na terenie Jasienia, Wrzeszcza czy Wzgórza Mickiewicza, nie pracująca i oceniająca swój stan zdrowia jako dobry lub przeciętny. Osoba ta bardzo często podróżuje komunikacją miejską i na własnych nogach, ale także chętnie korzysta z samochodu zarówno jako kierowca i jako pasażer/pasażerka.

Warto zauważyć, że 33 osoby ankietowane (niemal 39%) korzystają z roweru jednoosobowego (z czego 3 rowery mają napęd elektryczny – niecałe 4%). 19 osób korzystających z roweru to mężczyźni.

Bariery w korzystaniu z transportu miejskiego

Osoby biorące udział w ankiecie zostały poproszone o ocenienie wskazanych odpowiedzi na pytanie „Co utrudnia Panu/i korzystanie z transportu miejskiego”. Dla 51 osób (60%) najtrudniejszą przeszkodą w korzystaniu z transportu miejskiego jest tłok, a także towarzyszący mu brak miejsc siedzących (47 odpowiedzi, ponad 55%).



Nieomal równie uciążliwy jest brak tablic świetlnych informujących o czasie oczekiwania (46 odpowiedzi, ponad 54%).

Jako ważne zmienne oznaczono także następujące odpowiedzi:

- brak czytelnych rozkładów jazdy (np. zbyt mała wielkość napisów) (39 odpowiedzi, ponad 45%),
- zbyt krótki czas zielonego światła na przejściach dla pieszych w okolicy przystanków (35 odpowiedzi, ponad 41%),
- zły stan chodników prowadzących do przystanków (32 odpowiedzi, ponad 37%),
- połączone w ramach dojścia do przystanku chodniki z drogami rowerowymi (brak wyznaczenia dróg wyłącznie dla pieszych) (32 odpowiedzi, ponad 37%).

Ankietowani chętnie korzystali z możliwości podania własnych spostrzeżeń i przemyśleń. Wśród wskazywanych przez nich utrudnień pojawiają się jako wiodące:

- opóźnienia,
- awarie,
- brak punktualności,
- lęk przed rowerzystami i osobami na hulajnogach,
- chuligańskie zachowania w pojazdach,
- konieczność przesiadania się i nieskorelowane rozkłady jazdy,
- brak jednolitego oznaczenie kolorystycznego tramwajów na rzecz umieszczonych na nich reklam.

Bariery w korzystaniu z roweru

Ankietowani wśród potencjalnych odpowiedzi na pytanie co utrudnia „Panu/i korzystanie z roweru” najczęściej wybierali 2 odpowiedzi: strach przed jazdą po ulicy (47 odpowiedzi, ponad 55%) oraz fakt iż sytuowanie dróg rowerowych nie jest bezpieczne (33 odpowiedzi, prawie 39%). Wśród odpowiedzi własnych najczęściej pojawiają się odpowiedzi związane z lękami i obawami przed kierowcami, niechęcią pieszych czy ryzykowną jazdą innych osób na rowerach.

W poniższej tabeli zostały zaprezentowane oceny opinii użytkowników i użytkowniczek rowerów różnego typu wystawione przez ankietowanych.

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Rower to dla mnie sposób na codzienne przemieszczanie.	23.53% (20)	4.71% (4)	37.65% (32)	9.41% (8)	24.71% (21)	3.07

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Lubię niezależność jaką daje mi korzystanie z roweru.	11.76% (10)	5.88% (5)	40.00% (34)	5.88% (5)	36.47% (31)	3.49
Moja kondycja fizyczna nie pozwala mi na korzystanie z roweru (jednoosobowego).	43.53% (37)	5.88% (5)	22.35% (19)	11.76% (10)	16.47% (14)	2.52
Jazda na rowerze to duży wysiłek fizyczny.	24.71% (21)	22.35% (19)	25.88% (22)	14.12% (12)	12.94% (11)	2.68
W Gdańsku mamy świetną sieć dróg rowerowych.	5.88% (5)	25.88% (22)	30.59% (26)	18.82% (16)	18.82% (16)	3.19
Boję się o bezpieczeństwo pieszych, gdy muszę poruszać się wspólną drogą dla pieszych i rowerzystów.	10.59% (9)	14.12% (12)	27.06% (23)	14.12% (12)	34.12% (29)	3.47

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Wspólna droga dla pieszych i rowerów to super rozwiązanie.	55.29% (47)	8.24% (7)	24.71% (21)	4.71% (4)	7.06% (6)	2.00
Drogi dla rowerów i drogi dla samochodów powinny być od siebie oddzielone.	10.59% (9)	15.29% (13)	5.88% (5)	9.41% (8)	58.82% (50)	3.91
Jazda rowerem po ulicy to dla mnie duży stres.	7.06% (6)	17.65% (15)	23.53% (20)	15.29% (13)	36.47% (31)	3.56
Ruch kołowy – samochodowy i rowerowy – powinny odbywać się na ulicy.	40.00% (34)	14.12% (12)	21.18% (18)	7.06% (6)	17.65% (15)	2.48
Rower trzykołowy to coś dla mnie – pomaga mi zachować równowagę.	31.76% (27)	4.71% (4)	47.06% (40)	7.06% (6)	9.41% (8)	2.58

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Wsparcie eklektyczne roweru pozwala mi dłużej z niego korzystać, znacząco zmniejszając wysiłek fizyczny.	7.06% (6)	14.12% (12)	40.00% (34)	11.76% (10)	27.06% (23)	3.38
W moim wieku nie wypada jeździć na rowerze.	68.24% (58)	2.35% (2)	21.18% (18)	2.35% (2)	5.88% (5)	1.75
Wstydziłbym/abym się skorzystać z roweru trójkołowego.	43.53% (37)	10.59% (9)	32.94% (28)	7.06% (6)	5.88% (5)	2.21
Rower to zdrowszy środek transportu niż samochód.	5.88% (5)	9.41% (8)	15.29% (13)	12.94% (11)	56.47% (48)	4.05

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Dzięki jeździe na rowerze moje zdrowie jest w lepszym stanie.	3.53% (3)	7.06% (6)	43.53% (37)	8.24% (7)	37.65% (32)	3.69
Łatwiej przemieszczać się na rowerze po mieście, gdy można w czasie jazdy chwilę odpocząć, na przykład na ławce.	3.53% (3)	11.76% (10)	28.24% (24)	10.59% (9)	45.88% (39)	3.84
Publiczny rower to rozwiązanie dla mnie!	22.35% (19)	9.41% (8)	51.76% (44)	9.41% (8)	7.06% (6)	2.69
Więcej osób korzysta z publicznych rowerów, gdy wśród nich są tandemy i rowery trójkołowe.	18.82% (16)	10.59% (9)	55.29% (47)	4.71% (4)	10.59% (9)	2.78

Odpowiedź	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią	Średnia
Korzystanie z roweru publicznego jest łatwiejsze, gdy można go zwrócić w dowolnym miejscu, a nie na specjalnej stacji.	10.59% (9)	10.59% (9)	43.53% (37)	14.12% (12)	21.18% (18)	3.25
Łatwiej korzysta się z roweru publicznego, gdy nie trzeba go wypożyczać za pomocą smartfona.	4.71% (4)	15.29% (13)	42.35% (36)	8.24% (7)	29.41% (25)	3.42

59 osób ankietowanych uznaje rower za zdrowszy środek transportu niż samochód i zauważa pozytywny wpływ korzystania z roweru na swój stan zdrowia (49 odpowiedzi), choć korzystają z niego zaledwie 33 osoby ankietowane (prawdopodobnie wynika to z empatycznego podejścia do pytania i wczucia się w rolę osoby, która tą tezę postawiła).

58 osób uważa, że drogi dla rowerów i drogi dla samochodów powinny być od siebie oddzielone, a jazda rowerem po ulicy to duży stres (44 osoby).

48 osób uważa, że łatwiej przemieszczać się na rowerze po mieście, gdy można w czasie jazdy chwilę odpocząć, na przykład na



ławce. Wpływ eklektycznego roweru na znaczące zmniejszenie wysiłku fizycznego doceniają 33 osoby.

Zaledwie 14 osób uznaje, że rower publiczny (dla części ankietowanych na tym etapie badania prawdopodobnie to rozwiązanie jest obce) to rozwiązanie dla nich, wskazując że:

- korzystanie z roweru publicznego jest łatwiejsze, gdy można go zwrócić w dowolnym miejscu, a nie na specjalnej stacji;
- łatwiej korzysta się z roweru publicznego, gdy nie trzeba go wypożyczać za pomocą smartfona.

