

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

Załącznik nr 1 Wyniki badań społecznych



Opracowanie pt.

Raport diagnostyczno-strategiczny stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Załącznik nr 1

zostało przygotowane na zlecenie Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska przez firmę:



Lider konsorcjum:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr SAKO.SZIT_KS.10.04.2022 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 16.03.2022 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – Kierownik projektu	Dawid Kulawczuk
Jakub Balik	Michał Męczyński
Michał Jabłonowski	Jean-Luc Levoux
Bartosz Jarecki	Jakub Piecuch
Konrad Korzistka	Krzysztof Ruciński
Bartłomiej Kasiuk	i inni

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż – okładka (na podstawie materiałów Joanny Czajczyńskiej)

przy współpracy Biura Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska:

Ewa Milewska – Dyrektor Biura

Ewa Woźniak – Specjalista Koordynator ZIT

Spis treści.

1. DIAGNOSTYCZNE SPOTKANIE WARSZTATOWE.....	4
2. ZOGNISKOWANE WYWIADY GRUPOWE (FGI).....	11
2.1. FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI ADMINISTRACJI I MIESZKAŃCAMI – 13 MAJA 2022 R.	11
2.2. FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI ADMINISTRACJI I MIESZKAŃCAMI – 8 CZERWCA 2022 R.....	13
2.3. FGI Z MŁODZIEŻĄ ZE SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH W KALISZU ORAZ STUDENTAMI AKADEMII KALISKIEJ – 9 CZERWCA 2022 R.	16
2.4. FGI Z MŁODZIEŻĄ ZE SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM – 9 CZERWCA 2022 R.	19
2.5. FGI Z RADĄ SENIORÓW OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO – 21 CZERWCA 2022 R.	21
2.6. FGI Z MŁODZIEŻOWĄ RADĄ MIASTA W KALISZU – 4 LIPCA 2022 R.	24
2.7. FGI Z MIESZKAŃCAMI OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO – 7 LIPCA 2022 R.	29
3. INDYWIDUALNE WYWIADY POGŁĘBIONE (IDI).	33
3.1. DYREKTOR MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM.	33
3.2. PRZEDSTAWICIEL OŚWIETLENIA ULICZNEGO I DROGOWEGO SP. Z O.O.	34
3.3. PREZES ZARZĄDU KALISKICH LINII AUTOBUSOWYCH SP. Z O.O.	37
3.4. KIEROWNIK REFERATU PLANOWANIA URZĘDU GMINY BLIZANÓW.	38
3.5. SEKRETARZ GMINY SZCZYTNIKI.	39
3.6. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOKALNEJ HISTORYCZNY WTÓREK (GM. WIEJSKA OSTRÓW WIELKOPOLSKI).....	41
3.7. SOŁTYS WSI DŁUGA WIEŚ DRUGA (GM. STAWISZYN).	41
3.8. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU WSI ŁĄKOCINY „NASZE ŁĄKOCINY” (GM. WIEJSKA OSTRÓW WIELKOPOLSKI). 42	
3.9. PRZEDSIĘBIORCA ELEKTROMATYKA USŁUGI (M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI).	44
3.10. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU I WSPÓŁPRACY WSI MOSZCZANKA I SKRZEBOWA (GM. RASZKÓW).	45
3.11. PRZEDSTAWICIEL SKPL INFRASTRUKTURA I LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O. W ZBIERSKU-CUKROWNI.....	46
3.12. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU STRATEGII ROZWOJU POWIATU I INWESTYCJI, POWIAT KALISKI.	47
3.13. PRZEDSTAWICIEL POLSKIEGO TOWARZYSTWA TURYSTYCZNO-KRAJOZNAWCZEGO ODDZIAŁ PTTK PLESZEW.	49
3.14. SOŁTYS WSI GODZIESZE WIELKIE.	50
3.15. CZŁONEK ZARZĄDU LUBAWA S.A., M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI.....	51
3.16. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU GMINY BRZEZINY.....	52
3.17. PRZEDSTAWICIEL PLESZEWSKICH LINII AUTOBUSOWYCH.....	53
3.18. PREZES KALISKIEGO STOWARZYSZENIA TAKSÓWKARZY „CENTRUM-EURO” W KALISZU.	54
3.19. PRZEDSTAWICIEL DZIAŁU INWESTYCJI ŁÓDZKIEJ STREFY EKONOMICZNEJ.	55
3.20. STOWARZYSZENIE NA RZECZ ROZWOJU WSI BOGUFAŁÓW „ŹRÓDŁO BARYCZY” (GM. PRZYGDZICE).	56
3.21. ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU DRÓG POWIATOWYCH W STAROSTWIE POWIATOWYM W KALISZU.	56

3.22. KIEROWNIK REFERATU GOSPODARKI KOMUNALNEJ, ROLNICTWA, LEŚNICTWA, OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI NIERUCHOMOŚCIAMI – GMINA GOŁUCHÓW	58
3.23. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA LGD 7 – KRAINA NOCY I DNI.	59
3.24. SOŁTYS – GAŁĄZKI WIELKIE (GM. NOWE SKALMIERZYCE).	60
3.25. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I DROGOWNICTWA URZĘDU GMINY OPATÓWEK... ..	61
3.26. KIEROWNIK WYDZIAŁU KOMUNIKACJI MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG W KALISZU.	62
3.27. SOŁTYS WSI GODZIESZE.	63
3.28. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOLEJNICTWA – M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI.	64
3.29. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU GOSPODARKI KOMUNALNEJ URZĘDU MIASTA I GMINY PLESZEW.	66
3.30. PRZEDSTAWICIEL OCHOTNICZEJ STRAŻY POŻARNEJ W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM.	67
4. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH WŚRÓD DOROSŁYCH.	69
5. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH WŚRÓD MŁODZIEŻY	80
6. ANALIZA BADAŃ GEOANKIETOWYCH.	86
7. KRYTERIA REKRUTACJI INTERESARIUSZY DO BADAŃ JAKOŚCIOWYCH.	96
7.1. UDZIAŁ INTERESARIUSZY W PROJEKCIE.	96
7.2. KRYTERIA REKRUTACJI INTERESARIUSZY DO BADAŃ.	99
8. KWESTIONARIUSZE I SCENARIUSZE BADAWCZE.	100
8.1. FGI.	100
8.2. IDI.	110

1. Diagnostyczne spotkanie warsztatowe.

Pierwsze spotkanie w ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej odbyło się 5 kwietnia 2022 r., w którym uczestniczyli przedstawiciele Biura Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska oraz gmin i powiatów wchodzących w skład AKO. Uczestnicy spotkania mieli okazję poznać idee Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. 20 czerwca 2022 r. odbyło się diagnostyczne spotkanie warsztatowe z mieszkańcami oraz przedstawicielami urzędów gmin AKO. W spotkaniu wzięło udział 48 osób. W początkowej części spotkania wprowadzono pojęcie zrównoważonej mobilności i określono zakres Planu Zrównoważonej Mobilności. Następnie uczestnicy spotkania mieli okazję pracować przy pięciu stolikach, w dwóch turach, w formule World Café – łącznie nad 5 różnymi tematami związanymi z planowaniem mobilności. W końcowej części spotkania omówiono główne ustalenia każdego ze stolików, a wśród nich:

Temat prac stolika	Główne ustalenia uczestników warsztatów
<p>Aglomeracyjny system transportu publicznego</p>	<p>Stan obecny transportu publicznego w AKO</p> <p>Obecnie transport publiczny pełni głównie rolę socjalną (dowóz dzieci i młodzieży do szkół, oferta dostosowana do ich potrzeb) i jest to rola właściwa, ale nie powinna się ograniczać tylko do roli socjalnej – powinien być atrakcyjny dla większej liczby grup pasażerów. Aktualny stan funkcjonowania transportu zbiorowego jest warunkowany przez funkcjonowanie zasady „prymat popytu nad ofertą”, co powoduje wykluczenie transportowe tam, gdzie zapotrzebowanie jest niskie oraz w niektórych rejonach ze słabą dostępnością do transportu publicznego.</p> <p>O niskiej atrakcyjności transportu publicznego (poza komunikacją miejską) świadczy także fakt, że pozostałe kursy na terenie AKO są obsługiwane przez tabor wysokopodłogowy, bez udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami. Przewoźników nie stać na wymianę taboru na taki, który spełniałby podobne standardy w zakresie niskiej podłogi – nawet, jeśli byłby to tabor używany. Pojawiają się także głosy, że stan techniczny części pojazdów przewoźników podmiejskich jest niewystarczający, a ITD zbyt słabo wychwytuje takie pojazdy. Inne zidentyfikowane niedoskonałości transportu publicznego to niedopasowana do właściwych potrzeb mieszkańców logistyka – wykorzystywanie niewielkiego taboru w godzinach dużego zapotrzebowania.</p> <p>Natomiast zaletą transportu publicznego na terenie Kalisza jest niska cena biletów oraz istnienie biletu całodobowego.</p> <p>Samochód dominuje</p> <p>Miasto Kalisz „wypycha” transport publiczny także ze ścisłego centrum. Na terenie AKO, zwłaszcza na terenie miast, jest zbyt duża liczba parkingów, co sprzyja podróżowaniu prywatnym samochodem.</p> <p>Popularność samochodu wynika także z traktowania go (zwłaszcza drugiego czy kolejnego w rodzinie) nie tylko jako środka transportu, lecz także przedmiotu „podnoszącego prestiż”. Jest to kolejny czynnik zniechęcający do korzystania z transportu zbiorowego.</p> <p>Dlaczego?</p> <p>Podstawową przyczyną tego, że transport publiczny AKO nie stoi na wyższym poziomie, jest kwestia finansowa. Natomiast wśród samorządowców i przewoźników istnieje świadomość tego, że transport publiczny nigdy nie będzie dochodowy. Przy obecnych kosztach paliw i utrzymania przewoźnicy funkcjonują na granicy rentowności.</p>

	<p>Innym utrudnieniem jest funkcjonujące na poziomie kraju prawo: „czasem jeden paragraf burzy sytuację”. Kwestią utrudniającą zmiany dotyczące zrównoważonego rozwoju mobilności jest także brak komplementarności pomiędzy prawem unijnym i krajowym.</p> <p>Skuteczne funkcjonowanie transportu publicznego utrudnia również występowanie zjawiska nieuczciwej konkurencji wśród przewoźników (problem dotyczy tras regionalnych). Polega ona na kursowaniu poza rozkładem jazdy (żeby przechwycić pasażerów konkurencji).</p> <p>Jak zmienić obecną sytuację?</p> <p>Obecnie zastaną sytuację mogłaby natomiast poprawić dobra oferta transportu zbiorowego. Potrzebne jest rozszerzenie sieci oraz, być może, zastosowanie małego pojemnego taboru w celu redukcji kosztów. Brakuje także wspólnego organizatora transportu – widać sens utworzenia związku powiatowo-gminnego na obszarze AKO. Scalenie komunikacji miejskiej i podmiejskiej w jeden podmiot przyniosłoby pozytywny efekt synergii. Integracja transportu mogłaby rozpocząć się od porozumień w zakresie wspólnych taryf i wzajemnego honorowania biletów różnych organizatorów (bądź przewoźników na liniach komercyjnych). Rekomendowane są także zmiany doraźne, takie jak organizacja tanich biletów komunikacji miejskiej oraz biletów całonocnych w Ostrowie Wielkopolskim, na wzór systemu w Kaliszu. Istnieje także potrzeba zwiększenia roli kolei w AKO – tam, gdzie ona dociera; np. na trasie Ostrów Wielkopolski – Kalisz.</p> <p>W nowo zorganizowanym systemie transportu zbiorowego w AKO samorządy powinny pełnić większą rolę niż obecnie, ponieważ najlepiej znają potrzeby swoich mieszkańców. Potrzebna jest także większa kontrola i skuteczne mechanizmy wychwytywania i kontroli działań związanych z występowaniem nieuczciwej konkurencji wśród przewoźników.</p> <p>W celu poprawy obecnej sytuacji podejmowane są takie inicjatywy jak dialog pomiędzy PKS Kalisz a samorządami pod kątem utworzenia linii dofinansowywanych z FRPA, przy czym obecnie część linii funkcjonuje. Rozmowy toczą się z różnym skutkiem.</p> <p>Diagnozę niedostosowania komunikacji zbiorowej do potrzeb mieszkańców i działanie w kierunku poprawy stanu obecnego mogłyby umożliwić badania nappełnień transportu publicznego. Badania tego typu prowadzone dotychczas, nawet jeśli się odbywają, to ze zbyt małą częstotliwością. Wskutek tego korekty w ofercie mają charakter doraźnego „łatania dziur”. Obecnie w Kaliszu trwają badania nappełnień w transporcie publicznym i na ich podstawie jest przeprowadzana optymalizacja sieci komunikacji miejskiej oraz podmiejskiej. Rozważa się także wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej dla mieszkańców Kalisza.</p>
<p>Zarządzanie mobilnością, koordynacja i procesy integracji</p>	<p>Sytuacja obecna i punkt widzenia samorządów lokalnych</p> <p>Agglomeracja Kalisko-Ostrowska jest jedynym tak dobrze zintegrowanym duopolis w Polsce. Natomiast świadomość funkcjonowania AKO jest ograniczona wśród mieszkańców – 95% z nich nie wie o tym, że AKO funkcjonuje. Przedstawiciele samorządów jednak coraz częściej czują potrzebę współpracy, a dotychczasowe doświadczenia pracy w ramach ZIT są pozytywne. Kolejne samorządy chcą współpracować. Zauważalna jest potrzeba integracji taryfowej Aglomeracji.</p> <p>Zidentyfikowane problemy i proponowane rozwiązania</p> <p>Jako problem w organizacji efektywnego transportu zbiorowego wskazywana jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która rozmywa odpowiedzialność za organizację transportu zbiorowego.</p> <p>W kwestii organizacji zostali zidentyfikowani konkretni interesariusze oraz problemy, które są przez nich generowane. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych doprowadził do niezdrowego wyścigu samorządów wśród przewoźników lokalnych.</p>

	<p>Prywatni przewoźnicy autobusowi są dyskryminowani przez władze, nie myśli się o ich potrzebach i trasach, na których jeżdżą, nie udziela pozwoleń na zatrzymywanie się na przystankach. Należy poprawić jakość dialogu ze stowarzyszeniami prywatnych przewoźników.</p> <p>Przewoźnicy mają także problem z obsadzeniem pojazdów przez samorząd. Kończy się zasób kierowców z prawem jazdy kat. D – potrzebne są szkolenia.</p> <p>Cele</p> <p>Za ważny czynnik, który wymusi zmiany w sposobie współpracy samorządów będzie nowa perspektywa unijna 2021-2027, odmienna od poprzednich.</p> <p>W ramach nowej organizacji współpracy za konieczne uznaje się uprzywilejowanie transportu publicznego w centrach miast, by zwiększyć jego atrakcyjność. Istotne jest zabezpieczenie potrzeb transportowych obszarów podmiejskich. Likwidacja “białych plam” komunikacyjnych jest koniecznością. W upowszechnieniu dostępu do komunikacji zbiorowej większą niż aktualnie rolę powinna odgrywać kolej, należy powiązać rozwój przestrzenny z przebiegiem linii kolejowych i skłaniać samorządy do intensyfikacji zabudowy wokół węzłów.</p> <p>Jak osiągnąć stan docelowy?</p> <p>Aby osiągnąć zamierzony cel, potrzebny jest jeden zintegrowany organizator przewozów, optymalnie – związek powiatowo-gminny. W tym celu rekomendowane jest zachowanie MKZ i KLA oraz powierzenie im bezpośrednio zadania w zakresie komunikacji miejskiej. W ramach takiego działania pozostałe przewozy powinny podlegać konkurencyjnym przetargom w podziale na niewielkie pakiety, tak by zapewnić niewielkim podmiotom, które dziś obsługują linie komercyjnie, udział w rynku, który byłby stabilny ze względu na stały charakter linii autobusowych. Odpowiednio długie terminy umów pomiędzy samorządami i przewoźnikami będą także stanowić istotny czynnik w kontekście stabilności rynku. Wspomniane przetargi powinny być wieloletnie, przy czym obecnie funkcjonujący system prawny tego nie ułatwia. Integralną częścią systemu działającego w takim kształcie powinny być dofinansowania przewoźników ze strony samorządów.</p> <p>Algorytm finansowy w ramach związku powiatowo-gminnego powinien uwzględniać zarówno kwestię liczby mieszkańców gminy, jak i liczbę wozokilometrów wykonywanych na jej terenie.</p> <p>Aby zintegrować finansowanie transportu na poziomie AKO, rekomenduje się znalezienie narzędzia, które zmusi samorządy do wydatkowania środków pieniężnych na linie przewozowe przebiegające przez granice ich gminy.</p> <p>Istotnym działaniem jest także ujednoczenie standardu rozkładów jazdy oraz dysponowanie nimi w podziale na strefy AKO; taki podział powinien obowiązywać także w kontekście przetargów.</p> <p>Działaniem docelowym powinno być zlecenie większości przewozów w AKO na zasadzie usług wybieranych w konkurencyjnej procedurze przetargowej.</p> <p>Inne działania pożądane dla osiągnięcia opisanych celów dotyczą między innymi zmian w uwarunkowaniach urbanistycznych. Rozproszona zabudowa stanowi znaczne utrudnienie dla właściwej koordynacji przewozów. Obecne tendencje urbanistyczne i poluzowanie przepisów w zakresie budowy domków jednorodzinnych nie sprzyjają zrównoważonej mobilności. Poprawa standardów urbanistyki jest dziś mało realna, chociaż szansę dla pozytywnej zmiany stanu obecnego w tym zakresie stanowi wprowadzana konieczność uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przez samorządy. Istotną rolę we wskazywaniu obszarów zagęszczenia zabudowy powinien odgrywać Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).</p> <p>Należy znaleźć narzędzie do zmuszenia samorządów AKO do finansowania przewozów przebiegających przez granice ich gminy.</p>
--	--

	<p>Jeśli w przyszłości środki finansowe umożliwią dane rozwiązanie, warto rozważyć wprowadzenie usług transportu na życzenie w obszarach podmiejskich – np. Czekanów, Godziesze.</p> <p>Konstruując nową siatkę połączeń i model rynku, należy także uwzględnić specyfikę taboru do obsługi połączeń regionalnych, która jest odmienna od specyfiki taboru miejskiego. Mając na względzie ten fakt, warto uświadomić sobie, że zapewnienie taboru dla przewoźników ponadlokalnych, przy słabym stanie technicznym większości istniejącego, stanowi duże wyzwanie. Odpowiednio długi okres trwania umów umożliwi także rentowność przy zakupie nowego taboru przez przewoźnika, gdyż to na nim, a nie na samorządzie będzie spoczywać odpowiedzialność zapewnienia tej części infrastruktury. Wynika to z faktu, iż model świadczenia usług jest skuteczniejszy niż utrzymywanie własnych baz przez sektor publiczny.</p> <p>Za dobrą praktykę można uznać nowy system transportu zbiorowego w Pleszewie.</p>
<p>Infrastruktura dla zrównoważonej mobilności – bezpieczne ulice, sprawne węzły przesiadkowe</p>	<p>Uczestnicy zaznaczyli na mapie niebezpieczne miejsca, wskazali drogi, które powinny powstać. Wskazane zostały także newralgiczne punkty na mapie Kalisza, w których często pojawiają się korki: ul. Łódzka, pl. Jana Pawła II, ul. Częstochowska, Trasa Bursztynowa. Światła na ul. Łódzkiej nie są zsynchronizowane, co powoduje, że ruch nie odbywa się płynnie. Uciążliwą kwestią stanowi znalezienie miejsca parkingowego w różnych częściach Kalisza, m.in. ul. Kościuszki, osiedle Dobrzec, ul. Górnośląska.</p> <p>Potrzebne jest stworzenie bezpiecznych dojazdów do przystanków autobusowych (w szczególności na obszarach wiejskich), a także budowa chodników, przejść dla pieszych. Bezpieczeństwo przewijało się także w kontekście konkretnych ulic w Kaliszu. Należą do nich: ul. Ciasna, ul. Wąska, ul. Wodna, ul. Złota oraz ul. Chopina</p> <p>Zwrócono uwagę na brak wykorzystania potencjału, jaki oferuje śródmieście. Punkty handlowe i lokale gastronomiczne w zdecydowanej większości nie wytrzymują próby czasu. Upadające restauracje i kawiarnie mogłyby stanowić miejsce spotkań młodzieży, która podkreśliła, że zdecydowanie lepszą ofertę rozrywkową oferuje Ostrów Wielkopolski. Centrum Ostrowa Wielkopolskiego tętni życiem, znajdują się tam liczne restauracje, kawiarnie, które przyciągają młodzież z Kalisza.</p>
<p>Spójna i bezpieczna infrastruktura rowerowa</p>	<p>Obecny stan infrastruktury – braki i potrzeby</p> <p>W Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej nie ma spójnej infrastruktury rowerowej. Drogi rowerowe do tej pory powstawały najczęściej jako inwestycje punktowe i nie tworzyły spójnej sieci. Drogi rowerowe nie są ciągłe, urywają się, wymuszając na rowerzystach jazdę po chodniku lub włączanie się do ruchu ogólnego. Obniża to bezpieczeństwo osób przemieszczających się rowerami.</p> <p>W przypadku Ostrowa Wielkopolskiego brakuje dróg rowerowych, które umożliwiłyby dojazd do centrum z terenów podmiejskich. Optymalnym rozwiązaniem byłoby utworzenie takich dróg w promieniu 9 kilometrów od centrum miasta.</p> <p>W AKO nie ma dobrego dojazdu rowerowego do miejsc cennych przyrodniczo, rekreacji i wypoczynku, m.in. ograniczony dojazd nad zbiornik Szałe. Istniejąca droga rowerowa prowadząca nad wskazywany obiekt jest jednokierunkowa i zbyt wąska. Zwrócono także uwagę na brak dróg rowerowych wzdłuż rzeki Proсны oraz lukę w dojeździe rowerowym pomiędzy Kaliszem i Choczem.</p> <p>Zgodnie z opinią zarządców dróg obecnych na spotkaniu stosowanie nawierzchni z kostki brukowej w obszarach miejskich podyktowane jest dostępem do instalacji podziemnych. Na pozostałych obszarach stosowany jest asfalt.</p> <p>Dostępność infrastruktury punktowej (stojaki) w miastach oceniana jest jako dobra.</p> <p>Utrudnienie w rozwoju dróg rowerowych stanowią przejazdy kolejowe. W opinii uczestników spotkania koszty budowy przejazdów rowerowych na torach kolejowych wskazywane przez zarządcę infrastruktury kolejowej przekraczają możliwości gmin.</p>

	<p>Istotnym elementem systemu tras rowerowych są rowerowe szlaki turystyczne wyznaczone przez PTTK. W opinii uczestników spotkania nie są one uwzględniane jako trasy rowerowe, jednak stanowią ważne uzupełnienie sieci połączeń rowerowych. PTTK wskazywane jest przez rozmówców jako istotny partner do rozmowy o aglomeracyjnej sieci dróg rowerowych.</p> <p>Wśród deklarowanych potrzeb znalazła się także konieczność zapewnienia dojazdów do głównych tras rowerowych z osiedli mieszkaniowych na obszarze całego AKO.</p> <p>Stan obecny – diagnoza głównego problemu i kierunku działań</p> <p>Najistotniejszym problemem w rozwoju dróg rowerowych wskazywanym przez uczestników spotkania jest polityczna odwaga decydentów.</p> <p>W opinii uczestników spotkania obecne zmiany gospodarcze i polityczne zmuszą mieszkańców AKO do przemieszczania się rowerami. Istotnym elementem upowszechniania się wykorzystania rowerów w codziennych podróżach powinna być kampania edukacyjna i informacyjna. Taki działania są realizowana m.in. w ramach rajdów rowerowych.</p> <p>Dobre praktyki i kierunki rozwoju</p> <p>Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej powinny się kształtować w dwóch obszarach.</p> <p>Miejskim – dążącym do rozbudowy sieci dróg rowerowych i ograniczenia roli samochodu kosztem ruchu pieszo-rowerowego. Przy czym zawężanie dróg w Kaliszu na rzecz budowy dróg rowerowych powinno być wprowadzane dopiero po wybudowaniu obwodnicy. W tym zakresie jako kluczowe wskazywane jest połączenie Kalisz – Ostrów Wielkopolski – obsługujące mieszkańców miejscowości podmiejskich, w tym Nowych Skalmierzyc. Również połączenie terenów podmiejskich, „sypialni”, z centrami miast. Ważne w tym zakresie jest także połączenie z największymi ośrodkami miejskimi AKO i otaczającymi je miejscowościami oraz miejscami atrakcyjnymi ze względu na wysokie walory przyrodnicze.</p> <p>Drugi obszar – zapewniający połączenia terenów wiejskich z ośrodkami lokalnymi.</p> <p>W opisywanym kontekście warto odnotować dobre przykłady realizacji infrastruktury rowerowej w Ostrowie, są to ulice Słowackiego oraz Głogowska. Przyjęty kierunek zmian w mieście to zawężanie dróg w celu uzyskania większej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Dobrym przykładem realizacji ponadlokalnej infrastruktury rowerowej jest budowa drogi rowerowej z Ostrowa Wielkopolskiego w kierunku Lewkowa i Górzna, realizowana wspólnie przez miasto oraz powiat.</p> <p>Rower miejski jest popularny wśród mieszkańców Ostrowa. Problemem natomiast jest dewastacja rowerów przez młodzież. Dobrym kierunkiem działań mogłaby być integracja rowerów miejskich Kalisza i Ostrowa, choć priorytetem jest rozszerzenie systemu na tereny podmiejskie obu miast.</p> <p>W przypadku niektórych planowanych połączeń rowerowych, np. Antonin – Przygodzice, uczestnicy spotkania jako dobrą praktykę wskazują już istniejącą trasę rowerową prowadzącą przez tereny leśne.</p> <p>W opinii zarządców dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych w większości przypadków nie ma możliwości zachowania drzew rosnących wzdłuż dróg w przypadku przebudowy układu drogowego. Nie pozwalają na to przepisy, a możliwość realizacji nasadzeń zastępczych jest ograniczona przez szerokość pasa drogowego.</p> <p>Uczestnicy spotkania sugerują połączenie aglomeracyjnych tras rowerowych z Dolnośląską Krainą Rowerową.</p>
<p>Kolej w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej</p>	<p>Oferta przewozów</p> <p>Dzięki licznym połączeniom kolejowym Ostrów Wielkopolski jest dobrze skomunikowany. Wśród podstawowych połączeń komunikacyjnych częstotliwość</p>

	<p>pociągów w kierunku Poznania uznano za wystarczającą. Gorzej oceniono kursowanie kolei w kierunku Wrocławia ze względu na niższą częstotliwość,</p> <p>Kalisz dysponuje gorszą ofertą przewozów kolejowych niż Ostrów Wielkopolski. Przyczyną tego jest fakt, iż duża liczba kursów kończy się w Ostrowie Wielkopolskim, pociągi nie dojeżdżają do Kalisza. Rozwiązaniem problemu mogłoby być wydłużenie połączeń regionalnych z Ostrowa Wielkopolskiego dalej w stronę Kalisza.</p> <p>Wskazano na problem przerwy nocnej w kursowaniu pociągów w danych kierunkach – ostatni pociąg odjeżdża o godz. 19:00, a następny o godz. 4:00 następnego dnia, co wymusza konieczność wcześniejszego powrotu do domu.</p> <p>Problemem jest brak zorganizowanych punktów przesiadkowych pomiędzy transportem kolejowym a autobusowym, a także brak integracji na obszarach wiejskich. Ponadto na obszarach wiejskich często brakuje autobusów dowożących do pociągu w dni wolne od pracy i szkoły. Brak oferty publicznego transportu autobusowego, nieskoordynowane kolejowe rozkłady jazdy, brak kolei aglomeracyjnej powodują, że na wielu trasach kursują prywatni przewoźnicy.</p> <p>Duże utrudnienie dla korzystania z kolei stanowi brak informacji pasażerskiej łączącej transport kolejowy i autobusowy w Ostrowie Wielkopolskim na centrum przesiadkowym oraz dworcu kolejowym. Brakuje też drogowskazów dla pieszych pomiędzy tymi punktami podróży. Uznano też, że centrum przesiadkowe mogłoby pełnić także rolę miejsca dla autobusów regionalnych. Brakuje też aplikacji pokazującej połączenia autobusowe w Ostrowie Wielkopolskim oraz udostępnienia danych rozkładowych w formie otwartych danych.</p> <p>Na obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej brakuje również zintegrowanego biletu łączonego na wzór Poznania (bilet BTK) lub Biletu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Bilet powinien też umożliwiać podróżowanie na etapie ostatniej mili, przykładowo – z wykorzystaniem roweru publicznego. Podano też przykład z Niemiec, gdzie można skorzystać z taksówki w godzinach nocnych w cenie biletu transportu publicznego.</p> <p>Dobry przykład dotyczy jednej z firm prywatnych (COM40 Comforty), która dopłaca pracownikom do korzystania z transportu publicznego w dojazdach do pracy.</p> <p>Uczestnicy stolika uznali, że linia wąskotorowa Zbiersk – Żelazków – Opatówek ma potencjał w codziennych podróżach pod warunkiem utworzenia węzła przesiadkowego w okolicy wsi Dębe w gm. Żelazków, gdzie linia wąskotorowa krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 470, oraz utworzenia skomunikowanych połączeń autobusowych łączących, przykładowo, Ceków lub Koźminek z Kaliszem. Dodatkowo linia charakteryzuje się dużymi walorami turystycznymi oraz ulokowaniem obszarów inwestycyjnych (ok. 300 ha). U uruchomienie linii wąskotorowej wymagałoby jednak sporych nakładów inwestycyjnych w celu podniesienia standardu technicznego linii.</p> <p>Infrastruktura</p> <p>Standard taboru kursującego w kierunku Poznania uznano za bardzo dobry – pociągi są wygodne, posiadają Wi-Fi, klimatyzację. Połączenia są punktualne ze względu na rezerwy czasowe w rozkładzie jazdy oraz nie są przepełnione. Gorzej oceniono pociągi dalekobieżne, które często się spóźniają i są przepełnione. Zdarzają się też sytuacje podwójnych rezerwacji na jedno miejsce. Ponadto niżej oceniono komfort podróżowania pociągami regionalnymi w kierunku Wrocławia. Uczestnicy dyskusji wskazali, że chcieliby skorzystać z usług samorządowego przewoźnika funkcjonującego na Dolnym Śląsku na tym połączeniu.</p> <p>Uczestnicy dyskusji przy stoliku stwierdzili, że pomiędzy Kaliszem a Ostrowem połączenia kolejowe są wystarczające, jednak autobusy mają większą dostępność w dotarciu do celu podróży, co jest uwarunkowane lokalizacją dworca w Kaliszu.</p>
--	---

	<p>Ponadto ważne jest zróżnicowanie taboru, który będzie dopasowany do liczby przewożonych pasażerów.</p> <p>Infrastruktura dworcowa w Kaliszu i Ostrowie Wielkopolskim jest oceniana jako dobra. Chociaż przy prowadzonych procesach inwestycyjnych została zauważona potrzeba rozbudowy układu torowego stacji w Kaliszu. Obserwowaną niedogodnością związaną z dworcem kolejowym w Kaliszu jest zamykanie budynku o 23:00, co uniemożliwia skorzystanie z nocnych pociągów dalekobieżnych. Ponadto wskazano na brak możliwości płatności bezgotówkowych za toaletę na dworcach oraz często zamkniętą kasę w Kaliszu, która pełni również rolę informacji kolejowej. Funkcjonowanie kasy biletowej uznano za ważny aspekt, ponieważ automaty biletowe oceniono jako mało intuicyjne.</p> <p>Gorzej jest na obszarach wiejskich, gdzie przystanki i dworce nie są zmodernizowane (przykład Nowe Skalmierzyce) lub posiadają perony ziemne. Uznano też, że dworce są często puste, ponieważ nie funkcjonują w nich sklepy oraz punkty gastronomiczne (szczególnie w Kaliszu).</p> <p>Zaproponowano także budowę nowego przystanku kolejowego w pobliżu giełdy warzywniej przy ul. Torowej w Kaliszu oraz przystanek na łącznicy w Ostrowie Wielkopolskim, który nie znalazł akceptacji wśród pozostałych uczestników stolika ze względu na pomijanie stacji kolejowej w centrum Ostrowa Wielkopolskiego. Za miejsce niebezpieczne uznano tunel pod torami w Ostrowie Wielkopolskim ze względu na słabe oświetlenie.</p> <p>Czynniki społeczne i organizacyjne</p> <p>Wykorzystanie transportu kolejowego w podróżach na obszarze AKO w ujęciu ogólnym według uczestników jest oceniane jako słabe. Poza już wymienionymi czynnikami infrastrukturalnymi oraz związanymi z ofertą przewozów takie postrzeżenie powodują następujące czynniki.</p> <p>Są to między innymi nawyki transportowe, wynikające z bliższej lokalizacji przystanku i zwracania uwagi na godziny odjazdu autobusów w pierwszej kolejności. Kolej także bywa postrzegana jako walor turystyczny. Istotna jest dostępność celów podróży przy wykorzystaniu samochodu, korzystanie z tego środka transportu wynika przede wszystkim z wygody i komfortu.</p> <p>Na podjęcie decyzji odnośnie do przemieszczania się za pośrednictwem kolei wpływa także organizacja i przejrzystość informacji jej dotyczących. Wiążą się one z czynnikami cenowymi, częstymi zmianami rozkładu jazdy, a także brakiem wiedzy na temat funkcjonowania transportu kolejowego, np. obsługi automatu w celu zakupu biletu.</p> <p>Na obecną konstrukcję sieci kolejowej wpływają również zaszczości historyczne. Mieszkańcy poszczególnych zaborów charakteryzowali się zróżnicowanym stopniem mobilności; w inny sposób lokalizowano też dworce kolejowe.</p> <p>Kolej dużych prędkości</p> <p>Zwrócono uwagę, że o kwestiach transportowych powinno się mówić jako region/aglomeracja, szczególnie na szczeblu politycznym. Brak porozumienia pomiędzy władzami lokalnymi spowodował, że AKO straciło funkcję węzła przesiadkowego dla kolei dużej prędkości oraz szybkie połączenie z Wrocławiem na rzecz Sieradza. Ponadto uczestnicy dyskusji mieli wątpliwości co do realności realizacji linii kolei dużych prędkości łączącej Kalisz, Pleszew oraz Poznań.</p> <p>Do zmiany lokalizacji węzła przesiadkowego dla kolei dużej prędkości przyczynił się także brak logicznego planowania przestrzennego oraz zabezpieczenia rezerw terenowych.</p>
--	--

2. Zogniskowane wywiady grupowe (FGI).

W ramach procesu prac nad dokumentem przeprowadzono też 7 badań grupowych:

- z przedstawicielami administracji i mieszkańcami: gm. Stawiszyn, Pleszew, Blizanów, Akademii Kaliskiej, Calisia Bike, SAKO – 13 maja 2022 r.;
- z przedstawicielami administracji i mieszkańcami: gm. Stawiszyn, gm. Ostrów Wielkopolski, m. Ostrów Wielkopolski, MZK Ostrów Wielkopolski, SAKO – 8 czerwca 2022 r.
- z mieszkańcami: młodzieżą ze szkół ponadpodstawowych w Kaliszu i studentami Akademii Kaliskiej – 9 czerwca 2022 r.;
- z mieszkańcami: młodzieżą ze szkoły ponadpodstawowej w Ostrowie Wielkopolskim – 9 czerwca 2022 r.;
- z przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz mieszkańcami z Rady Seniorów Ostrowa Wielkopolskiego – 21 czerwca 2022 r.;
- z przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz mieszkańcami z Młodzieżowej Rady Miasta w Kaliszu – 4 lipca 2022 r.;
- z mieszkańcami Ostrowa Wielkopolskiego – 7 lipca 2022 r.

Badanie zostało przeprowadzone metodą jakościową, z użyciem techniki zogniskowanego wywiadu grupowego w formie spotkań stacjonarnych i zdalnych. Dyskusja jest prowadzona przez specjalnie przeszkolonego moderatora na podstawie przygotowanego scenariusza, stanowiącego standaryzowaną listę obszarów tematycznych badania.

W toku nadzorowanej przez moderatora dyskusji respondenci, wyszukując argumentację dla poparcia stawianych przez siebie tez, prowokują poniekąd wzajemnie większą otwartość, a badaczom dają dostęp do rzeczywistych pobudek postępowania czy opinii na dany temat. Spotkania trwały od 1,5 do 2 godzin i zostały podzielone na kilka części.

