



OTWARTY



Miasto dla ludzi i przyrody

raport z badania opinii mieszkańców Krakowa

WIT HUBERT
MAGDALENA KLARENBACH

KRAKÓW 2014

Dofinansowanie:



FUNDACJA
BIURO INICJATYW
SPOŁECZNYCH



MAŁOPOLSKA
LOKALNIE



Informacje wstępne

Badanie dotyczy postaw mieszkańców (wiedzy i nastawiania do problemów oraz związanych z nimi praktyk) względem idei inteligentnego miasta. Objęło ono pytania dotyczące następujących obszarów: ochrona powietrza, efektywność energetyczna, zrównoważony transport, zieleń miejska. W ankiecie udział wzięli mieszkańcy miasta Krakowa w wieku 15-77 lat. Dobór próby miał charakter nielosowy. Struktura próby odzwierciedla strukturę użytkowników Internetu powiatu krakowskiego. Wprowadzone wagi dotyczą zmiennych: płeć, wiek, wykształcenie. Badanie techniką kwestionariusza internetowego (CAWI - Computer-Assisted Web Interview) przeprowadzono w dniach od 28 sierpnia do 16 września 2014 roku. Respondenci rekrutowani byli na stronach internetowych Fundacji Otwarty Plan, organizacji partnerskich, instytucji publicznych, ogólnodostępnych portalach i za pośrednictwem mediów społecznościowych. Kwestionariusz zbudowany został na platformie LimeSurvey i udostępniony pod adresem: <http://otwartyplan.org/ankieta>. Ostatecznie zebrano 449 pełnych kwestionariuszy. Profil respondentów przedstawia się następująco:

Raport z badania Miasto dla ludzi i przyrody powstał w ramach projektów
"Czyste powietrze w inteligentnym mieście- edukacja ekologiczna i aktywizacja mieszkańców Krakowa" oraz
"Wzmacnianie obywatelskich kompetencji mieszkańców Krakowa w inicjowaniu proekologicznych rozwiązań w mieście".

Dofinansowanie:



FUNDACJA
BIURO INICJATYW
SPOŁECZNYCH

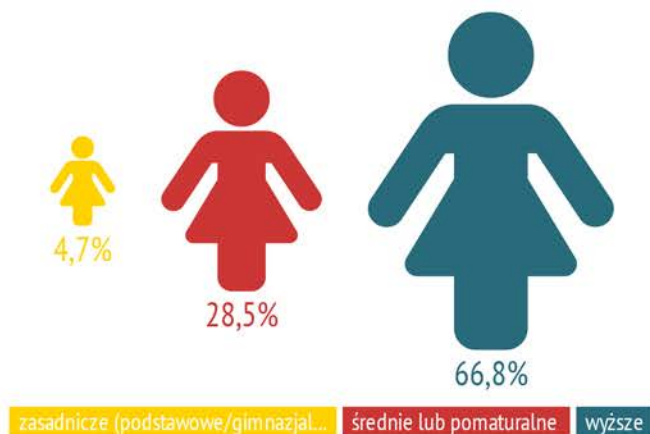


MŁAOPOLSKA
LOKALNIE

Respondenci

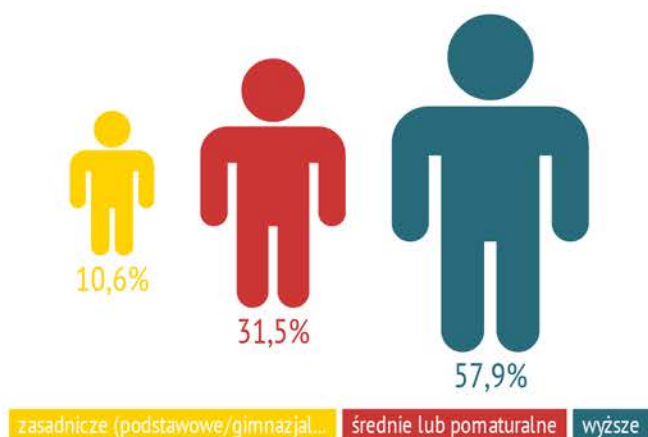
Kobiety

- ☒ wykształcenie ☐ sytuacja zawodowa ☐ rejon miasta
☐ kategoria wieku



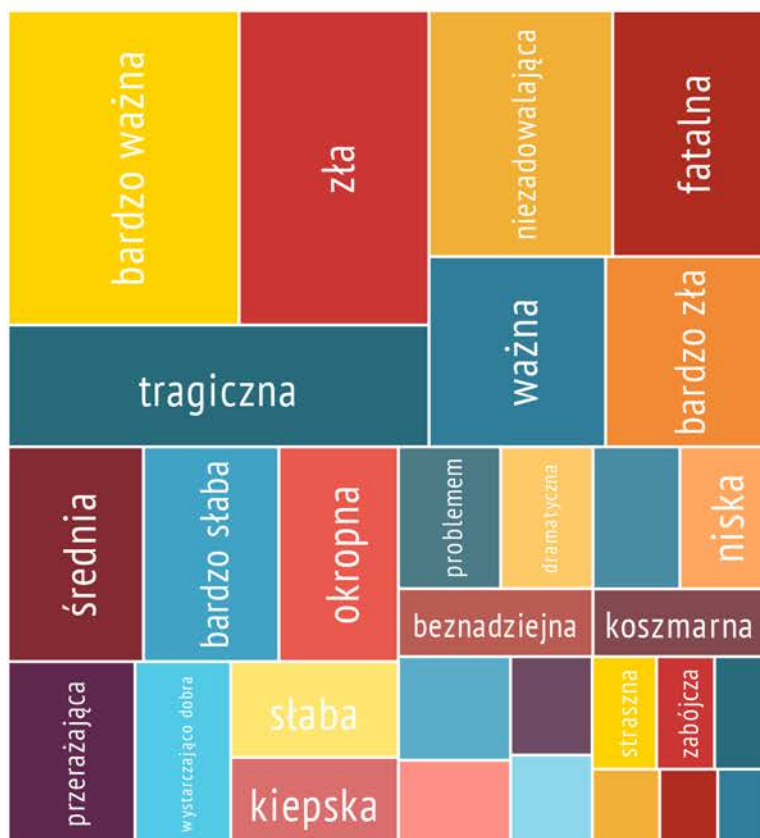
Mężczyźni

- ☒ wykształcenie ☐ sytuacja zawodowa ☐ rejon miasta
☐ kategoria wieku



POWIETRZE

Respondenci proszeni o dokończenie zdania „Jakość powietrza w Krakowie jest dla mnie...” w znakomitej większości dopisywali przymiotniki opisujące jego zły stan. Najczęściej pojawiającymi się określeniami były słowa: „zła”, „tragiczna”, „niezadowalająca”, „fatalna”, „ważna”. Taki wynik stanowić może uzupełnienie do rezultatów innych badań prowadzonych w ostatnim czasie np. przez Krakowski Alarm Smogowy czy Urząd Miasta Krakowa. Co ważne, badani uważają, że jakość powietrza może mieć wpływ na ich decyzję o wyborze Krakowa jako miasta do życia. Takiego zdania było blisko 72% ankietowanych, przy czym 38% sądzi tak zdecydowanie. Odmiennego stanowiska było 12% respondentów, a 11,6% nie potrafi jednoznacznie określić, czy jakość powietrza może mieć znaczenie przy decydowaniu o osiedleniu się w Krakowie. Odpowiedzi odmówiło w tym pytaniu 4,5% badanych. Ankietowani pytani byli również o praktykę monitorowania przez siebie jakości powietrza. Na pytanie „Czy zdarza Ci się w sezonie jesienno-zimowo-wiosennym sprawdzać stan jakości powietrza przy użyciu odpowiednich aplikacji lub stron internetowych?”, ponad 65% badanych odpowiedziało twierdząco, przy czym 25% robi to bardzo często (średnio raz w tygodniu), 22% - przeciętnie (raz w tygodniu), natomiast 19% - około raz na miesiąc. 34% ankietowanych Krakowian nigdy nie monitorowało stopnia zanieczyszczenia powietrza.

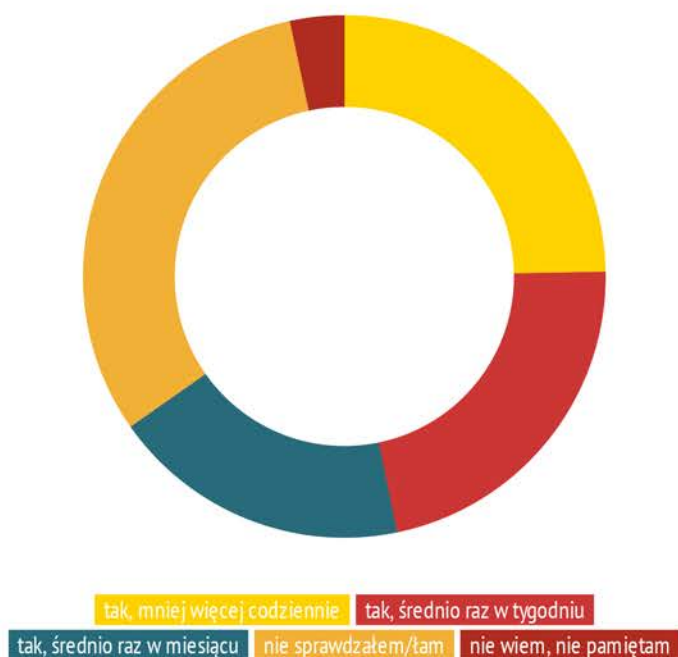


Nieodpowiednia, szkodliwa dla mojego zdrowia.
Władze powinny coś z tym zrobić -> powietrze
krakowskie wdychamy przecież na codzień.
mieszkaniec Krakowa (r13)