60 osób badanych uważa, że wiek nie jest żadnym ograniczeniem w korzystaniu z roweru, jeśli chodzi o odbiór społeczny, ale już 11 osób wstydziłoby się korzystać z roweru trójkołowego, a 28 osób nie ma zdania na ten temat.

Usługa roweru publicznego

Aż 58 osób badanych (ponad 68%) nie zna usługi roweru publicznego. Po przedstawieniu krótkiego opisu tego rozwiązania 30 osób deklaruje zainteresowanie nim. Z głębszej analizy danych wynika, że wśród osób znających to rozwiązanie wcześniej (27 osób) ponad 50% (15 osób), byłoby zainteresowanych skorzystaniem z niego. Również wśród nieznaną usługę wcześniej 15 osób (ponad 26%), po samym zapoznaniu się z krótkim opisem, dopuszcza jako możliwe skorzystanie z tego rozwiązania. Wydaje się, że to właśnie ta grupa osób powinna być odbiorcą dalszych działań Urzędu Miasta w pierwszej kolejności.

Aż 52 osoby (ponad 61%) wskazuje, że jednym z trudnych momentów w korzystaniu z roweru publicznego, jest moment gdy ulegnie on awarii – potencjalnie użytkownicy nie wiedzą co powinni wtedy zrobić.

47 osób (prawie 49%) ma własny rower. 14 osób posiadających rower nie zadeklarowało, że z niego korzysta. Jak wynika z analizy odpowiedzi, problemem jest brak możliwości trzymania roweru w łatwo dostępnym miejscu (jedno z osób trzyma rower w piwnicy



i nie jest w stanie go stamtąd wyjmować) i brak możliwości zaparkowania roweru po dotarciu na miejsce docelowe (brak parkingów rowerowych). Ponad połowa respondentów i respondentek funkcjonuje w zbiorowościach, w których nikt nie korzysta z usługi roweru publicznego. Dodatkowo dla potencjalnych użytkowników i użytkowniczek niezrozumiałe są zasady wypożyczania roweru publicznego, które wymagają n. in. instalacji aplikacji. Dodatkowym utrudnieniem jest nieumiejętność zidentyfikowania odległości i tras do najbliższych stacji od miejsca wypożyczenia roweru.

Pomysły respondentów na likwidację barier

12 osób nie identyfikuje żadnych barier dotyczących korzystania z roweru. Inne podają jako barierę wiek, stan zdrowia, brak dróg rowerowych w konkretnych miejscach oraz zachwiania równowagi. Jako rozwiązania pojawiają się propozycje zwiększenia liczby dróg rowerowych, a jedna osoba wprost pisze, że jej problemy rozwiązałyby rower trójkołowy.

W kwestii barier korzystania z komunikacji miejskiej respondenci i respondentki głównie podkreślają, że takich nie ma, a oni i one korzystają głównie z tego środka transportu. Jednocześnie podkreślają, że pandemia wpływa na częstotliwość ich przemieszczania się. Jako rozwiązania sugerowane są:

- większa częstotliwość kursowania komunikacji;
- czyste tramwaje - nowoczesne i ciche w środku;
- buspasy, sieć metra dla górnego tarasu miasta, więcej letnich połączeń z plażami z każdej dzielnicy, jak najkrótszą trasą, aby nie spędzać w autobusie/tramwaju zbyt dużo czasu.



W kontekście komunikacji miejskiej warto zaznaczyć, że seniorzy skarżą się na brak kultury wśród innych pasażerów i proponują rozwiązania mające zmienić tą sytuację – np. informacja dźwiękowa wzywająca do ustąpienia miejsca osobie starszej, monitoring i szybka reakcja policji na wybryki chuligańskie.

Z punktu widzenia badania oczywiste są następujące wnioski:

1. rower jest rozpoznawalnym środkiem transportu i ocenianym jako pozytywny dla stanu zdrowia – na tej opinii można budować przekazy kierowane do seniorów zachęcające do tej formy przemieszczania się;
2. lęk przed łączeniem różnego rodzaju dróg kierowanych do różnych użytkowników oraz przecięcia dróg dedykowanych są mocno akcentowane przez osoby badane – należy tak projektować ruch różnych grup, aby był on jak najmniej ze sobą kolizyjny – dotyczy ruchu pieszego, na hulajnogach, rowerowego i samochodowego;
3. osoby starsze nie znają usługi roweru publicznego ale sam fakt, że wymusza ona korzystanie z niego poprzez użycie smartfonu jest dla nich czynnikiem blokującym.



Omówienie wyników wywiadów pogłębionych

Tezy badawcze

Uzyskane w badaniu ankietowym odpowiedzi pozwoliły nam sformułować główne tezy do badania jakościowego, a wśród nich najważniejsze:

- seniorzy potrzebują wiedzy na temat użytkowania rowerów publicznych zaoferowanej im w sposób dla nich dostępny;
- sposób wypożyczania rowerów i ich oddawania powinien być maksymalnie prosty i dostosowany do możliwości i woli osób w wieku 60+;
- należy znaleźć alternatywny sposób obsługi roweru publicznego do aplikacji mobilnej w celu wsparcia seniorów w korzystaniu z roweru publicznego;
- należy tworzyć i wspierać grupy seniorów wspólnie wypożyczających rowery.

Przeprowadzono dziesięć telefonicznych wywiadów pogłębionych, co pozwoliło na osiągnięcie efektu wysycenia próby – kolejne rozmowy nie przynosiły nowych treści. Przebieg rozmów był notowany. W czasie wywiadów weryfikowano uzyskane w badaniu ankietowym główne tezy.

W dotarciu do osób, które wzięły udział w ankiecie pomógł nam Urząd Miasta Gdańska. Wśród ankietowanych były 2 kobiety i 8 mężczyzn. Ośmioro rozmówców to osoby w wieku 71-75 lat, 1 osoba w wieku 66 -70 lat i 1 w wieku 76-80 lat. 3 osoby pozostają czynne zawodowo, a 8 udziela się społecznie. Wszyscy rozmówcy mieszkają z rodziną – zazwyczaj jest to współmałżonek. Jedna osoba ocenia swój stan zdrowia jako bardzo dobry, jedna jako bardzo zły, a po 4 osoby uważają go za dobry i przeciętny.



6 z 10 badanych osób korzysta z różną częstotliwością z własnego roweru. Tylko trzy z nich nie mają własnego roweru. Jedna nie korzysta z posiadanego roweru, ponieważ trzyma go w piwnicy skąd trudno go wydobyć i dodatkowo jej współmałżonek nie może jeździć na rowerze. Jedna z osób badanych jawnie przyznaje, że nie stać jej na rower, ale deklaruje że korzysta z rowerowych wizyt syna – syn spędza czas z matka, a respondent w tym czasie udaje się na przejażdżkę rowerem syna. 9 z 10 osób biorących udział w wywiadach ma swój własny samochód, a każda z nich korzysta z komunikacji miejskiej.

Wybór środka transportu

Generalnie wybór środka transportu uzależniony jest od sytuacji: do centrum jeździ się komunikacją miejską, bo omija się korki, a miejsca parkingowe są drogie. Badani korzystają z komunikacji miejskiej głównie poza godzinami szczytu, jak mówią „w godzinach dla seniorów”. Ten rodzaj przemieszczania stał się jeszcze mniej popularny w czasach pandemii – uczestnicy badania mówią o strachu przed zarażeniem się.

Samochodem jeździ się na dłuższe dystanse lub po większe zakupy. Rower służy głównie jako sposób na rekreację i wybierany jest gdy jest ładna pogoda i gdy nie jest zimno. Dla użytkowników jazda na rowerze jest przyjemnością, sposobem dbania o zdrowie, źródłem radości życia a nawet pasją.

Podczas wywiadów badani oceniali różne elementy infrastruktury drogowej i komunikacyjnej.

Infrastruktura drogowa



Prawie wszyscy bardzo wysoko oceniają stan chodników prowadzących do przystanków. Zauważają, że chodniki są sukcesywnie remontowane, są w dobrym stanie. Jedna z osób w tym kontekście wręcz stwierdziła: „jestem dumny, że Gdańsk stał się wygodnym i pięknym miastem”.

Znacznie gorzej oceniono czas zielonego światła na przejściach dla pieszych w okolicy przystanków. Przeważa opinia, że zielone światło jest zbyt krótkie. Pojawiły się głosy, że „czasem trzeba podbiec nawet, trzeba iść szybko” oraz że tak krótki cykl światła sprawia „trudność dla pieszych i niepełnosprawnych”. Bywa, że zielone światła „są za krótkie nawet na rower” (przejechanie po przejeździe rowerowym).

