

# **RAPORT Z BADAŃ**

## **OPINIE MIESZKAŃCÓW KIELC NA TEMAT PROJEKTU BUDOWY PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH NA OBRZEŻACH WIELORODZINNYCH OSIEDLI MIESZKANIOWYCH W KONTEKŚCIE ICH REWITALIZACJI**

Raport sporządzony przez Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej Dobra Opinia  
na zlecenie Urzędu Miasta Kielce



Kielce, marzec 2016



# SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP</b>	<b>4</b>
1.1. IDEA ORAZ CEL PROJEKTU	4
1.2. METODOLOGIA BADAWCZA	4
1.2.1. TECHNIKA BADANIA I WIELKOŚĆ PRÓBY	4
1.2.2. WYBÓR PRÓBY	4
1.2.3. SCHEMAT DOBORU BADANYCH DO PRÓBY	5
<b>2. STRESZCZENIE</b>	<b>7</b>
<b>3. STATYSTYKA ODPOWIEDZI</b>	<b>8</b>
3.1. PRZESTRZENIE OSIEDLOWE	8
3.2. WPŁYW PRZESTRZENI MIEJSKIEJ NA WARTOŚĆ NIERUCHOMOŚCI	9
3.3. CZYNNIKI OBNIŻAJĄCE KOMFORT ŻYCIA	11
3.4. ZMIANA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO KIELECKICH OSIEDLI	15
3.5. PARKINGI NA KIELECKICH OSIEDLACH	17
3.6. PRZESTRZEŃ DLA MIESZKAŃCÓW A PARKINGI	18
3.7. BUDOWA PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH	19
3.8. MIESIĘCZNA OPŁATA ZA MIEJSCE NA PARKINGU WIELOPOZIOMOWYM	20
3.9. ODLEGŁOŚĆ PARKINGU OD MIEJSCA ZAMIESZKANIA	22
3.10. WERYFIKACJA: ROZWIĄZANIE PROBLEMU BRAKU MIEJSC PARKINGOWYCH	24
<b>4. WNIOSKI</b>	<b>25</b>
<b>5. NARZĘDZIE BADAWCZE</b>	<b>26</b>

# 1. WSTĘP

## 1.1. IDEA ORAZ CEL PROJEKTU

Władze Kielc prowadzą konsultacje społeczne dotyczące idei budowy parkingów wielopoziomowych na obrzeżach osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z tą koncepcją stworzenie mieszkańcom alternatywy dla parkowania samochodów „między blokami” umożliwi stopniowe uwalnianie tych przestrzeni i tym samym ułatwi szeroko zakrojony, wieloletni, lecz bez wątplenia - konieczny proces rewitalizacji osiedli.

Badaniu opinii publicznej wśród mieszkańców miasta przypisano dwa strategiczne cele: określenie stosunku kielczan wobec przestrzeni „blokowisk” oraz ustalenie skali poparcia dla projektu budowy parkingów wielopoziomowych na osiedlach przy głównych arteriach dojazdowych. Wyznaczone zamierzenia badawcze osiągnięto poprzez postawienie szczegółowych pytań problemowych dotyczących między innymi: jakości środowiska mieszkalnego i czynników dewastujących osiedlową biosferę, pożądanych kierunków rewitalizacji, istnienia problemu z zaparkowaniem auta, możliwości pogodzenia idei zmiany sposobu zagospodarowania przestrzeni „blokowisk” z wydzieleniem wystarczającej liczby miejsc postojowych, wpływu budowy obiektów parkingowych na redukcję problemu deficytu miejsc postojowych, gotowości ponoszenia opłat za korzystanie z parkingu wielopoziomowego oraz optymalnej odległości budynku od miejsca zamieszkania, a także – siły przekonania, iż budowa parkingów wielopoziomowych skuteczniej ograniczy zjawisko zbyt małej liczby miejsc postojowych na terenach między blokami.

## 1.2. METODOLOGIA BADAWCZA

### 1.2.1. TECHNIKA BADANIA I WIELKOŚĆ PRÓBY

Badanie opinii wśród mieszkańców Kielc przeprowadzono metodą bezpośredniego anonimowego wywiadu ankierskiego przy wykorzystaniu papierowego kwestionariusza (PAPI) na reprezentatywnej próbie N=1000 dorosłych osób.

### 1.2.2. WYBÓR PRÓBY

Do operacji pobierania próby zastosowano tak zwaną technikę nieprobabilistyczną (nielosową) opartą o wybór kwotowy (*quota sampling*). Jako podstawę do konstrukcji próby badawczej przyjęto dwie charakterystyki kontrolne (*control characteristics*): płeć (kobieta/mężczyzna) oraz wiek (18-29 lat, 30-45 lat, 46-60 lat, powyżej 60 lat). Płeć i wiek to najbardziej różnicujące elementy dla struktury społecznej wszystkich jednostek podziału administracyjnego w kraju. Dodatkowo płeć, a przede wszystkim wiek w największym stopniu wiążą się z problematyką badania i pozwalają ująć inne cechy populacji w sposób pośredni. Wiek ma także ścisły związek z doświadczeniem badanego, na przykład pod względem stażu jazdy samochodem, co składa się na pewną pulę obserwacji i przemyśleń, czy gotowości do poniesienia potencjalnych kosztów działań prowadzących ku rozwiązaniu problemu parkowania na osiedlach.

Przy podziale kwot w poszczególnych warstwach „metryczki” skorzystano z danych dotyczących struktury populacji Kielc, które ujęto w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Zastosowanie techniki kwotowego wyboru jednostek do próby pozwoliło zbudować próbę reprezentatywną dla populacji Kielc ze względu na płeć i wiek. Zrezygnowano z wprowadzenia dodatkowej charakterystyki kontrolnej – posiadanie samochodu. Uznano bowiem, iż ta kategoria nie jest istotną cechą różnicującą populację mieszkańców miasta Kielce. Samochód stał się dziś na tyle popularnym elementem rzeczywistości codziennej, że nie stanowi on typowego atrybutu konkretnej grupy społecznej czy nawet części populacji o określonych parametrach. Potwierdzają to badania Urzędu Statystycznego w Kielcach - w 2014 roku na 1000 mieszkańców miasta 448 osób posiadało samochód<sup>1</sup>. Ten stan faktyczny doprowadził do wniosku, że wszyscy kielczanie mają kompetencje do formułowania sądów oraz opinii dotyczących budowy parkingów i problemów z parkowaniem aut na osiedlach, ponieważ albo są właścicielami samochodu, albo mają bezpośrednią styczność z transportem kołowym, *ergo*: znają problemy z tym związane.

