



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej K u j a w y 2 0 3 5



**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
oraz
WYNIKI PROCESU BADAWCZEGO**

Opracowanie pt.

PZMM Kujawy 2035: Raport diagnostyczno-strategiczny stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego



Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
Kujawy 2035

zostało przygotowane na zlecenie Gminy Miasto Włocławek przez:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

ul. Sielecka 45
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

Dokument opisuje stan z maja 2022 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik projektu

Jakub Balik

Agnieszka Gajda

Michał Grobelny

Michał Jabłonowski

Bartłomiej Kasiuk

Konrad Korzistka

dr Łukasz Pancewicz

Jakub Piecuch

Krzysztof Ruciński

Anna Zasada

dr Maria Zych-Lewandowska

Oprawa graficzna:

Natalia Jamróż

Spis treści

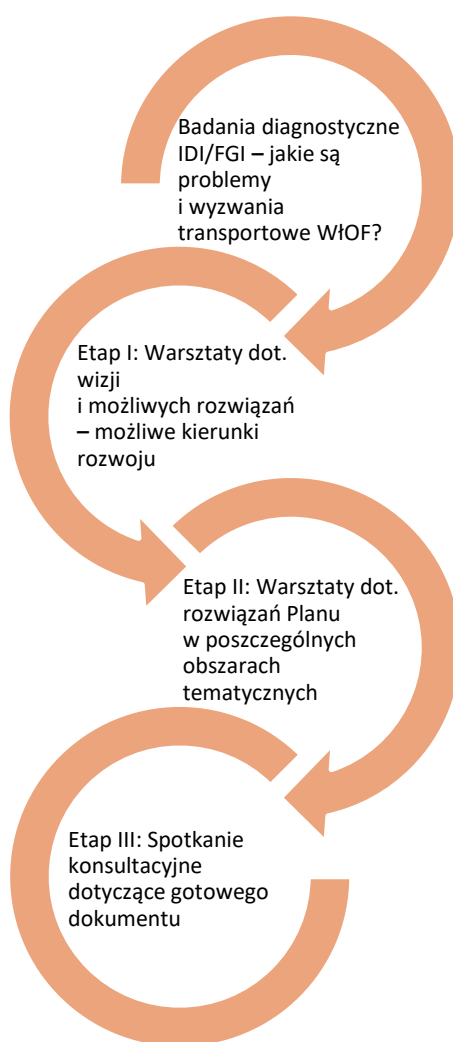
Spis treści	6
Wstęp.....	4
1. Badanie CAWI/PAPI z mieszkańcami WłOF.....	5
1.1. Charakterystyka próby badawczej.....	5
1.2. Wyniki badania	7
1.3. Podsumowanie	32
2. Zogniskowane wywiady grupowe (FGI)	37
2.1. FGI z przedstawicielami wydziałów odpowiedzialnych za transport i planowanie przestrzenne gmin MOF – 4 kwietnia 2022 r. – spotkanie badawcze online, 10:00-12:00.....	37
2.2. FGI ze zwykłymi mieszkańcami oraz organizacjami pozarządowymi – 6 kwietnia 2022 r. – Śródmieście Cafe we Włocławku, 18:15-20:15	38
2.3. FGI z przedstawicielami administracji, organizacją pozarządową i zwykłymi mieszkańcami – miasto Kowal – 7 kwietnia 2022 r., 10:00-12:00	40
2.4. FGI z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu) – Włocławek – 25 kwietnia 2022 r., 18:00-20:00	41
2.5. FGI z młodzieżą w Szkole Podstawowej nr 23 – 13 czerwca 2022 r.	43
2.6. FGI z młodzieżą w Liceum nr 4 – 14 czerwca 2022 r.....	44
3. Indywidualne wywiady pogłębione (IDI).....	46
3.1. Departament Transportu Starostwa Powiatowego we Włocławskim	46
3.2. Zastępca Prezydenta Miasta Włocławek,	46
3.3. Przewodniczący Rady Miejskiej w Brześciu Kujawskim	47
3.4. Departament Infrastruktury i Transportu Województwa Kujawsko-Pomorskiego – Naczelnik wydziału Wydział Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	48
3.5. Departament Infrastruktury i Transportu Województwa Kujawsko-Pomorskiego	49
3.6. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku ...	50
3.7. Zastępca burmistrza Brześcia Kujawskiego	52
3.8. Sekretarz Gminy Fabianki	52
3.9. MPK Włocławek	54
3.10. Radna Gminy Brześć Kujawski	55
3.11. ZUT Rządka Wola	56
3.12. Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.	57
3.13. Zastępca burmistrza Lubienia Kujawskiego	58
3.14. LPP S.A. – Centrum Dystrybucyjne w Brześciu Kujawskim, HR Business Partner	59
3.15. PUZ Włocławek – Dyrektor Instytutu Nauk Społecznych i Technicznych	60

4.	Warsztaty i konsultacje społeczne	62
4.1.	Etap I – warsztaty badawcze w formule World Cafe	62
4.2.	Etap II – prezentacja diagnozy i warsztaty nad rozwiązaniami.....	68
4.3.	Etap III – konsultacje projektu PZMM Kujawy 2035	77
5.	Udział interesariuszy w projekcie	78
5.1.	Kryteria rekrutacji interesariuszy do badań.....	80
5.2.	Spotkania konsultacyjne a badania	80
6.	Kwestionariusze i scenariusze badawcze	81
6.1.	FGI	81
6.2.	IDI	90
7.	Spis rysunków, tabel i wykresów	93

Wstęp

Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka jest wyzwaniem, któremu można sprostać tylko poprzez stworzenie odpowiedniej diagnozy obszaru i dialog z mieszkańcami. Z tego względu na potrzeby Planu przeprowadzono szereg badań jakościowych i ilościowych – łącznie w procesie badawczym oraz warsztatach w różnej formie wzięło udział ok. 700 osób – od władz miast i gmin, przez pracowników urzędów szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego, spółek komunalnych, przedstawicieli stref gospodarczych, zwykłych mieszkańców, organizacje pozarządowe i grupy nieformalne, aż po młodzież szkolną. Badania społeczne były podstawą do opisu sytuacji mobilnościowej i wypracowania kierunków rozwoju systemu mobilności WłOF. Dostosowanie odpowiednich metod badawczych zapewniło wykonawcy możliwość rzetelnego poznania problemów i oczekiwań osób poruszających się po obszarze funkcjonalnym Włocławka.

Rysunek 1. Etapy prac badawczych



Źródło: Opracowanie własne

1. Badanie CAWI/PAPI z mieszkańcami WłOF

Na przełomie marca i kwietnia 2022 zrealizowano badania ilościowe z mieszkańcami Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, dotyczące funkcjonowania i rozwoju lokalnego systemu transportowego.

Wyniki badań mają za zadanie wesprzeć planowanie mobilności lokalnej w sposób kompleksowy, z uwzględnieniem interesów zarówno mieszkańców Włocławka, jak i osób dojeżdżających do miasta z gmin ościennych. Wywiady były przeprowadzane techniką wywiadów kwestionariuszowych PAPI (badanie realizowane techniką wywiadów bezpośrednich).

Badanie zostanie zrealizowane na próbie 606 respondentów – mieszkańców MOF. Błąd statystyczny wyniesie w tym przypadku **3%** (poziom ufności 0,95, a szacowana wielkość frakcji 0,5). Badanie zostanie przeprowadzone na próbie reprezentatywnej badanej zbiorowości.

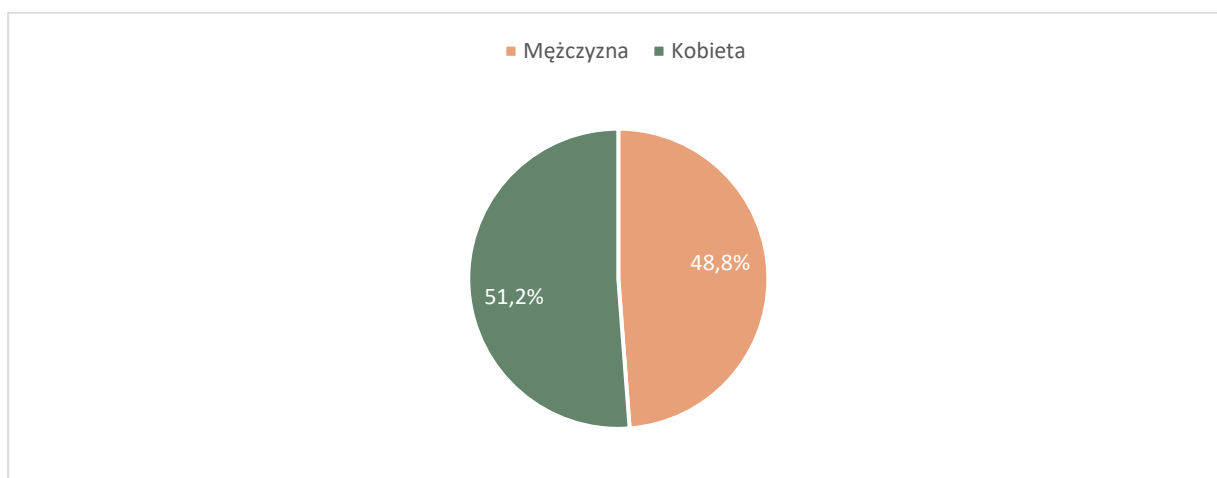
Zebrane dane poddane zostały kontroli terenowej (tj. weryfikacji faktu realizacji wywiadu podczas ponownego kontaktu z losowo wybranymi respondentami) oraz nieterenowej, przez analizę ich spójności, trafności oraz rzetelności.

Narzędzie badawcze – kwestionariusz wywiadu – liczył 15 pytań merytorycznych, dotyczących codziennych doświadczeń mieszkańców Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, związanych z przemieszczaniem się. Narzędzie zawierało również 4 pytania metryczkowe, pozwalające na charakterystykę socjodemograficzną respondentów.

1.1. Charakterystyka próby badawczej

W badaniu udział wzięło 606 osób – dorosłych mieszkańców Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

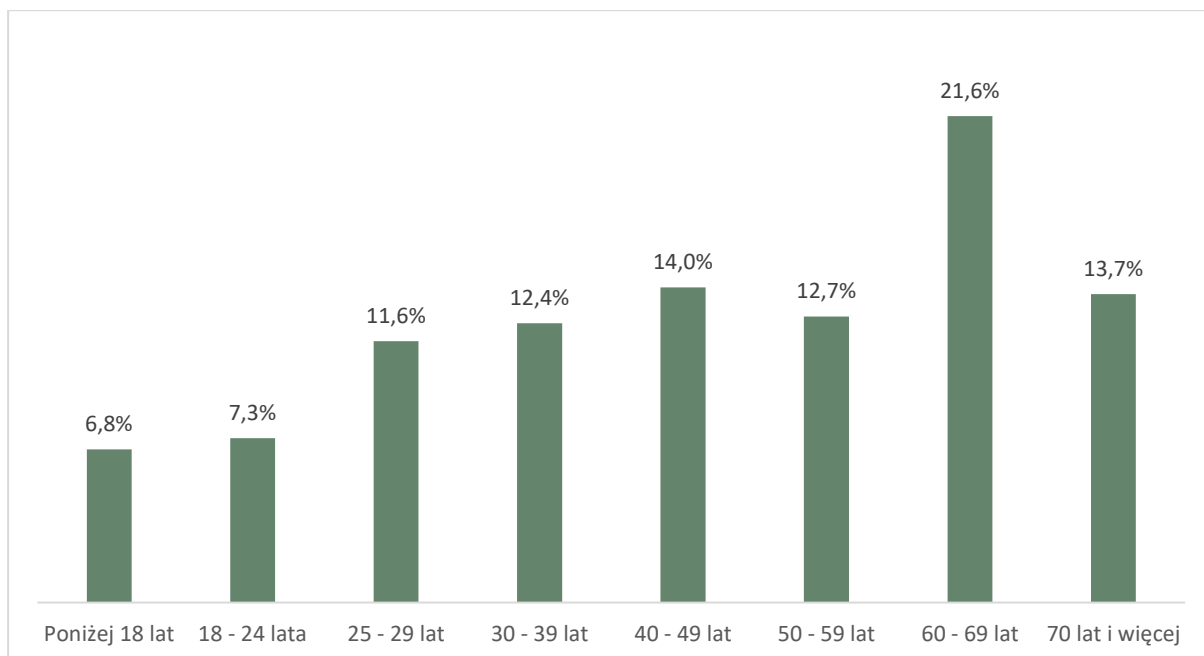
Wykres 1. Płeć badanych; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Respondenci obojga płci byli reprezentowani w próbie badawczej niemal równolicznie. Nieznaczną większość (51%) stanowiły kobiety.

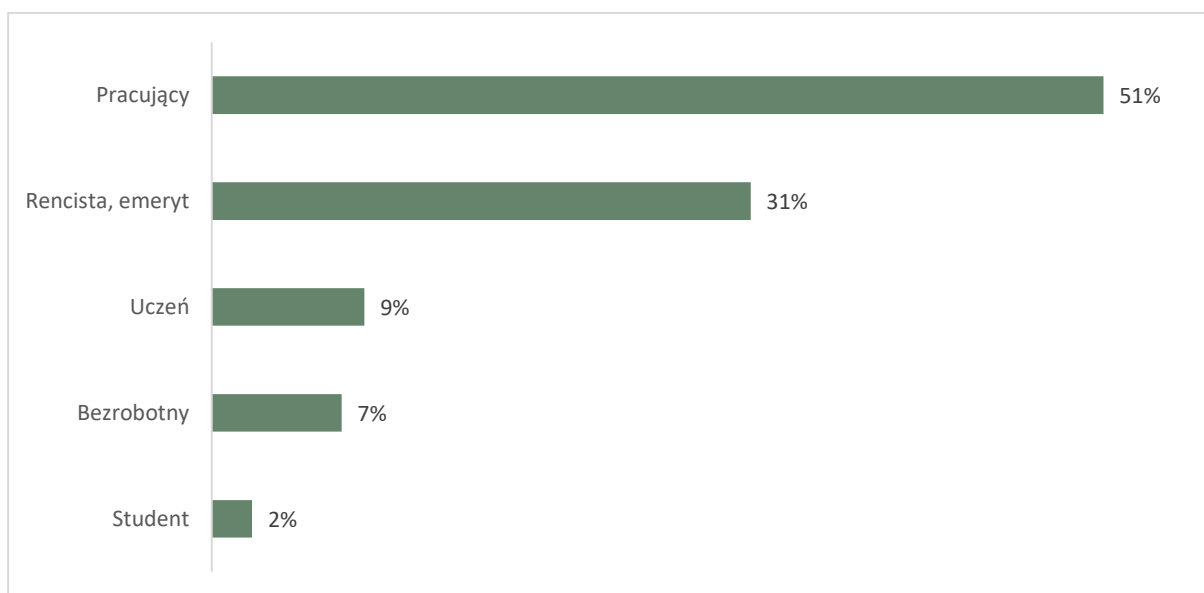
Wykres 2. Wiek badanych; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Najliczniej reprezentowaną w próbie badawczej grupą wiekową były osoby pomiędzy 60. a 69. rokiem życia – stanowiły one ponad jedną piątą (22%) respondentów. Najmniej licznie reprezentowane były natomiast osoby młode; badani do 24. roku życia stanowili 14% wszystkich ankietowanych, w tym młodsi niż 18 lat – 7% respondentów.

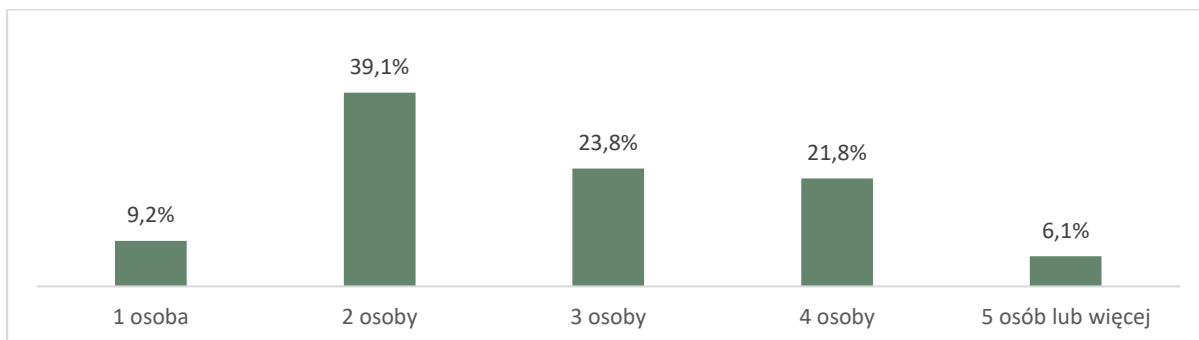
Wykres 3. Status zawodowy badanych; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Połowę uczestników badania stanowiły osoby pracujące zawodowo. Niemal co trzeci respondent (31%) to emeryt lub rencista. Jeden na jedenastu ankietowanych uczy się, a kolejne 2% studiuje.

Wykres 4. Liczba osób w gospodarstwie domowym; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

W próbie badawczej dominowały osoby zamieszkujące dwuosobowe gospodarstwa domowe (39%). Gospodarstwa trzyosobowe oraz czterosobowe stanowiły po około jednej czwartej (odpowiednio 24% i 22%) wszystkich objętych badaniem.

1.2. Wyniki badania

W pierwszej części badania analizie poddano najczęstsze kierunki podróży realizowanych przez mieszkańców na obszarze Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tabela 1. Najczęstsze punkty początkowe i końcowe podróży; n = 606

POCZĄTEK			CEL		
	Częstość	Procent		Częstość	Procent
Włocławek (miejska)	405	66,8%	Włocławek (miejska)	416	68,6%
m. Kowal	25	4,1%	gm. Brześć Kujawski	30	5,0%
Włocławek (wiejska)	17	2,8%	m. Kowal	24	4,0%
gm. Brześć Kujawski	17	2,8%	gm. Chodecz	14	2,3%
gm. Fabianki	16	2,6%	Włocławek (wiejska)	13	2,1%
gm. Baruchowo	16	2,6%	gm. Lubraniec	12	2,0%
gm. Lubień Kujawski	16	2,6%	gm. Chocień	12	2,0%
gm. Izbica Kujawska	16	2,6%	gm. Baruchowo	11	1,8%
gm. Lubanie	15	2,5%	gm. Izbica Kujawska	11	1,8%
gm. Lubraniec	15	2,5%	gm. Fabianki	9	1,5%
gm. Chocień	15	2,5%	gm. Boniewo	9	1,5%
gm. Boniewo	15	2,5%	gm. Lubanie	8	1,3%
gm. Chodecz	14	2,3%	gm. Lubień Kujawski	8	1,3%
gm. Kowal	4	0,7%	gm. Kowal	1	0,2%
			Inne	28	4,8%

Źródło: Opracowanie własne

Połowa uczestników badania to mieszkańcy Włocławka; stąd też gmina miejska Włocławek to najczęściej wskazywany punkt początkowy podróży badanych. W pozostałej grupie najczęstszymi punktami początkowymi były: miasto Kowal, gmina wiejska Włocławek oraz gmina Brześć Kujawski. Gmina miejska Włocławek to również najczęstszy punkt docelowy realizowanych podróży (69% badanych wskazało miasto jako główny cel dojazdów). W drugiej kolejności popularne miejsca docelowe to gmina Brześć Kujawski oraz miasto Kowal.

Tabela 2. Gmina miejska Włocławek jako punkt początkowy i końcowy podróży

PODRÓŻ „Z” (n = 416)		PODRÓŻ „DO” (n = 386)	
Włocławek (miejska)	360	Włocławek (miejska)	360
Włocławek (wiejska)	10	gm. Brześć Kujawski	13
gm. Fabianki	8	Włocławek (wiejska)	7
m. Kowal	7	m. Kowal	2
gm. Lubień Kujawski	6	gm. Chocień	1
gm. Lubanie	5	gm. Fabianki	1
gm. Brześć Kujawski	4	gm. Kowal	1
gm. Chocień	4	gm. Lubanie	1
gm. Chodecz	3		
gm. Lubraniec	3		
gm. Boniewo	2		
gm. Izbica Kujawska	2		
gm. Kowal	2		

Źródło: Opracowanie własne

Podróżni, którzy jako swój najczęstszy punkt początkowy wskazywali gminę miejską Włocławek, w zdecydowanej większości (87%) kończyli podróż w tym samym mieście. Tylko nieliczni kontynuowali podróż poza Włocławek – przede wszystkim do Torunia (najczęściej wskazywanego w kategorii „inne”, rzadziej do gminy Brześć Kujawski lub w obszarze gminy wiejskiej Włocławek).

Osoby, które najczęściej jeżdżą do gminy miejskiej Włocławek to – analogicznie – podróżni „miejscy”, wyruszający również z terenu Włocławka. Tylko jeden na ponad czterdziestu podróżnych przybywających do miasta (2%) najczęściej wyrusza z obszaru gminy wiejskiej Włocławek; nieznacznie mniej liczna grupa zaczyna podróż w gminie Fabianki lub w mieście Kowal. Obok najczęstszych kierunków podróży respondenci proszeni byli także o oszacowanie, ile czasu poświęcają zazwyczaj na dotarcie do poszczególnych celów.

Tabela 3. Czas potrzebny na dotarcie do poszczególnych celów podróży [w minutach]; n = 606

		n =	Średnia	Mediana	Maks.	Min.
Praca	OGÓŁEM	313	22,0	20	20	0
	Włocławek (gm. miejska)	221	20,7	20	20	0
	Pozostali	92	24,9	30	35	0
Nauka	OGÓŁEM	103	17,2	15	0	0
	Włocławek (gm. miejska)	57	16,0	10	0	0
	Pozostali	46	18,7	15	0	0
Zakupy	OGÓŁEM	584	11,0	10	10	1
	Włocławek (gm. miejska)	383	11,6	10	10	1
	Pozostali	201	9,6	7	5	3
Rozrywka	OGÓŁEM	433	19,7	15	10	4
	Włocławek (gm. miejska)	294	16,1	15	15	5
	Pozostali	139	27,3	30	40	4
Lekarz	OGÓŁEM	579	14,2	10	10	2
	Włocławek (gm. miejska)	379	14,4	15	10	2
	Pozostali	200	13,8	10	10	4

Źródło: Opracowanie własne

Średni czas dotarcia do miejsca pracy wśród badanych to około 22 minuty; dojazdy do szkoły są tylko nieznacznie krótsze (około 17 minut). Na zakupy respondenci docierają zazwyczaj w 11 minut, a na dotarcie do lekarza potrzebują około kwadransa (14 minut). Czas dojazdu do miejsca rozrywki to natomiast blisko 20 minut.

Czas dojazdu do konkretnego celu podróży różni się zależnie od najczęstszego punktu początkowego podróży. Na terenie Włocławka badani szybciej docierają do pracy (4 minuty różnicy) oraz miejsc rozrywki (ponad 11 minut różnicy); szybciej również docierają do miejsca nauki (blisko 3 minuty różnicy). Osoby podróżujące w innych częściach Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego szybciej natomiast docierają na zakupy (2 minuty różnicy).

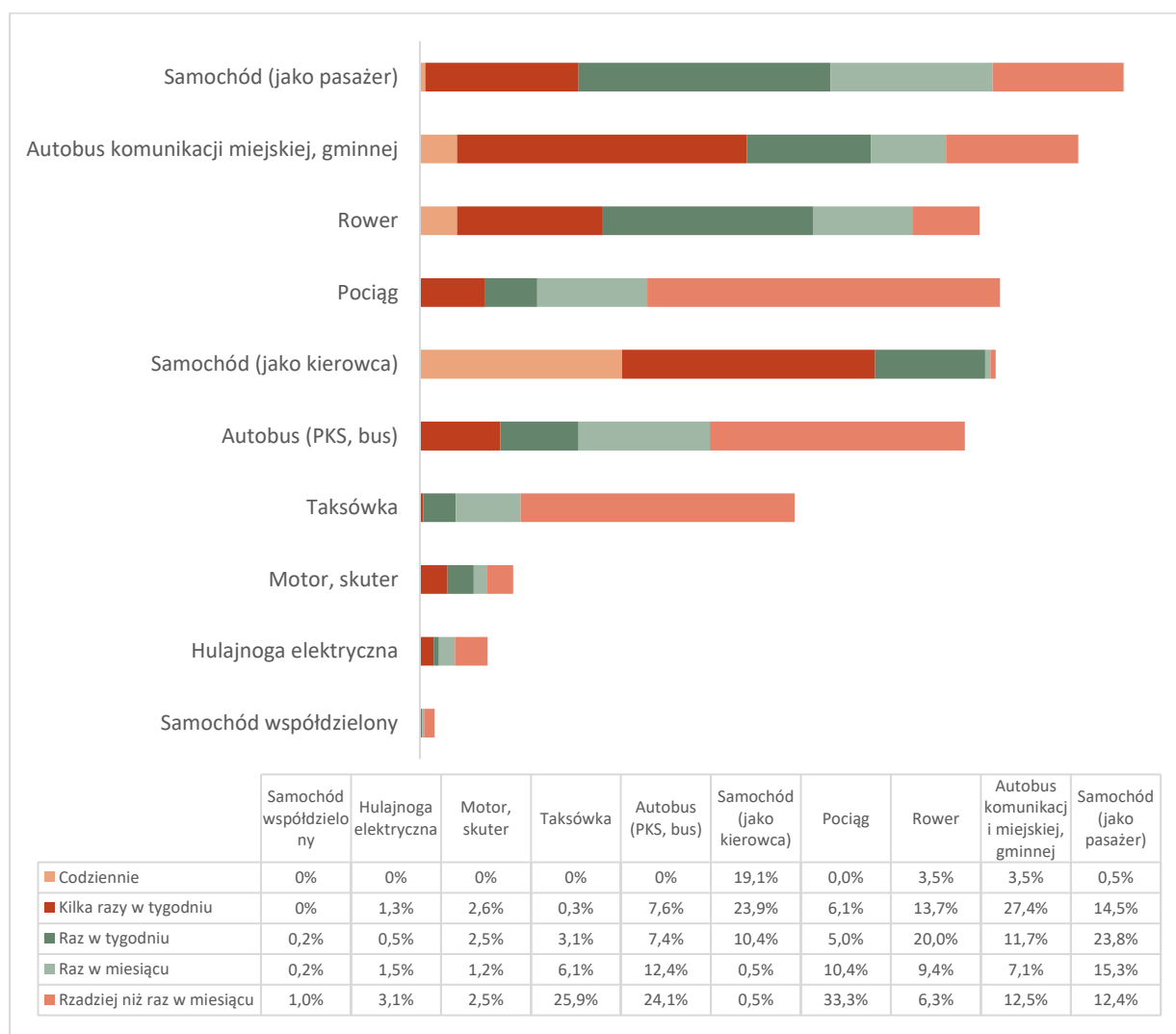
Inne częste cele podróży to:

- kościół (wskazane przez 11 osób) – czas podróży to od 5 do 15 minut, średnio 9 minut;
- opieka nad osobą zależną (7 osób) – czas podróży to od 20 do 45 minut, średnio 30,7 minuty;
- wyjazd na działkę (5 osób) – czas podróży to od 15 do 25 minut, średnio 18 minut;
- odwiedziny u rodziny, znajomych (4 osoby) – czas podróży to od 8 do 40 minut, średnio 23,3 minuty;
- cmentarz (3 osoby) – czas podróży to od 10 do 25 minut, średnio 16,7 minuty;
- odwożenie dzieci do przedszkola lub szkoły (3 osoby) – czas podróży to od 10 do 20 minut, średnio 16,7 minuty;
- leczenie specjalistyczne (2 osoby) – w obu przypadkach czas podróży to 30 minut;

- poszukiwanie pracy (2 osoby) – czas podróży to od 35 do 40 minut, średnio 37,5 minuty;
- wyjście do parku (1 osoba) – czas podróży to 5 minut.

Należy zwrócić uwagę na dużą rozpiętość podawanych czasów podróży. Największa dotyczy dojazdów do pracy, które rozpoczynają się poza miastem Włocławek – wynoszą one od 0 minut (praca w miejscu zamieszkania) do ponad pół godziny. Także czas dojazdu do miejsc rozrywki spoza gminy miejskiej Włocławek jest bardzo zróżnicowany: to od czterech do czterdziestu minut.