2.1. FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI ADMINISTRACJI I MIESZKAŃCAMI – 13 MAJA 2022 R.

Organizacja/badany: Przedstawiciele gm. Stawiszyn, Pleszew, Blizanów, przedstawiciel Akademii Kaliskiej, Calisia Bike, przedstawiciele SAKO

Kategoria podmiotu: przedstawiciele administracji oraz mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 13.05.2022 r., godz. 9:00-10:30

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none">• Konieczna jest standaryzacja nazewnictwa dot. ścieżek rowerowych oraz tras rowerowych.• Konieczna jest standaryzacja oznakowania poziomego i pionowego, np. strzałkowe oznakowania poziome na ścieżce wskazujące kierunek jazdy

	<p>(przedstawiono tu przykład trasy przez Szałę), kolorowe oznakowanie tras rowerowych – należy ustalić czy kolorowe oznaczenie tras powinno odbywać się według długości trasy, rodzaju trasy np. szlak kościołów, szlak miłośników jezior itp. – ławki postojowe na ścieżce rowerowej mogłyby być pokolorowane na określony kolor ścieżki, spełniając podwójną rolę – oznakowania oraz możliwości odpoczynku.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konieczna jest standaryzacja infrastruktury dodatkowej oraz określenie, kto ponosi koszty utrzymania, np. koszy na śmieci w formie siatki – jak podczas wyścigów/maratonów, pompek rowerowych i punktów drobnych napraw, Park & Ride. • Konieczne jest określenie liczby miejsc parkingowych dla rowerzystów w stosunku do natężenia użytkowania danego miejsca, np. większa liczba miejsc parkingowych przy galeriach, cmentarzach, miejscach atrakcyjnych turystycznie. • Konieczne jest wprowadzenie standardu i oznakowania dot. odległości od rowerzysty na drodze dot. dróg, przy których nie ma ścieżek rowerowych, jako oddzielnych pasów ruchu. • Konieczne jest wprowadzenie standardu dot. miejsc postoju – Miejsc Obsługi Podróżnych – oznakowania na ścieżkach rowerowych, a nie tylko na drodze, tak np. oznakowanie MOP za 2 km, MOP za 500 m. • Konieczne jest wprowadzenie standardu dot. oznakowania możliwości korzystania z różnych form komunikacji, czyli np. z roweru można przesiąść się do autobusu, który będzie miał dodatkowy bagażnik rowerowy. O takich połączeniach należy także rozmawiać i ustalić priorytetowe połączenia roweru z autobusem czy pociągiem. • Możliwe jest wspieranie się, korzystanie z gotowych standardów, np. WRD42 (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d). • Wzdłuż dróg krajowych poruszają się różnego typu rowerzyści – pracownicy zakładów pracy, restauracji. Przy planowaniu nowych ścieżek rowerowych musimy wziąć pod uwagę aspekt dojazdów do pracy. • Ścieżki rowerowe powinny być utwardzone, dostosowane do osób o ograniczonej sprawności. • Warto byłoby połączyć sieć rowerową z Dolnośląską Doliną Rowerową na obszarze gm. Sośnie i Odolanów. • Wzdłuż DW 444 zarządca drogi będzie budował jedynie drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe w terenie zabudowanym, bez połączeń pomiędzy miejscowościami. • Aglomeracyjna koncepcja ścieżek rowerowych jest odpowiedzią na oczekiwania ludzi na codzienną możliwość poruszania się rowerem. • Wskazano na konieczność solidnego wykonania dróg rowerowych oraz późniejszego ich utrzymania.
<p>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wiadukt na Trasie Bursztynowej – często piesi wchodzą na drogę rowerową. • Brakuje znaków na drogach lokalnych: „Uwaga rowerzyści. Zachowaj odstęp.”
<p>Promocja i edukacja</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Można przeprowadzić akcję dystrybucji naklejek „JA TEŻ JESTEM ROWERZYSTĄ – JA TEŻ JESTEM KIEROWCĄ”, której zadaniem jest poprawa świadomości o bezpieczeństwie rowerzystów. Spora grupa kierowców samochodów to także rowerzyści. Celem akcji jest poprawa świadomości

	<p>o bezpieczeństwie rowerzystów zarówno wśród kierowców, jak i rowerzystów. Dla rowerzystów można przygotować przypinane do ubrań emblematyki. Dystrybucja naklejek mogłaby odbywać się na festynach, w urzędach etc., przy współpracy Komendy Policji, inicjatywy „Kaliski trening na szosie”, samorządów SAKO i ewentualnych sponsorów.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ważna jest edukacja najmłodszych w zakresie transportu rowerowego. • Funkcjonuje niska świadomość społeczna dot. oznakowania ścieżek rowerowych. • Starsi kierowcy nie mają świadomości, że rowerzyści stanowią dużą grupę uczestników ruchu, przez co nie zwracają uwagi na ich bezpieczeństwo. Z drugiej strony rowerzyści też często nie zwracają uwagi na zasady pierwszeństwa. • Akademia Kaliska może wspomóc przy projektowaniu ścieżek rowerowych. • Przydatnym narzędziem może być aplikacja z mapą ścieżek rowerowych razem z atrakcjami turystycznymi. • Ciekawą formą jest funkcjonowanie w gm. Koźmin Wielkopolski szkoleń dla nauczycieli w celu umożliwienia organizacji wycieczki rowerowej z klasami.
--	--

2.2. FGI Z PRZEDSTAWICIELAMI ADMINISTRACJI I MIESZKAŃCAMI – 8 CZERWCA 2022 R.

Organizacja/badany: Przedstawiciele gm. Stawiszyn, Ostrów Wielkopolski, MZK Ostrów Wielkopolski, SAKO

Kategoria podmiotu: przedstawiciele administracji oraz mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 8.06.2022 r., godz. 17:00-19:00

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Osoby uczestniczące w spotkaniu bardzo dobrze oceniają funkcjonowanie transportu autobusowego w Ostrowie Wielkopolskim. • W przemieszczeniu się pomiędzy Kaliszem a Ostrowem najczęściej wykorzystywane są autobusy (spośród środków transportu publicznego). Ich przewagą nad koleją jest docieranie bezpośrednio do lub w sąsiedztwo celu podróży (ograniczenie liczby przesiadek). • Uczestnicy spotkania pozytywnie oceniają centrum przesiadkowe w Ostrowie Wielkopolskim oraz wskazują na gorszą dostępność tej infrastruktury w Kaliszu. • Rozkład jazdy autobusów nie jest dostosowany do godzin funkcjonowania zakładów pracy. • Modernizacja taboru autobusowego MZK w Ostrowie została zrealizowana dzięki dotacjom z SAKO. Obecnie MZK jest w trakcie pozyskiwania kolejnych środków. Posiadają 10 autobusów elektrycznych i planują zakup nowych pojazdów tego typu. Nowe autobusy będą zastępowały najstarsze z klasy Euro 2. • Tabór autobusowy MZK jest dostępny dla osób starszych i z niepełnosprawnościami, autobusy są niskopodłogowe, posiadają rampy,

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<p>są wyposażone w Wi-Fi oraz porty USB. Nowe będą zakupione w tym samym standardzie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • MZK inwestuje również w informację pasażerską – część przystanków jest wyposażona w tablice elektroniczne wskazujące datę i godzinę odjazdu autobusów. Planowany jest montaż kolejnych tablic. • Bilety na MZK w Ostrowie można kupić poprzez aplikację mobilną (w aplikacji można też sprawdzić rozkład jazdy). Dodatkowo na terenie miasta zamontowane są biletomaty oraz dwa stacjonarne punkty sprzedaży biletów, przy ul. Asnyka i ul. Lotniczej. • Planowane przez MZK inwestycje to dalsza wymiana wiat przystankowych, m.in. na zielone (dach i ściany). Inwestycja będzie realizowana przy wsparciu z funduszy norweskich. • Integracja przewoźników autobusowych z Kalisza i Ostrowa jest możliwa, ale ze względu na różne systemy informatyczne oraz różne systemy taryfowe byłby to proces kosztowny. Obecnie integracja obu przewoźników sprowadza się do wzajemnego honorowania biletów okresowych. • W opinii MZK kursy podmiejskie oraz obsługujące sąsiednie miejscowości są ciężkie do utrzymania ze względu na małą liczbę zainteresowanych. Klienci linii podmiejskich to głównie seniorzy i osoby młode, raczej nie osoby przemieszczające się do pracy. • Jako barierę w rozwoju transportu autobusowego na nowo powstających osiedlach wskazywano brak miejsca na pętlę autobusową oraz niewystarczającą nośność dróg do przejazdu autobusem. Przeszkodą mają być również strefy uspokojonego ruchu (wyniesienia jezdni, spowalniacze itd.). • MZK nie organizuje przewozów pracowniczych, choć pracodawcy zgłaszają takie zapotrzebowanie. • Sugeruje się budowę przystanku autobusowego we wschodniej pierzei rynku w Ostrowie Wielkopolskim. • Przemieszczanie się na co dzień autobusem w Gminach Stawiszyn i Żelazków nie jest możliwe. Nie ma odpowiednich połączeń, nie byłoby możliwości załatwienia codziennych spraw. Mieszkańcy tych gmin mają nadzieję, że sytuacja dostępności i oferty transportu zbiorowego się poprawi. Dobrze rozwinięty transport publiczny byłby wykorzystywany m.in. w przejazdach na zajęcia pozalekcyjne. Obecnie rodzice są zmuszeni do wożenia dzieci prywatnymi samochodami. • W niedzielę w Stawiszynie i Żelazkowie nie ma transportu zbiorowego.
<p style="text-align: center;">Kolej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dworzec kolejowy w Kaliszu zlokalizowany jest peryferyjnie, co nie sprzyja wykorzystywaniu kolei w codziennych podróżach na krótkich odległościach, np. pomiędzy Kaliszem a Ostrowem. • Połączenia dalekobieżne, do Poznania i Wrocławia z Ostrowa, nie są atrakcyjne. • Potencjałem do wykorzystania kolei w podróżach lokalnych jest duża liczba zakładów pracy zlokalizowanych przy liniach kolejowych. • Dawne linie kolejki wąskotorowej planowane są do wykorzystania jako atrakcja turystyczna.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • Zmiana lokalizacji przystanku KDP oraz przebiegu linii KDP może wpłynąć na marginalizację AKO oraz niekorzystnie na relacje Kalisza i Ostrowa.
<p>Ruch rowerowy i pieszy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • W nowej strategii rozwoju miasta Ostrów Wielkopolski planuje promować ruch rowerowy w mieście. Urzędnicy postrzegają Ostrów Wielkopolski jako miasto kompaktowe oraz krótkich odległości (15-minutowe), co wskazuje się jako potencjał do przemieszczania się po nim rowerem. W planowanej strategii uwzględnia się obszar do 9 km od centrum miasta określany jako silnie powiązany z miastem oraz jako potencjalny do przemieszczania się w codziennych podróżach rowerem z terenów podmiejskich do centrum. • W obecnej perspektywie unijnej drogi rowerowe będą jedną z kluczowych kwestii. • Każda gmina w AKO zgłosiła projekt nowych ścieżek. Powstała swoista moda na rower. • SAKO pracuje nad koncepcją przebiegu dróg rowerowych na obszarze stowarzyszenia. W koncepcji mają zostać wskazane różne priorytety przebiegu dróg rowerowych oraz standardy rowerowe. Planowany jest również przewodnik turystyczny z lokalnymi atrakcjami skierowany do rowerzystów. • Priorytetowym połączeniem rowerowym jest droga łącząca Kalisz z Ostrowem. • Pociągi nie są przystosowane do przewozu rowerów. Utrudnia to integrację różnych środków transportu. • Wskazywano na niską dostępność w mieście stojaków do przypinania rowerów. • Dotychczasowe działania SAKO w celu zachęcenia szkół i przedsiębiorców do przemieszczania się do pracy rowerem lub pieszo zakończyły się niepowodzeniem. • Rower miejski powinien zostać rozszerzony na gminy podmiejskie – w Kaliszu i Ostrowie. Możliwe jednak, że docelowo rower miejski nie jest dobrym rozwiązaniem ze względu na wysokie koszty utrzymania systemu. Jego celem powinna być promocja przemieszczania się rowerem, a gdy cel zostanie osiągnięty, system powinien być zlikwidowany. • W Gminie Stawiszyn podejmowane są działania na rzecz budowy dróg rowerowych. • Część z uczestników spotkania w codziennych podróżach przemieszcza się pieszo. Wskazują, że centrum Ostrowa jest dostosowane do przemieszczania się pieszo.
<p>Transport drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • W opinii uczestników są możliwości do zachęcenia kierowców samochodów do korzystania z innych środków transportu. Takim działaniem jest przede wszystkim ograniczenie dostępności miejsc postojowych. • W Ostrowie jest duży opór mieszkańców i przedsiębiorców przed wprowadzaniem ograniczeń w dostępności miejsc postojowych. Niemniej, miasto planuje działania w tym kierunku. • Ruch samochodowy w centrum powinien być uspokojony.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • Dostępność miejsc postojowych w Kaliszu jest określana jako niska przez osoby z terenów podmiejskich.
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Ostrów Wielkopolski pracuje nad nową strategią rozwoju miasta. Planuje zweryfikować i zmniejszyć powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę w dokumentach planistycznych. Celem takiego działania ma być dogęszczanie zabudowy na obszarach już zurbanizowanych, dążenie do kształtowania miasta jako kompaktowego. • Uczestnicy spotkania wskazują na brak koordynacji planowania przestrzennego pomiędzy gminami. Odbywają się one jedynie w zakresie przewidzianym ustawowo, ale nie są obligatoryjne i wiążące. Taka sytuacja sprzyja powstawaniu chaotycznej zabudowy na styku Ostrowa i sąsiednich gmin. Wskazywano na tzw. silosowe działanie ościennych gmin. • Do tej pory w AKO nie postrzegano planowania przestrzennego i rozwoju transportu jako integralnych zagadnień. Obecnie to się zmienia i myśli się o tych kwestiach łącznie. Takie podejście jest widoczne w działaniach SAKO, Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego. • Problemem w przestrzeni miejskiej jest pozostawianie hulajnóg na chodnikach utrudniających przemieszczanie się po mieście. • SAKO powinno być jednostką inicjującą integrację i współpracę gmin AKO. • Kalisz, Pleszew i Ostrów Wielkopolski to miasta, które powinny pokazywać trendy zmian dla pozostałych gmin AKO.

2.3. FGI Z MŁODZIEŻĄ ZE SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH W KALISZU ORAZ STUDENTAMI AKADEMII KALISKIEJ – 9 CZERWCA 2022 R.

Kategoria podmiotu: mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 9.06.2022 r., godz. 9:00-10:45

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Według uczniów transport publiczny nie jest komfortowym środkiem transportu ze względu na to, że często nie ma gdzie usiąść w autobusie. • Zwrócono uwagę na niedostosowanie godzin odjazdów autobusów do godzin zakończenia lekcji. • Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę, że autobusy często jadą długo i żeby dojechać do danego punktu, trzeba meandrować po osiedlach. • Konieczne jest dostosowanie siatki połączeń transportu publicznego do przemieszczeń mieszkańców – <i>Jeżeli pomiędzy punktem A punktem B przemieszcza się bardzo duża liczba osób, a tam praktycznie nie jeździ żaden autobusem, to też, tak myślę, jest nieuczciwe.</i> • <i>Do niektórych wiosek nie ma autobusu do Kalisza. Tak coraz mniej autobusów, kiedyś były autobusy, teraz zostały zlikwidowane, a młodzież dojeżdża.</i>

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • Często występuje długa przerwa pomiędzy kursami – jeden autobus jedzie o 15:00, drugi o 20:00 z jakiegoś miejsca. • <i>Majków też jest kompletnie nieskomunikowany. One są odległe i nie mają autobusów podmiejskich i nie ma możliwości dojechania. Jest owszem stacja roweru na Podmiejskiej się pojawiła, ale trzeba jechać ulicą i to bardzo ruchliwą.</i> • Transport publiczny obsługiwany busami prywatnymi został oceniony negatywnie ze względu na swobodne traktowanie rozkładu jazdy, wysokie ceny biletów.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Warto rozważyć budowę naziemnych przejść dla pieszych, które będą dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie uznali, że rower jest najszybszym środkiem transportu szczególnie w podróżach do centrum miasta. • Uczestnicy dostrzegli rozwój dróg rowerowych w ostatnich latach. • Transport rowerowy razem z ruchem pieszym został uznany za najbardziej ekologiczny środek transportu. • Uczniowie korzystają z roweru miejskiego, ale zwrócili uwagę, że mają daleko do najbliższej stacji roweru miejskiego, co nie sprzyja korzystaniu z niego. Stan dostępnych rowerów oceniono jako dobry. Rozszerzenie systemu oceniono jako dobry pomysł. • Brakuje dróg rowerowych na obrzeżach Kalisza, w centrum kwestia infrastruktury rowerowej się poprawiła. • Nie wszystkie ścieżki rowerowe są dostosowane do użytkowników różnych typów rowerów (np. szosowych) czy rolkarzy, użytkowników hulajnóg. • Wskazano potrzebę tworzenia zakrytych miejsc do bezpiecznego pozostawienia rowerów w pobliżu przystanków autobusowych. • Brakuje oświetlenia na tzw. „ścieżce zdrowia” w Wolicy. • Konieczne jest prowadzenie akcji uświadamiających rowerzystów w zakresie przepisów ruchu drogowego i poszanowania zasad. • Konieczne jest dokładniejsze oznakowanie dróg rowerowych i więcej kontroli Straży Miejskiej w zakresie przestrzegania przepisów. • Istnieje potrzeba zabrania rowerów do autobusu. • Zwrócono uwagę na brak utrzymania i ciągłości infrastruktury rowerowej. <i>Niedbałość o te ścieżki jeśli jakiś samorząd wybuduje już tam ścieżkę na takich gminach wiejskich, to ją zostawią ją i później będzie. Nie dbają o to ona zarasta i jest bardzo utrudniony ruch, bo się trawa płącze i w łańcuchy i koła.; Na trasie od Opatówka do Ferenc jest ścieżka rowerowa i w pewnym momencie ona zanika. Po prostu jest most i wjeżdża na drogę i tam zanika. Później znowu pojawia się za tym mostem, ale trzeba wcześniej wjechać na drogę.</i>
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie prawidłowo stwierdzili, że transport kolejowy jest jednym z najbardziej bezpiecznych środków transportu.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> Zwrócono uwagę na słabą dostępność biletów i wysoką frekwencję w pociągach PKP Intercity w kierunku Wrocławia, szczególnie w piątki i niedziele. Uczniowie chcieliby częściej jeździć Kolejami Wielkopolskimi.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie uznali samochody za najbardziej komfortowy środek transportu oraz najszybszy, jednak w zależności od celu podróży (nie powinien się znajdować w centrum). Uczniowie często korzystają z samochodu w dojazdach do szkoły w formie podwózki przez rodziców. Jedną z dostrzeżonych zmian w ostatnich latach jest ograniczanie ruchu w centrum miast. Wskazano potrzebę budowy obwodnicy miasta. Zwrócono też uwagę, że proces inwestycyjny często trwa długo. Problemem są też korki na ul. Polnej w godzinach szczytu.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie nie potrafili określić, czy hulajnogi elektryczne to dobry środek transportu.
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie nie mieli świadomości, czym jest i jak funkcjonuje Aglomeracja Kalisko-Ostrowska. Uczestnicy spotkania chcieliby poruszać się w przyszłości samochodem po terenie AKO, jednak nie elektrycznym, ze względu na koszt zakupu. Jeden z uczestników zwrócił uwagę na brak alternatyw – <i>Ja na przykład mieszkam na Chmielniku i tam naprawdę jest jeden autobus i nie można się wydostać. Ścieżki rowerowej w żadną stronę. Właściwie są jedynie na Stawiszyńskiej i w stronę Szale, ale jest jednokierunkowa.</i>
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Uczestnicy spotkania stwierdzili, że najczęściej do wypadków dochodzi na przejazdach kolejowych oraz na obszarach wiejskich ze względu na możliwość rozwinięcia dużej prędkości. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna odbywać się poprzez doświetlanie dróg oraz skrzyżowań, tworzenie przejść dla pieszych.
Elektromobilność i ochrona klimatu, środowiska	<ul style="list-style-type: none"> Za ekologiczne uznano także samochody elektryczne, jednak zwrócono uwagę na zły miks energetyczny oraz produkowanie energii elektrycznej z węgla. Zwrócono uwagę na problem złej jakości powietrza szczególnie w porach wieczornych, gdy chce się potrenować np. bieganie. Rozwiązaniem powinna być wymiana pieców. Uczestnicy spotkania stwierdzili, że należy oszczędzać energię, żeby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza oraz zwiększyć oszczędność. Uczniowie potrafili też określić konsekwencje zmian klimatycznych, jednak bez określenia wpływu na transport (ogólnie notorycznie utrudnione życie).
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> Większość uczestników spotkania zamawiała coś w ostatnim czasie przez internet. Zdarzają się sytuacje, że kurier zastawia ścieżki rowerowe.

2.4. FGI Z MŁODZIEŻĄ ZE SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM – 9 CZERWCA 2022 R.

Kategoria podmiotu: mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 9.06.2022 r., godz. 12:00-13:30

Zagadnienie	Odpowiedzi uczestników
Piesi	<ul style="list-style-type: none">• Potrzebne doświetlenie przejść dla pieszych.• Według uczestników ogólnie nie brakuje przejść dla pieszych, zwrócili natomiast uwagę na potrzebę takiego rozwiązania przy rondzie kard. Stefana Wyszyńskiego, w formie przejścia naziemnego bądź podziemnego.
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Występują odcinki niebezpieczne dla ruchu rowerowego, co wynika z braków oświetlenia (m.in. w lesie z Ostrowa Wielkopolskiego do miejscowości Odolanowa).• Rower stanowi jeden z dwóch najatrakcyjniejszych środków transportu po Aglomeracji.• Potrzebne są inwestycje w asfaltowe ciągi rowerowe, przy czym rozmówcy podkreślają, że powinny one stanowić osobny element drogi. Tego typu ciągi powinny się charakteryzować dobrym oznaczeniem oraz spójnością.• Asfaltowe ciągi rowerowe są niezbędne także do przemieszczania się pojazdami z małymi kółkami, tj. deskorolką, hulajnogą.• Potrzebne są udogodnienia dla przekraczania ulic przez rowerzystów, aby upłynnić przemieszczanie się rowerem bez potrzeby schodzenia z niego.• W Ostrowie brakuje parkingów rowerowych „na mieście”.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Jako najczęściej wymieniany środek transportu w przemieszczaniu się do Kalisza pojawia się autobus, następnie pociąg, samochód. W dalszej kolejności rower i hulajnogi.• Autobus jest najtańszym środkiem transportu. Połowa uczestników badania uważa, że do przemieszczania się w obrębie AKO samochód jest niezbędny, a połowa jest pod tym względem niezdecydowana.• Obecnie transport publiczny kursuje częściej niż kilka lat temu.• Autobusy w gminie miejsko-wiejskiej Ostrów Wielkopolski powinny częściej kursować.• Żeby regularnie korzystać z komunikacji autobusowej, kursy powinny się odbywać z częstotliwością raz na pół godziny. Korzystanie z komunikacji zbiorowej powinno być wygodne, możliwe bez przesiadek. Autobusy powinny kursować regularnie, bez opóźnień.• Powinno być więcej kursów w godzinach wieczornych oraz w weekendy, np. na linii 5B (która dojeżdża do Koryt albo Korytnicy przez Raszków). Brak możliwości powrotu z Odolanowa transportem publicznym w godzinach wieczornych.• Utrudnieniem na linii Ostrów Wielkopolski – Kalisz jest brak zintegrowanego systemu biletowego. <i>Gdy jedzie się do Kalisza z Ostrowa, można płacić tylko</i>

Zagadnienie	Odpowiedzi uczestników
	<p><i>kartą kaliską w kaliskich autobusach, a w ostrowskich trzeba skasować bilet papierowy, bo kartą nie można i biletu nie można kupić w środku.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Potrzebne jest zwiększenie liczby autobusów pomiędzy Pleszewem a Ostrowem Wielkopolskim. • Obecność autobusów elektrycznych na drogach Ostrowa nie jest szczególnie zauważalna.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Część osób korzysta z pociągu, są to osoby głównie z Pleszewa. • Rozmówcy traktują pociąg jako najbezpieczniejszy środek transportu. • W ostatnim latach obserwowano częstsze połączenia kolejowe z Odolanowa. • Brakuje połączeń kolejowych, zwłaszcza w godzinach wieczornych. • Koleje Wielkopolskie są komfortowe pod względem przemieszczania się, natomiast Polregio nie mają odpowiedniego standardu. • Przy dalszych relacjach (Poznań, Wrocław, Kraków) uczestnicy przemieszczaliby się pociągiem.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy uznają samochód za najwygodniejszy środek transportu do poruszania się po obszarze Aglomeracji oraz jako jeden z dwóch najatrakcyjniejszych. • Gdy oferta transportu miejskiego będzie atrakcyjniejsza niż przemieszczanie się za pośrednictwem auta (jak np. w dużych miastach), rozmówcy będą znacznie częściej korzystać z komunikacji zbiorowej, szczególnie autobusowej.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Jest potrzeba większej liczby oświetlonych przejść dla pieszych oraz przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną. • Potrzeba jest większej ilości chodników.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje możliwości jazdy hulajnogami na terenach pozamiejskich, głównie ze względu na zły stan dróg. • Małe zainteresowanie korzystaniem z transportu łączonego (rower miejski/hulajnogi, transport publiczny).
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Przy dalszych relacjach (Poznań, Wrocław, Kraków) uczestnicy przemieszczaliby się pociągiem.

2.5. FGI z RADĄ SENIORÓW OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO – 21 CZERWCA 2022 R.

Organizacja/badany: Rada Seniorów Ostrowa Wielkopolskiego

Kategoria podmiotu: przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 21.06.2022 r., godz. 10:00-11:30

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Jako obszary o słabej dostępności do transportu zbiorowego uczestnicy spotkania wskazali tereny podmiejskie i wiejskie. Wskazywano na miejscowości, dla których są tylko dwa połączenia autobusowe dziennie, np. Niemojewiec. Brak możliwości przejazdu autobusem wskazano jako jeden z głównych problemów do rozwiązania w ramach poprawy mobilności mieszkańców AKO, w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami, starszych lub bez prawa jazdy i prywatnego samochodu.• Uczestnicy spotkania jako problemy w funkcjonowaniu transportu autobusowego wskazują przerwy pomiędzy przejazdami autobusów oraz jednoczesny przejazd (lub w krótkim odstępie czasu) kilku autobusów różnych linii na tym samym przystanku. W opinii uczestników spotkania rozłożenie w czasie odjazdów autobusów (bardziej regularny i w krótszym odstępie czasowym) wpłynęłoby na poprawę dostępności transportu autobusowego.• Istotnym miejscem, do którego transport zbiorowy dociera w niewystarczającym stopniu jest zespół szkół w Przygodzicach. Dzieci dojeżdżające do szkoły muszą wyjeżdżać nawet do 2 h przed zajęciami, brakuje również autobusów, aby wrócić po lekcjach do domu. Uczestnicy spotkania postulują konieczność poprawy dojazdu do zespołu szkół w Przygodzicach. Sugerowana jest zmiana trasy linii nr 2, aby ta dojeżdżała do placówki.• Brakuje autobusu na trasie Ostrów Wielkopolski – Kalisz z pominięciem Skalmierzyc. Takie połączenie kiedyś funkcjonowało i zapewniało szybszy przejazd pomiędzy oboma miastami.• Sugerowana jest zmiana trasy linii M, tak aby zapewniała dojazd również pod szpital. Mogłaby powstać zatoka autobusowa w al. Słowackiego przy szpitalu.• Linia nr 2, po wprowadzonych zmianach, nie zatrzymuje się już przy Urzędzie Miejskim. Uczestnicy spotkania postulują, aby na tej linii w al. Powstańców Wielkopolskich, przy tzw. figurze (skrzyżowanie z ul. Ledóchowskiego) powstał przystanek autobusowy na żądanie, który poprawi dostępność Urzędu Miasta.• Mieszkańcy z Pruślina oraz Krępy dojeżdżają autobusem do przychodni przy ul. Wrocławskiej 81. Dojazd jest utrudniony ze względu na brak zgrania autobusów na trasie (zbyt długie dojeżdżanie pomiędzy przystankami w obrębie placu Bankowego), co uniemożliwia szybkie przemieszczenie się pomiędzy przystankami i przesiadkę do odpowiedniego autobusu. W konsekwencji pasażerowie do przychodni z placu Bankowego przemieszczają się pieszo. Uczestnicy spotkania postulują poprawę integracji autobusów na placu

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<p>Bankowym. Takie działanie będzie z korzyścią również dla uczniów zespołu szkół specjalnych przy ul. Kościuszki (poprawa dostępności do placówki).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jako problem funkcjonowania transportu autobusowego wskazywane są również reklamy na szybach autobusów, które ograniczają widoczność, oraz problem z odczytaniem nazwy przystanku/rozpoznanieniem miejsca, w którym podróżni powinni wysiąść. Uczestnicy spotkania postulują usunięcie lub ograniczenie reklam, tak aby nie ograniczały widoczności dla pasażerów. Jest to istotne szczególnie dla osób niedowidzących. • Kolejny wskazywany problem to kultura jazdy kierowców i omijanie niektórych przystanków autobusowych. To skutkuje wcześniejszym odjazdem z innych przystanków i utrudnia planowanie podróży. Przy braku interaktywnych tablic podróży nie wiedzą, czy autobus już jechał, czy jeszcze nie. Problem jest szczególnie ważny poza centrum miasta, gdzie częstotliwość kursowania autobusów jest znacznie mniejsza. • Problemy funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej zauważalne są m.in. na przystanku Gimnazjalna, gdzie podawany jest błędny czas odjazdu autobusu o godz. 8:37. Uczestnicy spotkania postulują usprawnienie systemu informacji pasażerskiej. • Dużym opóźnieniem charakteryzuje się linia nr 11 – czas oczekiwania zazwyczaj od 10 do 11 minut. Punktualnie odjeżdża linia nr 2. Wskazano też problem przejazdów przed czasem i pomijanie przystanków przez kierowców. • Dojazd do centrum miasta z Pruślina i okolic autobusem linii nr 9 oceniany jest pozytywnie.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Zauważalna jest poprawa infrastruktury rowerowej w Ostrowie. Część uczestników oceniła negatywnie projektowanie kontrapasów. • Część rowerzystów pomimo wydzielenia drogi rowerowej i tak z niej nie korzysta – przemieszcza się drugą stroną ulicy, np. w ul. Piłsudskiego. • Część z uczestników spotkania negatywnie ocenia kulturę jazdy rowerzystów, postrzegając ich jako źródło sytuacji konfliktowych z pieszymi oraz kierowcami samochodów. • Oceniono, że w mieście wciąż nie ma wystarczającej liczby dróg rowerowych. • <i>Młodzież jeździ na rowerach i to dobrze wygląda. Wyedukujemy dzieci i to się zmieni. Paliwo jest drogie i to jest kolejny dobry akcent dla Nas pieszych i rowerzystów.</i> – Jeden z uczestników spotkania wskazuje, że zmiana środka transportu z samochodów na rowery nastąpi naturalnie pod wpływem zmian polityczno-gospodarczych. Ten trend dostrzegany jest już wśród młodzieży.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy spotkania jako niepokojące oceniają utratę przez Ostrów Wielkopolski roli jednego z głównych w województwie węzłów kolejowych w związku ze zmianą planów przebiegu kolei dużej prędkości. • Niedogodnością w przemieszczaniu się koleją do Poznania na liniach omijających Ostrów Wielkopolski jest brak integracji przewozów autobusowych z przyjazdem pociągu do Pleszewa. • W ruchu aglomeracyjnym lepiej sprawdza się transport autobusowy niż kolej. Kolej jest wykorzystywana najczęściej w połączeniach krajowych.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • Utrudnieniem w wykorzystywaniu kolei na trasie Ostrów Wielkopolski – Kalisz jest peryferyjna lokalizacja dworca kolejowego w Kaliszu. • Uczestnicy spotkania oceniają, że w przypadku rozbudowy drogi nr 25 i budowy obwodnicy Kalisza kolej jeszcze bardziej straci na znaczeniu w przewozach w Aglomeracji.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Jako istotny problem wskazano brak ławek, co niekorzystnie wpływa na przemieszczanie się po mieście osób starszych i z niepełnosprawnościami. W centrum miasta dostępność ławek została określona jako względnie dobra, jednak obszary ościenne i podmiejskie zyskały jednoznacznie negatywną ocenę pod względem dostępności ławek. Uczestnicy spotkania postulują poprawę dostępności (miejsca do odpoczynku rozmieszczone w odpowiedniej odległości oraz zgodnie ze standardami projektowania uniwersalnego) w obszarze całego miasta. • Jako przykład zmiany ograniczającej dostępność uczestnicy wskazali przebudowę przystanku autobusowego w ul. Kaliskiej w sąsiedztwie dyskontu Netto. Przystanek autobusowy został przeniesiony na drugą stronę jezdni, niestety nie został wyposażony w miejsca do siedzenia. Uczestnicy spotkania postulują wyposażenie przystanku w ławkę. • Część z uczestników spotkania woli przemieszczać się po mieście pieszo niż autobusem, nawet na odcinku 1,5-2 km. Wskazują, że jest to zdrowsze, a także bywa szybsze niż oczekiwanie na autobus i przejazd nim.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Przy dworcu kolejowym brakuje parkingu, w tym parkingu Kiss & Ride (krótki postój). Opłaty na istniejących miejscach postojowych w sąsiedztwie dworca kolejowego oceniane są jako bardzo wysokie, co może zniechęcać mieszkańców do korzystania z kolei (brak możliwości dojazdu samochodem i pozostawienia go pod dworcem). • Przebudowa przystanków autobusowych na ul. Kaliskiej oceniana jest negatywnie. Uczestnicy spotkania wskazują na blokowanie ruchu przez zatrzymujące się autobusy, a także na niedostosowanie układu drogowego do jazdy autobusem, tj. zbyt małe promienie skrętu. Podobnie oceniane są zmiany przy placu Rowińskiego oraz przy Zielonym Rynku. • Jako nieintuicyjne oceniono skrzyżowanie ul. Nowa Krępa i Kaliskiej.
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy spotkania zostali zapytani, czy zgadzają się ze stwierdzeniem, że poprawa funkcjonowania transportu zbiorowego, rozwoju dróg rowerowych i pieszych kosztem zawężania dróg oraz ograniczania liczby miejsc postojowych jest właściwa. Odpowiedzi udzielił jedynie jeden z pytanych, wskazując, że zmiana zachowań transportowych na bardziej przyjazne środowisku nastąpi samoistnie na skutek zmian polityczno-gospodarczych. • Uczestnicy spotkania stwierdzili, że po raz pierwszy widzieli mapę Aglomeracji.

2.6. FGI z MŁODZIEŻOWĄ RADĄ MIASTA W KALISZU – 4 LIPCA 2022 R.

Kategoria podmiotu: przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 17:00-19:00

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Transport autobusowy jest preferowany ze względu na brak samochodu i prawa jazdy, mieszkanie w centrum miasta, bliskość przystanku względem celu podróży (Akademia Kaliska) i możliwość łatwego dojazdu. Na transport autobusowy wybór pada też, gdy nie trzeba się spieszyć, mało porusza się po mieście. Ważną rolę gra cena paliw.• Z autobusami jest problem, bo dojeżdżają pod Kalisz raz na 2-3 h i mają tendencję do spóźniania się około 20 minut. Autobusy też nie dojeżdżają w porach, kiedy są potrzebne. <i>Gdyby jeździły w godzinach regularnych, to by było lepiej, bo np. teraz jedzie o 12, 13 a później dopiero o 15.; Jak chcę jechać z Pawłówka do Kalisza to nie mogę, bo mam autobus o godz. 16, a następny dopiero o 21.</i> Problemem jest też brak połączeń w godzinach nocnych.• Jedna z uczestniczek często się wybierała do koleżanki do Borka (gm. Godziesze Wielkie), gdzie nie jeździły za często autobusy, wieczorem przystanek był nieoświetlony i generalnie czuła się niebezpiecznie.• Wskazano na brak autobusowych i kolejowych połączeń zewnętrznych AKO w kierunku Konina i Turka z gm. Koźminek oraz Kalisz Ostrzeszów/ Kępno – chodzi szczególnie o połączenia weekendowe. Lepsze być może byłoby bezpośrednie połączenie bez przesiadki w Ostrowie.• Słabo obsługiwany transportem publicznym jest Stary Dobrzec – uczestniczka badania wskazała, że jeździły tam jej koleżanki i miały problem z dojazdem (brak regularnej linii, która dojechałaby do centrum i szybciej przez to jest samochodem).• Zmiana trasy linii nr 16, stanowiącej kiedyś połączenie Technikum św. Józefa z Galerią Amber i centrum przesiadkowym, spowodowała, że aktualnie autobusy linii nr 15 są przepełnione. Uczestnik badania wskazał, że Galeria stanowi też punkt wypadowy dla młodzieży. Gdyby na Złotą jeździły większe autobusy, to więcej osób by się w nich mieściło; niektórzy uczniowie są zmuszeni do chodzenia pieszo do centrum.• Wskazano na problem z dojazdem na działki przy ul. Włocławskiej w weekendy (brak kursowania linii 18). Szczególnie jest to utrudnienie dla osób starszych.• Wskazano słabe skomunikowanie transportem publicznym miejsc rekreacji (Jeziora Gołuchowskiego i Zalewu Murowaniec).• <i>Zawsze istnieje grupa, która musi skorzystać z transportu publicznego – taki transport jest ekologiczny i samochody nie zabijają transportu publicznego.</i>• <i>Transport na życzenie – wydaje się rozwiązaniem bardzo ok. Część może nie chcieć skorzystać, albo ktoś będzie klikał specjalnie i nie skorzysta z takiego transportu. Problemem byłyby osoby starsze, które nie potrafiłyby skorzystać z aplikacji.</i>

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Osoby spoza miasta mogą mieć problem z dojazdem do Kalisza, bo mogą dojechać, ale nie mają jak wrócić.</i> • <i>Powinna być większa liczba biletomatów, niekoniecznie w centrum. Tak, żeby szybko dostać bilet. Powinna być możliwość zakupu biletu w autobusie.</i> • <i>Bilety nie powinny być za darmo, to są spore koszty dla miasta, a bilety wcale nie są drogie.</i> • <i>Stworzyć szybkie linie z centrum na każde osiedle.</i> • <i>Bardzo ważnym aspektem jest odkorkowanie Kalisza na rzecz promocji transportu publicznego i dopasowane go do godzin funkcjonowania szkół. Dobrze wytrasowane linie mogą dużo zdziałać dla miasta. Wolałbym pojechać autobusem, gdyby wszystko dobrze funkcjonowało. Miastu bardzo zależy, żeby odkorkować. Szybciej pomoże reorganizacja, aktualizacja linii niż budowa obwodnicy.</i> • <i>Ja dzisiaj nie wsiądę, bo nie ma miejscach w autobusach ze względu na przepełnienie. Osoby niepełnosprawne nie dadzą sobie rady w takich warunkach. Rodzice muszą zapewnić samochód, zwiększając ruch. Obsługa osób niepełnosprawnych była na wysokim poziomie. Kierowca zawsze blisko podjeżdżał i wychodził z pojazdów, żeby pomóc wsiąść.</i> • <i>Autobusy są dostosowane do niepełnosprawnych.</i>
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • <i>„Są specjalne oznaczenia dla niewidomych, jednak Kalisz nie jest rozwinięty jak Warszawa, nie jest we wszystkich miejscach. Niewidomi pewnie nie poruszają się sami po mieście.”</i>
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wybór roweru jako środka transportu jest preferowany tam, gdzie istnieje infrastruktura dla rowerów i nie trzeba jechać drogą ze względów bezpieczeństwa. Wybór pomiędzy rowerem a hulajnogą zależy od tego, czy dana osoba chce się spocić, czy nie i czy ma ochotę na wysiłek fizyczny.</i> • <i>Jeden z uczestników zgłosił deficyt dróg rowerowych w pobliżu Technikum św. Józefa. Zdarzyły się sytuacje, że uczeń został potrącony, poruszając się rowerem lub pieszo. Wszystkie inwestycje zaczną się, gdy dojdzie do tragicznego zdarzenia.</i> • <i>W ocenie uczestników ścieżki rowerowe prezentują przyzwoity poziom. „Powinniśmy budować autostrady rowerowe, które będą przechodziły koło szkół, większych sklepów. Nie jest potrzeba budowy ciągów rowerowych w Śródmieściu ze względu na uspokojenie ruchu. Na Nowym Świecie wystarczyłaby ścieżka po jednej stronie, a po drugiej zrobić parking.”</i> • <i>Kontrapasy mogą powodować wypadki. „Rowerzyści często jeżdżą po drogach i trzeba na nich uważać. Ten kontrapas mocno utrudnił ruch przez to, że wciska się w ścieżkę rowerową na drodze i kierowcy się oburzają.”</i> • <i>„Remont ul. Częstochowskiej po obydwu stronach, zwężili pasy, a często jeżdżą tam TIR-y.”</i>
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kolej jest najmniej atrakcyjnym środkiem transportu ze względu na duże opóźnienia dochodzące do 200 minut.</i> • <i>Kiedy jadę pociągiem, to biorę plan podróży i robię duże rezerwy czasowe. Często zdarzają się opóźnienia powyżej godziny.</i>

