

RAPORT Z BADAŃ NA PODSTAWIE OPINII SZEFOW WŁADZ LOKALNYCH ORAZ RADNYCH

TRANSPORT NA OBSZARACH WIEJSKICH W POWIATACH: LUBACZOWSKIM, BRZOSOWSKIM, PRZEMYSKIM ORAZ BIESZCZADZKIM

Wyniki BBIAS w Rzeszowie

**dla Departamentu Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie,**

Rzeszów, listopad 2012 r.



SPIS TREŚCI

1 PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA ORAZ CEL BADAŃ.....	4
2 METODOLOGIA	6
2.1 Informacje o badaniu.....	7
2.2 Techniki statystyczne.....	7
2.3 Struktura doboru próby badawczej.....	8
3 ANALIZA I INTERPRETACJA BADAŃ	9
3.1 Pytanie dotyczące konieczności szukania nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia mieszkańcom gminy zrównoważonego transportu	10
3.2 Pytanie dotyczące potencjalnych adresatów testowania nowych rozwiązań w zakresie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich w gminie	12
3.3 Pytanie dotyczące kategorii społecznych, które najchętniej korzystałyby z nowych rozwiązań zrównoważonego transportu.....	14
3.4 Pytanie dotyczące ewentualnego zainteresowania carpoolingiem wśród mieszkańców terenów wiejskich w gminie	16
3.5 Pytanie dotyczące najważniejszych kwestii, które należałoby uregulować w przypadku zainteresowania mieszkańców gminy carpoolingiem.....	18
3.6 Pytanie dotyczące ewentualnego zorganizowania przez Gminę pomocy związanej nowymi połączeniami transportowymi	20
3.7 Pytanie dotyczące możliwego współudziału Gminy w finansowaniu nowych połączeń transportowych	22
3.8 Pytanie dotyczące ewentualnego finansowania przez mieszkańców gminy nowych połączeń transportowych	24
3.9 Pytanie dotyczące możliwego współudziału mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń.....	25
3.10 Pytanie dotyczące najczęściej wybieranego środka transportu	27
3.11 Pytanie dotyczące średniej ilości czasu na typowy przejazd środkiem transportu	29
3.12 Pytanie dotyczące odległości pokonywanych środkiem transportu celem dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca	31
4 WZÓR ANKIETY	33

Publikacja odzwierciedla opinię autora, a Instytucja Zarządzająca nie ponosi odpowiedzialności za żaden sposób wykorzystania informacji w niej zawartych

1 PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA ORAZ CEL BADAŃ

Przedmiot a zarazem cel zamówienia dotyczył przeprowadzenia analizy statystycznej dotyczącej badań na temat zrównoważonego transportu na obszarach wiejskich w powiatach lubaczowskim i brzozowskim, bieszczadzkim i przemyskim w związku z realizacją projektu 1130R4 MOVE ON GREEN w ramach programu INTERREG IVC. Treść ankiety oraz badanie zorganizowane zostały przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie.

Przygotowane narzędzie badawcze w postaci kwestionariusza ankietowego zostało wysłane za pośrednictwem poczty do 351 przedstawicieli władz lokalnych (wójtowie/burmistrzowie oraz radni) z wszystkich gmin w powiatach: lubaczowskim, brzozowskim, przemyskim oraz bieszczadzkim. Wybór respondentów do badań odbywał się na podstawie prostego doboru losowego, mającego charakter reprezentatywny. Wszystkie pytania ankiety (14) występowały w formie zamkniętej z możliwością jednokrotnego lub wielokrotnego wyboru. Ostatecznie zebranych zostało 194 ankiety, z 21 gmin, wypełnionych przez szefów oraz radnych władz lokalnych. Przy wykorzystaniu specjalistycznej bazy danych wyniki zostały zakodowane i na ich podstawie dokonana została analiza statystyczna.

Pytania zawarte w narzędziu badawczym zostały poddane statystycznej analizie danych ze względu na reprezentowany powiat.

2 METODOLOGIA

2.1 Informacje o badaniu

KLIENT: WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE – DEPARTAMENT OCHRONY ŚRODOWISKA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO W RZESZOWIE

TERMIN REALIZACJI BADAŃ: LISTOPAD 2012 r.

SCHEMAT DOBORU PRÓBY: PROSTY LOSOWY, POZWALAJĄCY NA WNIOSKOWANIE STATYSTYCZNE

PRÓBA BADAWCZA: SZELOWIE WŁADZ LOKALNYCH ORAZ RADNI – POWIAT BRZOSOWSKI, LUBACZOWSKI, PRZEMYSKI, BIESZCZADZKI.

LICZBA ZREALIZOWANYCH ANKIET: 194

MAKSYMALNY BŁĄD STATYSTYCZNY: +/- 6% PRZY WIARYGODNOŚCI OSZACOWANIA RÓWNEJ 95% ($p \leq 0,05$) (Wyniki mogą ale nie muszą odbiegać od rzeczywistego rozkładu w populacji co najwyżej do progu tej wartości).

METODOLOGIA BADANIA: SONDAŻ ZREALIZOWANY ZA POMOCĄ ANKIETY WYSYŁANEJ DROGĄ POCZTOWĄ DO RESPONDENTÓW.

NARZĘDZIE BADAWCZE: KWESTIONARIUSZ ANKIETOWY.

2.2 Techniki statystyczne

PROGRAM WYKORZYSTANY DO OBLICZEŃ STATYSTYCZNYCH: PASW/SPSS,

WYKORZYSTANE TESTY STATYSTYCZNE:

1. NIEPARAMETRYCZNE OPARTE NA TEŚCIE CHI-KWADRAT,

SPRAWDZANE KORELACJE: DLA REPREZENTOWANEGO POWIATU. ZALEŻNOŚĆ ISTOTNA STATYSTYCZNIE WYSTĘPUJE WÓWCZAS GDY $p < 0,05$ (oznacza to, że przy kolejnych losowych próbach otrzymamy podobne wartości, w przeciwnym wypadku gdy $p > 0,05$ istnieje wysokie prawdopodobieństwo, iż otrzymane korelacje mogą być wynikiem przypadku).