Nie stanowiły kłopotu połączenia chodników z drogami rowerowymi w ramach dojścia do przystanku. Cześć respondentów uważa nawet to rozwiązanie za bardzo korzystne – jako swoisty kompromis między kosztem budowy dróg rowerowych a ryzykiem jazdy po jezdni. Przy tej okazji ujawnił się inny problem – kultury jazdy innych rowerzystów. Jak powiedziała jedna z osób: „rowerzyści potrafią jechać bardzo szybko, mało zwracają uwagi - uważają siebie za bogów”. Inna osoba stwierdziła, że „starsi na ścieżkach traktowani są jak zawałidrog, [...] starsi ludzie słyszą: babciu szybciej”. Dotykowo po raz pierwszy w tym miejscu pojawia się wątek, który będzie przez rozmówców poruszany wielokrotnie – brak znajomości zasad poruszania się na rowerze wśród seniorów i innych rowerzystów.

Komunikacja publiczna

Jeśli chodzi o ocenę czytelności rozkładów jazdy, to wszyscy rozmówcy uznali, że tablice z rozkładami jazdy powinny być większe i mieć większą czcionkę. Dobrze wypowiediano się o czytelności podświetlanych tablic, choć niektórzy podkreślali, że muszą być



dobrze ustawione – tak aby w słoneczne dni, nie były zbyt mocno oświetlane przez słońce.

Nie narzekano też na tłok w komunikacji miejskiej i brak miejsc. Głównie z tego powodu, że seniorzy podróżują zwykle poza godzinami szczytu. Jednocześnie w przypadku konieczności jazdy w tłoku respondenci akceptują fakt, iż ludzie muszą się przemieszczać po mieście. Problemem, którego doświadczają respondenci jest brak miejsc siedzących, często zajętych ich zdaniem przez osoby, które mogą stać w czasie podróży. Proponowanym przez rozmówców rozwiązaniem jest emitowanie nagrań głosowych przypominających podróżnym o zasadach kultury i zachęcających do ustępowania miejsc potrzebującym, w tym osobom starszym.

Co do liczby ławek w drodze na przystanek zdania były podzielone: dla jednych ich liczba jest wystarczająca, czasem nawet zbyt duża, dla innych ławek jest zbyt mało. Pojawiły się za to głosy, że na samych przystankach jest zbyt mało miejsc siedzących.

Infrastruktura rowerowa

Podczas wywiadów pytaliśmy także o: doświadczenia związane z jazdą na rowerze, wsparcie w postaci roweru elektrycznego, jakość infrastruktury rowerowej, opinie na temat roweru publicznego.

Generalnie rozmówcy wysoko oceniają jakość gdańskiej sieci dróg rowerowych. Uważają, że stale się rozwija – jedna z osób oceniła ją na 8 w dziesięciostopniowej skali, a inna zauważyła, że w tym zakresie Gdańskowi udało się przegonić Gdynię. Jeśli chodzi o usytuowanie dróg dla rowerów, także oceniane jest to dobrze. Zwracano uwagę na konieczność sytuowania ich równoległe do ulic – drogi dla rowerów powinny towarzyszyć sieciom dróg samochodowych. Jeden z respondentów podsunął pomysł wyznaczania dróg rowerowych przez parki lub ogródki działkowe, co pozwoli na czerpanie większej przyjemności z jazdy



rowerem.

Rozmówcy pytani o opinie na temat jazdy rowerem po gdańskich ulicach odpowiadali, że nie jest to ich ulubiony sposób jazdy. Narzekali na małą kulturę kierowców, strach przed nimi. Mówili, że jazda na rowerze po ulicy jest stresująca i mało komfortowa.

Korzystanie z roweru elektrycznego

W czasie badania pytaliśmy o ocenę korzystania z roweru z elektrycznym wspomaganie. Prawie wszyscy uznali, że to dobre rozwiązanie szczególnie w warunkach gdańskich moren. Jednak tylko jedna osoba korzysta z takiego rozwiązania mając swój własny elektryczny rower; pozostali nie skorzystali z niego nawet w sieci roweru metropolitalnego Mevo.

Co może pomóc w przemieszczaniu się na rowerze

Pytaliśmy także o elementy, które mogą wspomóc przemieszczanie się na rowerze. Wskazaliśmy kilka rozwiązań, niektóre już obecne w Gdańsku. Wszyscy odpowiadający byli zgodni, że wydzielone od ulicy drogi dla rowerów, odseparowane od ruchu pieszego i samochodowego, to dobry pomysł by dać poczucie bezpieczeństwa, tak pieszym jak i użytkownikom rowerów. Podobne zastosowanie kontraruchu, czyli możliwość wjechania pod prąd w ulicę jednokierunkową, przyczynia się do wspierania przemieszczania się po mieście według większości rozmówców. Rozbudowa sieci dróg dla rowerów tak, by była porównywalna do sieci dróg samochodowych, by dało się drogą dla rowerów dojechać w każde miejsce miasta, zdaniem odpowiadających przyczynia się do zwiększenia ruchu rowerowego, bo rower staje się realną alternatywą dla samochodów. Także intuicyjne oznakowanie dróg dla rowerów nie budzi żadnych wątpliwości. Dbanie o stan dróg dla rowerów przez cały rok: odśnieżanie, zbieranie liści, dobre



oświetlenie na drogach dla rowerów jest oczywistością, której oczekują użytkownicy, choć niektórzy obawiają się jej kosztów. Gdy pytaliśmy o zamknięcie centrum miasta dla ruchu samochodowego z wyłączeniem komunikacji miejskiej, wszyscy rozmówcy byli przekonani, że to rzecz normalna i zwykła, jeśli ruch rowerowy ma się rozwijać. Niektórzy wręcz stwierdzili, że „to proces nieodwracalny, tak będzie i powinno być, centra powinny być odseparowane”.

Z innych pomysłów na poprawę przemieszczania się na rowerze wskazano: „miejsce przechowania rowerów, szczególnie zimą i jesienią”, „parkingi rowerowe szczególnie w okolicy centrów handlowych, kawiarni, ośrodków zdrowia”, „poczucie bezpieczeństwa wynikające ze znajomości ruchu drogowego na rowerach - przydałyby się. np. kursy w klubie seniora o tym”.

Rower publiczny

Ostatnim wątkiem poruszonym w wywiadach była kwestia roweru publicznego.

Tylko jedna osoba uczestnicząca w badaniu nie była pewna czy „osoby w Pana/i wieku chciałyby korzystać z roweru publicznego”.

Przekonywać do skorzystania z roweru publicznego mogłyby:

- szkolenia jak korzystać z roweru,
- uproszczenie obsługi,
- rowery trzykołowe w sieci wypożyczalni,
- promocja roweru publicznego, w tym promowanie faktu braku konieczności korzystania z płatnych parkingów,
- przykład dawany przez innych rowerzystów,
- wspólne wyprawy w znanej grupie,



- dłuższy czas funkcjonowania usługi, co pozwoli seniorom się z nią oswoić i zacząć z niej korzystać.

Jako odstręczające od usługi uznano: trudności w obsłudze systemu opartego o komputery i smartfony - dla wielu seniorów korzystanie z komputera to trudność, skomplikowanie systemu logowania, zwykła obawa przed nie poradzeniem sobie. Niektórzy wskazują na brak uregulowania ruchu i kultury jazdy. Jedna z osób jako barierę wymieniła wpływ rodziny, która zakazywała korzystania z roweru publicznego. Inna wskazała swój stan zdrowia i otyłość oraz wynikające z niej kompleksy jako barierę, z którą nie umie sobie poradzić. Pojawił się również głos wspierający wyniki badania ankietowego, wskazujący na istnienie osób, które nigdy nie jeździły na rowerze i po prostu tego nie potrafią.

To co mogłoby zmienić tę sytuację, to na pewno wypożyczanie roweru bez pośrednictwa smartfona oraz animacja grup wspólnie korzystających z tego rozwiązania.

Podaliśmy katalog rozwiązań, które w naszej opinii mogłyby wpłynąć na zachęcenie do korzystania z roweru publicznego.

Uznaniem wszystkich respondentów cieszyły się propozycje zorganizowanych wspólnych wycieczek z animatorem, zajęcia jak korzystać z systemu - jak wypożyczyć taki rower i zwrócić – krok po kroku rejestracja w usłudze, opłata, obsługa dedykowanego panelu oraz zorganizowanie wsparcia telefonicznego w trakcie korzystania z roweru.

Darmowe godziny lub dni wypożyczania rowerów dla seniorów, także spotkały się z uznaniem.