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • Należy zauważyć, że w godzinach szczytu, szczególnie w Poznaniu i w Warszawie, jest problem z przepustowością. • <i>„Lepiej byłoby, gdyby KDP szło przez Kalisz, a nie w Sieradzu. Najlepiej gdyby szprycha szła przez Kalisz do Warszawy.”</i> • <i>Ja bardzo lubię przemieszczać się koleją ze względu na posiadanie ulg, w szczególności studenckich.</i> • <i>„Mamy dobrą ofertę połączeń z większymi miastami, a opóźnienia aż tak nie przeszkadzają. W wakacje jest większy problem, ponieważ są 3 połączenia do Wrocławia i trzeba się przesiadać w Ostrowie, a przesiadka wynosi zwykle koło godziny.”</i> • <i>Przy dłuższych podróżach nie zostawiam samochodu pod dworcem.</i>
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Połowa uczestników wywiadu miała prawo jazdy, połowa nie. Uczestnicy korzystają z samochodu, ponieważ są bardziej mobilni i łatwiej jest dostać się z pkt. A do B samochodem, niż czekać na autobus, który jeździ 2-3 razy dziennie. Samochód jest głównie używany na dłuższe trasy aglomeracyjne (Opatówek, Poznań) i w zimie, kiedy nie można skorzystać z roweru lub hulajnogi. Jeden badany wskazał, że po prostu lubi jeździć samochodem. Niektórzy są skłonni więcej zapłacić za jeżdżenie samochodem przy wyższych cenach za paliwo. • <i>Jeżdżę samochodem, bo mam słabe połączenie z Kaszubskiej, mało autobusów.</i> • <i>Lepiej jakby wszyscy mieli nawet mniejsze samochody niż transport publiczny. Gdyby nie mogli, to wtedy rower. Może w przyszłości lepiej byłoby robić takie busiki 2-3 os.</i> • <i>„Ograniczanie ruchu w centrum Kalisza – do wielu miejsc można dostać się na nogach, często miejsca są niezacienione. Trzeba pomyśleć o osobach niepełnosprawnych. Powinno ograniczać się częściowo ruch samochodów w centrum.”</i> • <i>„Teraz jest w porządku, bo w centrum turystycznym jest trochę ograniczony ruch.”</i> • <i>Badani chcą, żeby powstały miejsca parkingowe przy ulicy, a drzewa na osiedlu, ewentualnie drzewa przy parkingach, żeby ludzie mogli schować się w zacienionym miejscu.</i> • <i>„Przydałaby się obwodnica, dzięki temu pewnie byłoby mniej TIR-ów na bocznych uliczkach.”</i>
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • <i>„Często gdy organizują jakieś wydarzenia dla mieszkańców, może warto byłoby wykorzystać ekrany w autobusach przy promocji wydarzeń.”</i> • <i>Wizja 2035 roku – część społeczeństwa nie stać na samochody, więc przesiadają się do transportu publicznego i na rowery. Rządzący powinni się przygotowywać na zwiększony popyt w transporcie publicznym. Kiedy komunikacja będzie sprawna, to mieszkańcy będą mogli się poruszać swobodnie. Kiedy miasto będzie stawiać na komunikację miejską, to mogłaby być ucieczka od kosztów dodatkowych. Zamiast dodatkowych udogodnień (Wi-Fi, USB) to będziemy mieli 2-3 dodatkowe autobusy. Nikt nie wchodzi do komunikacji miejskiej, myśląc że pozna nowe, ciekawe osoby. Dobra</i>

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<p><i>komunikacja nie będzie wymagała dodatkowej promocji, Wi-Fi itd. Dobrze rozrysowane linie powinny dać dobre rezultaty. Trudnym zadaniem będzie przekonać władarzy, żeby coś uruchomili, ale jak się uda przełamać bariery, to będę naprawdę szczęśliwy.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>W 2035 r. większa liczba osób będzie korzystała z transportu publicznego, ale nie powinno to się odbywać np. kosztem kultury. Może będzie mniej samochodów jeździło po Kaliszu i skończy się mówienie, że Kalisz jest dziurą i totalną betonozą.</i> • <i>Dużym utrudnieniem są roboty drogowe. Mam nadzieję, że w 2030-2035 nie będzie takich problemów, czy uda mi się daną drogą dojść na autobus.</i>
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Za słabo skomunikowane rejony uznano: <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Wzgórza Kalisza (ul. Owsiana), gdzie występuje problem z komunikacją miejską i mieszkańcy muszą iść pieszo do przystanku;</i> ○ <i>Stobno (gm. Godziesze Wielkie) – Tam jest na tyle słabe połączenie, bo do KLA jest 30 min do domu, a busy są słabo rozplanowane.</i> ○ <i>Sulisławice (ul. Gen. Mieczysława Smorawińskiego) – W Kaliszu tam też jest ciężko dojechać i rozbudowuje się osiedle.</i> </i> • <i>Z przedmieść dojazd zajmuje min. 30 min. A jeśli mówimy o całym dniu, to robi się 1-2 godz. w ciągu całego dnia.</i> • <i>Badani zdecydowanie woleliby wybrać Kalisz jako miejsce zamieszkania, ale na obrzeżu miasta. Mieliby możliwość skorzystania z Karty Mieszkańca z darmowymi dojazdami, ich rodzina też miałaby dobre połączenia do szkoły i innych usług. Czuliiby się komfortowo, bo znaliby sąsiadów. Wybór przedmieść jest też podyktowany czystszy powietrzem i możliwością szybkiego dojazdu do centrum miasta.</i> • <i>Potężną zaletą Kalisza jest to, że można się szybko przemieścić z osiedla na osiedle.</i> • <i>Jedna osoba wybrałaby śródmieście ze względu na dostępność lokali gastronomicznych i brak konieczności ponoszenia kosztów dojazdu.</i> • <i>Mieszkanie w centrum ma swoje walory, bo dobra komunikacja, ale przedmieścia lepsze, bo jest spokojniej i jest mniej imprez. Najlepiej jednorodzinny dom.</i> • <i>Ludzie się przeprowadzają, bo jest taniej i jest większa dostępność działek.</i> • <i>Planowanie zabudowy na obrzeżach miast jest zupełnie bez sensu. Nie chciałbym kupić działki, gdzie nie można nic wybudować. A jeśli sklep ma powstać, to powstanie – rynek wyreguluje. Nikt nie wspominał, żeby im czegoś brakowało na obszarach wiejskich.</i>
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Piesi: Wał Staromiejski – tam często przejeżdżają samochody przy parkingu. Pojawiają się też tam rowerzyści i grupy osób. Są tam, gdzie nie ma dróg rowerowych i rowerzyści jeżdżą chodnikiem. Rowerzyści są przyzwyczajeni do jeżdżenia po chodnikach.</i> • <i>Wydaje się, że nie jest zbyt wiele wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Na rondzie często pojawia się rower w ostatniej chwili przed ruszeniem samochodu.</i>

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • „Jeśli chodzi o wypadki samochodowe – w okolicy Technikum św. Józefa jest skrzyżowanie, gdzie jest niebezpiecznie, bo jest zasłonięta widoczność z prawej strony. Wypadek jeden na miesiąc stał się lokalną atrakcją.” • Biedronka przy ul. Bursze (Dobrzyce). Tam, na zakręcie, kiedyś stała latarnia, a teraz została jej pozostałość – samochody jechały za szybko. Stwarza to też niebezpieczeństwo dla pieszych. Powstały pacholki, które uspokajają ruch. Teraz może zostały 3 z 5. • Trasa Bursztynowa z ul. Kresową jest chyba źle wyprofilowana – zdarzało się wpaść w poślizg, bo jest nachylone w złą stronę. • Poznańska przy Carrefourze – rondo jest za małe. Ciężko jest na nie wjechać. • Rondo na ul. Podmiejskiej – jeden pas ruchu jest skierowany prosto i ludzie jadą prosto jedną prędkością zamiast wjechać na rondo. • „Szlak Bursztynowy/ Częstochowska/ Nowy Świat – kamienica zastania rowerzystów – przydałaby się przebudowa skrzyżowania.”
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Badani uważają, że upłynnienie i uspokojenie ruchu, np. poprzez budowę rond, zmniejsza emisję. Uczestnicy wywiadu nie mieli też okazji skorzystać z samochodu elektrycznego. • „Zakaz od 2035 r. – samochody spalinowe będą droższe i zostaną zastąpione przez ogniwa paliwowe na wodór. Może to mieć negatywny wpływ na gospodarkę, bo nie wszystkich będzie stać. Samochody elektryczne, wcale nie są takie ekologiczne. Osoby starsze mogą mieć problem z przestawieniem się i rzeczywiście zrezygnować. Przy mądrym zarządzaniu i zachowaniu norm dla producentów przydałoby się prawo żeby samochody były wytrzymałe tak jak Mercedes „Beczka”. Przy nowych technologiach byśmy mogli robić drogie i wytrzymałe samochody, a bogaci by się po czasie znudzili i wykreowałoby rynek wtórny.” „ • „Średnie zarobki wynoszą 5800, tańsza wersja elektryka 70-80 tys., nie wyobrażam sobie zakupu nowych samochodów za takie ceny. Zmiana jest drastyczna i przy naszym społeczeństwie jest to nierealne.” • Powinniśmy dążyć do tego, żeby produkować samochody wodorowe albo wytrzymałe spalinowe. Technologia wodorowa jest spoko. Fajnie gdyby samochody mogły robić po 1 mln kilometrów, a nie szybko się psuły.
Integracja i finansowanie transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> • Kalisz, Ostrów Wielkopolski i pozostałe gminy – jeśli będzie zależało podmiejskim władarzom na tym, to będzie. Jeśli im zależy, to się dogadają. • Należy zrobić tak, żeby Kalisz był atrakcyjny dla osób mieszkających w okolicy miasta. • Z m. Stawiszyn do najbliższego przystanku jest 4 km. Gdyby zostały usunięte te dwie linie, to bym poszedł gdzieś indziej się uczyć, tam gdzie jest internat lub w Turku. Nie poszedłem do Ostrowa, bo miałem daleki dojazd, a tam jest najlepsze technikum mechatroniczne. Nie można nawet pomyśleć, żeby odciąć gminy wiejskie od Kalisza, bo zasilają kaliskie firmy. Nie ma możliwości, żeby się dogadali, bo każda gmina ma własny budżet na komunikację. Każda dodatkowa gmina, która odpadnie, zwiększa cenę usług. Należy przejrzeć budżety gmin, bo jak na razie to utopia. Integracja ułatwiłaby i usystematyzowała wszystko dla pasażera, ale idea jest słuszna.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Wolałabym jeden bilet, biletomaty są rozstrzelone, a ciężko jest z dostępnością bez aplikacji i byłoby to o wiele wygodniejsze.</i> • <i>Bezpłatna komunikacja miejska – cena vs jakość – Wolę szybciej gdzieś dojechać i bezpośrednio, niż nic nie płacić.</i> • <i>W Stawiszynie był monopol – prywatny przewoźnik za 6 zł do Kalisza, PKS Kalisz – 4 zł i spadła liczba pasażerów, chociaż lepsze godziny odjazdów. Ludzie, którzy pracowali i uczniowie to wybierali tańszą ofertę. Teraz przewoźnicy konkurują i prywatny dał 4 zł. Cena jest ważna, może nie najważniejsza.</i> • <i>Cena na podmiejskich nie jest atrakcyjna. I jak to jest, że do Pawłówka mam za 3,50 zł, a do Stawiszyna 4 zł.</i>

2.7. FGI z MIESZKAŃCAMI OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO – 7 LIPCA 2022 R.

Kategoria podmiotu: mieszkańcy

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 17:30-19:00

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Brak transportu dla kierowców MZK w godzinach nocnych. • Problemy z zakupem biletu z powodu braku zasięgu GSM biletomatu. • Brak autobusów z Zębcowa do Galerii Ostrowia. • Brak dobrych skomunikowań, problem z jazdą z przesiadkami – długi czas oczekiwania bądź rozkomunikowanie. • Transport poza miastem wygląda różnie w zależności od linii, ale zazwyczaj jest to kilka autobusów dziennie. • Niecały tabor jest niskopodłogowy, w Ostrowie są Kapeny na bazie auta dostawczego, w Kaliszu Isuzu są lepszym rozwiązaniem na mniej obciążonych liniach, MZK Ostrów Wielkopolski mógłby zakupić kilka mniejszych autobusów (spalinowe lub elektryczne). Nie ma większego problemu z ułożeniem obiegów pod taki tabor – jest jeden autobus 10-metrowy. • W okresie wakacji są słabe napełnienia, natomiast w okresie szkolnym wizualnie jest dużo pasażerów, osoby czasem nie mieszczą się w autobusach. • Komunikacja w Ostrowie jest dostosowana pod młodzież szkolną. • Dobry poziom infrastruktury w Ostrowie Wielkopolskim, są wiaty na dostatecznej liczbie przystanków. • Należy zmienić lokalizację niektórych tablic DIP, ich liczba jest dobra, ale niekoniecznie lokalizacja. • Informacja pasażerska na obszarach wiejskich zależy od władzy lokalnej i jej zaangażowania, zdarza się, że jest tylko słupek po jednej stronie drogi, zdarza się nielegalne/niewidoczne oznakowanie (od Sławina do Psar). • Brakuje podświetlenia wiat pasażerskich w Ostrowie Wielkopolskim; w Kaliszu jest to stosowane.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> • „Transport na żądanie jest dobrym pomysłem, ale nie wiadomo, jak to odbiorą ludzie, powinien być połączony z aplikacją mobilną, musiałyby być to zgrane; na terenach wiejskich ludzie mogliby tego nie ogarnąć funkcjonalnie, w weekend rozwiązanie transportu na żądanie miałyby większy sens.” • Obecnie jest dużo przejazdów technicznych autobusów na pusto, część z nich mogłaby jechać liniowo. • „Całkowicie bezpłatna komunikacja jest złym pomysłem – bo za darmo nikt nie szanuje, powinny obowiązywać tanie bilety.” • Dobrym rozwiązaniem byłaby promocja – np. jeden dzień w tygodniu darmowej komunikacji miejskiej po okazaniu dowodu rejestracyjnego pojazdu. • Istotniejszy jest dobrze ułożony rozkład, a nie kwestia cen. • Rozkład nie jest dostosowany do potrzeb ludzi dojeżdżających do pracy. • W Ostrowie Wielkopolskim jest wiele wariantów linii, z „literkami”, które oznaczają warianty kursów – każdy jedzie inaczej. • Funkcjonuje aplikacja MyBus, przejrzysta, ułatwia poruszanie się kom. miejską. • Rozkłady w internecie różnią się od rozkładów na przystankach (w dwie strony). • Brakuje synchronizacji bazy rozkładów z Google Maps/ jak dojade.pl. • Brakuje informacji o zatłoczeniu autobusów. • Kursy 19E kończą na dworcu kolejowym, nie jadą do centrum przesiadkowego, mimo że to jest dosłownie kilkaset metrów. • Należy poprawić centrum przesiadkowe, rozszerzyć siatkę połączeń. • Brak komunikacji do obszarów wiejskich w dni wolne. • Potrzeba większej liczby kursów z Pleszewem, na wzór Kalisza. • Przydadzą się linie ekspresowe Kalisz – Ostrów Wielkopolski (do 2016 r. były), nawet tylko w godzinach szczytowych, niezatrzymujące się na przystankach w miejscowościach pośrednich. • W Pleszewie jest dobrze rozwinięta komunikacja miejska, ogólnie miasto dobrze się rozwija. • Warianty linii powinny być lepiej oznaczone, wzorem Łodzi.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rejestracja roweru miejskiego w aplikacji jest skomplikowana. • Brakuje stacji rowerów miejskich na Zębcowie. • Kiepski stan techniczny rowerów miejskich. • Osoby poniżej 18. roku życia nie mogły korzystać z roweru miejskiego. • Hulajnoga i rower to często najszybsze środki transportu, prywatne – najtańsze, jeżdżąc rowerem można skorzystać z dostosowanej infrastruktury. • Infrastruktura rowerowa w Ostrowie Wielkopolskim poprawia się, ale dużo osób nie przestrzega przepisów. • Są 2 kontrapasy w Ostrowie Wielkopolskim, ale brakuje znajomości przepisów (że są jednokierunkowe); bardziej rozwinięte są DDR.

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<ul style="list-style-type: none"> Nie ma zbyt rozwiniętej infrastruktury do parkowania rowerów, natomiast pojawiają się w miejscach, gdzie odbywa się rewitalizacja ulic. Rowerownia w Lublińcu przy stacji kolejowej – dobry przykład.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Dojazd koleją do Wrocławia nie jest zbyt dogodny, ryzyko spóźnienia. Poznań dobrze skomunikowany z koleją, pociągi są wygodne i szybsze od samochodu. Stacja w Kaliszu jest zbyt daleko od centrum, w Pleszewie konieczność skomunikowania koleją dojazdową. Pociągi regionalne są względnie punktualne, dalekobieżne – gorzej.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Korzystanie z auta prywatnego w kilka osób do dojazdu na studia do Wrocławia – niekoniecznie to wychodzi drożej; S8 na części trasy sprawia, że dojazd jest szybki.
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Brak infrastruktury usługowej, roweru miejskiego, hulajnóg na Zębcowie. Wizja miasta za kilkanaście lat: postęp technologiczny, inteligentne przystanki, korzystanie z nowoczesnych technologii przy planowaniu trasy; miasto dbające o mieszkańców. Konsultacje społeczne, spotkania z mieszkańcami, ankiety są potrzebne w procesie przygotowywania zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w AKO.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówcy korzystają w codziennych podróżach z hulajnóg elektrycznych, carsharingu (Panek obecnie się wycofał). Zdarza się jazda taksówką po Ostrowie, ponieważ rozkład autobusów często nie jest dostosowany do kolei. Wróciły hulajnogi blinkee, ma się pojawić także Bolt. Większość taxi ma płatności tylko gotówkowe.
Bezpieczeństwo ruchu pieszego	<ul style="list-style-type: none"> Niebezpieczne miejsca: Rondo Bankowe (ma być przebudowane na rondo turbinowe), mimo tego że da się je przejechać zgodnie z przepisami, przystanek Głogowska
Klimat	<ul style="list-style-type: none"> W mieście brakuje zieleni, także na wóznicy w ciągu ul. Kolejowej. Pl. 23 Stycznia jest dobry pod kątem zieleni. Strefy czystego transportu – niekoniecznie mają sens, bardziej wyprowadzanie ruchu samochodowego na rzecz ciągów pieszych, dostaw, autobusów – ale jakieś niedługie odcinki w okolicach Rynku.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Zmorą AKO jest rozproszona taryfa biletowa, w której można się pogubić; są różne ceny, różne rodzaje biletów, części w Ostrowie brakuje (np. całodzienny). Powinien być jeden organizator komunikacji miejskiej w Aglomeracji wyznaczający standardy (cennik, wyposażenie autobusu, uprawnienia do ulg). Powinna być wspólna aplikacja dla Aglomeracji, gdy byłby wspólny organizator; aplikacja która miałaby wiele funkcji – rozkłady, lokalizator,

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
	<p>zakup biletów, informacje lokalne (ogłoszenia urzędowe), wskazówki przejść dla pieszych, wsparcie rowerów miejskich, promocja lokalnych zabytków.</p> <ul style="list-style-type: none">• Potrzebna jest synchronizacja na jednej mapie różnych środków transportu (rowery miejskie, hulajnogę, autobusy).
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none">• Nie ma problemów z automatami paczkowymi, ale są miejsca, gdzie stoją 4 automaty paczkowe różnych firm obok siebie.• Są problemy z dostawami – kurierzy blokują drogi, chodniki, najbardziej w centrum miasta.

3. Indywidualne wywiady pogłębione (IDI).

W ramach procesu badawczego przeprowadzono 30 wywiadów indywidualnych z kluczowymi interesariuszami. Wywiady przyjęły formę spotkań online, rozmów telefonicznych oraz spotkań bezpośrednich z respondentami. Przeprowadzone rozmowy miały na celu jakościową ocenę sytuacji mobilności z perspektywy konkretnych interesariuszy – bez uogólniania wniosków na całą populację czy instytucję. Badania trwały od 30 do 90 minut. W zależności od specyfiki zakresu wiedzy i profilu działalności interesariuszy (respondentów) zadawano pytania z bazowej listy pytań, w obszarach takich jak:

- transport publiczny,
- urbanistyka,
- uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności,
- ruch rowerowy,
- potencjał rozwoju kolei,
- ruch pieszy i sytuacja osób z niepełnosprawnościami,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- powiązania zewnętrzne MOF GW,
- transport towarów i logistyka.

3.1. DYREKTOR MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 13:00-15:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Przystanki powstawały tak, żeby z jednego przystanku było widać drugi.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none">• Ostrów Wielkopolski był swego czasu miejscowością z zabudową jednorodziną.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none">• 3 firmy prywatne są zainteresowane uruchomieniem wypożyczalni hulajnog elektrycznych w Ostrowie.
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Dotychczas nie doszło do negatywnych zdarzeń na kontrapasach. Zdarza się, że użytkownicy jeżdżą pod prąd.
Polityka parkingowa	<ul style="list-style-type: none">• SPP jest traktowane jako narzędzie do rotacji, a nie pobierania opłat. Przy ostatniej podwyżce opłat zmniejszono różnicę cen pomiędzy abonamentem tygodniowym a miesięcznym.• Kontrolerzy SPP posiadają aplikację do sprawdzania tablic rejestracyjnych i pobranych opłat.• Im więcej parkingów, tym większy problem z samochodami.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Była przeprowadzana inwentaryzacja sieci drogowej i rowerowej – zarząd jest w trakcie przenoszenia danych do nowej bazy z tego względu nie są obecnie dostępne. • Istnieje koncepcja północnej ramy komunikacyjnej. Obecnie jest realizowany odcinek ul. Grunwaldzka, Torowa, Limanowskiego. Odcinek łączący ul. Poznańską ze wschodnią częścią będzie kosztował 60- 70 mln zł. • MZD chce przeprowadzić Kompleksowe Badania Ruchu oraz stworzyć miejski model ruchu. • MZD jest otwarte na prowadzenie audytów BRD, oświetlenia i przejść dla pieszych w miarę możliwości finansowych. • 3-4% oświetlenia ulicznego należy do MZD, które z czasem przenoszą do EOŚ. • Wprowadzone mają być strefy zamieszkania oraz Tempo 30 razem z kontrapasami.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> • Standardy infrastruktury powinny być ogólnopolskie, a nie lokalne – użytkownik powinien być przyzwyczajony do tych samych rozwiązań w całej Polsce. • Przepisy prawne nie nadążają za realiami i nowinkami technicznymi w zakresie dróg. • Inwestycje z zakresu BRD powinny faktycznie wpływać na poprawę bezpieczeństwa, a nie tylko teoretycznie – lepiej doświetlić przejście, niż namalować biało-czerwone pasy. • W skali kraju prowadzi się mało projektów związanych z BRD. • Realizowane są pilotażowe wyniesione skrzyżowania. • Dzięki współpracy z PKP PLK wyremontowano wszystkie przejazdy kolejowe w Ostrowie. • Na os. Grunwaldzkim zarząd dróg chciał uspokoić ruch na styl holenderski (drogi jednokierunkowe), jednak spotkali się ze sprzeciwem mieszkańców. Niektórzy mieszkańcy zgłaszają jednak konieczność uspokojenia ruchu.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Wyzaczyli na rynku koperty 15 min, ale większość z nich była pusta. W ostateczności dostawcy dostali pilot do wjazdu do Rynku.

3.2. PRZEDSTAWICIEL OŚWIETLENIA ULICZNEGO I DROGOWEGO SP. Z O.O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 12:00-13:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie w Sulistawicach są linie półkółne – brakuje jednak linii okólnej.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> Autobusy, które jeżdżą, kursują rzadko – nie jeżdżą w godzinach szczytu, za to jest jeden o 10:00, który prawdopodobnie jest kursem dla emerytów. Może warto byłoby rozważyć priorytetyzację autobusów miejskich na sygnalizacji świetlnej. Na trasach lokalnych można zauważyć konkurencję pomiędzy PKS-em a prywatnymi przewoźnikami, którzy podbijają pasażerów PKS-owi ze względu na parominutowe przesunięcie w rozkładzie jazdy. Główną funkcją centrum przesiadkowego przy dworcu jest parking, centrum przy ul. Majkowskiej zostało stworzone, bo było dofinansowanie.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Badany od niedawna jest użytkownikiem hulajnogi elektrycznej. Hulajnoga stanowi dobry transport ostatniej mili – do 5 km. <i>Hulajnoga jest fajna, bo można wziąć pod rękę.</i> <i>W Aglomeracji jest blisko i jest potencjał na mikromobilność.</i>
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Sieć dróg rowerowych nie jest spójna w Kaliszu oraz nie posiada jednolitego standardu. Niektóre stacje roweru miejskiego są nieatrakcyjne, np. przy teatrze, gdzie ludzie zwykle nie docierają na rowerze. Brakuje ścieżki na ul. Górnośląskiej i nie ma jak się przedostać rowerem. Zauważalny jest wzrost w ostatnich latach rowerzystów i użytkowników hulajnóg. <i>Nigdy nie skorzystałem z roweru miejskiego, bo trzeba się zarejestrować i doładować konto.</i>
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> W ostatnich latach można zaobserwować, że taksówkarze przesiedli się na samochody hybrydowe.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> Spółka jest gotowa przeprowadzić audyty oświetlenia, jeśli gmina ma na to fundusze. Często zdarza się słupkoza – znak drogowy ma osobny słupek, oświetlenie inny, sygnalizacja inny (skrzyżowanie Wojska Polskiego przy Castoramie). Brakuje analizy zdarzeń drogowych, jak do nich doszło, kiedy i o której godzinie. Może warto byłoby przeprowadzić analizę oświetlenia przystanków.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Często występują problemy z odbiorem ładowarek przez UDT lub inne służby. Obecnie firma posiada w okresie testowym dwie ładowarki. Lokalnie spółka nie widzi potencjału, ponieważ mieszkańcy często mają zarówno samochód elektryczny, jak też panele fotowoltaiczne, więc mają możliwość pozyskania taniej energii elektrycznej. Przy krótkich

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>dystansach do pracy (5 km) mieszkańcy nie będą chętnie korzystać z ładowarek publicznych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ze względu na wzrost i wahania giełdowych i hurtowych cen energii w ostatnim czasie ciężko określić taryfę ładowania. Przy 5 zł za kWh nie będzie korzyści ekonomicznych z wykorzystania pojazdu elektrycznego, przez co nikt nie będzie interesował się pojazdami elektrycznymi, szczególnie gdy cena benzyny trochę spadnie. • Rozwój elektromobilności będzie zauważalny w gminach, gdy zostaną zobligowane ustawą do budowy punktów ładowania. • Brakuje świadomości wśród ludzi, że moc ładowarki nie jest równoznaczna z mocą ładowania ze względu na ustawienia samochodu. • Wartym rozważenia jest ulokowanie ładowarek przy automatach paczkowych ze względu na pobliskie funkcjonowanie miejsc postojowych. • Spółka przeprowadziła ankietę wśród gmin dot. rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Optymalnie byłoby stworzyć sieć opartą na wskaźniku 1 ładowarka na 10 tys. mieszkańców. • Nie zawsze da się uzgodnić odpowiednią lokalizację stacji ze względu na różne aspekty. Spółka zwraca uwagę, że ważne jest, by użytkownik ładowarki miał się czym zająć podczas ładowania. Optymalne byłoby powiązanie lokalizacji np. ze stacjami kolejowymi, które powinny posiadać sklep i tworzyć centra lokalne.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> • Samorządy często nie koordynują swoich działań pomiędzy jednostkami i wydziałami. Konieczne jest bardziej kompleksowe myślenie, a nie silosowe. Wszystko powinno być konsultowane pomiędzy interesariuszami. • Często interes małych gmin jest pomijalny. • Dla spółki nie jest problemem, mogą stworzyć dział transportu publicznego, ale mniejszy (około 5 os.). • Spółka oferuje gminom aplikacje do obsługi mieszkańców. Ważne jest to, że jak spółka podzieli koszty, to spadną koszty (efekt synergii) i przez to będzie stać mniejsze gminy na daną rzecz. Sprawdziło się to przy tworzeniu grup zakupowych, np. tonerów, usług telekomunikacyjnych. Gotowi są pomóc przy tworzeniu aplikacji aglomeracyjnej. • Spółka jest mentalnie przygotowana do wsparcia samorządów. Wypracowany zysk i tak jest przenoszony do gminy. • Spółka chce też przestać ankietę do samorządów dot. kierunków rozwoju w zakresie komunikacji i systemów informatycznych gmin. • Aplikacja dotycząca zintegrowanej mobilności powinna pokazywać statystyki, np. przejechane kilometry, i motywować użytkownika do aktywności.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Na ul. Poznańskiej jest parking wykorzystywany przez ITD, może tam jest możliwość stworzenia strefy przeładunkowej towarów

3.3. PREZES ZARZĄDU KALISKICH LINII AUTOBUSOWYCH SP. Z O.O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 14:00-15:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Aktualnie Miasto Kalisz wypowiedziało umowy dotyczące przewozów gminom. W wyniku kalkulacji i analiz Miasto doszło do wniosku, że wypowiedzenie umów będzie korzystnym rozwiązaniem. Przyczyną takiej decyzji jest fakt, że gminy ościenne nie płacą Kaliszowi proporcjonalnie do przejechanych na ich terenie kilometrów. Stanowisko prezydenta Miasta: Kalisz nie wycofuje się z jeżdżenia poza terenem Miasta, natomiast warunkiem jest finansowanie przewozów przez gminy. Do końca roku przewozy funkcjonują jak dotychczas, decyzje ze względów organizacyjnych powinny zapaść na półtora miesiąca przed końcem roku. Kluczowa kwestia dotyczy reakcji gmin na warunki określone przez Kalisz. Potencjalne warianty to powstanie związku międzygminnego, przy udziale starostwa jako organizatora, wówczas zadanie będzie realizował PKS. W opinii rozmówczyni nie dojdzie do powstania takiego związku ze względu na rozbieżność interesów gmin. Aktualnie PKS nie jest gotowy na realizację takiego wariantu. Za mała liczba oraz niska jakość taboru, konieczne duże dofinansowanie ze strony Miasta i kupno 20 lub 30 autobusów. Braki obsadzenia autobusów wśród kierowców, niska konkurencyjność względem dużych firm transportowych, które oferują wyższe stawki. Rozwiązanie dotyczące przekazania części taboru KLA dla związku powiatowo-gminnego na podstawie przetargu jest obecnie mało realne. Jeśli gminy nie osiągną porozumienia z Miastem, nie dołączą do przyznanego finansowania zewnętrznego (3,2 mln zł). Wówczas te fundusze zostaną rozdysponowane przez Kalisz na zagęszczanie sieci połączeń wewnątrzmiejskich. Jest już przygotowana wstępna koncepcja, jak takie zagęszczenie może wyglądać. Autobusy będą wjeżdżać głębiej w osiedla, przejazdy zostaną wydłużone, m.in. w newralgicznych liniach (linia nr 1 obsługująca zakłady pracy, w tym Winiary). Dłuższy przejazd nie będzie atrakcyjnym rozwiązaniem dla osób korzystających z tych linii. W Kaliszu należy wymienić system sprzedaży biletów. Obecny jest przestarzały, skomplikowany, nielogiczny i rozdrobniony (146 rodzajów biletów). Rozwiązaniem jest ujednoczenie taryfy biletowej, według stref, w sposób logiczny. Koncepcja jednego biletu zrodziła się już 10 lat temu, od tego czasu nic się nie zmieniło. Wprowadzenie takiego rozwiązania jest realne w niedługiej perspektywie, jeśli fundusze na ten cel będą wystarczające. Bezpłatna komunikacja miejska w Kaliszu, wprowadzana od roku 2023 r., ma obowiązywać na okres dwóch lat. Wprowadzenie grupy uprzywilejowanej, która w obecnym kształcie obowiązuje od 2019 r.,

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>przekłada się na spadek przychodów z 8 mln zł do 3 lub 3,5 mln zł aktualnie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potrzeby infrastrukturalne są zapewnione. Obecnie nie wykorzystuje się w pełni potencjału dostępnej infrastruktury. • Przewidywany przyszły kierunek działań – mniejszy tabor. Ważne będzie dopasowanie taboru do potrzeb mieszkańców. • W grudniu przystąpienie do programu, który zapewni finansowanie taboru niskoemisyjnego. Od strony formalnej wszystko przygotowane, w tym specyfikacja autobusów. Wyznaczone cele w ramach programu to wyposażenie w autobusy elektryczne (10), przyłącza, wiaty. Planowane ładowanie powolne, w nocy. Na wszystkich budynkach łącznie z wiatami fotowoltaicznymi (40,7 mln inwestycja rządu, KLA obecnie oczekuje na doinwestowanie). • W Kaliszu komunikacja miejska wzbudza duże zainteresowanie. Młodzież i seniorzy – najważniejsi klienci komunikacji miejskiej.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> • Najlepszym planem na przyszłość jest zintegrowany system transportu z jednym operatorem. • MZK Ostrów Wielkopolski, a KLA - Komunikacja dla wszystkich, przy partycypacji wszystkich samorządów w kosztach, byłaby tańsza niż komunikacja w obecnym kształcie. • Jeśli integracja i współpraca nie nastąpi, Kalisz zamknie się na świat. Im intensywniej się porusza dany temat, tym większa szansa na pozytywne rozwiązanie.

3.4. KIEROWNIK REFERATU PLANOWANIA URZĘDU GMINY BLIZANÓW.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 24.06.2022 r., godz. 15:30-16:10

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie chodniki są w częściach miejsc, jest potrzeba poszerzenia infrastruktury i dostosowania jej do potrzeb osób niepełnosprawnych.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura rowerowa nie jest wystarczająca pod względem długości ścieżek rowerowych. Mieszkańcy korzystają z roweru głównie w celach rekreacyjnych, czego główną przyczyną są duże odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy a miejscami pracy, które są głównie w Kaliszu.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> Parkingi rowerowe funkcjonują, ale nie są wykorzystywane ze względu na ich złą lokalizację (brak parkingów rowerowych przy przystankach komunikacji miejskiej).
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Aktualnie w gminie jeździ PKS – transport publiczny jest dopasowany do przejazdów szkolnych, a głównymi jego beneficjentami są młodzież szkolna i osoby starsze. Brak połączeń w weekendy. Tabor nie jest dostosowany do osób z niepełnosprawnościami. Żeby więcej osób korzystało, potrzeba połączeń lepiej dopasowanych godzinowo, większej liczby połączeń. Inny kluczowy czynnik to ekonomia – wspólny bilet (uproszczona logistyka) w cenie niższej niż koszt dojazdu samochodem. Wzrost cen paliw może być ważnym czynnikiem sprzyjającym zmianom na korzyść popularności komunikacji zbiorowej.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> W ostatnich latach można zaobserwować, że taksówkarze przesiedli się na samochody hybrydowe.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Transport publiczny na życzenie jest korzystnym rozwiązaniem.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> W celu jego zapewnienia potrzeba nowych chodników i dróg rowerowych.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Najważniejszy kierunek – Kalisz.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Obwodnica Kalisza jest niezbędna i jest dużą szansą dla Gminy Blizanów ze względu na odciążenie ruchu na drogach powiatowych.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Południe Gminy Blizanów jest mocno zaludniane przez mieszkańców Kalisza, co raczej jest zjawiskiem pozytywnym ze względu na wzrost populacji Gminy.

3.5. SEKRETARZ GMINY SZCZYTNIKI.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 24.06.2022 r., godz. 10:00-10:45

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Aktualnie na drodze krajowej nr 12 są dwa dostosowane dla wszystkich użytkowników ruchu przejścia dla pieszych, powstaną kolejne.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Korzystają z nich osoby przede wszystkim w celach rekreacyjnych. Są drogi rowerowe, ale przydałoby się ich więcej.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Aktualnie jeżdżą prywatni przewoźnicy i PKS. Prywatni przewoźnicy nie zapewniają korzystnej oferty biletowej, informacja na temat kursowania busów jest słabo czytelna, rozproszona. Częstotliwość

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>kursów nie jest wystarczająca, prywatni przewoźnicy zapewniają połączenia na głównych trasach – mieszkańcy miejscowości położonych peryferyjnie mają do dyspozycji tylko wolno jadący, niezapewniający komfortu PKS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jeden bilet dla całej komunikacji publicznej jest korzystnym rozwiązaniem, koordynacja kursów autobusów z kursami pociągów i infrastrukturą dla rowerów. Więcej połączeń autobusowych ze stacją kolejową w Radliczycach. • Aby rozwiązanie z jednym biletem, zorganizowanym w ramach współpracy samorządowej, było skuteczne, należy uwzględnić zakaz konkurencji w postaci prywatnych firm przewozowych podbierających klientów przewoźnikowi zleconemu przez samorząd – takie sytuacje wydarzały się w przeszłości.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzebne jest zwiększenie częstotliwości przewozów regionalnych oraz koordynacja rozkładu jazdy pociągów z kursami autobusów. • Istnieje zapotrzebowanie na miejsca dla rowerów w pociągach.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny nie jest dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, tylko dwa przejścia dla pieszych są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. • Potrzebne jest więcej przejść dla pieszych (przez krajową 12) dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, chociaż aktualnie dwa kolejne są w trakcie powstawania.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing jest ciekawą alternatywą w momencie, w którym komunikacja gminy nie opierałaby się na transporcie samochodowym – alternatywa dla transportu publicznego. • Zachętą korzystanie w celach PR-owych z wypożyczonego auta, np. wypożyczenie przy okazji spotkania służbowego.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzebna lepiej dostosowana infrastruktura dla pieszych, przejścia dla pieszych. Edukacja kierowców i podnoszenie ich świadomości jedynym skutecznym rozwiązaniem podniesienia bezpieczeństwa. • Gmina odpowiada na potrzeby mieszkańców dotyczące ograniczenia ruchu (głównie na osiedlach) na bieżąco, rozmówca nie widzi potrzeby ograniczania ruchu w innych miejscach.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • W gminie brakuje większych zakładów pracy, mieszkańcy dojeżdżają do Kalisza, Opatówka, Błaszek, Sieradza.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Nie da się ograniczyć ruchu pojazdów ciężarowych.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Rozlewanie się zabudowy nie dotyczy gminy Szczytniki, natomiast jest to zjawisko negatywne.