2.3 Struktura doboru próby badawczej

Miejscowość				
Powiat	Gmina	Częstość	Procent (Gmina)	Procent (Powiat)
brzozowski	Domaradz	12	6,2	19,7
	Haczów	10	5,2	
	Jasienica Rosielna	14	7,2	
	Brzozów	1	0,5	
	Dydnia	1	0,5	
lubaczowski	Narol	16	8,2	16,1
	Cieszanów	8	4,1	
	Oleszyce	7	3,6	
	Stary Dzików	1	0,5	
przemyski	Fredropol	16	8,2	48,2
	Dubiecko	13	6,7	
	Przemyśl	11	5,7	
	Orły	10	5,2	
	Medyka	14	7,2	
	Krasiczyn	15	7,7	
	Żurawica	12	6,2	
	Bircza	1	0,5	
	Krzywcza	1	0,5	
bieszczański	Ustrzyki Dolne	9	4,6	16,1
	Łutowiska	15	7,7	
	Czarna	7	3,6	
Ogółem	21	194	100 %	100%

Uwagi dotyczące interpretacji wyników badań

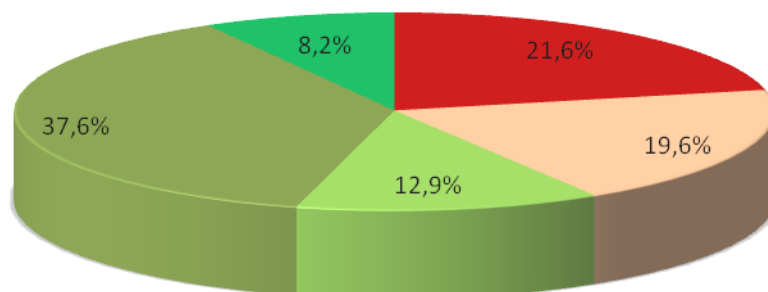
- Wynik testu statystycznego, który jest oznaczony na niebiesko przy tabelach krzyżowych wskazuje na występowanie zależności, które są istotne statystycznie ($p \leq 0,05$), zaś na niebiesko oznacza brak spełnionego warunku testu chi-kwadrat dotyczącego minimalnej liczebności oczekiwanej, w związku z czym występujące zależności mogą ale nie muszą być dość nieprecyzyjne,
- Odpowiedzi z możliwością jednokrotnego wyboru w tabelach krzyżowych sumują się do 100% w poszczególnych wierszach,
- Na wykresach dostępne są tylko odpowiedzi, które zostały wybrane przez respondentów

3 ANALIZA I INTERPRETACJA BADAŃ

3.1 Pytanie dotyczące konieczności szukania nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia mieszkańcom gminy zrównoważonego transportu

Czy Pana/Pani zdaniem mieszkańcy gminy uważają za konieczne szukanie nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia im zrównoważonego transportu?

- w ogóle nie zauważają takiej potrzeby
- poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich ważne
- poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich koniecznością
- poszukiwanie nowych rozwiązań ich zdaniem mogłoby być przydatne
- poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich pilne



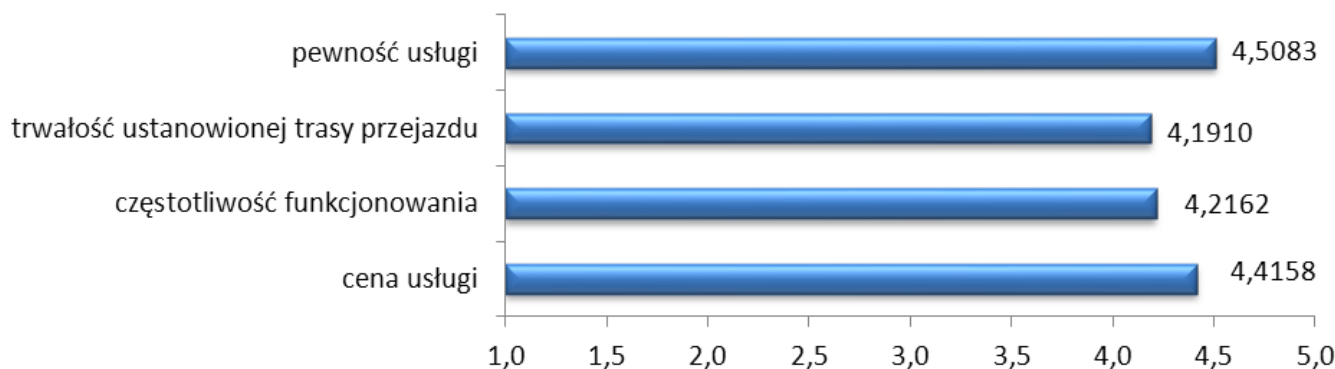
Pierwsze pytanie ankiety skierowane do szefów władz lokalnych oraz radnych z powiatów: brzozowskiego, lubaczowskiego, przemyskiego oraz bieszczadzkiego dotyczyło opinii na temat konieczności szukania nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia zrównoważonego transportu mieszkańcom gmin wymienionych powiatów. Ponad 78% badanych, uważa że dla mieszkańców poszukiwanie nowych rozwiązań zrównoważonego transportu jest co najmniej ważne.

Czy Pana/Pani zdaniem mieszkańcy gminy uważają za konieczne szukanie nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia im zrównoważonego transportu?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
w ogóle nie zauważają takiej potrzeby	N	5	7	25	5	42
	%	13,2%	22,6%	26,9%	16,1%	21,8%
poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich ważne	N	10	9	17	1	37
	%	26,3%	29,0%	18,3%	3,2%	19,2%
poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich koniecznością	N	5	2	8	10	25
	%	13,2%	6,5%	8,6%	32,3%	13,0%
poszukiwanie nowych rozwiązań ich zdaniem mogłoby być przydatne	N	14	11	39	9	73
	%	36,8%	35,5%	41,9%	29,0%	37,8%
poszukiwanie nowych rozwiązań jest według nich pilne	N	4	2	4	6	16
	%	10,5%	6,5%	4,3%	19,4%	8,3%
Ogółem	N	38	31	93	31	193
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,004, V Kramera=0,22, Chi-kwadrat=28,72 (df=12)						

Zaobserwować można słabą zależność istotną statystycznie, która informuje, że w opinii szefów władz gminnych z powiatów: brzozowskiego i bieszczadzkiego, lokalni mieszkańcy częściej zwracają uwagę na pilną potrzebę szukania nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia zrównoważonego transportu. W powiecie przemyskim badani najrzadziej wskazywali na odpowiedzi związane z pilną koniecznością wprowadzenia nowych rozwiązań transportu dla mieszkańców.