Z mniejszym entuzjazmem spotkały się propozycje zajęć: jak zachować się gdy popsuje się rower oraz zajęcia jak zadbać o swoje bezpieczeństwo z punktu widzenia higieny i potencjalnych chorób. Trzeba jednak zaznaczyć, że jeden z respondentów uznał, że



potraktowanie tych zajęć jako warsztatu z majsterkowania, mogłoby być atrakcyjne dla mężczyzn. W tym ostatnim przypadku część użytkowników uznała, że o higienę i swoje bezpieczeństwo każdy powinien zadbać sam. Natomiast sformułowano oczekiwanie by na stacjach wypożyczalni dostępny byłby płyn do dezynfekcji, a służby powinny dezynfekować miejsca, które dotyka się podczas jazdy i wypożyczania rowerów.

Z dodatkowych zachęt do korzystania z roweru publicznego uczestnicy badania wymienili zachęcanie seniorów przez innych seniorów do korzystania z roweru publicznego – wspólna wycieczka z kimś, by pokonać bariery psychologiczne w korzystaniu z roweru, wprowadzenie możliwości wypożyczenia tandemu oraz uruchomienie infolinii o usłudze roweru publicznego.



Dobre praktyki wypracowane przez partnerów w projekcie²

W ramach projektu GreenSam partnerzy tworzą modelowe rozwiązania mające wspierać mobilność osób w wieku senioralnym. Rozwiązania te mają na celu zwiększenie udziału seniorów korzystających z ekologicznych form przemieszczania się.

W projekcie partnerzy zidentyfikowali 3 główne wyzwania:

1. Jak zaprojektować przyjazne seniorom systemy rowerów publicznych? Przesiadanie się na rower oznacza mniej zanieczyszczone miasta i zdrowszych obywateli. Jednak jazda na rowerze w wieku senioralnym napotyka na bariery społeczno-kulturalne, psychologiczne czy fizyczne.
2. Jak zaprojektować przyjazne starzeniu się systemy transportu publicznego? Badania pokazują, że seniorzy niechętnie korzystają z transportu publicznego. Dystans do publicznego transportu zwiększa się w sytuacji wprowadzania zmian tras czy zwiększania udziału nowych technologii w korzystaniu z transportu.
3. Jak zaprojektować przestrzeń publiczną, by seniorzy czuli się pewniej korzystając z ekologicznych sposobów przemieszczania się? Zdarza się pomijać osoby w wieku senioralnym przy wprowadzaniu innowacyjnych, ekologicznych rozwiązań.

² <http://greensam.eu/pilots/>



Partnerzy w projekcie na różne sposoby odpowiadają na te wyzwania.

Miasto Tartu³

W czerwcu 2019 w Tartu została otwarta sieć rowerów publicznych. Pomimo, że cieszyły się one dużą popularnością, to tylko 1% użytkowników stanowiły osoby w wieku senioralnym (pomimo, że prawie 70% rowerów stanowiły te ze wspomaganie elektrycznym). Jak wynika z naszych badań, podobna sytuacja, choć nieco lepsza niż w Tartu, miałyby miejsce w Gdańsku – tylko 14% badanych uznaje, że rower publiczny to rozwiązanie dla nich.

Miasto Tartu, aby zachęcić seniorów do korzystania z 69 miejskich wypożyczalni rowerów elektrycznych (500 rowerów elektrycznych i 250 zwykłych), zaproponowało kampanię informacyjną⁴ prowadzoną we współpracy z wieloma innymi partnerami lokalnymi (Instytutem Badań nad Bałtykiem, dziennymi ośrodkami dla osób starszych, różnymi usługodawcami itp.) Kampania zawiera: filmy instruktażowe - jak zarejestrować się online w systemie wypożyczeń; jak połączyć kartę autobusową z systemem wypożyczania rowerów, aby zapewnić bezpłatne korzystanie; praktyczne porady, wskazówki i informacje itp.

Jedną z najczęściej wymienianych obaw związanych z korzystaniem z systemu rowerów publicznych, jest brak wiedzy technologicznej: starsi użytkownicy są onieśmieleni systemem rejestracji online, ponieważ niewielu z nich korzysta z komputerów lub smartfonów. System wypożyczenia wymaga od użytkownika podłączenia biletu okresowego na autobus do konta wypożyczalni rowerów - dla osób starszych oznacza to bezpłatne korzystanie z rowerów, ponieważ transport publiczny jest bezpłatny dla wszystkich powyżej 65 roku życia. Gdańscy seniorzy, jako jedną z barier korzystania z roweru publicznego, wskazują wypożyczenie go za pomocą smartfona. Filmy przybliżające korzystanie on-line powinny pomóc zmniejszyć tę barierę.

³ <http://greensam.eu/in-tartu-bike-sharing-excites-and-intimidates/>

⁴ <http://greensam.eu/portfolio/pilot-city-of-tartu/>



Wsparciem dla korzystania z roweru publicznego, są także wykłady i praktyczne szkolenia dotyczące bezpieczeństwa na drogach, zasad ruchu drogowego, w tym jazdy na rowerze w celu złagodzenia strachu. Podczas gdy praktycznie każdy w swoim życiu jeździł na rowerze, osoby starsze obawiały się, że nie są na bieżąco z przepisami ruchu drogowego, a tym samym mogą powodować potencjalnie niebezpieczne sytuacje na drodze, w których mogą zrobić sobie lub komuś krzywdę. Ponad 51% badanych gdańszczan uważa, że jazda na rowerze po ulicy jest dla ich stresująca. W zmniejszeniu tego lęku mogłyby pomóc szczególnie szkolenia z zasad poruszania się na rowerze oraz wspólna praktyczna jazda w ruchu drogowym.

Bardzo cennym rozwiązaniem są papierowe instrukcje korzystania z roweru publicznego. Jak słusznie zidentyfikowano w Tartu, seniorzy wolą używać fizycznych materiałów do nauki niż wirtualnych. Papierową instrukcję można zabrać ze sobą, spokojnie przeanalizować, zajrzeć w potrzebie czy podzielić się z innymi, którzy nie są tak aktywni.

Innym elementem wsparcia dla seniorów są informacje na stacjach wypożyczeń. Teksty mają większy rozmiar czcionki i napisane są prostszym językiem. Seniorzy narzekali na wielkość i skomplikowanie tekstów – zmianę wprowadzono po weryfikacji i przetestowaniu z samymi zainteresowanymi. Dodatkowo jest możliwość wspólnej z instruktorem nauki wypożyczania i zwracania roweru, by „oswoić” procedurę korzystania z roweru publicznego.

Jako uzupełniający element partycypacyjnego udziału osób w wieku senioralnym, zorganizowano spacer i grupy focusowe z osobami starszymi, aby dowiedzieć się, jakie bariery w jeździe na rowerze napotykają w środowisku miejskim. Wnioski z tych spotkań przekazywane są do wydziału planowania ruchu miejskiego miasta Tartu.

Istotne jest, że w systemie roweru publicznego stosowane są nowoczesne rowery elektryczne, które są w stanie komunikować się w czasie rzeczywistym z systemem obsługi wypożyczeń. Daje to możliwość monitorowania miejsca pobytu roweru i jego stanu.



Takie techniczne rozwiązanie wychodzi naprzeciw obawom, które zgłasza ponad 61% badanych Gdańszczan - wskazują oni, że jednym z momentów trudnych w korzystaniu z roweru publicznego jest moment gdy ulegnie on awarii – potencjalnie użytkownicy nie wiedzą co powinni wtedy zrobić.

Warto podkreślić, że elementem wspierania ekologicznej mobilności w Tartu jest uwzględnianie w systemie komunikacji zbiorowej roweru publicznego. Zachęca się mieszkańców do ograniczania korzystania z samochodu na terenie miasta i wybierania publicznych środków transportu, w tym roweru. Osoby po 65 roku życia mają przejazd autobusem i rowerem publicznym za darmo.

Miasto Turku⁵

Turku opracowuje model mentoringu i coachingu w celu oswojenia seniorów z usługami cyfrowymi w transporcie publicznym. Ten rodzaj wsparcia ma też funkcję oceny potrzeb seniorów i zaproponowania ulepszeń przyjaznego dla osób starszych. Projekt ma na celu zwiększenie liczby seniorów korzystających z usług cyfrowych.

Jednym z elementów jest coaching koleżeński: seniorzy szkolą seniorów w kwestii korzystania z usług cyfrowych w transporcie publicznym. Udział młodzieży w projekcie, to rola mentorów: młodzież trenuje seniorów w korzystaniu z aplikacji używanych w transporcie publicznym i innych cyfrowych usługach, zwłaszcza w miejskim systemie rowerów publicznych. Młodzież poznaje seniorów i ich codzienne wyzwania związane z przemieszczaniem się, a następnie pomaga im podczas 4-6 sesji. Materiały szkoleniowe dotyczące zachęcania seniorów do korzystania z usług publicznego transportu są opracowywane wspólnie z lokalną młodzieżą i szkołami. Działania te wspiera kampania prowadzona w mediach społecznościowych.