---

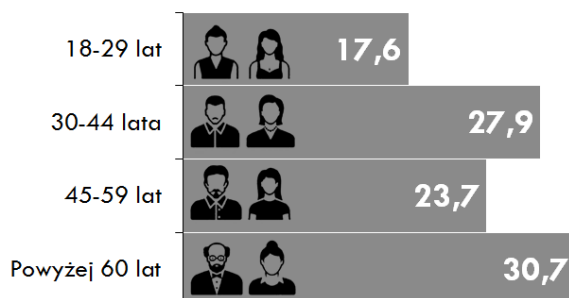
<sup>1</sup> Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 „Miasto Kielce”.

Konsekwencją przyjęcia metody nieprobabilistycznego i kwotowego pobierania próby jest brak możliwości stosowania właściwych dla technik losowych kategorii związanych z prawdopodobieństwem, co nie pozwala na obiektywną ocenę precyzji wyników oraz oszacowanie wielkości błędu próbkowania (*sampling error*)<sup>2</sup>. Jakkolwiek zastosowanie próby warstwowej (kwotowej) zakłada, że jest ona reprezentatywna<sup>3</sup> i można na jej podstawie dokonywać obserwacji społecznych.

Rozkład poszczególnych warstw w próbie przedstawia się następująco:

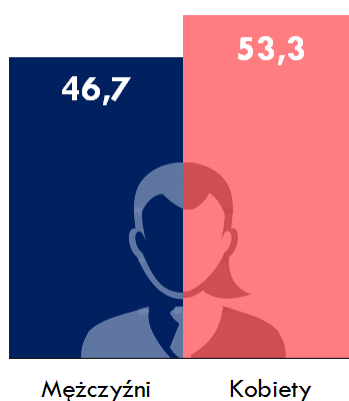
*Podział ogólny próby na kategorie wiekowe.*

*Dane w procentach.*



*Podział ogólny próby na płeć.*

*Dane w procentach.*



### 1.2.3. SCHEMAT DOBORU BADANYCH DO PRÓBY

Kwestionariusz ankiety składał się z 10 pytań, w tym dwóch otwartych, oraz metryczki. Część terenowa badania była realizowana w dniach od 22 lutego do 6 marca 2016 roku. Ankieterzy przeprowadzali wywiady w 20 wybranych punktach badawczych na terenie miasta Kielce w dni robocze i wolne od pracy o różnych godzinach tak, aby zagwarantować maksymalnej liczbie jednostek możliwość dostania się do próby i jednocześnie ograniczyć w jak największym stopniu błąd pokrycia polegający na nie ujęciu w badaniu pewnych obszarów administracyjnych miasta czy segmentów struktury populacji. W celu realizacji wywiadów ankieterzy dokonywali doboru jednostek w obrębie określonych kwot na podstawie opracowanego przez Regionalny

<sup>2</sup> M. Szreder, *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, Warszawa 2010. Autor zwraca jednocześnie uwagę na fakt, iż „wybór kwotowy należy uznać za najbardziej efektywną technikę doboru jednostek do próby (...). Jest on stosowany przez wiele poważnych ośrodków badania opinii publicznej w Polsce i za granicą”.

Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej Dobra Opinia z powodzeniem stosuje technikę kwotową we wszystkich realizowanych badaniach obejmujących swym zasięgiem tak Kielce oraz województwo świętokrzyskie, jak i Polskę. W czerwcu 2015 roku Centrum Badań Ilościowych nad Polityką Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie uznało sondaż przygotowany wspólnie przez Dobra Opinię oraz 18 dzienników regionalnych Polska Press Grupy przed drugą turą wyborów prezydenckich za najbardziej precyzyjną prognozę wyników na rynku. Autorów badania nagrodzono Złotym Pucharem Pytii.

<sup>3</sup> J. B. Johnson, H. T. Reynolds, J. D. Mycoff, *Metody Badawcze w naukach politycznych*, Warszawa 2010.

Ośrodek Badania Opinii Publicznej Dobra Opinia autorskiego klucza, który gwarantuje pełną reprezentatywność w odniesieniu do populacji Kielc.

Punktem wyjścia dla schematu doboru respondentów do próby stał się podział terenu miasta na pięć obszarów: północny-wschód i północny-zachód oraz południowy-wschód i południowy-zachód i centrum. W każdej z tak wyznaczonych „makrodzielnic” określono cztery rejony badawcze, w których realizowano wywiady. Jak wynika z prostego rachunku matematycznego, na „makrodzielnicę” przypadało 20 procent próby (200 ankietowanych), a na poszczególny obszar badawczy – 5 procent próby (50 ankietowanych).

## 2. STRESZCZENIE

Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej Dobra Opinia na zlecenie Urzędu Miasta Kielce przeprowadził badanie opinii pod tytułem „Opinie mieszkańców Kielc na temat projektu budowy parkingów wielopoziomowych na obrzeżach wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych w kontekście ich rewitalizacji”. Sondaż zrealizowano w dniach 22 lutego-6 marca 2016 na reprezentatywnej próbie 1000 dorosłych kielczan.

Badanie opinii społecznej stanowiło elementem prowadzonego procesu konsultacji społecznych dotyczących idei budowy parkingów wielopoziomowych na obrzeżach osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z wysuniętą przez władze miasta koncepcją, stworzenie mieszkańcom alternatywy dla parkowania samochodów „między blokami” umożliwi stopniowe uwalnianie tych przestrzeni i tym samym ułatwi szeroko zakrojony, wieloletni, lecz bez wątpienia - konieczny proces rewitalizacji osiedli.

W ramach badania spytano o zdanie wszystkich kielczan. Swoją opinię mogli wyrazić bezpośrednio zainteresowani przedstawionym projektem, czyli mieszkańcy osiedli, na których wstępnie zaplanowano budowę parkingów wielopoziomowych, jak i ci mieszkańcy Kielc, których ewentualne inwestycje nie dotyczą wprost. O zajęcie stanowiska poproszono kobiety i mężczyzn, młodszych i starszych, lokatorów mieszkań w blokach na osiedlach oraz właścicieli domków jednorodzinnych czy lokali w obiektach deweloperskich, a także zmotoryzowanych i osoby funkcjonujące bez samochodu. Ankietowani kielczanie przedstawili swoje opinie na temat przestrzeni „blokowisk” oraz pomysłu budowy parkingów wielopoziomowych w kontekście ograniczenia problemów z parkowaniem aut między blokami i możliwości rewitalizacji tych terenów. Respondenci wskazali między innymi czynniki, które obniżają komfort życia na osiedlach, wyznaczyli kierunki zmian w sposobie zagospodarowania przestrzeni, określili, jaką maksymalną stawkę abonamentu za korzystanie z miejsca na parkingu wielopoziomowym byłoby w stanie płacić.