3.6. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOKALNEJ HISTORYCZNY WTÓREK (GM. WIEJSKA OSTRÓW WIELKOPOLSKI).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 23.06.2022 r., godz. 13:00-13:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Rozmówca jeździ głównie samochodem i nie ma opinii. Jeśli jeździ rowerem, to głównie rekreacyjnie.• Informacja turystyczna jest wystarczająca.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none">• Słaba jakość dróg niższego rzędu w powiecie ostrowskim.• Konieczność zwrócenia uwagi na korki drogowe, utrudnienia związane z niewłaściwą organizacją ruchu samochodowego w niektórych węzłach komunikacji samochodowej.
Polityka parkingowa	<ul style="list-style-type: none">• Są miejsca dla parkowania autokarów w Ostrowie Wielkopolskim, występuje większy problem z parkowaniem samochodów.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none">• Transport na życzenie może stanowić bardzo dobre rozwiązanie dla lepszej komunikacji.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none">• Utrudniona w przypadku firmy rozmówcy ze względu na zły stan nawierzchni drogowej w mniejszych miejscowościach.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none">• Obecnie transport towarów w Ostrowie jest dobrze zorganizowany i nie utrudnia przemieszczania się po mieście.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none">• Informacja turystyczna jest wystarczająca.• Autokary mają gdzie parkować w Ostrowie Wielkopolskim, występuje większy problem z parkowaniem samochodów.

3.7. SOŁTYS WSI DŁUGA WIEŚ DRUGA (GM. STAWISZYN).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 23.06.2022 r., godz. 17:00-17:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none">• Jest potrzeba budowy chodnika, obecnie miejscowość jest nim pokryta tylko częściowo, są także braki w oświetleniu ulicznym. Infrastruktura jest nie dopasowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Korzystają z rowerów głównie młodzież dojeżdżająca do szkoły i osoby starsze – docelowo większość jeździ do Stawiszyna, duży ruch

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>na drodze powiatowej, brak infrastruktury dla rowerów, odpowiedniego pobocza.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa bezpiecznych parkingów rowerowych w Stawiszynie dla osób przesiadających się z roweru do transportu publicznego.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Brak jakiegokolwiek połączenia autobusowego z Długą Wsią Drugą. Osoby, które nie posiadają własnego samochodu przemieszczają się do Kalisza przez Stawiszyn (rowerem lub piechotą), a ze Stawiszyna autobusem.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pieszka niedopasowana do potrzeb. • Brak połączeń autobusowych w miejscowości.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Duży ruch na przechodzącej przez wieś drodze powiatowej, która stanowi ciąg komunikacyjny dla transportu towarów zastępujący obwodnicę; budowa obwodnicy ważna dla odciążenia drogi powiatowej.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> • Pożądane ograniczanie prędkości pojazdów przejeżdżających przez wieś i przede wszystkim rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszkiej, rowerowej, uruchomienie połączeń autobusowych przez Długą Wieś Drugą.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Głównie Stawiszyn i Kalisz.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Wiele osób z Kalisza przeprowadza się i buduje domy na peryferiach Długiej Wsi Drugiej, są to głównie ludzie zamożniejsi, których komunikacja jest oparta na transporcie samochodowym (główne przyczyny – wygoda, mobilność).

3.8. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU WSI ŁĄKOCINY „NASZE ŁĄKOCINY” (GM. WIEJSKA OSTRÓW WIELKOPOLSKI).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 29.06.2022 r., godz. 10:00-10:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Brak chodnika i odpowiednio szerokiego pobocza od Lamek do Łąkocin, zbyt mało (tylko jedno) przejść dla pieszych przez drogę krajową nr 36 (ul. Krotoszyńska).
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Brak ścieżki rowerowej oraz odpowiednio szerokiego pobocza od Lamek do Łąkocin; utrudnienia na tym odcinku powodują, że dużo

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>mniej osób korzysta z roweru jako codziennego środka transportu w kierunku Ostrowa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rower jako duży potencjał do przemieszczania się. • Obecnie – braki w infrastrukturze rowerowej (parking rowerowy w Łąkocinach tylko w jednym miejscu).
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie – prywatni przewoźnicy kursujący głównie na linii Ostrów Wielkopolski – Krotoszyn. Krotoszyn zapewnia lepsze połączenia niż Ostrów Wielkopolski – do Ostrowa brakuje kursów wieczornych, do Krotoszyna są. M.in. brak kursów wieczornych sprawia, że młodzież musi zdawać na prawo jazdy i jest uzależniona od auta. • Aktualnie częstotliwość kursów dostosowana przede wszystkim pod młodzież szkolną.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Brak właściwie zorganizowanej infrastruktury kolejowej, mała liczba połączeń, brak jasnej informacji biletowej i osoby, która obsługuje kasę.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwiązanie spowalniające ruch przy skrzyżowaniu ul. Krotoszyńskiej z ul. Ostrowską – przyczyna: konstrukcja skrzyżowania, mały kąt skrętu, przez który pojazdy zjeżdżające z drogi wyższego rzędu nie zwalniają. • Budowa infrastruktury rowerowej, pieszej wzdłuż Krotoszyńskiej i dalej do Lamek w celu połączenia z Ostrowem. • Budowa większej liczby przejść dla pieszych przez ul. Krotoszyńską.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli infrastruktura rowerowa i piesza wzdłuż drogi krajowej nr 36 będzie zapewniona, hulajnogi i podobne jej alternatywne środki lokomocji będą się rozwijać.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Na pewno utrudnieniem jest przemieszczenie się przez ul. Krotoszyńską.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Ostrów Wielkopolski, Krotoszyn (pomimo mniejszej wielkości miejscowości bardzo silne, także dzięki dobrze rozwiniętej komunikacji publicznej), Zduny.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Kiedyś było połączenie pracownicze zapewniające dojazd do zakładu Comforty w Nowych Skalmierzycach.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Rozlewanie się zabudowy zagrodowej występuje, stanowi zjawisko neutralne.

3.9. PRZEDSIĘBIORCA ELEKTROMATYKA USŁUGI (M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 22.06.2022 r., godz. 11:00-11:20

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Zbyt mało dróg przeznaczonych wyłącznie dla rowerów, wiele dróg, zwłaszcza w Kaliszu, to ciągi pieszo-rowerowe. Brak separacji ruchu pieszego i rowerowego powoduje konflikty na drodze. Jako przykład konfliktu rozmówca przytoczył sytuację, w której miał miejsce wypadek z udziałem pieszego i rowerzysty. Niski poziom bezpieczeństwa jazdy takim ciągiem przekłada się także negatywnie na komfort samej jazdy rowerem.• Rozmówca korzysta z roweru w celach rekreacyjnych, głównie poza miastem.• Nie korzysta z Ostrowskiego Roweru Miejskiego ze względu na niską atrakcyjność dostępnej oferty. Ważna jest elastyczność – możliwość indywidualnego wybrania punktu początkowego i końcowego trasy.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Nie korzysta z transportu publicznego ze względów logistycznych, ale oferta korzystna ekonomicznie i jeden bilet z pewnością skłoni wielu mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none">• Jazda samochodem jest utrudniona przez źle zorganizowany ruch i częste występowanie korków ulicznych.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none">• Mieszkańcy nie będą często korzystać z usług carsharingu, ponieważ mają własne samochody.
BRD	<ul style="list-style-type: none">• Ciągi pieszo-rowerowe wspólnie wpływają negatywnie na komfort i bezpieczeństwo wspomnianych użytkowników ruchu; rozmówca podał przykład wypadku komunikacyjnego z udziałem pieszego i rowerzysty na takiej drodze.

3.10. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU I WSPÓŁPRACY WSI MOSZCZANKA I SKRZEBOWA (GM. RASZKÓW).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 29.06.2022 r., godz. 9:00-9:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none">• Brakuje ciągów pieszych na obszarach wiejskich.
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Mieszkańcy korzystają głównie rekreacyjnie i jako dojazd do Raszkowa, np. na zakupy.• Rozmówca nie widzi szansy dla dojazdu do Ostrowa rowerem jako środka transportu – zbyt duża odległość i zły klimat w Polsce do regularnej jazdy.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Obecnie jeździ 1 PKS z Raszkowa, dojazd słaby, wykluczający miejscowości położone bardziej peryferyjnie.• Komfort dojazdu i elastyczność konieczne – tylko duża częstotliwość (raz na 15/30 minut) i możliwość dojazdu bez przesiadek (m.in. do Ostrowa) skłoni mnie do regularnego korzystania z transportu zbiorowego.
Kolej	<ul style="list-style-type: none">• Kolej atrakcyjnym środkiem transportu na poziomie krajowym i regionalnym.• Aby uruchomienie połączeń regionalnych czy lokalnych było możliwe, potrzebna jest zwiększona częstotliwość i poprawa infrastruktury przystankowej w mniejszych miejscowościach.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none">• Ani carsharing nie jest atrakcyjnym rozwiązaniem, ani transport na życzenie – rozmówca wskazuje na problem organizacyjny mieszkańców, aby taką usługę zamówić, i samo rozwiązanie jako mało atrakcyjne.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none">• Potrzeba rozbudowy chodników i dróg rowerowych.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none">• Ostrów Wielkopolski.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none">• Brak problemów z ruchem towarów, podstawowe usługi na poziomie potrzeb miejscowości zapewnione.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none">• Rozlewanie się zabudowy wciąż widocznym trendem, który jest postrzegany jako zjawisko neutralne, wręcz pozytywne.

3.11. PRZEDSTAWICIEL SKPL INFRASTRUKTURA I LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O. W ZBIERSKU-CUKROWNI.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 22.06.2022 r., godz. 11:00-12:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Kolej dużych prędkości. Obecnie linie nie są dostosowane do kolei dużych prędkości, a do 120-140 km/h, geometria linii kolejowych nie jest dostosowana, przynajmniej według założeń PLK. Aczkolwiek był ponoć epizod TGW w latach 90., Pendolino (jeździło przez Ostrów Wielkopolski w latach 2015-2017). • Infrastruktura kolejowa. Powinny zostać zmodernizowane przede wszystkim tory kolejowe i elementy związane z bezpieczeństwem, sterowaniem, w celu redukcji ograniczeń technicznych dla prędkości kolei. Część taboru jest przystosowana do przejazdu rowerów, część nie. Rozmówca nie ma dokładnych informacji na ten temat. • Poszerzenie siatki infrastruktury. Kiedyś planowana była budowa trasy kolejowej na liniach: Pleszew – Kalisz – Opatówek – w kierunku Wielunia; Wieruszów – Kępno – z kierunku Kalisz na Konin. Obecnie jest niewielka szansa na zmiany w tym zakresie. • Kolej aglomeracyjna – warunki dla powstania. Potrzebna jest organizacja węzłów przesiadkowych w mniejszych miejscowościach, umowa o wspólnym honorowaniu biletów, promowanie połączeń, powołanie związku komunikacyjnego, na wzór niemieckich (związek pełni funkcję organizatora zamawiającego usługę w imieniu samorządów). Samorzady powinny podjąć decyzję w tej kwestii. • Powinno się poprawiać standard, wprowadzać atrakcyjniejszy wygląd, wykorzystywać promocje i zachęty dla kolei oraz wprowadzać standard dla niepełnosprawnych. Radliczyce: jeśli byłby spięty ze sobą transport autobusowy i kolejowy, można by się przemieścić do Kalisza sprawnie w nieco ponad 20 minut. Są osoby, które są w stanie przemieścić się piechotą do stacji kolejowej i stamtąd jechać np. do galerii Amber, co może świadczyć o potencjale kolei. Konieczna dopasowana do potrzeb podróżnych liczba połączeń, konkurencyjność pod względem czasu dojazdu (kolej nie musi być szybsza niż autobus). W obecnych warunkach da się zorganizować taki transport na terenie AKO. • PLK planuje modernizację linii nr 14 (Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski) od kilkunastu lat. Potrzeba zagospodarowania pieniędzy, które są na infrastrukturę (perony, rozjazdy). Konieczność działania na poziomie centralnym, skoro modernizacja nie przynosi PR-u, nie ma motywacji ze strony władz. Rozwiązaniem może być długotrwały lobbying na temat potrzeb lub działanie na poziomie politycznym. • Utrudnieniem dla powstania kolei aglomeracyjnej jest kwestia zaszcłości historycznych i uwarunkowań, rzadsza sieć komunikacyjna we wschodniej części Wielkopolski ze względu na położenie w zaborze rosyjskim, gdzie poza mniej rozwiniętą siecią nie była także rozwinięta

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>kultura przemieszczania się koleją. Rozwiązaniem dotyczącym świadomego korzystania z transportu publicznego powinna być edukacja wprowadzana od poziomu zerówki, wskazywanie, w jaki sposób się przemieszczać, używać rozkładu jazdy.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaniedbania związane z niskim zainteresowaniem koleją na poziomie regionalnym lub lokalnym. Dawno nie przeprowadzono badań potrzeb dot. kierunku przemieszczania się koleją, a powinny być realizowane w celu planowania przewozów w dłuższej perspektywie. Samorządy powinny zająć się tym tematem.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Powinna być jedna zintegrowana (integrująca przewozy autobusowe i kolejowe) wyszukiwarka połączeń promowana poprzez kampanie edukacyjne, społeczne. Przykładem dobrze funkcjonującej przeglądarki, która mogłaby być rozbudowywana w tym kierunku, jest Portal Pasażera. Węzły przesiadkowe – przyjazne dla podróżnych, możliwe wygodne przesiadki. W Kaliszu słabo wygląda informacja na temat funkcjonowania obok siebie dworców PKS i PKP, potrzeba kampanii informacyjnej, wiele ułatwiłby wspólny bilet. Jeden bilet, powinien być i jest osiągalny organizacyjnie. Pomocne w tym celu mogłoby być importowanie rozwiązań z innych państw. Kampania informacyjna powinna być prowadzona przez firmę zewnętrzną, kluczowa wola miasta do realizacji celu. Kwestia kompetencji miękkich.
Mobilność instytucji i duże zakłady pracy	<ul style="list-style-type: none"> Budowa stacji kolejowych i połączeń w dojeździe do zakładów przemysłowych, przydatne np. w kontekście dojazdu do firmy Comforty. Konieczny w tym celu dialog z urzędem marszałkowskim, przykład z północy Wielkopolski (okolice Piły, Wroniek), gdzie został podciągnięty transport kolei osobowych do zakładów przemysłowych.

3.12. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU STRATEGII ROZWOJU POWIATU I INWESTYCJI, POWIAT KALISKI.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 13:00-13:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Brak ciągłości dróg rowerowych, rozwiązaniem może być wydzielenie pasa dla rowerów na ulicy, np. na ul. Częstochowskiej. Brak promocji, która wskaże, że można się poruszać po Kaliszu bez samochodu, m.in. promocja istniejących ścieżek rowerowych. Autorytety (urzędnicy) powinni dawać przykład i jeździć rowerem.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> • Dużo ludzi podczas Covidu zakupiło i przyzwyczało się do przemieszczania się własnym rowerem. • Więcej osób przemieszcza się rowerem rekreacyjnie, główną przyczyną jest mało liczna infrastruktura parkingów rowerowych – priorytet: nauczenie ludzi korzystania z rowerów w dojeździe do pracy – integracja transportu zbiorowego i rowerów (stawiamy na mobilność). • Rowery rekreacyjnie – infrastruktura jest wystarczająca i wciąż się rozwija. • Drogi rowerowe po trasie krajowej – fragmentarycznie, są spore braki, brak współpracy z zarządem dróg krajowych, jedyna możliwość działania ze strony powiatu to wysyłanie pism z prośbą; potrzeba lepszej komunikacji, narzędzi nadających większą sprawczość samorządom niższego szczebla w działaniach.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Największe wady: niska częstotliwość ruchu autobusów, bardzo długa, okrężna trasa autobusu, brak kompatybilności – połączenia ruchu autobusu z hulajnogą, rowerem. • Ludzie powinni mieć możliwość wzięcia hulajnogi do autobusu – potrzeba większej elastyczności dostosowania różnych środków transportu. • Brak parkingów poza miastem i w mieście, prościej jest iść piechotą 4 km niż czymś dojechać do pracy – największy problem. • Przyczyna problemu: brak gruntownej reformy i dopasowania do zachodzących zmian. • Autobusy potrzebne zwłaszcza z osiedli domów jednorodzinnych na obrzeżach np. Tyniec, Dobrzec. • Potrzeba większej częstotliwości ruchu autobusów PKS.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Węzły przesiadkowe – nie istnieje świadomość potrzeby dojazdu czymś innym niż samochodem. • Potrzeba promocji i wzrostu świadomości, sieć połączeń jest wystarczająca. • Od kilkunastu lat odchodzi się od kolei lokalnej.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami jest wymogiem, brak zagrożenia wykluczeniem wśród obecnie realizowanych inwestycji.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> • Związek powiatowo-gminny jest potrzebny, obecnie brakuje komunikacji między samorządami, brak pieczy nad działalnością przewoźników prywatnych występuje i jest zjawiskiem negatywnym. • Liderem integracji, zmian powinno być SAKO; wątpliwości, czy stowarzyszenie będzie mogło organizacyjnie udźwignąć zmianę. • Wspólne bilety powinny być dla Aglomeracji; w Aglomeracji powinien być czynnik wiążący, taki jak bilet.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Rozlewanie się miast. Rozmówczyni przeprowadziła się do Kalisza ze względu na ograniczenia dojazdu do szkoły jej dziecka – przyczyną słaba oferta, niska częstotliwość, niedostosowane godziny dojazdu autobusów z gminy ościennej. • Konieczne MPZP, pożądanym kierunkiem jest dążenie do kumulowania społeczności wyprowadzającej się poza miasto w lokalnych społecznościach wiejskich, skoncentrowanych wokół przystanku, usług – gminy powinny planować odgórnie tego typu osiedla, conceptualnie wokół połączeń, przystanków komunikacyjnych. • Gdy brakuje MPZP, samorządy mogą jedynie dawać rekomendacje odnośnie do właściwie lokalizowanej zabudowy.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Brak parkingów dla autokarów w obrębie centrum Kalisza.

3.13. PRZEDSTAWICIEL POLSKIEGO TOWARZYSTWA TURYSTYCZNO-KRAJOZNAWCZEGO ODDZIAŁ PTTK PLESZEW.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 5.07.2022 r., godz. 13:00-13:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Szczególnie brakuje ścieżek rowerowych na odcinku Pleszew – Dobrzyca. • Efektywne są przede wszystkim ciągi pieszo-rowerowe, zwłaszcza między Pleszewem a sąsiadującymi miejscowościami gminnymi, konieczna ciągłość dróg, np. Brzezina – Pleszówka – Tursk. • Rekomendowana szerokość dróg rowerowych ok. 2 m, dwa rowery obok siebie. • Gołuchów, Dobrzyca potrzebują parkingów rowerowych, to miejsca docelowe lokalnej turystyki. • Być może rower miejski w Pleszewie by się sprawdził, obserwacja na podstawie hulajnóg, które cieszą się w miejscowości popularnością. • Potrzeba parkingu rowerowego „z prawdziwego zdarzenia”, zadaszonego, przy dworcu kolejowym.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Są linie autobusowe i pętla dofinansowana przez Miasto Pleszew. • Transport zbiorowy wystarczający, dobrze zorganizowany, także względem bardziej peryferyjnie położonych miejscowości.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Duża popularność turystyczna kolei wąskotorowej Pleszew – Kowalew. • Brakuje połączeń obecnej kolei w niedzielę. • Rozbudowa ciągu kolejowego podniosłaby atrakcyjność kolei.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Hulajnogi w Pleszewie cieszą się sporą popularnością. Mieszkańcy korzystają z usług taxi.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Wspólny bilet znacznie ułatwiłby korzystanie z transportu zbiorowego.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Konieczne są stacje do ładowania pojazdów.
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> W przyszłości zrównoważona mobilność bardziej indywidualna niż zbiorowa.

3.14. SOŁTYS WSI GODZIESZE WIELKIE.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 5.07.2022 r., godz. 15:30-16:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Zaniedbana infrastruktura dla pieszych w mniejszych miejscowościach. Na trasie Godziesze – Kalisz infrastruktura dla pieszych (chodniki) jest niskiej jakości.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Godziesze – Kalisz: infrastruktura rowerowa istnieje, ale jest niskiej jakości. Ludzie często korzystają z rowerów, zarówno rekreacyjnie, jak i do pracy. Infrastruktura parkingów rowerowych w Gminie Godziesze wystarczająca. Rowerowa infrastruktura dla rekreacji potrzebna na trasie Godziesze – Opatówek, plus wiaty, gdzie można by odpocząć.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> PKS i prywatny przewoźnik jeżdżą przez Godziesze. Brak regularnych, wystarczających połączeń autobusowych. Jest obserwowany popyt na transport publiczny. Tabor raczej wystarczający pod względem nowoczesności, z wyjątkiem autobusów szkolnych. Autobus musiałby jeździć co pół godziny, żeby całkowicie przestawić się na transport zbiorowy.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Ekonomia głównym czynnikiem, który może zdecydować o przesiadkach na kolej; Poznań, Łódź – ludzie na dłuższych trasach korzystają.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Carsharing jest korzystnym rozwiązaniem, jeśli oferta byłaby korzystna finansowo.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> Samochody zdecydowanie łamią przepisy na drodze z Godziesz do Kalisza, TIR-y również, potrzeba fotoradarów.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Kalisz – utrudnienia ze względu na przeciągające się roboty drogowe. Potrzebny jeden most na rzece Prośnie, ułatwiający połączenie z Nowymi Skalmierzycami.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Brak problemów z ruchem towarów, podstawowe usługi na poziomie potrzeb miejscowości zapewnione.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Kalisz można uznać za miasto 15-minutowe, ale samochodem. <i>Urban sprawl</i> jest dostrzegane ze względu na dużą elastyczność dojazdów i niezależność mieszkańców. Budowałoby się jeszcze więcej domów peryferyjnie, gdyby infrastruktura wodociągowa była podciągnięta.

3.15. CZŁONEK ZARZĄDU LUBAWA S.A., M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r., godz. 11:00-11:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Brak ciągłości ciągów rowerowych, brak konsekwencji, spójności w ich planowaniu.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Niedopasowanie wielkości taboru do liczby pasażerów, duże gabaryty pojazdów, mało pasażerów.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Słabnące znaczenie kolei w Ostrowie Wielkopolskim ogranicza rozwój miasta. Potrzeba rozwinięcia zarówno połączeń zewnętrznych, jak i wewnątrzaglomeracyjnych. Słaba infrastruktura, przede wszystkim parkingowa, przy dworcach, która uniemożliwia swobodne parkowanie i dojazd na dworzec – konflikt z parkującymi klientami usług w otoczeniu, brak koordynacji przesiadkowej z ruchem autobusowym.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Źle zorganizowana siatka dróg rowerowych, ciasno na drogach, TIR-y w mieście, niska skrętność, przepustowość dróg – słabe dojazdy do stref przemysłowych i doprowadzenie tam infrastruktury dla transportu towarów; w Ostrowie brak centrów przeładunkowych, magazynowych – konieczne działania systemowe (niech się Ostrów Wielkopolski uczy od Kalisza), ronda wyplaszczone.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Brak sprawnego połączenia pomiędzy Ostrowem i Kaliszem – brak ciągłości obwodnicy między ośrodkami miejskimi, konflikty interesów pomiędzy miastami względem lokalizacji instytucji – ambicje władarzy przyczyną; mieszkańcy chętni do współpracy ze względu na wspólne interesy i możliwy efekt synergii. Budowa małego lotniska, port lotniczy dla samolotów odrzutowych szansą na wzrost atrakcyjności i konkurencyjności Aglomeracji. Wykorzystanie sprawnie funkcjonującego lokalnego klastra lotniczego.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Potrzeba większej liczby stacji do ładowania pojazdów elektrycznych, które trzeba powiązać z infrastrukturą parkingową, której brakuje. Aglomeracja powinna się przestawić na format zielony, obieg zamknięty w wielu dziedzinach, recykling przestrzeni.
Polityka parkingowa	<ul style="list-style-type: none"> Utrudnione poruszanie się, głównie ze względu na brak parkingów.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Rozlewanie się miast, naturalny proces, ale może być zahamowany przez władze lokalne; w Ostrowie dominuje zabudowa zagrodowa, powietrze jest bardzo niskiej jakości.

3.16. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA ROZWOJU GMINY BRZEZINY.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r., godz. 10:00-10:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruktura dla pieszych na drodze wojewódzkiej niedostosowana dla niepełnosprawnych.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie brakuje parkingów dla rowerów, mieszkańcy nie komunikują potrzeby takiego rozwiązania. Ciąg rowerowy potrzebny na drodze powiatowej z Godzieszy do Brzezin, niezbędne połączenie do Kalisza. Na ten moment większość mieszkańców korzysta rekreacyjnie.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie jeździ PKS – autobusy nie są popularnym środkiem transportu, największy problem – za niska częstotliwość kursów, najstarszy tabor jeździ, nie jest dobrej jakości, w okresie zimowym są opóźnienia autobusów ze względu na problemy techniczne z ich odpaleniem. Informacja dot. rozkładu jazdy jest słabo czytelna, zwłaszcza dla osób starszych. Jest potencjał, zapotrzebowanie na transport zbiorowy.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> Najważniejsze połączenie funkcjonalne – Kalisz. Rozwiązanie: zwiększenie częstotliwości oraz zmniejszenie taboru. Ze strony Gminy Brzeziny jest chęć dla porozumienia między gminami względem wspólnych przewozów, jest świadomość korzyści, jakie by ta gmina położona peryferyjnie z perspektywy powiatu kaliskiego uzyskiwała. Gminy miałyby większą wiedzę na temat kursów i większą kontrolę nad logistyką związaną z planowaniem kursów i dopasowaniem odpowiedniego taboru. Opatówek nie był chętny na taką współpracę.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Brzeziny są zapleczem paleciarskim, transport towarów stanowi utrudnienie dla mieszkańców, jednak nic nie da się z tym zrobić.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Wydawane jest dużo decyzji o warunkach zabudowy, trend się podtrzymuje na stałym poziomie. Koszty doprowadzenia infrastruktury są przyczyną nieuchwalenia nowego MPZP.

3.17. PRZEDSTAWICIEL PLESZEWSKICH LINII AUTOBUSOWYCH.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r., godz. 11:45-12:15

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Moda na rowery jest zauważalna, ludzie używają rowerów zarówno w celach rekreacyjnych, jak i dojeżdżie do pracy. Trudno stwierdzić, który rodzaj podróży jest częściej wybierany, raczej jest to porównywalne. Miasto Pleszew buduje ścieżki rowerowe.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Osoba jest zadowolona z przemieszczania się transportem publicznym w Pleszewie; dobrze skomunikowane z powiatami ościennymi i Gołuchowem, z mniejszymi miejscowościami w obrębie powiatu także dobra komunikacja. Największym utrudnieniem dla rozwoju dla komunikacji zbiorowej w mniejszych miejscowościach jest zła jakość dróg, mentalność ludzi, którzy wolą się przemieszczać autem. Jedyne rozwiązanie, żeby ludzie zaczęli korzystać regularnie z transportu publicznego to połączenia co pół godziny, co nie jest realne, inaczej ich rozbudowa mija się z celem. Brak centrum przesiadkowego w Pleszewie, brak potrzeby jego organizacji ze względu na bliskość przystanków komunikacji autobusowej. Transport publiczny jest zorganizowany przez gminę Pleszew, a operatorami są przedsiębiorstwo komunalne i prywatny przewoźnik.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> Dynamiczna informacja o rozkładach jazdy byłaby przydatna w Pleszewie.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Brak możliwości powiązań infrastruktury przesiadkowej w Pleszewie pomiędzy transportem autobusowym a koleją ze względu na oddalenie przystanku w Kowalewie.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> Transport publiczny jest dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

3.18. PREZES KALISKIEGO STOWARZYSZENIA TAKSÓWKARZY „CENTRUM-EURO” W KALISZU.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r. godz. 17:00-17:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Rowerzyści stwarzają niebezpieczeństwo, jeżdżą po ulicach, chodnikach, utrudniając tym samym ruch pieszym i samochodom. Rozwiązaniem tego problemu jest edukacja.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Mała liczba połączeń autobusowych z Kalisza w kierunku jeziora Szałe. Tabor niedostosowany do potrzeb związanych z odpowiednią częstotliwością i rozkładem godzinowym względem jeziora Szałe i działek tam się znajdujących. Kwestia dotyczy się transportu okresowego, szczególnie w sezonie letnim, gdy jest duże zapotrzebowanie na dojazd we wspomnianym kierunku.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Liczne utrudnienia drogowe, przeciągające się roboty drogowe, źle zorganizowany ruch: np. ul. Braci Niemojowskich. Kalisz jest bardzo ciasny, zwłaszcza duży ruch samochodowy pomiędzy 13:00 a 19:00, w weekendy ten okres się wydłuża. Konieczna obwodnica dla całej Aglomeracji.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Dotychczasowe próby wprowadzania transportu na życzenie zakończyły się porażką. Główną jej przyczyną były brak komunikacji między przewoźnikiem i pasażerami, niskie zapotrzebowanie na tego typu usługi oraz ograniczenia personalne wśród przewoźników. Transport na życzenie dofinansowany przez samorząd obecnie nie wydaje się być potrzebny, ludzie są mocno związani z transportem samochodowym, coraz mniejszy popyt na taxi, rozmówca otwarty na rozmowy z miastem, jeśli miasto przedstawiłoby korzystną ofertę. Karta emeryta – jazda za darmo, ulgi dla seniorów, pomoc w trakcie COVID, inicjatywy dotychczas podejmowane pomiędzy miastem

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	a przewoźnikami taxi nie spotkały się z zainteresowaniem mieszkańców.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> Pracownicy sami rozwiązują problem dojazdów do zakładów pracy, dojeżdżając wspólnie i partycypując w kosztach.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Informacja dla turystów jest zorganizowana w stopniu wystarczającym. Ograniczona dostępność do parkingów, także dla autokarów. Istniejące parkingi należą do miasta.

3.19. PRZEDSTAWICIEL DZIAŁU INWESTYCJI ŁÓDZKIEJ STREFY EKONOMICZNEJ.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 16:00-16:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Dobre powiązania zewnętrzne w formie rozwiniętej infrastruktury drogowej (drogi ekspresowe, autostrady) stanowią główną zachętę dla lokacji dużych inwestycji. W związku z tym, że w Kaliszu brakuje takich rozwiązań, rynek pracy nie rozwija się w sposób znaczący, co może przekładać się na spadek liczby mieszkańców miasta.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Duże zakłady pracy są grupą, która najintensywniej działa w kierunku aktywizacji kaliskiej młodzieży (głównie licealnej) pod kątem nabywania kompetencji zawodowych. Wspomniane instytucje także najaktywniej zachęcają do pozostania młodych w Kaliszu po zakończeniu edukacji. Rozmówca zwrócił uwagę na zachęcanie przez miasta pokroju Kalisza młodzieży do edukacji wyższej, ale nieoferowanie jej korzystnych perspektyw, tak aby po odbyciu edukacji w większym mieście wracały do rodzinnego. Tutaj brakuje zarówno atrakcyjnych ofert pracy, jak i marketingu, właściwej promocji miasta.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Kalisz jest atrakcyjnym miastem pod kątem zamieszkania, głównie ze względu na centralne położenie na mapie Polski, walory historyczne i urbanistyczne; kluczowym aspektem w tym kontekście jest jednak atrakcyjna oferta pracy.

3.20. STOWARZYSZENIE NA RZECZ ROZWOJU WSI BOGUFAŁÓW „ŹRÓDŁO BARYCZY” (GM. PRYZGODZICE).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 17:00-17:20

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none">W mniejszych miejscowościach Gminy Przygodzice brakuje chodników. Sporym ograniczeniem dla rozbudowy tego rodzaju infrastruktury w niektórych miejscach jest niewystarczająca szerokość pasa drogowego.
Rower	<ul style="list-style-type: none">Ciągi dla rowerów są potrzebne, głównie dla celów rekreacyjnych. Pojawienie się dróg dla rowerów podniosłoby dostępność dla obszarów gminy, atrakcyjnych przede wszystkim ze względu na wysokie walory przyrodnicze.Mieszkańcy nie uczęszczają rowerem do pracy ze względu na zbyt dużą odległość od miejsc pracy.Brak pobocza i wąski pas drogowy sprawiają, że ciężko będzie zrealizować budowę drogi rowerowej.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">Jeden prywatny przewoźnik obsługujący Bogufałów, mieszkańcy nie są zadowoleni ze względu na wysokie ceny biletów, niską częstotliwość kursów i opóźnienia.Jest popyt na korzystanie z komunikacji zbiorowej, lecz głównie wśród seniorów oraz młodzieży.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none">Transport na życzenie nie jest dla mieszkańców rozwiązaniem potrzebnym, w sytuacji gdy każde gospodarstwo posiada przynajmniej jeden samochód.

3.21. ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU DRÓG POWIATOWYCH W STAROSTWIE POWIATOWYM W KALISZU.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 11:00-11:45

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">Koszty przewyższają przychody (10:3). Duże straty, mało osób korzysta z komunikacji publicznej, powiat nie stać na rozbudowę taboru, przede wszystkim ze względu na spodziewany wzrost kosztów komunikacji, która nie stanie się rentowna.Co można teraz zacząć robić? Wzrost częstotliwości, dostępności lokalizacyjnej, w dłuższej perspektywie unowocześnienie taboru.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> • Dochód niski na tyle, że obecnie realizowany jest scenariusz defensywny, utrzymanie minimalnej liczby połączeń. • Przyczyny: główna – wzrost kosztów innych zadań stałych samorządów (niskie środki dla transportu publicznego), mentalność mieszkańców (m.in. kwestia wygody), praca rozpoczynana w różnych godzinach. • Kiedyś było lepiej i może być to dobry przykład. • Od 3 lat prezes PKS komunikuje, że nie ma środków na wymianę taboru na bardziej nowoczesny. • Powiatowe przewozy głównie skierowane do uczniów szkół średnich. • Istnieje przykład zbiorowego połączenia do firmy w okolicach Konina.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Za mały marketing dla połączeń lokalnych, kosztowność utrzymania przystanków przez mniejsze gminy (Opatówek), złe warunki jeśli chodzi o parkingi.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> • Według rozmówcy komunikacja potrzeb mieszkańców pomiędzy powiatem a gminami na terenie powiatu kaliskiego jest ciągła i obserwuje się płynność petycji od mieszkańców poprzez radnych, którzy są aktywni.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> • Są rozmowy na temat porozumienia powiatowo-gminnego, ustawa o PTZ miała być nowelizowana. • Zagrożenie nieuczciwą konkurencją. • Wspólne działanie, konieczność ze względu na obcinanie finansów, punktowanie wyżej związku powiatowo-gminnego niż samorządów osobno, większa możliwość zapewnienia wysokiej jakości usług, integracji, synergii wiedzy specjalistycznej personelu, optymalizacja, marketing usług. • Jeden bilet: prosty czytelny format, potrzeba kalkulacji, uwzględnienie sytuacji parkingów. • Darmowa komunikacja, plus dla urzędników, dobry marketing. • Samorzady się obawiają, że koszty transportu będą jeszcze większe i nie chcą współpracować; kwestia dotyczy interesów gmin przelotowych, między miastem a gminami peryferyjnymi. • Miastu też zależy na pojawieniu się związku powiatowo-gminnego, ze względu na możliwość utrzymania się PKS-u i centralizację działań. • Dobrze funkcjonująca komunikacja zbiorowa, prywatna w jednej gminie, brak chęci wejścia do takiego związku jednej z gmin powiatu kaliskiego.

3.22. KIEROWNIK REFERATU GOSPODARKI KOMUNALNEJ, ROLNICTWA, LEŚNICTWA, OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI NIERUCHOMOŚCIAMI – GMINA GOŁUCHÓW.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 22.06.2022 r., godz. 13:00-13:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none">Rowerami jeździ przede wszystkim młodzież szkolna, poza tym trend rowerowy nie jest specjalnie zauważalny.Istnieje dużo ciągów rowerowych na terenie Gminy Gołuchów. Rowerzyści mogą odpoczywać na trasie na przystankach autobusowych, obecna infrastruktura dla rowerzystów jest wystarczająca.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">Najważniejszym celem organizacji transportu publicznego jest zapewnienie dogodnych połączeń dla młodzieży szkolnej. Obecne funkcjonowanie transportu spełnia minimalne wymagania. Funkcjonuje 12 połączeń do Kalisza, do Ostrowa kursują 3 autobusy w obie strony, 24 kursy między Kaliszem a Kościelną Wsią. Gmina cały czas zapobiega wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców mniejszych miejscowości – dwa połączenia dziennie obecnie realizowane przez prywatnych przewoźników, w podobnym kształcie komunikacja z tymi miejscowościami ma wyglądać w przyszłości.Częste, tańsze połączenia stanowiłyby realną zachętę dla mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozwiązania tego typu będą podejmowane, gdy zostanie zauważone zainteresowanie mieszkańców transportem publicznym. Nie licząc połączeń w godzinach okołoszkolnych, autobusy jeżdżą prawie puste.Transport w optymalnym kształcie nie może być realizowany ze względu na wysokie i szybko rosnące koszty obsługi transportu już istniejącego. W najbliższym okresie rozmówca nie widzi możliwości realizacji autobusów elektrycznych.Powiat pleszewski będzie operatorem i organizatorem transportu w porozumieniu powiatowo-gminnym z gminą Gołuchów. Jest to rozwiązanie optymalne dla Gołuchowa ze względu na szansę włączenia za pośrednictwem takiego modelu innych gmin do przewozów (za pośrednictwem powiatu). Opłaty będzie ponosić gmina na podstawie wozokilometrów. Inne gminy nie były chętne do współpracy międzygminnej ze względu na własne interesy. Celem jest uporządkowanie transportu publicznego. Kompetencją gminy w zakresie organizacji powinna być tylko optymalizacja rozkładu jazdy według potrzeb mieszkańców.Transport aglomeracyjny nie będzie możliwy ze względu na odrębne interesy różnych samorządów. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska powinna lobbować był jeden system transportu oraz lepsze powiązania komunikacyjne między Ostrowem, Kaliszem a Pleszewem. Na ten moment brak działań ze strony SAKO.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Hulajnogi funkcjonują, ale są zauważalne w niskim stopniu, na szerszą skalę nie będzie. Transport na życzenie może być alternatywą, ale tylko jako uzupełnienie dla transportu publicznego.
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Wspólny bilet znacznie ułatwiłby korzystanie z transportu zbiorowego.