⁵ <http://greensam.eu/portfolio/city-of-turku-integrated-mentoring-model/>



Zastosowanie rówieśniczego wsparcia coachingowego i młodzieżowego mentoringu koresponduje z wnioskami wynikającymi z wywiadów pogłębionych, prowadzonych podczas niniejszego badania. Pytani gdańszczanie pozytywnie ocenili pomysł zajęć, podczas których można nauczyć się jak korzystać z roweru publicznego, krok po kroku: rejestracja w usłudze, opłata, pobranie roweru i jego zwrot. Przychylnie także zapatrywali się na wspólne wycieczki rowerem publicznym z animatorem z wyznaczonej stacji.. W każdym wywiadzie pojawił się wątek procedury wypożyczenia czy opłaty za rower. Bariera jest obsługa aplikacji do wypożyczenia, jej cyfrowe skomplikowanie. Obawa i trudność, którą przeżywają osoby starsze, gdy uczą się nowych rzeczy, szczególnie związanych z elektroniką. Zaproponowany mentoring i coaching mogą być na pewno elementem zmniejszenia tych trudności.

Miasto Hamburg⁶

Odpowiedzią na bariery w przemieszczaniu się seniorów jest proces partycypacyjny, który prowadzi Eimsbuettel, jedna z dzielnic Hamburga. Rezultatem tych działań będą wytyczne, które mają na celu pomóc zaprojektować przestrzeń publiczną w punktach przesiadkowych w celu zapewnienia zrównoważonej mobilności, uzupełniania się, intermodalności transportu autobusowego, kolejowego, rowerowego, ruchu pieszego i współdzielonych samochodów. Wytyczne te mają pomóc planistom w uczynieniu punktów przesiadkowych przyjaznymi dla seniorów, tak aby osoby powyżej 60 roku życia (i nie tylko one) czuły się bezpiecznie i komfortowo.

Kwestie te badane są w procesie, w który włączeni są seniorzy. Jednym z elementów były moderowane warsztaty jak

⁶ <http://greensam.eu/portfolio/city-of-hamburg-improved-participation/>



zaprojektować przestrzenie publiczne w punktach przesiadkowych. Podczas nich wypracowywano wytyczne mające uczynić punkty przesiadkowe przyjazne seniorom.

Główne z wytycznych to:

- ✓ dobre oświetlenie przestrzeni – dające poczucie bezpieczeństwa i wystarczające, by zauważyć i przeczytać kluczowe informacje, np.: rozkłady jazdy czy numer autobusu;
- ✓ wystarczająco dużo przestrzeni, by móc swobodnie przejść i przejechać na rowerze bez kolizji z innymi uczestnikami ruchu; wystarczająco dużo czasu by wejść do autobusu, przejść przez drzwi, wypożyczyć rower;
- ✓ przejrzysta struktura punktu przesiadkowego, łatwe i intuicyjne poruszanie się po nim;
- ✓ wystarczająco dużo miejsca do spokojnego studiowania informacji na przystankach;
- ✓ wyraźne i duże oznakowanie;
- ✓ wyposażenie w toaletę publiczną;
- ✓ na miejscu osoba do kontaktu i udzielania informacji;
- ✓ proste i przystępne taryfy;
- ✓ dostęp do ofert nie tylko za pomocą smartfona;
- ✓ miejsce zaprojektowane bez barier, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.

Miasto Hamburg od dłuższego już czasu wspiera komunikację rowerową. W Hamburgu postawiono na budowę tras rowerowych, które pozwalają na przemieszczanie się po całym mieście we wszystkich kierunkach. 12 tras rowerowych w kształcie gwiazdy



(w przyszłości 14) o łącznej długości około 280 km łączy centrum z zewnętrznymi dzielnicami. Hamburg zainwestuje ponad 100 milionów euro, aby rozwinąć sieć tych tras. Trasy rowerowe są kluczem do bezpiecznego poruszania się po całym mieście. Już obecnie 70% tras prowadzi po cichych, bezpiecznych, odseparowanych od ruchu samochodowego drogach. To powinno zachęcać młodych i starszych użytkowników do jazdy na rowerze przez cały rok, na długich czy krótkich dystansach. Istotnym elementem infrastruktury jest budowa miejsc parkingowych Bike + Ride, garaży dla rowerów, miejsc do ładowania rowerów elektrycznych. W 2025 r. w Hamburgu będzie około 28.000 miejsc parkingowych dla rowerów⁷.

Podejmowane są też inne działania zachęcające do przesiadania się na rower. Agencja ochrony środowiska uruchomiła program dofinansowania zakupu rowerów towarowych. Mieszkańcy Hamburga mogli ubiegać się o dotację w wysokości do 2000 euro na zakup nowego roweru towarowego ze wspomaganie elektrycznym i dotację w wysokości 500 euro na zwykłe rowery towarowe. Oddzielnie premiowane było też zezłomowanie samochodu z silnikiem Diesla. Poza korzystnym wpływem na środowisko i jakość życia w mieście (np. zmniejszenie hałasu, mniejsze korki na ulicach), ma to też aspekt ekonomiczny: rower towarowy jest o wiele tańszy w zakupie i utrzymaniu niż samochód dostawczy, może też zastąpić ten ostatni na ostatniej mili dostaw towarów w centrach miast. Trzykołowe rowery towarowe ze wspomaganie elektrycznym mogą też być ułatwieniem w poruszaniu się dla osób w wieku senioralnym i osób z niepełnosprawnością.⁸

Podczas wywiadów pogłębionych pojawił się wątek organizowania parkingów rowerowych, szczególnie w miejscach bardziej uczęszczanych: w pobliżu kawiarni, restauracji, przychodni.

⁷ <https://fahrrad.hamburg.de/service/velorouten/>

⁸ <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/13020298/2019-10-04-bue-lastenrad-foerderprogramm/>



Standardy Dostępności. Opracowanie Politechniki Gdańskiej

Myśląc o rozwiązaniach wspierających jazdę na rowerze osób w wieku senioralnym, trzeba zastosować podejście, które prezentował Ron Mace, twórca uniwersalnego projektowania. Uważał on, że konieczne jest „projektowanie produktów oraz otoczenia tak, aby były one dostępne dla wszystkich ludzi, w największym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji bądź wyspecjalizowanego projektowania.” Infrastruktura drogowa, rowery, komunikacja miejska, usługi wspierające użytkowanie roweru tak mają być projektowane, by włączać użytkowników w codzienne, społeczne funkcjonowanie. Zasady uniwersalnego projektowania to: identyczne zastosowanie, elastyczność użycia, prosta i intuicyjna obsługa, zauważalna informacja, tolerancja dla błędów, niski poziom wysiłku fizycznego, wymiary i przestrzeń dla podejścia i użycia, percepcja równości.

Jak pisze w swoim opracowaniu prof. Marek Wysocki (Centrum Projektowania Uniwersalnego, Politechnika Gdańska) „bariery przestrzenne w środowisku zabudowanym znacząco obniżają samodzielność” osób z ograniczoną mobilnością. „Dlatego w czasie projektowania należy uwzględniać potrzeby wszystkich użytkowników, bez względu na ich ograniczenia w mobilności i percepcji”.⁹ Ruch pieszy powinien być uwzględniany przy projektowaniu układów komunikacyjnych w mieście, a centrum miasta powinien być uprzywilejowany i mieć priorytet nad innymi środkami komunikacji. Równie ważną rolę odgrywają drogi dla rowerów, które powinny uwzględniać uprzywilejowanie ruchu pieszego – drogi dla rowerów powinny być prowadzone poza pasami ruchu pieszego. Drogi dla rowerów powinny być odseparowane od ruchu pieszego fakturą, kolorem, różnicą poziomów czy też pasem zieleni. Miejscami szczególnie niebezpiecznymi są okolice przystanków, gdzie drogi dla rowerów zmieniają kierunek i krzyżują się z drogami pieszymi. Miejsca przecięcia dróg dla rowerów i ciągów pieszych powinny być wyraźnie oznaczone, podobnie jak

⁹ <https://www.zdiz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf>



przejścia pieszych przez jezdnię. Uczestnicy naszego badania często odwoływali się do poczucia zagrożenia jakie odczuwają z powodu niejasnych zasad ruchu na chodnikach i ulicach oraz zbyt szybkiego ruchu rowerowego w przestrzeniach współdzielonych z pieszymi.