Wykres 5. Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu; n = 606



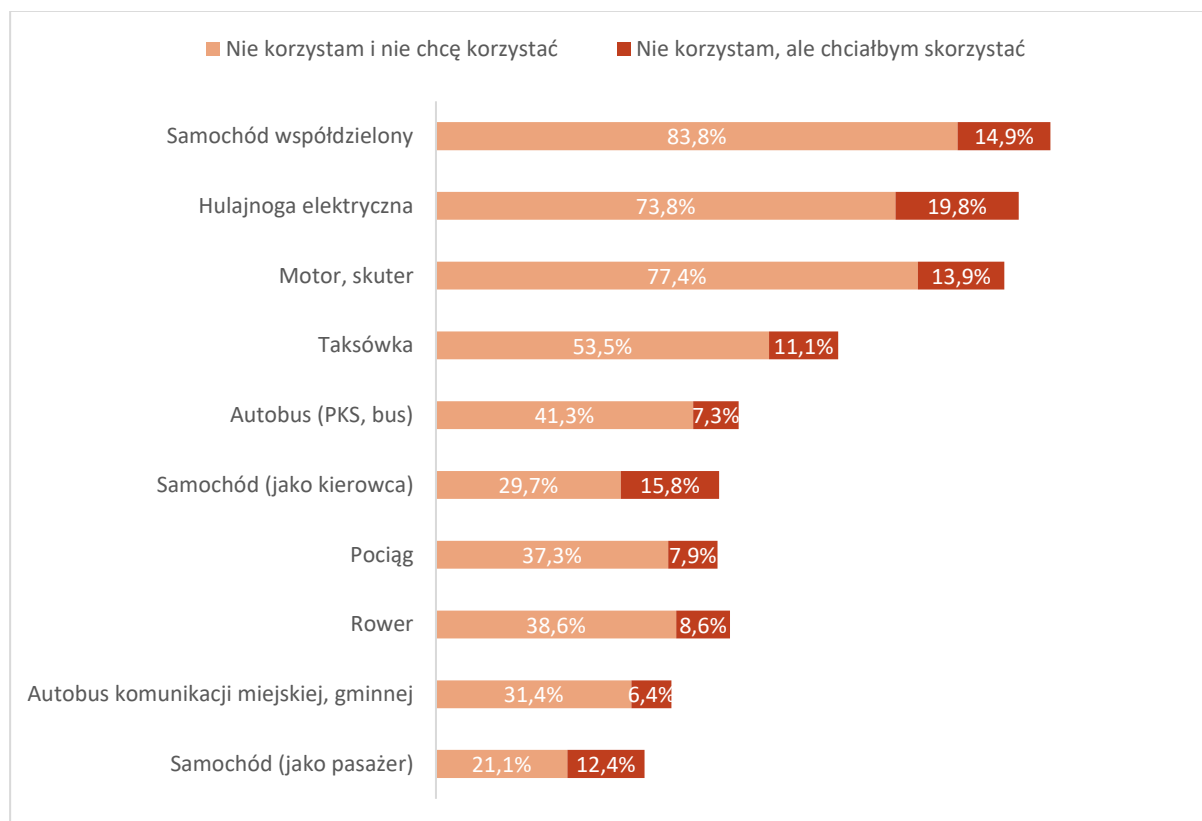
Źródło: Opracowanie własne

Środkiem transportu wykorzystywanym przez najliczniejszą grupę podróżnych jest samochód osobowy; w charakterze pasażera porusza się nim aż 67% ankietowanych. Nie jest to jednak

środek komunikacji wykorzystywany na co dzień: 24% ankietowanych jeździ jako pasażer średnio raz w tygodniu, a kolejne 15% – raz w miesiącu.

W codziennym transporcie mieszkańcy Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego korzystają zazwyczaj z samochodów w charakterze kierowcy; 19% ankietowanych prowadzi auto codziennie. Jednocześnie 24% kierowców wykorzystuje samochód kilka razy w tygodniu – to grupa porównywalna do użytkowników miejskiej lub gminnej komunikacji zbiorowej (27% jeździ autobusami kilka razy w tygodniu). Można zatem wnioskować, że właśnie samochód osobowy w charakterze kierowcy oraz autobus miejski lub gminny to najczęstsze środki komunikacji „roboczej”, pozwalające na dotarcie do pracy lub szkoły. Bardzo małą popularnością cieszą się natomiast hulajnogi elektryczne oraz samochody współdzielone.

Wykres 6. Zainteresowanie poszczególnymi środkami transportu; n = 606



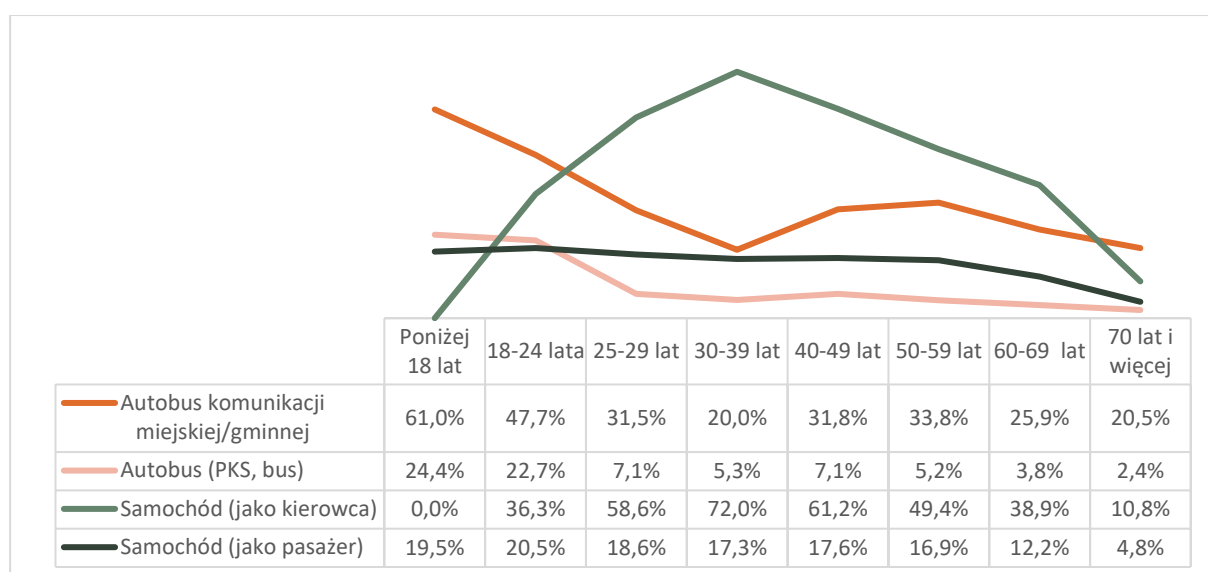
Źródło: Opracowanie własne

Środki transportu budzące największe zainteresowanie badanych to jednocześnie te, z których obecnie najrzadziej korzystają. Jedna piąta ankietowanych chciałaby poruszać się na hulajnodze elektrycznej (20%), natomiast co szósty ankietowany – samochodem współdzielonym (15%). Porównywalny odsetek chciałby również zacząć przemieszczać się samochodem osobowym w charakterze kierowcy.

Częstotliwość korzystania z poszczególnych form transportu różni się ze względu na płeć badanych. Autobusy miejskie i gminne to środek częściej wykorzystywany przez kobiety (nie

podróżuje nimi 32%) niż przez mężczyzn (44% nie jeździ autobusami). Odsetek regularnych użytkowników (tj. osób jeżdżących autobusem codziennie lub kilka razy w tygodniu) jest istotnie niższy wśród mężczyzn niż wśród kobiet (25% vs 37%). Jeszcze wyraźniejsze różnice dotyczą użytkowania do codziennego przemieszczania się samochodu osobowego w charakterze kierowcy. Codziennie lub prawie codziennie auto prowadzi ponad 57% mężczyzn i niemal dwukrotnie mniej kobiet (29%). Respondentki znacznie częściej poruszają się regularnie samochodem w charakterze pasażera (22% kobiet vs 8% mężczyzn podróżuje jako pasażer codziennie lub prawie codziennie).

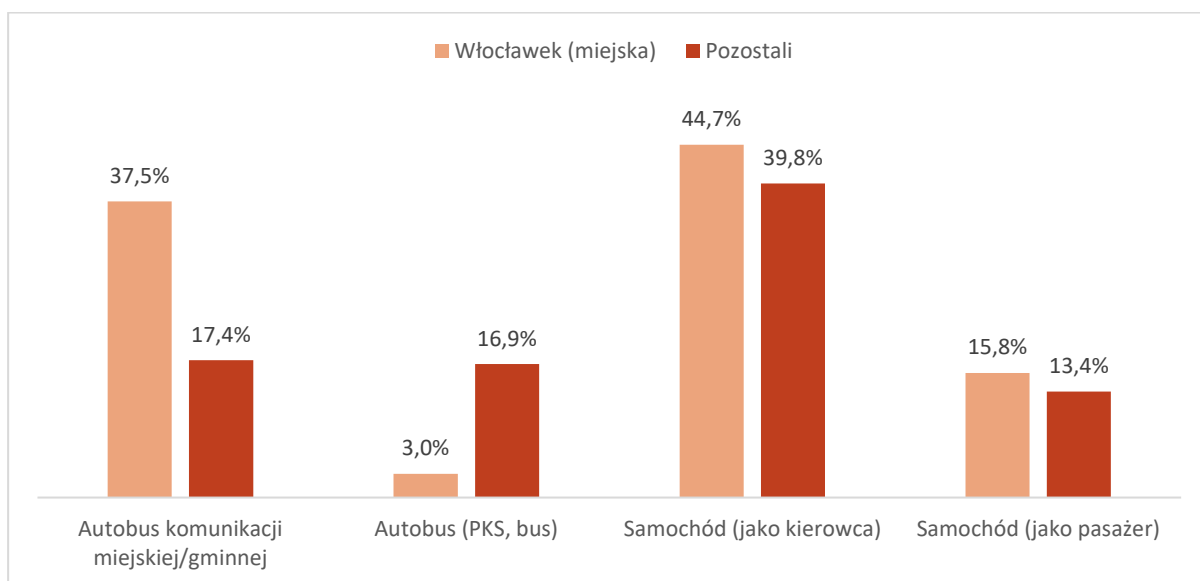
Wykres 7. Regularnie wykorzystywane¹ środki transportu a wiek badanych; n = 606



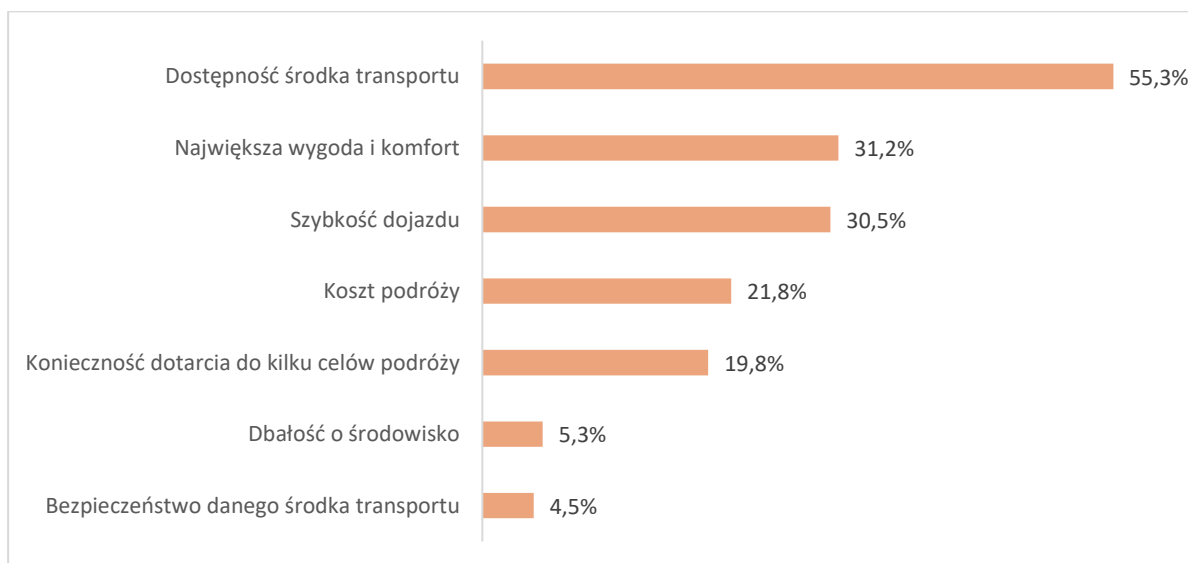
Źródło: Opracowanie własne

Specyfika wykorzystywanych środków transportu jest zróżnicowana w poszczególnych grupach wiekowych. Ludzie młodzi (poniżej 25. roku życia) znacznie częściej korzystają z transportu zbiorowego niż z samochodów prywatnych. Po ukończeniu 25. roku życia częstość przejazdów autobusami wyraźnie spada, by wzrosnąć ponownie w przedziale wiekowym 40-49 lat. Wyraźny trend rysuje się również w odniesieniu do prowadzenia samochodów osobowych. W tym przypadku odsetek użytkowników regularnych wśród ludzi młodych jest relatywnie niski (36% w najmłodszej grupie, mogącej posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu). Rośnie on systematycznie wraz z wiekiem badanych, by osiągnąć wartość szczytową w grupie osób pomiędzy 30. a 39. rokiem życia, gdzie blisko trzy czwarte ankietowanych (72%) regularnie przemieszcza się samochodem. Wraz z postępującym wiekiem badanych częstość korzystania z samochodu w roli kierowcy zaczyna systematycznie spadać.

¹ Regularnie wykorzystywane – takie, którymi podróżny przemieszcza się codziennie lub kilka razy w tygodniu.

Wykres 8. Regularnie wykorzystywane środki transportu a początkowy punkt podróży; n = 606**Źródło: Opracowanie własne**

Osoby rozpoczynające podróż we Włocławku ponad dwukrotnie częściej niż osoby spoza miasta regularnie przemieszczają się autobusami komunikacji miejskiej lub gminnej; jednocześnie niemal w ogóle nie korzystają z autobusów typu PKS lub busów (wśród osób wyruszających spoza Włocławka odsetek ten to blisko 17%). Również w przypadku regularnego korzystania z samochodów osobowych modele zachowań różnią się w zależności od punktu początkowego podróży: osoby wyruszające z Włocławka nieco rzadziej niż pozostali podróżują autem jako kierowcy (różnica 5 punktów procentowych), natomiast z porównywalną częstością jeżdżą oni w charakterze pasażera.

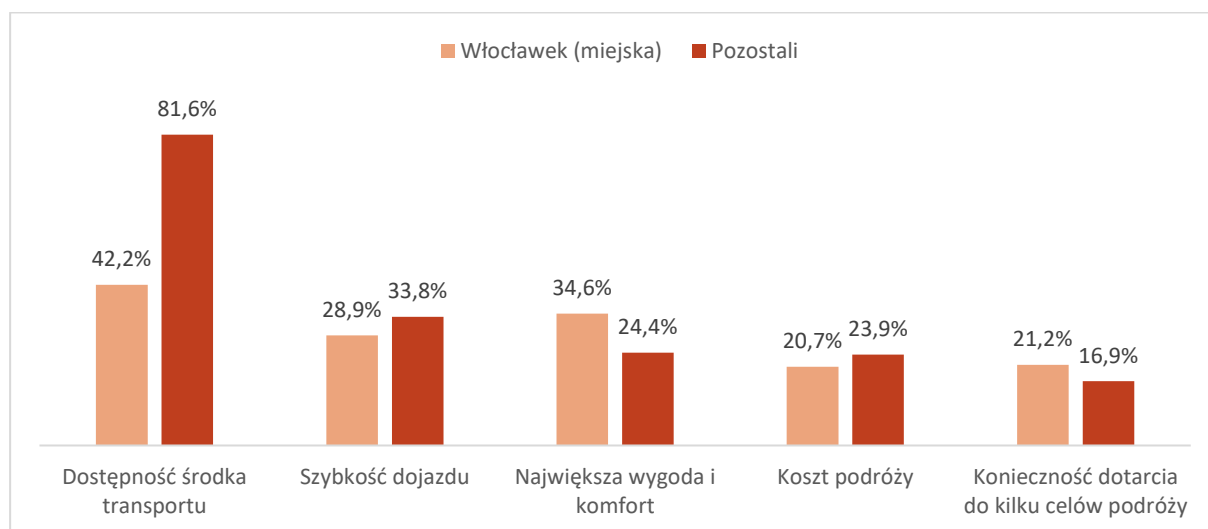
Wykres 9. Czynniki decydujące o wyborze środka transportu; n = 606**Źródło: Opracowanie własne**

Proszeni o wskazanie, czym kierują się badani, decydując o wyborze środka transportu, w pierwszej kolejności wskazywali na jego dostępność (55%). Średnio co trzeci badany, wybierając środek transportu, bierze pod uwagę przede wszystkim szybkość przejazdu lub jego wygodę i komfort (31%). Mniej niż jedna na cztery osoby podejmuje decyzję w oparciu o szacunkowe koszty podróży (22%); nieznacznie rzadziej wskazywana jest konieczność dotarcia do kilku celów podróży (20%).

Dostępność danego środka transportu to główny czynnik decyzyjny dla obu płci. Jednocześnie jednak kobiety uwzględniają go znacznie częściej niż mężczyźni (61% kobiet vs 49% mężczyzn). Kobiety częściej niż mężczyźni decydują o wyborze środka transportu w oparciu o koszty podróży – czynnik ten uwzględnia 26% kobiet i 18% mężczyzn. Dla mężczyzn natomiast bardziej istotne okazują się szybkość dojazdu, wygoda i komfort (wskazywane z częstością o 9 punktów procentowych większą niż wśród kobiet), a także konieczność dotarcia do wielu celów podróży (w tym przypadku różnica częstości wskazań to 6 p.p.).

Dostępność środka transportu to kluczowa determinanta wyboru we wszystkich grupach wiekowych. Dla badanych poniżej 25. roku życia duże znaczenie mają także koszty podróży oraz szybkość przejazdu. Czas ma istotne znaczenie również dla osób pomiędzy 25. a 49. rokiem życia. Dodatkowo dla osób w wieku od 30 do 39 lat bardzo dużą wagę ma konieczność dotarcia do kilku celów podróży. Osoby starsze częściej natomiast zwracają uwagę na komfort podróży oraz jej koszt.

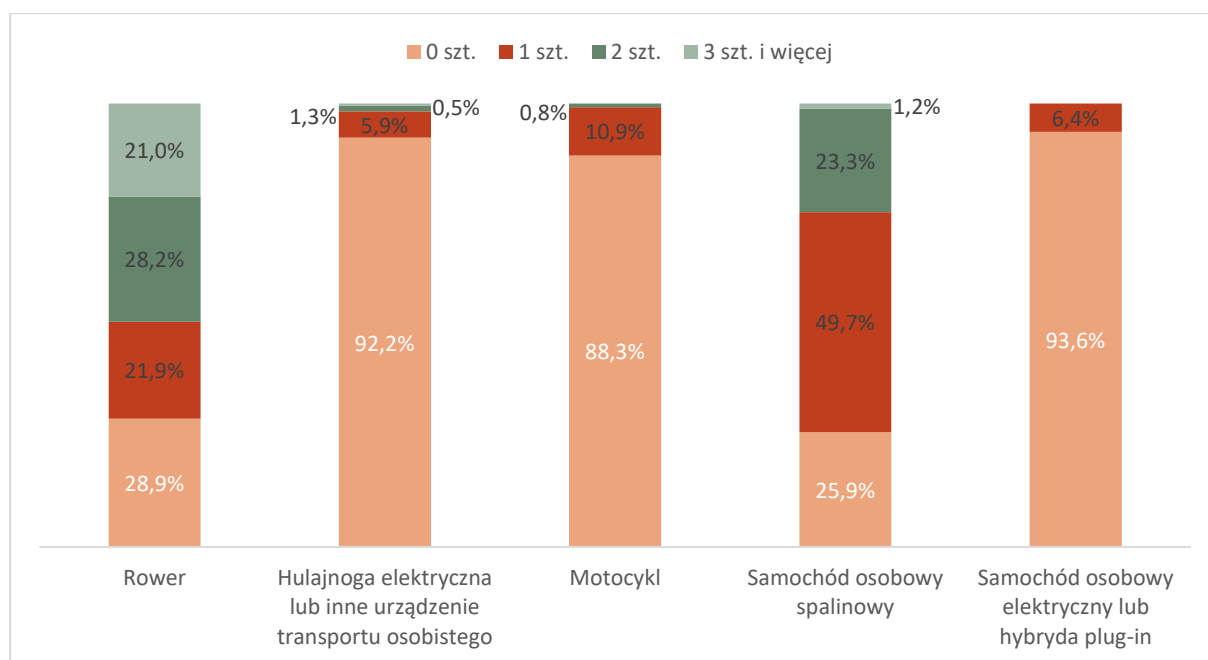
Wykres 10. Czynniki decydujące o wyborze środka transportu a początkowy punkt podróży; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Analizując czynniki decydujące o wyborze środka transportu, można zauważyć wyraźną różnicę wynikającą z punktu, w którym rozpoczynana jest podróż. Osoby wyruszające spoza Włocławka aż w 82% przypadków kierują się dostępnością środka transportu; w mieście odsetek ten jest o 39 punktów procentowych niższy. Wyraźna dysproporcja ujawnia się również w odniesieniu do opierania wyboru na wygodzie i komforcie przejazdu; to kryterium znacznie częściej wskazywane jest w przypadku przejazdów rozpoczynających się we Włocławku.

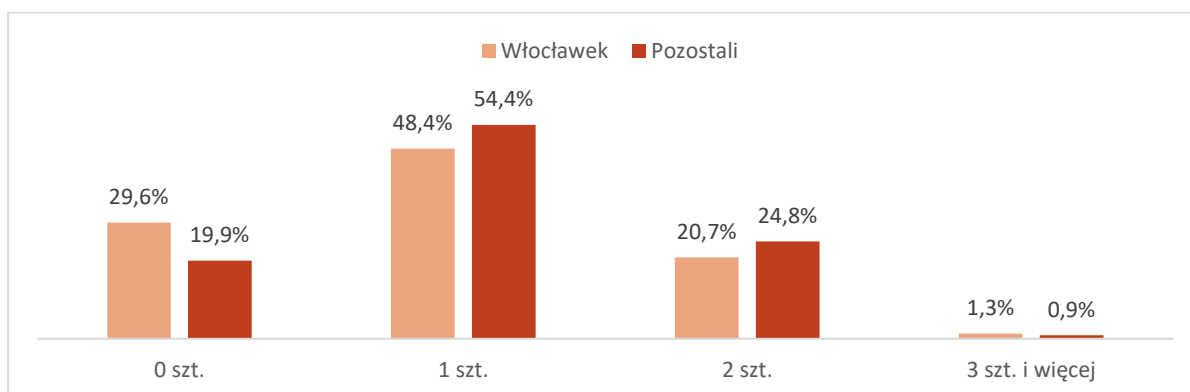
Wykres 11. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Pojazdy będące najczęściej w posiadaniu mieszkańców Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego to rowery oraz samochody spalinowe. W niemal czterech na pięć badanych gospodarstw domowych znajduje się przynajmniej jeden rower; blisko co trzecie posiada dwa rowery, a co piąte – trzy rowery lub więcej. Spalinowy samochód osobowy jest dostępny dla 74% gospodarstw; w połowie przypadków (50%) na gospodarstwo przypada jeden pojazd, a co czwarte gospodarstwo ma dostęp do dwóch samochodów spalinowych. W jednym na dziewięć badanych gospodarstw znajduje się motocykl, zaś 6% deklaruje posiadanie elektrycznego lub hybrydowego samochodu osobowego.

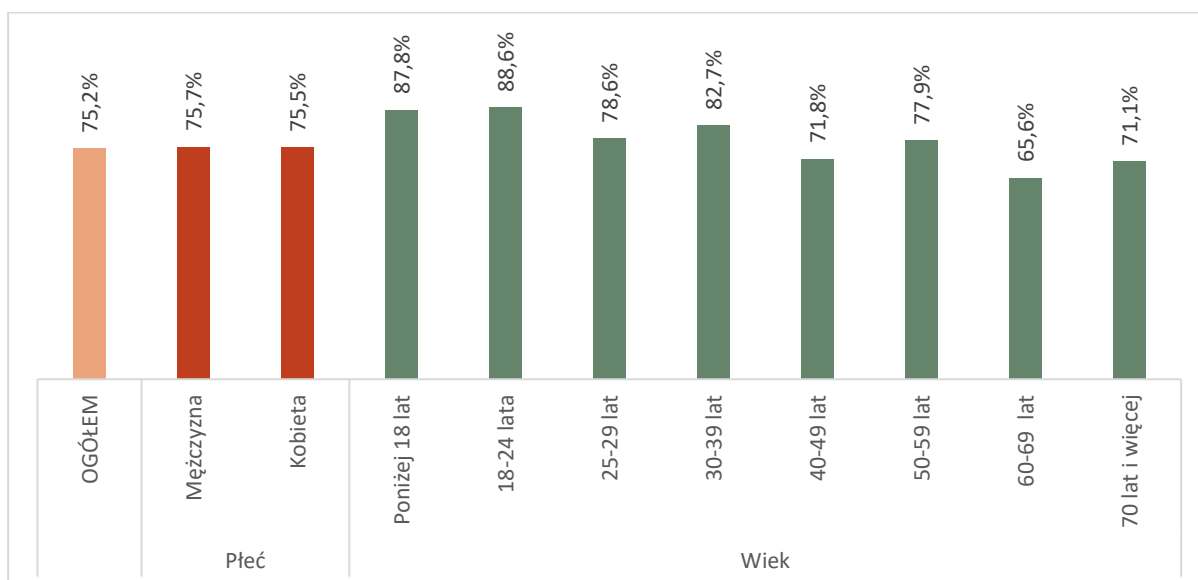
Wykres 12. Liczba posiadanych spalinowych samochodów osobowych; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Interesujące wnioski przynosi zestawienie liczby posiadanych samochodów spalinowych z najczęstszym punktem rozpoczynania codziennych podróży. Odsetek gospodarstw domowych nieposiadających auta jest zdecydowanie wyższy wśród osób rozpoczynających codzienne podróże we Włocławku (różnica blisko 10 p.p.). Osoby dojeżdżające spoza miasta częściej posiadają jeden lub dwa samochody w gospodarstwie domowym – zapewne ze względu na mniejszą dostępność transportu zbiorowego.

Wykres 13. Postrzeganie usługi transportu na żądanie jako dobre rozwiązanie dla obszarów rzadziej zaludnionych; n = 606

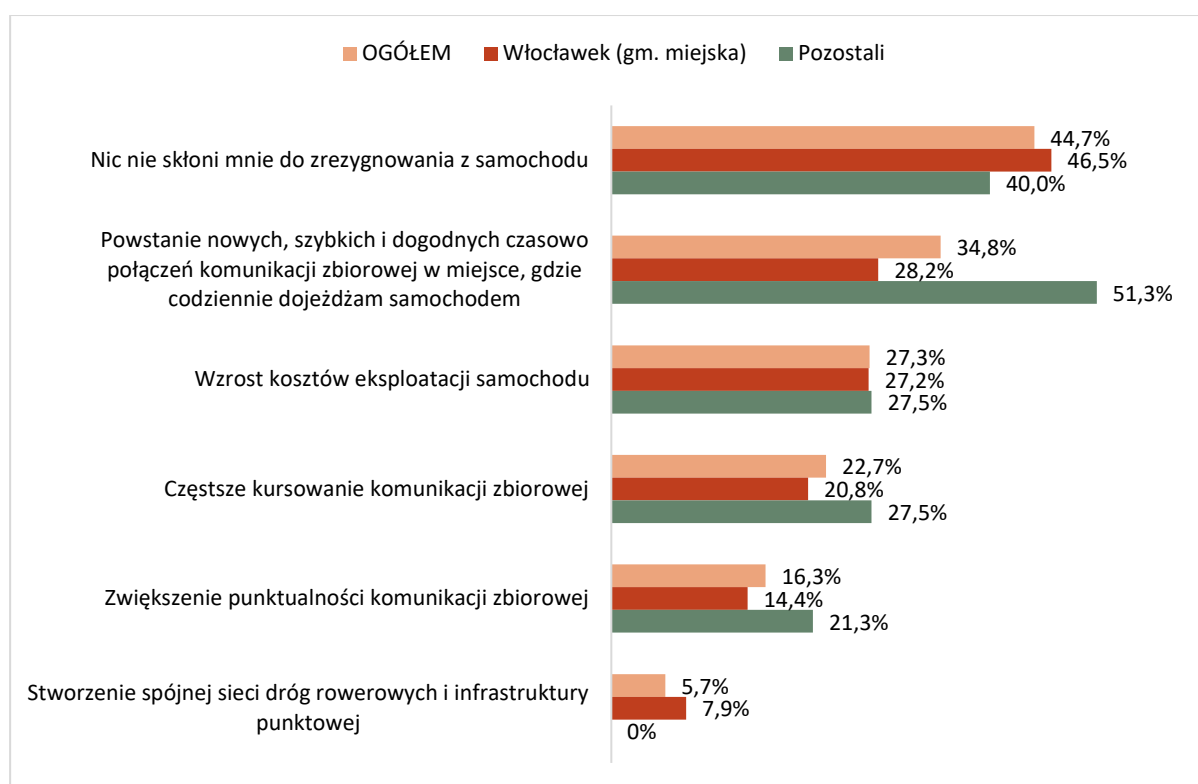


Źródło: Opracowanie własne

Trzy czwarte uczestników badania zgadza się, że zapewnianie przez samorząd usług transportu na żądanie to dobre rozwiązanie wyzwań transportu w mniej gęsto zaludnionych obszarach. Poziom akceptacji tego rozwiązania jest niezależny od płci badanych, koreluje natomiast z ich wiekiem. Najczęściej jako dobre rozwiązanie postrzegały usługę transportu na żądanie osoby

najmłodsze – poniżej 18. roku życia (88%) oraz mające od 18 do 24 lat (89%). Najmniej skłonne były uznać transport na żądanie za dobre rozwiązanie osoby starsze pomiędzy 60. a 69. rokiem życia. Wśród mieszkańców Włocławka odsetek osób uważających usługę transportu na żądanie za rozwiązanie korzystne był nieco niższy niż wśród pozostałych badanych (z opinią, jakoby *zapewnianie przez samorząd usług transportu na żądanie to dobre rozwiązanie wyzwania transportu w mniej gęsto zaludnionych obszarach* zgadzało się 74% osób rozpoczynających codzienne przejazdy we Włocławku oraz 79% badanych, którzy podróż zaczynają w innej części Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego).