3.23. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA „LGD 7 – KRAINA NOCY I DNI”.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r., godz. 13:00-13:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Moda na rower obserwowana, zwłaszcza rekreacyjnie. Brakuje spójnej infrastruktury ciągów rowerowych. Wszędzie są potrzebne drogi rowerowe, w szczególności do miejsc atrakcyjnych przyrodniczo.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Brak połączeń komunikacji państwowej w dogodnych godzinach, połączenia dostosowane wyłącznie do potrzeb młodzieży, która i tak korzysta z własnych aut, natomiast odcina możliwość mobilności seniorów, wykluczenie seniorów z mniejszych miejscowości. Mało autobusów, niska częstotliwość. Luki w kursach pomiędzy godzinami 16:00-20:00, gdy ludzie wracają z pracy. Przemieszczanie się z przesiadkami niekoniecznie spotka się zainteresowaniem mieszkańców. Pragnienie powrotu do odtworzenia komunikacji publicznej „jak za dawnych czasów”. Dopłaceniu do transportu gmin, które nie mają ku temu środków – duży problem. Konsultacje wśród mieszkańców mniejszych miejscowości w sprawie ustalania godzin kursowania przewozów z mniejszych miejscowości są zasadne, jeśli przedstawi im się konkretną alternatywę. Idealnym rozwiązaniem – kursy co 30 minut w klimatyzowanym autobusie.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy gmin ościennych raczej nie korzystają z kolei.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Transport na życzenie rozwiązaniem dla dowozu na wydarzenia lokalne.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Turystyka lokalna obszarów wiejskich mogłaby się lepiej rozwijać dzięki lepiej rozwiniętej infrastrukturze rowerowej, potrzebna informacja, w jaki sposób dojechać rowerem do danych miejsc rekreacji, zwłaszcza dla osób niebędących biegłymi w Internecie.

3.24. SOŁTYS – GAŁĄZKI WIELKIE (GM. NOWE SKALMIERZYCE).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 6.07.2022 r., godz. 17:00-17:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie brak chodników w Gałązkach Wielkich, są one potrzebne, zwłaszcza przy drogach powiatowych, które przechodzą przez miejscowość.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Rowery są popularne wyłącznie rekreacyjnie. Ścieżki rowerowe są potrzebne przede wszystkim na drogach powiatowych: ul. Kaliska, Ostrowska. Gdyby w miejscowości powstało miejsce, gdzie rowerzyści mogliby odpocząć, przykładowo w formie wiaty ze stojakami, atrakcyjność w rowerze by wzrosła.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Powinno być więcej autobusów, zwłaszcza dla młodzieży. Poza młodzieżą rozmówczyni nie widzi innych beneficjentów komunikacji publicznej; drugą ewentualną grupą potrzebującą transportu zbiorowego są seniorzy, chociaż oni też mają samochody. Aktualnie dziennie do Ostrowa Wielkopolskiego jest po jednym kursie w kierunku miasta w godzinach porannych i z powrotem o godzinie 16:00. Z Kaliszem nie ma połączeń. Transport publiczny w optymalnym kształcie to 2 kursy poranne i 2 powrotne około 13:00-15:00. Rozmówczyni uważa, że transport zbiorowy w Gałązkach Wielkich nie będzie stanowić realnej konkurencji dla samochodu osobowego.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Najniebezpieczniejszym miejscem w miejscowości jest łuk na drodze powiatowej od strony Kotowiecka; punktowo przed zakrętem powinno się tam znaleźć ograniczenie prędkości oraz uspokojenie ruchu.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> Wszyscy dojeżdżają samochodami do miejsc pracy, często wspólnie z innymi mieszkańcami. Rozmówczyni jest zwolenniczką autobusów dowożących do większych zakładów pracy.

3.25. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I DROGOWNICTWA URZĘDU GMINY OPATÓWEK.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 8.07.2022 r., godz. 9:00-9:45

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none">• Potrzebne doświetlenie przejść dla pieszych.
Rower	<ul style="list-style-type: none">• Głównie rekreacyjnie, przede wszystkim ze względu na niewielką liczbę parkingów rowerowych. Potrzebne więcej, zwłaszcza przy obiektach użyteczności publicznej, obiektach handlowych, szkołach.• Obecnie na terenie gminy 3 drogi rowerowe, spójne pod względem ciągłości, są rozbudowywane i planowane kolejne. Planowane bardziej w kierunku rekreacji.• Jedna stacja roweru miejskiego w samym Opatówku mogłaby się przydać. Kwestia pilotażowego programu i sprawdzenie, jaki byłby popyt.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none">• Nie wszystkie miejscowości mają dostęp do transportu publicznego.• Obsługiwane przez PKS – zbyt mała liczba połączeń, nie wszędzie dojeżdżają; obsługiwane przez przewoźników prywatnych – nie zawsze wywiązują się z założonych tras.• Możliwe dofinansowanie transportu publicznego z urzędu marszałkowskiego na linie, które były zlikwidowane lub będą utworzone.• Potrzebne drobne usprawnienia – mieszkańcy twierdzą, że mogłoby być więcej połączeń autobusowych (1 lub 2 kursy więcej), zwłaszcza dla seniorów. Dodatkowo jeden kurs rano i jeden powrotny po południu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none">• Ograniczenia ze względu na ominięcie kolei dużych prędkości Opatówka.• Obecnie bardzo mało połączeń z racji na niską rentowność. Dworzec połączony peryferyjnie i nie jest skomunikowany z transportem autobusowym.• Jeśli trasa autobusu byłaby przedłużona, więcej osób będzie korzystać z kolei.
BRD	<ul style="list-style-type: none">• Potrzebne progi spowalniające na osiedlach mieszkalnych.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none">• Opatówek stanowi główne centrum usług lokalnych (spora samowystarczalność w tym zakresie), następnie Kalisz, gdzie mieszkańcy realizują potrzeby wyższego rzędu.• Kalisz, problemy komunikacyjne – korki, duże natężenie ruchu samochodowego, utrudnienia ze względu na remonty.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> Starosta finansuje tylko PKS, a według gminy Opatówek (radnych) największą korzyść przynoszą przewoźnicy prywatni, których starostwo finansować nie chce. Zachęty dla radnych względem porozumienia powiatowo-gminnego w postaci włączenia do rozmów prywatnych przewoźników. Zachęty dla prywatnych przewoźników: „umowa na rok to i tak jest długo – na początek dobre rozwiązanie”. Jeden bilet – dobry pomysł, wygodne rozwiązanie, jest szansa wprowadzić taki bilet w dłuższej perspektywie. Bariery dla jednego biletu: tylko jeden środek transportu, kwestia braku wyboru może rodzić zniechęcenie wśród mieszkańców. Powiat powinien zająć się organizacją transportu publicznego we współpracy z Gminą Opatówek.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Priorytetyzacja rowerów jako najlepsze rozwiązanie dla uprzywilejowania zrównoważonego transportu względem innych alternatywnych środków lokomocji.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Plan miejscowy nie obejmuje większości terenów wiejskich. Zabudowa, która istnieje, jest raczej zwarta ze względu na restrykcyjność podczas wydawania warunków zabudowy.

3.26. KIEROWNIK WYDZIAŁU KOMUNIKACJI MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG W KALISZU.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 8.07.2022 r., godz. 12:00-12:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Miasto powinno dbać o właściwy kierunek urbanizacji i strefowanie funkcjonalne miasta. Według wiedzy rozmówcy nikt z komunikacji miejskiej dotychczas nie brał udziału w planowaniu dróg, natomiast istnieje taka potrzeba. Optymalizacja komunikacji miejskiej – badania popytu i podaży wśród mieszkańców, zbieranie informacji na temat potrzeb przewozowych. Wytyczenie miejsc inwestycyjnych, strefy przemysłowe i zidentyfikowane potrzeby pracowników. Informacje na temat rozwoju danej szkoły w celu dopasowania potrzeb uczniów i efektywniejszego ich przemieszczania się. Wynik optymalizacji: miasto ma skoncentrować na zapewnieniu komunikacji zbiorowej w ramach obszaru miasta. Inne gminy powinny realizować współpracę w porozumieniach międzygminnych lub w związku powiatowo-gminnym, który może

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>pozyskiwać środki na ten cel. Miasto przekazało dokumentację do starostwa w kwestii założeń komunikacji pozamiejskiej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Od kilku lat starostwo próbuje zainteresować gminy współpracą powiatowo-gminną, te do tej pory nie były zainteresowane, bo były obsługiwane przez KLA, natomiast teraz miasto stawia odpowiednie warunki w postaci partycypacji w kosztach lub utworzenia związku. Tutaj gminy będą miały do wyboru albo płacić więcej komunikacji miejskiej, albo korzystać z funduszu przewozowego, który oferuje związek; to jest to jest korzystniejsze dla gmin, ponieważ tutaj nie muszą dopłacać 6 zł tylko 3 zł, bo resztę pokryje fundusz przewozowy. • Firma zewnętrzna analizowała badania, uczestniczyła w konsultacjach społecznych i niebawem przedstawi ostateczną koncepcję transportu wdrożoną od roku 2023. • Pozyskiwanie środków ze współpracy z działem rozwoju na infrastrukturę, zwłaszcza wiaty solarne, stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Wodór jest ciekawym paliwem w dłuższej perspektywie, przede wszystkim ze względu na możliwość jego przechowywania. Natomiast obecnie brak dywersyfikacji źródeł pozyskiwania wodoru, brak wiedzy na temat rynku związanego z infrastrukturą tego typu.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Remonty dróg w Kaliszu – organizator transportu nie zawsze jest poinformowany o zmianach w ruchu drogowym (incydentalnie). • Zarząd Dróg – organizator powinien lepiej komunikować się z wykonawcą robót na temat zdarzających się nieprzewidzianych utrudnień podczas robót. Potrzeba informacji o zmianach z miesięcznych wyprzedzeniem; problemem informowanie przez zarząd dróg zaledwie z kilkudniowym wyprzedzeniem, co utrudnia zaplanowanie działań.

3.27. SOŁTYS WSI GODZIESZE.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 17:00-17:20

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzebna jest rozbudowa chodników w mniejszych miejscowościach znajdujących się w okolicach Godzieszy Wielkich.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje drogi dla rowerów z Godzieszy Wielkich do Brzezin, gdzie znajduje się chętnie odwiedzany ośrodek wypoczynkowy. • Coraz częściej mieszkańcy Godzieszy Wielkich korzystają z rowerów w celu dojazdu do pracy, w opinii respondenta potrzebna jest ścieżka rowerowa w kierunku Kalisza.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Młodzież do szkoły jeździ PKS-em. Informacja na temat kursów jest wystarczająca. Kursy są dopasowane do potrzeb jeżdżących do szkoły i pracy. Na końcu linii przejazdu autobusów w mniejszych miejscowościach Gminy Godziesze Wielkie brakuje właściwie zorganizowanego miejsca, gdzie autobusy mogą nawrócić.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczanie prędkości pomiędzy Kaliszem a Godzieszami Wielkimi nie zdaje egzaminu. Potrzeba innych, bardziej skutecznych rozwiązań w tym zakresie.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Możliwość wypożyczenia hulajnogi, rowerów (wraz z parkingiem) jest dobrą koncepcją. Mieszkańcy chętnie by korzystali, zwłaszcza ci, którzy nie są w stanie przemieszczać się rowerem na dłuższych dystansach pomiędzy miejscowościami w powiecie kaliskim.

3.28. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOLEJNICTWA – M. OSTRÓW WIELKOPOLSKI.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 4.07.2022 r., godz. 18:30-19:15

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Ścieżki rowerowe w Ostrowie Wielkopolskim są, ale rowerzyści z nich nie korzystają. Samochody nagminnie parkują na ciągach rowerowych, brak ciągów rowerowych w kilku kluczowych dla ruchu miejscach, m.in. wzdłuż ul. Głogowskiej (dużo rowerzystów jedzie tamtędy w kierunku targu), przy ważnym węźle komunikacji samochodowej i rowerowej – skrzyżowanie ul. Limanowskiego i ul. Słowackiego.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Centrum przesiadkowe w Ostrowie Wielkopolskim. Przesiadka w centrum przesiadkowym w Ostrowie Wielkopolskim jest utrudniona ze względu na brak kompatybilności rozkładów jazdy różnych linii autobusowych. Brak także wystarczającej informacji na temat odjazdów autobusów różnych linii. Jeden bilet. Bariery dla takiego rozwiązania są indywidualne interesy samorządów – „każdy samorząd chce mieć własne przychody”. Bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich opłacałaby się bardziej niż niewielkie opłaty lub komunikacja miejska w obecnym kształcie. Czasem wybiera komunikacją miejską w Ostrowie (2-3 razy w tygodniu). Rozmówca ma wrażenie, że kursy nie są przemyślane pod względem racjonalności rozkładu czasowego połączeń; tabor i jego częstotliwość nieskrojone właściwie do mieszkańców. W Ostrowie

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<p>Wielkopolskim jest tylko jeden rozmiar taboru: Solarisy, MAN-y – duże autobusy, które „czasami wożą samo powietrze”.</p>
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Kiedyś miało być rozgałęzienie szybkiej kolei (Warszawa – Wrocław – Poznań) w rejonie Skalmierzyc, dotychczasowe plany zostały anulowane. Węzeł przeniesiony do Sieradza, rozmówca sądzi, że połączenie będzie wzdłuż S8, a następnie A2. • Budowa dodatkowych linii kolejowych – nie ma racjonalnego wytłumaczenia, by zagęszczać sieć kolejową w Wielkopolsce. Była dyskusja dotycząca zagęszczania sieci na linii Opatówek – Turek, ale tego typu rozwiązania nie są realistyczne. • Rozmówca nie korzysta częściej z kolei, ponieważ dworzec w Kaliszu nie jest w centrum miasta i konieczne jest przesiadanie się na komunikację miejską. • Rozmówca nie widzi możliwości organizacji kolei aglomeracyjnej ze względu na ograniczenia w finansowaniu oraz niską atrakcyjność związaną z przesiadkami do autobusów. Peryferyjnie położone stacje kolejowe (np. Opatówek) stanowią główną trudność we wspomnianej kwestii. Bardziej realnym rozwiązaniem jest transport autobusowy dedykowany Aglomeracji. • Infrastruktura kolejowa. Zagęszczenie przystanków w kierunku Poznania wydaje się być wystarczające, konsultacje z mieszkańcami dałyby odpowiedź, czy jest zapotrzebowanie. Perony, które nie są zmodernizowane, powinny zostać. Powinien być w tym celu program wskazujący, które perony powinny zostać odnowione, pozytywny lobbying mógłby być motywacją dla PKP. Brakuje wind na dworcach kolejowych, m.in. w Ostrowie Wielkopolskim. Przy dworcach jest za mało miejsc parkingowych dla rowerzystów.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Poruszanie się samochodem w momencie gdy jest możliwość swobodnego parkowania. Wybiera samochód ze względu na wygodę, większą elastyczność. Brak parkingu przy dworcu kolejowym, rozwiązaniem parking typu Park & Ride. Brak parkingów w centrum. ul. Raszkowska zakorkowana, najtrudniej się nią poruszać. • Największy problem komunikacyjny – korki w relacji Ostrów Wielkopolski – Kalisz, rozmówca proponuje zwiększenie przepustowości jako rozwiązanie. <i>Krajowa 25 z Ostrowa do Kalisza powinna być na całej długości odcinka dwupasmowa.</i>
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje wind na dworcach kolejowych, m.in. w Ostrowie Wielkopolskim.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> • Należy spowalniać ruch w mieście, ale nie wykluczać go z centrum miasta.

3.29. PRZEDSTAWICIEL WYDZIAŁU GOSPODARKI KOMUNALNEJ URZĘDU MIASTA I GMINY PLESZEW.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 11:00-11:30

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie brak chodników w Gałązkach, są one potrzebne, zwłaszcza na drogach powiatowych.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Rozbudowa istniejących ciągów rowerowych, koncentracja na ciągłości dróg. Komunikacja ze Starostwem i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie realizacji dróg rowerowych. Natomiast między poszczególnymi miastami Aglomeracji współpracy brak. Kampania Rowerowy Pleszew – badanie zapotrzebowania mieszkańców względem infrastruktury rowerowej.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie jest realizowany kilkietapowo: prywatny przewoźnik – PLA – finansowany przez Gminę Pleszew – kursy w granicach miasta; gminna komunikacja autobusowa – organizatorzy, Miasto i Gmina Pleszew; kolej wąskotorowa; MZK Ostrów Wielkopolski, przewozy krajowe: Poznań – Katowice. Model funkcjonujący oparty o priorytet dostępności do ośrodków społecznych, edukacyjnych, kulturalnych – wpisuje się w ideę kompaktowego Miasta Pleszewa (miasto 15-minutowe). Model funkcjonuje dobrze, a połączenia mają się wciąż rozszerzać. Istnieją problemy jeśli chodzi o przewoźnika prywatnego, kursy nie są realizowane optymalnie i racjonalnie według pasażerów. Wewnątrzpowiatowe powiązania zostałyby usprawnione w wyniku nawiązania porozumień międzygminnych lub związków powiatowego, powiatowo-gminnego. Obecnie połączenia nie są optymalne. Porozumienia międzygminne, którymi kierowałby powiat, nigdy nie doszły do skutku. Gminy ościenne wyraziły chęć podjęcia takiego porozumienia. Obecnie są w tym kierunku toczone rozmowy. Plany: zakup nowego taboru przez Gminę Pleszew (MZK), inwestycja ma łączyć dwa skrajne końce gminy. Plany oparte o zgłaszane potrzeby lokalne, badanie popytu w formie ankiet. Centrum przesiadkowe – Pleszew Miasto, bliskość usług i instytucji, kompatybilność z kolejką wąskotorową, obecnie budowa parkingów (typu Park & Ride). Bilet aglomeracyjny jest realny w ciągu dwóch lat.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Są interaktywne przejścia dla pieszych, decyzje są podejmowane na podstawie badań ruchu.

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Alternatywne środki transportu tego typu są rozważane.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Rozwijanie koncepcji miasta 15-minutowego. Budowanie ładowarek do aut elektrycznych. Niwelowanie ruchu samochodowego w centrum Pleszewa (koncepcja uspokojonego ruchu), obecnie jest 10 wariantów do realizacji, w roku 2022 decyzja w sprawie wyboru.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Ruch tranzytowy odbywa się poza miastem. Pleszew nie ma z tą kwestią problemów.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Pleszew nie jest miastem, które się rozlewa, przynajmniej w znacznie mniejszej skali niż większe miasta.

3.30. PRZEDSTAWICIEL OCHOTNICZEJ STRAŻY POŻARNEJ W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 7.07.2022 r., godz. 18:00-19:00

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> W Ostrowie piesi mają bardzo dużą swobodę w ruchu, można powiedzieć, że są uprzywilejowani. Kolejnym zagadnieniem, które poprawia się w ostatnich latach, jest oświetlenie; bardzo ciężko dostrzec pieszego w porze wieczornej w obrębie przejść dla pieszych. W przypadku infrastruktury pieszej wszystko wykonywane jest poprawnie, krawężniki są obniżane, a przejścia przebudowywane i dostosowywane do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> Problemem w ruchu rowerowym jest brak możliwości wydzielenia ścieżek rowerowych w ciągu jezdni. Główny ruch rowerowy skierowany jest na ścieżki rowerowo-pieszę usytuowane przy płotach posesji mieszkalnych. Stwarza to zagrożenie w postaci wyjazdu pojazdu z posesji i zajechania drogi rowerzyście. Ścieżki rowerowe w ciągu jezdni mogłyby zapobiec temu problemowi. Istotnym elementem jest też edukacja społeczeństwa na temat kierunku poruszania się zgodnie z zasadami ruchu, czyli poruszanie się prawą stroną ścieżki rowerowej czy ścieżki dla pieszych. Omijanie pieszych powoduje możliwość powstania nieprzewidzianych sytuacji. Problem aglomeracji to brak ciągów rowerowych między miastami, cały ruch rowerowy musi zostać skierowany obrzeżami, z jednej strony jest to walor turystyczny poznawania rejonu, ale z drugiej wydłuża drogę i przejazd – brak wydzielonych ścieżek rowerowych w tym przypadku znacząco nie ułatwia poruszania się.

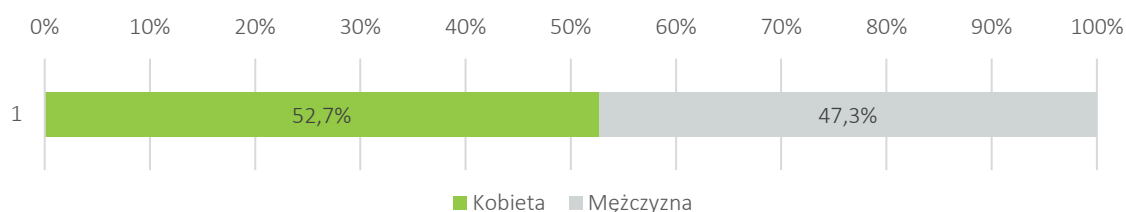
Zagadnienie	Odpowiedzi respondenta
	<ul style="list-style-type: none"> Osobiście korzysta bardzo dużo z roweru, ale jest to rower prywatny, a nie miejski. Jeśli tylko może, to jeździ jezdnią i nie korzystając ze ścieżek w obawie możliwości zajechania drogi przez samochód wyjeżdżający z posesji.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Dużo przystanków jest w ciągu drogi, gdzie autobusy zatrzymują się na jezdni, nie zjeżdżając do zatoczki, podyktowane jest to ograniczeniami infrastruktury – brakiem możliwości wydzielenia zatoczki głównie na osiedlach oddalonych od centrum miasta. Największą bolączką komunikacji w AKO są uwarunkowania czasowe, tzn. w szczycie autobusy są momentami przepelnione, szczególnie w trakcie roku szkolnego, gdy odbywają się dojazdy uczniów do szkół.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Newralgicznym miejscem w Ostrowie Wielkopolskim jest rejon ul. Głogowskiej – plac Bankowy. Tutaj duże niebezpieczeństwo zarówno dla kierowców, jak i pieszych powoduje brak sygnalizacji, a zgodnie z przepisami pieszy może w każdej chwili wejść na przejście dla pieszych przy dużym natężeniu ruchu i małej odległości od skrzyżowania (rondo); powoduje to niebezpieczne sytuacje, a przy okazji zablokowanie ronda, brak możliwości zjazdu i przejazdu.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Problemem jest duże ukierunkowanie ruchu – zastosowanie dróg jednokierunkowych, co w centrum miasta powoduje, że samochody dostawcze, jak i osoby dojeżdżające do pracy, muszą odbywać przejazdy przez znaczny obszar centrum. Powoduje to zakorkowanie miasta, zwłaszcza, gdy na drodze pojawi się śmieciarka lub dojdzie do wypadku.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Przestrzenie w centrach miast są zróżnicowane – jedne są mocno ograniczone, wręcz przytłaczające, drugie otwarte, pokazujące przepływ ruchu. Wizja miasta 15-minutowego jest zależna od pory dnia, uwarunkowana dojazdami do pracy. Poza godzinami szczytu istnieje możliwość przemieszczenia się w ciągu 15-20 minut z jednego końca miasta na drugi czy też pomiędzy miastami Aglomeracji.

4. Analiza badań ankietowych wśród dorosłych.

W okresie od 24 maja do 7 lipca 2022 r. zrealizowano ankietę dotyczącą preferencji komunikacyjnych mieszkańców Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Respondentów pytano między innymi o źródła i cele podróży, czas trwania podróży, motywacje podróży oraz sposoby podróżowania. Badanie zostało zrealizowane metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview), tj. wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony internetowej oraz CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing), czyli wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny. W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów.

W badaniu ankietowym udział wzięło 849 osób, z czego 52,7% stanowiły kobiety a 47,3% mężczyźni.

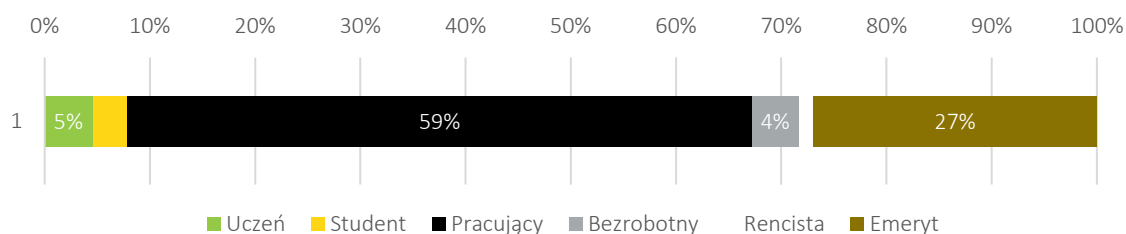
Wykres 1. Płeć badanych.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Dominującą grupą w pytaniu o aktywność zawodową są osoby pracujące, które stanowią 59% ogólnej liczby ankietowanych. Kolejną grupą to emeryci – 27%. Najmniejszą częścią respondentów były osoby bezrobotne, renciści oraz studenci.

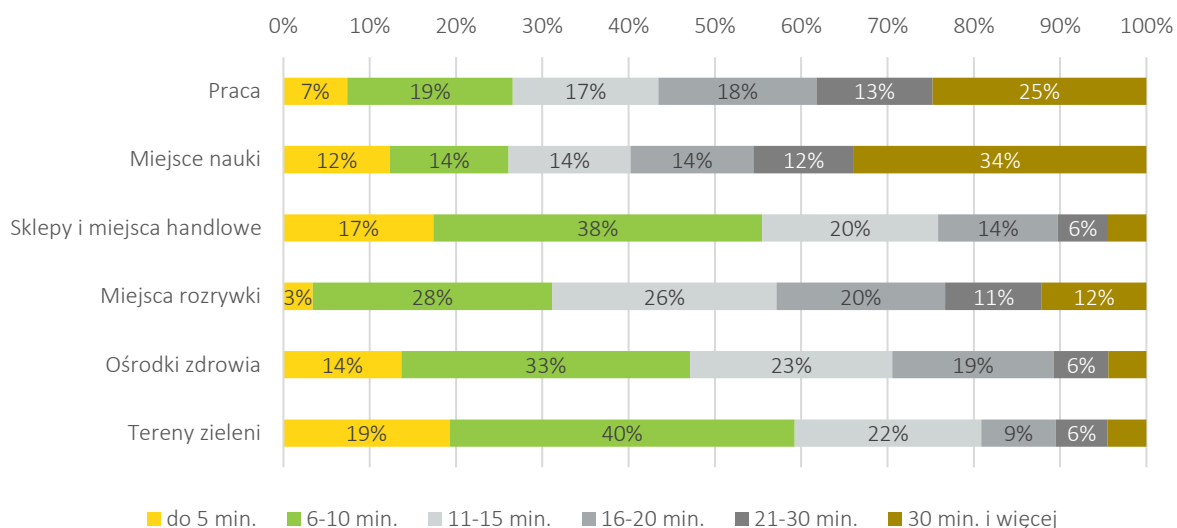
Wykres 2. Aktywność zawodowa badanych.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Badanych zapytano o czas dotarcia do różnych celów podróży. Wśród osób docierających do pracy odpowiedzi były zróżnicowane. $\frac{3}{4}$ pracujących osób docierało do pracy w akceptowalnym czasie 30 minut lub krótszym. Dojazd do miejsc nauki wymagał często dłuższych, ponad trzydziestominutowych dojazdów. Przeszło połowa badanych docierała do sklepów w czasie do 10 minut. W wypadku miejsc rozrywki odsetek ten spadał do ok. $\frac{1}{3}$. Wysoką dostępnością w AKO charakteryzowały się ośrodki zdrowia (prawie połowa mieszkańców miała do nich dostęp w ciągu 10 minut), jeszcze wyższą tereny zieleni (prawie 60% osób było w stanie dotrzeć do nich w ciągu 10 minut).

Wykres 3. Czas dotarcia do celów podróży.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Wysoką dostępność miejsc podróży zapewniał przede wszystkim samochód, dominował on niemal we wszystkich kategoriach dojazdów. Należy jednak zwrócić uwagę na zróżnicowanie obszaru AKO pod kątem dojazdów, w tym różnice pomiędzy Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim.

Do pracy w Kaliszu samochodem docierało aż 70% badanych, w Ostrowie Wielkopolskim zaś tylko 44%. Dla mieszkańców pozostałej części AKO odsetek ten wynosił aż 76%.

Do miejsc nauki w Ostrowie Wielkopolskim 51% badanych docierało transportem publicznym, w Kaliszu już tylko 33%. 68% badanych spoza obszaru dwóch największych ośrodków AKO korzystało z samochodu w dojazdach do miejsc nauki.

Samochód dominował także w dojazdach do sklepów i miejsc handlowych. Choć była to kategoria celów podróży, do których większość badanych była w stanie dojechać w ciągu 10 minut, aż 51% badanych mieszkańców Kalisza (i 43% mieszkańców Ostrowa) docierało po zakupy samochodem. Dla mieszkańców pozostałych obszarów odsetek ten był jeszcze wyższy i wynosił 61%. Wskazuje to na kluczowy charakter planowania centrów lokalnych oraz zmiany modelu organizacji handlu w planowaniu zrównoważonej mobilności. Warto zauważyć istotny odsetek mieszkańców udających się po zakupy pieszo – w Ostrowie Wielkopolskim to 39%, w Kaliszu 31%, w pozostałych obszarach 27%.

Także w przypadku miejsc rozrywki dojazd samochodem pozostawał głównym wyborem mieszkańców AKO. Zauważalny jest jednak udział dojazdów transportem publicznym do tych celów podróży.

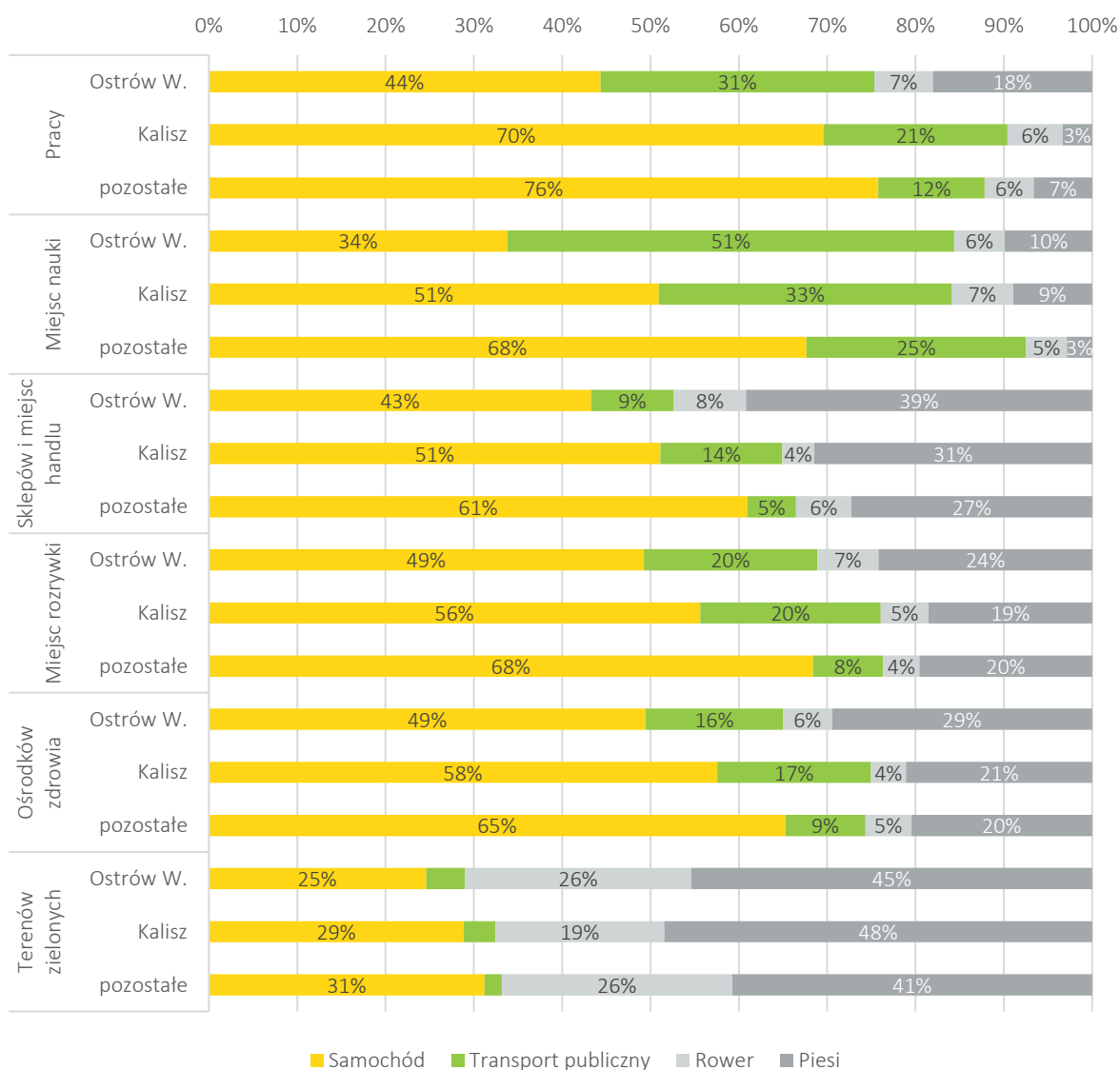
Dojazd do ośrodków zdrowia samochodem dotyczy w szczególności mieszkańców mniejszych miast i obszarów wiejskich AKO (65%), jednak jest dominującą formą podróży także w Kaliszu (58%) i Ostrowie Wielkopolskim (49%).

Ruch pieszy i rowerowy dominował w poruszaniu się w kierunku terenów zieleni. W Ostrowie Wielkopolskim pieszo, rowerem lub transportem publicznym do obszarów zieleni przemieszcza

się aż 75% mieszkańców. Niewiele mniej (71%) odsetek ten wynosi w Kaliszu i pozostałych częściach AKO (69%).

Zauważalnym wnioskiem z badań jest znacząca różnica w popularności ruchu samochodowego w Kaliszu i Ostrowie. Mieszkańcy Ostrowa Wielkopolskiego są bardziej skłonni do poruszania się w zrównoważony sposób niemal do wszystkich celów podróży. Może to potwierdzać tezę o kluczowym znaczeniu zagospodarowania przestrzennego dla rozwoju zrównoważonej mobilności. Należy też zwrócić uwagę, że powyższe wyniki dotyczą badań preferencji, a nie zachowań komunikacyjnych – oznacza to, że respondenci nie byli zobligowani do prowadzenia tzw. dzienniczków podróży, które wykorzystuje się przy prowadzeniu kompleksowych badań ruchu.

Wykres 4. Środki transportu, którymi badani docierają do celów podróży.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

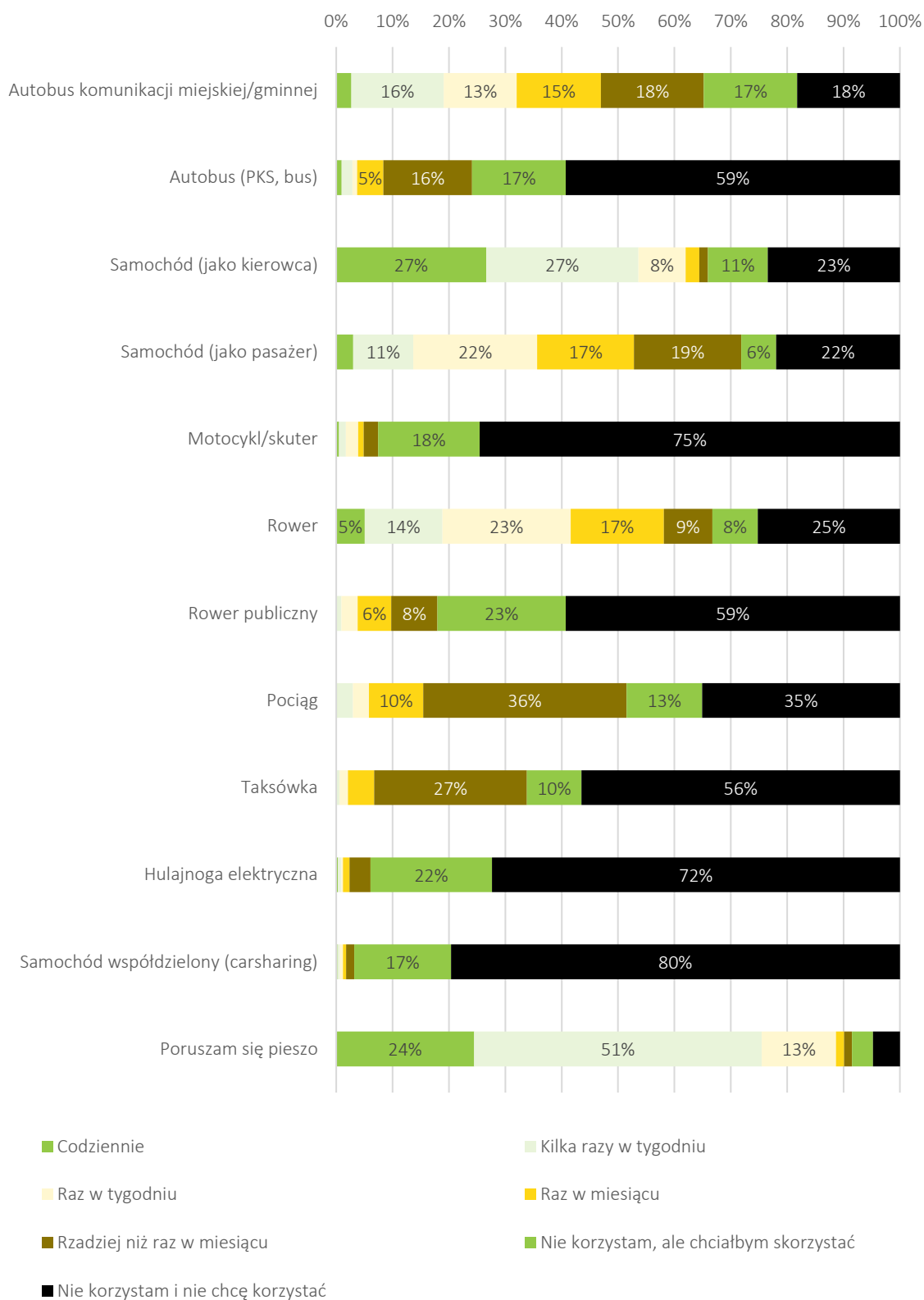
Okolo 20% mieszkańców AKO korzysta z komunikacji miejskiej lub gminnej codziennie lub prawie codziennie. Prawie drugie tyle (17%) nie korzysta dziś z tego typu połączeń, jednak chcieliby z nich skorzystać. Tylko 18% deklaruje, że nie chce w ogóle korzystać z komunikacji miejskiej lub gminnej. W wypadku autobusów komunikacji regionalnej – tzw. PKS-ów i busów odsetek osób, które nie chcą korzystać z tego rodzaju połączeń wynosi aż 59%. Regularnie (co najmniej raz w tygodniu) korzysta z nich ok. 10% mieszkańców AKO. Potencjalnie jest to jednak 27%, ponieważ aż 17% mieszkańców jest gotowych skorzystać z tego środka transportu, a dziś z niego nie korzysta. Poruszanie się pociągiem nie jest codziennym wyborem mieszkańców AKO, jednak przeszło połowa mieszkańców obszaru porusza się nim co najmniej raz w miesiącu.