Przystanki powinny pozwalać na łatwe i bezpieczne skorzystanie z komunikacji miejskiej. Przystanki powinny być dostępne dla wszystkich, także dla tych co mają ograniczenia w przemieszczaniu się. Dojście do przystanków powinno być płaskie, bez różnicy poziomów. Autobus czy tramwaj musi mieć możliwość podjechania blisko krawężnika i zatrzymać się na jego poziomie, by użytkownicy mogli bezpiecznie do niego wsiąść. Rozkłady jazdy powinny być czytelne, umieszczone w miejscach dających swobodny dostęp. Uczestnicy wywiadów pogłębionych zgłaszali, że wielkość czcionek w rozkładach jazdy jest zbyt mała i trudno odczytać trasę i godziny odjazdów.



Gdańsk 2030 Plus, Strategia Rozwoju Miasta

Strategia rozwoju miasta kładzie duży nacisk na rozwój komunikacji miejskiej i warunki do swobodnego przemieszczania się. „Możliwość komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się jest jednym z warunków kształtujących jakość życia”. „Zasadniczym wyzwaniem transportowym, przed jakim staje Gdańsk, jest poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, jak również ulepszenie systemu komunikacji zbiorowej i jej integracja z aktywnymi formami mobilności. Celem proponowanych działań jest zapewnienie gdańszczanom komfortowego, taniego, szybkiego, bezpiecznego oraz nieuciążliwego dla środowiska sposobu dotarcia do miejsc pracy, nauki, rekreacji i innych usług. Zostanie on osiągnięty poprzez inwestycje w infrastrukturę, w tym: budowę i remonty chodników, tras rowerowych, przystanków komunikacji publicznej i węzłów integracyjnych, linii tramwajowych, autobusowych i kolejowych, jak również rozwój i modernizację taboru. Działania przyjmą także wymiar organizacyjny: uspokajający ruch samochodowy, uprzywilejowujący transport zbiorowy oraz niwelujący bariery w ruchu pieszym i rowerowym.”¹⁰

Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego jest jednym z celów programu operacyjnego Mobilność i Transport sformułowanego w oparciu o Strategię Rozwoju Miasta.¹¹ Zakłada się, że na jakość życia mieszkańców bezpośrednio przełożenie ma podniesienie standardu i funkcjonalności przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów. Gdańsk prowadzi działania polegające na poprawie infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego. Rozbudowywana jest sieć dróg dla rowerów, a także rozwijane są możliwości łatwego łączenia podróży rowerowych z komunikacją miejską. Ważne jest także pierwszeństwo ruchu pieszego w centrach dzielnic oraz podniesienie komfortu oraz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez uspokajanie

¹⁰ <https://www.gdansk.pl/strategia/gdansk-2030-plus-strategia-rozwoju-miasta-pobierz,a,38090>

¹¹ <https://app.xyzgcm.pl/gdansk-pl/d/20160471499/program-operacyjny-mobilnosc-i-transport.pdf>



ruchu samochodów. Założenia te korespondują z opiniami badanych podczas wywiadów pogłębionych, którzy przychylnie wypowiedzieli się na temat ograniczenia ruchu samochodowego w centrum Gdańska, na rzecz komunikacji miejskiej oraz ruchu rowerowego i pieszego.

Strategia też zakłada, że „spowolnienie ruchu na większości ulic miasta oznacza mniej groźnych wypadków, niższy hałas i wyższe poczucie bezpieczeństwa przy większej płynności ruchu i zbliżonych czasach przejazdu.” Badani gdańszczanie zgłaszają, że jazda rowerem po ulicy jest stresująca i niebezpieczna. Spowolnienie ruchu, choćby przez zastosowanie stref z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, na pewno dałoby większy komfort rowerzystom, w tym seniorom, w poruszaniu się po ulicach Gdańska.

Jednym z elementów działań w ramach Strategii jest popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej. W ramach tego działania będą podejmowane „przedsięwzięcia zachęcające do korzystania z komunikacji miejskiej, roweru lub łączenia obu tych form transportu przy realizacji podróży na średnich i dalszych odległościach w mieście.”



Wnioski i rekomendacje

Rekomendacje i wnioski formułujemy w oparciu o przeprowadzone badania, założenia Strategii Rozwoju Miasta - Gdańsk 2030 Plus, dobre praktyki miast partnerskich i założenia projektowania uniwersalnego.

1. Kierunek planowanych działań, w kwestii komfortowego i bezpiecznego wykorzystania roweru na terenie miast przez osoby w wieku senioralnym, zależy od sposobu w jaki chcemy traktować tę grupę użytkowników. Czy myślimy o przemieszczaniu się na rowerze jako rekreacji, czy zakładamy, że transport rowerowy jest środkiem codziennego transportu. Jeśli jako Gdańsk chcemy by osoby w wieku senioralnym częściej i na większą skalę korzystały z rowerów, trzeba uznać, że przemieszczanie się rowerem jest jednym z elementów intermodalnego transportu pasażerskiego.
2. Jako czynnik motywujący do wykorzystania w mieście roweru wskazuje się najczęściej bezpieczeństwo jazdy i rozwój sieci dróg rowerowych. Ważne jest, by drogi tworzyły realną sieć, dającą możliwość przemieszczania się po całym mieście, we wszystkich kierunkach. Sieć, która jest traktowana tak samo priorytetowo jak sieć dróg samochodowych. Tak powinny być projektowane wszystkie drogi będące w gestii władz samorządowych oraz powstające na zlecenie Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
3. Drogi dla rowerów powinny być odseparowane od ruchu pieszego i samochodowego, tak dla bezpieczeństwa pieszych, jak osób na rowerach. A jeśli ruch ma odbywać się w pasie drogi, powinno to odbywać się w terenie, gdzie ruch jest uspokojony. Sprzyjają temu strefy ruchu 30 km/h, woonefy, zamykanie centrów miast dla ruchu samochodowego. Zgodnie z jedną



z zasad projektowania uniwersalnego, konstrukcja dróg rowerowych nie powinna zmuszać do nadmiernego wysiłku – przejazdy przez jezdnie powinny być prowadzone w poziomie, bez dużej różnicy wysokości, a jeśli mają przebiegać po estakadach muszą mieć nachylenie dające możliwość pokonania ich przez osoby mające mniej siły, w tym osoby starsze. Drogi powinny mieć gładką nawierzchnię, najlepiej bitumiczną. Powinno być zasadą, że każda nowo budowana droga dla samochodów, ma w swoim pobliżu drogę dla rowerów. Drogi dla rowerów powinny być na tyle szerokie, by manewry wyprzedzania nie powodowały u użytkowników poczucia braku bezpieczeństwa. To zadania dla władz Gdańska, GDDKiA, ale też ustawodawcy, który powinien stworzyć przepisy biorące pod uwagę zwiększenie szerokości dróg dla rowerów.

4. Drogi dla rowerów powinny być oznakowane intuicyjnie, informować o kierunkach jazdy, nazwach dzielnic, możliwych wariantach drogi czy węzłach komunikacyjnych, zgodnie z zasadą mówiącą o łatwo zauważalnej informacji. W czasie remontów powinny być wyznaczane objazdy dla ruchu rowerowego. Tym zająć powinni się projektanci i inżynierowie drogownictwa.
5. Drogi dla rowerów powinny przebiegać w pobliżu węzłów komunikacji miejskiej i kolejowej z łatwym do nich dostępem tak, by była możliwość łączenia różnych środków transportu. W takich miejscach warto budować parkingi typu B + R (bike and ride) – bezpieczne i komfortowe miejsca do parkowania i pozostawiania rowerów na dłuższy czas, jeśli trzeba, można byłoby zostawić swój własny rower i kontynuować jazdę komunikacją miejską. Parkingi są dobrym miejscem, by instalować stacje do ładowania rowerów wspomaganych elektrycznie. Parkingi powinny być wyposażone w toalety dostępne dla osób z niepełnosprawnością i stacje do doraźnych napraw rowerów. To zadanie głównie dla władz Gdańska.