3.2 Pytanie dotyczące potencjalnych adresatów testowania nowych rozwiązań w zakresie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich w gminie

W przypadku testowania nowych rozwiązań w zakresie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich w gminie, Pana/ Pani zdaniem dla potencjalnych adresatów tychże najważniejsze będą:



Kolejne pytanie miało na celu zidentyfikowanie najważniejszych czynników jakie dla mieszkańców według władz lokalnych miałyby największe znaczenie. Skala ocen zawierała się na pięciostopniowej skali, przy czym 1 oznaczało najmniej ważne czynniki, zaś 5 najważniejsze. W opinii badanych wszystkie wymienione czynniki byłyby bardzo ważne dla mieszkańców, a w szczególności pewność usługi (4,08) oraz jej cena (4,42).

W przypadku testowania nowych rozwiązań w zakresie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich w gminie, Pana/ Pani zdaniem dla potencjalnych adresatów najważniejsze będą					
Zamieszkiwany Powiat	cena usługi	częstotliwość funkcjonowania	trwałość ustanowionej trasy przejazdu	pewność usługi	
Brzozowski	Średnia	4,2162	3,6944	3,8333	4,1389
	N	37	36	36	36
	SD	1,31519	1,28329	1,23056	1,19888
	Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00
Lubaczowski	Średnia	4,2581	4,1379	4,1000	4,4667
	N	31	29	30	30
	SD	1,26406	1,05979	,99481	,89955
	Minimum	1,00	2,00	1,00	1,00
	Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00
Przemyski	Średnia	4,5604	4,3409	4,2593	4,6190
	N	91	88	81	84
	SD	,85905	,89554	1,17023	,82000
	Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00
Bieszczadzki	Średnia	4,4333	4,5161	4,5000	4,6667
	N	30	31	30	30
	SD	,93526	,76902	,73108	,71116
	Minimum	2,00	3,00	3,00	2,00
	Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00
Ogółem	Średnia	4,4233	4,2120	4,1864	4,5056
	N	189	184	177	180
	SD	1,04713	1,02091	1,10486	,91845
	Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00
	p=0,29	p=0,003	p=0,09	p=0,04	

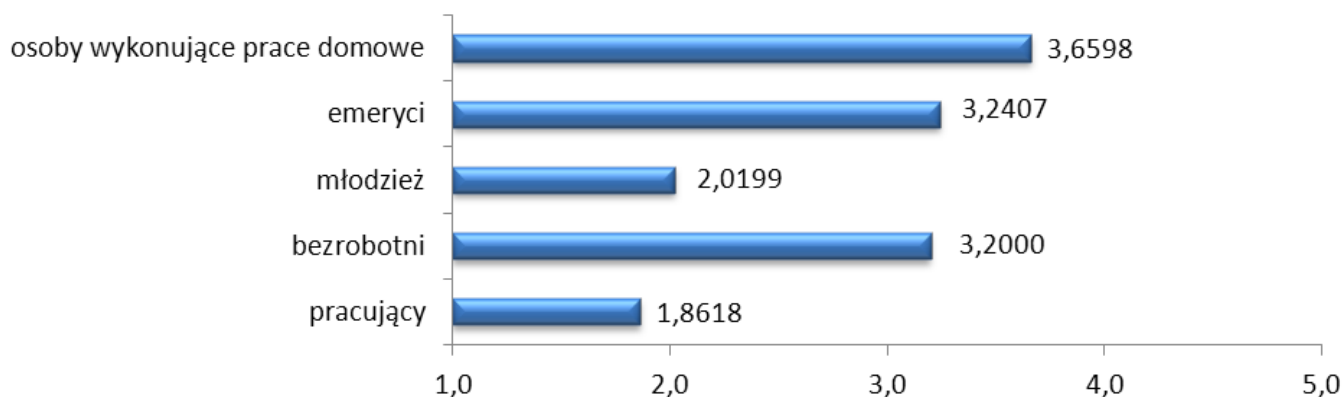
Kolorem czerwonym zostały oznaczone najwyższe oceny według badanych w poszczególnych powiatach

N – ilość odpowiedzi poddanych analizie, SD – odchylenie standardowe (rozproszenie wyników wokół średniej)

Ze względu na zamieszkiwany powiat występują związki istotne statystycznie, które informują, że częściej według władz lokalnych powiatu bieszczadzkiego dla mieszkańców istotną rolę przy testowaniu nowych rozwiązań zapewnienia zrównoważonego transportu stanowiłyby: pewność usługi (4,67), częstotliwość funkcjonowania (4,51) oraz trwałość ustanowionej trasy przejazdu (4,50). Rzadziej te czynniki miałyby znaczenie według badanych z powiatu brzozowskiego.

3.3 Pytanie dotyczące kategorii społecznych, które najchętniej korzystałyby z nowych rozwiązań zrównoważonego transportu.

Które kategorie społeczne będą Pana/Pani zdaniem najchętniej korzystały z nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich (ze względu na obecnie niezaspokojone potrzeby)?



Które kategorie społeczne według Pana/Pani najchętniej korzystałyby z nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich? – to treść trzeciego pytania skierowanego do władz lokalnych czterech powiatów. Należało w nim ponumerować według rang od 1-5 te kategorie społeczne, które najchętniej korzystałyby z nowych rozwiązań zrównoważonego transportu, przy czym 1 oznaczało grupę najbardziej podatną na nowe rozwiązania, zaś 5 najmniej podatną. Według badanych najbardziej podatne byłyby osoby pracujące (1,86) oraz młodzież (2,02). Z kolei najmniej zainteresowane byłyby osoby wykonujące prace domowe (3,66), emeryci (3,24) oraz bezrobotni (3,2).