Według kielczan życie na „blokowisku” to nie koszmar. Jednak mieszkańcom osiedli w codziennym funkcjonowaniu najbardziej doskwierają takie zjawiska jak ruch i niewłaściwe parkowanie samochodów oraz brak wystarczającej liczby miejsc postojowych. 92,6 procent ankietowanych twierdzi, że na kieleckich osiedlach istnieje problem z zaparkowaniem samochodu. Ludzie narzekają także na zbyt małą ilość właściwie urządzonej terenów parkowo-ogrodowych oraz zniszczoną infrastrukturę osiedlową.

Prawie wszyscy respondenci (97,1 procent) akcentują pilną potrzebę odnowienia terenów między blokami. Wśród kielczan nie ma jednak pełnej zgody w sprawie charakteru tych zmian. Ponad połowa (56,1 procent) życzy sobie, aby przestrzeń uległa radykalnej zmianie na korzyść. Tymczasem 41,8 procent opowiada się za drobnymi działaniami, na przykład remontem czy uzupełnieniem istniejącej infrastruktury. Ankietowani mają różne stanowiska także odnośnie tego, czy istnieje możliwość pogodzenia stworzenia komfortowej i atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej przy jednoczesnym wydzieleniu między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Dla prawie 50 procent to możliwe. Przeciwnego zdania jest 37,2 procent badanych.

Ideę budowy parkingów wielopoziomowych jako rozwiązania problemu braku miejsc postojowych na osiedlach akceptuje blisko 75 procent kielczan. Innego sposobu na likwidację tej uciążliwości ankietowani nie widzą, choć 21 procent badanych zgodziłoby się na ograniczenie terenów zielonych i zwiększenie ich kosztem przestrzeni dla parkowania aut.

Z badania wynika, iż mieszkańcy Kielc mogliby korzystać z parkingów wielopoziomowych, gdyby miesięczna opłata abonamentowa za miejsce postojowe nie przekraczała 100 złotych, a dojście pieszo od parkingu do mieszkania zajęło maksymalnie do 10 minut.

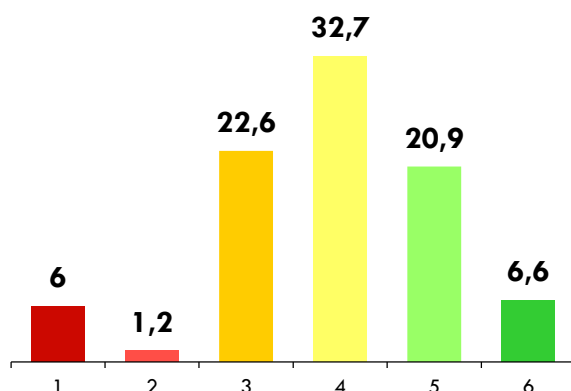
### 3. STATYSTYKA ODPOWIEDZI

#### 3.1. PRZESTRZENIE OSIEDLOWE

Pytanie otwierające wywiad dotyczyło opinii respondentów na temat przestrzeni osiedlowych kieleckich „blokowskich”. Ankietowanych poproszono o określenie na szkolnej skali 1-6, czy tereny między obiektami „z dużej płyty” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku oraz dostępności do usług. Zdania w tej sprawie są podzielone, ale w zdecydowanej większości pozytywne. Blisko co trzeci respondent wskazał ocenę „4”, a co piąty – „5”. Noty z tych dwóch przedziałów stanowią w sumie ponad 53 procent wszystkich odpowiedzi.

*Czy uważa Pani/Pan, że przestrzeń osiedlowa kieleckich „blokowskich” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług?*

*Dane w procentach.*



*Tabela krzyżowa. Czy uważa Pani/Pan, że przestrzeń osiedlowa kieleckich „blokowskich” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług? \* Płeć*

	Płeć		Ogółem	
	Mężczyzna	Kobieta		
Czy uważa Pani/Pan, że przestrzeń osiedlowa kieleckich „blokowskich” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług	1	43,3%	56,7%	100,0%
	2	52,2%	47,8%	100,0%
	3	43,6%	56,4%	100,0%
	4	50,2%	49,8%	100,0%
	5	41,0%	59,0%	100,0%
	6	51,5%	48,5%	100,0%
<b>Ogółem (w próbie)</b>	<b>46,7%</b>	<b>53,3%</b>	<b>100,0%</b>	



Tabela krzyżowa. Czy uważa Pani/Pan, że przestrzenie osiedlowe kieleckich „blokowisk” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług? \* Wiek

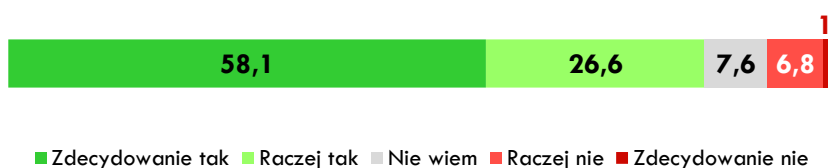
	Wiek				Ogółem	
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat		
Czy uważa Pani/Pan, że przestrzenie osiedlowe kieleckich „blokowisk” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług	1	15,0%	15,0%	36,7%	33,3%	100,0%
	2	19,5%	27,4%	23,0%	30,1%	100,0%
	3	14,1%	30,0%	26,0%	30,0%	100,0%
	4	20,4%	29,5%	22,8%	27,4%	100,0%
	5	16,7%	27,8%	21,1%	34,4%	100,0%
	6	19,7%	27,3%	18,2%	34,8%	100,0%
<b>Ogółem (w próbie)</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%	

### 3.2. WPŁYW PRZESTRZENI MIEJSKIEJ NA WARTOŚĆ NIERUCHOMOŚCI

W drugim pytaniu poproszono respondentów o odniesienie się do funkcjonującej zarówno wśród urbanistów i planistów, jak i inwestorów z branży deweloperskiej tezy, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości. Świadomość istnienia zjawiska silnego oddziaływania zewnętrznego środowiska mieszkalnego na wzrost wyceny lokalu wyraziło w sumie ponad 80 procent ankietowanych.

*Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości?*

*Dane w procentach.*



*Tabela krzyżowa. Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości? \* Płeć*

		Płeć		Ogółem
		Mężczyzna	Kobieta	
Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości	<b>Zdecydowanie tak</b>	43,2%	56,8%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	48,7%	51,3%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	55,3%	44,7%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	60,3%	39,7%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	40,0%	60,0%	100,0%
	<b>Ogółem</b>	46,7%	53,3%	100,0%

*Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości? \* Wiek*

		Wiek				Ogółem
		18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat	
Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości	<b>Zdecydowanie tak</b>	14,9%	29,0%	26,2%	29,8%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	25,1%	25,8%	19,9%	29,2%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	15,8%	30,3%	23,7%	30,3%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	17,6%	25,0%	19,1%	38,2%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	-	20,0%	10,0%	70,0%	100,0%
	<b>Ogółem</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%

### 3.3. CZYNNIKI OBNIŻAJĄCE KOMFORT ŻYCIA

W ramach badania sporządzono katalog dziewięciu czynników, które mogą obniżyć poziom komfortu życia na „blokowiskach”. Respondentów poproszono o wytypowanie trzech elementów o największej sile negatywnego oddziaływania. W ogólnym rankingu obejmującym wszystkie wskazania najczęściej pojawiał się kompleks „zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych” – 8,2 procent. Nieco rzadziej – 7,5 procent – ankietowani podawali zestaw „zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych”. Trzeci pod względem frekwencji zbiór czynników to „brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych” – 5,6 procent. Uwagę zwraca fakt, iż w każdym z tych trzech „koszyków odpowiedzi” występują dwa elementy przyczyniające się w znacznym stopniu do dysfunkcjonalności przestrzeni między blokami: uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów oraz zbyt mało miejsc parkingowych. Wysoki poziom wskazań właśnie tych czynników uprawnia do postawienia tezy, że to właśnie one wprowadzają dyskomfort do życia na „blokowiskach”.

<b>Proszę wybrać trzy czynniki, które Pani/Pana zdaniem w największym stopniu mają negatywny wpływ na komfort życia na „blokowiskach”?</b>	<b>Procent ważnych</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>8,2</b>
zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>7,5</b>
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>5,6</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, zniszczona infrastruktura osiedlowa, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>5,3</b>
brak poczucia bezpieczeństwa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>5,0</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zbyt mało miejsc parkingowych	<b>4,4</b>
brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>4,4</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak poczucia bezpieczeństwa, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>4,2</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	<b>4,1</b>
brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	<b>3,9</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	<b>3,4</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa	<b>3,3</b>
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa	<b>3,2</b>
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>3,2</b>
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa, zbyt mało miejsc parkingowych	<b>3,1</b>

brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	3,0
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak poczucia bezpieczeństwa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	2,8
uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	2,6
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa	2,6
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa	2,4
zniszczona infrastruktura osiedlowa, zbyt mało miejsc parkingowych	2,0
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, zbyt mało miejsc parkingowych	1,9
zbyt mało miejsc parkingowych	1,8
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	1,8
zniszczona infrastruktura osiedlowa	1,0
zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	1,0
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych	,9
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.)	,9
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zbyt mało miejsc parkingowych	,8
brak poczucia bezpieczeństwa	,7
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	,7
brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa	,7
uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	,6
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa	,6
brak poczucia bezpieczeństwa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	,6
brak poczucia bezpieczeństwa, zbyt mało miejsc parkingowych	,6
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa	,5
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.)	,4

zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak poczucia bezpieczeństwa	,3
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa	,3
<b>Ogółem</b>	<b>100,0</b>

Postawioną przed chwilą tezę potwierdza analiza odpowiedzi podanych przez ten odsetek respondentów, którzy wskazali tylko dwa czynniki. Na szczycie zestawienia obejmującego tylko tę grupę ankietowanych pojawia się kompleks „uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych” – 19,3 procent (i 2,6 procent w odniesieniu do całego kręgu badanych).

<b>Proszę wybrać trzy czynniki, które Pani/Pana zdaniem w największym stopniu mają negatywny wpływ na komfort życia na „blokowiskach”?</b>	<b>Procent ważnych</b>	<b>Procent z wybranych</b>
uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów, zbyt mało miejsc parkingowych	2,6	19,3
zniszczona infrastruktura osiedlowa, zbyt mało miejsc parkingowych	2,0	14,8
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, zbyt mało miejsc parkingowych	1,9	14,1
zniszczona infrastruktura osiedlowa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	1,0	7,4
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.)	,9	6,7
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zbyt mało miejsc parkingowych	,8	5,9
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	,7	5,2
brak poczucia bezpieczeństwa, zniszczona infrastruktura osiedlowa	,7	5,2
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa	,6	4,4
brak poczucia bezpieczeństwa, uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	,6	4,4
brak poczucia bezpieczeństwa, zbyt mało miejsc parkingowych	,6	4,4
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), zniszczona infrastruktura osiedlowa	,5	3,7
zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych, brak poczucia bezpieczeństwa	,3	2,2
brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.), brak poczucia bezpieczeństwa	,3	2,2
<b>Ogółem</b>	<b>13,5</b>	<b>100</b>
<b>Wskazano wszystkie trzy czynniki</b>	<b>81,1</b>	
<b>Wskazano tylko jeden czynnik</b>	<b>5,4</b>	

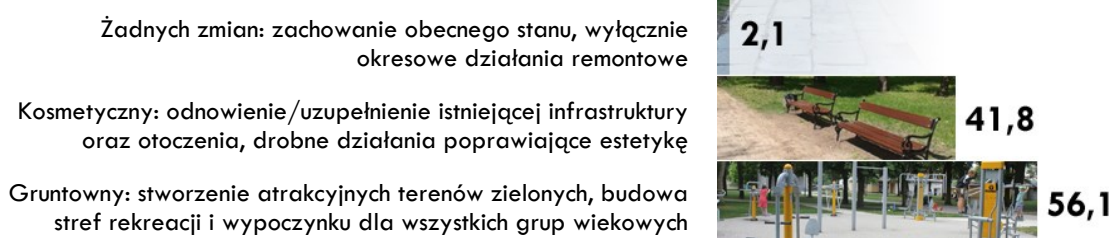
Dodatkowych argumentów na korzyść powyższych rozważań dostarczają efekty analizy zgromadzonych danych pod kątem częstotliwości wskazań poszczególnych (pojedynczych) czynników w odniesieniu do zestawów odpowiedzi podawanych przez respondentów. We wszystkich kompleksach najczęściej pojawiał się czynnik „zbyt mało miejsc parkingowych” – w sumie 606 razy. Determinant określony jako „uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów” podano z kolei w 502 przypadkach.

	<b>Wskazań</b>
Liczebność: zbyt mało miejsc parkingowych	<b>606</b>
Liczebność: uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	<b>502</b>
Liczebność: zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych	<b>466</b>
Liczebność: zniszczona infrastruktura osiedlowa	<b>463</b>
Liczebność: brak poczucia bezpieczeństwa	<b>366</b>
Liczebność: brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.)	<b>357</b>

### 3.4. ZMIANA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO KIELECKICH OSIEDLI

Respondenci nie mają wątpliwości co do tego, iż istnieje konieczność zmiany zagospodarowania przestrzeni wokół bloków na kieleckich osiedlach. Stanowisko takie wyraziło 97,1 procent osób, które uczestniczyły w badaniu. Różnica zdań dotyczy jedynie ewentualnych kierunków rewitalizacji. Dla 56,1 procent ankietowanych optymalnym rozwiązaniem byłoby gruntowne odnowienie tych terenów poprzez stworzenie atrakcyjnych azylów zieleni oraz stref rekreacji i wypoczynku. Z kolei zdaniem 41,8 procent respondentów działania powinny mieć charakter kosmetyczny i sprowadzić się do remontu lub uzupełnienia istniejącej infrastruktury oraz wykonania drobnych prac poprawiających estetykę.