6. Drogi dla rowerów, szczególnie w okolicy przystanków komunikacji miejskiej, powinny być odseparowane od ciągów pieszych.
7. Drogi dla rowerów powinny być utrzymywane w dobrym stanie: zimą odśnieżane – oblodzone drogi skutecznie zniechęcają do jazdy; latem i jesienią czyszczone, żeby pył i liście nie powodowały ślizgania się po nawierzchni – takie sytuacje są trudne szczególnie dla osób mających kłopoty z zachowaniem równowagi. Miasto Gdańsk powinno dbać o drogi dla rowerów w takim samym stopniu jak dba o infrastrukturę dla ruchu samochodowego.
8. W pobliżu dróg warto budować infrastrukturę w postaci wiat, ławek, zadaszonych miejsc, by osoby, które zmęczy jazda, miały warunki do wypoczynku przed dalszą jazdą.
9. Należy zwiększyć długość cykli świateł dla pieszych – bywa, że dla seniorów czas jest zbyt krótki, nawet gdy pokonuje się go na rowerze, po przejeździe rowerowym.
10. Wspieranie intermodalnego transportu pasażerskiego, w przypadku osób w wieku senioralnym, wymaga stworzenia możliwości wejścia z rowerem do tramwaju, autobusu czy pociągu aglomeracyjnego. Żeby mieć pewność, że zawsze można liczyć na przejazd – mieć poczucie bezpieczeństwa, choćby w sytuacji gorszego samopoczucia, w każdym pojeździe musi być miejsce dla osoby z rowerem. To miejsce powinno być niezależne od miejsca dedykowanego dla osoby na wózku i osoby z wózkiem dziecięcym. Wejście dedykowane transportowi rowerów powinno być wyraźnie oznaczone piktogramem roweru - takie rozwiązanie skróci czas wchodzenia do pojazdu, przyspieszy wymianę pasażerów, ograniczy nerwowość w sytuacji ograniczonego czasu na wejście. To leży w gestii przewoźników i Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) w Gdańsku jako organizatora przewozów.



11. Wejście do pojazdów komunikacji miejskiej powinno być pozbawione barier, zgodnie z założeniami projektowania uniwersalnego i zasadą identycznego użycia. Samo umieszczenie roweru wewnątrz, także roweru ze wspomaganie elektrycznym, nie powinno wymagać wysiłku fizycznego, a rozplanowanie wnętrza, choćby podnoszone fotele w miejscu na rower, powinno być zgodne z zasadą elastycznego użycia. To zadanie także dla ZTM i projektantów środków transportu.
12. Trzeba promować ideę roweru publicznego (szczególnie gdy znana będzie dokładna data jego uruchomienia), jeśli seniorzy mają z niego korzystać – rower publiczny to wciąż mało znana i użytkowana przez seniorów forma przemieszczania się. To także rola Miasta Gdańsk, a w skali ogólnopolskiej Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej w ramach wspierania aktywności seniorów. Promocją roweru publicznego mogłyby także zająć się rowerowe organizacje pozarządowe a także Uniwersytety Trzeciego Wieku.
13. Należy zorganizować system rówieśniczego wsparcia coachingowego i młodzieżowego mentoringu – zajęć, podczas których można nauczyć się jak korzystać z roweru publicznego, krok po kroku: rejestracja w usłudze, opłata, pobranie roweru i jego zwrot. Takie wsparcie mogliby zorganizować sami seniorzy, którzy aktywnie korzystają z roweru i młodzież szkolna w ramach działań wolontarystycznych.
14. Korzystne dla promocji roweru publicznego jest organizowanie wycieczek rowerem publicznym z animatorem z wyznaczonej stacji. To zadanie dla Miasta Gdańska jako zlecającego usługę roweru publicznego, ale też dla instytucji, która zorganizuje w przyszłości taką usługę.
15. Zachętą do korzystania z przemieszczania się rowerem jest także możliwość ograniczenia wysiłku. Warto stworzyć system dopłat do kupna rowerów ze wspomaganie elektrycznym, w tym także rowerów towarowych, a także system



- dofinansowania napraw rowerów. W sieciach rowerów publicznych powinny być do dyspozycji tandemy, rowery trójkołowe, rowery ze wspomaganiem elektrycznym. Dopłaty do kupna rowerów mogą mieć charakter projektu Miasta Gdańsk, ale też ogólnopolskiego programu realizowanego np. ze środków Unii Europejskiej.
16. Warto prowadzić regularną promocję korzystania z rowerów wśród seniorów. Nieodzowne jest budowanie klimatu i przekazu pokazującego, że rower plus komunikacja publiczna to świetne połączenie. Ale też podobna kampania powinna być zaadresowana do innych użytkowników dróg, po to by zmienić postrzeganie jazdy na rowerze jedynie jako rekreacji lub sportu wyłącznie dla młodych i sprawnych fizycznie osób. Szczególnie istotne wydaje się uświadomienie młodszym użytkownikom rowerów, że seniorzy nieco wolniej poruszają się po drogach, a ich poczucie bezpieczeństwa zależy także od zachowania innych użytkowników. To zadanie dla wielu partnerów działających wspólnie: Miasta Gdańsk, Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej, organizacji pozarządowych w tym senioralnych, mediów, szkół.
 17. Niezbędne jest organizowanie spotkań z seniorami na temat roweru publicznego oraz korzystania z roweru elektrycznego. Kampania medialna, zwłaszcza oparta na nowoczesnych technologiach, nie jest dostosowana do sposobów komunikacji tej grupy społecznej. Spotkania ze specjalistą, możliwość kontaktu telefonicznego w trakcie korzystania z usługi roweru publicznego są niezbędne by seniorzy mieli szansę „oswoić” rower publiczny. Takie działanie mógłby podjąć organizator usługi wypożyczania roweru.
 18. Zaleca się organizację kursów dotyczących zasad poruszania się na rowerze np.: w klubach seniora, co znacząco poprawi poczucie bezpieczeństwa seniorów. Większość z nich deklaruje nieznaną tych zasad i potrzebę zmiany sytuacji zanim włączą się w korzystanie z usługi roweru publicznego.



19. Seniorzy wolniej niż pozostałe grupy społeczne przekonują się do nowych rozwiązań – muszą je obejrzeć, zapoznać się z nimi i „oswoić”. Stąd niesamowicie ważne jest, aby usługa roweru publicznego była trwała i niezmienna w długiej perspektywie czasowej.



Załącznik nr 1. Wzór ankiety do badania ilościowego

Szanowna Pani/Szanowny Panie

Władze miasta Gdańska od lat wspierają mobilność osób po 60 roku życia. Jednym z priorytetów w działaniach miasta jest stworzenie tej grupie osób możliwości samodzielnego i swobodnego załatwiania swoich spraw oraz atrakcyjnego spędzania czasu wolnego.

W związku z tym prosimy Pana/ią o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie. Pozwolą one lepiej zrozumieć jakie problemy towarzyszą Państwu przy swobodnym poruszaniu się po mieście środkami komunikacji miejskiej i rowerem. Dzięki Pana/i udziałowi w badaniu władze miasta będą mogły lepiej realizować swoje zadania i zadbać o komfort wszystkich jego mieszkańców w aspekcie alternatywnych do samochodu środków transportu.

Dziękujemy z poświęcony czas!

- 1. Z jakich środków transportu Pan/i korzysta? Proszę zaznaczyć symbolem X wybrane odpowiedzi. Może Pan/i wybrać dowolną liczbę wypowiedzi.**

Samochód (jako osoba kierująca)	
Samochód (jako pasażer/pasażerka)	
Komunikacja miejska (tramwaj/autobus/szybka kolej miejska)	
Rower jednoosobowy, bez napędu elektrycznego	
Rower jednoosobowy, z napędem elektrycznym	
Tandem (rower dwuosobowy)	
Rower trójkołowy	
Własne nogi (odcinki dłuższe niż 200 metrów)	

- 2. Proszę nam powiedzieć co utrudnia Panu/i korzystanie z transportu miejskiego, proszę zakreślić kółkiem wybrane odpowiedzi.**



Częsta zmiana numerów i tras autobusów	TAK	NIE
Częsta zmiana nazw przystanków	TAK	NIE
Zły stan chodników prowadzących do przystanków	TAK	NIE
Brak sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych w okolicy przystanków	TAK	NIE
Zbyt krótki czas zielonego światła na przejściach dla pieszych w okolicy przystanków	TAK	NIE
Połączone w ramach dojścia do przystanku chodniki z drogami rowerowymi (brak wyznaczenia dróg wyłącznie dla pieszych)	TAK	NIE
Wysokie krawężniki w drodze do przystanku	TAK	NIE
Daleka odległość dzieląca miejsce zamieszkania od przystanku	TAK	NIE
Zbyt słabe oświetlenie drogi do przystanku	TAK	NIE
Mieszkanie ulokowane na piętrze bez windy (ogólnie wychodzenie z domu sprawia mi trudność)	TAK	NIE
Brak czytelnych rozkładów jazdy (np. zbyt mała wielkość napisów)	TAK	NIE
Brak tablic świetlnych informujących o czasie oczekiwania	TAK	NIE
Brak możliwości głosowego zapoznania się z informacjami na tablicach świetlnych	TAK	NIE
Zbyt szybko odjeżdżający autobus/tramwaj/SKM (boję się, że drzwi się zatrzasną i nie zdążę wejść/wyjść)	TAK	NIE
Brak osoby, która pomogła by mi przy wejściu do autobusu/tramwaju/SKM	TAK	NIE
Tłok	TAK	NIE
Brak wolnych miejsc siedzących	TAK	NIE
Brak ławek w drodze na przystanek	TAK	NIE
Lęk przed wypadkiem/przewróceniem się	TAK	NIE
Brak towarzystwa i niechęć do samotnych wyjść	TAK	NIE
Brak celu wyjścia	TAK	NIE
Lęk przed zgubieniem się	TAK	NIE
Lęk przed byciem ocenianym przez innych	TAK	NIE
Inne (proszę je wymienić):		
1.		