Miasto dla ludzi i przyrody

raport z badania opinii mieszkańców Krakowa

Czy zdarza Ci się w sezonie jesienno-zimowo-wiosennym sprawdzać stan jakości powietrza przy użyciu odpowiednich aplikacji lub stron internetowych?



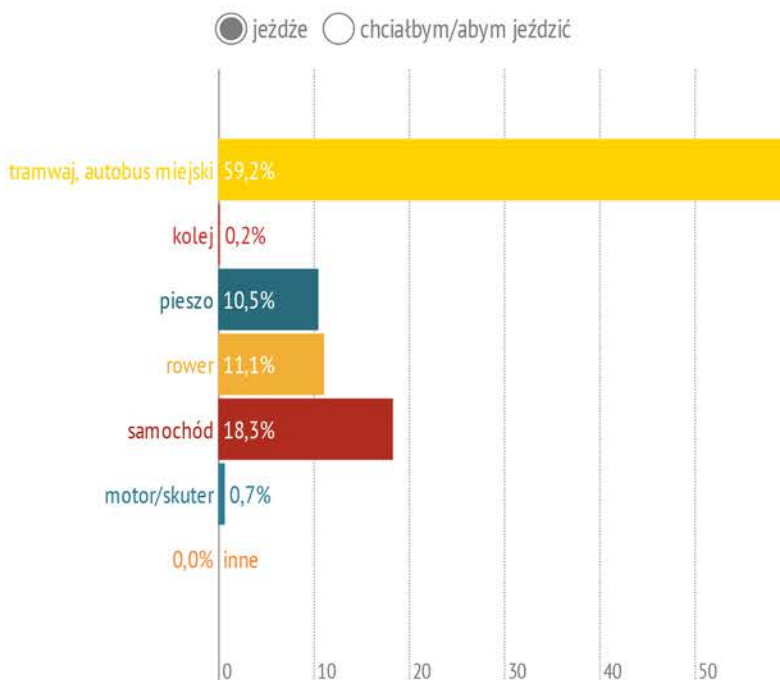
Czy jakość powietrza w Krakowie może wpływać na decyzję o zamieszkaniu w mieście?



TRANSPORT

Blok dotyczący tematyki transportu rozpoczął pytania o środki codziennego transportu po mieście. Ankietowani pytani byli w pierwszej kolejności o to, jak w rzeczywistości się poruszają po mieście, a następnie, czym chcieliby się przemieszczać, gdyby mieli możliwość zmiany. Największe różnice między praktyką a preferencjami odnotowaliśmy w przypadku transportu publicznego (autobus, tramwaj) oraz rowerów. W przypadku tej pierwszej kategorii znacząco więcej osób korzysta z zbiorowej komunikacji (59,2%), niż by sobie tego życzyło (22,8%). Natomiast podróże rowerem są znacznie rzadsze (11,1%), ale za to bardziej preferowane (46,5%). W przypadku pozostałych sposobów podróżowania po mieście różnice pomiędzy tym, czego chcą badani, a codzienną praktyką nie są już tak duże. „Głównie” pieszo przemieszcza się 10,5% ankietowanych (chce się tak przemieszczać 4,9%), „przeważnie” samochodem porusza się 18,3%, a chce się tak przemieszczać 15,8%. Nieco inaczej jest w przypadku skuterów i motorów. Tu więcej osób chce z nich korzystać (5,1%), niż porusza się na co dzień (0,7%). W przypadku kolei miejskiej obydwa wyniki oscylują w granicach 2%.

Środki transportu badanych mieszkańców



Rozwój miejskich linii kolejowych. Kraków jest opleciony nieużywanymi torami kolejowymi, są też nieużywane stacje, przejazd przez całe miasto koleją zajmuje ok. 20 minut, ta sama droga np. z Bieżanowa to jest ok. 1,5h jazdy tradycyjną komunikacją miejską. Metro nie jest potrzebne - cała infrastruktura potrzebna do szybkiej komunikacji już istnieje.
mieszkaniec Krakowa (r348)

Miasto dla ludzi i przyrody

raport z badania opinii mieszkańców Krakowa

Jak sądzisz, jaki środek transportu jest najczęściej wybierany przez mieszkańców Krakowa?

	wg respondentów	wg badania KBR
inne	1,5%	bd
kolej	2,6%	bd
motor/skuter	4,3%	0,3%
pieszo	8,3%	28,4%
rower	10,5%	1,2%
tramwaj, autobus miejski	35,3%	36,3%
samochód	37,6%	33,7%

Jesienią 2013 roku przeprowadzono w Krakowie Kompleksowe Badania Ruchu na podstawie, których znany jest dokładny podział zadań przewozowych. W związku z tym postanowiliśmy zapytać naszych ankietowanych o to jak na podstawie ich obserwacji wygląda udział poszczególnych środków transportu.