Wykres 14. Czynniki mogące wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodu; n = 282



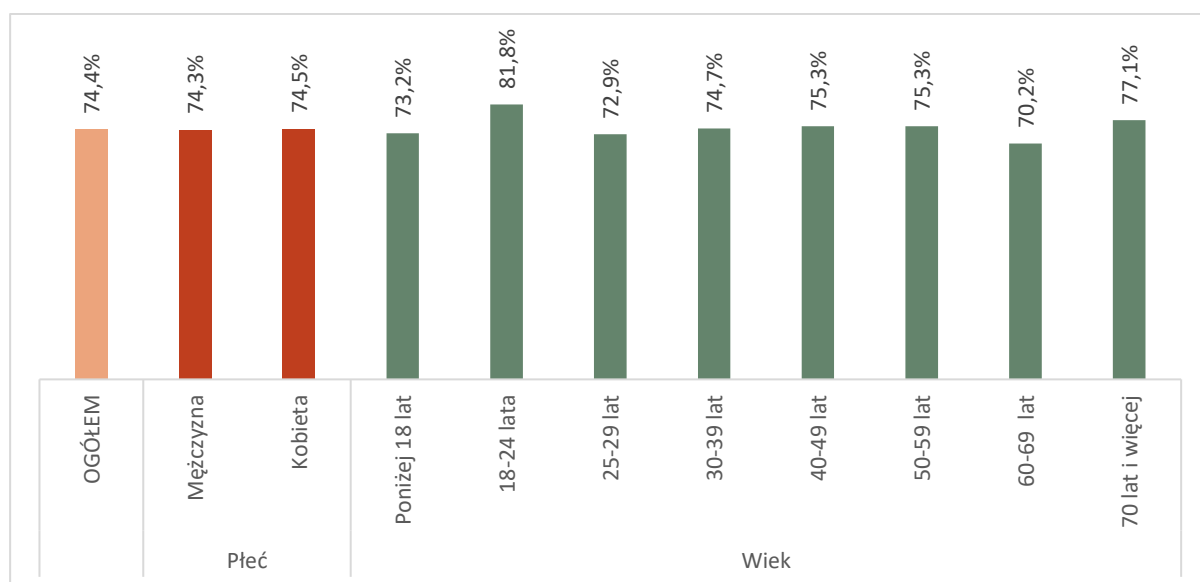
Źródło: Opracowanie własne

Respondenci, wykorzystujący do codziennych podróży samochód osobowy, proszeni byli o wskazanie czynników, które mogłyby skłonić ich do rezygnacji z codziennego przemieszczania się tym pojazdem. Ponad jedna trzecia ankietowanych (35%) zadeklarowała, że jest gotowa zrezygnować z samochodu, jeżeli będzie miała możliwość dotarcia do miejsca docelowego komunikacją zbiorową – w dogodnych ramach czasowych i odpowiednio szybko. Ponad jedna czwarta respondentów (27%) przypuszcza, że do rezygnacji z przejazdów samochodem zmusi ich rosnący koszt eksploatacji auta; mniej niż co czwarty (23%) przesiadłby się do komunikacji miejskiej, gdyby kursowała częściej. Jednocześnie niemal połowa uczestników badania (45%) deklaruje, że nic nie skłoni jej do rezygnacji z samochodu – odpowiedzi tej mężczyźni udzielali z częstotnością o 9 p.p. większą niż kobiety. Kobiety natomiast

częściej byłyby skłonne zrezygnować z samochodu ze względu na rosnące koszty jego eksploatacji (różnica 9 p.p.), ale także jeśli komunikacja zbiorowa kursowałaby częściej niż obecnie (7 p.p. różnicy częstości między pociągami).

Różnice rozkładów odpowiedzi osób podróżujących zazwyczaj z Włocławka różnią się zauważalnie od wskazań pozostałych badanych. Ogólnie, wśród osób wyruszających zazwyczaj spoza miasta, rysuje się większa otwartość na rezygnację z przejazdów samochodem. Szczególnie wyraźna dysproporcja (23 p.p.) dotyczy możliwości powstania nowych połączeń komunikacji zbiorowej, które budziły duże zainteresowanie osób zamieszkujących poza miastem. Wśród osób podróżujących zwykle z Włocławka jako czynnik mogący zadecydować o rzadszym korzystaniu z samochodu wskazać należy sieć dróg rowerowych – wśród osób z gmin ościennych nie była ona w ogóle brana pod uwagę.

Wykres 15. Zgoda na wyeliminowanie z obszarów analizy miejsc, do których nie dociera żaden transport publiczny, nawet jeśli będzie to stanowić obciążenie dla samorządów; n = 606

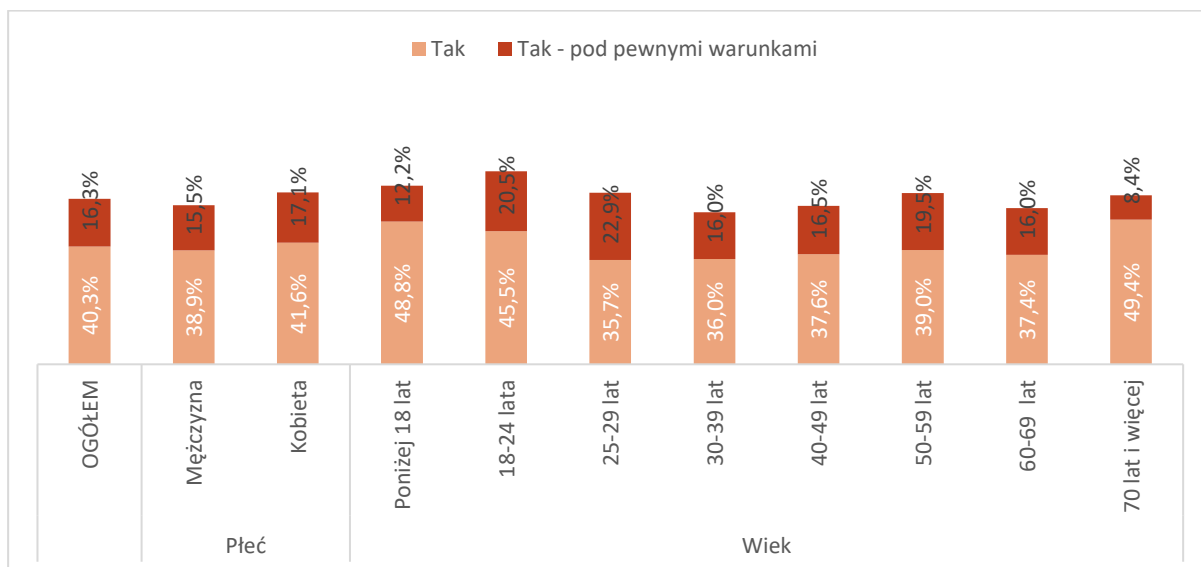


Źródło: Opracowanie własne

Zdecydowana większość, bo blisko trzy czwarte ankietowanych (74%), zgadza się, że na obszarze Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego powinny zostać wyeliminowane wszystkie miejsca, do których nie dociera transport publiczny – nawet jeśli będzie to istotne obciążenie finansowe dla samorządów lokalnych. Odsetek osób zgadzających się z tym twierdzeniem jest najwyższy wśród młodych dorosłych (grupa wiekowa 18-24 lata; 82%), najniższy zaś w grupie badanych między 60. a 69. rokiem życia (70%).

Poziom zgody na zwiększenie powierzchni obszarów pokrytych siecią połączeń transportu publicznego był nieco niższy wśród badanych podróżujących zazwyczaj w obszarze Włocławka (74%) niż osób rozpoczynających codzienne podróże w gminach ościennych (76%).

Wykres 16. Poziom zgody na przewóz osób innych niż uczniowie autobusami szkolnymi; n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Dwie piąte respondentów (40%) uważa, że mieszkańcy powinni mieć możliwość przejazdu autobusami, które dowożą uczniów do szkół. Opinie twierdzące w tym zakresie najczęściej wyrażali respondenci z najmłodszych grup wiekowych i seniorzy, najrzadziej zaś badani pomiędzy 30. a 39. rokiem życia. Jeden na sześciu uczestników badania (16%) uważa natomiast, że przejazdy takie mogłyby się odbywać, jeżeli zostałyby spełnione konkretne warunki.

Tabela 4. Warunki zgody na przewóz mieszkańców autobusami szkolnymi; n = 99

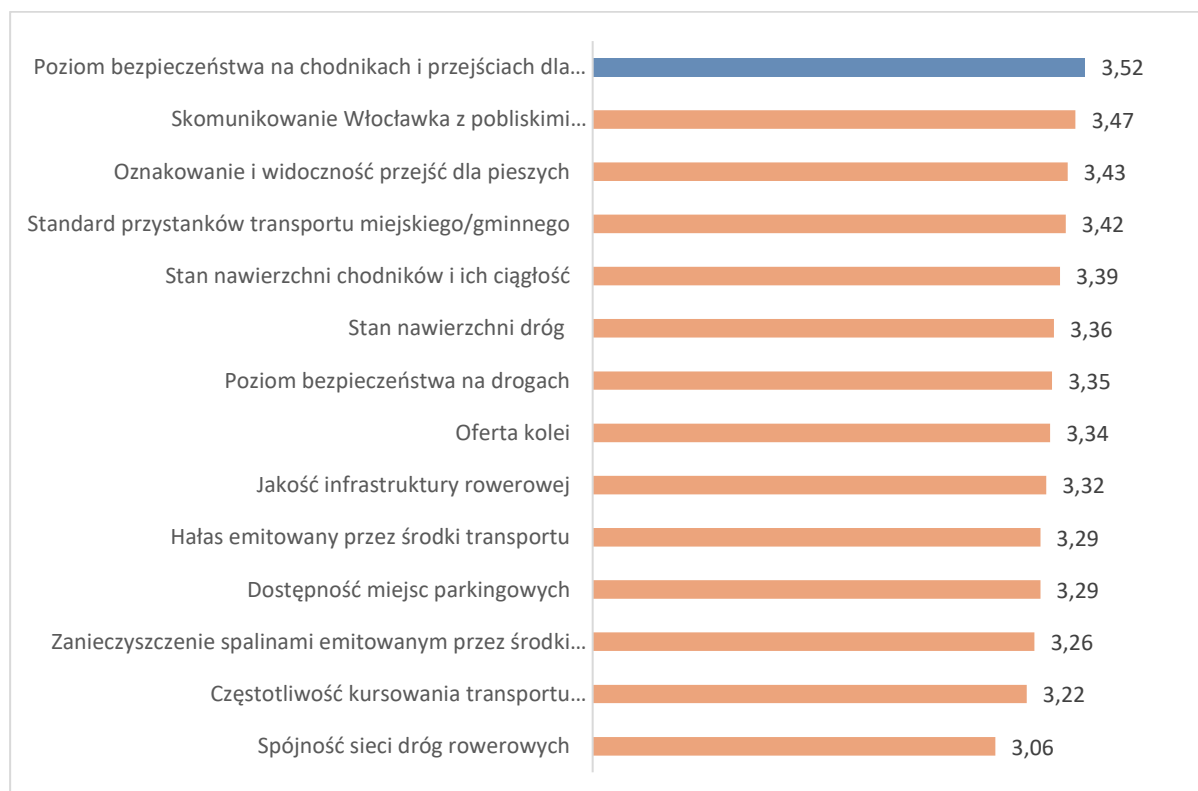
wyznaczony limit miejsc	14	pierwszeństwo przejazdu dzieci	3
tylko na obszarach, gdzie nie ma innych przewoźników	12	wyłącznie dla mieszkańców gminy	3
tylko w sytuacji, gdy są wolne miejsca	11	wyłącznie młodzież szkolna	3
nie może mieć wpływu na bezpieczeństwo dzieci	8	osoby, które nie mają własnego samochodu	1
przejazd płatny	6	w określonych porach	1
tylko osoby starsze	6	za dopłatą władz samorządowych	1
w autobusie musi być opiekun dzieci	5	za okazaniem specjalnego zaświadczenia wydanego przez gminę	1
tylko dojazdy do pracy	4	za zgodą kierowcy	1
wydzielona część pojazdu	4	za zgodą rodziców	1
nie może mieć wpływu na komfort dzieci	3	za zgodą szkoły	1

Źródło: Opracowanie własne

Respondenci warunkowo dopuszczający przewóz autobusami szkolnymi osób innych niż uczniowie proszeni byli o wskazanie, jakie warunki w ich opinii powinny zostać spełnione. Najczęściej wymienianym było dopuszczenie takich przejazdów tylko na obszarach, gdzie brak jest innych form transportu publicznego (12 wskazań), a przede wszystkim – tylko w wyznaczonym limicie miejsc (14 wskazań). Przejazdy innych pasażerów nie powinny wpływać na bezpieczeństwo i komfort dzieci; są dopuszczane, w sytuacji gdy dzieci wsiadły, a wolne miejsca wciąż są dostępne.

Uzależnienie zgody na przejazd autobusami szkolnymi osób innych niż uczniowie od dostępności innych form transportu odzwierciedla się również w dekompozycji rozkładu odpowiedzi ze względu na początkowy punkt najczęściej realizowanych przez badanych podróży. Wśród osób poruszających się na terenie Włocławka mniej niż jedna trzecia (niemal 31%) bezwarunkowo zgadza się na takie rozwiązanie. W pozostałej grupie (dojeżdżającej z innych miejscowości Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego) odsetek ten jest o ponad 28 punktów procentowych wyższy (59%).

Wykres 17. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego; skala <1;5>, n = 606



Źródło: Opracowanie własne

W dalszej części badania respondenci byli proszeni, by, posługując się pięciostopniową skalą (gdzie „1” oznaczało ocenę bardzo złą, natomiast „5” bardzo dobrą), ocenili poszczególne elementy infrastruktury transportowej Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Wszystkie omawiane elementy ocenione zostały pozytywnie, tj. średnia ocena w każdym przypadku przekroczyła 3 punkty (oznaczające *oceniam ani dobrze, ani źle*). Najwyżej oceniane elementy wiążą się z bezpieczeństwem, przede wszystkim chodników oraz przejść dla pieszych – postrzegane są one jako raczej bezpieczne i dobrze oznakowane. Stosunkowo dobrze oceniany jest także poziom skomunikowania Włocławka z pobliskimi miejscowościami. Elementy oceniane najniżej – choć wciąż pozytywnie – to natomiast zanieczyszczenie spalinami emitowanymi przez środki transportu, częstotliwość kursowania komunikacji zborowej oraz spójność sieci dróg rowerowych.

Odpowiedzi kobiet i mężczyzn w obszarze oceny poszczególnych elementów systemu transportowego były bardzo zbliżone. Zauważalne różnice dotyczyły oferty przewozów kolejowych – kobiety oceniały ją nieco lepiej niż mężczyźni (przy czym różnica to około 0,2 punktu w pięciopunktowej skali).

Tabela 5. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego a wiek badanych; skala <1;5>, n = 606

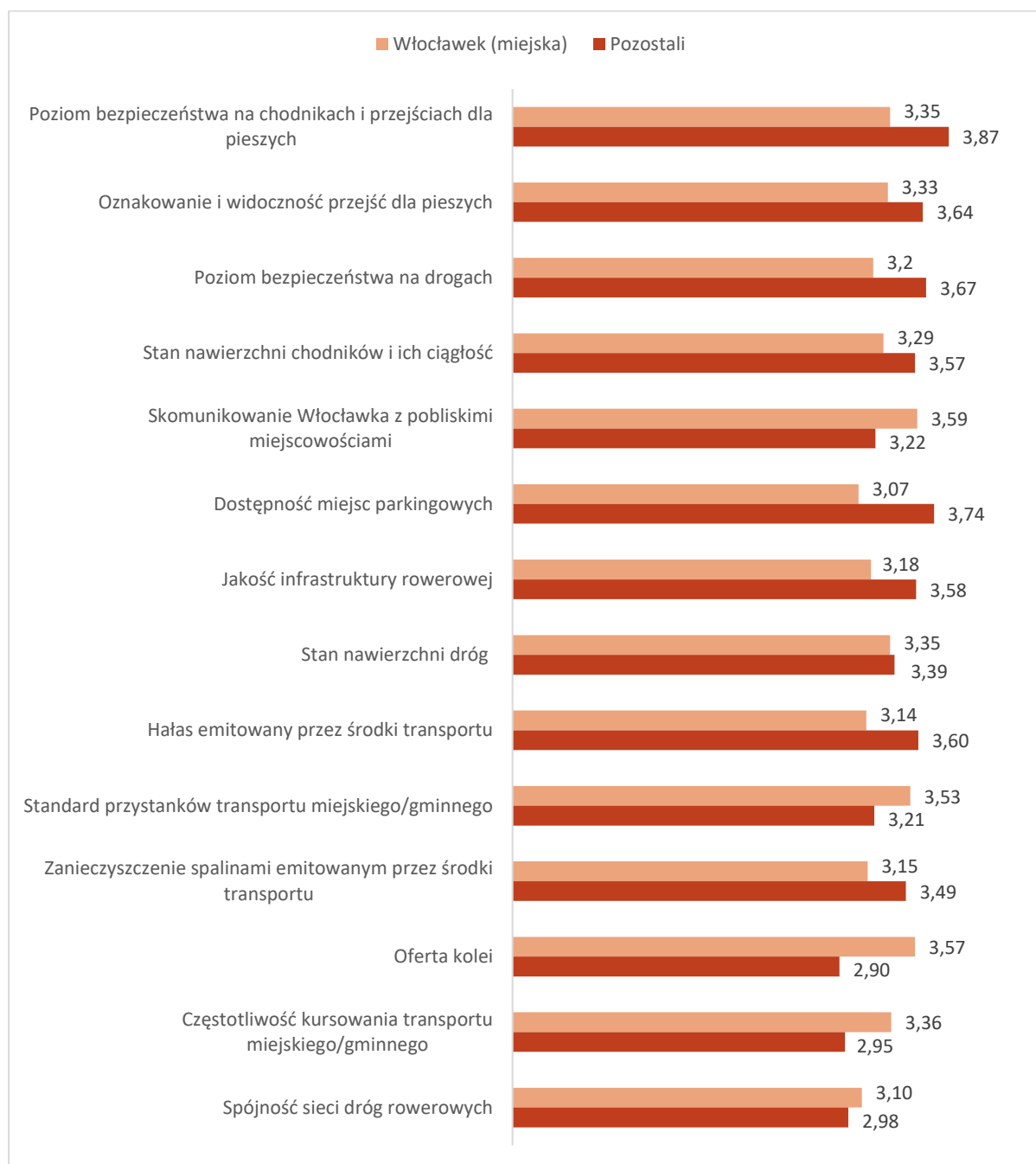
	Poniżej 18 lat	18-24 lata	25-29 lat	30-39 lat	40-49 lat	50-59 lat	60-69 lat	70 lat i więcej
Skomunikowanie Włocławka z pobliskimi miejscowościami	3,37	3,39	3,41	3,45	3,55	3,36	3,43	3,67
Spójność sieci dróg rowerowych	2,61	2,61	2,81	2,95	3,14	3,05	3,25	3,45
Stan nawierzchni dróg	3,54	3,32	3,27	3,31	3,22	3,42	3,3	3,61
Stan nawierzchni chodników i ich ciągłość	3,49	3,14	3,4	3,48	3,48	3,49	3,29	3,33
Dostępność miejsc parkingowych	3,59	3,45	3,14	3,28	3,14	3,23	3,23	3,49
Hałas emitowany przez środki transportu	3,34	3,41	3,16	3,33	3,32	3,27	3,37	3,17
Zanieczyszczenie spalinami emitowanym przez środki transportu	3,27	2,93	3,06	3,49	3,44	3,3	3,31	3,10
Oznakowanie i widoczność przejść dla pieszych	3,49	3,34	3,41	3,56	3,44	3,56	3,38	3,30
Standard przystanków transportu miejskiego/gminnego	3,39	3,25	3,47	3,39	3,27	3,45	3,41	3,66
Częstotliwość kursowania transportu miejskiego/gminnego	3,12	2,98	3,2	3,16	3,15	3,27	3,28	3,41

	Poniżej 18 lat	18-24 lata	25-29 lat	30-39 lat	40-49 lat	50-59 lat	60-69 lat	70 lat i więcej
Oferta kolei	2,95	3,27	3,47	3,28	3,29	3,4	3,41	3,42
Poziom bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych	3,51	3,55	3,39	3,4	3,58	3,52	3,66	3,47
Jakość infrastruktury rowerowej	3,07	3,16	3,07	3,29	3,33	3,29	3,44	3,55
Poziom bezpieczeństwa na drogach	3,44	3,32	3,14	3,21	3,29	3,34	3,49	3,51

Źródło: Opracowanie własne

Oceny poszczególnych aspektów systemu transportowego różnią się zauważalnie w badanych grupach wiekowych. W wielu przypadkach infrastruktura jest oceniana najlepiej przez osoby powyżej 70. roku życia; wyjątkiem są tu poziom hałasu, zanieczyszczenie powietrza spalinami, a także oznakowanie oraz widoczność przejść dla pieszych. Najbardziej krytyczne wobec systemu transportowego są natomiast osoby młode. Szczególną uwagę zwrócić należałoby na transport zbiorowy (ofertę kolei oraz częstotliwość kursowania transportu zbiorowego), jak również spójność sieci dróg rowerowych – wśród osób poniżej 25. roku życia były one oceniane poniżej przeciętnej. Można jednocześnie przyjąć, że to właśnie te osoby są najczęstszymi, regularnymi użytkownikami alternatywnych dla samochodów osobowych środków transportu – zarówno ze względu na swój wiek (a zatem brak możliwości zdobycia uprawnień do prowadzenia auta), jak i sytuację finansową (wielu uczniów i studentów nie może pozwolić sobie na utrzymywanie i eksploatację samochodu). Opinia tych grup wiekowych jest zatem prawdziwym papierkiem lakmusowym, wskazującym obszary rzeczywiście wymagające poprawy. Dla porównania w grupie wiekowej 30-39 lat (a zatem najczęstszych użytkowników samochodów osobowych) stan nawierzchni dróg czy dostępność miejsc parkingowych są oceniane znacznie lepiej.

Wykres 18. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego a najczęstszy punkt początkowy przejazdów; skala <1;5>, n = 606



Źródło: Opracowanie własne

Opinie osób najczęściej podróżujących z Włocławka różniły się istotnie od osób zaczynających codzienne przejazdy w innych częściach Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Najistotniejsze różnice dotyczyły dostępności miejsc parkingowych (znacznie lepiej ocenianej przez badanych spoza Włocławka) oraz oferty kolei (ocenianej przez osoby dojeżdżające spoza miasta wyraźnie gorzej).

Tabela 6. Istotność poprawy poszczególnych elementów systemu transportowego a płeć badanych; skala <1;5>, n = 606

	OGÓŁEM	Mężczyzna	Kobieta	Różnica
Skomunikowanie Włocławka z pobliskimi miejscowościami	3,61	3,63	3,60	0,03
Spójność sieci dróg rowerowych	3,57	3,58	3,56	0,02
Stan nawierzchni istniejących dróg rowerowych	3,44	3,45	3,44	0,01
Stan nawierzchni dróg w mieście	3,57	3,64	3,51	0,13
Stan nawierzchni chodników	3,45	3,43	3,48	-0,05
Ciągłość sieci chodników	3,47	3,44	3,50	-0,06
Koszt – wysokość opłaty taryfowej za parkowanie	3,08	3,16	3,00	0,16
Dostępność miejsc parkingowych	3,25	3,30	3,19	0,11
Hałas emitowany przez środki transportu	3,24	3,15	3,33	-0,18
Zanieczyszczenie spalinami emitowanymi przez środki transportu	3,37	3,27	3,45	-0,18
Oznakowanie i widoczność przejść dla pieszych	3,39	3,29	3,48	-0,19
Standard przystanków transportu miejskiego/gminnego	3,26	3,22	3,29	-0,07
Częstotliwość kursowania transportu miejskiego/gminnego	3,61	3,54	3,67	-0,13
Dostępność przystanków transportu miejskiego/gminnego	3,49	3,46	3,51	-0,05
Standard przystanków transportu kolejowego	3,31	3,29	3,33	-0,04
Częstotliwość kursowania transportu kolejowego	3,47	3,49	3,45	0,04
Dostępność przystanków transportu kolejowego	3,66	3,66	3,66	0,00
Jakość infrastruktury rowerowej	3,55	3,50	3,61	-0,11
Poziom bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych	3,69	3,67	3,72	-0,05
Poziom bezpieczeństwa na drogach rowerowych	3,69	3,73	3,66	0,07
Poziom bezpieczeństwa na drogach	3,91	3,92	3,90	0,02
Poziom organizacji ruchu drogowego	3,68	3,69	3,66	0,03

Źródło: Opracowanie własne

Uczestnicy badania proszeni byli o określenie (na pięciostopniowej skali, gdzie „1” oznaczało ocenę najniższą), które elementy systemu transportowego są najbardziej istotne w kontekście potrzebnej poprawy. Obszar, którego poprawy badani oczekiwali w pierwszej kolejności to poziom bezpieczeństwa na drogach; bardzo istotny jest także poziom bezpieczeństwa na drogach rowerowych oraz chodnikach i przejściach dla pieszych. Ostatnim z kluczowych obszarów wymagających usprawnień jest poprawa organizacji ruchu drogowego.

Kobiety i mężczyźni nieco odmiennie postrzegają obszary systemu transportowego, które w pierwszej kolejności wymagają poprawy. O ile dla obu płci najistotniejsze jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, o tyle drugą pozycję na liście priorytetów mężczyzn ma poprawa bezpieczeństwa na drogach rowerowych; w przypadku kobiet jest to natomiast poprawa bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych. Jako częstszy użytkownicy samochodów spalinowych mężczyźni bardziej niż kobiety oczekują podjęcia działań usprawniających związanych z parkowaniem (dostępność i koszty parkingów) oraz nawierzchnią jezdni. Kobiety natomiast częściej akcentują kwestie związane z uciążliwym dla pieszych hałasem i zanieczyszczeniami generowanymi przez samochody oraz właściwym oznakowaniem przejść przez jezdnię.