Które kategorie społeczne według Pana/Pani najchętniej korzystałyby z nowych rozwiązań odnośnie zapewnienia zrównoważonego transportu ludności na terenach wiejskich (ze względu na obecnie niezaspokojone potrzeby)?					
Zamieszkiwany Powiat	pracujący	bezrobotni	młodzież	emeryci	osoby wykonujące prace domowe
Średnia	1,4839	3,9000	1,5357	3,7143	3,8571
N	31	20	28	21	21
Brzozowski SD	,81121	,91191	,63725	1,10195	1,10841
Minimum	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00
Maksimum	5,00	5,00	3,00	5,00	5,00
Średnia	2,3600	2,5882	1,9231	3,0000	4,2143
N	25	17	26	19	14
Lubaczowski SD	1,55134	1,22774	1,23038	1,20185	,89258
Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00
Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Średnia	1,7778	3,0227	2,3143	3,0000	3,5952
N	72	44	70	47	42
Przemyski SD	1,23587	1,51717	1,32471	1,06322	1,39790
Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Średnia	2,0870	3,3333	1,8846	3,5000	3,2105
N	23	18	26	20	19
Bieszczadzki SD	1,31125	1,32842	1,21085	1,23544	1,31567
Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Średnia	1,8609	3,1818	2,0267	3,2336	3,6667
N	151	99	150	107	96
Ogółem SD	1,25454	1,38036	1,21482	1,15399	1,27871
Minimum	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Maksimum	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
	p=0,05	p=0,02	p=0,03	p=0,06	p=0,13

Kolorem czerwonym zostały oznaczone najwyższe oceny według badanych w poszczególnych powiatach

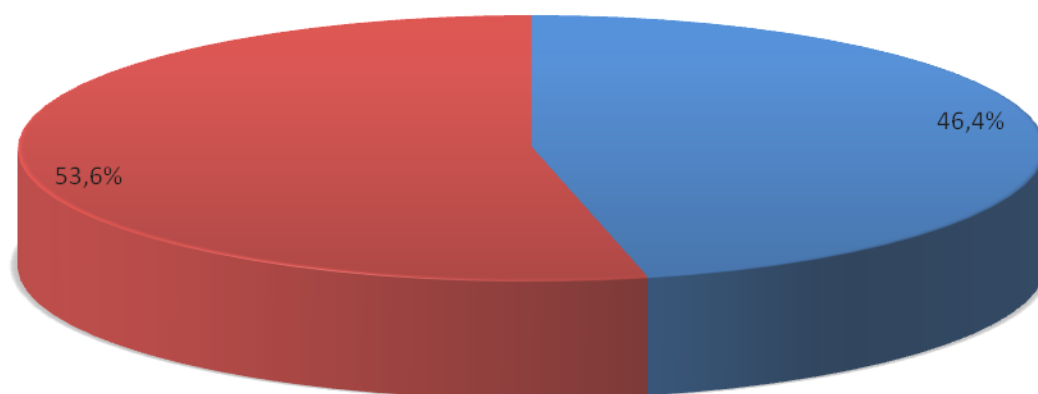
N – ilość odpowiedzi poddanych analizie, SD – odchylenie standardowe (rozproszenie wyników wokół średniej)

Nieznacznie częściej według władz lokalnych powiatu brzozowskiego, w porównaniu do pozostałych, najbardziej zainteresowanymi kategoriami społecznymi na wprowadzenie nowych rozwiązań zrównoważonego transportu byłoby pracujący (1,48) oraz młodzież (1,53), zaś władze powiatu lubaczowskiego częściej od pozostałych wskazują na bezrobotnych (2,59). W przypadku pozostałych kategorii brak jest zależności istotnych statystycznie między zmiennymi.

3.4 Pytanie dotyczące ewentualnego zainteresowania carpoolingiem wśród mieszkańców terenów wiejskich w gminie

Czy Pana/ Pani zdaniem mieszkańcy gminy byłoby zainteresowani carpoolingiem (wspólne przejazdy; korzystanie z wolnych miejsc w samochodach innego użytkownika i dzielenie się kosztami przejazdów), jeśli byłby on formalnie zorganizowany?

■ nie ■ tak



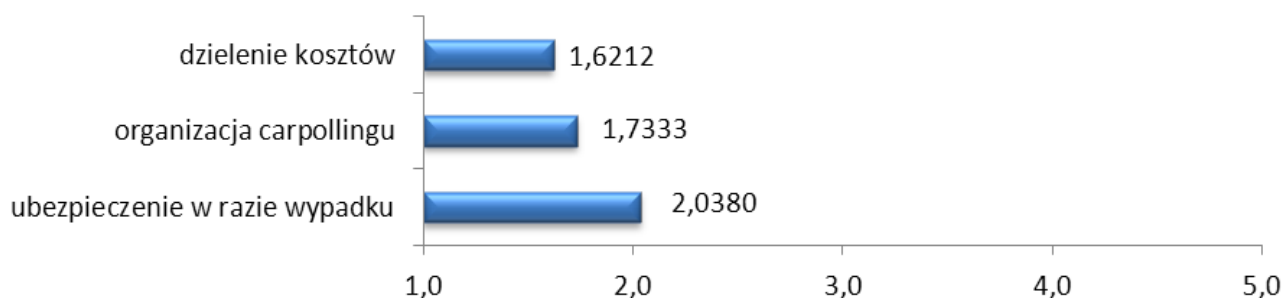
Kolejne pytanie miało na celu określenie zainteresowania wśród mieszkańców carpoolingiem (wspólne przejazdy, korzystanie z wolnych miejsc w samochodach innego użytkownika i dzielenie się kosztami przejazdów). Według 53,6% badanych szefów władz lokalnych oraz radnych powiatów: brzozowskiego, lubaczowskiego, przemyskiego mieszkańcy byłoby zainteresowani wymienioną formą transportu.

Czy Pana/ Pani zdaniem mieszkańcy gminy byliby zainteresowani carpoolingiem (wspólne przejazdy; korzystanie z wolnych miejsc w samochodach innego użytkownika i dzielenie się kosztami przejazdów), jeśli byłby on formalnie zorganizowany?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
nie	N	13	12	55	10	90
	%	34,2%	38,7%	59,1%	32,3%	46,6%
tak	N	25	19	38	21	103
	%	65,8%	61,3%	40,9%	67,7%	53,4%
Ogółem	N	38	31	93	31	193
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,009, V Kramera=0,25, Chi-kwadrat=11,56 (df=3)						

Analiza statystyczna wykazała, że największe zainteresowanie carpoolingiem według badanych występowałyby wśród mieszkańców powiatów; bieszczadzkiego, brzozowskiego oraz lubaczowskiego.