Pytani o to Krakowianie sugerowali, że w ich ocenie najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód osobowy (udział na poziomie 37,6%). Zdaniem badanych transportem publicznym (tramwaj, autobus miejski) porusza się 35,3% podróżnych, rowerem 10,5%, a pieszo 8,3%. Udział motorów i skuterów oszacowano na 4,3% a kolei na 2,6%. Dane te wskazują na wyraźne przecenienie ruchu rowerowego (1,2% KBR) oraz niedoszacowanie udziałów ruchu pieszego (28,4% KBR). Ankietowani pytani byli również o te elementy związane z realizacją idei zrównoważonego transportu, które uważane są za najbardziej potrzebne? Najwięcej, bo 22% wskazań dotyczyło rozbudowy dróg rowerowych. Stosunkowo dużo ankietowanych (13,3%) postulowało inne rozwiązania z zakresu infrastruktury rowerowej, np.: kontrapasy, pasy rowerowe, śluzy rowerowe. Niewiele mniej (12,1%) wybrało parkingi „parkuj i jedź oraz rozbudowę chodników i deptaków (11,7%). Ponad 9% wszystkich wskazań dotyczyło systemu rowerów miejskich (KMK Bike) oraz parkingów rowerowych. Nieznacznie mniej popularne okazały się strefy uspokojonego ruchu („tempo 30”, strefa zamieszkania) (7,2% głosów) oraz fizyczne ograniczenia ruchu (wysepki, obszary wyłączone z ruchu, progi zwalniające, separatory) (5,7%). Relatywnie rzadziej ankietowani wybierali strefy płatnego parkowania (2,6%) oraz ograniczenie liczby miejsc parkingowych (2,1%). Należy dodać, że ankietowani mieli możliwość wskazania maksymalnie trzech elementów.

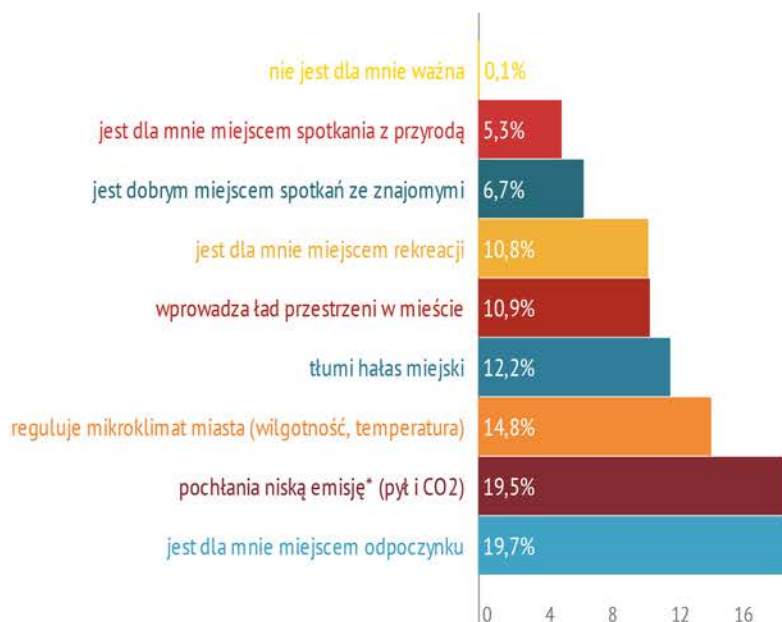
Ograniczenie ruchu samochodów w ścisłym centrum miasta, wymuszające tym samym użytkowanie alternatyw, takich jak rower czy komunikacja miejska. mieszkańiec Krakowa (r396)

Jakie elementy związane z realizacją idei zrównoważonego transportu* uważasz że są najbardziej potrzebne w Twojej dzielnicy?