Tabela 7. Istotność poprawy poszczególnych elementów systemu transportowego a wiek badanych; skala <1;5>, n = 606

	Poniżej 18 lat	18-24 lata	25-29 lat	30-39 lat	40-49 lat	50-59 lat	60-69 lat	70 lat i więcej
Skomunikowanie Włocławka z pobliskimi miejscowościami	3,66	3,68	3,56	3,79	3,45	3,53	3,73	3,49
Spójność sieci dróg rowerowych	3,98	3,7	3,69	3,64	3,6	3,47	3,46	3,41
Stan nawierzchni istniejących dróg rowerowych	3,51	3,64	3,59	3,39	3,44	3,49	3,33	3,37
Stan nawierzchni dróg w mieście	3,29	3,68	3,71	3,73	3,55	3,77	3,47	3,41
Stan nawierzchni chodników	3,29	3,41	3,37	3,51	3,34	3,6	3,5	3,48
Ciągłość sieci chodników	3,44	3,5	3,31	3,57	3,52	3,49	3,44	3,46
Koszt – wysokość opłaty taryfowej za parkowanie	2,68	2,8	2,87	3,15	3,36	3,31	3,13	2,93
Dostępność miejsc parkingowych	2,85	3,09	3,39	3,23	3,21	3,39	3,37	3,13
Hałas emitowany przez środki transportu	3,37	3,45	3,29	3,12	3,01	3,13	3,18	3,57

	Poniżej 18 lat	18-24 lata	25-29 lat	30-39 lat	40-49 lat	50-59 lat	60-69 lat	70 lat i więcej
Zanieczyszczenie spalinami emitowanymi przez środki transportu	3,2	3,39	3,54	3,37	3,06	3,32	3,29	3,76
Oznakowanie i widoczność przejść dla pieszych	3,32	3,3	3,24	3,29	3,38	3,35	3,42	3,7
Standard przystanków transportu miejskiego/gminnego	3,41	3,7	3,21	3,21	3,26	3,17	3,17	3,25
Częstotliwość kursowania transportu miejskiego/gminnego	3,76	3,98	3,69	3,59	3,42	3,56	3,61	3,54
Dostępność przystanków transportu miejskiego/gminnego	3,54	3,68	3,39	3,56	3,34	3,38	3,54	3,54
Standard przystanków transportu kolejowego	3,29	3,59	3,29	3,39	3,09	3,4	3,3	3,28
Częstotliwość kursowania transportu kolejowego	3,54	3,66	3,36	3,6	3,39	3,53	3,47	3,34
Dostępność przystanków transportu kolejowego	3,63	3,75	3,71	3,76	3,59	3,75	3,65	3,47
Jakość infrastruktury rowerowej	3,83	3,8	3,56	3,56	3,51	3,66	3,44	3,41
Poziom bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych	3,66	3,77	3,66	3,65	3,64	3,73	3,6	3,93
Poziom bezpieczeństwa na drogach rowerowych	3,78	3,86	3,66	3,65	3,6	3,83	3,59	3,77
Poziom bezpieczeństwa na drogach	3,83	4,14	4,06	3,95	3,72	4,03	3,79	3,96
Poziom organizacji ruchu drogowego	3,59	3,82	3,73	3,67	3,69	3,64	3,63	3,72

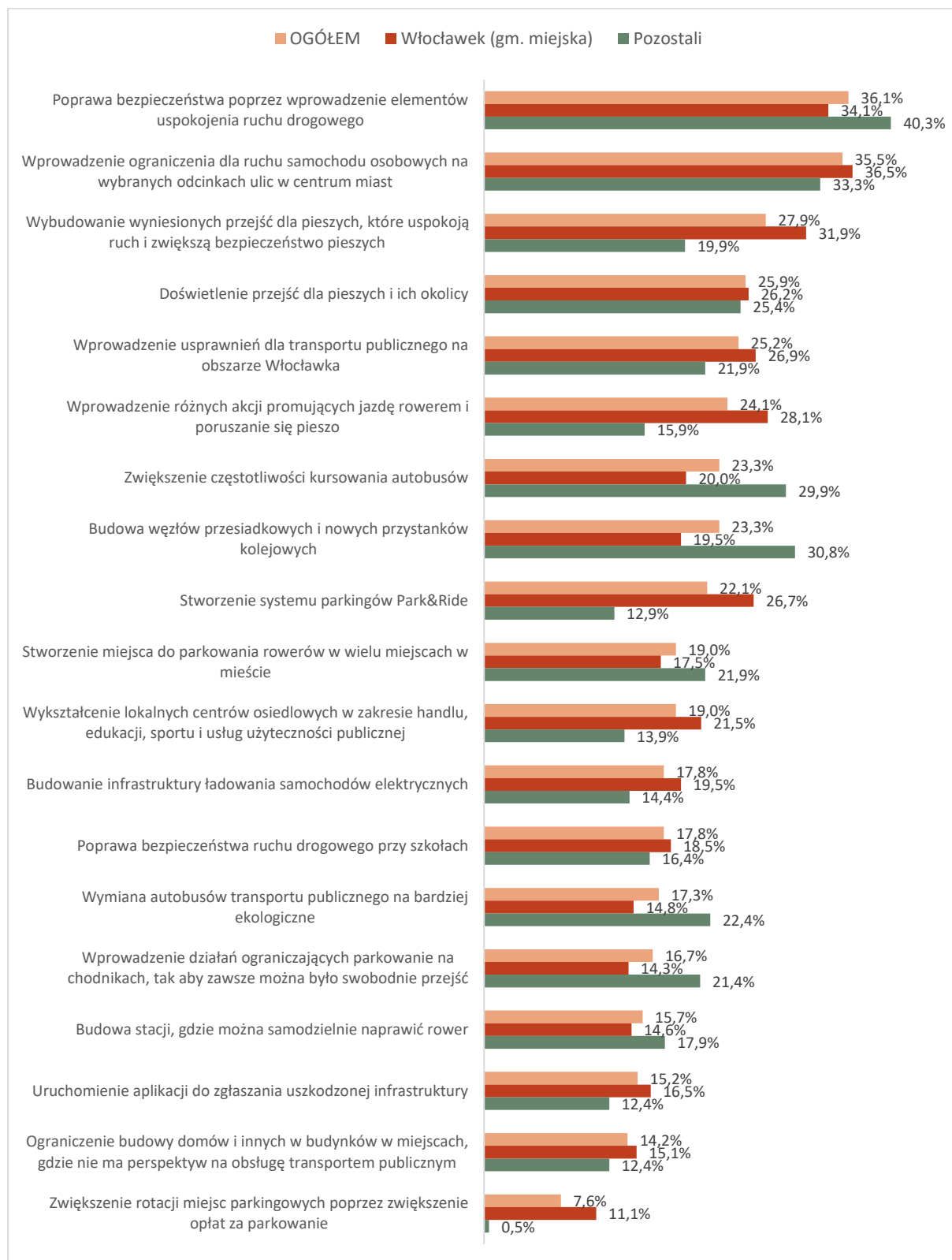
Źródło: Opracowanie własne

Oczekiwania respondentów w zakresie koniecznych usprawnień poszczególnych elementów systemu transportowego są też różne w zależności od ich wieku. Dla najmłodszej grupy ankietowanych kluczowe znaczenie ma zwiększenie spójności sieci dróg rowerowych, a dalej – jakość infrastruktury rowerowej. W kolejnej grupie wiekowej (18-24 lata) najczęściej oczekuje się poprawy w obszarze bezpieczeństwa na drogach; jest to priorytet również dla pozostałych grup wiekowych. Młodzi dorośli (przed 30. rokiem życia) jako istotne wskazują poprawy w obszarze częstotliwości komunikacji zbiorowej; dla osób w wieku od 25 do 29 lat równie istotna jest poprawa organizacji ruchu drogowego. Dla osób pomiędzy 30. a 39. rokiem życia drugie miejsce na liście priorytetów zajmuje skomunikowanie Włocławka z pobliskimi

miejscowościami; w kolejnej grupie wiekowej (40-49 lat) jest to natomiast poziom organizacji ruchu drogowego. Respondenci pomiędzy 50. a 59. rokiem życia za szczególnie istotną uważają poprawę bezpieczeństwa na drogach rowerowych, zaś badani o dekadę starsi (60-69 lat) – ponownie skomunikowanie Włocławka z okolicą. Dla seniorów (70 lat i więcej) jednym z najistotniejszych zagadnień jest poprawa bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych.

Priorytety związane z poprawą systemu transportowego różnią się w pewnym stopniu wśród osób przemieszczających się po Włocławku i gminach ościennych. Zarówno osoby rozpoczynające większość podróży na terenie gminy miejskiej Włocławek, jak i pozostali badani jako najważniejszy obszar do poprawy wskazali poziom bezpieczeństwa na drogach. Dla respondentów z Włocławka kolejne na liście priorytetów są poprawa bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych, a dalej – lepsza organizacja ruchu drogowego. Najmniejsze znaczenie przywiązują natomiast do poprawy standardu przystanków komunikacji zbiorowej. Dla ankietowanych spoza gminy miejskiej Włocławek znaczenie mają natomiast przede wszystkim poprawy w obszarach częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej oraz dostępności przystanków transportu kolejowego. Niewielką wagę przywiązują oni natomiast do kwestii związanych z parkowaniem – kosztami oraz dostępnością miejsc parkingowych. To właśnie opinie dotyczące istotności poprawy w obszarach komunikacji zbiorowej oraz parkingów najbardziej różnią się pomiędzy osobami przemieszczającymi się głównie w mieście a mieszkańcami gmin ościennych.

**Wykres 19. Działania istotne dla poprawy jakości poruszania się po Włocławku i jego okolicach;
n = 606**



Źródło: Opracowanie własne

Proszeni o wskazanie pięciu elementów, które postrzegają jako istotne dla poprawy jakości poruszania się po Włocławku i okolicach, respondenci najczęściej wskazują na obszar związany z bezpieczeństwem – wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu drogowego (36%). W drugiej kolejności wskazywane jest ograniczenie ruchu samochodów osobowych na wybranych odcinkach ulic w centrach miast (36%). Więcej niż co czwarty ankietowany jako istotne działanie wskazywał wybudowanie podniesionych przejść dla pieszych, mających za zadanie uspakajanie ruchu i zwiększanie bezpieczeństwa (28%), a dalej – doświetlenie przejść dla pieszych i ich okolicy (26%).

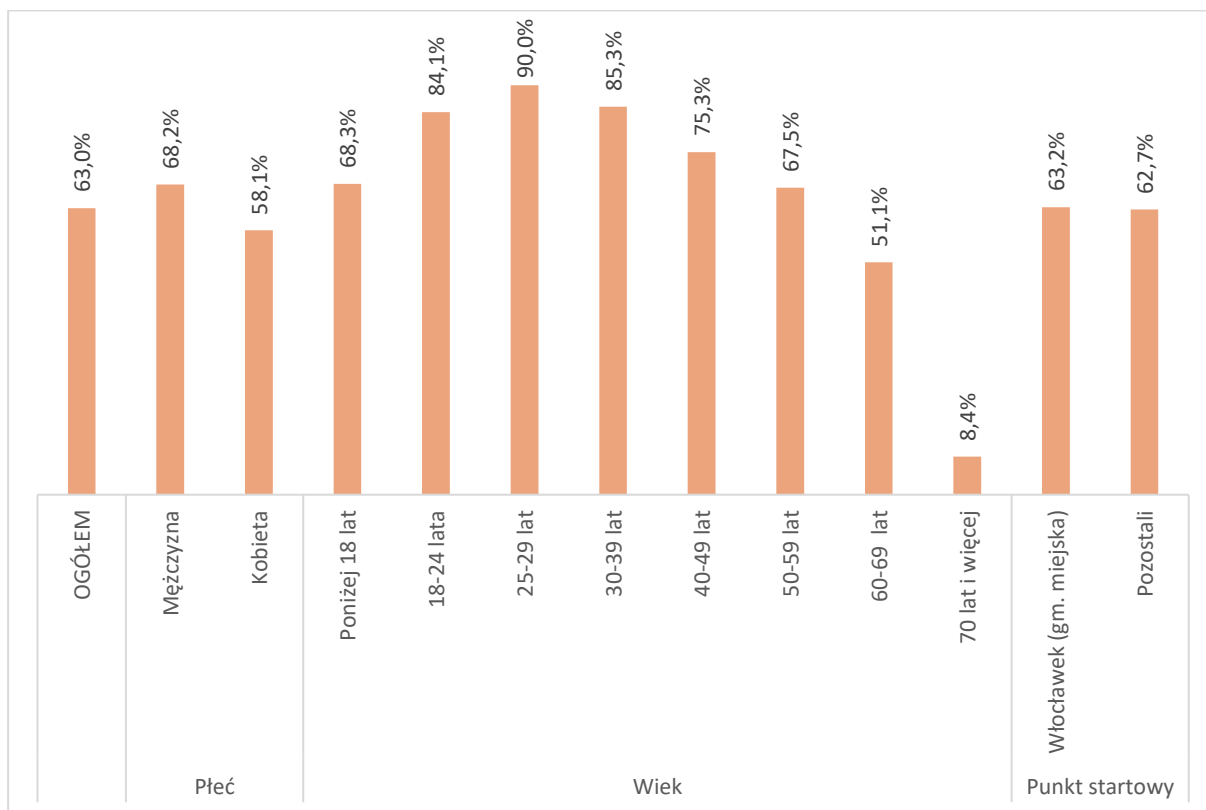
Priorytety mieszkańców Włocławka i gmin ościennych są odmienne – obie grupy łączy jednak kładzenie największego nacisku na poprawę bezpieczeństwa poprzez uspokajanie ruchu kołowego w miastach. Dla osób podróżujących głównie po Włocławku kolejne bardzo istotne działania to wprowadzenie ograniczenia dla ruchu samochodu osobowych na wybranych odcinkach ulic w centrum miast, a dalej – wybudowanie wyniesionych przejść dla pieszych, które uspokoją ruch i zwiększą bezpieczeństwo pieszych. Respondenci zaczynający codzienne przejazdy w gminach ościennych za bardzo istotne uważają również ograniczanie ruchu w centrach miast, jednak niemal równie istotne jest dla nich zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów i dostępności przystanków kolejowych.

Największe różnice ze względu na miejsce rozpoczęcia podróży odnotowano w odniesieniu do trzech z katalogu proponowanych działań. Respondenci z Włocławka znacznie częściej niż pozostali kładą nacisk na stworzenie systemu parkingów Park&Ride (różnica 14 p.p.), wprowadzanie akcji promujących poruszanie się rowerem lub pieszo oraz budowę podniesionych przejść dla pieszych (w obu przypadkach różnica 12 p.p.). Dla badanych rozpoczynających przejazdy w gminach ościennych dużo większe znaczenie miała natomiast budowa węzłów przesiadkowych i przystanków kolejowych (11 p.p.) i zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów (10 p.p.).

Poza odpowiedziami zawartymi w ankiecie badani kładli nacisk głównie na konieczność zmiany organizacji ruchu – przebudowę skrzyżowań, reorganizację sygnalizacji świetlnej, budowę mostów lub tuneli pod Wisłą oraz obwodnicy.

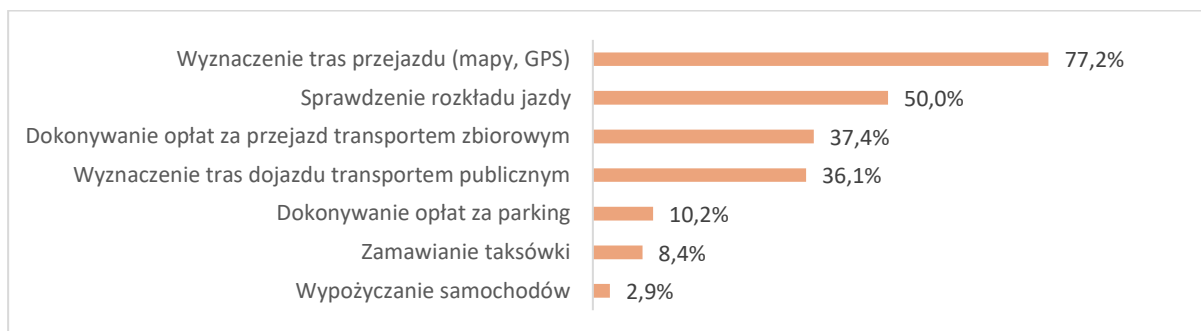
Kolejna część wywiadu poświęcona była korzystaniu przez respondentów z aplikacji mobilnych.

Wykres 20. Odsetek osób wykorzystujących aplikacje mobilne do planowania podróży; n = 606

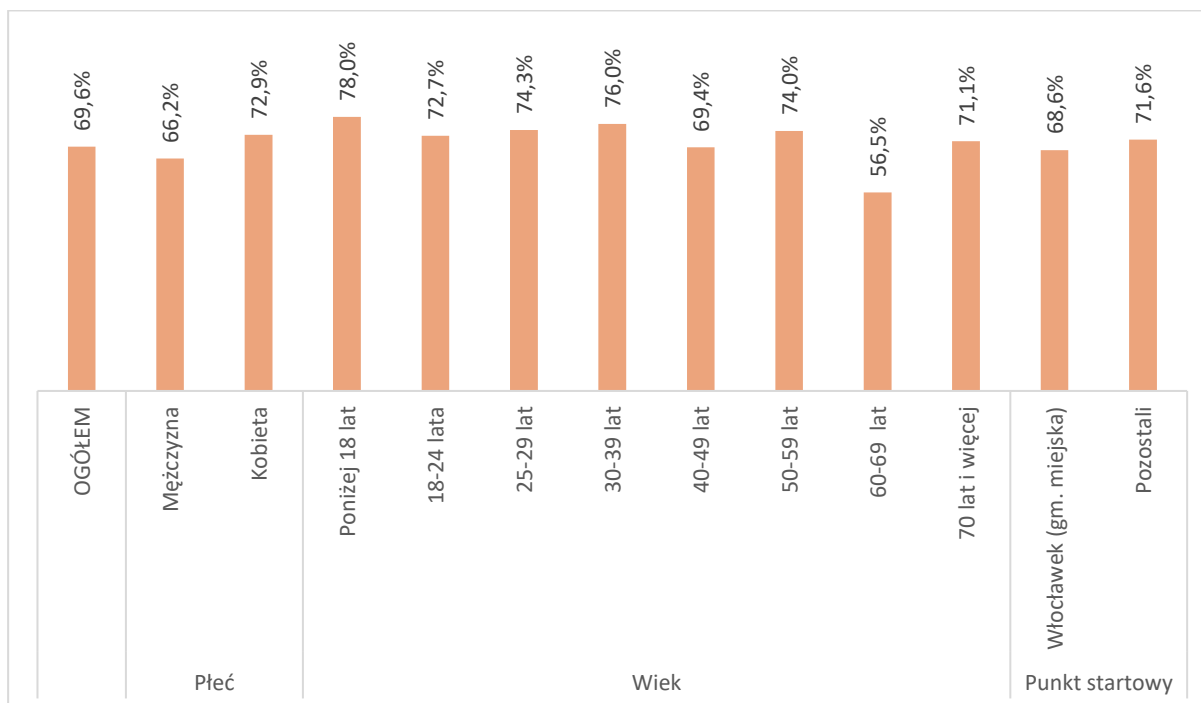


Źródło: Opracowanie własne

Zdecydowana większość, bo aż 63% uczestników badania, to osoby wykorzystujące aplikacje mobilne do planowania podróży. Odsetek użytkowników tego oprogramowania jest znacznie wyższy wśród mężczyzn niż wśród kobiet (różnica to ponad 10 punktów procentowych). Liczba użytkowników aplikacji mobilnych do planowania podróży rośnie wraz z wiekiem badanych w młodszych grupach wiekowych; wśród osób pomiędzy 25. a 29. rokiem życia 90% respondentów korzysta z tych programów. W kolejnych grupach wiekowych odsetek używających aplikacji spada systematycznie – w grupie osób pomiędzy 50. a 59. rokiem życia korzysta z nich dwie trzecie ankietowanych. W kolejnych grupach spadki są już wyraźnie większe; wśród osób powyżej 70. roku życia z aplikacji do planowania podróży korzysta już tylko jeden na dwunastu uczestników badania. Odsetek użytkowników tych programów nie jest zależny od miejsca, w którym badani rozpoczynają przejazd.

Wykres 21. Cele używania aplikacji do planowania podróży; n = 382**Źródło: Opracowanie własne**

Najczęściej wskazywany cel wykorzystywania aplikacji mobilnych to planowanie trasy przejazdu z wykorzystaniem map online i GPS (77% wskazań). Połowa użytkowników aplikacji sprawdza w nich rozkłady jazdy transportu zbiorowego (50%); stosunkowo liczna grupa dokonuje w aplikacjach opłat za przejazd transportem zbiorowym (37%) lub sprawdza trasy jego przejazdu (36%). Najrzadziej aplikacje mobilne są wykorzystywane do zamawiania taksówek oraz wypożyczania samochodów.

Wykres 22. Odsetek zwolenników tworzenia sfer o ograniczonej dostępności dla pojazdów o najgorszym wpływie na środowisko; n = 606**Źródło: Opracowanie własne**

W ostatniej części badania respondenci proszeni byli o wskazanie, czy popierają ideę tworzenia sfer o ograniczonej dostępności dla pojazdów o najgorszym wpływie na środowisko – przede

wszystkim starych samochodów oraz ciężarówek niespełniających norm emisji spalin. Koncepcja ta ma wielu zwolenników – ponad dwie trzecie ankietowanych (70%) zgadza się z nią. Warto przy tym podkreślić, że poparcie dla tworzenia tych stref jest znacznie wyższe wśród kobiet (73%) niż wśród mężczyzn (66%), co odzwierciedla fakt, iż to właśnie badani płci męskiej częściej przemieszczają się samochodami osobowymi. Poparcie dla tworzenia sfer ograniczonego dostępu jest najwyższe wśród respondentów najmłodszych (78%), którzy nie użytkują jeszcze samochodów, a duży nacisk w rozwoju systemu transportowego kładą na rozbudowę infrastruktury rowerowej. Najniższy odsetek osób popierających tworzenie stref odnotowano natomiast w grupie wiekowej 60-69 lat. Warto również zauważyć, że tworzenie sfer o ograniczonej dostępności jest nieznacznie większe wśród badanych rozpoczynających swoje codzienne podróże poza Włocławkiem (3 p.p. różnicy w stosunku do osób wyruszających zazwyczaj z Włocławka).

1.3. Podsumowanie

Gmina miejska Włocławek to komunikacyjne „serce” Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – to tutaj rozpoczyna się oraz kończy większość codziennych podróży uczestników badania. Zachowania i doświadczenia dotyczące transportu respondentów są ściśle związane z miejscem, z którego zazwyczaj rozpoczynają oni swoje codzienne przejazdy; osoby wyruszające z miasta mają również inne oczekiwania i potrzeby niż mieszkańcy gmin ościennych. Cele codziennych podróży są dla respondentów osiągalne w zazwyczaj dość krótkim czasie: w ciągu dwudziestu minut większość badanych może dostać się do szkoły lub pracy, dotarcie do lekarza POZ zajmuje mniej niż kwadrans, a na zakupy – około 10 minut. Spore dysproporcje dotyczą długości dojazdów do miejsc rozrywki: osoby spoza Włocławka docierają do nich znacznie wolniej niż te rozpoczynające podróż w mieście.

Środki transportu, z których badani korzystają najczęściej to samochody osobowe (w charakterze kierowcy) oraz autobusy komunikacji miejskiej i gminnej. Wśród osób podróżujących spoza Włocławka popularne są także autobusy typu PKS i busy, a także przejazdy samochodem osobowym w charakterze pasażera. Rzadziej natomiast osoby te przemieszczają się samochodem jako kierowcy – wskazuje to na większe zróżnicowanie wykorzystywanych środków transportu.

Głównym czynnikiem decydującym o wyborze środka transportu jest jego dostępność – kieruje się nią ponad połowa badanych, szczególnie dojeżdżających spoza Włocławka. W dalszej kolejności istotnym czynnikiem wyboru sposobu przejazdu jest czas, który trzeba poświęcić na podróż; również to kryterium ma większe znaczenie dla osób spoza miasta.

W trzech czwartych badanych gospodarstw domowych dostępny jest przynajmniej jeden spalinowy samochód osobowy; w co czwartym są co najmniej dwa auta. Samochód elektryczny posiada jedno na szesnaście badanych gospodarstw domowych. Urządzenia transportu osobistego (jak hulajnogi elektryczne) dostępne są tylko w jednym na trzysta gospodarstw

objętych badaniem; znacznie bardziej popularne są rowery, dostępne dla trzech czwartych badanych.

Transport na żądanie jako dobre rozwiązanie wyzwań transportu w mniej gęsto zaludnionych obszarach postrzega trzy czwarte uczestników badania. Usługa ta budzi większe zainteresowanie wśród osób spoza Włocławka niż respondentów podróżujących głównie w mieście. Podobnie blisko trzy czwarte ankietowanych jest zdania, że występowanie w obszarze analizy miejsc, do których nie dociera żaden transport publiczny, powinno zostać wyeliminowane, nawet jeśli wiąże się to z dużymi kosztami dla samorządów. Również w odniesieniu do tej kwestii większe poparcie odnotowano poza gminą miejską Włocławek, a zatem na obszarach gorzej skomunikowanych.

Ograniczeniem wykluczenia transportowego poszczególnych części obszaru analizy mogłoby być udostępnienie przejazdów autobusami szkolnymi osobom innym niż uczniowie. Pomysł ten popiera ponad połowa ankietowanych. Co trzecia osoba w tej grupie uważa jednak, że powinien on zostać dopuszczony warunkowo, co oznacza przede wszystkim zachowanie bezpieczeństwa i komfortu dzieci podróżujących do szkoły. W przypadku udostępnienia autobusów szkolnych osobom innym niż uczniowie poparcie wśród osób podróżujących spoza Włocławka jest nieco większe niż wyrażane przez osoby przemieszczające się głównie w obszarze miasta.

Badani, proszeni o ocenę systemu transportowego Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, najlepiej wypowiadają się na temat poziomu bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych, a także oznakowania i widoczności przejść. Stosunkowo wysoko oceniany jest także stan nawierzchni i ciągłość chodników, jak również poziom bezpieczeństwa na drogach. Najniżej oceniane – choć wciąż pozytywnie – są natomiast aspekty związane z transportem alternatywnym dla samochodów osobowych: oferta połączeń kolejowych, częstotliwość kursowania transportu miejskiego czy gminnego oraz spójność sieci dróg rowerowych.

Proszeni o wskazanie obszarów systemu transportowego, których poprawa jest szczególnie istotna, badani skupiają się przede wszystkim na obszarach związanych z bezpieczeństwem: na drogach, drogach rowerowych, chodnikach i przejściach dla pieszych, a także w zakresie organizacji ruchu drogowego. Najniższy priorytet otrzymały natomiast kwestie związane z parkowaniem: dostępność miejsc parkingowych i koszty korzystania z nich. Możliwości poprawy poruszania się po Włocławku i okolicach badani upatrują przede wszystkim w uspokojeniu ruchu drogowego – zarówno poprzez wprowadzenie spowalniających elementów infrastruktury, jak i wprowadzenie ograniczenia ruchu samochodów osobowych na wybranych odcinkach ulic w centrum miast. Stworzenie sfer ograniczonego dostępu dla ruchu samochodów o szczególnie złym wpływie na środowisko popiera blisko dwie trzecie ankietowanych. Reasumując, system transportowy Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego postrzegany jest przez jego użytkowników raczej dobrze. Największe potrzeby dotyczą lepszego skomunikowania głównych miast z miejscowościami ościennymi transportem

zbiorowym – szczególnie kolejowym. Centra miast natomiast mogą być stopniowo wyłączane z ruchu kołowego na rzecz większego udziału dobrze funkcjonującej komunikacji publicznej.

Wśród wolnych wniosków z badania zawarto następujące odpowiedzi (zachowano oryginalną pisownię):

Przy wyborze środka transportu najczęściej kieruję się...

- Porą roku – zimą nie jeżdżę na rowerze,
- Szybkością w kilku miejscach w relatywnie krótkim czasie,
- Komfortem,
- Kosztem podróży,
- Brak innych środków transportu,
- Niezależność,
- Szybkością dojazdu i bezpieczeństwem,
- Ilością kursów autobusów,
- Właściwa godzina odjazdu np do pracy,
- Możliwością dojazdu do danej lokalizacji,
- Zdrowiem. Ruch to zdrowie.

Co skłoniłoby Pana/Panią (lub Pana/Pani najbliższych) do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem?

- Gdyby powstała ścieżka rowerowa od Fabianek do Włocławka;
- Nie korzystam z samochodu codziennie;
- Gdybym miała więcej czasu to może skłoniło by mnie do rezygnacji z podróżowania samochodem;
- Tramwaj;
- Dostępność komunikacji podmiejskiej;
- Dodatkowe prawo i lewoskręty na skrzyżowaniach;
- Więcej i dalsze połączeń w miejsca gdzie tej komunikacji nie ma. Np. Nr 20 dojeżdża do Gąbinka, dlaczego nie dalej? Przez Kucierz do Lubania? Tam pracuje wiele osób i w drugą stronę;
- Lepsza infrastruktura, ścieżki rowerowe i punkty odpoczynku;
- Linia 11 do Brześcia Kuj.;
- Komunikacja miejska poza granicami miasta Włocławek, głównie dostępność autobusów niskopodłogowych;
- Darmowa komunikacja miejska, większa liczba oraz polepszenie stanu rowerów miejskich;
- Auto elektryczne;
- Dostępność komunikacji miejskiej, bezpieczne trasy rowerowe;
- Stworzenie nowych linii połączeń komunikacji miejskiej i częstszych połączeń komunikacji podmiejskiej;
- Dostępność biletów MPK – więcej punktów sprzedaży i ich lepsze oznaczenie;
- Dostępność transportu miejskiego (nie PKS);
- Jak prezydent zacznie chodzić na piechotę do pracy;

- Stworzenie komunikacji miejskiej z gminami sąsiadującymi z Włocławkiem np. Brześciem Kujawskim;
- Darmowe autobusy.

Czy inni mieszkańcy powinni mieć możliwość korzystania z autobusów, które dowożą dzieci do szkół?

- Praca;
- Gdy jest dostępność wolnych miejsc w autobusie;
- Osoby niepełnosprawne;
- Niech płacą za przejazd, wożenie darmowo dzieci uważam że też jest nienormalne. Autobusy nie jeżdżą na powietrze, a chociażby przysłowiowa złotówka już daje jakąś kwotę na cokolwiek. I tak samo emeryci-gdyby zapłacili chociaż po złotówce nie jeździliby dla zabicia czasu i nie narzekałyby 1 z 2 że autobus im nie pasuje bo 1 jedzie za 2 a 2-ga 2 po. wymagać jest prosto, ale może niech dołożą coś od siebie;
- Jeżeli mają konkretne uzasadnienie gdzie i po co jadą- np. do pracy, lekarza;
- Osoby starsze, emeryci;
- Koszty;
- W bezpiecznych warunkach, przy wolnych miejscach siedzących-wydzielonych;
- Tylko wtedy gdy w tych samych godzinach mieszkańcy mają iść do pracy (oczywiście Ci co pracują);
- Osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami i opiekunowie obu tych grup;
- Nie ze względu na bezpieczeństwo dzieci;
- Tak oczywiście. Często takie busy jeżdżą trasami którymi, nie jeżdżą busy komunikacji miejskiej;
- Na warunkach ogólnych;
- Odpowiednia opłata oraz dostępnością miejsc, najważniejsze w tym rodzaju transportu są dzieci;
- Nie. chyba że dzieci dojadą do szkoły i wtedy wykorzystać ten pojazd;
- Jeżeli są wolne miejsca w autobusie po zabranii wszystkich dzieci.

Które działania, Twoim zdaniem, są istotne dla poprawy jakości poruszania się po Włocławku i jego okolicach?

- Zwiększenie miejsc parkingowych. Poprawa jakości nawierzchni. Budowa drugiego mostu;
- Większa częstotliwość autobusów i pociągów (pociągi osobowe na linii Włocławek-Kutno powinny być co 1,5 godziny między 5.00 a 20);
- Oświetlenie punktowe przejść dla pieszych, oświetlenie ledowe przejść dla pieszych, malowanie biało-czerwone przejść dla pieszych, wysepki (tam gdzie to możliwe) na przejściach dla pieszych, malowanie biało-czerwone przejść dla pieszych wchodzące około 1,5 metra na chodnik – w celu zasygnalizowania kierowcom chęci przejścia przez jezdnię;
- Budowa dróg o dodatkowe prawo i lewoskręty;
- Żeby właściciele domów jednorodzinnych parkowali auta na swoich posesjach. Nie na drodze jak jest obecnie. Wystarczy na tych ulicach namalować podwójną linię ciągłą i po temacie;

- Poprawa stanu dróg w mieście! zwiększenie liczby miejsc parkingowych, rozbudowa spójnej sieci ścieżek rowerowych;
- Przeprawa przez Wisłę oraz przejazd kolejowy w północnej części miasta;
- Komunikacja miejska w gminach ościennych, np. Szpetal Górny
- Wybudowanie bezpiecznych ścieżek rowerowych z okolicznych miejscowości;
- Należy przede wszystkim egzekwować zakaz parkowania, niestety Straż Miejska ignoruje zgłoszenia;
- Konsekwentna egzekucja i eliminacja łamiących przepisy ruchu drogowego w tym zautomatyzowany inteligentny monitoring z odcinkowym pomiarem;
- Prędkości na terenie całego miasta;
- Budowa ścieżek rowerowych i chodników, połączenia komunikacji zbiorowej z miejscowościami wiejskimi;
- Stworzenie komunikacji miejskiej z sąsiednimi gminami;
- Chodniki są okupowane często przez rowerzystów, nikt ich nie kontroluje, nie reaguje straż miejska;
- Zmiana władz miasta;
- Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach wymaga przestrojenia: najpierw piesi potem auta lub odwrotnie tak jak pokazują w innych krajach auta na skrzyżowaniu czerwone a piesi wchodzą na pasy. Teraz jest tak, że dostajemy zielone światło do skrętu autem w lewo a tam pieszy na pasach. Drugi problem to piesi na pasach: przy centrach handlowych, szkołach itp. rozumiem, że są ważniejsi ale na ul. Toruńskiej za "inwalidami" to już przesada. tam jest 70 km/h dla aut i tam pieszy powinien poczekać na możliwość przejścia.