Przeszło 60% dorosłych mieszkańców AKO to kierowcy regularnie korzystający z samochodu. 23% badanych nie korzysta i nie chce korzystać z samochodu (22% nawet jako pasażer). Odsetek osób regularnie poruszających się jako pasażer jest mniejszy niż kierowców, co potwierdza założenie o nieefektywnym wykorzystaniu samochodów – na ulicach AKO najczęściej spotkamy samochody, w których porusza się tylko jedna osoba. 17% badanych chciałoby skorzystać z carsharingu, 80% jest jednak sceptycznych wobec tej formy podróżowania. Tylko 3% badanych mieszkańców AKO w ogóle korzystało z możliwości współdzielenia samochodów.

42% dorosłych mieszkańców AKO co najmniej raz w tygodniu w okresie badania poruszało się rowerem. Zaledwie ¼ mieszkańców w ogóle nie jest skłonna do korzystania z tej formy poruszania się. Aż 22% dorosłych mieszkańców AKO chciałoby zacząć korzystać z hulajnowy elektrycznej.

Tylko 24% badanych stwierdziło, że codziennie porusza się pieszo, kolejnych 51% stwierdziło, że porusza się pieszo kilka razy w tygodniu. Ponad 10% badanych stwierdziło, że porusza się pieszo rzadziej niż raz w tygodniu lub w ogóle nie jest pieszymi, co wskazuje albo na bardzo niską aktywność, albo niską świadomość dotyczącą ruchu pieszego badanych. Sugeruje to konieczność przeprowadzania kampanii społecznych dotyczących ruchu pieszego.

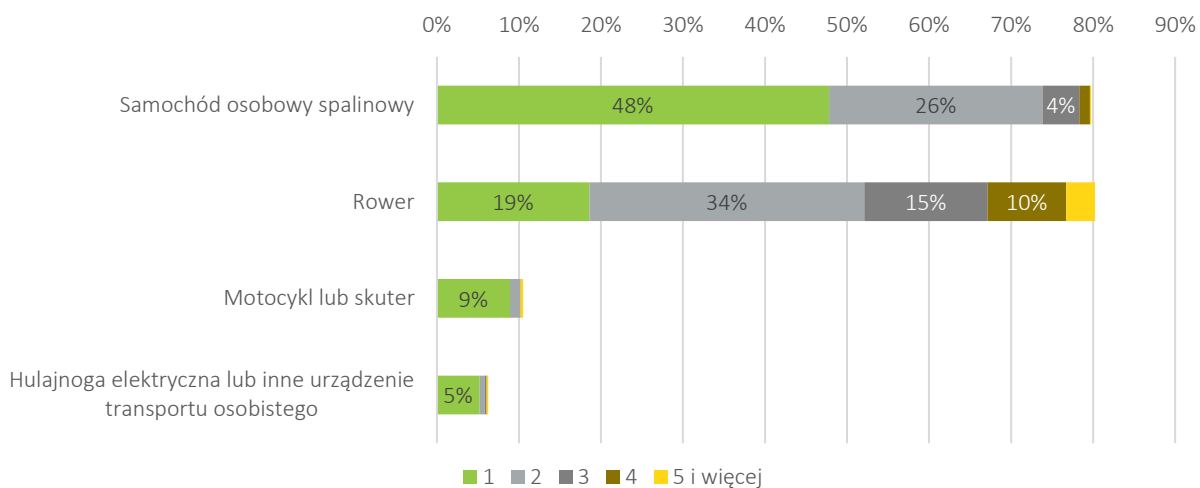
Wykres 5. Częstotliwość korzystania ze środków transportu.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Około 80% badanych gospodarstw domowych w AKO posiada przynajmniej jeden samochód, z czego w ponad 30% przypadków są to dwa pojazdy lub więcej. Także 80% badanych mieszkańców ma w domu przynajmniej jeden rower, jednak najpowszechniejszą odpowiedzią były dwa rowery (34% gospodarstw). Motocykl lub skuter dostępny jest w nieco ponad 10% gospodarstw, zaś hulajnoga elektryczna w 6%.

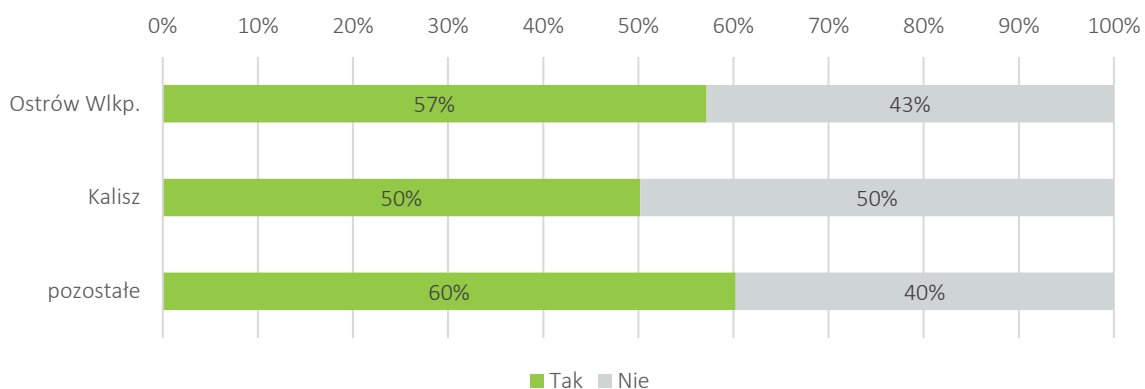
Wykres 6. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Przeważająca część badanych stwierdziła, że poprawa jakości transportu publicznego skłoniłaby ich do zmiany swoich zachowań komunikacyjnych. Twierdziła tak połowa mieszkańców Kalisza, 57% mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego i 60% mieszkańców mniejszych miast i obszarów wiejskich AKO.

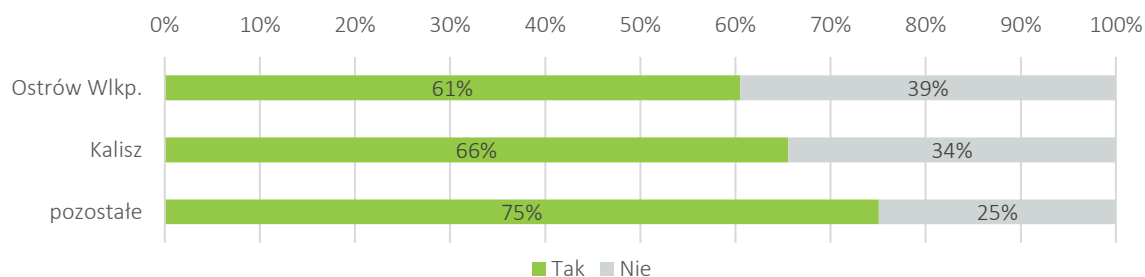
Wykres 7. Wpływ poprawy oferty transportu publicznego na skłonność do korzystania z niego.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W trakcie badania aż 75% badanych mieszkających poza Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim stwierdziło, że posiadanie samochodu jest warunkiem załatwienia wszystkich codziennych spraw. W Ostrowie Wielkopolskim było to 61%, zaś w Kaliszu 66%.

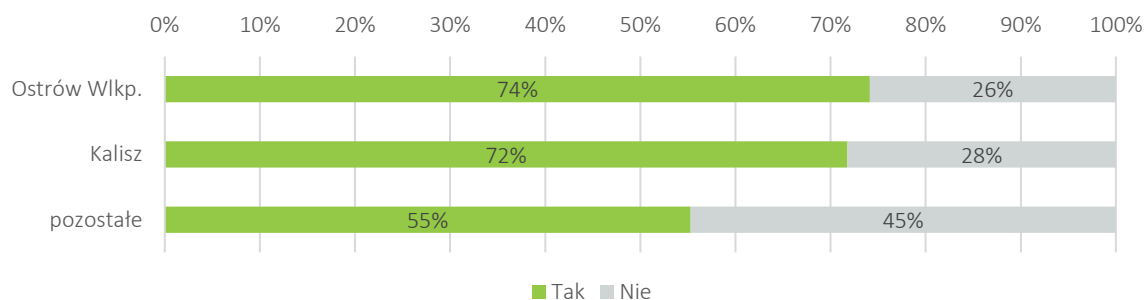
Wykres 8. Posiadanie samochodu jako warunek załatwienia codziennych spraw.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

74% badanych mieszkańców Ostrowa Wlkp. stwierdziło, że drogi w ich mieście są bezpieczne. Nieznacznie mniej (72%) oceniło jako bezpieczne drogi Kalisza. Aż 45% mieszkańców pozostałych obszarów negatywnie oceniło bezpieczeństwo dróg w ich otoczeniu.

Wykres 9. Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.



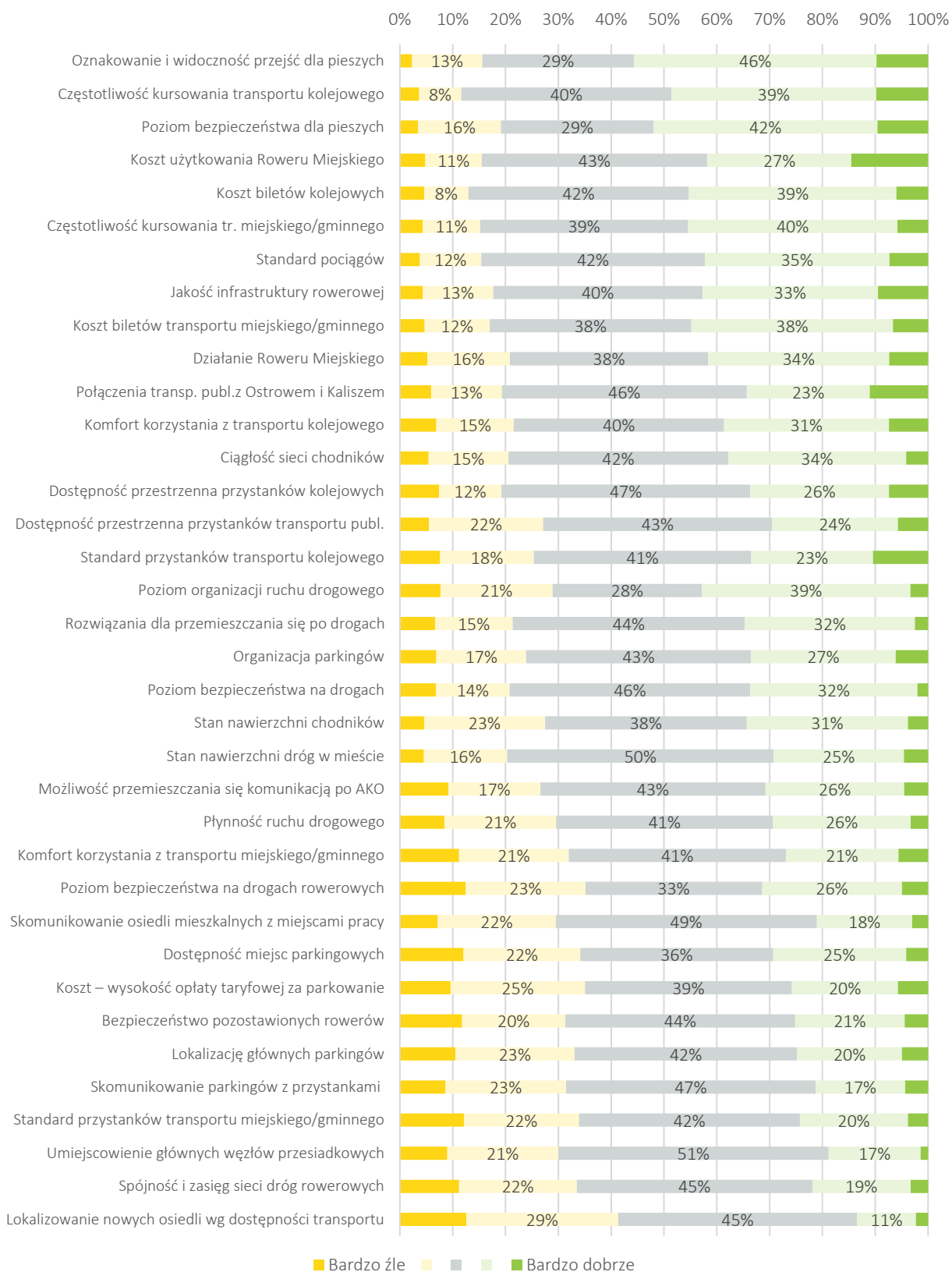
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Badani mieszkańcy AKO mogli ocenić poszczególne elementy systemu transportowego. Wyraźnie pozytywnie (ponad 50% oceniało dobrze lub bardzo dobrze) oceniono w AKO tylko dwa elementy systemu transportowego: oznakowanie i widoczność przejść dla pieszych oraz poziom bezpieczeństwa pieszych. Większość sfer otrzymała przeważająco ocenę w granicach 3,0-3,5 – nie wyróżniała się w oczach badanych ani pozytywnie, ani negatywnie, co może też wskazywać na brak wiedzy badanych do oceny sytuacji względem innych ośrodków.

Wyraźnie najgorzej oceniono urbanistykę miast i gmin AKO – lokalizowanie nowych osiedli z myślą o dostępności transportu publicznego uzyskało średnią ocenę 2,62. Ponad 30% negatywnych opinii zebrały ponadto następujące elementy systemu:

- spójność i zasięg sieci dróg rowerowych oraz poziom bezpieczeństwa na drogach rowerowych,
- umiejscowienie głównych węzłów przesiadkowych,
- standard przystanków,
- skomunikowanie parkingów z przystankami transportu zbiorowego,
- lokalizacja głównych parkingów,
- bezpieczeństwo pozostawionych rowerów,
- wysokość opłat za parkowanie,
- dostępność miejsc postojowych.

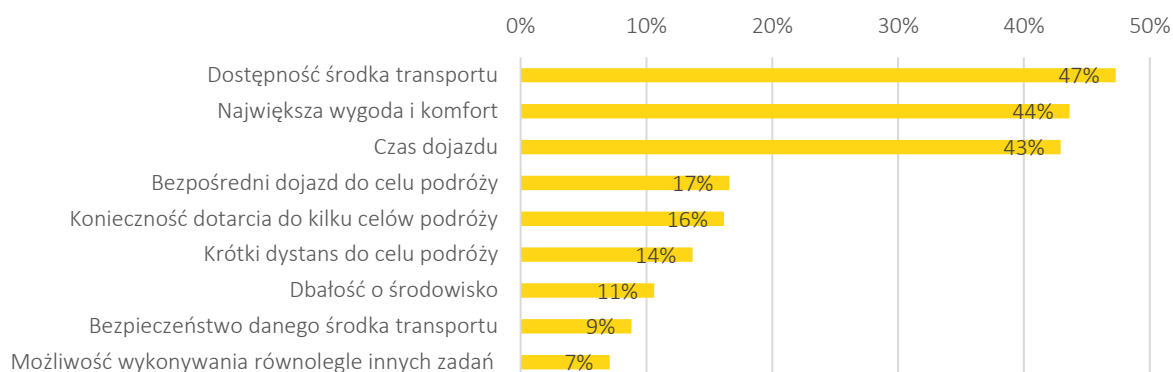
Wykres 10. Ocena elementów systemu transportowego.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Istnieją trzy najważniejsze czynniki wyboru środka transportu w AKO: dostępność, wygoda i czas dojazdu. Względy środowiskowe są istotne zaledwie dla 11% badanych mieszkańców.

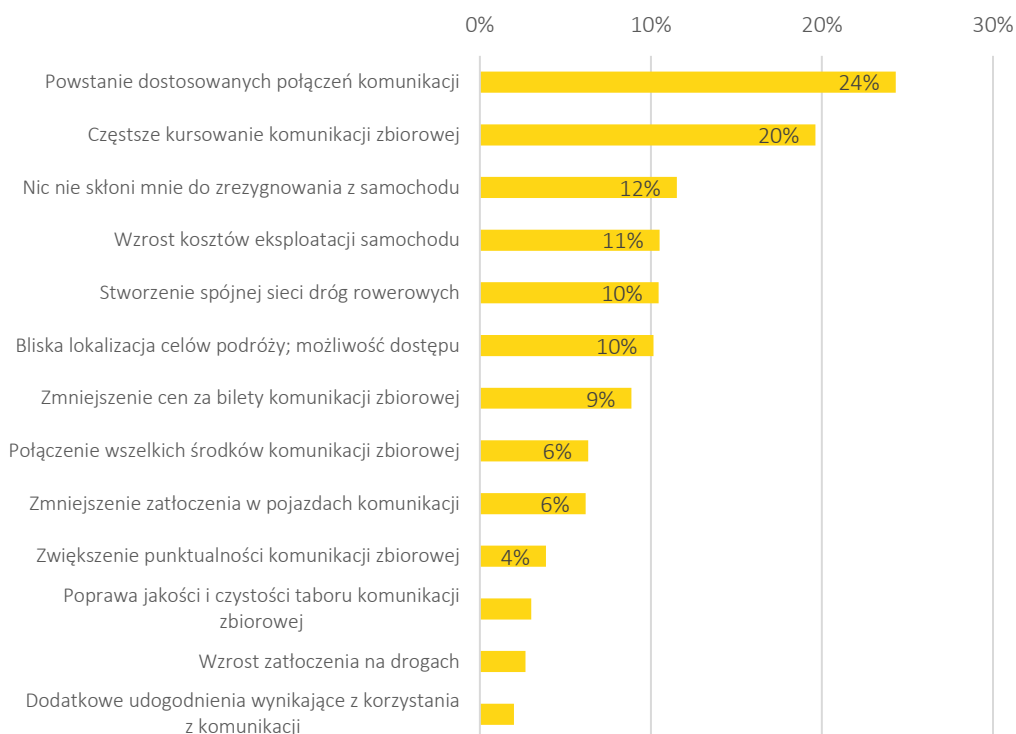
Wykres 11. Kryteria wyboru środka transportu.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Głównymi czynnikami, które mogłyby skłonić kierowców w AKO do rzadszego podróżowania samochodem, są: powstanie dostosowanych połączeń komunikacji miejskiej oraz jej częstsze kursowanie. Ceny nie są kluczowym czynnikiem, co potwierdza założenie o priorytecie liczby kursów nad kwestiami finansowymi jako czynnika determinującego zachowania komunikacyjne. Tylko 12% badanych stwierdziło, że nic nie jest w stanie skłonić ich do rezygnacji z samochodu.

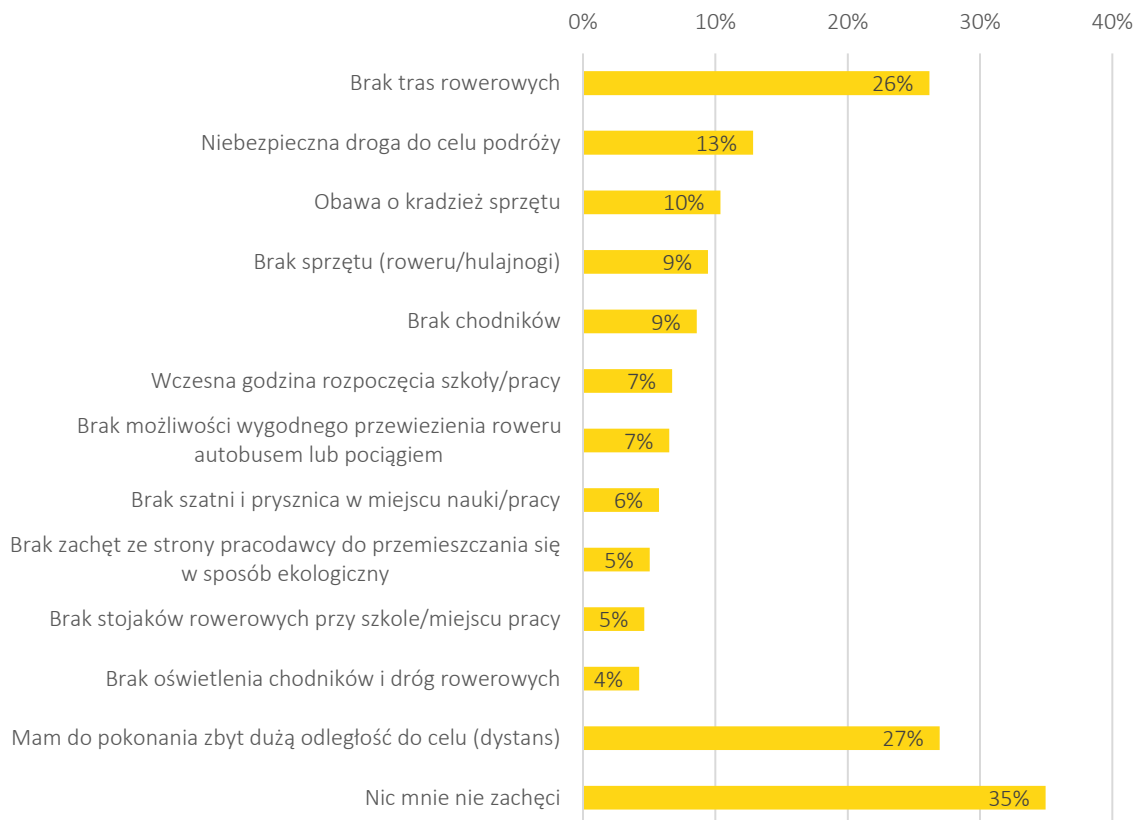
Wykres 12. Czynniki skłaniające mieszkańców AKO do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Najważniejszą barierą dla rozwoju ruchu rowerowego i UTO jest brak dróg dla rowerów. Jako istotne bariery mieszkańcy wymieniali także kwestie bezpieczeństwa czy obawy o kradzież sprzętu. 62% mieszkańców AKO nie jest skłonnych do przesiadki na rower, UTO czy częstszego poruszania się pieszo.

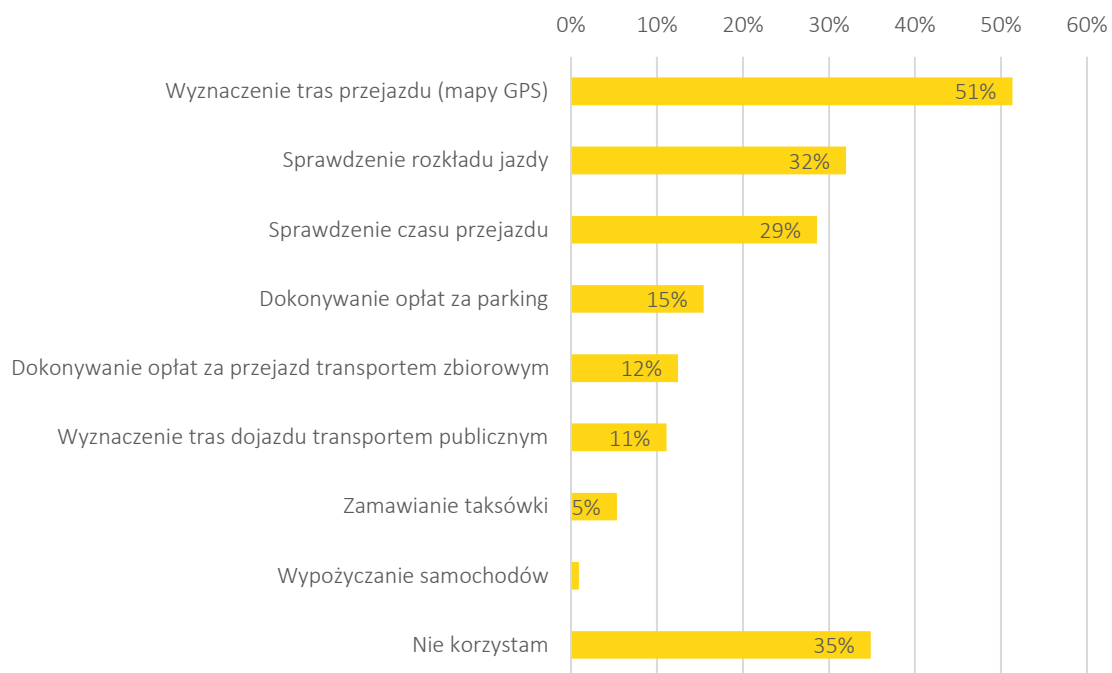
Wykres 13. Najważniejsze bariery mające wpływ na poruszanie się rowerem, hulajnogą lub pieszo.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Ponad połowa badanych wykorzystywała aplikacje mobilne w celu wyznaczania tras przejazdu. Z rozkładu jazdy w telefonie korzystała prawie 1/3 badanych, czyli znaczna część osób korzystających regularnie z transportu publicznego. Tylko 15% dokonywało za pomocą aplikacji opłat za parkowanie, jeszcze mniej, bo 12%, kupowało bilety na transport publiczny w telefonie. 35% badanych w ogóle nie korzystało z aplikacji mobilnych w celu planowania mobilności. Powyższe wyniki dotyczące wykorzystania aplikacji mobilnych w celach transportowych warto uwzględnić przy zamiarze projektowania funkcjonalności aplikacji dotyczącej zrównoważonej mobilności w AKO.

Wykres 14. Sposoby wykorzystywania aplikacji mobilnych w celach transportowych.

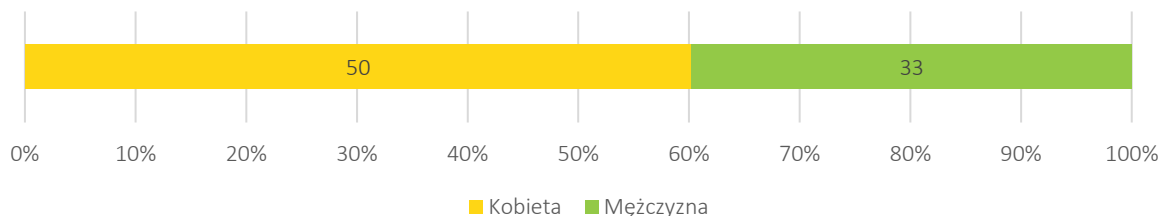


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

5. Analiza badań ankietowych wśród młodzieży.

Badania ankietowe zostały zrealizowane w czerwcu 2022 r. Wzięło w nich udział 83 uczniów szkół ponadpodstawowych, z czego 50 osób stanowiły kobiety oraz 33 osoby to mężczyźni z terenu AKO.

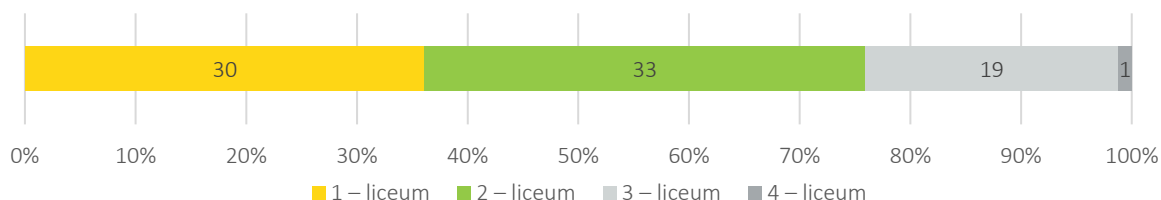
Wykres 15. Uczniowie z podziałem na płeć.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Wśród uczniów biorących udział w ankiecie najczęściej odpowiedzi udzielili uczniowie klas drugich, następnie klas pierwszych i trzecich. Jedynie jedna osoba biorąca udział w ankiecie była uczniem klasy czwartej.

Wykres 16. Uczniowie z podziałem na klasy.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Największą grupę uczniów biorących udział w badaniu stanowiły osoby zamieszkujące Kalisz, których było 31. Kolejnymi najliczniejszymi grupami byli uczniowie pochodzący z Gmin: Brzeziny, Gołuchów, Godziesze Wielkie oraz Opatówek.

Tabela 1. Gmina pochodzenia uczniów.

Jednostka terytorialna	2020
Blizanów	3
Brzeziny	6
Ceków-Kolonia	2
Godziesze Wielkie	4
Gołuchów	5
Kalisz	31
Koźminek	5
Lisków	3

Jednostka terytorialna	2020
Mycielin	1
Nowe Skalmierzyce	2
Odolanów	0
Opatówek	5
m. Ostrów Wielkopolski	2
Ostrów Wielkopolski	1
Pleszew	4
Przygodzice	0
Raszków	0
Sieroszewice	0
Sośnie	0
Stawiszyn	4
Szczytniki	2
Żelazków	3

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Ponad 90% uczniów uczy się w szkołach zlokalizowanych na terenie Kalisza, 4 uczniów zadeklarowało miejsce nauki jako Ostrów Wielkopolski, natomiast 2 uczniów Gminę Lisków.

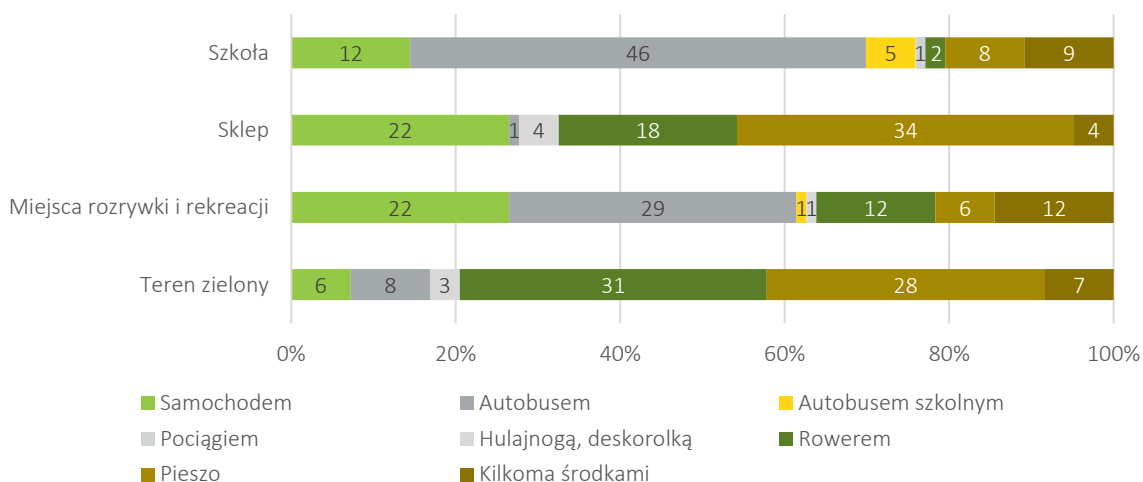
Tabela 2. Gmina uczęszczania do szkoły.

Gmina	Liczba uczniów
Gmina Lisków	2
Miasto Kalisz	77
Miasto Ostrów Wielkopolski	4

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w dojazdach do szkoły jest autobus, z którego korzysta ponad połowa uczniów. Na kolejnej pozycji uplanował się samochód, z którego korzysta 12 uczniów. Sytuacja wygląda zupełnie inaczej, jeśli chodzi o dojazdy do sklepu oraz miejsc rozrywki i rekreacji, gdzie zauważalny jest wzrost wykorzystania samochodu. W dojazdach do terenów zielonych najczęściej wykorzystywany jest rower oraz dojście pieszo.

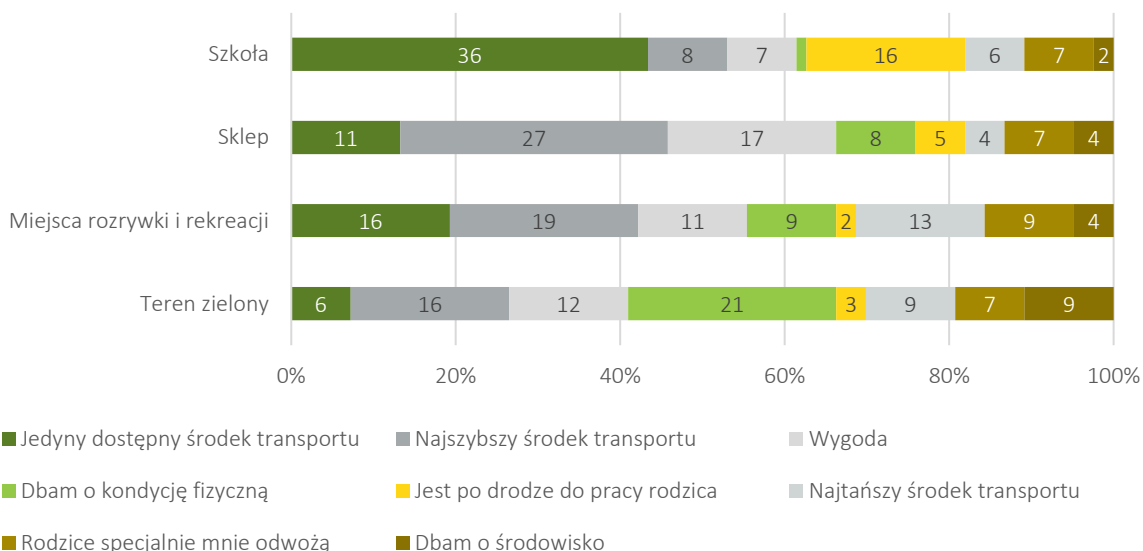
Wykres 17. Sposób dotarcia do wyznaczonych miejsc.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Motywy wybierania danego środka transportu związane są głównie z dostępnością do danej formy transportu, co najlepiej widać w przypadku dojazdów do szkoły. Część uczniów dojeżdża z rodzicami, którzy jadąc do pracy, zostawiają ich w szkole. Wśród dojazdów do sklepu oraz miejsc rozrywki i rekreacji uczniowie wybierają dany środek transportu z względu na szybkość dojazdu. Dbłość o kondycję fizyczną jest główną determinantą w dojazdach do terenów zielonych.

Wykres 18. Motyw wyboru danego środka transportu.

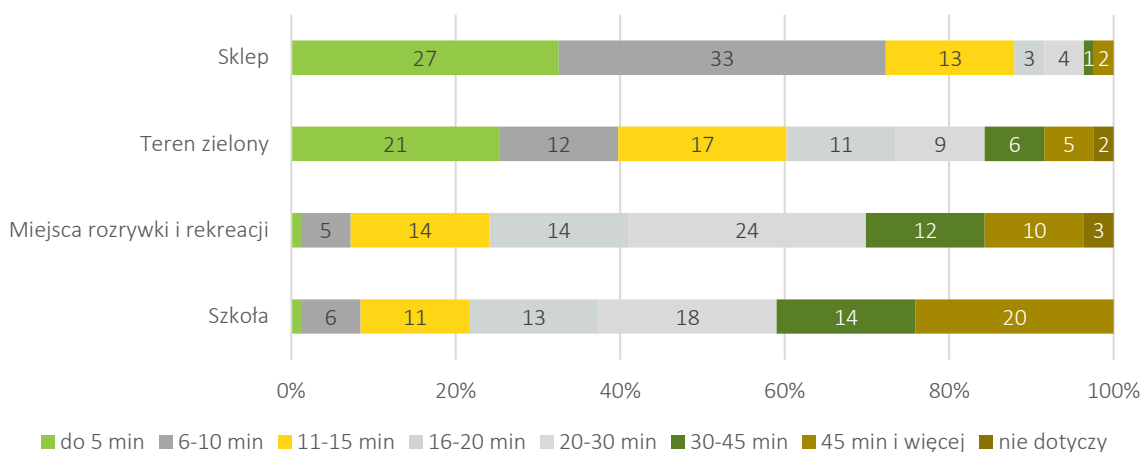


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Uczniowie zostali poproszeni o podanie czasu dojazdu do poszczególnych miejsc. Dotarcie do sklepu w ciągu 10 minut zadeklarowało 60 uczniów. Oznacza to bardzo dobrą dostępność obiektów handlowych. W przypadku dotarcia do terenów zielonych sytuacja jest bardziej złożona, jednak największe zróżnicowanie w dotarciu odnotowano w dojazdach do miejsc rozrywki i rekreacji oraz szkół. Ponad połowa uczniów musi poświęcić co najmniej 30 minut na dotarcie do celu. W przypadku dotarcia do szkoły co czwarty uczeń musi poświęcić co

najmniej 45 minut. Wynika to z faktu, że szkoły ponadpodstawowe są często zlokalizowane w miastach powiatowych.

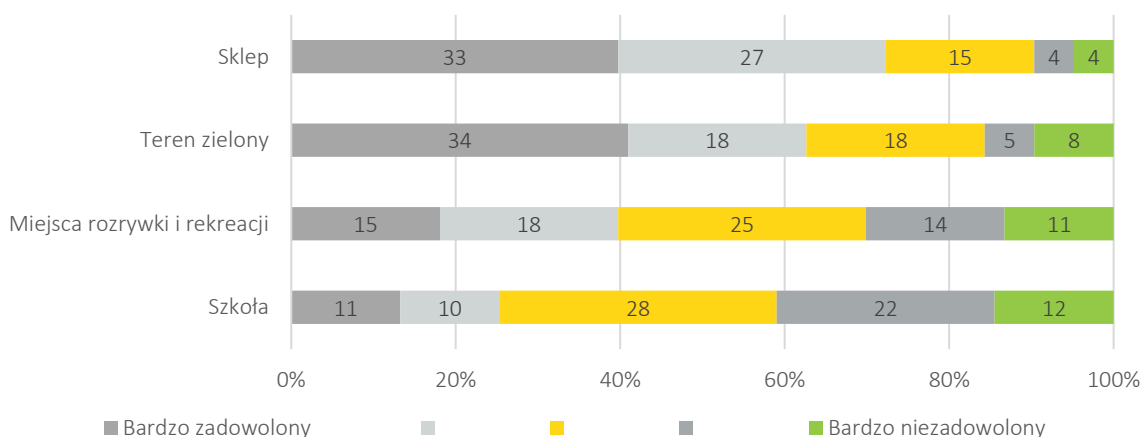
Wykres 19. Czas dojazdu do wyznaczonych miejsc.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Czas dotarcia do docelowego miejsca bezpośrednio przekłada się na zadowolenie ze sposobu dotarcia. Największy odsetek uczniów jest zadowolonych ze sposobu dotarcia do sklepów oraz terenów zielonych. Uczniowie są najmniej zadowoleni ze sposobu dotarcia do szkoły. Szkoły ponadpodstawowe w większości zlokalizowane są w centrum miast powiatowych, co wymusza dłuższy czas dojazdu do szkoły i przekłada się na poziom zadowolenia.