ZIELEŃ

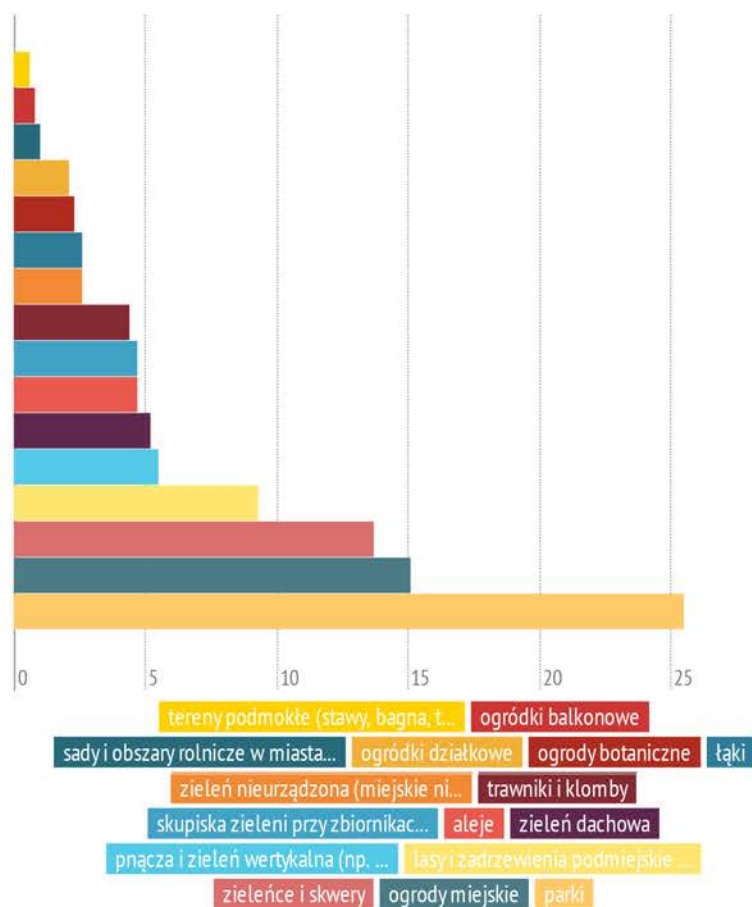
Opinia dotycząca zieleni miejskiej obejmowała dwa odrębne pytania. W pierwszej kolejności ankietowani wybierali powody dla, których zieleni w mieście jest dla nich ważna. Najczęściej pojawiającymi się odpowiedziami były: jest dla mnie miejscem odpoczynku (19,7% wszystkich odpowiedzi, przy czym ilość wyborów ograniczona była do trzech) oraz pochłaniania niską emisję (19,5%). Nieco rzadziej (14,8% wszystkich wyborów) badani wybierali argument, że reguluje ona mikroklimat miasta oraz to że tłumi ona hałas miejski (14,8%). Ponad 12% wyborów respondentów dotyczyło argumentu, że zieleni wprowadza ład w miejskiej przestrzeni, a blisko 11% że jest miejscem rekreacji oraz spotkań ze znajomymi (10,8% wyborów). Rzadziej badani wskazywali, że jest ona miejscem kontaktu z przyrodą (6,7%). Dla 5,3% badanych zieleni miejska nie jest ważna.



Drugie pytanie w tym bloku dotyczyło wskazania tych form miejskiej zieleni, których w Krakowie powinno być więcej. Najczęściej ankietowani zaznaczali: parki (25,5% wskazań, gdzie liczba odpowiedzi ograniczona była również do trzech), ogrody miejskie (15,1%), zieleńce i skwery (13,7%) oraz lasy i zadrzewienia podmiejskie (9,3%). Nieco rzadziej badani wskazywali na pnącza i zieleni wertykalną (5,5% głosów), zieleni dachową (5,2%), skupiska zieleni przy zbiornikach i ciekach wodnych (4,7%), aleje (4,7%) oraz trawniki i klomby (4,4%). Mniejsze znaczenie przypisywali badani miejskim łąkom (2,6%), zieleni nieurządzonej (2,6%), ogrodom botanicznym (2,3%) i ogrodom działkowym (2,1%). Nieliczni ankietowani postulowali za zwiększaniem powierzchni sadów i obszarów rolniczych na terenie miasta, terenów podmokłych oraz za popularyzacją idei ogrodów balkonowych.