2. Zogniskowane wywiady grupowe (FGI)

Podczas wywiadów grupowych poszukiwano odpowiedzi na pytania o percepcję wyzwań związanych z mobilnością ze strony różnych grup mieszkańców i interesariuszy – od specjalistów w urzędach, przez zwykłych mieszkańców i uczniów szkół, aktywistów i seniorów, aż po włodarzy ośrodków. FGI to badanie jakościowe mające przede wszystkim charakter eksploracyjny. Badania nie miały na celu określenia natężenia danej cechy, ale rozmowy o przyczynach i genezie konkretnych opinii. FGI miały charakter dyskusji prowadzonej przez moderatora, w której uczestniczyło kilka osób. Zadaniem moderatora było właściwe ukierunkowanie rozmowy oraz zachęcanie respondentów do aktywności. Odbłyły się następujące badania grupowe:

2.1. FGI z przedstawicielami wydziałów odpowiedzialnych za transport i planowanie przestrzenne gmin MOF – 4 kwietnia 2022 r. – spotkanie badawcze online, 10:00-12:00

Zaproszenie na to spotkanie wystosowano do wszystkich gmin obszaru oraz powiatu, dokonano także przypomnienia telefonicznego. Mimo to znaczna część gmin nie była zainteresowana udziałem w rozmowie, a przedstawiciele samorządów nie chcieli brać udziału w dyskusji.

Gminy nie planują w sposób kompleksowy polityki mobilności i nie uwzględniają kwestii zrównoważonego transportu w polityce przestrzennej. Powiązanie zakładów przemysłowych w Brześciu Kujawskim z Włocławkiem ma kluczowy charakter. Gmina Włocławek, Chocień, Lubraniec czy Kowal wskazywane były jako główne miejsca, z których przemieszczają się do pracy do Włocławka mieszkańcy obszaru. Do najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów (pod względem suburbanizacji) zaliczono Modzerowo, Józefowo, Warząchewkę, Nową Wieś.

Wskazano, że most Marszałka Rydza-Śmigłego istotnie się korkuje, a przejazd przez tamę nie stanowi dostatecznej alternatywy. Z tego względu okolice katedry stanowią wąskie gardło. Dużym natężeniem ruchu cechują się także ul. Kapitulna i Wojska Polskiego. Zasadniczo jednak, ze względu na rozbudowany układ drogowy, we Włocławku nie ma dużych korków – występują one miejscowo w centrum. Z punktu widzenia transportu publicznego i ruchu indywidualnego kluczowe jest rozwiązanie kwestii przejazdu kolejowego na ul. Wienieckiej.

Pracownicy zakładów Anwil korzystają z własnych samochodów i generują istotny ruch na drodze krajowej nr 91, jednak jest tam droga dla rowerów. Uczestnicy spotkania wskazywali, że choć przebiega tamtędy linia kolejowa i oferta połączeń jest względnie atrakcyjna, nie jest to infrastruktura na miarę XXI w. Pojawiały się także wątpliwości, czy oferta kolei jest dostosowana do potrzeb zakładów pracy.

Problemem dla systemu mobilności jest możliwość dotarcia z pociągów przybywających do miasta w godzinach wieczornych do celów podróży. Negatywnie oceniono także możliwość dotarcia do uzdrowiska Wieniec-Zdrój – oferta możliwości dotarcia tam pogorszyła się w ostatnich latach.

Podczas spotkania chwalono system połączeń rowerowych z okolicznymi gminami i wskazywano, że są one konsekwentnie rozbudowywane – ich spójność mogłaby się poprawić. Wskazano na potrzebę integracji roweru publicznego Włocławka i Brześcia Kujawskiego oraz konieczność budowy nowej infrastruktury rowerowej od ronda Falbanka przez Pikutkowo do Brześcia Kujawskiego. Poruszanie się dziś w tej relacji rowerem określono mianem „misji samobójczej”. Wskazano na trwające prace w zakresie tworzenia koncepcji budowy dróg dla rowerów w regionie, w szczególności w otoczeniu Zalewu Włocławskiego. Jako dobry przykład infrastruktury rowerowej wymieniono drogę Brześć Kujawski – Kruszyn.

Granice Włocławka stanowią efektywną barierę dla podróżowania transportem publicznym, poza jego granicami oferta jest nieatrakcyjna i szczątkowa. Lokalizacja budynków PWSZ na Zawiszu została oceniona negatywnie z punktu widzenia mobilności. W obliczu ogólnych problemów komunikacyjnych tego rejonu Włocławek poszukuje alternatywnych rozwiązań, m.in. parkingów P&R.

W przestrzeni Michelina przebudowano al. Jana Pawła II, pojawiły się tam ronda, jednak istnieją wątpliwości, czy usprawniły one ruch na rasię. Pozytywnie oceniono samowystarczalność Michelina pod względem podstawowych usług publicznych.

2.2. FGI ze zwykłymi mieszkańcami oraz organizacjami pozarządowymi – 6 kwietnia 2022 r. – Śródmieście Cafe we Włocławku, 18:15-20:15

Uczestnicy spotkania, ze względu na ich miejsce zamieszkania oraz codzienne aktywności, prezentowali różne sposoby przemieszczania się: bazujące na transporcie zbiorowym i rowerowym dla osoby mieszkającej w śródmieściu, transporcie rowerowym i prywatnym samochodzie dla osoby mieszkającej w dzielnicy ościennej oraz bazujące na samochodzie prywatnym dla osoby mieszkającej na przedmieściach.

W rozmowie wskazano na nierównomierną dostępność transportu zbiorowego w obszarze miasta. Jako dzielnice o dobrej dostępności wskazano Śródmieście, a o niewystarczającej – dzielnice Południe i Zazamcze. Wskazano na brak konkurencyjnych połączeń transportem zbiorowym na trasie Włocławek – miejscowości podmiejskie, wynikający ze znacznie dłuższego czasu podróży autobusem (40 minut) niż samochodem (15 minut), małej częstotliwości odjazdów autobusów (co ok. 1 h) oraz niedostosowanie godzin odjazdów do godzin otwarcia uczelni. Uczestnicy spotkania jako wady transportu zbiorowego we Włocławku wskazali zbyt długie linie autobusowych, co przekłada się na dłuższy czas przejazdu, zwrócono także uwagę na brak skoordynowania oferty różnych przewoźników. Jedynie osoba mieszkająca w centrum miasta wskazała na dobrą dostępność transportu zbiorowego

i możliwość osiągnięcia wszystkich celów podróży w mieście autobusem. Znacznym ułatwieniem w korzystaniu z transportu zbiorowego mogłaby być wspólna aplikacja integrująca różnych przewoźników oraz brak konieczności płacenia gotówką. Do organizacji przewozów na terenie WłOF proponowano wykorzystanie mniejszych autobusów (mniejsze koszty) dostosowanych do popytu.

Dla uczestników spotkania dostępność transportu zbiorowego nie jest istotnym kryterium w przypadku wyboru nowego miejsca zamieszkania – najważniejsze kryterium to cena za m² mieszkania, istotne jest również dobre połączenie do przemieszczania się prywatnym samochodem.

Dla wszystkich uczestników spotkania głównym środkiem przemieszczania się w obszarze MOF, poza Włocławkiem, był prywatny samochód. Dla osoby mieszkającej na obrzeżach Włocławka samochód ma przewagę również w nieco dalszych podróżach, np. do Torunia. Wynikało to z dobrej dostępności drogowej (autostrada A1) oraz dłuższego czasu podróży w przypadku kolei (dojazd na dworzec w centrum Włocławka). Wskazano na wykorzystanie transportu kolejowego głównie przez dzieci i młodzież w podróżach do szkoły.

Jako priorytety w wyborze środka transportu wskazano czas podróży, komfort oraz przewidywalność. Wskazano na dobry komfort podróży i przewidywalność autobusów we Włocławku, choć zwrócono uwagę na brak klimatyzacji oraz niedostosowanie dla osób głuchoniemych. Jeden z uczestników spotkania, przemieszczający się na co dzień prywatnym samochodem, wskazał na chęć zmiany środka transportu na autobus w przypadku zbliżonych czasów przejazdu do prywatnego samochodu.

Wskazano na dobre warunki do przemieszczania się samochodem i parkowania na terenie Włocławka i WłOF. Jest to najszybszy sposób przemieszczania się, a znalezienie miejsca postojowego, legalnego lub nie, nie stanowi problemu. Jednocześnie zwrócono uwagę na niską kulturę jazdy kierowców we Włocławku. W przypadku ograniczenia możliwości przemieszczania się samochodem we WłOF dla osób mieszkających poza centrum Włocławka może to oznaczać wykluczenie społeczne oraz zawodowe.

Jako bariery w wykorzystaniu roweru do codziennych podróży wskazano m.in.: dużą odległość z dzielnic podmiejskich do centrum Włocławka, warunki atmosferyczne (korzystanie z roweru jedynie w sezonie letnim), brak odpowiedniego zaplecza socjalnego w miejscu pracy/szkole umożliwiającego przebranie się/umycie po jeździe, brak parkingów rowerowych, niewystarczające pokrycie terenu WłOF drogami rowerowymi oraz niebezpieczeństwo związane z intensywnym ruchem kołowym na niektórych drogach. Wskazywano również na wysoki poziom kradzieży rowerów, brak zadaszonych lub zamykanych parkingów rowerowych, a także monitoringu przy strategicznych parkingach rowerowych. Wskazano także na ograniczenia w wykorzystaniu roweru miejskiego do codziennych podróży – ze

względem na małą liczbę relokacji jest on często niedostępny, co przekłada się na niski poziom przewidywalności w planowaniu podróży z użyciem tego środka transportu.

Uczestnicy wskazywali na dobry dostęp do usług we Włocławku oraz dobry dostęp do podstawowych usług na terenach podmiejskich, a także prawdopodobnie w całym WłOF. Włocławek stanowi zaplecze dla usług wyższego rzędu we WłOF.

Uczestnik spotkania wskazał, że mieszkańcy osiedla przy ul. Zakręt czują się bardzo wykluczeni transportowo, bo autobusy odjeżdżają tylko rano jak mieszkańcy idą do pracy na pierwszą zmianę, a uczniowie do szkoły. Później po dopiero 14:00, więc są w zasadzie uwięzieni na osiedlu i kiedy chcą gdzieś jechać, to jedyną opcją jest przejście 3 km przez las w okolice Anwilu, co w nocy lub zimą nie jest zbyt przyjemną opcją. Mieszkańcy twierdzą, że czasem łatwiej jest im dostać się do Lubania niż do Włocławka. Poza tym na osiedlu brakuje usług – jest tam jeden sklep spożywczy i to bardzo drogi, najbliższa Biedronka znajduje się przy ul. Toruńskiej.

2.3. FGI z przedstawicielami administracji, organizacją pozarządową i zwykłymi mieszkańcami – miasto Kowal – 7 kwietnia 2022 r., 10:00-12:00

W spotkaniu wzięło udział trzech przedstawicieli administracji oraz czworo przedstawicieli klubu seniora. Włocławek został określony jako główne miejsce pracy dla mieszkańców Kowala. Stanowi również zaplecze usług wyższego rzędu, takich jak kultura, rozrywka oraz niektórych usług specjalistycznych, np. telekomunikacyjnych. Jako przeszkodę w efektywnym zorganizowaniu dojazdów transportem zbiorowym wskazano różne godziny rozpoczynania pracy, co utrudnia dopasowanie rozkładów jazdy. Połączenia autobusowe do Włocławka są oceniane negatywnie, m.in. ze względu na brak połączeń powrotnych w godzinach wieczornych. Transport kolejowy nie jest brany pod uwagę w codziennych podróżach w obszarze WłOF ze względu na oddalenie dworca kolejowego oraz brak integracji z transportem autobusowym. Część mieszkańców dojeżdża rowerem/samochodem na stację kolejową w Czerniewicach/Gołaszewie i dalej podróżuje koleją.

W opinii uczestników spotkania umożliwienie podróżowania mieszkańcom gminy w ramach przewozów szkolnych nie jest możliwe ze względów formalnych oraz bezpieczeństwa.

Obszar miasta jest objęty usługami Kujawsko-Pomorskiego Transportu Autobusowego. Uczestnicy wskazują na nieaktualne rozkłady jazdy przekazane przez przewoźnika, co może świadczyć o niskim poziomie współpracy. Miasto Kowal organizuje dowozy dzieci do szkół. W ramach MOPS-u funkcjonuje transport na żądanie dla osób starszych oraz niepełnosprawnych wykluczonych transportowo. Na terenie miasta funkcjonuje również dwóch przewoźników prywatnych. Przejazdy transportem zbiorowym są organizowane także przez zakłady pracy w Brześciu Kujawskim oraz Lubieniu (dowozy do stref ekonomicznych). Wzajemne relacje prywatnych i publicznych organizatorów transportu opierają się na konkurencji. Uczestnicy wywiadu wskazują na brak połączeń regionalnych (Płock, Gostynin) oraz na stopniowe pogarszanie się funkcjonowania transportu zbiorowego we WłOF. Zwracają

również uwagę na drożące bilety kolejowe, choć nie są w stanie określić ich obecnego kosztu. Jako najważniejsze kryteria wyboru transportu zbiorowego podają czas dojazdu, integrację z trybem funkcjonowania zakładów pracy oraz komfort podróży.

Budynek dworca autobusowego w Kowalu został zaadaptowany na cele centrum kultury. Zmiana funkcji wynikała z dewastowania budynku. Do dyspozycji podróżujących autobusami pozostają wiaty autobusowe oraz toi-toi. W sezonie zimowym budynek dworca jest otwarty i funkcjonuje jako poczekalnia. Uczestnicy spotkania nie wskazują na potrzebę polepszenia infrastruktury pasażerskiej w Kowalu.

Przemieszczanie się rowerem po Kowalu jest uznawane za bezpieczne. Dzieci dojeżdżają rowerami do szkoły. Wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego zbudowano ciąg pieszo-rowerowy, planowana jest też budowa obwodnicy rowerowej od ul. Wojska Polskiego, a także budowa drogi dla rowerów w kierunku jeziora Rakutowskiego. Ruch rowerowy odbywa się głównie w ruchu ogólnym. Jedna z uczestniczek jednak wskazuje na brak poczucia bezpieczeństwa w czasie przemieszczania się rowerem oraz korzystanie z chodników w tym celu. Na niektórych ulicach wyznaczono strefy zamieszkania i zastosowano elementy uspokojenia ruchu, m.in. na ul. Jagiełły. W centrum obowiązuje strefa zamieszkania, uczestnicy spotkania określają tę przestrzeń jako bezpieczną dla pieszych i rowerzystów. Planowane są inwestycje drogowe, m.in. budowa ronda, nowe elementy uspokojenia ruchu, w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Jakość życia w Kowalu jest oceniana jako bardzo dobra. Wskazuje się na napływ nowych mieszkańców do miasta, w większości osób, które wyjechały na studia lub w celach zawodowych. Przemieszczanie się pieszo oraz wyposażenie przestrzeni publicznych (m.in. liczba i rozmieszczenie ławek, stan techniczny, tereny zieleni) również oceniane są pozytywnie.

Miasto realizuje program Czyste Powietrze. Planowana jest budowa stacji dla rowerów elektrycznych. W szkołach prowadzone są spotkania edukacyjne dotyczące ekologii – transport zbiorowy pojawia się głównie w kontekście ograniczania emisji.

2.4. FGI z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu) – Włocławek – 25 kwietnia 2022 r., 18:00-20:00

W spotkaniu wzięły udział osoby mające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu – osoby łączące poruszanie się pieszo, transportem publicznym, samochodem i rowerem. Badani wskazywali, że tylko transport szynowy jest w stanie budować przewagę transportu publicznego.

Poruszano kwestię budowy obwodnicy miasta i trzeciej przeprawy przez Wisłę, która byłaby szansą na uprzywilejowanie transportu publicznego na moście im. Marszałka Rydza-Śmigłego.

Wskazano na konieczność budowy zielonych korytarzy dla ruchu pieszego i rowerowego. Stwierdzono, że 15 minut jest maksymalnym czasem dojścia do codziennych celów podróży, ale okazjonalne przemieszczanie się pieszo może trwać nawet 30-40 min w jedną stronę.

Transport publiczny we Włocławku zasadniczo postrzegany jest jako atrakcyjny – niskopodłogowe autobusy, nowy tabor – po badaniach M. Gromadzkiego poprawiono częstotliwość, a rozkłady są skoordynowane. Pociągi na odcinku Toruń – Włocławek są atrakcyjnym rozwiązaniem, odmiennie od kierunku na Kutno.

Wskazano na rolę gmin w zagospodarowaniu obszarów w pobliżu linii kolejowych – okolice miejscowości Pińczata i Warząchewka. *Dlaczego nie przeniesiono peronu w Lubaniu? Może dlatego, że osoby podejmujące decyzję jeżdżą samochodami.*

Padło sformułowanie, że transport kombinowany we Włocławku nie ma racji bytu, ponieważ ruch samochodem jest zbyt prosty: *Co innego Warszawa, co innego Włocławek* – nie ma sensu jechać koleją, bo nie ma korków. Parkingi buforowe mogą się nie sprawdzić we Włocławku, ponieważ autobus stoi w tych samych korkach co samochody, a jego częstotliwość jest mało atrakcyjna. Poruszono temat buspasa na odcinku Michelin – Południe, jednak pojawiły się wątpliwości co do jego efektywności z punktu widzenia kosztów.

W opinii rozmówców wśród mieszkańców panuje przekonanie, że *samochód to wolność, samochód to komfort*. Kwestia kosztów transportu jest na dalszym miejscu. Nawet jeśli koszty paliwa będą wyższe, dużo ludzi nadal będzie korzystało z samochodów. Mamy niską świadomość na temat zmian klimatycznych, ale świadomość ta rośnie. Powinniśmy wyprzedzać przyszłe problemy mieszkańców. Niezależnie od ogólnie niesprzyjających warunków dla zrównoważonej mobilności w ścisłym śródmieściu potrzebna jest strefa uspokojonego ruchu. Jest sens ograniczać ruch w śródmieściu metodą małych kroków.

Uzupełnianie układu drogowego, choć jest potrzebne, zwiększy przewagę ruchu samochodowego nad transportem publicznym. Zdania dotyczące konieczności domknięcia obwodnicy Włocławka były podzielone. Z jednej strony wskazano, że obwodnica mogłaby przenieść ruch tranzytowy z centrum miasta (jeśli taki występuje), z drugiej, istniejący układ drogowy wraz z autostradą A1 spełnia już rolę obwodnicy, a dodatkowa rozbudowa infrastruktury drogowej będzie sprzyjała przemieszczaniu się prywatnym samochodem.

Wskazano na problem braku realizacji strategii we Włocławku – nie zrealizowano rekomendacji po wcześniejszej współpracy z ekspertami. Każdy we władzach korzysta z samochodu, wielu mieszka poza miastem. SUMP powinien być szczegółowy, nie ogólny. *Zróbmy konkret. Nie ma ludzi, którzy wiedzą o co chodzi, a ogólne zapisy można zinterpretować na niekorzyść zrównoważonej mobilności.* Potrzebne jest konsultowanie lokalizacji przystanków przy przebudowie ulic oraz większa koordynacja inwestycji.

Wskazywano na deficyty w zakresie marketingu transport publicznego. Promocja rozwiązań jest zbyt słaba. Wskazano na konieczność odpowiedniej promocji SUMP.

Podobnie jak w wypadku innych warsztatów pojawiło się wyzwanie skomunikowania Brzeskiej Strefy Gospodarczej – zarówno transportem publicznym, jak i drogą dla rowerów. Konieczne jest także skomunikowanie obszaru gminy Fabianki, gdzie toczą się intensywne procesy urbanizacyjne. Wskazano, że jeśli na obszarze, na którym od początku nie ma transportu publicznego powstają domy, trudno później przekonać ludzi do rezygnacji z samochodu.

2.5. FGI z młodzieżą w Szkole Podstawowej nr 23 – 13 czerwca 2022 r.

2.5.1. Klasa A

Warsztat został przeprowadzony 13.06.2022 r. Wzięło w nim udział 18 uczniów. Spotkanie rozpoczęto od przedstawienia celu spotkania oraz krótkiego wprowadzenia dotyczącego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wywiad dotyczący przemieszczania się we WłOF oraz oczekiwań z tym związanych zaczęto od tzw. dzienniczka podróży. Uczniowie zostali zapytani o miejsce zamieszkania oraz sposób, w jaki zazwyczaj przemieszczają się do szkoły. Uczniowie w większości stanowili mieszkańców miasta Włocławek. Uczniowie jako najczęstszy sposób dotarcia do szkoły wskazywali autobus, przemieszczanie się pieszo oraz dojazd samochodem (8 osób wskazało, że regularnie jest podwożone do szkoły przez rodziców). Żadna z osób nie wskazała na dojazd do szkoły rowerem. Czas podróży większości z uczniów mieścił się w 15 minutach, a maksymalnie nie przekroczył 30 minut. Podróże do szkoły zostały ocenione pozytywnie – nie wskazano na konkretne zagrożenia lub niedogodności wynikające z codziennie pokonywanych tras, niezależnie od wykorzystywanego środka transportu. Następnie przedstawiono główne założenia zrównoważonej mobilności oraz powiązania codziennych podróży ze zmianami klimatu, ochroną środowiska oraz rozwojem miast. Uczestnicy spotkania byli angażowani w trakcie prezentacji do wyrażania własnej opinii co do poruszanych tematów. Uczniowie właściwie określili najbardziej i najmniej przyjazne dla środowiska środki transportu.

W drugiej części spotkania uczniowie zostali podzieleni na 5 grup roboczych oraz poproszeni o zaprojektowanie miejskiej ulicy. Ulica ta miała być atrakcyjną przestrzenią publiczną, gdzie można spotkać się ze znajomymi a także dostać się na różne sposoby. Wszystkie grupy skorzystały z omawianych na wcześniejszej prezentacji rozwiązań sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu, np. poprzez zaprojektowanie wydzielonych dróg rowerowych, wprowadzenie ograniczenia prędkości oraz jednego kierunku ruchu czy też wprowadzenie ruchu obwodowego z wewnętrznym ciągiem pieszym. W większości projektów dominował jednak prymat przemieszczania się samochodem nad innymi formami transportu. Proponowano barierki oddzielające chodniki od jezdni oraz miejsca postojowe dla samochodów przy usługach, a także hipermarket ze znacznym parkingiem naziemnym

w strefie frontowej (po konsultacji zaproponowany od tyłu budynku, a w strefie wejściowej zlokalizowano przystanek autobusowy i wygodne dojście do budynku).

Na początku oraz na końcu spotkania uczniowie zostali zapytani o ich preferencje dotyczące przemieszczania się w miastach w przyszłości. Większość osób opowiedziała się za prywatnym samochodem; ich zdanie nie uległo zmianie w trakcie spotkania.

2.5.2. Klasa B

Warsztaty zostały zrealizowane 13.06.2022 r. W warsztatach uczestniczyło 12 uczniów. Podczas warsztatów zostały poruszone kwestie dotyczące dojazdu do szkoły środkami komunikacyjnymi, czasu dojazdu, bezpieczeństwa oraz przyszłości poruszania się po obszarze funkcjonalnym. W pierwszej kolejności rozpoczęto badania od zapytania uczniów o miejsce zamieszkania. Wszyscy uczniowie biorący udział w warsztatach mieszkali we Włocławku, a czas dojazdu do szkoły nie wynosił więcej niż 15 minut. Jeśli chodzi o środek transportu wykorzystywany w dojeździe do szkoły, to 50% uczniów dojeżdżało z rodzicami samochodem, natomiast 50% uczniów do szkoły chodziło pieszo. Wszyscy uczniowie stwierdzili, że nie muszą czekać na transport, zarówno przed, jak i po zajęciach szkolnych. Uczniowie stwierdzili, że podróże do szkoły są bezpieczne i wygodne, wskazali jedynie na problem zatrzymywania się kierowców przed przejściami dla pieszych. Nie wszyscy kierowcy zatrzymują się przed przejściami dla pieszych. Na skrzyżowaniu ulic Kapitulnej i Wyspiańskiego w przejściu przez drogę pomaga Pan Stopek. Zdecydowana większość uczniów zadeklarowała, że byłaby w stanie poruszać się po mieście hulajnogami.

Podczas warsztatów została poruszona kwestia sposobu dotarcia na plac Wolności. Uczniowie wskazali, że najlepszy jest dojazd komunikacją publiczną. Możliwy jest również dojazd za pomocą rowerów, jednakże brakuje ścieżek w centrum miasta, co utrudnia sprawne dotarcie na plac Wolności. Została poruszona kwesta bezpieczeństwa na terenie dzielnicy Południe. Uczniowie wskazali, że przejazd przez osiedla nie zawsze jest bezpieczny. Skrzyżowanie ulic Kaliskiej i Planty uznawane jest za niebezpieczne. Zdarzają się kradzieże, zaczepki.

Uczniowie wskazali oczekiwania na najbliższe lata. Wśród najważniejszych warto wymienić:

- budowę nowych ścieżek rowerowych (w szczególności na terenie dzielnicy Południe),
- częstsze przeglądy rowerów miejskich,
- połączenie istniejących ścieżek w spójną całość,
- budowę nowych stacji ładowania dla samochodów elektrycznych,
- doświetlenie przejść dla pieszych.

2.6. FGI z młodzieżą w Liceum nr 4 – 14 czerwca 2022 r.

2.6.1. Klasa 3 (uczniowie z klas A-E)

Warsztaty zostały przeprowadzone 14.05.2022 r. W warsztatach uczestniczyło 32 uczniów. W badanej szkole 14 uczniów wskazało miejsce zamieszkania jako Włocławek, natomiast 16

uczniów zadeklarowało miejsce zamieszkania w gminach WłOF (Brześć Kujawski, Lubraniec, Kowal). Niemalże połowa uczniów (15 osób) dojeżdżała do szkoły autobusem (w tym 7 osób dojeżdżało autobusem z gmin WłOF). Uczniowie dojeżdżający spoza Włocławska zaznaczyli, że autobusy są zawsze spóźnione. Drugim najpopularniejszym środkiem transportu było dojście pieszo (7 osób). Kolejno uczniowie wskazali samochód i rower (po 5 osób), natomiast z pociągów i hulajnóg nikt nie korzystał. Jeśli chodzi o czas podróży do szkoły, to 12 osób zadeklarowało, że czas dojazdu do szkoły wynosił mniej niż 15 minut; 11 osób odpowiedziało, że czas podróży wynosił między 15 a 30 minut. Natomiast 8 osób zadeklarowało, że czas podróży wynosił 30-60 minut. Jedynie jednemu uczniowi czas dojazdu do szkoły zajmował więcej niż godzinę. Osoby dojeżdżające do szkoły z gmin WłOF wskazały na problem oczekiwania na autobus po zajęciach szkolnych, w niektórych przypadkach czas ten wynosił 60-90 minut. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo podczas podróży do szkoły to zdecydowana większość uczniów twierdzi, że są w stanie bezpiecznie dostać się do szkoły. Jedynie kilka osób wskazało na brak ścieżek w niektórych miejscach, co przekłada się na obniżenie bezpieczeństwa. Uczniowie pytani o poruszanie się po mieście w przyszłości wskazali, że po zrobieniu prawa jazdy przesiadą się z komunikacji publicznej do samochodów. Uczniowie wskazali, że najłatwiejszy sposób dotarcia na plac Wolności możliwy jest za pomocą autobusów miejskich oraz pieszo.

Najważniejsze problemy komunikacyjne wskazane przez uczniów to:

- brak wiaty na rowery na terenie szkoły,
- rowery miejskie są często uszkodzone, wymagane są częstsze przeglądy,
- brak klimatyzacji w autobusach miejskich,
- oferta pociągów jest nie wystarczająca, aby korzystać z nich w codziennym przemieszczaniu się,
- brak wspólnej sieci dróg rowerowych (brakuje niektórych odcinków),
- notorycznie spóźnione autobusy dojeżdżające do Włocławka.

3. Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)

W ramach procesu badawczego przeprowadzono 15 badań IDI z kluczowymi interesariuszami. Poniżej przedstawiono kluczowe ustalenia ze spotkań.

3.1. Departament Transportu Starostwa Powiatowego we Włocławskiego

W wywiadzie z przedstawicielami Starostwa Powiatowego we Włocławskiego wzięły udział dwie przedstawicielki Wydziału Komunikacji, wśród nich Pani Małgorzata Terpińska, która odpowiada bezpośrednio za współpracę powiatu z przewoźnikiem.

Kluczowe ustalenia:

- KTPS odpowiada na potrzeby powiatu, a współpraca układa się dobrze;
- Układ linii inicjowanych przez powiat został wypracowany w wyniku spotkań dyrektorów placówek oświatowych i władz powiatu;
- Powiat nie dysponuje odpowiednimi zasobami kadrowymi do zajmowania się w sposób kompleksowy kwestiami organizacji transportu publicznego;
- Powiat nie posiada aktualnego planu transportowego – najnowszy dokument pochodzi z 2014 r. i nie odpowiada obecnym potrzebom;
- Powiat nie realizuje w pełni zadań organizatora transportu, pewne zadania organizatora *de facto* wykonuje KTPS;
- Istnieje potencjał dalszego rozwijania transportu publicznego w obszarze, zauważalny jest rozwój strefy przemysłowej w Brześciu Kujawskim.