3.5 Pytanie dotyczące najważniejszych kwestii, które należałoby uregulować w przypadku zainteresowania mieszkańców gminy carpoolingiem

Według Pana/ Pani najważniejszą dla mieszkańców gminy kwestią, którą należałoby uregulować w przypadku zainteresowania carpoolingiem byłyby:



56,3% badanych, którzy uważają, iż mieszkańcy byliby zainteresowani carpoolingiem zapytani zostali o najważniejsze kwestie, które według nich należałoby uregulować w przypadku organizacji takiej formy transportu, przy czym 1 oznaczało kwestię najważniejszą, zaś 3 najmniej ważną. Szefowie władz lokalnych oraz radni stwierdzili, że według nich mieszkańcy zwracaliby uwagę w szczególności na kwestie: dzielenia się kosztami – 1,62 oraz organizację carpoolingu – 1,73.

Według Pana/ Pani najważniejszą dla mieszkańców gminy kwestią, którą należałoby uregulować w przypadku zainteresowania carpoolingiem byłoby:				
Zamieszkiwany Powiat		ubezpieczenie w razie wypadku	organizacja carpoolingu	dzielenie kosztów
Brzozowski	Średnia	2,2381	1,6471	1,7059
	N	21	17	17
	SD	,83095	,70189	,84887
	Minimum	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	3,00	3,00	3,00
Lubaczowski	Średnia	2,0625	1,8333	1,6154
	N	16	12	13
	SD	,92871	,93744	,65044
	Minimum	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	3,00	3,00	3,00
Przemyski	Średnia	2,0000	1,6316	1,5417
	N	26	19	24
	SD	,93808	,76089	,72106
	Minimum	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	3,00	3,00	3,00
Bieszczadzki	Średnia	1,7333	1,9091	1,7273
	N	15	11	11
	SD	,79881	,94388	,90453
	Minimum	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	3,00	3,00	3,00
Ogółem	Średnia	2,0256	1,7288	1,6308
	N	78	59	65
	SD	,88236	,80581	,76177
	Minimum	1,00	1,00	1,00
	Maksimum	3,00	3,00	3,00
		p=0,41	p=0,76	p=0,88

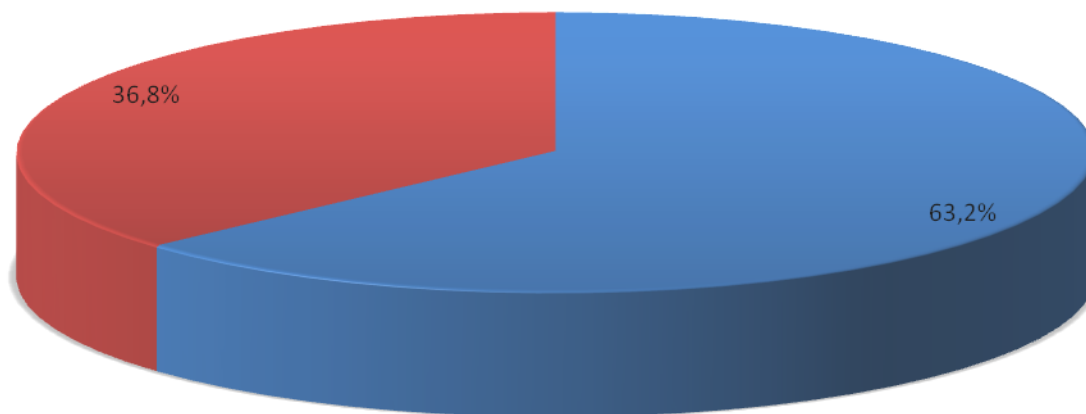
Kolorem czerwonym zostały oznaczone najwyższe oceny według badanych w poszczególnych powiatach

Brak jest związku istotnego statystycznie między najważniejszymi kwestiami, jakie należałoby uregulować w przypadku organizacji carpoolingu ze względu na odpowiedzi badanych z poszczególnych powiatów – $p > 0,05$.

3.6 Pytanie dotyczące ewentualnego zorganizowania przez Gminę pomocy związanej nowymi połączeniami transportowymi

Biorąc pod uwagę, iż regularne przewozy pasażerskie nie są częste na terenach wiejskich (i stopniowo zanikają) czy Gmina może zorganizować/ pomóc zorganizować i dofinansować nowe połączenia?

■ nie ■ tak



Biorąc pod uwagę, iż regularne przewozy pasażerskie nie są częste na terenach wiejskich, czy Gmina może zorganizować/ pomóc zorganizować i dofinansować nowe połączenia? – to treść kolejnego pytania, na które twierdząco odpowiedziało 36,8% badanych.

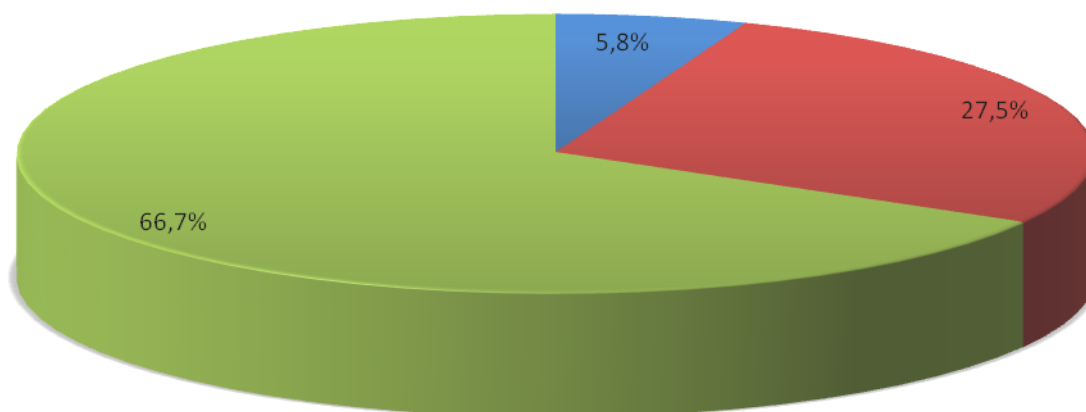
Biorąc pod uwagę, iż regularne przewozy pasażerskie nie są częste na terenach wiejskich (i stopniowo zanikają) czy Gmina może zorganizować/ pomóc zorganizować i dofinansować nowe połączenia?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
nie	N	30	17	52	22	121
	%	78,9%	54,8%	55,9%	73,3%	63,0%
tak	N	8	14	41	8	71
	%	21,1%	45,2%	44,1%	26,7%	37,0%
Ogółem	N	38	31	93	30	192
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,04, V Kramera=0,21, Chi-kwadrat=8,41 (df=3)						

Występuje słaba zależność istotna statystycznie, która informuje, że szefowie władz lokalnych z powiatów brzozowskiego i bieszczadzkiego częściej są zdania, że Gmina nie może zorganizować/ pomóc zorganizować i dofinansować nowych połączeń.