Miasto dla ludzi i przyrody

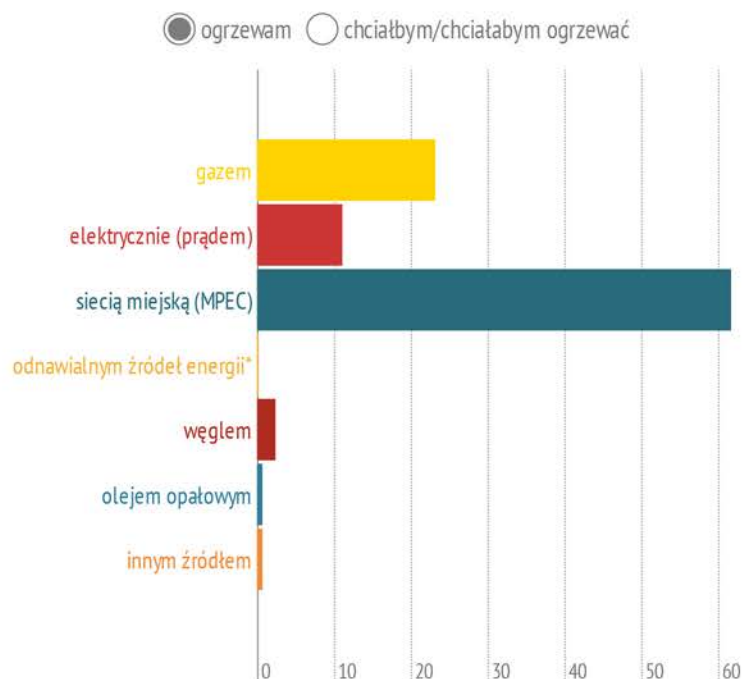
raport z badania opinii mieszkańców Krakowa



ENERGIA

Problem konsumpcji energii rozpoczęliśmy od pytań, czym nasi badani ogrzewają swoje mieszkania, a czym chcieliby ogrzewać, gdyby mieli możliwość swobodnego wyboru. Największy odsetek badanych (61,7%) pozyskuje ciepło z sieci miejskiej MPEC, a chcieliby z niej pozyskiwać 51%. Drugim najpopularniejszym źródłem ciepła jest gaz. Tu jednak różnica pomiędzy popularnością („ogrzewam”) a atrakcyjnością („chce ogrzewać”) jest większa (23,2% do 5,5%). W przypadku ogrzewania prądem stosunek ten wynosi 11,1% do 2,9%, a węglem - 2,4% do 0,1%. Bardzo dużym zainteresowaniem mogłoby się cieszyć ogrzewanie oparte o technologie odnawialnych źródeł energii (OZE). Ciepłem z takich instalacji potencjalnie zainteresowanych było ponad 38% badanych.

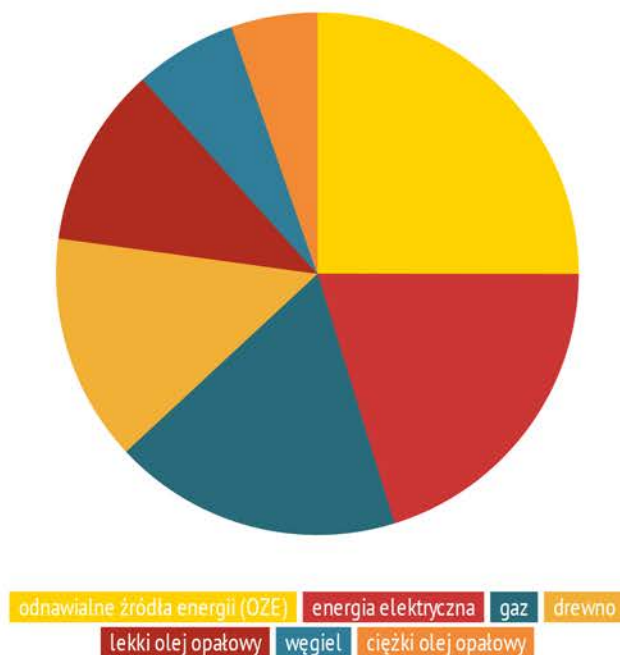
Jak ogrzewamy, a jak chcielibyśmy ogrzewać



Ankietowani zostali zapytani również o to, które ze sposobów ogrzewania emituje najmniej szkodliwych zanieczyszczeń. Posiadane przez nich informacje okazały się być zgodne ze stanem rzeczywistym (ranking 1-7, gdzie 7 to rozwiązanie najmniej emisyjne). Badani prawidłowo wskazali, że o najmniejszej emisji pyłów i toksycznych substancji, możemy mówić w przypadku odnawialnych źródeł energii (średnia pozycji w rankingu - 5,26). Również wysoko w zestawianiu znalazły się energia elektryczna (4,25) oraz gaz (3,75). Jako nieprzyjazne środowisku badani wskazali spalanie drewna (2,96) i lekkich olej opałowych (2,35). Najniższą pozycję w rankingu zajęły węgiel (1,33) oraz ciężki olej opałowy (1,12).