3.2. Zastępca Prezydenta Miasta Włocławek, Krzysztof Kukucki

Kluczowe ustalenia:

- Powoli zachodzi proces integracji międzygminnej. Prezydent będzie prowadził rozmowy dotyczące utworzenia stowarzyszenia międzygminnego.
- Włocławek widzi obszar WłOF jako wspólny, mogący działać razem.
- Toczą się rozmowy dotyczące budowy lotniska biznesowego w gminie wiejskiej Włocławek. Gmina jest przeciwna lokalizacji lotniska, Miasto widzi w tym potencjał do wzmocnienia rozwoju stref aktywności gospodarczej we WłOF.
- W celu sprawnego zorganizowania transportu zbiorowego konieczne jest zaangażowanie województwa oraz integracja oferty różnych przewoźników. Miasto Włocławek może udostępnić swój system informacyjny w celu integracji informacji pasażerskiej.
- Miasto rozmawia z przedsiębiorcami w celu organizacji zmian pracy w zakładach tak, aby zmniejszać obciążenie ruchem w godzinach szczytu.
- Włocławek oferuje tani bilet miesięczny (76 zł/msc).

- Brak połączeń rowerowych z sąsiednimi gminami.
- Problemem w objęciu sąsiednich gmin miejskim transportem zbiorowym jest konkurencja prywatnych przewoźników, którzy oferują tańszy wozokilometr.
- Koszty organizacji transportu zbiorowego powinny być dzielone pomiędzy powiat i gminy.
- Brak woli do współpracy z Włocławkiem ze strony Powiatu Lipnowskiego.
- Brak woli do współpracy ze strony Brześcia Kujawskiego.
- We Włocławku rozważa się budowę transportu szynowego, tj. tramwaju lub SKM.
- Prowadzone są rozmowy dotyczące lokalizacji węzła intermodalnego w sąsiedztwie Anwilu; PKP PLK zainteresowane jest rozbudową stacji Brzezie.
- Planowane inwestycje to:
 - obwodnica Michelina od zachodu,
 - trzeci most na Wiśle,
 - parking strategiczny przy węźle przesiadkowym przy ul. Węglowej.
- Zmniejszanie liczby miejsc postojowych może budzić opór mieszkańców, w tym radnych miejskich.
- Miasto wprowadza ograniczenia dla parkowania samochodów osobowych stopniowo. Przykładem takiego działania jest ul. Piwna.
- Oczekiwania wobec PZMM to:
 - analiza potrzeb oraz możliwości rozwoju węzła przesiadkowego we Włocławku,
 - analiza tras rowerowych we WłOF,
 - analiza budowy transportu szynowego – SKM lub tramwaju.

3.3. Przewodniczący Rady Miejskiej w Brześciu Kujawskim

Piotr Stanny

Kluczowe ustalenia:

- Połączenie Brześć – Wieniec jest istotne z punktu widzenia transportu publicznego.
- Opłata uzdrowska może być podstawą do organizacji transportu niskoemisyjnego do uzdrowiska Wieniec-Zdrój.
- Problem partycypacji w kosztach transportu ze strony gmin – brak chęci.
- Miejscowości wykluczone komunikacyjne: powinna powstać zhierarchizowana mapa potrzeb.
- Problem najlepiej diagnozuje się, kiedy ma się go samemu. Znaczna część decydentów we WłOF nie porusza się transportem publicznym.
- Brakuje podmiotu, który koordynowałby mobilność do Brzeskiej Strefy Gospodarczej.
- Ruch drogowy rośnie, więc jest coraz mniej bezpiecznie.
- Skrzyżowanie przy DK62 i DW268 jest niebezpieczne, wyświetlacz prędkości pożądany.
- Im dalej zarządca infrastruktury znajduje się od Brześcia, tym trudniej o współpracę.

- Przekraczanie prędkości jest nagminne. Policja za mało się tym zajmuje. Brak działań prewencyjnych.
- Niebezpieczna jazda motocyklistów, często pojazdy w złym stanie technicznym.
- Ścieżek rowerowych jest coraz więcej, ale nie ma pewności, czy można dziecko puścić do szkoły rowerem. Problemem spójność infrastruktury i bezpieczeństwo.
- Edukacja komunikacyjna jest potrzebna w szkołach, powinno się rozszerzyć jej zakres.
- Połączenie już istniejących dróg dla rowerów, niekoniecznie dalszy rozwój sieci.
- Planowanie przestrzenne powinno wyprzedzać działania inwestycyjne. Brakuje spójnej linii różnych jednostek samorządu terytorialnego.
- Proces suburbanizacji wpływa na Brześć Kujawski. Specyfika nowych i starych mieszkańców gminy jest odmienna.

3.4. Departament Infrastruktury i Transportu Województwa

Kujawsko-Pomorskiego – Naczelnik wydziału Wydział Organizacji

i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Grzegorz Piątek

Kluczowe ustalenia:

- Wiślana trasa rowerowa to kluczowy projekt województwa, najważniejszy odcinek znajduje się od Włocławka na północ. Stosowane są tam Standardy EuroVelo;
- W kontekście WłOF istotny jest dojazd rowerem do parków krajobrazowych.
- Kowal – Włocławek to istotny korytarz dla sieci rowerowej. Wskazano także na korytarz Włocławek – Brześć Kujawski – Osiężyny.
- Problem z przekazaniem terenów po kolejach wąskotorowych (tereny w zarządzie PKP, niektóre objęte ochroną konserwatorską), który uniemożliwia planowanie tam dróg dla rowerów, nie stanowią uzupełnienia sieci wojewódzkiej.
- Inwestycje rowerowe: droga o szerokości 2,5-3 m na trasie Kowal – Brześć, DW317 – droga dla rowerów, Kruszyn, Chodecz, krótki odcinek.
- Samorząd dąży do utworzenia pętli turystycznej Włocławek – Brześć – Kowal. Województwo w pierwszej kolejności finansowało budowę dróg rowerowych, które tworzyły ciągłą sieć. Dążą do połączenia istniejących odcinków DDR.
- Natężenie powyżej 1 000 pojazdów: budują wydzieloną DDR jako wydzieloną infrastrukturę zgodnie ze standardami EuroVelo.
- Niespójności DW270, DW269 – braki dowiązań projektów gminnych, systemowy problem niezgodności z warunkami technicznymi, projekty są uzgadniane zbyt późno lub są realizowane bez uzgodnienia.
- Każdy zarządca dróg robi co chce, nie ma wymuszonej koordynacji.
- Realizacja obwodnic i poprawa sytuacji dot. miejsc niebezpiecznych.

- Finansowanie inwestycji: DW265 w tej perspektywie, DW262 w poprzedniej, DW270 – obecnie przetarg, budowana jest obwodnica Lubrańca. W ramach planowanych przebudów dróg nie powstaną drogi dla rowerów/ciągi pieszo-rowerowe. Gminy nie zwróciły się z taką potrzebą do zarządcy drogi.
- Modernizowana jest DW269 do granicy województwa i odcinek Chodecz – Chocień.
- Konwenty zarządców dróg powiatowych, wymiana informacji – raz na pół roku.
- Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przechodziła zmiany, obecnie to gremium 30-osobowe sprawdza się lepiej niż szersza formuła.
- Nie powstają nowe analizy na temat BRD o dużej objętości, województwo skupia się na działaniach na podstawie konkretnych lokalnych analiz: SDR, wypadkowość, coroczne informacje o wypadkach, komisja badania wypadków śmiertelnych, nie później niż 7 dni po wypadku podejmowane są działania. Wśród ostatnich działań we WłOF: W Więńcu powstała sygnalizacja pulsacyjna i odsunięto przejście dla pieszych od osi skrzyżowania, przeniesiono bliżej szkoły.
- Niedostosowanie prędkości do warunków jest główną przyczyną wypadków, zdarzają się najechania na drzewo.
- Doświetlenie przejść – brak wsparcia dla dróg wojewódzkich.
- Prowadzona jest weryfikacja obszarów zabudowach – D42/3. Dostosowanie lokalizacji tablic – powinny obejmować tylko te tereny, gdzie istnieją: chodnik, zjazdy do posesji i oświetlenie. Na pozostałych obszarach można stosować znaki ograniczenia prędkości, a pieszy jest zobowiązany nosić kamizelkę odblaskową.
- W wyniku analizy dot. uderzeń w drzewo – w 2015 r. wprowadzono oznakowanie eksperymentalne.
- Województwo identyfikuje zdarzenia na mapie; wewnętrzny system.
- Dyr. Marek Staszczuk, sekretarz WRBRD, dysponuje kompleksowymi informacjami na temat BRD.

3.5. Departament Infrastruktury i Transportu Województwa

Kujawsko-Pomorskiego

Wiktor Plesiński – zastępca dyrektora ds. transportu kolejowego, Anna Pietrusińska – dyrektor ds. transportu autobusowego

Kluczowe ustalenia:

- Roczna umowa z Polregio – wygasa w grudniu. Trwa wybór operatora do 2030 r., założenie oferty przewozowej: Toruń – Włocławek min. 24 pociągi (12 par) / maks. 26 pociągów (13 par); Włocławek – Kaliska 5 par / 5,5 pary, Kaliska – Kutno 4 pary / 4,5 pary. Dokumentacja znajduje się w BIP.

- Standard taboru w nowej umowie – klimatyzacja, <20 lat od przeglądu P5, miejsca na przewóz rowerów, min. 1 toaleta dostosowana do osób o ograniczonej mobilności. Okres przejściowy na dostosowanie taboru.
- Autobusy: w PT jest 12 par Włocławek – Lipno, 5 par Włocławek – Radziejów;
- Autobusy: 25 linii w ramach WłOF na umowie wojewódzkiej, kursujące raczej rzadko.
- Najpierw zawieramy umowy na kolej, potem dostosowujemy do tego siatkę połączeń autobusowych.
- Dobrze gdy głównym dworcem zarządza miasto – tak jak we Włocławku.
- Nowy „plan transportowy” – dokument wymagany przez KE, bardziej pod inwestycje drogowe.
- Koncepcja ogólnowojeńdzkiego SIP – na ten moment stoi w miejscu ze względu na rozwój aplikacji – planerów podróży.
- Projekt wspólnego biletu kolej + autobus: w dalekiej przyszłości.
- Model ruchu – temat się zatrzymał. COVID uniemożliwił gromadzenie rzetelnych danych o potokach ruchu.
- Co gdyby powstał związek powiatowo-gminny WłOF? Wołą województwa jest wprowadzanie integracji taryfowo-biletowej, ale decyzje muszą zapaść na górze.
- Wojewódzki ITS – nie ma krajowego, więc nie ma też regionalnego.
- Organizacja przewozów autobusowych samodzielnie przez województwo. 65 linii z tego 25 na terenie WłOF (tu wchodzi FRPA). Co w 2023 roku? Będzie nowy plan, będą nowe badania.

3.6. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

KPBPPiR było reprezentowane na spotkaniu przez dyrektora Mariusza Leszczyńskiego oraz zastępcę dyrektora, Ewę Birek.

Kluczowe ustalenia:

- Najlepszy dostęp do przystanku kolejowego we WłOF ma miejscowość Lubanie.
- KPBPPiR pracuje nad regionalnym planem transportowym (oddział w Bydgoszczy) – powinien być dostępny w czerwcu. W celu pozyskania analiz należy kontaktować się z oddziałem w Bydgoszczy.
- Nie ma potencjału do wzrostu wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich i obsługi przedsiębiorstw. Kolej przebiega w oddaleniu od zabudowy, zabudowa jest rozproszona, a niska częstotliwość przejazdów ogranicza jej dostępność. Inwestorzy nie zgłaszają zapotrzebowania na dostęp do infrastruktury kolejowej.
- We Włocławku planowany jest terminal intermodalny, który miałaby współgrać z portami w Gdyni i Gdańsku.
- Włocławek posiada lepszy dostęp do autostrady niż Toruń (3 węzły na autostradzie A1 oraz planowana trasa S10).

- Motywacją gmin do współpracy może być utworzenie związku powiatowo-gminnego. Do współpracy potrzebne jest jej sformalizowanie.
- Władze samorządowe nastawione są „na branie”, co może utrudniać partycypowanie w bardziej angażujących projektach.
- Jako przykład dobrze funkcjonującego transportu zbiorowego podano Powiat Lipnowski.
- Dla WłOF (we wcześniejszych granicach) Bank Światowy przeprowadził analizy obszaru (*Catching-up*). Przedstawicielom gmin udało się spotkać przy jednym stole.
- Gminy w obszarze są skonfliktowane, np. Miasto Kowal i gmina wiejska Kowal.
- KPBPPiR, opiniując dokumenty planistyczne, wykorzystuje również nieformalne formy przekazania uwag do planów w postaci dodatkowych uwag.
- Włocławek suburbanizuje się głównie do miejscowości Fabianki, Smolniki, Kowal, Warząchewka, Smólnik, Nowa Wieś. Przemieszczanie się tych mieszkańców opiera się głównie na transporcie indywidualnym.
- W odniesieniu do transportu zbiorowego rozmówcy wskazują na niewystarczające działania miasta w organizacji transportu publicznego. Jako konieczne działania podają m.in. poprawę funkcjonowania węzła transportowego na placu Wolności, racjonalizację przebiegu tras linii autobusowych.
- Dojazd do stref ekonomicznych organizowany jest głównie przez przedsiębiorców. Kiedyś były organizowane przez gminę Brześć Kujawski, ale nie było zainteresowania.
- Dostęp do usług może być ograniczony. Mieszkańcy WłOF dojeżdżający do pracy korzystają z usług we Włocławku w drodze do/z pracy. Podobnie funkcjonują dowozy dzieci do szkół.
- Brak ogólnodostępnych danych dot. osób korzystających z uzdrowiska w Wieńcu. Do uzdrowiska prowadzi droga rowerowa. Kuracjusze dojeżdżający koleją nie wiedzą, jak dostać się z Włocławka do uzdrowiska – brak informacji pasażerskiej.
- Włocławek jest 5. miastem w Polsce pod względem długości tras rowerowych.
- Działania miasta w budowie infrastruktury rowerowej oceniane są pozytywnie.
- Jako bariery przestrzenne w przemieszczaniu się rowerem wskazywane są mosty i tama na Wiśle (wskazuje się na możliwość podwieszenia mostu na tamie) oraz znaczne przewyższenie na prawym brzegu Wisły.
- Brak połączenia rowerowego w kierunku Brześcia oraz do Kowala.
- Samorząd Województwa zabiega o tworzenie sieci spójnych tras rowerowych. Efektem jest m.in. połączenie rowerowe pomiędzy Brześciem Kujawskim a Kowalem.
- KPBPPiR dokonało inwentaryzacji tras rowerowych, wykonano mapę miejsc niebezpiecznych oraz opracowywane są korytarze rowerowe – należy sprawdzić możliwość przekazania przez DID.

- We Włocławku brakuje towarzyszącej infrastruktury rowerowej (stacje naprawy, garaże rowerowe, strzeżone parkingi rowerowe).

3.7. Zastępca burmistrza Brześcia Kujawskiego oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Brześciu Kujawskim **Damian Chełmniak**

W wywiadzie uczestniczył Pan Damian Chełmniak, zastępca burmistrza Brześcia Kujawskiego oraz dwóch pracowników urzędu – Pani K. Jasińska oraz reprezentant Wydziału Dróg.

Kluczowe ustalenia:

- Brześć Kujawski nie jest skłonny do finansowania transportu publicznego.
- Mieszkańcy nie zgłaszają problemów z dojazdami, problem transportu nie jest więc istotny.
- Brześć Kujawski przyjmuje z zadowoleniem działania powiatu w zakresie organizacji transportu publicznego do zakładów.
- Zakłady ze strefy gospodarczej finansują pracownikom bilety miesięczne.
- LPP będzie koncentrowało produkcję w Brześciu Kujawskim.
- Wzrost ruchu ciężarowego ze strefy jest znaczący.
- Planowana jest rozbudowa układu drogowego i parkingów w Brzeskiej Strefie Gospodarczej.

3.8. Sekretarz Gminy Fabianki oraz Kierownik Referatu Rozwoju, Funduszy Zewnętrznych i Gospodarki Komunalnej **Dorota Białkowska, Waldemar Marciniak**

Kluczowe ustalenia:

- W kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego gmina wykorzystuje dane z policji.
- Uważają, że głównym beneficjentem środków finansowych na podstawie SUMP prawdopodobnie będzie Włocławek, a obszary wiejskie posiadają ograniczone pole do finansowania.
- Specyficzna lokalizacja gminy Fabianki, po drugiej stronie Wisły, powoduje, że Włocławek będzie bardziej skłonny do współpracy z gminą wiejską Włocławek.
- Gmina ubiegała się o środki z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych w 2021 roku na linię do Włocławka, gdzie znajdują się główne punkty handlowe i edukacyjne, jednak odrzucono wniosek.
- Porozumienie lub związek powiatowo-gminny mógłby rozwiązać problem transportu publicznego.
- W gminie są osoby, które skarżą się na funkcjonowanie transportu publicznego ze względu na słabą dostępność połączeń, szczególnie w godzinach wczesnoporannych.

W konsekwencji gmina porozumiała się z przewoźnikami komercyjnymi co do nowych kursów. Ze względu na słabą frekwencję (2-3 osoby na kurs, w szczególności w godzinach wczesnoporannych) przewoźnicy rezygnowali z połączeń. Gmina próbowała przekonać mieszkańców, ale ludzie nie chcieli korzystać z nowych połączeń. Następnie podjęto rozmowy z KPTS, który uruchomił połączenie przez miejscowości oraz zaoferował bilety w korzystnych cenach (2 zł). Pomimo tego mieszkańcy w dalszym ciągu nie chcieli skorzystać z nowych połączeń.

- Gmina dostrzega, że osoby pracujące w godzinach wieczornych mają problem z dojazdem do pracy. Jednak uważa, że mieszkańcy są sobie sami winni, bo nie korzystają z nowych połączeń. Połączenia autobusowe mają obłożenie jedynie w godzinach funkcjonowania szkoły oraz w godzinach szczytowych.
- Przedstawiciele gminy dostrzegają, że mają połączenia autobusowe, dzięki przebiegającej drodze krajowej i wojewódzkiej, problemem są połączenia w poprzek gminy. Przykładowo, sołectwo Nowy Witoszyn położone dalej od głównych dróg jest odcięte od transportu publicznego.
- Kiedyś była komunikacja miejska, jednak zasady rozliczeń pomiędzy gminą a miastem nie były jasno określone – dochody z biletów wpływały do miasta, gmina płaciła za kilometr. Problem wystąpił z zaliczeniem dochodu do poszczególnej gminy, np. mieszkaniowiec gminy Fabianki kupuje bilety w gminie i we Włocławku, to komu zaliczyć dochód z biletu? Z miesięcznymi nie było problemu, ale jednorazowych nie dało się rozliczyć i szło na konto miasta. W konsekwencji był problem z wypracowaniem odpowiedniego porozumienia.
- Lipno jest przykładem pokazywanym w mediach, Starostwo Powiatowe działa w temacie transportu publicznego.
- Wójt konsultował się z Lipnem w sprawie rozszerzenia komunikacji powiatowej o gminę Fabianki, ale starosta włocławski pokazał swoje plany transportowe i wstrzymali się z rozmowami.
- Gmina posiada opiekunów w autobusach szkolnych.
- Gmina nie posiada i nie jest obsługiwana przez niskopodłogowe autobusy, co jest problemem dla os. starszych, wcześniej komunikacja miejska dawała lepszy standard.
- Ważną inwestycją jest budowa chodnika łączącego Fabianki, Bogucin oraz Szpetal Górny do tamy wzdłuż drogi krajowej razem z doświetleniem. Szczególnie istotne jest to przy ul. Wiślanej w Szpetalu Górnym, gdzie doszło ostatnio do śmiertelnego wypadku z udziałem rowerzysty. W związku z powyższym gmina podjęła już współpracę z GDDKiA. Gmina ma już zabezpieczone środki na projekt, jako partner, ale problemem jest wywłaszczenie z gruntów oraz brak jeszcze podpisanego porozumienia z GDDKiA.
- Na obszarze gminy nie ma za dużo infrastruktury rowerowej, jedynie szlak rowerowy wojewódzki oraz ciągi pieszo-rowerowy Fabianki – Chełmca Duża.

- W zakresie dróg gminnych dokonujemy głównie inwestycji z Funduszu Dróg Samorządowych oraz z Polskiego Ładu. Z Polskiego Ładu będziemy remontować/przebudowywać kilkanaście odcinków dróg.
- Gmina stara się uwzględnić infrastrukturę pieszo-rowerową, ale nie zawsze pozwalają na to warunki techniczne.

3.9. MPK Włocławek

Kluczowe ustalenia:

- Decyzje odnośnie do tras i ich częstotliwości zapadają w Urzędzie Miasta – MPK tylko je wykonuje.
- Konstrukcja rozkładów jazdy jest konsultowana z większymi zakładami, tak aby przyjazdy i odjazdy były dopasowane do godzin pracy.
- Było więcej porozumień z ościennymi gminami (Fabianki), ale te wycofują się ze względu na koszty – aktualnie ok. 7,50 zł/wozkm, a były to opłacalne linie.
- Obecnie na linii 7 w kierunku strefy nie zatrzymują się autobusy na przystankach innych niż we Włocławku i strefie ekonomicznej.
- Rezygnacja z autobusów wodorowych – kompletnie nieopłacalne przy obecnych cenach paliwa, wnioskując na podstawie Poznania. Jednakże są chętni prototypować autobus wodorowy w przypadku projektów/programów wsparcia na zakup i utrzymanie tego typu taboru.
- We flocie funkcjonuje 5 szt. autobusów elektrycznych. 11 kolejnych elektrobusesów zostało zamówionych w postępowaniu przetargowym w ramach programu Zielony Transport Publiczny,.
- Wykonują około 3,92 mln wozkm.
- Autobusy elektryczne wykonują dzienne przebiegi 180-220 km. Najczęściej kursują na brygadach szczytowych, które mają po 80-130 km. W przerwie są ładowane ładowarkami plug-in 120 kW. Autobusy zużywają około 1,1-1,2 kWh na 1 km przy ogrzewaniu webasto. Autobusy spalinowe 34-38 litrów.
- Około 15 lat temu w MPK mieli porozumienie z gm. Brześć Kujawski, jednak po paru miesiącach gmina wycofała się z porozumienia ze względu na koszty.
- Linia do Pińczaty ma charakter komercyjny – autobusy posiadają bileterki, a zgodę do przystanków musiało wydać miasto.
- Na bilecie 45-minutowym istnieje możliwość przesiadki – nie trzeba sprawdzać ważności biletu w kasowniku, ponieważ kontrolerzy posiadają terminale do sprawdzania takich biletów. Problem ze sprawdzaniem ważności w kasownikach wynika z braku zaufania do procesu bezpieczeństwa sprawdzania biletów w terminalach kontrolerów.

- Wprowadzony ITS nie pozwala na weryfikację lokalizacji pojazdu przy sprawdzaniu ważności biletu 2-przystankowego ze względu na problemy techniczne (utrata gwarancji jednego z systemów) i brak spójności pomiędzy systemami.
- Według przedstawicieli MPK nie ma konieczności zajeżdżania na nowy węzeł przesiadkowy, ponieważ przystanek autobusów komunikacji miejskiej znajduje się około 40 metrów od centrum przesiadkowego. Ponadto podczas przebudowy zmniejszono liczbę miejsc postojowych z 11 do 6, co doprowadziło do ograniczenia przepustowości w szczególności w godzinach szczytowych. Ponadto MPK nie ma zaplanowanych własnych stanowisk na obszarze centrum przesiadkowym. Jednakże, gdyby nastąpiła potrzeba ze strony organizatora przewozów, to są gotowi się dostosować.
- Przedstawiciele MPK wskazali też na problem z organizacją ruchu w okolicy węzła przesiadkowego – brak pasa rozbiegowego przy wyjeździe z centrum przesiadkowego.
- Wskazano też możliwość wystąpienia problemu z podpięciem KPTS oraz przewoźników prywatnych do pokazywania przejazdów *real-time*.
- Problemem jest brak ciągłości technologicznej – MPK wcześniej działało na sprzęcie i oprogramowaniu Pixela, później przyszła inna firma i zainstalowała SiMS. Były bramki zliczające, które dobrze działały, a po zainstalowaniu ITS-u nowy sprzęt działa o wiele gorzej.
- KTPS powstało w wyniku połączenia PKS-ów. Przed połączeniem przedsiębiorstw była konkurencja, kiedy nastał KTPS zrobił się monopol. W konsekwencji na odcinku Włocławek – Lipno było dużo kursów, teraz ich nie ma.
- Szpetal Górny oraz Wieniec są głównymi kierunkami przeprowadzek. Przy uruchomieniu nowych połączeń MPK sprawdza, czy jest dobra infrastruktura.
- Wójt Gminy Fabianki jest zafascynowany funkcjonowaniem transportu publicznego, ale nie ma środków na połączenia.
- Brygady mają charakter wielolinowych, co jest wynikiem przeprowadzonych optymalizacji przez Marcina Gromadzkiego.
- MPK jest otwarte na zmiany.
- Często mówi się o integracji, ale nie idą za tym pieniądze (w kontekście funkcjonowania FRPA).

3.10. Radna Gminy Brześć Kujawski

Karolina Wojciechowska

Kluczowe ustalenia:

- Są rejony, gdzie można żyć bez samochodu, ale nie jest to wygodne – 3 km dojazdu do autobusu.
- Trwa proces zasiedlania terenów wiejskich – rozrastają się osady.

- Gmina zrezygnowała z kursów ze względu na koszty wozokilometrów. Włocławek – Wieniec, autobus nr 11, wymagana była duża dopłata.
- LPP dowozi pracowników do strefy.
- Uzdrowisko Wieniec-Zdrój – pracownicy dojeżdżają z całego obszaru MOF.
- Istnieje problem związany z połączeniem uzdrowiska Wieniec-Zdrój z Włocławkiem.
- Brakuje ścieżki rowerowej łączącej Wieniec-Zdrój i Brześć Kujawski.
- Dzieci jeżdżą dookoła do szkoły w Wieńcu z obawy o bezpieczeństwo.
- Na drogach powiatowych brakuje przejść dla pieszych. Przykład Wieniec – Zalesie.
- Syn dojeżdża do szkoły do Włocławka – problem z zajęciami pozalekcyjnymi.
- Wykluczenie komunikacyjne Machnacza.
- Hałas drogowy z autostrady jest problematyczny.
- Czas dojazdu jest ważniejszy niż cena.
- Rozgałęzienie w Brześciu Kujawskim przy szkole im. K. Makuszyńskiego – obszar niebezpieczny, DW 268.
- Kursują duże i stare autobusy. Warto rozważyć wprowadzenie mniej pojemnego taboru, który będzie jeździł częściej.
- Brak restrykcji suburbanizacji.
- Gmina nie ma wpływu na decyzje o lokalizacji inwestycji – słabe instrumenty planistyczne. Zmiana przepisów zatrzymuje procesy. Samorząd przegrywa z indywidualnym inwestorem.

3.11.ZUT Rządka Wola

Kierownik Waldemar Osiński

Kluczowe ustalenia:

- Cena biletów w ZUT jest droższa od PKS i MPK, ale firma zapewnia stosunkowo dużo połączeń. Atutem firmy jest wysoka punktualność i szybkie reagowanie na nieprawidłowości w tej kwestii.
- Obecnie ZUT użytkuje tabor porównywalny do KPTS (autobusy Autosan i Karosa), nie ma zapotrzebowania na tabor niskopodłogowy ze strony klientów, bardzo rzadko zdarza się, żeby były osoby z ograniczoną mobilnością chętne do skorzystania z usług.
- Przewoźnik planuje wymianę taboru na mniejsze pojazdy (9-10 metrów, do 30-35 miejsc), bo taki tabor wystarczyłby do zapewnienia potrzeb przewozowych.
- Rozkłady jazdy: na początku istnienia firmy, w latach 90., był dostosowany do organizacji dojazdu do pracy na 3 zmiany, a w ciągu dnia funkcjonowały kursy średnio co 40-60 min; w kolejnych latach rozkład był redukowany, ale do dziś istnieją kursy, które mają stały rozkład jazdy od wielu lat. Przewoźnik stara się dostosowywać rozkład do potrzeb pasażerów, na podstawie ich zgłoszeń, a także do skomunikowań z innymi przewoźnikami (np. z MPK Włocławek – na zasadzie, że gdy MPK przesuw kurs,

na który dojeżdżają pasażerowie ZUT, to ZUT również zmienia swój rozkład). Ani gminy, ani zakłady pracy nie angażują się w rozkłady jazdy ZUT.