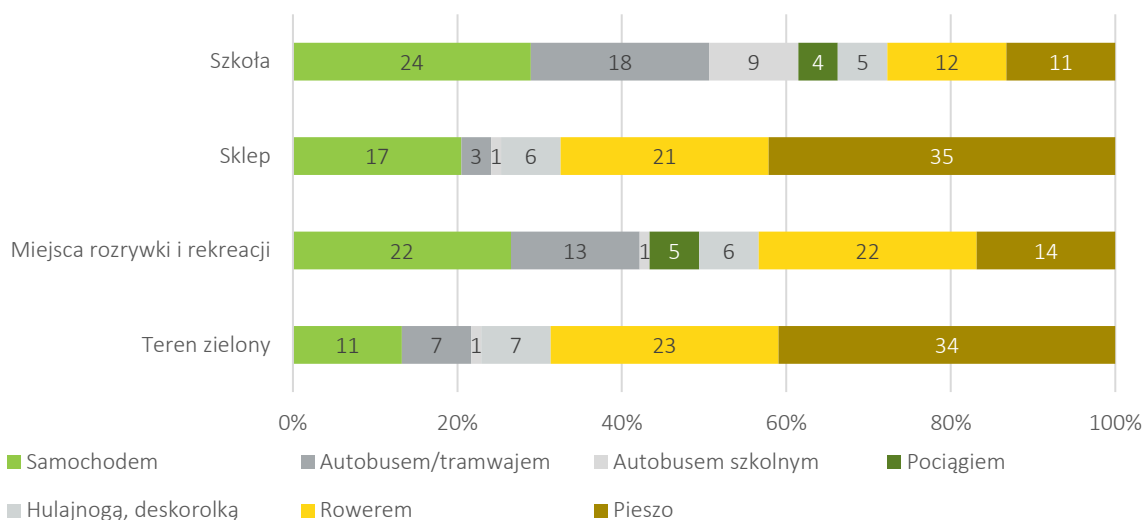
Wykres 20. Poziom zadowolenia ze sposobu dotarcia do wyznaczonych miejsc.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Uczniowie zostali poproszeni o wskazanie środków transportu, z których najbardziej chcieliby korzystać w dojazdach do poniższych miejsc. Zauważalny jest dwukrotny wzrost zainteresowania dojazdem samochodem do szkoły przy równoczesnym spadku korzystania z autobusu. W przypadku dotarcia do sklepu zaobserwowano wzrost zainteresowania dotarcia za pomocą roweru. Z kolei, w przypadku dotarcia do miejsc rozrywki i rekreacji oraz terenów zielonych, wzrosło zainteresowanie dojściem pieszo.

Wykres 21. Preferowany środek transportu dotarcia do wyznaczonych miejsc.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Młodzież została zapytana o powody, które mogą zachęcić do korzystania z hulaj nogi, roweru lub dojścia pieszo do szkoły. Najczęściej wskazywaną odpowiedzią była wygodna trasa rowerowa do szkoły. Uczniowie wskazali również możliwość bezpiecznego miejsca do przechowywania roweru. Inwestycje w infrastrukturę rowerową znacząco zachęciłyby uczniów do korzystania z rowerów w codziennym dojeździe do szkoły.

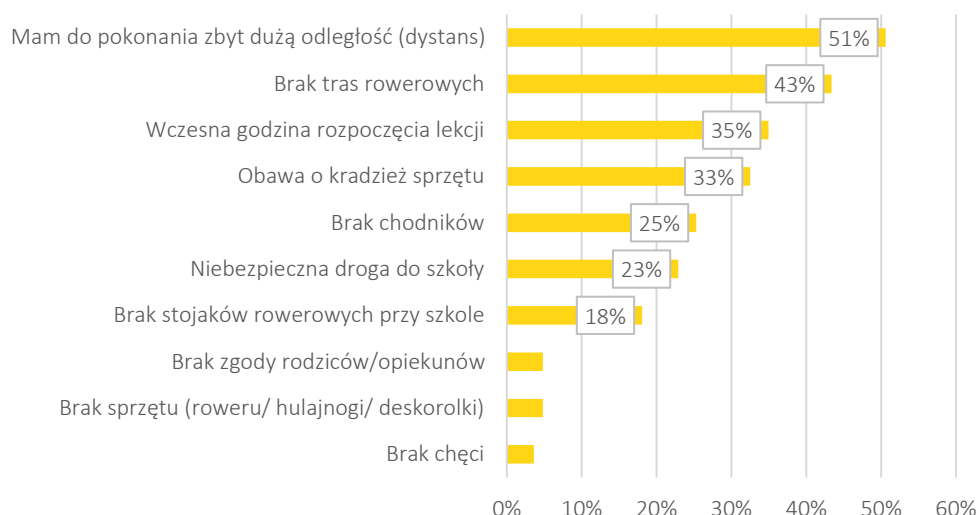
Wykres 22. Czynniki zachęcające do codziennego dojazdu do szkoły hulajnogą, rowerem lub dojścia pieszo.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Największą przeszkodą w dojeździe rowerem, hulajnogą lub przejściu pieszo do szkoły stanowi zbyt duża odległość między miejscem zamieszkania a szkołą. Uczniowie wskazali również na brak tras rowerowych, co przekłada się na zmniejszenie bezpieczeństwa. Również wczesne godziny rozpoczęcia lekcji są przeszkodą w dojeździe do szkoły rowerem czy hulajnogą.

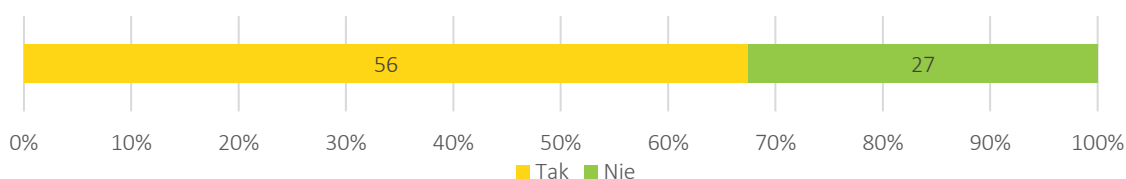
Wykres 23. Przeszkody w dojeździe rowerem i hulajnogą lub przejściu pieszo do szkoły.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Uczniowie zostali zapytani również o konieczność posiadania samochodu osobowego w celu wygodnego załatwienia codziennych spraw. Niespełna 70% ankietowany uważa, że konieczne jest posiadanie własnego środka transportu. Z kolei co trzecia osoba jest zdania, że nie jest konieczne posiadanie własnego samochodu, aby móc załatwiać codzienne sprawy. Rozkład wyników może wynikać z braku lub słabej oferty transportu publicznego oraz innych alternatyw względem samochodu.

Wykres 24. Konieczność posiadania samochodu osobowego w gminie zamieszkania do wygodnego załatwienia codziennych spraw.

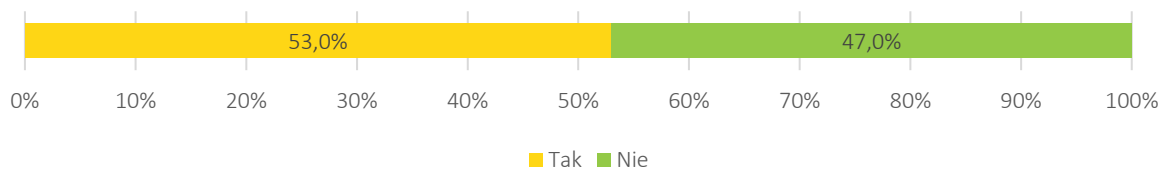


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Badani odpowiedzieli także na pytanie dotyczące bezpieczeństwa na drogach w miejscu zamieszkania. Ponad połowa uczniów uważa, że drogi w miejscu zamieszkania są bezpieczne, jednak 47% uczniów jest przeciwnego zdania.

Wykres 25. Bezpieczeństwo dróg w miejscu zamieszkania.

Czy uważasz, że drogi w Twojej miejscowości i w najbliższej okolicy są bezpieczne?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

6. Analiza badań geoankietowych.

Badanie opinii społecznej zostało przeprowadzone za pomocą internetowego formularza w formie graficznej pozwalającego na zaznaczenie określonego punktu i odcinka na mapie. Celem badań ankietowych było poznanie opinii różnych środowisk na temat mobilności na obszarze Aglomeracji. W ramach formularza respondenci odpowiadali na następujące pytania:

1. Rysując punkt na mapie wskaż przystanki. Gdzie występują niedogodności lub trudności podczas przesiadek między różnymi środkami transportu.
2. Rysując punkt na mapie wskaż niebezpieczne miejsca na drogach.
3. Podaj powody, dla których narysowane punkty w pytaniu 2 są niebezpieczne.
4. Rysując punkt na mapie wskaż miejsca na sieci drogowej, w których występują nieoświetlone przejścia dla pieszych lub przejazdy dla rowerów.
5. Rysując linię na mapie wskaż miejsca, w których brakuje drogi rowerowej lub droga rowerowa jest w złym stanie technicznym.
6. Rysując punkt na mapie wskaż miejsca, do których podróżujesz rowerem codziennie.
7. Rysując punkt na mapie wskaż miejsca, do których podróżujesz rowerem codziennie
8. Rysując linię na mapie wskaż miejsca gdzie brakuje chodnika bądź chodnik istnieje, ale jest w złym stanie technicznym.

Badanie zostało przeprowadzone w okresie od 13 czerwca do 1 lipca 2022 r. W badaniu wzięło udział 26 osób, z czego 54% stanowili mężczyźni, a 46% kobiety. Największa część respondentów pochodziła z Gminy i Miasta Ostrow Wielkopolski (27%) oraz Miasta Kalisz (17%). Najbardziej liczną grupą wiekową są osoby w przedziale wiekowym 40-44 lata, co stanowi 34% badanych. Dominującą grupą w pytaniu o status na rynku pracy są osoby pracujące (90%).

W pytaniu nr 1 poproszono o wskazanie przystanków, gdzie występują niedogodności lub trudności podczas przesiadek. Możemy zauważyć duże skupisko punktów w okolicach wsi Głogowa (gm. Raszków - przystanek autobusowy w Raszkowie w ul. Wałowej oraz przystanki wzdłuż drogi pomiędzy Raszkowem i Korytnicą), Ostrowa Wielkopolskiego (pętla Limanowskiego Wenecja, pętla Wańkowicza, pętla Zacharzew, przystanki w rejonie placu Bankowego, przystanek Spomasz w ul. Kaliskiej przystanek autobusowy Odolanowska, przystanek Szkoła w ul. Kordeckiego, przystanek Chłapowskiego, przystanki autobusowe w rejonie skrzyżowania ul. Chłapowskiego i ul. Kordeckiego), Kalisza (przystanki autobusowe w rejonie ul. Podmiejskiej, ul. Górnośląskiej w sąsiedztwie Galerii Amber, w północnej części ul. Częstochowskiej, przystanek autobusowy Poznańska w al. Wojska Polskiego i przystanek autobusowy w ul. F. Chopina), czy w rejonie Pleszewa (przystanki autobusowe w rejonie drogi nr 12 na odcinku pomiędzy ul. Klonową i Parkową w Lenartowicach).

W pytaniu nr 2 należało wskazać na mapie niebezpieczne miejsca na drogach. W następnej kolejności, w pytaniu nr 3 poproszono o podanie przyczyn, dla których wskazany punkt wpisuje się w miejsce zagrażające bezpieczeństwu na drodze. W Ostrowie Wielkopolskim zostały wskazane punkty przy Rondzie Sybiraków, gdzie została podkreślona mała widoczność oraz

brak miejsca do zatrzymania się przed wjazdem na rondo. Na ulicy Odolanowskiej w Ostrowie Wielkopolskim został wskazany również wiadukt. Ankietowani wskazali tam na problem ze słabym oznakowaniem i zasłoniętym przez metalowe bariery przejazdem rowerowym oraz na zbyt małą liczbę przejść dla pieszych w pobliżu wiaduktu. W Mieście Kalisz ankietowani najczęściej wskazywali ul. Dobrzecką oraz św. Michała, gdzie problemem są dziury w drogach oraz parkowanie na jezdni. Prowadzi to do ograniczenia widoczności, zastawiania wjazdów czy zmniejszenia szerokości pasa ruchu. Respondenci wskazali również ul. Stawiszyńską jako problematyczną ze względu na brak ścieżki rowerowej oraz duże natężenie ruchu kołowego. Kolejnym miejscem, gdzie występuje duże skupienie punktów z miejscami niebezpiecznymi są okolice wsi Głogowa. Na wskazanym odcinku ul. Jarocińskiej niebezpieczeństwo może stanowić brak chodnika, ścieżki rowerowej oraz samochody, które poruszają się z dużą prędkością. We wsi Godziesze Wielkie największy problem stanowią zły stan pasa drogowego oraz nadmierna prędkość samochodów na ul. Ostrowskiej. W centralnej części wsi Mycielina niebezpieczeństwo stanowi słaba widoczność przy wjeździe na skrzyżowanie drogi z Korzeniewa do Mycielina z ulicami w Mycielinie. Na terenie wsi Słuszków kierowcy poruszają się ze zbyt dużą prędkością przez skrzyżowanie, pomimo dzieci wysiadających z autobusu. Natomiast ankietowani w Strugach wskazali na problem ze skrzyżowaniem, gdzie nie ma sygnalizacji, zdarzają się wymuszenia pierwszeństwa, jest słaba widoczność, a kierowcy przecinają pasy ruchu bez zwrócenia uwagi na innych uczestników ruchu. Według odpowiedzi respondentów uwagę należy zwrócić również na DK12 w okolicach wsi Macew. Niebezpiecznym miejscem jest tam przejście dla pieszych. Mimo poprawnego oznakowania przejścia występuje tam bardzo duży ruch samochodów, które poruszają się z dużą prędkością. Kierowcy wyjeżdżający z zakrętu mają ograniczoną widoczność i mniejszy czas na reakcję w odniesieniu do pieszych. W kolejnych miejscach niebezpiecznych zaznaczonych na mapie respondenci wskazywali na takie problemy jak: częste wypadki, kolizje, brak oznaczenie pionowego A-24, brak dostosowania prędkości do oznakowania pionowego, brak infrastruktury rowerowej na trasach o dużym natężeniu ruchu, słaby stan techniczny dróg oraz brak chodnika na terenach wsi Aglomeracji.

Ankietowani w pytaniu nr 4, dotyczącym wskazania miejsc na sieci drogowej, w których występują nieoświetlone przejścia dla pieszych lub przejazdy dla rowerów zdecydowanie wskazali okolice wsi Głogowa (gm. Raszków), a w szczególności ul. Jarocińską oraz południowo-zachodnią część Miasta Kalisz. Wskazuje to na konieczność przeprowadzenia programu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia na przejściach dla pieszych oraz przejazdach dla rowerów w tych miejscach, a także na obszarze Aglomeracji. Następnie wyniki audytu powinny zostać zrealizowane.

Pytanie 5 w ankiecie miało ukazać braki infrastruktury rowerowej lub jej zły stan techniczny na obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Respondenci wskazali na największe uchybienia w północnej oraz południowo-zachodniej części Aglomeracji. Mieszkańcy sugerowali poprawę stanu technicznego dróg rowerowych przy głównych ciągach komunikacyjnych oraz budowę nowej infrastruktury rowerowej do miejsc atrakcyjnych turystycznie lub będących terenami zielonymi o malowniczym krajobrazie.

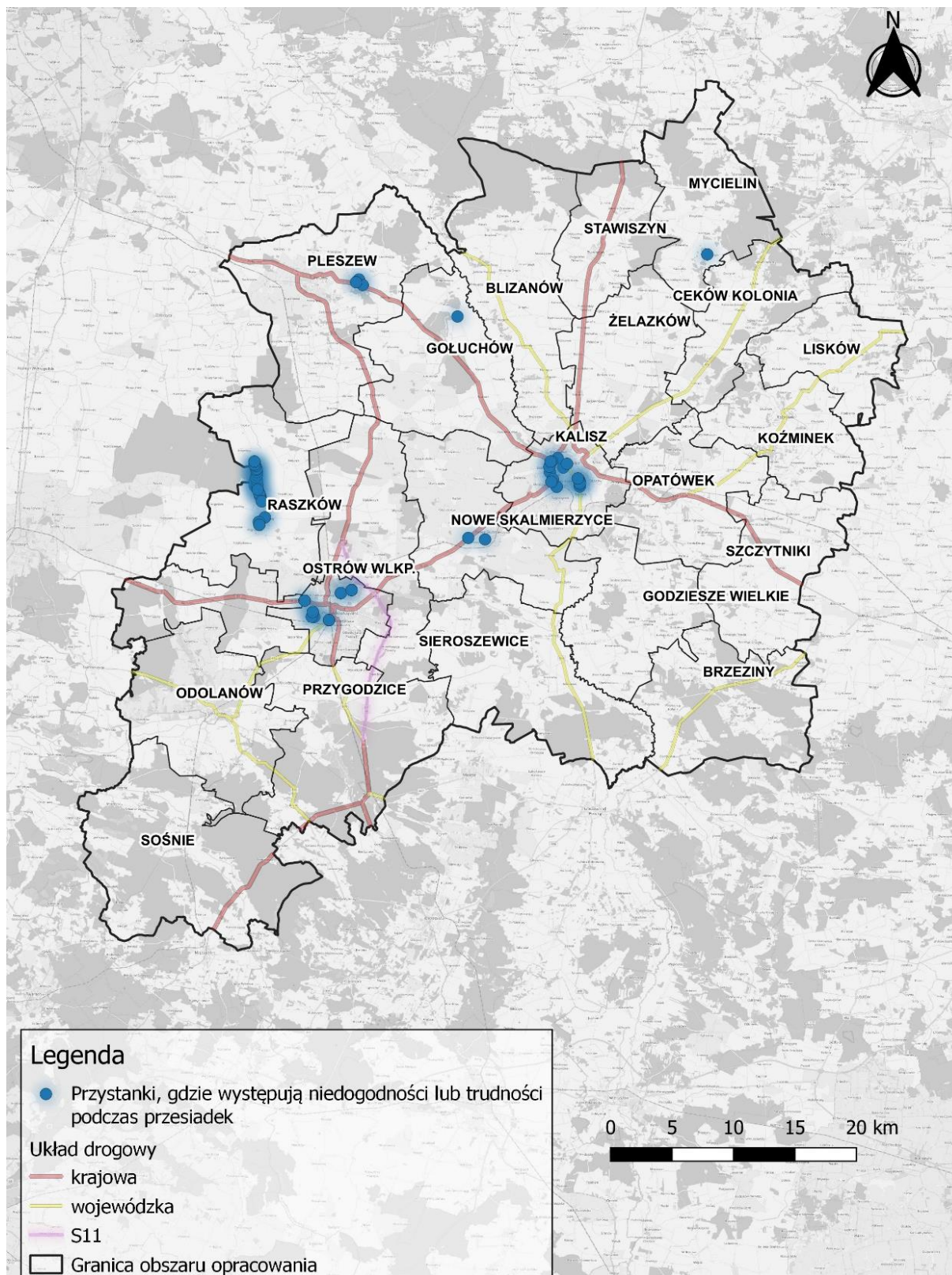
Mieszkańcy jako cel codziennej podróży rowerem (pytanie 6) wskazują Miasto Kalisz, obszary gm. Gołuchów, odc. Godziesze Wielkie – Godziesze Małe, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 470 oraz wsi Odrodzenie w gm. Raszków.

Natomiast w pytaniu o podróże rekreacyjne (pytanie nr 7) można zauważyć, że w odpowiedziach dominują okolice wsi Gołuchów oraz Jeziora Gołuchowskiego, lasów położonych koło gm. Raszków, pałacu w Bugaju, Antoninie, jeziora Szperek, lasów położonych koło Sobocina (gm. Godziesze Wielkie), stawu Lubień koło Józefowa w gm. Lisków, wzdłuż trasy kolei wąskotorowej na odc. Florentyna – Żelazków, Zbiersk – Mycielin.

W pytaniu 8 poproszono o wskazanie linią na mapie odcinków, gdzie brakuje chodnika lub jest on w złym stanie technicznym. Najczęściej wskazywano Miasto Kalisz. Respondenci wskazywali takie ulice jak: Dobrzecka, Graniczna, Legionów, Górnośląska czy Polna, a w Ostrowie Wielkopolskim wskazywano al. Powstańców Wielkopolskich oraz ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego w okolicy Stadionu Miejskiego. Powodem takiej odpowiedzi jest niezadawalający stan techniczny chodnika. Na obszarach wiejskich zaznaczono brakujące odcinki chodników od Żelazkowa przez Florentynę do drogi wojewódzkiej nr 470, od Godziesze Wielkich do Woli Droszewskiej, od Bielaw do Turska, od Jedlec do Macewa (gm. Gołuchów), od Słowik do Pietrzykowa w gminie Koźminek wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 471, od Kościelec do Kościelca-Kolonii, w Słuszkowie, Klotyldowie (gm. Mycielin), na ul. Południowej w Jankowie Przygodzkim (gm. Przygodzice).

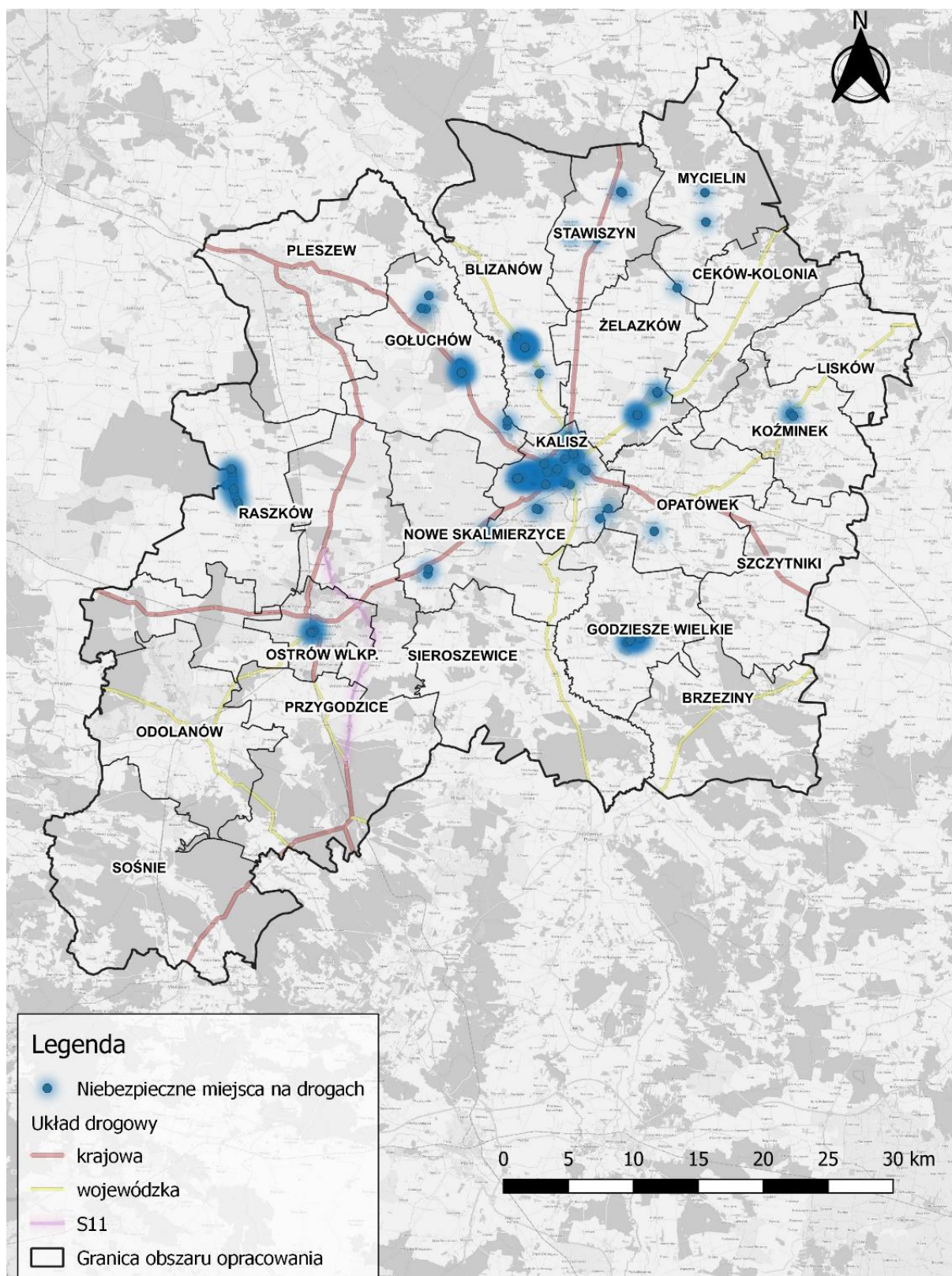
Wyżej opisane wyniki zostały zwizualizowane na mapach umieszczonych na kolejnych stronach opracowania.

Mapa 1. Przystanki, gdzie występują niedogodności lub trudności podczas przesiadek według respondentów ankiety.



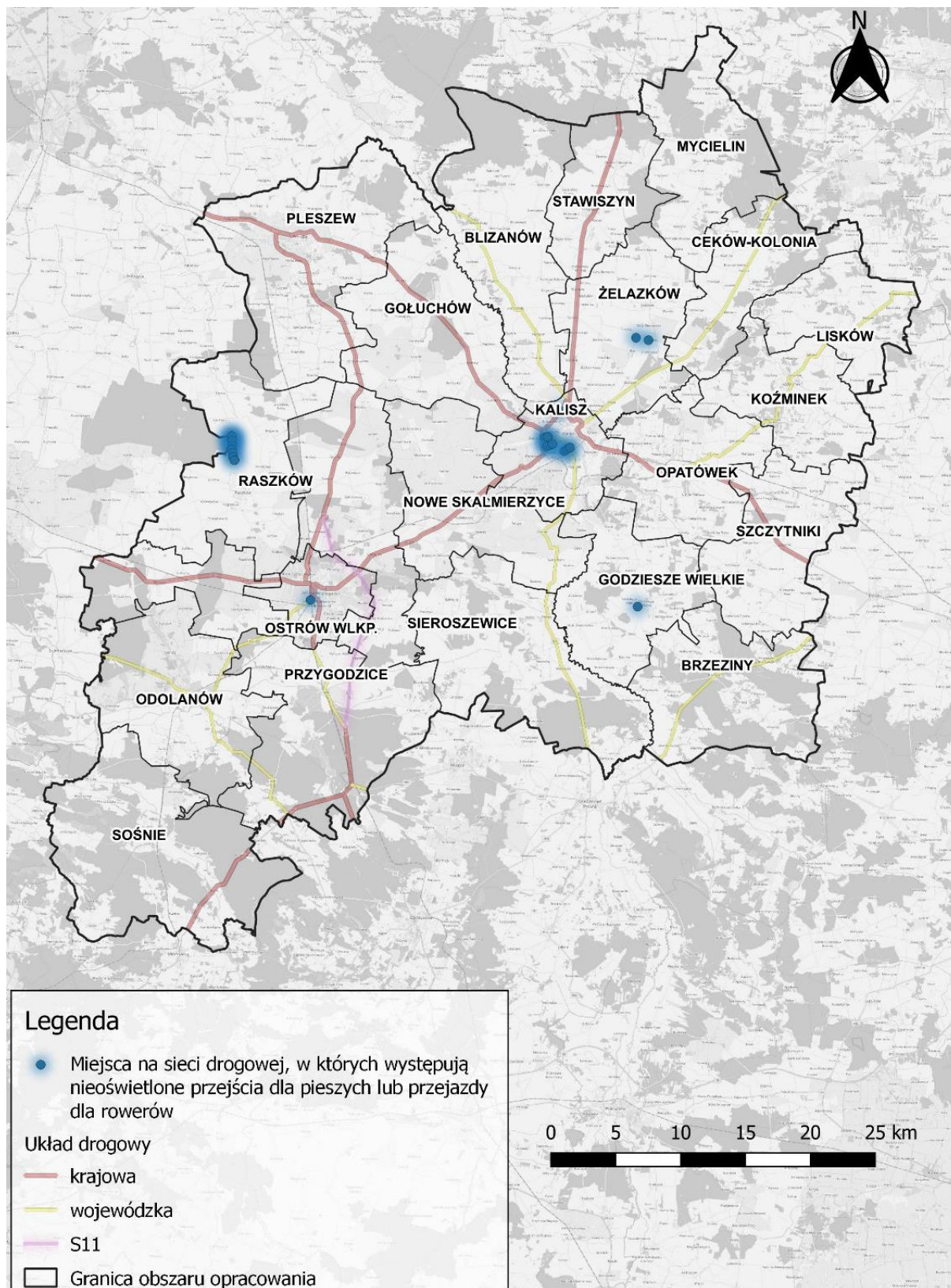
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 2. Niebezpieczne miejsca na drogach według respondentów ankiety.



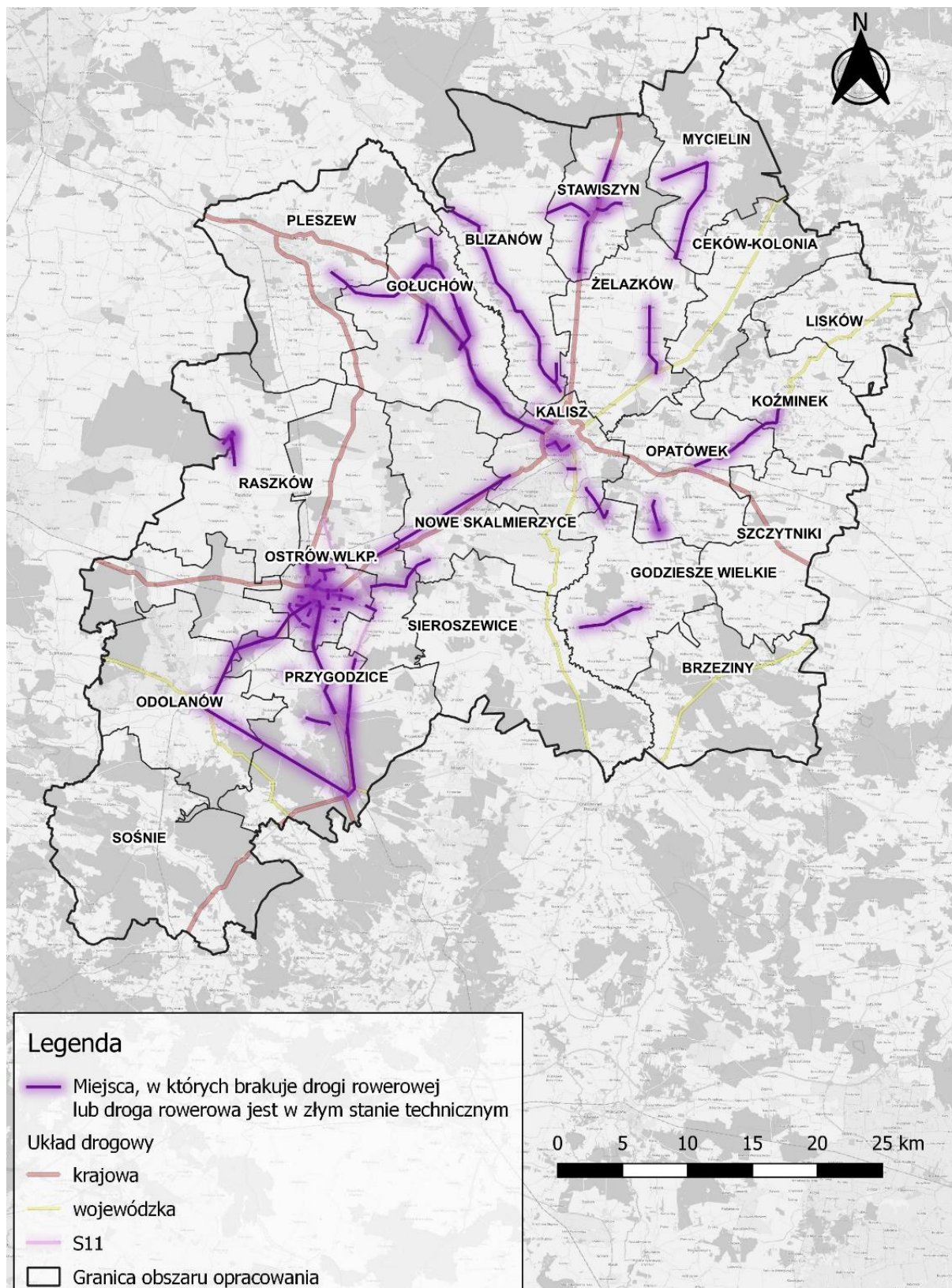
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 3. Miejsca na sieci drogowej, w których występują nieoświetlone przejścia dla pieszych lub przejazdy dla rowerów według respondentów ankiety.



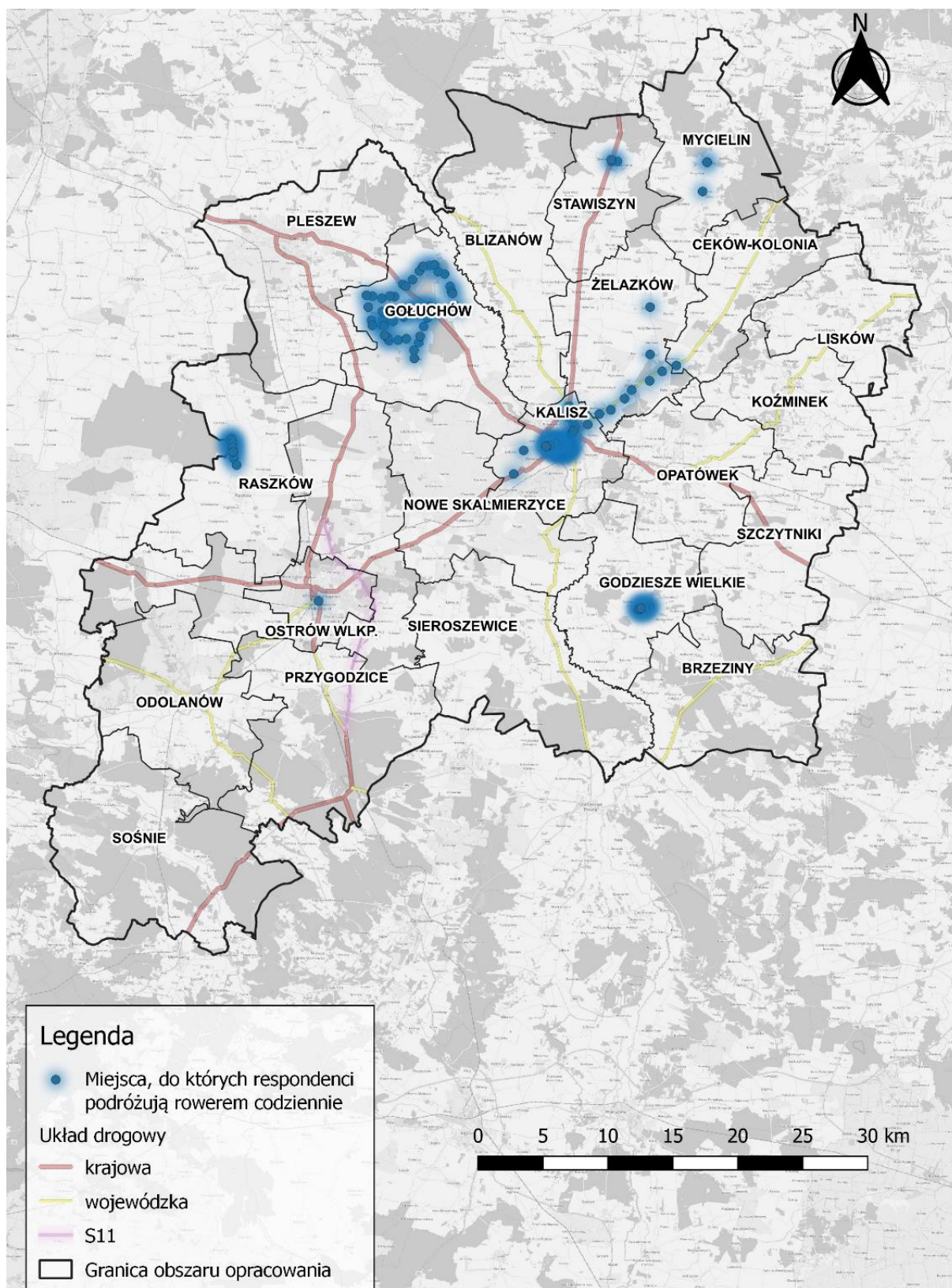
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 4. Miejsca, w których brakuje drogi rowerowej lub droga rowerowa jest w złym stanie technicznym według respondentów ankiety.



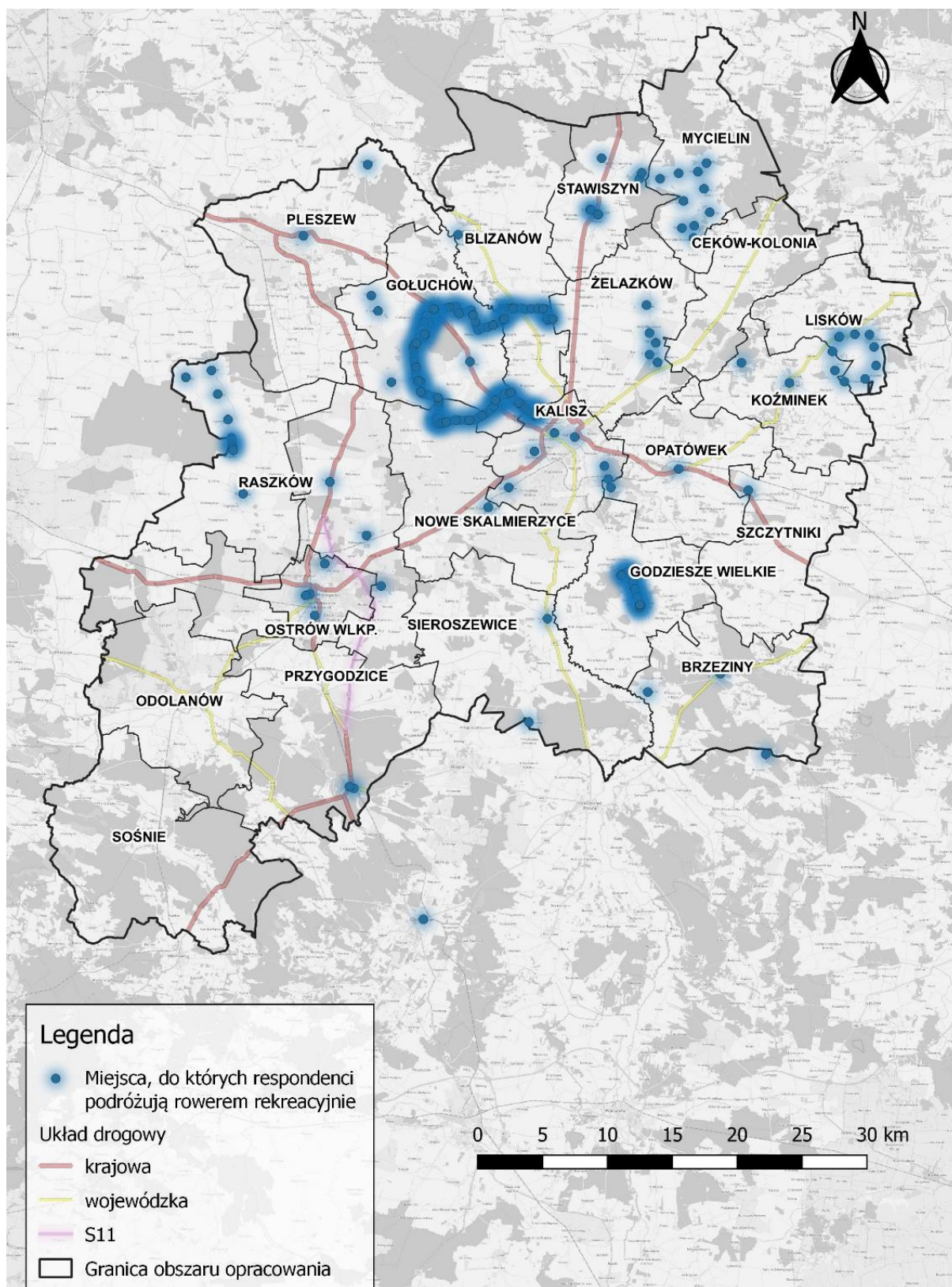
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 5. Miejsca, do których respondenci podróżują rowerem codziennie.