Miasto dla ludzi i przyrody

raport z badania opinii mieszkańców Krakowa



Krakowianie wykazali duże zainteresowanie możliwością ogrzewania budynków mieszkalnych technologiami bazującymi na OZE, na co wskazuje duża liczba pozytywnych komentarzy zamieszczonych pod otwartym pytaniem o ich ocenę. Należy jednak zaznaczyć, że pytanie to nie dotarło do ponad 1/4 badanych, ponieważ w tej grupie termin ten nie był wcześniej znany. Osoby, które rozpoznały termin, proszone były o ocenę, które z rozwiązań technologicznych OZE powinno być promowane i wspierane przez miasto Kraków jako priorytetowe (ranking 1-5, gdzie 5 to rozwiązanie najmniej emisyjne). Najwyższe wyniki uzyskały kolektory słoneczne do ogrzewania wody (średnia pozycji w rankingu - 2,99). Nieznacznie rzadziej ankietowani wskazywali na panele fotowoltaiczne do produkcji prądu (2,89) oraz pompy ciepła (1,72). Na dalszych pozycjach plasowały się kotły na biomasę (1,2) i przydomowe elektrownie wiatrowe (1,19).

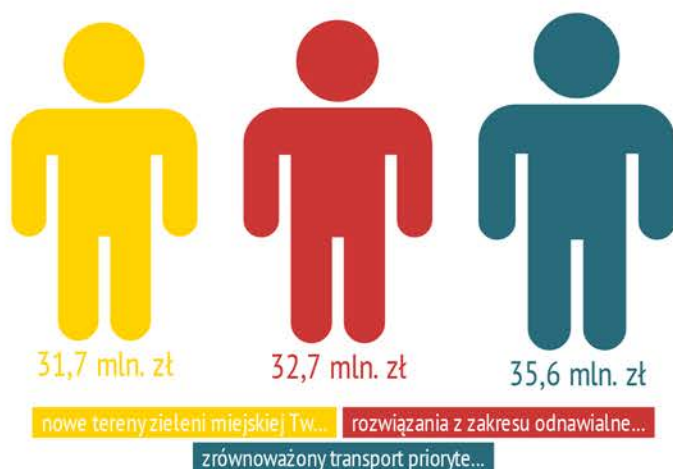
OZE to przyszłość dla czystego Krakowa. mieszkaniec Krakowa (r194)



Można je gdzieś zauważyć, jednak jest ich moim zdaniem stanowczo za mało. mieszkaniec Krakowa (r228)

INTELIGENTNE MIASTO

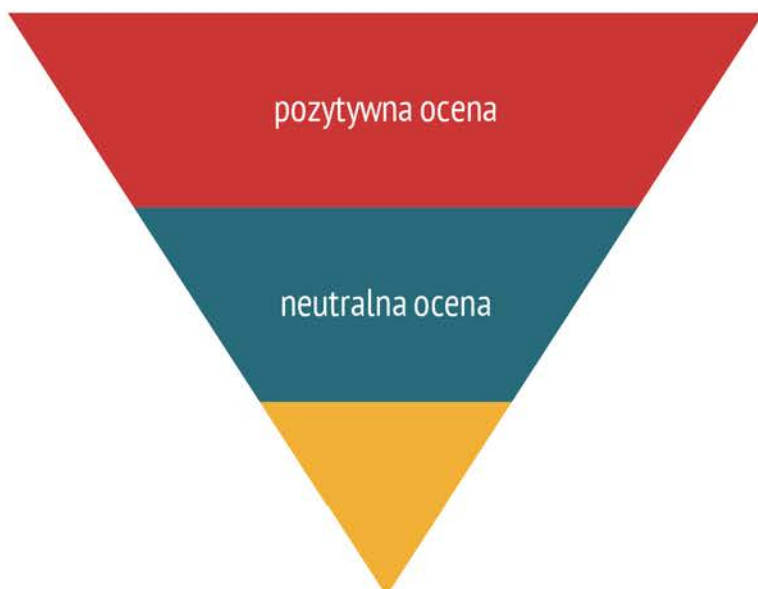
Aby ocenić, w który z obszarów realizacji idei inteligentnego miasta (zrównoważony transport, OZE, zieleni) należałoby zainwestować w Krakowie priorytetowo, postanowiliśmy zadać pytanie o charakterze symulacji. Respondenci proszeni byli o wyobrażenie sobie sytuacji, w której mieliby podjąć decyzję o podziale pewnej ilości środków. Badani, korzystając z puli hipotetycznych 100 mln zł, musieli dokonać wyboru najważniejszych obszarów inwestycyjnych. Jak się okazało, środki zostały rozdysponowane stosunkowo po równo, niemniej jednak uwidoczniła się niewielka przewaga inwestycji transportowych (35,6 mln zł). Nieco mniej (32,7 mln zł) badani postanowili poświęcić na rozwiązania z zakresu odnawialnych źródeł energii. Natomiast na nowe tereny zieleni ankietowani postanowili przeznaczyć średnio 31,7 mln zł.