- Główni klienci ZUT – uczniowie kupujący bilety miesięczne szkolne; pracownicy raczej jeżdżą samochodami prywatnymi ze względu na różne godziny zakończenia pracy i brak możliwości dostosowania się do godzin kursowania autobusów; na kursach międzyszczytowych jest zwiększony udział pasażerów „okazjonalnych” na biletach jednorazowych, głównie osób starszych, które nie posiadają własnego samochodu, a muszą dojechać np. do lekarza, urzędu, na zakupy.
- Zakłady pracy nie współpracowały i nie współpracują z przewoźnikiem w kwestii dostosowania rozkładu jazdy czy dopłat do biletów dla pracowników; nigdy nie było zapotrzebowania na taką współpracę.
- Przewoźnik jest chętny do wejścia w zorganizowany system transportu publicznego na terenie WłOF, ma możliwości techniczne i finansowe na wymianę taboru i utrzymanie go zgodnie z wymogami obecnych czasów (tj. odpowiedni wiek i norma Euro, niska podłoga, klimatyzacja, miejsce dla wózków), pod warunkiem, że będą to długoterminowe kontrakty, gwarantujące bezpieczeństwo finansowe, i będzie to opłacalne dla firmy.
- Główni klienci – bilety miesięczne szkolne, pracownicy raczej jeżdżą samochodami prywatnymi ze względu na różne godziny zakończenia pracy; kursy około południa – raczej pasażerowie okazjonalni, dojazd do lekarzy, sklepów.
- Obecnie przewoźnicy (także komercyjni) na terenie WłOF nie konkurują bezpośrednio ze sobą, nie występuje zjawisko odjazdu kilku autobusów na tej samej trasie o podobnej godzinie i podbierania sobie pasażerów – jest ich za mało, żeby takie działania były ekonomicznie uzasadnione.

3.12. Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Dariusz Lewandowski, dyrektor ds. przewozów

Kluczowe ustalenia:

- KPTS co 3 miesiące stara się aktualizować rozkład jazdy, w tym celu bada frekwencję na poszczególnych kursach i analizuje potrzeby klientów. Korekta rozkładu na wniosek pasażerów jest również wykonywana, ale dopiero po analizie twardych danych – zdarzały się przypadki, że kilkadziesiąt osób podpisywało petycję o utworzenie dodatkowego kursu, na którym później była bardzo niska frekwencja.
- Pandemia SARS-CoV-2 mocno wpłynęła na funkcjonowanie spółki. Pod względem potoków pasażerskich notowano odpływ pasażerów do rozpoczęcia pandemii; sama pandemia spowodowała, że odpływ znacznie przyspieszył, część kursów zlikwidowano, część zawieszono; obecnie trwa stopniowe „odwieszanie” kursów, jednak część dawnych nie przetrwała i nie zostanie odwieszona z powodu braku rentowności.

- Wysokie ceny paliw oraz ich duże podwyżki w krótkim czasie powodują, że trzeba podejmować szybkie decyzje, jeśli chodzi o odwieszanie i zawieszanie kursów.
- Klientami KPTS są głównie uczniowie (kupujący bilety okresowe), osoby dojeżdżające do pracy, a dopiero potem pasażerowie okazjonalni. Obecnie również rozkłady jazdy zakładają godziny dowozu i odwozu ze szkół / z pracy, a pomiędzy nimi zazwyczaj brak kursów.
- Gminy są przeciwne likwidacji kursów, jednak nie dokładają się do ich funkcjonowania (dotyczy kursów komercyjnych).
- FRPA jest kluczowym uwarunkowaniem rozwoju transportu poza miastami.
- Wymianę taboru determinuje przede wszystkim cena paliwa, tabor musi być oszczędny, na dalszym planie jest kwestia przystosowania do osób z ograniczoną mobilnością oraz kwestia emisji spalin; natomiast jest ona sukcesywnie prowadzona (kasacja pojazdów Autosan H9, Autosan H10, a w ich miejsce zakup nowszych pojazdów marki SOR).
- Obecnie pojazdy KPTS są wysokopodłogowe, ta kwestia co jakiś czas „wychodzi”, ponieważ nie jest wygodna dla pasażerów i utrudnia podróże np. matek z wózkiem czy osób z niepełnosprawnościami. Na ile jest to możliwe, kierowcy pomagają w przewożeniu takich pasażerów, są odpowiednio przeszkoleni; pasażerowie też zazwyczaj podchodzą ze zrozumieniem do tego, że jedzie wysokopodłogowy autobus.
- Autobusy są planowane na poszczególne kursy w zależności od potoków pasażerskich, jest to badane zazwyczaj na początku roku szkolnego.
- Spółka nie zbiera informacji zwrotnej od pasażerów w sposób usystematyzowany; jest możliwość przesłania skargi, wniosku czy pochwały, są one zawsze traktowane poważnie i zawsze jest na nie jakaś reakcja.
- KPTS widzi dla siebie miejsce w zintegrowanym systemie komunikacji zbiorowej we WłOF i chciałby, żeby jego rola w tym systemie była znacząca. Jest gotowy np. na zakup nowych autobusów w celu realizacji takich zadań, pod warunkiem długoterminowych kontraktów, tak by pojazdy zdążyły się amortyzować i zarobić na sobie. Rozkłady jazdy takich przewozów powinny być odzwierciedleniem potrzeb mieszkańców.

3.13. Zastępca burmistrza Lubienia Kujawskiego

Jakub Tomczak

Kluczowe ustalenia:

- Kwestia transportu publicznego nie była poruszana przy rozwoju strefy przemysłowej.
- Brak pomysłu budowy bocznicy kolejowej, jest pomysł budowy hubu przeładunkowego w Kaliskach Kujawskich.
- Obwodnica miasta będzie miała charakter drogi gminnej.
- Studium uwarunkowań rozwoju będzie aktualizowane przy budowie obwodnicy – nowe tereny inwestycyjne. Umożliwienie budowy wyższych budynków, magazyny wysokiego składowania.

- Na terenie gminy pojawi się zautomatyzowana kopalnia soli, inwestycja Orlenu w miejscowości Narty.
- Uchwała o wspólnym finansowaniu przewozów z gminą Chocień – jednak brak efektów.
- Urząd Marszałkowski i KPTS zachęcali gminy do zamówień w formule *in-house*, wola gminy była przekazywana – jest chęć podejmowania inicjatyw.
- Dowożenie uczniów do szkół. Przewozy zamknięte. Nie myśleli o otwieraniu przewozów szkolnych.
- Dostępność przystanków kolejowych: wyasfaltowano drogi do przystanków Wiktorowo oraz Rutkowice.
- W formule P&R może funkcjonować otoczenie przystanku Kaliska Kujawskie, jest gdzie zostawić samochód. W Wiktorowie brak odpowiedniej działki.
- Brak planu budowy dróg rowerowych.
- Zagospodarowanie obszarów wiejskich – głównie gospodarstwa rolne. Niewiele odmów w sprawie decyzji o warunkach zabudowy, III klasy ziemi. Rodzic wydziela działkę – brak ograniczeń zabudowy. Stymuluje to zabudowę w formule urbanistyki łąkowej.
- Autostrada pełni rolę obwodnicy. Co się stanie po wprowadzeniu opłat?
- Warto rozważyć pomysł autobusów dowozowych Kaliska Kujawskie – strefa.
- Liczba pasażerów na kolei spadała, „umierało to śmiercią naturalną, aż zaprzestano sprzedaży biletów”.
- Carpooling może być odpowiedzią na rosnące koszty transportu.

3.14.LPP S.A. – Centrum Dystrybucyjne w Brześciu Kujawskim, HR Business

Partner

Mariusz Zaleski

Kluczowe ustalenia:

- Centrum Dystrybucyjne LPP w Brześciu Kujawskim funkcjonuje od niedzieli od 22:00 do piątku do 6:00, spółka zapewnia pracownikom dojazd do centrum 4 liniami autobusowymi od poniedziałku od 6:00 do soboty do 6:00 oraz w niedzielę; linie autobusowe obsługują także inne zakłady Brzeskiej Strefy Gospodarczej.
- Na terenie centrum dystrybucyjnego znajduje się pętla dla autobusów z 5 peronami i 17 miejscami postojowymi, 650 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, stacje do ładowania samochodów elektrycznych, 100 zadaszonych stanowisk parkingowych dla rowerów (dla zorientowania się w sytuacji – na jednej zmianie pracuje ok. 240 pracowników) oraz rozległy parking przeznaczony tylko dla pojazdów ciężarowych.
- LPP oferuje pracownikom pełne finansowanie biletów autobusowych na liniach dowożących do centrum dystrybucyjnego,

- Linie autobusowe są organizowane przez Starostwo Powiatowe we Włocławku i dofinansowane z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA); inicjatorem uruchomienia linii było LPP, nie ma informacji na temat współpracy z innymi zakładami przemysłowymi znajdującymi się w Brzeskiej Strefie Gospodarczej w zakresie organizacji dowozu pracowników.
- Spółka podkreśla bardzo dobrą współpracę z lokalnymi samorządami, w tym z gminą Brześć Kujawski.
- LPP, przy budowie centrum dystrybucyjnego, wdrożyło szereg rozwiązań zgodnych ze strategią zrównoważonego rozwoju spółki. Wśród nich można wyróżnić m.in. montaż 4 tys. paneli fotowoltaicznych (łączna moc 1,5 MW), zastosowanie technologii zrównoważonych norm budownictwa, ekologiczny system optymalizacji instalacji oświetleniowej, grzewczej, klimatyzacyjnej, utworzenie wokół centrum terenów zielonych o pow. 40 000 m² z nasadzeniami drzew i krzewów.

3.15. PUZ Włocławek – Dyrektor Instytutu Nauk Społecznych i Technicznych dr Jolanta Laskowska

Kluczowe ustalenia:

- Zmiany w mieście są pozytywne, zadania organizatora transportu zbiorowego są realizowane z wysoką skutecznością, działania są efektywne, widać duże zaangażowanie organizatora, zmiany infrastruktury i układu sieci.
- Wewnętrzne skomunikowanie centrum miasta oraz skomunikowanie obszarów o największej gęstości zaludnienia stoją na bardzo dobrym poziomie.
- System autobusowy w mieście umożliwia w dobry sposób dojazd z obszarów peryferyjnych (Rybnica, Zachód Przemysłowy).
- Oddziaływanie Włocławka widać w promieniu do 35-40 km, główna oś powiązań – wzdłuż autostrady A1 i linii kolejowej nr 18.
- Skomunikowanie Włocławka z Bydgoszczą, Toruniem, Łodzią, Warszawą jest na bardzo dobrym poziomie.
- Wskaźnik motoryzacji na wysokim poziomie, przejawia trend wzrostowy – do 2025 roku ma być 600 samochodów osobowych/1 000 mieszkańców; demografia przejawia trend spadkowy, zachodzi starzenie się społeczeństwa, zmniejszenie liczby podróży transportem zbiorowym – wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, ale też więcej uprawnionych do przejazdów bezpłatnych/ulgowych, niekorzystnie zmiany w strukturze pasażerów.
- Centrum przesiadkowe – milowy krok w poprawie systemu transportowego; większa wygoda podróżujących, dużo stanowisk postojowych powodują, że naprawdę staje się systemem transportu publicznego.

- Elementy informacji pasażerskiej są dobrze widoczne na przystankach we Włocławku, uprzywilejowanie w ramach systemu ITS na wybranych skrzyżowaniach, tablice DIP wyświetlają rozkład w czasie rzeczywistym, działają, ich liczba będzie się zwiększać.
- Badania na użytek własny PUZ pokazują, że nie ma obszarów zagrożonych wykluczeniem społecznym wśród studentów. Transport jednak nie był szeroko ujmowany w badaniu.
- Obniżanie cen biletów powinno iść w parze z realizacją postulatów przewozowych.
- W zakresie przystanków: postulowana jednolitość kolorystyczna, jednolitość informacji, na szerszą skalę – standard przystankowy, kontynuacja działań.
- Integracja systemu nie jest bliskim tematem, są oczekiwane działania w zakresie integracji taryfowo – biletowej.
- Rozwój P&R, B&R jest potrzebny.
- Dostęp do centrum miast powinien być ograniczany także ze względu na emisję, stare samochody stanowią duży udział w ruchu.
- Tendencje uspokajania ruchu są zauważalne w kraju, należy stworzyć dobrą alternatywę dla dotarcia do centrum, żeby nie odbyło się to kosztem przedsiębiorców; ograniczanie dostępu już się dzieje i jest faktem w Polsce.
- We Włocławku widać ścieżki rowerowe, drogi rowerowe tworzą dość spójną sieć, osią jest droga rowerowa wzdłuż DK91, od Anwilu, przez Zazamcze, Śródmieście, do południowej granicy miasta; efektywnie funkcjonuje system Włower, system opłat jest przejrzysty i czytelny, studenci korzystają, chociażby podróżując między budynkami PUZ we Włocławku.
- Obszary proponowanych buspasów wydają się mieć racjonalne uzasadnienie.
- Uczelnia realizuje swoje zadania, w różnych działaniach jest mowa o zrównoważonym rozwoju, konkretne działanie: coroczna studencka konferencja naukowa, gdzie są poruszone tematy także zrównoważonego rozwoju, transportu, polityki transportowej; przed budynkami są miejsca dla rowerów, wyznaczane są dogodne dojścia pieszo.
- We wszystkich instytucjach i zakładach PUZ jest współpraca z przedstawicielami samorządu i przedsiębiorcami z regionu, także prowadzone są obecnie rozmowy o zakresie przedmiotu, które mają zawierać więcej aspektów dotyczących zrównoważonego rozwoju; rada ekspertów.
- Wszystkie działania podjęte do tej pory przez organizatora transportu publicznego zmierzają w dobrym kierunku, są efektywne i skuteczne, dalsza realizacja przyczyni się do poprawy systemu, postulaty przewozowe mają ulegać poprawie – docelowo dobra oferta przewozowa ze skomunikowaniami, częstotliwość, dostępność.

4. Warsztaty i konsultacje społeczne

4.1. Etap I – warsztaty badawcze w formule World Cafe

8 kwietnia 2022 r. w godzinach 17:15-20:15 odbyło się diagnostyczne spotkanie warsztatowe z mieszkańcami oraz przedstawicielami Urzędu Miasta Włocławek. W warsztatach badawczych wzięło udział 21 osób. W początkowej części spotkania wprowadzono pojęcie zrównoważonej mobilności i określono zakres Planu Zrównoważonej Mobilności. Następnie uczestnicy spotkania mieli okazję pracować przy trzech stolikach w trzech turach w formule World Café. W końcowej części spotkania omówiono główne ustalenia każdego ze stolików. Oto główne ustalenia stolików:

Tabela 8. Kluczowe ustalenia stolików

Temat prac stolika	Główne ustalenia
Transport publiczny – czy obszary wiejskie i miasta WłOF są dobrze skomunikowane?	<ul style="list-style-type: none"> • Węzeł przesiadkowy plac Wolności wymaga przebudowy; problemem są długie odległości do przejścia przy przesiadkach, uczestnicy wskazywali na konieczność budowy jednego przystanku. • Brakuje informacji o możliwościach przesiadek na węzłach komunikacyjnych, tylko miejscowi rozumieją, który autobus, skąd odjeżdża. Potrzebne przejrzyste informacje. • Brak map komunikacyjnych na dworcach. • Stacja kolejowa Zazamcze wymaga przebudowy wraz z poprawą informacji pasażerskiej oraz możliwości zakupu biletów na stacji. • Problemem Włocławka jest niedostateczna obsługa w nocy i w weekendy. Brak dostatecznego powiązania komunikacji miejskiej z koleją późnym wieczorem. Ostatnie autobusy z dworca odjeżdżają o 21:00. • Zauważalny jest wzrost liczby samochodów w pobliżu Woj. Szpitala Specjalistycznego im. błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki we Włocławku, co może wskazywać na deficyty obsługi transportem publicznym. • Śródmieście Włocławka jest obszarem dobrze skomunikowanym transportem zbiorowym. • „Nikt nie będzie dostosowywał się do trzech kursów dziennie”. • Niektóre linie obsługują obiekty handlowe nawet w niedziele niehandlowe.

- Negatywnie oceniono skomunikowanie Włocławka z regionalnym transportem autobusowym.
- Brakuje kas biletowych, zakup biletu na transport regionalny w autobusie za odliczoną kwotę nie jest wygodny.
- Włocławek: Tablice ITS wyświetlają błędne informacje i nieaktualne dane.
- „Strona MPK to średniowiecze”, aplikacje mobilne nie dostarczają informacji *real-time*.
- Lista przystanków w autobusach MPK zdarza się bardzo rzadko.
- Nowy węzeł nie jest dostatecznie wykorzystywany.
- Jest problem z pociągami dalekobieżnymi.
- Oferta kolei w stronę Kutna jest niewystarczająca.
- Wieniec-Zdrój nie jest dostatecznie dobrze skomunikowany.
- „18 lat i prawo jazdy” – transport publiczny traci pasażerów niemal natychmiast.
- Potrzebne są bezpośrednie połączenia autobusowe, zamiast linii meandrujących po mieście. Pozytywnie oceniano działania w kierunku utworzenia systemu przesiadkowego.
- Podróże autobusem są zbyt długie względem samochodu, by stanowiły realną alternatywę.
- W obszarze nie ma właściwie integracji środków transportu regionalnego, dalekobieżnego i kolejowego – przykładem Kowal.
- Brakuje połączeń Brześć Kujawski – Kowal.
- Koordynacja działań różnych organizatorów transportu właściwie nie występuje.
- Włocławek: Istnieją sytuacje, w których autobusy nie zatrzymują się na przystankach, a pasażerowie nie mają pojęcia o tym, że dany przystanek jest na żądanie.
- Mieszane wnioski na temat linii pośpiesznych: raczej tylko dla obsługi dużych zakładów.
- Zwiększenie roli kolei we WłOF jest dobrym pomysłem.
- Firmy i samorzady nie dogadują się.
- Potrzebny jest jeden zorganizowany plan dla całej komunikacji.
- Brakuje planera podróży.
- Informacje o połączeniach KTPS są właściwie niedostępne.

	<ul style="list-style-type: none"> • „Włocławek jest zbyt małym miastem na przesiadki”. • Potrzebna jest ścisła współpraca ze starostwem.
Piesi, ruch rowerowy, hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego – jaka jest sytuacja we Włocławku, a jaka w jego otoczeniu?	<ul style="list-style-type: none"> • Wszyscy uczestnicy korzystają z rowerów. W większości rekreacyjnie, kilka osób także w codziennych dojazdach do pracy. • Bariery w korzystaniu z rowerów do codziennych dojazdów: brak zaplecza dla rowerzystów (prysznic) w miejscach pracy, nieciągłość infrastruktury rowerowej, konieczność dowozu dzieci do szkół samochodem. • Miejsca szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów: ul. Wyszyńskiego na całej długości, ul. Kazimierza Wielkiego w okolicach MPEC, Most Staromiejski (wąski chodnik i zbyt niskie bariery ochronne). • Kierowcy samochodów osobowych i dostawczych często parkują na drogach dla rowerów, lekceważąc przepisy ruchu. • W rejonie Śródmieścia można aktualnie poruszać się tylko chodnikiem. • Wskazane braki w infrastrukturze rowerowej: ul. Kazimierza Wielkiego w okolicach MPEC, ul. Kaliska z przejściem przez tory, ul. Kapitulna, odcinek Włocławek – Łuba – Pikutkowo (<u>wskazywany kilkakrotnie</u>), ul. Rybnicka – dojazd do ROD i lasów, Wistka Królewska, dojazd do Pińczaty, dojazd do Cyprianki. • Postulowana nowa infrastruktura rowerowa: szutrowe DDR o charakterze okrężnym (np. Wieniec-Zalesie – Anwil czy droga wzdłuż linii kolejowej 18 z Włocławka do Brzezia). • Nowa infrastruktura to niekoniecznie muszą być DDR, do zaakceptowania są także pasy rowerowe wymalowane na jezdni. • Dobrze jest oceniana nowa DDR do Wieńca. • Problemem w istniejących DDR jest brak lub nieprawidłowy montaż krawężników najazdowych oraz zbyt nisko umiejscowione znaki drogowe (ryzyko uderzenia się w głowę). • Ocena systemu Włower – jednoznacznie pozytywna, system dobrze się przyjął. Pojazdy są w dobrym stanie. Problem stanowi relokacja rowerów (rano wszyscy ciążą w kierunku centrum, wieczorem – na odwrót) oraz niedostateczna gęstość stacji.

- Postulowane nowe stacje Włoweru: Centrum Przesiadkowe, jezioro Czarne, bulwary, park nad Zgłowiączką.
- Uczestnicy wskazują na brak integracji systemów rowerów miejskich we Włocławku i Brześciu Kujawskim, mimo że operator jest ten sam.
- Uczestnicy wskazują na niewystarczającą infrastrukturę dodatkową dla rowerów (stojaki rowerowe, zadaszone wiaty, zamykane parkingi). Wpływa to negatywnie na poczucie bezpieczeństwa w kontekście kradzieży i zniechęca do częstszych podróży rowerem.
- Przez obszar MOF przebiega Wiśłana Trasa Rowerowa – w opinii uczestników jest to duży, niewykorzystany potencjał. Aktualnie DDR na bulwarach urywa się przy Rejsie.
- Brakuje promocji walorów okolicznych parków krajobrazowych z perspektywy turystyki rowerowej.
- Uwagi odnośnie do ruchu pieszego: za mało ławek na chodnikach, niewystarczająca liczba przejść przez tory linii 18, *de facto* dzielącej miasto na dwie części, mało przejść dla pieszych na ul. Kapitulnej, słabe oświetlenie chodników, dziurawa nawierzchnia chodników stanowiąca zagrożenie.
- Miejsca szczególnie niebezpieczne dla pieszych: ul. Wyszyńskiego, Baczyńskiego, Cyganka, Królewiecka.
- Wady infrastruktury rowerowej we WłOF: brak ciągłej infrastruktury, brak kontraruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych, brak odpowiedniego zaplecza socjalnego w miejscach pracy (szatnia, prysznic), zły stan techniczny dróg, np. ul. Kaliska, Płocka, Grodzka, wysokie krawężniki na przejazdach rowerowych, brak stojaków rowerowych.
- W Śródmieściu Włocławka ruch rowerowy odbywa się po chodnikach – brak infrastruktury rowerowej.
- Droga dla rowerów wzdłuż al. Kazimierza Wielkiego zlokalizowana jest tylko po jednej stronie drogi, co ogranicza dostęp do celów podróży zlokalizowanych po drugiej stronie i wymusza jazdę rowerem po chodniku; brak ciągłości drogi dla rowerów w kierunku tamy.

- Ulica Wyszyńskiego określona jako niebezpieczna dla rowerzystów ze względu na dużą intensywność ruchu kołowego i brak wydzielonej infrastruktury rowerowej.
- Jako niebezpieczne miejsca wskazano również skrzyżowanie ul. 3 maja i ul. Cyganki – ograniczenie widoczności przez parkujące samochody.
- Bariery przestrzenne utrudniające przemieszczanie się rowerem we Włocławku: most i tama bez wydzielonych dróg dla rowerów, podjazd na Zawieśle, niewystarczająca liczba przejść kolejowych we Włocławku.
- Brak możliwości realizacji drogi dla rowerów na moście (ograniczenia techniczne związane z nośnością mostu).
- Brakujące odcinki dróg dla rowerów: w kierunku Józefowa (na ul. Rybnickiej), Wistki Królewskiej, Pińczatej, Szpetala Górnego, Cyprianki, Zarzeczewa.
- Źle zaprojektowana droga rowerowa przy węźle przesiadkowym.
- Rower miejski jest oceniany pozytywnie. Jako wady wskazywana jest jego mała dostępność. Proponowane są częstsze relokacje. Stacje Włoweru powinny znajdować się również przy granicach miasta, np. w kierunku Brześcia Kujawskiego i Kowala. Powinno być więcej stacji roweru miejskiego, m.in. na dworcu we Włocławku, nad jeziorem Czarnym. Stacje rowerowe powinny znaleźć się w strefie wejściowej do parku nad Zgłowiączką.
- Należy wykorzystać potencjał otaczających Włocławek lasów i wyznaczyć w nich trasy rowerowe. Trasy powinny łączyć strategiczne punkty, np. Wieniec – Anwil. Utrudnieniem w korzystaniu z lasów są motocykliści – zakłócają spokój oraz stwarzają zagrożenie dla innych użytkowników tych terenów.
- W promocji ruchu rowerowego powinna być wykorzystana Wiśłana Trasa Rowerowa – należy zrealizować niezbędną infrastrukturę i oznaczenia.
- Problemem są częste kradzieże rowerów.
- W celu lepszego połączenia obu brzegów Wisły we Włocławku proponowana jest kolejka linowa lub prom.
- W wyniku remontu niektórych dróg zmniejszana jest liczba przejść dla pieszych, np. na ul. Kapitulnej.

	<ul style="list-style-type: none"> • Zły stan techniczny chodników. • Włocławek (pomiędzy DK62 i rzeką Zgłowiączką) jest miastem krótkich odległości – wszędzie da się dotrzeć w przeciągu półgodzinnego spaceru. • Wisła jako wizytówka miasta i potencjał rozwojowy Śródmieścia. Potrzebne jest atrakcyjne zagospodarowanie terenów nadwodnych oraz przedłużenie bulwarów. • Potrzebne jest dowartościowanie ruchu pieszego na pl. Wolności.
Planowanie przestrzenne, zarządzanie, koordynacja środków transportu – jak lepiej zarządzać obszarem?	<ul style="list-style-type: none"> • We Włocławku brakuje połączeń przyspieszonymi liniami autobusowymi, obecne linie kursują przez całość miasta okrężnymi trasami (np. trasy 21, 23), co powoduje wydłużenie czasu podróży i obniża ich konkurencyjność wobec transportu samochodowego. Być może należałoby poprawić przesiadkowość. • Problemem jest dostosowanie rozkładów jazdy, zwłaszcza nocnych, do potrzeb pracujących w strefie przemysłowej Anwilu i Lubania, brak powiązań po 22:00 z miejscowościami podmiejskimi (Kowal, Brześć). • Jakość infrastruktury przystankowej jest niewystarczająca, brakuje wiat. • Ważne jest powiązanie dużych generatorów ruchu, np. dworzec – Kujawska Szkoła Wyższa (KSW). • Konieczna jest poprawa ciągłości DDR, np. przez wyznaczenie przejazdów przez jezdnię tam, gdzie ich nie ma, a np. są tylko przejścia dla pieszych. • Tory kolejowe w rejonie Zazamcza są znaczną barierą, wskazana jest poprawa połączeń pieszych przez tory. • Plac Wolności jest istotnym węzłem przesiadkowym, wymaga jednak poprawy w zakresie informacji oraz skomunikowania pieszego. • Konieczne jest poprawienie połączeń nocnych np. na trasach Włocławek – Kowal; • Warto wzmocnić połączenia piesze i pieszo-rowerowe, rekreacyjne, w tym sezonowe, m.in. powiązanie z cmentarzem Pińczata, jeziorem Łuba, jeziorem Wikaryjskim czy np. do Wistki Królewskiej.

- Problemem jest obecny stan chodników (wykończenie kostką), poprawa oznaczeń przejść dla pieszych (np. 3 Maja – Cyganka).
- Konieczność uporządkowania placu przed dworcem kolejowym (funkcjonalność, dodanie parkingów rowerowych) oraz Zielonego Rynku (parkowanie).
- Wskazana jest poprawa estetyki rozwiązań projektowanych nowych ulic (*shared-space*), zwłaszcza w śródmieściu Włocławka.
- Włocławek jest zbyt kompaktowym miastem na budowę typowego P&R zlokalizowanego na obrzeżach miasta.
- Z punktu widzenia ruchu kolejowego i powiązań z transportem ważne są przesiadki w Warząchewce i Gołaszewie, choć brakuje przy nich infrastruktury przesiadkowej.
- Istotnym wyzwaniem jest kwestia przeprawy przez Wisłę, obecnie funkcjonują tylko dwie, most w mieście oraz przeprawa przez zaporę, są one często remontowane. Przydałaby się realizacja nowej przeprawy.

Źródło: Opracowanie własne

4.2. Etap II – prezentacja diagnozy i warsztaty nad rozwiązaniami

22.06.2022 r. w godzinach 13:00-16:00 odbyło się spotkanie, mające na celu prezentację raportu diagnostyczno-strategicznego oraz kluczowych propozycji działań, a także wypracowanie wspólnie z interesariuszami propozycji działań do zawarcia w Planie Mobilności. W spotkaniu wzięło udział 20 osób. Spotkanie zostało podzielone na część wykładową, na której zaprezentowano następujące zagadnienia:

- Cykl SUMP – gdzie się znajdujemy?
- Prezentacja diagnozy sytuacji mobilnościowej WłOF, rola współpracy samorządów w rozwiązywaniu problemów
- Związki powiatowo-gminne jako formuła współpracy samorządów w organizacji transportu publicznego – doświadczenia dla WłOF

oraz część warsztatową, podczas której uczestnicy spotkania przypisywali propozycje działań do scenariusza pesymistycznego, pośredniego i optymistycznego. W trakcie warsztatów poruszono także wątek mierzenia skuteczności realizacji działań oraz odpowiedzialności za powodzenie realizacji Planu.