3.7 Pytanie dotyczące możliwego współudziału Gminy w finansowaniu nowych połączeń transportowych

Jaki byłby możliwy współudział Gminy w finansowaniu nowych połączeń?

■ 100% ■ 50% ■ 25%



Spośród badanych, którzy twierdząco odpowiedzieli na pytanie o możliwość zorganizowania/ dofinansowania przez Gminę nowych połączeń transportowych, blisko 70% odpowiedziało, że wysokość dofinansowanie mogłoby wynieść około 25%. Na pełną refundację wskazało 5,8% szefów władz lokalnych oraz radnych.

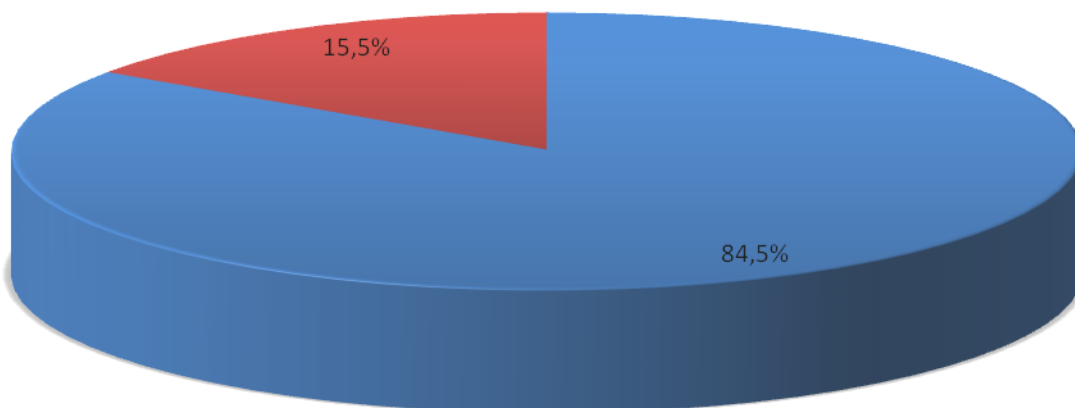
Jaki byłby możliwy współudział Gminy w finansowaniu nowych połączeń?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
100%	N	1	1	0	1	3
	%	14,3%	7,1%	,0%	12,5%	4,4%
50%	N	2	5	10	2	19
	%	28,6%	35,7%	25,6%	25,0%	27,9%
25%	N	4	8	29	5	46
	%	57,1%	57,1%	74,4%	62,5%	67,6%
Ogółem	N	7	14	39	8	68
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,46						

Brak jest związku istotnego statystycznie między możliwym współudziałem Gminy w finansowaniu nowych połączeń ze względu na odpowiedzi badanych z poszczególnych powiatów – $p > 0,05$. Wynikające zależności z powyższej tabeli mogą być jedynie wynikiem przypadku.

3.8 Pytanie dotyczące ewentualnego finansowania przez mieszkańców gminy nowych połączeń transportowych

Biorąc pod uwagę, iż regularne przewozy pasażerskie nie są częste na terenach wiejskich (i stopniowo zanikają) czy Pana/ Pani zdaniem mieszkańcy gminy byliby skłonni wziąć udział w dofinansowaniu nowych połączeń?

■ nie ■ tak

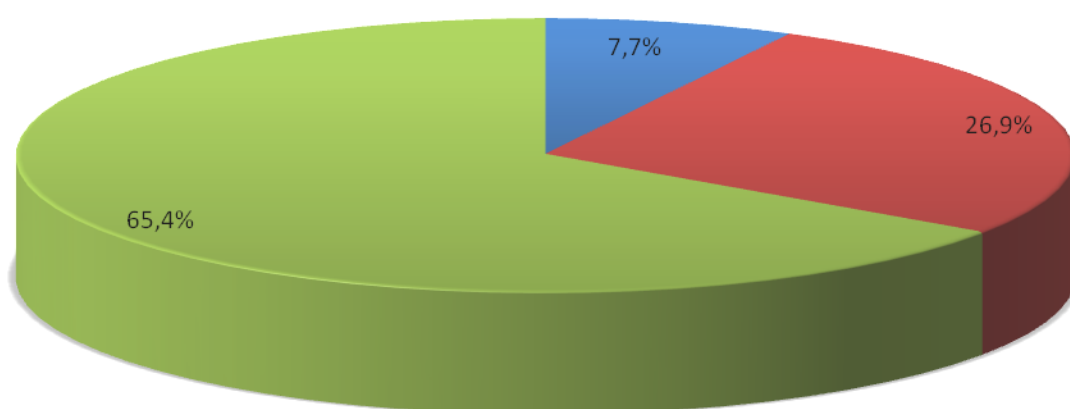


Zaledwie 15,5% badanych szefów władz lokalnych oraz radnych jest zdania, że mieszkańcy gmin byliby skłonni wziąć udział w dofinansowaniu nowych połączeń.

3.9 Pytanie dotyczące możliwego współudziału mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń

Jaki byłby możliwy współudział mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń?