Ponieważ idea inteligentnego miasta oparta jest o partycypację obywatelską, zapytaliśmy Krakowian o to, co sądzą o pomysłe wprowadzania budżetu obywatelskiego. Pytanie to poprzedziła sonda dotycząca znajomości terminu „budżet obywatelski”/„budżet partycypacyjny”. Blisko połowa badanych zadeklarowała jego znajomość, przy czym 15,1% twierdzi, że orientuje się w nim bardzo dobrze, a 34,5% zna go „mniej więcej”. Natomiast blisko ¼ ankietowanych twierdzi, że słyszała o tym terminie, ale nie wie dokładnie, o co w tym chodzi. Pozostali badani (26%) nie słyszeli o mechanizmach budżetu partycypacyjnego. Ci badani, którzy potwierdzili znajomość tego narzędzia, zostali poproszeni o wyrażenie swojej opinii na jego temat.



Zdecydowana większość zanotowanych ocen (76%) skategoryzowana została jako oceny pozytywne. Negatywnych opinii było około 3%, natomiast pozostałe 21% wypowiedzi miało charakter neutralny.



Ogólnie myślę, że to dobry pomysł. Mieszkańcy orientują się doskonale jak wygląda ich okolica, gdzie należy coś naprawić, zmienić. Należy brać pod uwagę naszą opinię, nie polegać tylko na tym, że urzędnik raz na parę miesięcy wybierze się na inspekcję.
mieszkaniec Krakowa(r180)

Czy Kraków może być inteligentnym miastem?

- stan powietrza uznany został przez większość badanych (72%) za element, który może być istotnym argumentem przy wyborze Krakowa, jako miejsca do zamieszkania. Jednocześnie potwierdzona została diagnoza znana z innych przeprowadzonych w Krakowie badań, a mianowicie, istnieje pośród mieszkańców wysoka świadomość złego stanu powietrza. Badani mieszkańcy (2/3) są świadomi złego stanu powietrza i korzystają z danych zbieranych przez stacje monitorujące. Przy czym w sezonie jesienno-zimowym, niespełna 1/5 ankietowanych robi to regularnie.
- duży potencjał (rozumiany tu jako społeczna akceptacja) w tworzeniu niskoemisyjnego miasta mogą mieć technologie związane z odnawialne źródła energii (OZE). O ile termin ten nie był zupełnie znany dla blisko ¼ ankietowanych, to pozostała część (38% respondentów) chciałaby, aby tego typu rozwiązania były bardziej dostępne na przykład, jako źródło ogrzewania w mieszkaniach i domach. Jeśli chodzi o sposoby ogrzewania to najwięcej badanych (ponad ½) chce być podłączona do miejskiej sieci grzewczej. W przypadku pozostałych źródeł ciepła (gaz, prąd, węgiel) odsetek osób korzystających z tych źródeł jest większy niż osób, które chcą w ten sposób ogrzewać swoje domostwa.
- w obszarze zieleni miejskiej, ankietowani uznali, że jest ona dla nich ważna przede wszystkim (19,7% wszystkich wybieranych funkcji), dlatego że stanowi dla nich miejsce odpoczynku, pochłania niską emisję (19,5%), reguluje mikroklimat (14,8%) oraz tłumi hałas miejski (14,8%). Jeśli chodzi o preferowane przez Krakowian formy zieleni, to najbardziej oczekiwane są jej bardziej pielęgnowane formy: parki (25,5% wszystkich wyborów), ogrody miejskie (15,1%) oraz zieleńce i skwery (13,7%).
- w Krakowie istnieje duża akceptacja dla wprowadzania elementów zrównoważonego transportu. Przede wszystkim udało się zdiagnozować, wyrażaną np. w referendum, wolę rozbudowy infrastruktury rowerowej. Rower, to ten środek transportu, z którego badani chcieliby korzystać intensywniej niż ma to miejsce w chwili obecnej. Istnieje jednak ryzyko, że to właśnie rower może przejmować głównie pasażerów transportu publicznego. Wiąże się to z tym, że znacząco mniej osób chce podróżować autobusami i tramwajami, niż faktycznie podróżuje.
- co istotne wszystkie trzy badane obszary (transport, zieleń, energia) powinny, zdaniem ankietowanych mieszkańców, w równym stopniu stanowić element polityki miejskiej. Badanie o charakterze symulacji, wykazało że budżet inwestycyjny Krakowa powinien, być rozdysponowany stosunkowo po równo pomiędzy zrównoważony transport, niskoemisyjną energię cieplną oraz rozwój terenów zielonych.