Tabela 9. Ustalenia stolika A – przypisanie celów do scenariuszy

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg i elementów infrastruktury punktowej. • Budowa niewielkich parkingów P&R i B&R przy przystankach kolejowych i kluczowych węzłach. • Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów. • Budowa powiązań drogami dla rowerów pomiędzy wszystkimi najważniejszymi ośrodkami WłOF – w szczególności odcinka Brześć Kujawski – Włocławek. • Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie budowy i wykorzystania bocznic do zakładów przemysłowych. • Właściwe zarządzanie logistyką miejską. • Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego, w szczególności poprzez: <ul style="list-style-type: none"> ◦ montaż dodatkowych tablic systemu DIP w rejonach, gdzie jeszcze występuje największe natężenie kursów i pasażerów (np. przystanki Stodólna, al. Jana Pawła II, Grodzka, Łęgska, św. Antoniego-Młynarska, Zbiegniewskiej 	<ul style="list-style-type: none"> • Integracja taryfowa przewozów miejskich i powiatowo-gminnych. • Programy edukacyjne promujące zrównoważoną mobilność. • Konsolidacja zarządzania infrastrukturą węzłów przesiadkowych. • Koncentracja zabudowy (w tym usługowej) w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu zbiorowego. • Wdrożenie pilotażowego systemu transportu na żądanie na obszarze WłOF. • Stosowanie stref zakazu lub ograniczeń wjazdu dla wybranych grup pojazdów. • Rozszerzenie oferty połączeń autobusowych

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<ul style="list-style-type: none"> • Rozszerzenie zakresu stref Tempo 30. • Uspokojenie ruchu drogowego na wjazdach do mniejszych miejscowości. • Zastosowanie monitoringu w pojazdach transportu zbiorowego. • Wdrożenie jednolitego, czytelnego wzoru rozkładu jazdy – tabliczki przystankowej na obszarze WłOF. Stosowanie kodów QR odsyłających do SIP. • Ujednolicenie formy przekazywania rozkładów jazdy do organizatora – format GTFS. Promocja udostępniania rozkładów w tym formacie dla przewoźników komercyjnych. • Koordynacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, 	<p>Żurawia lub Zbiegniewskiej Wiejska); pozwoliłoby to na rozszerzenie zasięgu informacji pasażerskiej DIP na rejon Michelina, Zawiśla i Śródmieścia.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Montaż monitoringu przystanków, który pozwoliłby sprawdzać sytuację związaną z bezpieczeństwem pasażerów wsiadających i wysiadających oraz zminimalizować wandalizm, jaki dotyczy przystanki i tablice systemu. ○ Montaż rozkładów z wykorzystaniem e-papieru (mogą być z rozkładem MPK i PKS, jeśli przystanek jest połączonym miejscem w jednym) np. przystanek Wieniecka (Rysia), Wieniecka 	<p>na obszarach wiejskich.</p>

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<p>taryfowej i infrastrukturalnej w ramach związku powiatowo-gminnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optymalizacja i modernizacja Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku oraz przeprowadzenie badań zajętości miejsc. • Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona. • Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków. • Integracja roweru publicznego we Włocławku, Brześciu Kujawskim wraz z możliwym rozszerzeniem o kolejne gminy WłOF – w szczególności miejscowość Pińczata. • Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków. 	<p>(Hutnicza), Brzeska.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych. • Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego. • Utworzenie finansowanych przez związek powiatowo-gminy regularnych linii publicznego transportu zbiorowego. • Likwidacja nieformalnych parkingów. • Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych. • Integracja przystanków autobusowych i kolejowych. • Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy 	

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<ul style="list-style-type: none"> Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie w małą architekturę. Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w inwestycjach infrastrukturalnych. Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego. 	<p>w dokumentach planistycznych.</p> <ul style="list-style-type: none"> System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo. 	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10. Ustalenia stolika B – przypisanie celów do scenariuszy

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<ul style="list-style-type: none"> Odwaga polityczna decydentów w podejmowaniu decyzji wspierających działania zgodne ze zrównoważoną mobilnością (wskazane przez uczestników spotkania jako konieczne i najważniejsze z działań). Utworzenie związku powiatowo-gminnego we WłOF oraz dążenie do dołączenia wszystkich gmin obszaru do związku. 	<ul style="list-style-type: none"> Wdrożenie pilotażowo transportu na życzenie na obszarze WłOF. Budowa parkingów B&R Likwidacja nieformalnych parkingów. Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie na 	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie związku powiatowo-gminnego, do którego będą należały wszystkie gminy WłOF. Rozwój dróg rowerowych na terenach wiejskich (ograniczeniem jest szerokość istniejących pasów

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<ul style="list-style-type: none"> Kampania promocyjna w lokalnych mediach promująca zrównoważoną mobilność wraz z programami edukacyjnymi w szkołach promującymi zrównoważoną mobilność, poprzedzające pozostałe planowane działania. Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców. Promocja używania alternatywnych form transportu wśród urzędników, pracowników, uczniów i studentów. Dostosowanie infrastruktury przystankowej, ciągów pieszych prowadzących do przystanków, informacji pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym niedowidzących i niedosłyszących. Dostosowanie miejsc postojowych dla pojazdów z kartą parkingową oraz dojścia do nich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, 	<p>podstawie zajętości miejsc.</p> <ul style="list-style-type: none"> Budowa niewielkich parkingów P&R przy przystankach kolejowych. Aktualizacja Studiów w oparciu o rzetelne prognozy demograficzne. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej. Wskazywanie w planach miejscowych kluczowych ciągów pieszych, zapewniających dobrą dostępność do transportu zbiorowego i usług. 	<p>drogowych oraz brak pieniędzy na wykupy gruntów).</p> <ul style="list-style-type: none"> Tunel w ul. Kaliskiej lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów.

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<p>np. poprzez zniwelowanie wysokich krawężników.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integracja taryfowa przewozów miejskich i powiatowo-gminnych. • Modernizacja infrastruktury istniejących węzłów przesiadkowych. • Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków. • Budowa peronów przystankowych w miejscach, gdzie ich nie ma. • Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów (w gminach, które obecnie prowadzą przewozy szkolne zamknięte). • Budowa i modernizacja ścieżek rowerowych we Włocławku. • Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci). • Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, 		

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<p>rowerzystów i transportu zbiorowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej. • Wdrożenie jednolitego, czytelnego wzoru rozkładu jazdy – tabliczki przystankowej na obszarze WłOF. • Wprowadzenie programów gratyfikujących dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej oraz do korzystania z rowerów w dojazdach do pracy. • Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowani połączeń kolejowych i autobusowych (na określonych zasadach, z oczekiwaniem autobusu na pociąg). • Integracja przystanków autobusowych i kolejowych. • Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk 		

SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY
<p>w infrastrukturze liniowej itp.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej. • Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.). • Budowa słuz autobusowych we Włocławku. • Utworzenie finansowanych przez związek powiatowo-gminny regularnych linii publicznego transportu zbiorowego. • Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności. • Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego. 		

Źródło: Opracowanie własne

Uczestnicy warsztatów zaproponowali następujące wskaźniki w celu mierzenia postępów realizacji planu:

1. Liczba wypadków na drogach WłOF z udziałem różnych uczestników ruchu,
2. Liczba pasażerów transportu zbiorowego,
3. Relacja ceny biletu do minimalnego wynagrodzenia,
4. Liczba pojazdów na drogach w centralnych częściach miejscowości,
5. Liczba miejsc na parkingach P&R,
6. Liczba osób, które korzystają z transportu na życzenie,
7. Liczba przystanków utworzonych w pobliżu nowej zabudowy mieszkaniowej,
8. Liczba spójnych połączeń rowerowych pomiędzy gminami,
9. Liczba osób, które mieszkają w zasięgu przystanków,
10. Liczba pracowników zajmujących się organizacją transportu zbiorowego.

4.3. Etap III – konsultacje projektu PZMM Kujawy 2035

5. Udział interesariuszy w projekcie

W trakcie prac nad projektem Wykonawca stworzył listę interesariuszy i kontaktów do mieszkańców, z której korzystano na potrzeby badań IDI, FGI oraz ustaleń merytorycznych. Łącznie podjęto próbę kontaktu z ok. 120 organizacjami, instytucjami, urzędami oraz indywidualnymi mieszkańcami. Stosowano różne formy kontaktu: rozmowy bezpośrednie, telefoniczne, wiadomości mailowe, wiadomości na Facebooku, ulotki, plakaty, posty w mediach społecznościowych i w grupach społeczności lokalnych (zidentyfikowano 18 grup i stron społeczności lokalnych). Poziom zainteresowania tematyką planu można zasadniczo uznać za niezbyt wysoki, w wielu wypadkach mimo prób kontaktu nie udało się zaangażować osób w prace nad Planem. Listę kontaktową przekazano do Zamawiającego w celu umożliwienia kontynuacji dialogu po zakończeniu prac Wykonawcy.

Tabela 11. Udział interesariuszy (osób i instytucji) w procesie przygotowania PZMM WłOF

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
Wsparcie polityczne i organizacyjne	Kto może zapewnić wsparcie polityczne, niezbędne środki i zasoby do realizacji procesu?	Reprezentant władz Włocławka	Tak, na wszystkich etapach, w tym na poziomie wiceprezydenta miasta
		Reprezentant gm. Fabianki	Tak, IDI
		Reprezentant gm. Lubanie	Tak, gmina przekazała dane
		Reprezentant gm. Brześć Kujawski	Tak, IDI x 2 oraz udział w II etapie warsztatów, gmina przekazała dane
		Reprezentant gm. Lubraniec	Tak, udział w II etapie warsztatów
		Reprezentant gm. Chocień	Gmina przekazała dane
		Reprezentant m. Kowal	Tak, FGI oraz II etap warsztatów. Gmina przekazała dane
		Reprezentant gm. Baruchowo	Brak współpracy
		Reprezentant gm. Lubień Kujawski	Tak, IDI
		Reprezentant gm. Chodecz	Gmina przekazała dane
		Reprezentant gm. Izbica Kujawska	Tak, IDI
		Reprezentant gm. Kowal	Brak współpracy
		Reprezentant gm. Boniewo	Brak współpracy
Profesjonaliści sektora transportowego i eksperci oraz mieszkańcy	Kto zarządza sektorem transportowym w obszarze?	Radni rad gmin	Tak, IDI oraz zaproszenia przez biura rad gmin
	Kto ma dane, wiedzę i kompetencje do	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.	Tak, IDI i II etap warsztatów
		ZUT Rządka Wola	Tak, IDI, konsultacje oraz przekazanie projektu diagnozy
		MPK Włocławek	Tak

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
Kto realnie zna potrzeby transportowe obszaru?	tego, by brać udział w planowaniu transportu na wysokim poziomie merytorycznym?	Przedstawiciel Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Tak, IDI x 2
		Przedstawiciel Wydziału Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii UM Włocławek	Tak, na każdym etapie
		Przedstawiciel Referatu Publicznego Transportu Zbiorowego UM Włocławek	Tak, na każdym etapie
		Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego	Tak, IDI
		dr Jolanta Laskowska, Dyrektor Instytutu Nauk Społecznych i Technicznych Państwowej Uczelni Zawodowej we Włocławku	Tak, IDI
		Przedstawiciele zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych	Tak, IDI oraz II etap warsztatów
		Lokalni liderzy, inicjatorzy zmian w przestrzeni miasta związanych z transportem	Tak, podczas I i II etapu warsztatów
		Młodzieżowa Rada Miasta Włocławek	Nie, brak odpowiedzi
		Fundacja Ładowarka	Tak
		Włocławskie Towarzystwo Rowerowe	Tak, I etap warsztatów
		Rada Seniorów Miasta Kowala	Tak, FGI
		Młodzież szkolna	Tak, FGI x 3
		Inni zaangażowani mieszkańcy	Tak, poprzez badania FGI oraz informacje o kolejnych etapach tworzenia planu
		Przedstawiciele organizacji grupujących podmioty gospodarcze	Indywidualne rozmowy z zarządcami stref oraz IDI z LPP S.A.
		Przedstawiciele rad gmin	Tak, IDI oraz warsztaty
		Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Włocławku	TAK, IDI

Źródło: Opracowanie własne.

5.1. Kryteria rekrutacji interesariuszy do badań

Respondenci do badań IDI oraz FGI byli rekrutowani na podstawie kryteriów jakościowych, tj. wybrane zostały osoby, których działalność publiczna wskazywała na dysponowanie wiedzą związaną z problematyką opracowania. W badaniach FGI/IDI skład osób zaproszonych został tak określony, by przekrojowo pozwolił odpowiedzieć na pytania, które będą prowadzić do wypracowania Głównych Produktów Planu. W tym celu Wykonawca dokonał przeglądu lokalnych mediów (lokalnych i społecznościowych), debaty publicznej w celu identyfikacji osób i podmiotów, które realnie mogą posiadać wiedzę i koncepcje związane z transportem, środowiskiem i urbanistyką. W przypadku badań IDI z listy interesariuszy zostało wyselekcjonowanych 15 osób, które w najbardziej przekrojowy sposób były w stanie odpowiedzieć na pytania badawcze zespołu projektowego z uwzględnieniem kryterium przestrzennego. Z tego względu uwzględniono perspektywę wojewódzką, powiatową, miejską, gminną, lokalną i biznesową.

5.2. Spotkania konsultacyjne a badania

Konsultacje społeczne dokumentu były kontynuacją procesów badawczych prowadzonych w ramach ankiet i badań FGI/IDI.

- CAWI/ CAPI/ PAPI – zebranie informacji dot. obecnego funkcjonowania systemu transportowego, rozpoznanie głównych problemów oraz potrzeb z perspektywy użytkowników.
- FGI – wywiady w grupie użytkowników, organizatorów oraz zarządców systemu transportowego (osobno lub w grupach mieszanych, również ze względu na miejsce zamieszkania w przypadku wywiadów z użytkownikami) w celu szczegółowego zdefiniowania problemów oraz możliwości zmian.
- IDI – wywiady z głównymi interesariuszami, którzy ze względu na swoją wiedzę/ działalność/ funkcję mogą być kluczowymi partnerami w zmianie systemu transportowego. Tematy rozmów i rozmówcy wybrani m.in. na podstawie wstępnych wniosków z pozostałych badań.

6. Kwestionariusze i scenariusze badawcze

6.1. FGI

6.1.1. A

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka w formacie A3. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Następnie moderator krótko objaśnia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

2. Mapa myśli (ok. 15-20 minut):

Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji.

- i. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie Państwo o przyjaznym dla środowiska i efektywnym transporcie w obszarze WłOF? Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy?

- 1) Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym obszarze funkcjonalnym i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

3. Dyskusja grupowa (ok. 85 minut):

- ii. Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne oraz redukcja popytu na transport indywidualny (15 minut)

- 1) Czy we WłOF rozwój sieci transportu publicznego nadąża za rozwojem przestrzennym?
- 2) Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
- 3) Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy naj słabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
- 4) Jak długo mieszkają Państwo w danym miejscu, a jeśli przeprowadzili się Państwo niedawno/myślą o przeprowadzce, to czy kwestie mobilnościowe

były/są jednym z motywatorów przeprowadzki? Czy po przeprowadzce Państwa sytuacja transportowa się poprawiła/pogorszyła?

- 5) Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z Włocławka pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację, biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?

iii. Obszary samowystarczalne, budowa centrów lokalnych (20 minut)

- 1) Czy miasta w obszarze można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
- 2) Jak różni się pod tym kątem życie osób mieszkających we Włocławku, jego przedmieść, a jak mieszkańców innych miast i miejscowości obszaru funkcjonalnego?
- 3) Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś z obszaru funkcjonalnego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak do niej dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
- 4) Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- 5) Czy dostrzegacie Państwo w obszarze funkcjonalnym zjawiska przestrzenne, które poprzez swój wpływ na transport sprawiają, że staje się on mniej przyjazny dla środowiska? Gdzie i jakie? Np. budowa dużych centrów handlowych z wielkimi parkingami na przedmieściach miast, budowa domów jednorodzinnych z dala od usług, lokalizacja zakładów przemysłowych w miejscach, których nie można sprawnie obsługiwać transportem publicznym.

iv. Transport publiczny, parkingi, przesiadki (20 minut)

- 1) Czy mieszkańcy OF są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
- 2) Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i w godzinach wieczornych/nocnych?
- 3) Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do przesiadania się?
- 4) Co sprawia, że są Państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
- 5) Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?

v. Jak skoordynować transport publiczny w WłOF (30 minut)

- 1) Jak zintegrować system transportowy WłOF. Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na siebie ciężar odpowiedzialności za integrację taryfową, rozkładową, informacyjną? Włocławek? Województwo? A może związek gmin i powiatu?
- 2) W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja (przestrzenna, taryfowa, biletowa, informacyjna, wizualna)? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Czy da się włączyć prywatnych przewoźników w jeden system? Jak to zrobić?

vi. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla WłOF**4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):**

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony Zamawiającego i Wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

6.1.2. B

5. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka w formacie A3.

W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Następnie moderator krótko objaśnia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

6. Mapa myśli (ok. 15-20 minut):

Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji.

Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o efektywnym i przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze WłOF? Jakie typy działań, inwestycji przychodzi Państwu do głowy? Jakie bariery mogą przeszkodzić w ich realizacji?

7. Dyskusja grupowa (ok. 85 minut):

- i. Czy obecna sieć połączeń w obszarze jest Państwa zdaniem wystarczająca? Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają Państwo koordynację rozkładów jazdy i dostępność przesiadek? Co Państwa zdaniem sprawia, że mieszkańcy są skłonni korzystać z transportu publicznego?
- ii. Do których kluczowych celów podróży nie można dziś dotrzeć transportem zbiorowym? Z jakich powodów? (Brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena). W jaki sposób można poprawić sytuację?
- iii. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
- iv. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najłabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
- v. Jakie są Państwa zdaniem największe bariery w rozwoju transportu publicznego na terenie WłOF (prawne, administracyjne, mentalnościowe, brak współpracy)?
- vi. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych we WłOF? Czy codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
- vii. Czy mieszkańcy WłOF są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną?
- viii. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?
- ix. Co Państwa zdaniem można zrobić/co powinno się uczynić, na poziomie administracji lokalnej, aby zachęcić ludzi do częstszego wybierania transportu publicznego czy roweru/hulajnogi?
- x. Jak zintegrować system transportowy WłOF? Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na

siebie ciężar odpowiedzialności za integrację? Włocławek? Województwo?
A może związek gmin i powiatu?

- xi. W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Czy da się włączyć prywatnych przewoźników w jeden system? Jak to zrobić?
- xii. Czy widzą Państwo wolę polityczną, która może pozwolić na wspólne finansowanie przedsięwzięć w zakresie integracji transportu?
- xiii. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla WłOF.

8. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony Zamawiającego i Wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

6.1.3. C

9. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Następnie moderator krótko objaśnia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

10. Mapa myśli (ok. 15-20 minut):

Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji.

Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie Państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze WłOF? Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Jakie bariery mogą przeszkodzić w ich realizacji?

11. Dyskusja grupowa (ok. 85 minut):

- i. Czy mają Państwo poczucie, że WłOF to faktycznie obszar, który powinien zostać objęty wspólnym planowaniem transportu? Czy problemy obszaru lepiej rozwiązywać jest na poziomie współpracy gmin i powiatów, czy też są one kompetencją województwa lub niezależnych działań gmin?
- ii. Czy obecna sieć połączeń w obszarze Planu jest Państwa zdaniem wystarczająca? Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają Państwo koordynację rozkładów jazdy i dostępność przesiadek? Co sprawia, że są Państwo skłonni skorzystać z transportu publicznego?
- iii. Do których kluczowych celów podróży nie można dziś dotrzeć transportem zbiorowym? Z jakich powodów (brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena)? W jaki sposób można poprawić sytuację?
- iv. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną realną opcją podróżowania? Co jest tego powodem?
- v. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najłabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
- vi. Jakie są Państwa zdaniem największe bariery w rozwoju transportu publicznego na terenie WłOF? Czy jesteście Państwo skłonni inicjować partnerstwa z samorządowcami w innych lokalizacjach, by wspólnie rozwiązywać problemy (prawne, administracyjne, mentalnościowe, brak współpracy)?
- vii. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych we WłOF? Czy codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
- viii. Czy mieszkańcy WłOF są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną?

- ix. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?
- x. Co Państwa zdaniem można zrobić/co powinno się uczynić, na poziomie administracji lokalnej, aby zachęcić ludzi do częstszego wybierania transportu publicznego czy roweru?
- xi. Jak zintegrować system transportowy WłOF? Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na siebie ciężar odpowiedzialności za integrację? Włocławek? Województwo? A może związek gmin i powiatu?
- xii. W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Czy da się włączyć prywatnych przewoźników w jeden system? Jak to zrobić? Czy widzą Państwo szansę w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jako narzędzia ułatwiającego integrację transportu w obszarze WłOF?
- xiii. Czy widzą państwo wolę polityczną, która może pozwolić na wspólne finansowanie przedsięwzięć w zakresie integracji transportu? Czy możliwe jest powołanie stałego komitetu przedstawicieli różnych samorządów – tak by w większej skali koordynować działania, tworzyć wspólne standardy?
- xiv. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla WłOF.

12. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony Zamawiającego i Wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

6.1.4. D

13. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka w formacie A3. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem Planu Zrównoważonej Mobilności

Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Następnie moderator krótko objaśnia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

14. Mapa potrzeb pasażerów – Burza mózgów (ok. 15-20 minut):

Do każdego z punktów dyskusji każdy uczestnik tworzy mapę myśli, zapisując swoje obserwacje, a następnie dzieli się nimi na forum grupy.

- i. **Proszę wyobrazić sobie najczęściej pokonywane trasy w ciągu tygodnia, od wyjścia z domu do dotarcia do miejsca docelowego. Dokąd najczęściej Państwo podróżują?**
- ii. **Jakie środki transportu Państwo wybierają? Jakie są odległości do miejsc docelowych? Ile zajmuje Państwu ich pokonanie wybranymi środkami transportu?**
- iii. **Na co zwracacie Państwo uwagę przy wyborze środka transportu?**

15. Dyskusja grupowa (ok. 60-75 minut):

- i. **Przewoźnicy transportu zbiorowego na terenie WłOF (10-20 minut)**
 - 1) Jakich przewoźników transportowych, działających lub mających zamiar działać na terenie Włocławka, Państwo znacie, choćby ze słyszenia?
 - 2) Jak oceniacie Państwo tych przewoźników? Spełniają Wasze potrzeby, potrzeby użytkowników? Co jest ich mocną, a co słabą stroną?
- ii. **Sieć połączeń i wzajemne skomunikowania (20-40 minut)**
 - 1) Jak oceniacie Państwo sieć połączeń transportu zbiorowego w WłOF?
 - 2) Czy obecna sieć połączeń transportem zbiorowym jest Państwa zdaniem wystarczająca? Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają Państwo koordynację rozkładów jazdy i dostępność przesiadek?
 - 3) Jak wygląda dostępność transportu zbiorowego w Państwa okolicy, porównując dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i w godzinach wieczornych/nocnych?
 - 4) Jak długo mieszkają Państwo w obecnym miejscu? Jeśli przeprowadzili się Państwo niedawno/myślą o przeprowadzce, to czy kwestie mobilnościowe były/są jednym z motywatorów przeprowadzki? Czy po przeprowadzce Państwa sytuacja transportowa się polepszyła/pogorszyła?
 - 5) Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z miasta (głównie chodzi o Włocławek) pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć

na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację, biorą Państwo też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?

- 6) Dokąd chcieliby Państwo dojechać, jednak nie jesteście w stanie zrobić tego przy użyciu transportu zbiorowego? Z jakich powodów (brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena, jakość obsługi, komfort jazdy itp.)?
- 7) Jak oceniacie Państwo relację ceny do jakości usług transportu zbiorowego?
- 8) Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w WłOF? Czy codzienna podróż rowerem jest bezpieczna? Czy jeżdżą Państwo rowerem? Jak często?
- 9) Gdzie nie da się wykorzystać roweru do codziennych podróży? Dlaczego?

iii. Dlaczego nie prywatny samochód – jakość środków PTZ oraz innych środków transportu indywidualnego, dostępność piesza (30-40 minut)

- 1) Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu transportem zbiorowym zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
- 2) Jak oceniacie Państwo komfort podróży transportem zbiorowym? (Pytania pomocnicze: Czy klimatyzacja i ogrzewanie zapewniały Państwu komfort termiczny? Czy poziom hałasu nie był zbyt duży? Czy miejsca siedzące były wygodne? Jakie są Państwa doświadczenia? Co można poprawić?)
- 3) Czy podróżując transportem zbiorowym, czuli się Państwo bezpiecznie? Jak oceniacie Państwo stan taboru? (Pytania pomocnicze: Czy mają Państwo poczucie, że odpowiednie służby kontrolują stan taboru i wyłapują nieprawidłowości? Co można poprawić w dziedzinie bezpieczeństwa?)
- 4) Jak oceniacie Państwo punktualność transportu zbiorowego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka? Jakie są Państwa doświadczenia? Co można poprawić?
- 5) W jaki sposób nabywają Państwo bilety na transport zbiorowy? Czy próbowaliście Państwo kupować bilety na przejazdy przez stronę internetową lub aplikacje mobilne? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa doświadczenia? Czy usługi są jasne i przejrzyste? Czy funkcjonują bezproblemowo? Jakie utrudnienia ewentualnie Państwo napotkali?)
- 6) Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu rowerem bądź hulajnogą elektryczną zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
- 7) Czy na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka poruszanie się pieszo jest bezpieczne? Jakie mają Państwo zdanie na temat uspokajania ruchu samochodowego, budowy nowych ciągów pieszych i rowerowych? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa doświadczenia? Czy powinno się budować ścieżki rowerowe razem z chodnikami, czy może osobne trasy?)
- 8) Wyobraźcie sobie Państwo, że jedziecie do siedziby swojej gminy, aby „załatwić sprawę” (przykładowo: wizyta u lekarza, wizyta w banku, wizyta w urzędzie,

zakupy). Czy wszystkie miejsca, o których Państwo pomyśleli, są łatwo dostępne pieszo? Czy są położone blisko przystanków transportu zbiorowego?

iv. **Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla WŁOF.**

v. **Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):**

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony Zamawiającego i Wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

6.2. IDI

Scenariusze badawcze będą weryfikowane ponownie przed przeprowadzeniem, tak by ich treść odpowiadała informacjom pozyskanym w ramach procesu diagnostycznego – poniżej zaprezentowano przykładowe pytania w badaniu. Treść badania będzie każdorazowo dostosowywana do specyfiki odbiorców.

Tabela 12. Przykładowy kwestionariusz badania IDI

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
Transport publiczny	Co jest największą bolączką transportu publicznego we Włocławku? Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa?		
Urbanistyka	Czy zmiany przestrzenne we Włocławku sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Włocławek?		

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
	Czy Włocławek można uznać za miasto piętnastominutowe, tj. takie, w którym podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu, bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by musiało się stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?		
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	Czy we Włocławku i jego otoczeniu powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy, nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?		
Kolej	Jak musiałaby wyglądać kolej we WłOF, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach lokalnych?		

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
Rower/piesi	Jak usprawnić ruch rowerowy we Włocławku? Jakich zmian potrzebują piesi?		
Powiązania zewnętrzne	Jak poprawić powiązania Włocławka z otoczeniem? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.		
Transport towarów i logistyka	Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni we Włocławku? Jakież? Co należałoby zmienić? Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?		

Źródło: Opracowanie własne

7. Spis rysunków, tabel i wykresów

Spis rysunków

Rysunek 1. Etapy prac badawczych	4
--	---

Spis tabel

Tabela 1. Najczęstsze punkty początkowe i końcowe podróży; n = 606	7
Tabela 2. Gmina miejska Włocławek jako punkt początkowy i końcowy podróży.....	8
Tabela 3. Czas potrzebny na dotarcie do poszczególnych celów podróży [w minutach]; n = 606	9
Tabela 4. Warunki zgody na przewóz mieszkańców autobusami szkolnymi; n = 99.....	19
Tabela 5. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego a wiek badanych; skala <1;5>, n = 606	21
Tabela 6. Istotność poprawy poszczególnych elementów systemu transportowego a płeć badanych; skala <1;5>, n = 606	24
Tabela 7. Istotność poprawy poszczególnych elementów systemu transportowego a wiek badanych; skala <1;5>, n = 606	25
Tabela 8. Kluczowe ustalenia stolików	62
Tabela 9. Ustalenia stolika A – przypisanie celów do scenariuszy.....	69
Tabela 10. Ustalenia stolika B – przypisanie celów do scenariuszy	72
Tabela 11. Udział interesariuszy (osób i instytucji) w procesie przygotowania PZMM WłOF	78
Tabela 12. Przykładowy kwestionariusz badania IDI	90

Spis wykresów

Wykres 1. Płeć badanych; n = 606	5
Wykres 2. Wiek badanych; n = 606.....	6
Wykres 3. Status zawodowy badanych; n = 606.....	6
Wykres 4. Liczba osób w gospodarstwie domowym; n = 606	7
Wykres 5. Częstotliwość korzystania z poszczególnych środków transportu; n = 606.....	10
Wykres 6. Zainteresowanie poszczególnymi środkami transportu; n = 606	11
Wykres 7. Regularnie wykorzystywane środki transportu a wiek badanych; n = 606	12
Wykres 8. Regularnie wykorzystywane środki transportu a początkowy punkt podróży; n = 606	13
Wykres 9. Czynniki decydujące o wyborze środka transportu; n = 606	13
Wykres 10. Czynniki decydujące o wyborze środka transportu a początkowy punkt podróży; n = 606	14
Wykres 11. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym; n = 606	15
Wykres 12. Liczba posiadanych spalinowych samochodów osobowych; n = 606.....	16
Wykres 13. Postrzeganie usługi transportu na żądanie jako dobre rozwiązanie dla obszarów rzadziej zaludnionych; n = 606.....	16
Wykres 14. Czynniki mogące wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodu; n = 282	17
Wykres 15. Zgoda na wyeliminowanie z obszarów analizy miejsc, do których nie dociera żaden transport publiczny, nawet jeśli będzie to stanowić obciążenie dla samorządów; n = 606.....	18
Wykres 16. Poziom zgody na przewóz osób innych niż uczniowie autobusami szkolnymi; n = 606...	19

Wykres 17. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego; skala <1;5>, n = 606	20
Wykres 18. Średnia ocena poszczególnych elementów systemu transportowego a najczęstszy punkt początkowy przejazdów; skala <1;5>, n = 606.....	23
Wykres 19. Działania istotne dla poprawy jakości poruszania się po Włocławku i jego okolicach; n = 606	28
Wykres 20. Odsetek osób wykorzystujących aplikacje mobilne do planowania podróży; n = 606	30
Wykres 21. Cele używania aplikacji do planowania podróży; n = 382	31
Wykres 22. Odsetek zwolenników tworzenia sfer o ograniczonej dostępności dla pojazdów o najgorszym wpływie na środowisko; n = 606	31