*Proszę wskazać optymalny sposób zmiany zagospodarowania przestrzeni wokół bloków na kieleckich osiedlach. Dane w procentach.*



*Tabela krzyżowa. Proszę wskazać optymalny sposób zmiany zagospodarowania przestrzeni wokół bloków na kieleckich osiedlach \* Płeć*

	Płeć		Ogółem
	Mężczyzna	Kobieta	
<b>Gruntowny: stworzenie atrakcyjnych terenów zielonych, budowa stref rekreacji i wypoczynku dla wszystkich grup wiekowych</b>	50,3%	49,7%	100,0%
<b>Kosmetyczny: odnowienie/uzupełnienie istniejącej infrastruktury oraz otoczenia, drobne działania poprawiające estetykę</b>	41,0%	59,0%	100,0%
<b>Żadnych zmian: zachowanie obecnego stanu, wyłącznie okresowe działania remontowe</b>	66,7%	33,3%	100,0%
<b>Ogółem</b>	46,7%	53,3%	100,0%

Tabela krzyżowa. Proszę wskazać optymalny sposób zmiany zagospodarowania przestrzeni wokół bloków na kieleckich osiedlach \* Wiek

	Wiek				Ogółem
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat	
<b>Gruntowny: stworzenie atrakcyjnych terenów zielonych, budowa stref rekreacji i wypoczynku dla wszystkich grup wiekowych</b>	19,2%	32,7%	23,0%	25,1%	100,0%
<b>Kosmetyczny: odnowienie/uzupełnienie istniejącej infrastruktury oraz otoczenia, drobne działania poprawiające estetykę</b>	15,5%	22,1%	24,8%	37,6%	100,0%
<b>Żadnych zmian: zachowanie obecnego stanu, wyłącznie okresowe działania remontowe</b>	19,0%	14,3%	23,8%	42,9%	100,0%
<b>Ogółem</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%



### 3.5. PARKINGI NA KIELECKICH OSIEDLACH

Wyniki odpowiedzi na pytanie numer 5 nie pozostawiają wątpliwości – na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu. Wskaźnik respondentów, którzy „zdecydowanie tak” i „raczej tak” twierdzą, wynosi 92,6 procent. Osiągnięte rezultaty jeszcze raz wzmacniają walor poznawczy tezy o ciężarze gatunkowym tego negatywnego zjawiska pogłębiającego poczucie dyskomfortu życia na „blokowiskach”.

Czy Pani/Pana zdaniem na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu?  
Dane w procentach.

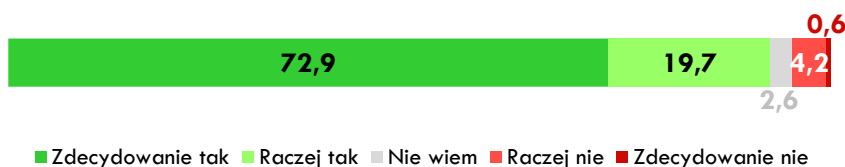


Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu? \* Płeć

	Płeć		Ogółem	
	Mężczyzna	Kobieta		
Czy Pani/Pana zdaniem na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu?	Zdecydowanie tak	47,1%	52,9%	100,0%
	Raczej tak	48,7%	51,3%	100,0%
	Nie wiem	30,8%	69,2%	100,0%
	Raczej nie	45,2%	54,8%	100,0%
	Zdecydowanie nie	66,7%	33,3%	100,0%
	Ogółem	46,7%	53,3%	100,0%

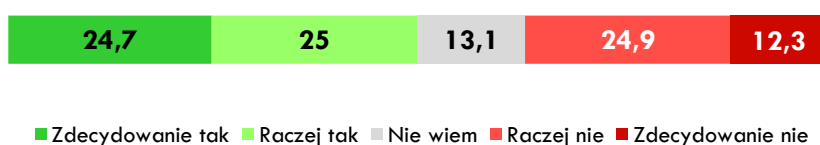
Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu? \* Wiek

	Wiek				Ogółem	
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat		
Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości	Zdecydowanie tak	16,1%	27,7%	25,8%	30,4%	100,0%
	Raczej tak	23,4%	29,4%	18,3%	28,9%	100,0%
	Nie wiem	11,5%	23,1%	19,2%	46,2%	100,0%
	Raczej nie	19,0%	31,0%	16,7%	33,3%	100,0%
	Zdecydowanie nie	50,0%	16,7%	16,7%	16,7%	100,0%
	Ogółem	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%

### 3.6. PRZESTRZEŃ DLA MIESZKAŃCÓW A PARKINGI

Czy stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić z wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców? Respondenci mają w tej kwestii rozbieżne stanowiska. Wprawdzie blisko 50 procent odpowiedziało twierdząco na tak postawione pytanie problemowe, ale zarazem 37,2 procent wyraziło przeciwnie zdanie. Dodatkowo 13,1 procent nie potrafiło odnieść się do tego zagadnienia.

*Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić z wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców?*  
Dane w procentach.



*Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić z wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców? \* Płeć*

	Płeć		Ogółem	
	Mężczyzna	Kobieta		
Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić ze wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców?	<b>Zdecydowanie tak</b>	50,8%	49,2%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	46,2%	53,8%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	39,7%	60,3%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	47,2%	52,8%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	45,5%	54,5%	100,0%
<b>Ogółem</b>	46,7%	53,3%	100,0%	

*Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić z wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców? \* Wiek*

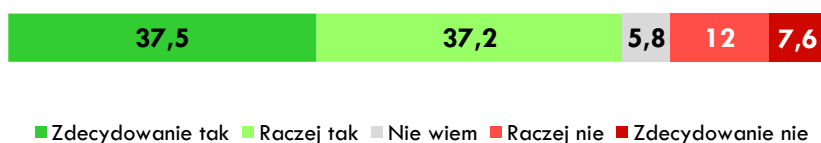
	Wiek				Ogółem	
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat		
Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić ze wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców?	<b>Zdecydowanie tak</b>	20,2%	26,7%	24,7%	28,3%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	22,3%	29,9%	22,7%	25,1%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	21,4%	31,3%	23,7%	23,7%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	12,8%	27,6%	23,2%	36,4%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	8,1%	23,6%	25,2%	43,1%	100,0%
<b>Ogółem</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%	

### 3.7. BUDOWA PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH

W kluczowym pytaniu dotyczącym tego, czy budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób doprowadzi do redukcji problemu braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach, prawie 75 procent ankietowanych wyraziło opinię, iż realizacja inwestycji ograniczy to negatywne zjawisko. Niewielki odsetek w grupie respondentów stanowią te osoby, które uznały, iż wykonanie przedsięwzięcia nie przyniesie założonego i spodziewanego efektu – 19,6 procent.

*Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach?*

*Dane w procentach.*



*Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach? \* Płeć*

	Płeć		Ogółem	
	Mężczyzna	Kobieta		
Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach?	<b>Zdecydowanie tak</b>	46,7%	53,3%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	45,2%	54,8%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	41,4%	58,6%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	52,9%	47,1%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	48,7%	51,3%	100,0%
<b>Ogółem</b>	46,7%	53,3%	100,0%	

*Tabela krzyżowa. Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach? \* Wiek*

	Wiek				Ogółem	
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat		
Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach?	<b>Zdecydowanie tak</b>	14,9%	26,3%	23,9%	35,0%	100,0%
	<b>Raczej tak</b>	21,7%	28,4%	24,9%	24,9%	100,0%
	<b>Nie wiem</b>	25,9%	31,0%	13,8%	29,3%	100,0%
	<b>Raczej nie</b>	14,0%	30,6%	20,7%	34,7%	100,0%
	<b>Zdecydowanie nie</b>	11,8%	26,3%	28,9%	32,9%	100,0%
<b>Ogółem</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%	

### 3.8. MIESIĘCZNA OPŁATA ZA MIEJSCE NA PARKINGU WIELOPOZIOMOWYM

W pytaniu numer 8 poproszono respondentów o wskazanie maksymalnej opłaty miesięcznej, jaką byliby skłonni ponosić za korzystanie z parkingu wielopoziomowego. Odpowiedzi udzielane w trybie spontanicznym ujęto w trzech przedziałach. Co drugi ankietowany wyraził gotowość do ponoszenia opłaty w wysokości od 50 do 100 złotych. Niewiele mniej osób – prawie 40 procent – zaakceptowałoby abonament miesięczny opiewający na kwotę do 50 złotych.

*Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść? Dane w procentach.*



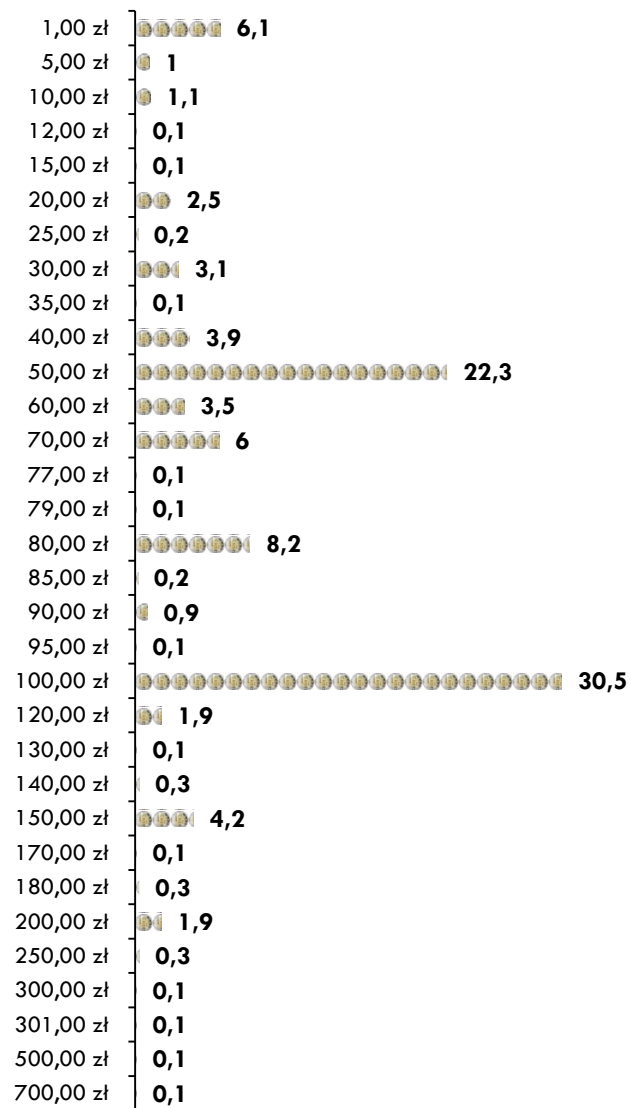
*Tabela krzyżowa. Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść? \* Płeć*

		Płeć		Ogółem
		Mężczyzna	Kobieta	
Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść?	<b>Do 50 zł</b>	45,0%	55,0%	100,0%
	<b>Powyżej 50 do 100 zł</b>	46,3%	53,7%	100,0%
	<b>Powyżej 100 zł</b>	54,9%	45,1%	100,0%
	<b>Ogółem</b>	46,7%	53,3%	100,0%

*Tabela krzyżowa. Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść? \* Wiek*

		Wiek				Ogółem
		18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat	
Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść?	<b>Do 50 zł</b>	16,5%	24,8%	24,0%	34,8%	100,0%
	<b>Powyżej 50 do 100 zł</b>	17,1%	28,6%	23,6%	30,8%	100,0%
	<b>Powyżej 100 zł</b>	25,5%	37,3%	22,5%	14,7%	100,0%
	<b>Ogółem</b>	17,6%	27,9%	23,7%	30,7%	100,0%

Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pan/Pani w stanie ponieść?  
Dane w procentach.

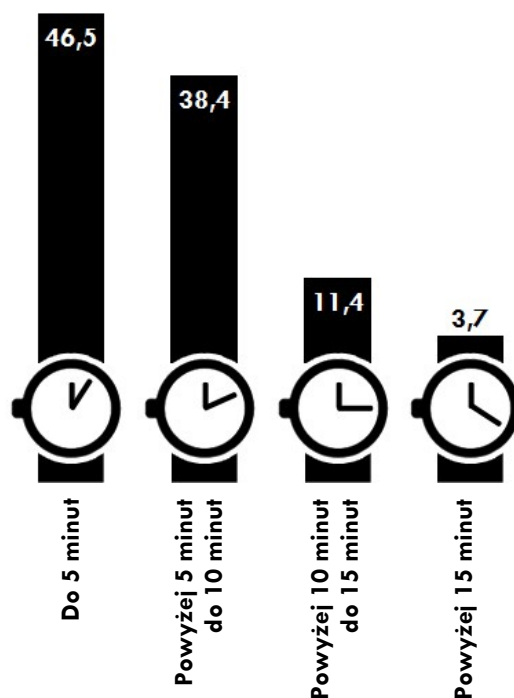


### 3.9. ODLEGŁOŚĆ PARKINGU OD MIEJSCA ZAMIESZKANIA

Ankietowanych zapytano, jaki maksymalny dystans, mierzony w minutach pieszej lokomocji, powinien dzielić miejsce zamieszkania od parkingu wielopoziomowego. Pytanie było rodzaju otwartego. Dla większości badanych akceptowalny czas dojścia do zaparkowanego auta nie powinien przekraczać pięciu minut. 38,4 procent respondentów deklaruje gotowość podjęcia spaceru trwającego od pięciu do 10 minut. Można przyjąć, iż podróżowanie pieszo do 10 minut wyznacza fizyczną granicę odległości parkingu od mieszkania i zarazem psychologiczny warunek brzegowy korzystania z miejsca postojowego.

*Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)?*

*Dane w procentach.*



*Tabela krzyżowa. Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)? \* Płeć*

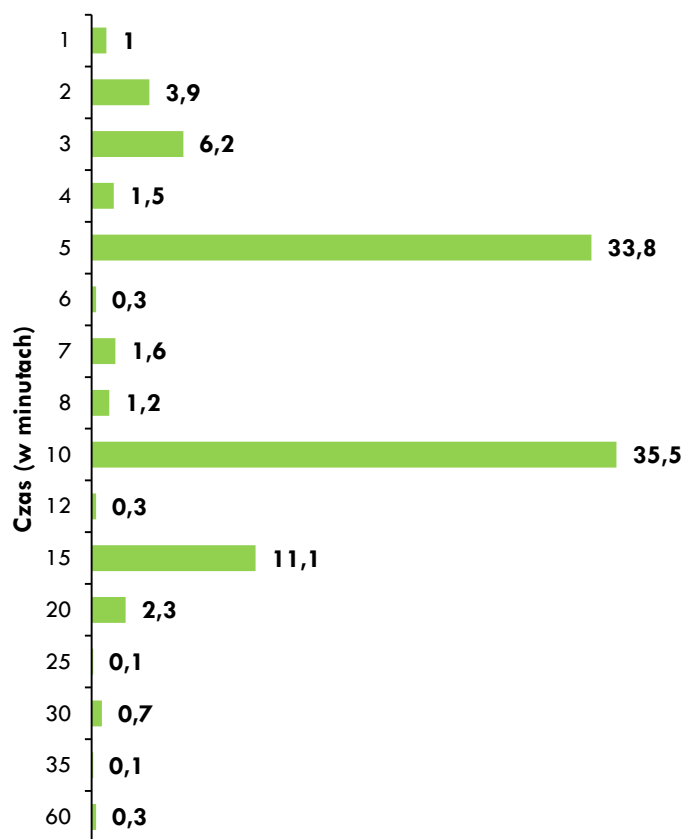
	Płeć		Ogółem
	Mężczyzna	Kobieta	
Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)?			
Do 5 minut	48,1%	51,9%	100,0%
Powyżej 5 minut do 10 minut	46,8%	53,2%	100,0%
Powyżej 10 minut do 15 minut	43,5%	56,5%	100,0%
Powyżej 15 minut	37,8%	62,2%	100,0%
Ogółem	46,7%	53,3%	100,0%

Tabela krzyżowa. Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)? \* Wiek

Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)?	Wiek				Ogółem
	18-29 lat	30-44 lata	45-59 lat	Powyżej 60 lat	
Do 5 minut	22,3%	30,8%	23,3%	23,6%	100,0%
Powyżej 5 minut do 10 minut	15,2%	28,4%	23,8%	32,6%	100,0%
Powyżej 10 minut do 15 minut	12,2%	20,0%	25,2%	42,6%	100,0%
Powyżej 15 minut	2,7%	10,8%	21,6%	64,9%	100,0%
<b>Ogółem</b>	<b>17,6%</b>	<b>27,9%</b>	<b>23,7%</b>	<b>30,7%</b>	<b>100,0%</b>

Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)?

Dane w procentach.



### 3.10. WERYFIKACJA: ROZWIĄZANIE PROBLEMU BRAKU MIEJSC PARKINGOWYCH

Pytanie numer 10 łączy w sobie walory tak zwanego pytania dociskowego oraz instrumentu weryfikacji zgodności z prawdą wcześniej składanych deklaracji (w obu przypadkach dotyczy to zagadnienia oznaczonego jako numer 7 w ankiecie. Wyniki potwierdzają, iż według respondentów budowa na obrzeżach osiedli parkingów wielopoziomowych w sposób najbardziej efektywny rozwiąże problem braku miejsc postojowych na terenie „blokowisk”. Taką opcję spośród dwóch innych dostępnych odpowiedzi (zwiększanie liczby miejsc parkingowych przy blokach kosztem terenów zielonych oraz możliwość wskazania własnego rozwiązania) wybrało 71,9 procent ankietowanych. Co piąty respondent uznał, iż działania powinny iść w kierunku wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych przed blokami poprzez ograniczenie areału terenów zielonych.

<b>Co Pani/Pana zdaniem skuteczniej rozwiąże problem braku miejsc parkingowych na kieleckich osiedlach?</b>	<b>Procent ważnych</b>
Zwiększanie liczby miejsc parkingowych przy blokach (wewnątrz osiedli) kosztem terenów zielonych	21,0
Budowa na obrzeżach osiedli parkingów wielopoziomowych	71,9
Nie wiem	1,7
Budowa parkingów podziemnych	1,0
Parkingi wielopoziomowe w centrum osiedla	,8
Renowacja/ lepsze zaprojektowanie istniejących parkingów	1,0
Zbyt gęsta zabudowa bloków, zburzenie starych budowli, i takie projektowanie nowych, aby było więcej miejsca	1,0
Zamykanie parkingów osiedlowych i przeznaczenie tylko dla mieszkańców	,3
Inwestycje w komunikację miejską	,5
Ograniczyć wjazd samochodów do miasta/centrum	,3
Zwiększanie świadomości kierowców	,2
Nic nie trzeba zmieniać	,2
<b>Ogółem</b>	<b>100,0</b>



## 4. WNIOSKI

Według kielczan przestrzenie „blokowisk” są relatywnie przyjaznym i komfortowym, choć nie pozbawionym mankamentów, miejscem do życia. Uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów oraz deficyt miejsc postojowych – to, zdaniem mieszkańców Kielc, główne bolączki osiedli. 92,6 procent ankietowanych przyznaje, iż między obiektami „z dużej płyty” istnieje poważny problem zaparkowania samochodu.

Ale paleta negatywnych zjawisk jest szersza. Poczucie dyskomfortu pogłębiają trzy inne czynniki. Dwa z nich można określić jako materialne. W tym przypadku chodzi o zbyt małą ilość właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych oraz zniszczoną infrastrukturę osiedlową. Kolejny element odnosi się natomiast do sfery duchowej. Kielczanie narzekają na brak oferty kulturalnej, rozrywkowej czy sportowej, która stanowiłaby zachętę do spędzania czasu wolnego na „arenie osiedla”.