100% 50% 25%

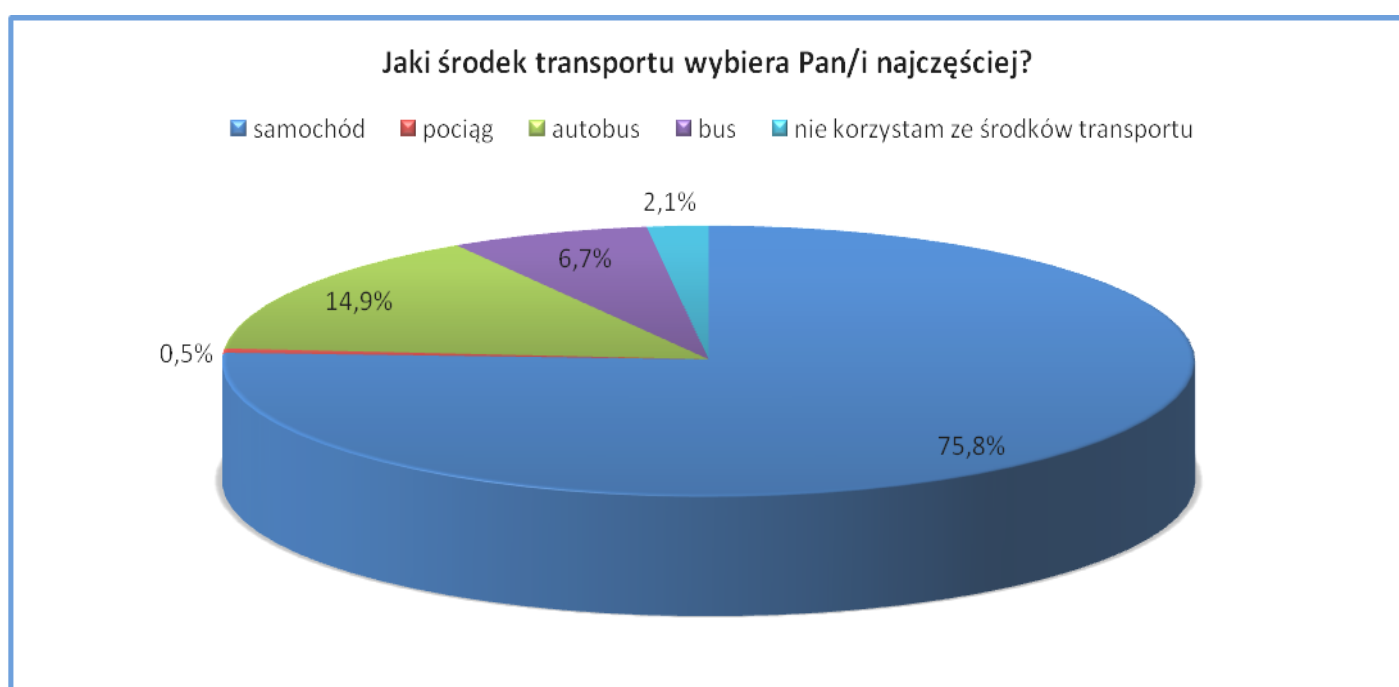


Spośród badanych, którzy twierdząco odpowiedzieli na pytanie o możliwość współudziału mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń transportowych, niewiele ponad 65% odpowiedziało, że przewidywana wysokość dofinansowania mogłoby wynieść około 25%. Na poniesienie pełnych kosztów przez mieszkańców wskazało 7,7% szefów władz lokalnych oraz radnych.

Jaki byłby możliwy współudział mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
100%	N	1	1	0	0	2
	%	25,0%	12,5%	,0%	,0%	7,7%
50%	N	2	2	3	0	7
	%	50,0%	25,0%	23,1%	,0%	26,9%
25%	N	1	5	10	1	17
	%	25,0%	62,5%	76,9%	100,0%	65,4%
Ogółem	N	4	8	13	1	26
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,50						

Brak jest związku istotnego statystycznie między możliwym współudziałem mieszkańców gminy w finansowaniu nowych połączeń ze względu na odpowiedzi badanych z poszczególnych powiatów – $p > 0,05$. Wynikające zależności z powyższej tabeli mogą być jedynie wynikiem przypadku.

3.10 Pytanie dotyczące najczęściej wybieranego środka transportu

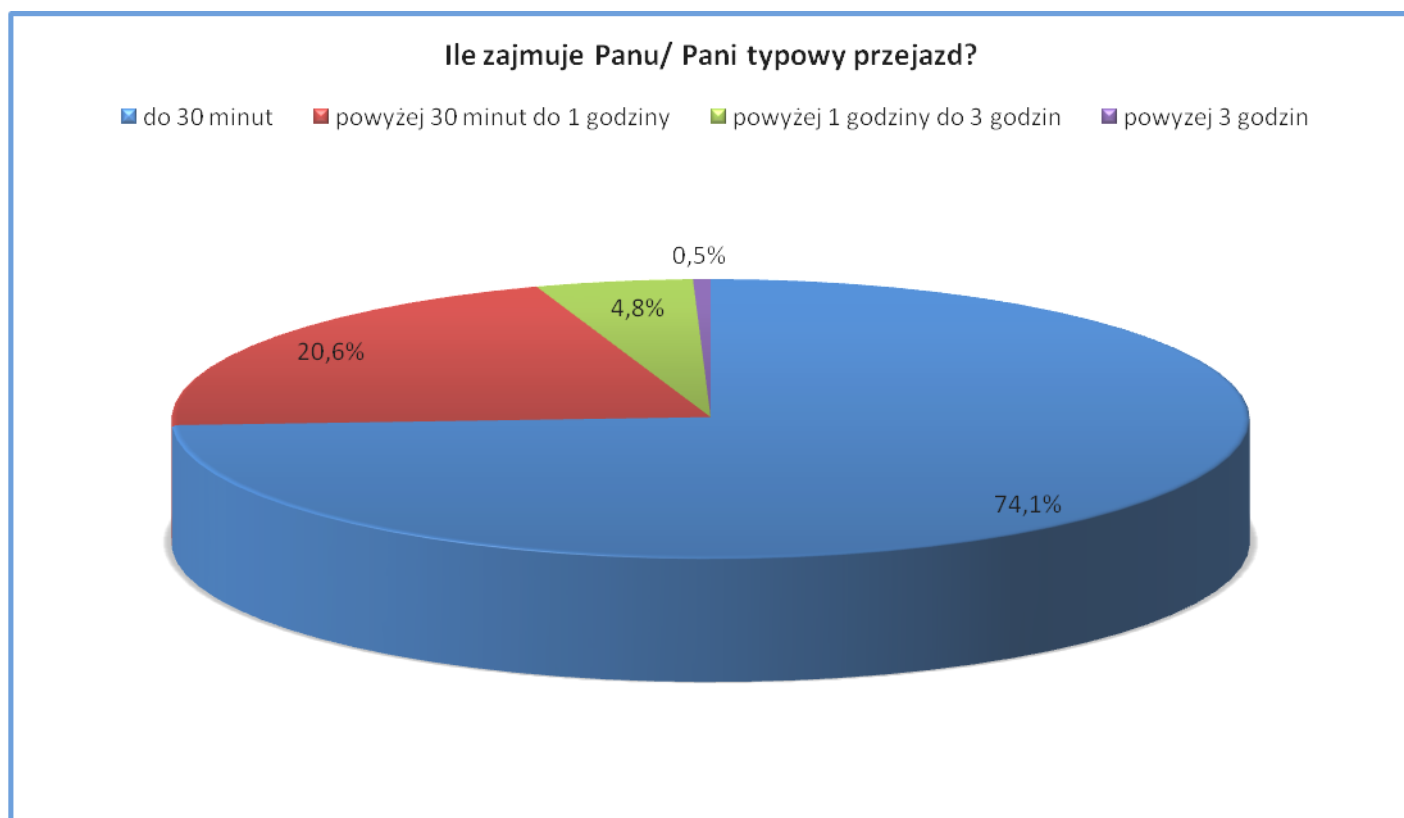


Niespełna 76% badanych szefów władz lokalnych oraz radnych najczęściej wybiera samochód jako główny środek transportu. Autobusami i busami porusza się 21,6% badanych. Najrzadziej respondenci korzystają z pociągu – 0,5%.