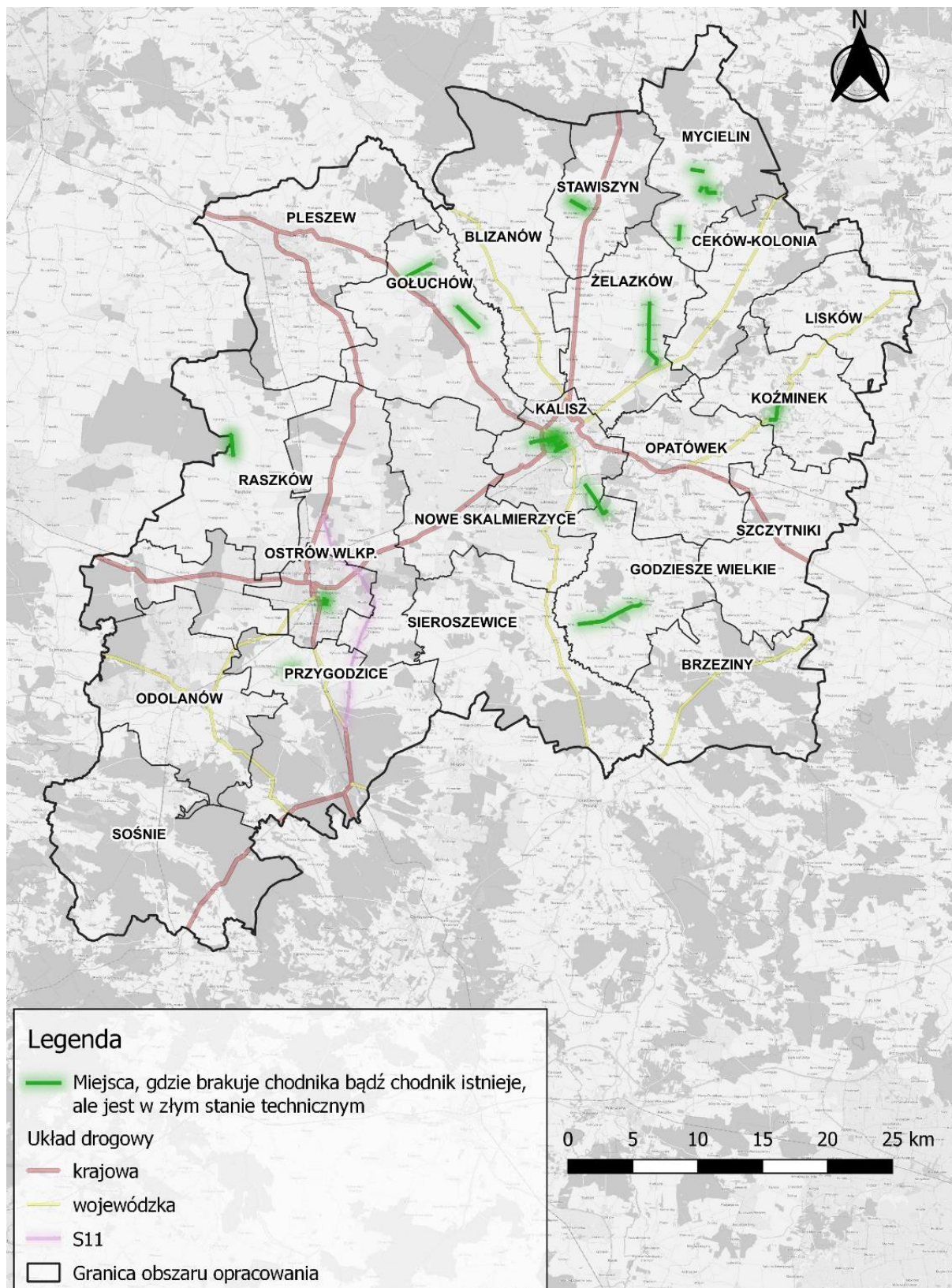
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 6. Miejsca, do których respondenci podróżują rowerem rekreacyjnie.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

Mapa 7. Miejsca, gdzie brakuje chodnika bądź chodnik istnieje, ale jest w złym stanie technicznym.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie wyników geoankiet.

7. Kryteria rekrutacji interesariuszy do badań jakościowych.

7.1. 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. Podjęto próbę kontaktu z organizacjami, instytucjami, urzędami oraz indywidualnymi mieszkańcami. Stosowano różne formy kontaktu: rozmowy bezpośrednie, telefoniczne, wiadomości mailowe, wiadomości na Facebooku, ulotki, plakaty, posty w mediach społecznościowych. Poziom zainteresowania tematyką Planu można zasadniczo uznać dobry, w paru przypadkach mimo prób kontaktu nie udało się zaangażować osób w prace nad Planem (szczególnie dużych zakładów pracy oraz przedstawicieli deweloperów).

Tabela 3. Udział interesariuszy (osób i instytucji) w procesie przygotowania PZMM AKO.

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
Wsparcie polityczne i organizacyjne	Kto może zapewnić wsparcie polityczne, niezbędne środki i zasoby do realizacji procesu?	Przedstawiciel SAKO	Tak, na wszystkich etapach.
		Przedstawiciel Miasta Kalisz	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Miasto Ostrów Wielkopolski	Tak, FGI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Miasta i Gminy Pleszew	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy i Miasta Koźminek	Tak, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy i Miasta Odolanów	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy i Miasta Opatówek	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy i Miasta Raszków	Tak, gmina przekazała dane.
Przedstawiciel Gminy i Miasta Stawiszyn	Tak, FGI, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.		

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
		Przedstawiciel Gminy Blizanów	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Brzeziny	Tak, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Ceków-Kolonia	Tak, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Godziesze Wielkie	Tak, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy Gołuchów	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy Lisków	Tak, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Mycielin	Tak, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy Ostrów Wielkopolski	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Przygodzice	Tak, gmina przekazała dane, uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Gminy Sieroszewice	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Sośnie	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Szczytniki	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Gminy Żelazków	Tak, gmina przekazała dane.
		Przedstawiciel Starostwa Powiatowego w Kaliszu	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, powiat przekazał dane.
		Przedstawiciel Starostwa Powiatowego w Ostrowie Wielkopolskim	Tak, udział w I etapie warsztatów, powiat przekazał dane.
		Starostwo Powiatowe w Pleszewie	Tak, powiat przekazał dane.

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
Profesjonaliści sektora transportowego i eksperci oraz mieszkańcy	Kto zarządza sektorem transportowym w obszarze? Kto ma dane, wiedzę i kompetencje do tego, by brać udział w planowaniu transportu na wysokim poziomie merytorycznym? Kto realnie zna potrzeby transportowe obszaru?	Przedstawiciel Departamentu Transportu UMWW	Brak kontaktu.
		Przedstawiciel PKP PLK – ZLK Ostrów Wielkopolski	Brak kontaktu.
		Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Tak, udział w I etapie warsztatów.
		Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich	Tak, udział w I etapie warsztatów.
		Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wlkp.	Tak, zarząd przekazał dane i uwagi do diagnozy.
		Zarząd Dróg Powiatowych w Pleszewie	Tak, zarząd przekazał dane.
		Przedstawiciel PKS Kalisz	Tak, spółka przekazała dane i uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Kaliskich Linii Autobusowych	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów, spółka przekazała dane i uwagi do diagnozy.
		Przedstawiciel Przedsiębiorstwa Komunalnego w Pleszewie	Tak, bez odpowiedzi na zaproszenie na I etap warsztatów.
		Przedstawiciel Pleszewskich Linii Autobusowych	Tak, IDI.
		Przedstawiciel Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrowie Wielkopolskim	Tak, FGI, spółka przekazała dane i uwagi do diagnozy.
		Oświetlenie Uliczne i Drogowe sp. z o.o.	Tak, IDI.
		Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu	Tak, IDI, zarząd przekazał dane.
		Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim	Tak, IDI, zarząd przekazał dane.
		Przedstawiciel SKPL Pleszew	Tak, IDI, udział w I etapie warsztatów.
Przedstawiciele Rad Osiedli w Kaliszu, Ostrowie Wielkopolskim, Pleszewie	Tak, bez odpowiedzi na zaproszenie na I etap warsztatów.		
Przedstawiciele stowarzyszeń i aktywistów,	12 x IDI, udział w I etapie warsztatów.		

Rola	Znaczenie	Osoba/instytucja	Status kontaktu i współpracy
		lokalnych grup działania, sołectw, organizacji pozarządowych	
		Przedstawiciele Rad seniorów	Tak, 1 x FGI.
		Przedstawiciele Młodzieżowych Rad Miasta	Tak, 1 x FGI.
		Młodzież szkolna oraz przedstawiciele szkół podstawowych, liceów, techników, szkół zawodowych	Tak, 2 x FGI.
		Przedstawiciele Akademii Kaliskiej	Tak, FGI, przedstawiciele przekazali uwagi do diagnozy.
		Studenci Akademii Kaliskiej	Tak, FGI.
		Przedstawiciele przedsiębiorstw, pracodawców	Tak, 2 x IDI (Lubawa SA, Elektromatyka Usługi).
		Przedstawiciele powierzchni przemysłowych i deweloperzy	Tak, 1 x IDI (Łódzka Strefa Ekonomiczna), brak zgody na wywiady IDI ze strony deweloperów.
		Inni zaangażowani mieszkańcy	Tak, poprzez badania FGI i I etap warsztatów oraz informacje o kolejnych etapach tworzenia Planu.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

7.2. 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 lub mogły reprezentować grupy społeczne: młodzieży, seniorów, przedstawicieli biznesu, mieszkańców, przewoźników. W badaniach FGI/IDI skład osób zaproszonych został określony tak, by przekrojowo pozwolił znaleźć odpowiedzi na pytania, które będą prowadzić do wypracowania Głównych Produktów Planu. W przypadku badań IDI z listy interesariuszy zostało wyselekcjonowanych 30 osób, które w przekrojowy sposób były w stanie odpowiedzieć na pytania badawcze zespołu projektowego z uwzględnieniem kryterium przestrzennego i reprezentacji grup społecznych. Z tego względu uwzględniono perspektywę powiatową, miejską, gminną, lokalną i biznesową.

8. Kwestionariusze i scenariusze badawcze.

8.1. FGI.

8.1.1. MIESZKAŃCY.

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

2. Mapa potrzeb pasażerów – burza mózgów (ok. 15-20 minut):

Respondenci zapoznają się z wydrukowaną mapą obszaru objętego PZMM dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia podstawowe informacje dotyczące spotkania (uczestnicy spotkania zostają poinformowani o czasie trwania FGI, rejestracji dźwięku oraz zapewnieniu o poufności i anonimowości), zasady współpracy oraz cel spotkania, a także krótko omawia cel i zakres Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

Na dużej mapie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące przemieszczania się w obszarze AKO:

- a. Proszę wyobrazić sobie Państwa najczęściej pokonywane trasy, od wyjścia z domu do dotarcia do miejsca docelowego. Dokąd najczęściej Państwo podróżują?
- b. Jakie środki transportu Państwo wybierają? Jakie są odległości do miejsc docelowych? Ile zajmuje Państwu ich pokonanie wybranymi środkami transportu?
- c. Na co zwracacie Państwo uwagę przy wyborze środka transportu?

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

a. Przewoźnicy transportu zbiorowego na terenie AKO (10-20 minut):

- i. Jakich przewoźników transportowych, działających lub mających zamiar działać na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, Państwo znacie?
- ii. Jak oceniacie Państwo tych przewoźników? Jakie mogą wymienić Państwo ich mocne i słabe strony?

b. Sieć połączeń i wzajemne skomunikowania (20-40 minut):

- i. Jak oceniacie Państwo sieć połączeń transportu zbiorowego w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej?
- ii. Czy obecna sieć połączeń 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?

- iii. 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).
 - iv. Jak wygląda dostępność transportu zbiorowego w Państwa okolicy, porównując dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i w godzinach wieczornych/nocnych?
 - v. Jakie skojarzenia macie Państwo z podróżą koleją, tramwajem, autobusem?
 - vi. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej? Czy codzienna podróż rowerem jest bezpieczna?
 - vii. Gdzie nie da się wykorzystać roweru do codziennych podróży? Dlaczego?
- c. Jakość środków PTZ oraz innych środków transportu indywidualnego, dostępność pieszka (20 minut):**
- i. 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?)
 - ii. 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?)
 - iii. Jak oceniacie Państwo punktualność transportu zbiorowego na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej? Jakie są Państwa doświadczenia? Co można poprawić?
 - iv. 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?)
- d. Dlaczego nie, prywatny samochód? (20 minut):**
- i. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu transportem zbiorowym zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
 - ii. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu rowerem bądź hulajnogą elektryczną zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
 - iii. Czy na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej 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?)
- iv. 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?
 - v. 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?
 - vi. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z miasta (Kalisz/Ostrów Wielkopolski) 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?

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.

8.1.2. UCZNIOWIE I STUDENCI.

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia podstawowe informacje dotyczące spotkania (uczestnicy spotkania zostają poinformowani o czasie trwania FGI, rejestracji dźwięku oraz zapewnieniu o poufności i anonimowości), a także przedstawione zostają zasady współpracy podczas badania.

2. Burza mózgów – rozgrzewka (ok. 15-20 minut):

Moderator prezentuje na slajdzie dwa zdjęcia przedstawiające tę samą przestrzeń (ulicę) przed oraz po wprowadzeniu zmian (uspokojenie ruchu, wprowadzenie zieleni, dodanie elementów infrastruktury rowerowej itd.). Moderator prosi uczestników spotkania o wskazanie różnic pomiędzy dwoma przestrzeniami, określenie elementów, które uległy zmianie oraz subiektywną ocenę wprowadzonych zmian. Na koniec dyskusji moderator wyjaśnia cel

wprowadzonych zmian i ich efekt oraz zmiany, jakie zaszły w funkcjonowaniu omawianej ulicy (możliwość uzupełnienia o statystki dotyczące wykorzystania przestrzeni oraz bezpieczeństwa).

3. Prezentacja dotycząca Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla AKO (ok. 15-20 minut):

Na rzutniku wyświetlona zostaje prezentacja przedstawiająca podstawowe informacje dotyczące obszaru, który obejmuje PZMM, oraz samego dokumentu – jego celu, charakteru oraz perspektywy czasowej przyjęcia Planu. Moderator w trakcie prezentacji zadaje uczniom pytania angażujące ich w omawiany temat. Zostają poruszone zagadnienia związane ze zmianami klimatu, ochroną środowiska, zagospodarowaniem przestrzennym.

4. Dyskusja – stan obecny (ok. 40 minut):

Moderator prowadzi dyskusję na bazie prezentacji multimedialnej. Dyskusja dotyczy obecnych podróży w obszarze AKO, wykorzystywanych środków transportu, głównych problemów i barier oraz potrzeb związanych z przemieszczaniem się. Uczestnicy są pytani m.in. o czas podróży, motywację przy wyborze środka transportu, komfort podróży. Rozmowa prowadzona jest na podstawie doświadczeń codziennych podróży uczestników badania z podziałem na konkretne środki transportu:

- a. Transport zbiorowy (kolej i autobusy):
 - i. Ocena komfortu przejazdu,
 - ii. Czas przejazdu,
 - iii. Dostępność infrastruktury przystankowej,
 - iv. Koszty przejazdu,
 - v. Przesiadkowość i bilety – na ile wygodne jest poruszanie się w ramach jednej podróży różnymi środkami transportu zbiorowego?
- b. Rower:
 - i. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury rowerowej w AKO (trasy rowerowe i infrastruktura punktowa),
 - ii. Komfort i bezpieczeństwo przejazdu,
 - iii. Czas podróży,
- c. Prywatny samochód:
 - i. Motywacja przy wyborze samochodu,
 - ii. Czas dojazdu,
 - iii. Dostępność miejsc postojowych,
 - iv. Koszty przejazdu,
 - v. Co mogłoby skłonić do wyboru innych środków transportu?
- d. Inne środki transportu i podróże piesze:
 - i. Jakość infrastruktury pieszej w AKO,
 - ii. Poziom bezpieczeństwa pieszych,
 - iii. Czas przemieszczania się pieszo do szkoły/w drodze powrotnej,
 - iv. Motywacja przy wyborze podróży pieszo,
- e. Możliwości wprowadzenia zmian w przemieszczaniu się w obszarze AKO:

- i. Gdybym mógł zmienić jedną rzecz w funkcjonowaniu transportu, to co by to było?
- ii. Czy w AKO da się żyć bez samochodu?
- iii. Gdzie będę mieszkał w przyszłości? Czy dostęp do transportu zbiorowego będzie istotnym czynnikiem wyboru miejsca zamieszkania?
- iv. Czy transport zbiorowy może być atrakcyjny? Co musiałoby się zmienić?
- v. Czy da się rozwijać miasta i wsie tak, aby zwiększyć udział mieszkańców w podróżach transportem zbiorowym?

5. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie dyskusji przez moderatora, 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). Uczestnikom spotkania zostają przekazane linki do ankiet online z prośbą o wypełnienie. Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

8.1.3. ORGANIZACJE POZARZĄDOWE I MIESZKAŃCY.

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą obszaru objętego PZMM dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia podstawowe informacje dotyczące spotkania (uczestnicy spotkania zostają poinformowani o czasie trwania FGI, rejestracji dźwięku oraz zapewnieniu o poufności i anonimowości), zasady współpracy oraz cel spotkania, a także krótko omawia cel i zakres Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

2. Mapa potrzeb pasażerów – burza mózgów (ok. 15-20 minut):

Na dużej mapie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące obszaru AKO:

- a. Proszę wyobrazić sobie Państwa najczęściej pokonywane trasy, od wyjścia z domu do dotarcia do miejsca docelowego. Dokąd najczęściej Państwo podróżują?
- b. Jakie środki transportu Państwo wybierają? Jakie są odległości do miejsc docelowych? Ile zajmuje Państwu ich pokonanie wybranymi środkami transportu?
- c. Na co zwracacie Państwo uwagę przy wyborze środka transportu?

3. Dyskusja grupowa:

- a. Transport zbiorowy w Aglomeracji Kalisko Ostrowskiej (15-20 minut):

- i. Czy widzicie potrzebę rozwoju transportu publicznego? Dlaczego nie?
 - ii. W którą stronę powinien iść rozwój transportu publicznego i dlaczego?
 - iii. Co będzie wpływało na to, jak będziemy poruszać się w przyszłości?
 - iv. Jak kwestia zmian klimatu wymusza zmiany w systemie transportowym?
 - v. Czy obecna sieć połączeń w obszarze jest Państwa zdaniem wystarczająca? Obszary, gdzie trudno jest dojechać, oferta jest niewystarczająca.
 - vi. 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?
 - vii. Jak oceniają Państwo poszczególne środki transportu w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (kolej, autobusy, transport rowerowy, indywidualny samochód)? Dlaczego korzystacie z tego, a nie innego środka transportu? Kto jeździ koleją? Kto autobusem? Kto rowerem?
 - viii. 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?
 - ix. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
 - x. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś z obszaru funkcjonalnego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
- b. Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne, centra lokalne i dostępność do usług (15-20 minut):**
- i. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
 - ii. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy naj słabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
 - iii. 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?
 - iv. Jak różni się pod tym kątem życie osób mieszkających w Kaliszu i Ostrowie, przedmieść, a jak mieszkańców innych miejscowości obszaru funkcjonalnego?
 - v. 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?
- vi. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z Kalisza/Ostrowa na obszary podmiejskie/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację, biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
 - vii. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- c. Infrastruktura pieszka i rowerowa w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (15-20 minut):**
- i. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w AKO? Czy codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
 - ii. Czy na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej 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?)
 - iii. Czy rower może być wykorzystywany w codziennych podróżach do pracy lub szkoły? Co mogłoby zachęcić mieszkańców do podróży rowerem?
 - iv. Czy uważacie, że jest odpowiednia liczba stojaków oraz B&R przy przystankach kolejowych??
 - v. Czy dostrzegacie może jakieś miejsca niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów?
- d. Możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (15-20 minut):**
- i. Czy mieszkańcy AKO są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną?
 - ii. Co by musiało się stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?
 - iii. Jakie są Państwa zdaniem największe bariery w rozwoju transportu publicznego na terenie AKO? (prawne, administracyjne, mentalnościowe, brak współpracy)
 - iv. Co Państwa zdaniem można zrobić/co powinno się uczynić na poziomie administracji lokalnej, aby zachęcić ludzi do częstszego wybierania transportu publicznego czy roweru/hulajnogi?

- v. Jak zintegrować system transportowy AKO? Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na siebie ciężar odpowiedzialności za integrację?
- vi. W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Jak to zrobić?
- vii. Czy widzą Państwo wolę polityczną, która może pozwolić na wspólne finansowanie przedsięwzięć w zakresie integracji transportu?
- viii. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla AKO.

4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie dyskusji przez moderatora, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator udzieli 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 dziękuje uczestnikom za udział w wywiadzie grupowym i zamyka spotkanie.

8.1.4. ADMINISTRACJA I MIESZKAŃCY.

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

Respondenci zapoznają się z mapą obszaru objętego PZMM dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia podstawowe informacje dotyczące spotkania (uczestnicy spotkania zostają poinformowani o czasie trwania FGI, rejestracji dźwięku oraz zapewnieniu o poufności i anonimowości), zasady współpracy oraz cel spotkania, a także krótko omawia cel i zakres Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Po wprowadzeniu moderator prosi uczestników grupy badawczej o przedstawienie się.

2. Mapa potrzeb pasażerów – burza mózgów (ok. 15-20 minut):

Na dużej mapie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące obszaru AKO:

- a. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie Państwo o przyjaznym dla środowiska i efektywnym transporcie w obszarze AKO? Jakie typy działań, inwestycji przychodzi Państwu do głowy?
- b. Jak powinien wyglądać idealny system zrównoważonej mobilności w AKO?

3. Dyskusja grupowa:

- a. Transport zbiorowy w Aglomeracji Kalisko Ostrowskiej (15-20 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. Jak oceniają Państwo poszczególne środki transportu w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (kolej, autobusy, transport rowerowy, indywidualny samochód)?
 - 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?
- b. Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne, centra lokalne i dostępność do usług (15-20 minut):**
- i. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najłabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
 - ii. 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?
 - iii. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- c. Infrastruktura pieszka i rowerowa w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (15-20 minut):**
- i. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w AKO? Czy w Państwa ocenie codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
 - ii. Czy na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej 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? Przykłady zrealizowanych dotychczas projektów w AKO lub modelowych rozwiązań proponowanych do wdrożenia w AKO? Czy powinno się budować ścieżki rowerowe razem z chodnikami, czy może osobne trasy?)
 - iii. Czy rower może być wykorzystywany w codziennych podróżach do pracy lub szkoły? Jakie widzą Państwo możliwości zachęcania mieszkańców do częstszego wykorzystywania rowerów w codziennych podróżach?
- d. Możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (30 minut):**

- i. Czy mieszkańcy AKO są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną?
- ii. Co by musiało się stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?
- iii. Jakie są Państwa zdaniem największe bariery w rozwoju transportu publicznego na terenie AKO? (prawne, administracyjne, mentalnościowe, brak współpracy)
- iv. Co Państwa zdaniem można zrobić/co powinno się uczynić na poziomie administracji lokalnej, aby zachęcić ludzi do częstszego wybierania transportu publicznego czy roweru?
- v. Jakie są najważniejsze zmiany w systemie transportu zbiorowego w AKO w ostatnich latach? Czy kierunek zmian w Państwa ocenie jest korzystny? Jakie widzą Państwo możliwości rozwoju transportu zbiorowego w AKO?
- vi. Jak zintegrować system transportowy AKO? Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na siebie ciężar odpowiedzialności za integrację?
- vii. 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 AKO?
- viii. 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?

4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie dyskusji przez moderatora, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator udzieli 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 dziękuje uczestnikom za udział w wywiadzie grupowym i zamyka spotkanie.

8.2. IDI.

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

Tabela 4. Przykładowy kwestionariusz badania IDI.

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Jakich zmian potrzebują piesi? Czy infrastruktura piesza spełnia wymagania mieszkańców? Jakie są najistotniejsze luki i miejsca uciążliwe dla pieszych? Jak dostosować infrastrukturę pieszą dla osób starszych oraz tych z niepełnosprawnościami? 		
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Jak usprawnić ruch rowerowy w AKO? Czy sieć rowerowa spełnia wymagania rowerzystów? (jakość nawierzchni, oświetlenie, ciągłość dróg, ich szerokość, odseparowanie od pieszych itp.) Czy na terenie AKO znajduje się wystarczająca liczba parkingów i stojaków rowerowych? W jakich lokalizacjach warto byłoby zbudować parkingi rowerowe? Jakie są najistotniejsze luki i miejsca uciążliwe dla rowerzystów? Czy korzysta Pan(i) z systemu Ostrowskiego Roweru Miejskiego/Kaliskiego Roweru Miejskiego? Jeśli tak, to czy jest Pan(i) zadowolony(a) z jego funkcjonowania? Jakie są jego największe wady? (w zależności od lokalizacji respondenta) Czy postrzega Pan(i) rower jako środek transportu czy jedynie jako narzędzie rekreacji i turystyki? Czy zdarza się Pan(i) dojeżdżać do pracy rowerem? Jeśli nie, to jaka jest tego przyczyna? 		
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Czy korzysta Pan(i) z transportu zbiorowego na terenie AKO? Jeśli nie, to dlaczego? Co skłoniłoby Panią/Pana do korzystania z niego? Co jest największą bolączką transportu publicznego w AKO? Jakich drobnych usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa? Czy sieć autobusowa wymaga rozbudowy? Jeśli tak, to w jakich kierunkach? 		

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
	<ul style="list-style-type: none"> • Czy infrastruktura przystankowa spełnia wymagania pasażerów? (funkcjonalność, estetyka, jakość, czystość itp.) • Czy tabor autobusowy spełnia oczekiwania pasażerów? (funkcjonalność, komfort jazdy, czystość, sposób prowadzenia itp.) • Czy postrzega Pan(i) kursowanie pojazdów transportu zbiorowego jako punktualne i niezawodne? 		
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Jak powinna wyglądać sieć kolejowa w AKO, by był Pan/Pani skłonny(-na) do korzystania z niej regularnie w relacjach lokalnych? Czy sieć przystanków kolejowych jest wystarczająco gęsta? • Czy podróż koleją na terenie AKO jest opłacalna (pod względem finansowym, czasowym)? Czy bilet wspólny dla kolei i innych środków transportu byłby korzystnym rozwiązaniem? W jakiej formie? • Czy są zapewnione dogodne skomunikowania, punkty przesiadkowe kolei z innymi środkami transportu na terenie AKO? Gdzie ich brakuje? • Czy AKO potrzebuje kolei aglomeracyjnej, dedykowanej do obsługi miejscowości z Aglomeracji? W jakich relacjach, w jakim kształcie? • Czy podróż koleją na terenie AKO jest komfortowa? Pod względem napełnienia, wielkości i standardu taboru? 		
OzN	<ul style="list-style-type: none"> • Czy infrastruktura związana z mobilnością na obszarze AKO jest dostosowana dla osób z niepełnosprawnościami? • Jakie są główne miejsca o utrudnionym dostępie dla OzN? • W jaki sposób można poprawić dostępność miasta/Agglomeracji dla OzN? • Czy władze miasta/ gminy/ powiatu/ Aglomeracji odpowiadają na potrzeby OzN? 		
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Czy korzysta Pan(i) z jakichkolwiek form mobilności współdzielonej? (taksówki, wypożyczalnie samochodów, carsharing, carpooling, rower publiczny – np. Ostrowski Rower Miejski, Kaliski Rower Miejski, wypożyczalnie hulajnóg i in.) • Czy jest Pan(i) zadowolona(-ny) z ich funkcjonowania? Jakie są ich główne wady? • Jakich form mobilności współdzielonej brakuje na terenie AKO, a które warto byłoby rozwinąć? • Czy którąś z nich uważa Pan(i) za zbędną lub uciążliwą? 		
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> • Czy ma Pan(i) poczucie bezpieczeństwa, przebywając na terenie AKO jako: pieszy, rowerzysta, kierowca, pasażer? 		

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
	<ul style="list-style-type: none"> Jakie są główne miejsca o niskim stopniu bezpieczeństwa ruchu (pieszego, rowerowego, drogowego, kolejowego) na terenie AKO? Jaka forma inwestycji wpłynęłaby na poprawę tego bezpieczeństwa? (budowa oświetlenia, różne formy ograniczeń ruchu, np. spowolnienia, barierki, zmiana organizacji ruchu itd.) Jaki sposób poprawy bezpieczeństwa ruchu uznaje Pan(i) za najlepszy? Czy uważa Pan(i), że działania mające na celu ograniczenie ruchu drogowego na obszarze AKO wpłyną na poprawę bezpieczeństwa? 		
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Jak poprawić powiązania AKO z sąsiednimi regionami? Jakie formy połączeń są szczególnie istotne dla powiązania AKO z obszarami sąsiadującymi? Ścieżki piesze, ścieżki rowerowe, połączenia autobusowe, szlaki kolejowe, drogi? Z którymi obszarami sąsiadującymi z AKO należy rozbudowywać powiązania w pierwszej kolejności? 		
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Czy w AKO powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy, nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie? Czy popiera Pan(i) stosowanie takich rozwiązań, jak strefy Tempo 30, woonerfy, strefy ograniczeń lub całkowitych wyłączeń ruchu drogowego? Jeśli nie, to dlaczego? Jeśli tak, to czy wskaże Pan(i) konkretne miejsca, gdzie warto byłoby je zastosować? Czy zgodził(a)by się Pan(i) na podniesienie opłat parkingowych, jeśli miałyby to realny wpływ na ograniczenie ruchu drogowego w AKO oraz zwiększenie ruchu pieszo, rowerowego i zbiorowego wraz z poprawą jakości ich infrastruktury i taboru? Czy korzysta Pan(i) z łączonych dojazdów np. do pracy (samochód/ rower + transport zbiorowy)? Jeśli nie, to co przekonałoby Panią/Pana do korzystania z takiej formy przemieszczania się? 		
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni w AKO? Jakiej? Co należałoby zmienić? Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem na terenie AKO? Czy spotyka się Pan(i) z uciążliwościami powodowanymi przez pojazdy dostawcze na terenie AKO? Jeśli tak, to z jakimi? Czy popiera Pan(i) koncepcję ograniczenia, czasowego ograniczenia lub pełnego wyłączenia ruchu pojazdów pow. 3,5 t na terenie wybranych obszarów AKO? 		

Zagadnienie	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
	<ul style="list-style-type: none"> Czy pojazdy obsługi komunalnej powodują wg Pani/Pana uciążliwości na terenie AKO? Jeśli tak, to gdzie i jaki rodzaj uciążliwości? 		
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> Czy zakłady pracy na terenie AKO są właściwie skomunikowane z istotnymi lokalizacjami, takimi jak: centra miast, miejsca gęstej zabudowy mieszkalnej, gospodarstwa domowe ich pracowników? Czy zakłady pracy zapewniają swoim pracownikom odpowiednie formy dowozu do pracy jako alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego? Czy zakłady pracy na terenie AKO zapewniają infrastrukturę dla pracowników dojeżdżających do pracy rowerami? (parkingi rowerowe, rowerownie lub inne miejsca przechowywania rowerów, wydzielone pasy ruchu rowerowego na terenie zakładu, prysznic, przebieralnia) 		
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Czy zmiany przestrzenne w AKO sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebują miejscowości na obszarze AKO? Czy Kalisz/ Ostrów/ Pleszew można uznać za miasto piętnastominutowe, tj. takie, w którym podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję? Czy plany zagospodarowania przestrzennego Kalisza/ Ostrowa/ Pleszewa zakładają i wdrażają zrównoważony rozwój uwzględniający zapewnienie wizji miasta 15-minutowego oraz ograniczenia rozlewania się miast? 		
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Czy w AKO występują problemy z parkowaniem autokarów? Czy najważniejsze atrakcje AKO są łatwo dostępne transportem publicznym, a oferta zrozumiała i dostępna dla przyjezdnych? W których miejscach istotnych turystycznie w AKO występują największe problemy organizacyjne z punktu widzenia przyjeźdnego? (utrudniony zakup biletów na transport zbiorowy, brak dostępu do informacji turystycznej i transportowej, brak lub ograniczona dostępność turystyczno-rekreacyjnej infrastruktury rowerowej itp.) 		

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Spis tabel, map i zdjęć

SPIS TABEL

TABELA 1. GMINA POCHODZENIA UCZNIÓW.	80
TABELA 2. GMINA UCZĘSZCZANIA DO SZKOŁY.....	81
TABELA 3. UDZIAŁ INTERESARIUSZY (OSÓB I INSTYTUCJI) W PROCESIE PRZYGOTOWANIA PZMM AKO.	96
TABELA 4. PRZYKŁADOWY KWESTIONARIUSZ BADANIA IDI.	110

SPIS MAP

MAPA 1. PRZYSTANKI, GDZIE WYSTĘPUJĄ NIEDOGODNOŚCI LUB TRUDNOŚCI PODCZAS PRZESIADK WEDŁUG RESPONDENTÓW ANKIETY.	89
MAPA 2. NIEBEZPIECZNE MIEJSCA NA DROGACH WEDŁUG RESPONDENTÓW ANKIETY.	90
MAPA 3. MIEJSCA NA SIECI DROGOWEJ, W KTÓRYCH WYSTĘPUJĄ NIEOŚWIETLONE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH LUB PRZEJAZDY DLA ROWERÓW WEDŁUG RESPONDENTÓW ANKIETY.	91
MAPA 4. MIEJSCA, W KTÓRYCH BRAKUJE DROGI ROWEROWEJ LUB DROGA ROWEROWA JEST W ZŁYM STANIE TECHNICZNYM WEDŁUG RESPONDENTÓW ANKIETY.	92
MAPA 5. MIEJSCA, DO KTÓRYCH RESPONDENCI PODRÓŻUJĄ ROWEREM CODZIENNIE.	93
MAPA 6. MIEJSCA, DO KTÓRYCH RESPONDENCI PODRÓŻUJĄ ROWEREM REKREACYJNIE.....	94
MAPA 7. MIEJSCA, GDZIE BRAKUJE CHODNIKA BĄDŹ CHODNIK ISTNIEJE, ALE JEST W ZŁYM STANIE TECHNICZNYM.....	95

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1. PŁEĆ BADANYCH.	69
WYKRES 2. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA BADANYCH.	69
WYKRES 3. CZAS DOTARCIA DO CELÓW PODRÓŻY.	70
WYKRES 4. ŚRODKI TRANSPORTU, KTÓRYMI BADANI DOCIERAJĄ DO CELÓW PODRÓŻY.	71
WYKRES 5. CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU.	73
WYKRES 6. LICZBA POJAZDÓW W GOSPODARSTWIE DOMOWYM.....	74
WYKRES 7. WPŁYW POPRAWY OFERTY TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA SKŁONNOŚĆ DO KORZYSTANIA Z NIEGO.	74
WYKRES 8. POSIADANIE SAMOCHODU JAKO WARUNEK ZAŁATWIENIA CODZIENNYCH SPRAW.	75
WYKRES 9. OCENA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.....	75
WYKRES 10. OCENA ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.....	76
WYKRES 11. KRYTERIA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU.	77
WYKRES 12. CZYNNIKI SKŁANIAJĄCE MIESZKAŃCÓW AKO DO REZYGNACJI Z CODZIENNEGO PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM.	77
WYKRES 13. NAJWAŻNIEJSZE BARIERY MAJĄCE WPŁYW NA PORUSZANIE SIĘ ROWEREM, HULAJNOGĄ LUB PIESZO.	78
WYKRES 14. SPOSOBY WYKORZYSTYWANIA APLIKACJI MOBILNYCH W CELACH TRANSPORTOWYCH.	79
WYKRES 15. UCZNIOWIE Z PODZIAŁEM NA PŁEĆ.	80
WYKRES 16. UCZNIOWIE Z PODZIAŁEM NA KLASY.	80
WYKRES 17. SPOŚÓB DOTARCIA DO WYZNACZONYCH MIEJSC.....	82
WYKRES 18. MOTYW WYBORU DANEGO ŚRODKA TRANSPORTU.	82

WYKRES 19. CZAS DOJAZDU DO WYZNACZONYCH MIEJSC.	83
WYKRES 20. POZIOM ZADOWOLENIA ZE SPOSOBU DOTARCIA DO WYZNACZONYCH MIEJSC.	83
WYKRES 21. PREFEROWANY ŚRODEK TRANSPORTU DOTARCIA DO WYZNACZONYCH MIEJSC.	84
WYKRES 22. CZYNNIKI ZACHĘCAJĄCE DO CODZIENNEGO DOJAZDU DO SZKOŁY HULAJNOGĄ, ROWEREM LUB DOJŚCIA PIESZO.	84
WYKRES 23. PRZESZKODY W DOJĘDZIE ROWEREM I HULAJNOGĄ LUB PRZEJŚCIU PIESZO DO SZKOŁY.	85
WYKRES 24. KONIECZNOŚĆ POSIADANIA SAMOCHODU OSOBOWEGO W GMINIE ZAMIESZKANIA DO WYGODNEGO ZAŁATWIANIA CODZIENNYCH SPRAW.	85
WYKRES 25. BEZPIECZEŃSTWO DRÓG W MIEJSCU ZAMIESZKANIA.	85