2.

3.



3. Proszę nam powiedzieć co utrudnia Panu/i korzystanie z roweru, proszę zakreślić kółkiem wybrane odpowiedzi.

Moja kondycja fizyczna nie pozwala mi na korzystanie z roweru	TAK	NIE
Jazda na rowerze to duży wysiłek fizyczny	TAK	NIE
W Gdańsku jest zbyt mała sieć dróg rowerowych	TAK	NIE
Usytuowanie dróg rowerowych nie jest bezpieczne	TAK	NIE
W moim wieku nie wypada jeździć na rowerze	TAK	NIE
Nie chcę zostawiać partnera samego (on/ona już nie korzysta z roweru)	TAK	NIE
Boję się jeździć na rowerze po ulicy	TAK	NIE

Inne (proszę je):

1.

2.

3.

4. Proszę ocenić poniższe opinie użytkowników i użytkowniczek rowerów różnego typu. Proszę skorzystać ze skali od 1 do 5 dla każdego określenia wstawiając X w wybrane pole. Można udzielić jednej odpowiedzi w wierszu.

	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią
W Gdańsku mamy świetną sieć dróg rowerowych.					
Jazda na rowerze to duży wysiłek fizyczny.					
Drogi dla rowerów i drogi dla samochodów powinny być od siebie oddzielone.					
Moja kondycja fizyczna nie pozwala mi na korzystanie z roweru (jednoosobowego).					
Boję się o bezpieczeństwo pieszych, gdy muszę poruszać się wspólną drogą dla pieszych i rowerzystów.					
Wspólna droga dla pieszych i rowerów to super rozwiązanie.					
Lubię niezależność jaką daje mi korzystanie z roweru.					
Ruch kołowy – samochodowy i rowerowy – powinny odbywać się na ulicy.					
Jazda rowerem po ulicy to dla mnie duży stres.					



Rower to dla mnie sposób na codzienne przemieszczanie.					
--	--	--	--	--	--

5. Proszę jeszcze ocenić poniższe opinie użytkowników i użytkowniczek rowerów różnego typu. Proszę skorzystać ze skali od 1 do 5 dla każdego określenia. Proszę skorzystać ze skali od 1 do 5 dla każdego określenia wstawiając X w wybrane pole. Można udzielić jednej odpowiedzi w wierszu.

	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią
Rower trzykołowy to coś dla mnie – pomaga mi zachować równowagę.					
Wsparcie eklektyczne roweru pozwala mi dłużej z niego korzystać, znacząco zmniejszając wysiłek fizyczny.					
W moim wieku nie wypada jeździć na rowerze.					
Wstydziłbym/abym się skorzystać z roweru trójkołowego.					
Rower to zdrowszy środek transportu niż samochód.					
Dzięki jeździe na rowerze moje zdrowie jest w lepszym stanie.					
Łatwiej przemieszczać się na rowerze po mieście, gdy można w czasie jazdy chwilę odpocząć, na przykład na ławce.					



Publiczny rower to rozwiązanie dla mnie!					
--	--	--	--	--	--

	1-Nie zgadzam się zupełnie z tą opinią	2-Nie zgadzam się trochę z tą opinią	3-Nie mam zdanie co do tej opinii	4-Trochę się zgadzam z tą opinią	5-Zupełnie się zgadzam z tą opinią
Więcej osób korzysta z publicznych rowerów, gdy wśród nich są tandemy i rowery trójkołowe.					
Korzystanie z roweru publicznego jest łatwiejsze, gdy można go zwrócić w dowolnym miejscu, a nie na specjalnej stacji.					
Łatwiej korzysta się z roweru publicznego, gdy nie trzeba go wypożyczać za pomocą smartfona.					

6. Czy zna Pan/i usługę wypożyczenia roweru publicznego? Proszę zakreślić kółkiem wybraną odpowiedź.

TAK

NIE

Rower publiczny to taki rower, który można wypożyczyć praktycznie w każdej części miasta. Pewien procent rowerów ma wspomaganie elektryczne. Rower można wypożyczyć i oddawać na stacji postojowej lub za drobną opłatą w dowolnym miejscu miasta. Na stacji postojowej można wybrać rower z jakiego chce się skorzystać. Wypożyczanie jest płatne, ale pierwsze minuty jazdy są darmowe. Rower wypożycza się za pomocą aplikacji telefonicznej.

7. Czy byłby Pan/i zainteresowany/a taką formą wypożyczenia roweru publicznego? Proszę zakreślić kółkiem wybraną odpowiedź?

TAK

NIE



8. Co może być dla Pana/i powodem rezygnacji z takiej formy wypożyczania roweru publicznego, to proszę zakreślić kółkiem wybrane odpowiedzi :

Mam własny rower	TAK	NIE
W ogóle nie jeżdżę na rowerze	TAK	NIE
Nie umiem zainstalować aplikacji	TAK	NIE
Nie mam telefonu, na którym można coś zainstalować	TAK	NIE
Nie wiem gdzie mogę pojechać	TAK	NIE
Nie mam z kim jechać	TAK	NIE
Nie wiem gdzie potem oddać wypożyczony rower	TAK	NIE
Nie rozumiem na jakich zasadach wypożycza się rower publiczny	TAK	NIE
Nie ma wyodrębnionych ścieżek rowerowych	TAK	NIE
Nie ma miejsc gdzie można by odpocząć	TAK	NIE
Nie ma map pokazujących jak daleko jest do kolejnych stacji postojowych	TAK	NIE
Nie stać mnie na to	TAK	NIE
Nie chcę jeździć na rowerze używanym przez wszystkich	TAK	NIE
Nie wiem co zrobić kiedy wypożyczony rower się zepsuje	TAK	NIE
Nikt z mojego otoczenia nie wypożycza rowerów	TAK	NIE
Mam zachwiania równowagi, boję się, że się przewrócę	TAK	NIE
Nie lubię jeździć w pojedynkę	TAK	NIE
Nie umiem rozróżnić rowerów ze wspomaganie elektrycznym od zwykłych rowerów	TAK	NIE
W Gdańsku jest zbyt duża różnica wzniesień by móc jeździć na rowerze	TAK	NIE
Inne (proszę je wymieść):		
1.		



2.

3.

9. Jakie są największe przeszkody powodujące, że nie jeździ Pan/i rowerem lub nie korzysta z niego częściej?

Proszę wymieć je wymienić:

1.

2.

3.

10. Co powinno się zmienić, aby Pan/i chciał/a zacząć jeździć na rowerze lub korzystać z niego częściej?

Proszę wymieć Pana/i zdaniem najważniejsze zmiany:

1.

2.

3.



11. Jakie są największe przeszkody powodujące, że nie jeździ Pan/i komunikacją miejską lub nie korzysta z niej częściej?

Proszę je wymieć:

1.
2.
3.

12. Co powinno się zmienić, aby Pan/i chciał/a zacząć jeździć komunikacją miejską lub korzystał/a z niej częściej?

Proszę wymieć Pana/i zdaniem najważniejsze zmiany:

1.
2.
3.



Na koniec prosimy o odpowiedź na pytanie statystyczne. Proszę zaznaczyć znakiem X wybraną odpowiedź

1. Płeć

- kobieta
- mężczyzna
- odmowa odpowiedzi

2. Wiek

- 60-65
- 66-70
- 71-75
- 76-80
- powyżej 80

3. Aktywność zawodowa/społeczna (może Pan/i wybrać dowolną liczbę wypowiedzi.)

- pracuję (umowa o pracę, umowa zlecenie)



- nie pracuję
- działam społecznie

4. Zamieszkuje

- samotnie
- z rodziną (współmałżonek/ka, dzieci, inna rodzina)
- w domu pomocy społecznej, innej instytucji
- inne (proszę opisać swoją sytuację)

5. Mieszkam w dzielnicy

W okolicy Mojego miejsca zamieszkania - w otoczeniu/ w dzielnicy/ w sąsiedztwie - funkcjonuje Rada Dzielnicy lub inny podmiot społeczny, z którego usług można skorzystać lub liczyć na wsparcie przy korzystaniu w mobilności aktywnej?

TAK

NIE

6. Swój stan zdrowia oceniam jako:

- bardzo dobry
- zły
- dobry
- bardzo zły



GreenSAM
Green Silver Age Mobility



przeciętny