Jaki środek transportu wybiera Pan/i najczęściej?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
samochód	N	32	21	70	24	147
	%	84,2%	67,7%	75,3%	77,4%	76,2%
pociąg	N	0	1	0	0	1
	%	,0%	3,2%	,0%	,0%	,5%
autobus	N	3	3	18	5	29
	%	7,9%	9,7%	19,4%	16,1%	15,0%
bus	N	3	5	3	1	12
	%	7,9%	16,1%	3,2%	3,2%	6,2%
nie korzystam ze środków transportu	N	0	1	2	1	4
	%	,0%	3,2%	2,2%	3,2%	2,1%
Ogółem	N	38	31	93	31	193
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,15						

Brak jest związku istotnego statystycznie dotyczącego rodzaju najczęściej wybieranego środka transportu ze względu na odpowiedzi badanych z poszczególnych powiatów – $p > 0,05$.

3.11 Pytanie dotyczące średniej ilości czasu na typowy przejazd środkiem transportu



Spośród badanych, którzy korzystają ze środków transportów, 74,1% wskazuje iż typowy przejazd zajmuje im do 30 minut. Powyżej jednej godziny przemieszcza się 5,3% badanych.

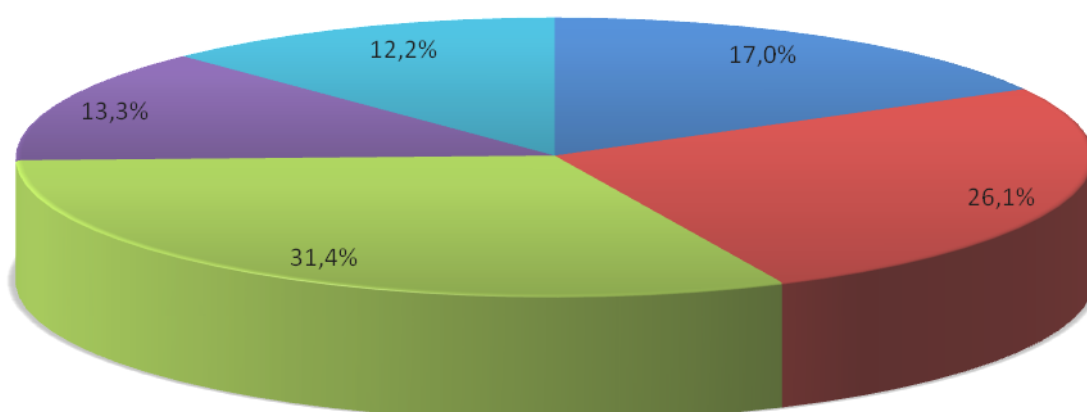
Ile zajmuje Panu/Pani typowy przejazd?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
do 30 minut	N	23	23	78	16	140
	%	60,5%	76,7%	85,7%	55,2%	74,5%
powyżej 30 minut do 1 godziny	N	12	5	11	11	39
	%	31,6%	16,7%	12,1%	37,9%	20,7%
powyżej 1 godziny do 3 godzin	N	2	2	2	2	8
	%	5,3%	6,7%	2,2%	6,9%	4,3%
powyżej 3 godzin	N	1	0	0	0	1
	%	2,6%	,0%	,0%	,0%	,5%
Ogółem	N	38	30	91	29	188
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,02, V Kramera=0,19						

Najszybciej przemieszczają się władze lokalne z powiatu przemyskiego i lubaczowskiego, jest to zależność słaba, jednak bez spełnionego warunku minimalnej liczebności oczekiwanej chi-kwadrat. W związku z tym wyniki mogą ale nie muszą różnić się od rzeczywistości.

3.12 Pytanie dotyczące odległości pokonywanych środkiem transportu celem dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca

Jak duże odległości pokonuje Pan/i środkami transportu w celu dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca?

do 5 km od 6 do 10 km od 11 do 20 km od 21 do 30 km powyżej 30 km



Jak duże odległości pokonuje Pan/i środkami transportu w celu dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca? – to treść ostatniego pytania, których odpowiedzi były dość zróżnicowane. Najczęściej udzielane z nich to – od 11 do 20 km – 31,4% oraz od 6 do 10 km – 26,1%. Najrzadziej władze lokalne wskazywały odległość powyżej 30 km – 12,2%.

Jak duże odległości pokonuje Pan/i środkami transportu w celu dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca?		Zamieszkiwany Powiat				Ogółem
		Brzozowski	Lubaczowski	Przemyski	Bieszczadzki	
do 5 km	N	4	3	18	7	32
	%	10,5%	10,0%	19,8%	25,0%	17,1%
od 6 do 10 km	N	6	9	28	6	49
	%	15,8%	30,0%	30,8%	21,4%	26,2%
od 11 do 20 km	N	14	10	30	5	59
	%	36,8%	33,3%	33,0%	17,9%	31,6%
od 21 do 30 km	N	5	3	12	5	25
	%	13,2%	10,0%	13,2%	17,9%	13,4%
powyżej 30 km	N	9	5	3	5	22
	%	23,7%	16,7%	3,3%	17,9%	11,8%
Ogółem	N	38	30	91	28	187
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
p=0,06						

Brak jest związku istotnego statystycznie, który dotyczy pytania na temat odległości, jakie pokonywane są środkami transportu w celu dotarcia do najczęściej uczęszczanego miejsca, ze względu na odpowiedzi badanych z poszczególnych powiatów – $p > 0,05$. Wynikające zależności z powyższej tabeli mogą być jedynie wynikiem przypadku.

4 WZÓR ANKIETY