Świadomość istnienia dysfunkcyjnych fragmentów rzeczywistości „blokowisk” sprawia, iż praktycznie wszyscy mieszkańcy Kielc akcentują konieczność rozpoczęcia działań zmierzających do zmiany zagospodarowania przestrzeni między obiektami „z wielkiej płyty”. Wśród kielczan nie ma jednak jednomyślności co do kierunku rewitalizacji. Większość optuje za gruntownym odnowieniem osiedlowej biosfery (56,1 procent), ale sporą grupę stanowią także osoby, które opowiadają się za opcją „kosmetyczną” (41,8 procent). Podobna rozbieżność opinii pojawia się również w kontekście zagadnienia dotyczącego możliwości pogodzenia teoretycznie dwóch sprzecznych ze sobą zamiarów, czyli stworzenia komfortowej i atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej przy jednoczesnym wydzieleniu między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Prawie 50 procent kielczan uznaje takie rozwiązanie za osiągalne. Przeciwnie stanowisko zajmuje 37,2 procent badanych.

Mieszkańcy Kielc w przeważającej większości zgadzają się, że problem deficytu miejsc postojowych na osiedlach można ograniczyć tylko poprzez budowę parkingów wielopoziomowych. Takiego zdania jest blisko 75 procent ankietowanych. Zarazem respondenci odrzucają opcję polegającą na tworzeniu dodatkowych miejsc parkingowych przed blokami kosztem terenów zielonych.

Kielczanie są gotowi korzystać z obiektów, ale pod dwoma twardymi warunkami: iż miesięczna opłata abonamentowa za miejsce postojowe nie przekroczy 100 złotych, a pokonanie pieszo dystansu od parkingu do mieszkania potrwa nie dłużej niż 10 minut.

## 5. NARZĘDZIE BADAWCZE

I. Czy uważa Pani/Pan, że przestrzenie osiedlowe kieleckich „blokowisk” są przyjaznym i komfortowym miejscem do życia, które zaspokajają potrzeby spokoju, bezpieczeństwa, piękna krajobrazu, możliwości rekreacji i wypoczynku, dostępności do usług. Proszę dokonać oceny w szkolnej skali 1-6, gdzie 1 oznacza ocenę najniższą, a 6 – najwyższą.

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

II. Czy zgadza się Pani/Pan z tezą, że jakość i walory przestrzeni „blokowisk” będą mieć coraz większy wpływ na wartość mieszkania na rynku nieruchomości?

1. Zdecydowanie tak	2. Raczej tak	3. Nie wiem	4. Raczej nie	5. Zdecydowanie nie
---------------------	---------------	-------------	---------------	---------------------

III. Proszę wybrać trzy czynniki, które Pani/Pana zdaniem w największym stopniu mają negatywny wpływ na komfort życia na „blokowiskach”?

1 zbyt mało właściwie urządzonych terenów parkowo-ogrodowych	2 brak oferty spędzania czasu wolnego (kulturalnej, rozrywkowej, sportowej itp.)	3 brak poczucia bezpieczeństwa
4 zniszczona infrastruktura osiedlowa	5 uciążliwości związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów	6 zbyt mało miejsc parkingowych

IV. Proszę wskazać optymalny sposób zmiany zagospodarowania przestrzeni wokół bloków na kieleckich osiedlach.

1 Gruntowny: stworzenie atrakcyjnych terenów zielonych, budowa stref rekreacji i wypoczynku dla wszystkich grup wiekowych	2 Kosmetyczny: odnowienie/uzupełnienie istniejącej infrastruktury oraz otoczenia, drobne działania poprawiające estetykę	3 Żadnych zmian: zachowanie obecnego stanu, wyłącznie okresowe działania remontowe
---	--	--

V. Czy Pani/Pana zdaniem na kieleckich osiedlach istnieje problem zaparkowania samochodu?

1. Zdecydowanie tak	2. Raczej tak	3. Nie wiem	4. Raczej nie	5. Zdecydowanie nie
---------------------	---------------	-------------	---------------	---------------------

VI. Czy Pani/Pana zdaniem stworzenie komfortowej, atrakcyjnej przestrzeni osiedlowej można pogodzić z wydzieleniem między blokami wystarczającej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców?

1. Zdecydowanie tak	2. Raczej tak	3. Nie wiem	4. Raczej nie	5. Zdecydowanie nie
---------------------	---------------	-------------	---------------	---------------------

### PREZENTACJA POMYSŁU

Trwają konsultacje społeczne idei budowy parkingów wielopoziomowych na obrzeżach osiedli mieszkaniowych. Mamy nadzieję, że poprzez stworzenie mieszkańcom alternatywy dla parkowania samochodów „między blokami”, umożliwimy stopniowe uwalnianie tych przestrzeni i tym samym ułatwimy szeroko zakrojony, wieloletni, lecz bez wątpienia - konieczny proces rewitalizacji osiedli.

VII. Czy Pani/Pana zdaniem budowa parkingów wielopoziomowych w istotny sposób lokalnie zredukuje problem braku wystarczającej liczby miejsc postojowych na kieleckich osiedlach?

1. Zdecydowanie tak	2. Raczej tak	3. Nie wiem	4. Raczej nie	5. Zdecydowanie nie
---------------------	---------------	-------------	---------------	---------------------

**VIII. Jaką maksymalną opłatę miesięczną za korzystanie z parkingu wielopoziomowego jest Pani/Pan w stanie ponieść?**

.....[zł/miesiąc]

**IX. Jaki Pani/Pana zdaniem powinien być maksymalny czas dojścia do parkingów wielopoziomowych od miejsca zamieszkania (proszę określić w minutach)?**

.....[minut]

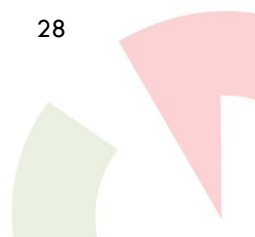
**X. Co Pani/Pana zdaniem skuteczniej rozwiąże problem braku miejsc parkingowych na kieleckich osiedlach?**

1 zwiększanie liczby miejsc parkingowych przy blokach (wewnątrz osiedli) kosztem terenów zielonych	2 budowa na obrzeżach osiedli parkingów wielopoziomowych	3 inne (jakie?)
--	--	-----------------

**METRYCZKA**

**XI. Płeć** M – K

**XII. Wiek** .....





Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej "Dobra Opinia"  
e-mail: [biuro@dobrapinia.com](mailto:biuro@dobrapinia.com)  
tel. 697 770 554