

KONSORCJUM FIRM

PARTNER WIODĄCY:

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE "INKOM" S.C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO**



40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)
Pocztą: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

PARTNER:

„WYG International” Sp. z o.o.



02-366 WARSZAWA, ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. 7 * Tel/fax: (22) 492-71-00
Pocztą: warszawa@wyginternational.pl * Strona: <http://www.wyginternational.pl>

PROJEKT NR K - 16 025 - PZMM

Tytuł opracowania: **OPRACOWANIE STUDIUM TRANSPORTOWEGO DLA MIASTA WIELUŃ WRAZ
Z KONSEPCJĄ TRAS ROWEROWYCH ORAZ PROJEKTEM PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**

**BLOK: PROJEKT PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ (PZMM)**

Zamawiający: **Gmina Wieluń**

Numer Umowy: **00240/2016 (INKOM nr 25/16) z dnia 2016-08-04**

Projektant: **mgr inż. Jan GREGOROWICZ
mgr inż. Piotr TRYBUŚ**

KATOWICE, CZERWIEC 2017 ROKU

K - 16 025 - PZMM - A

AUTORZY

mgr inż. **Jan GREGOROWICZ**

mgr inż. **Piotr TRYBUŚ**

Z ZESPOŁEM:

ORGANIZACJA I KONTROLA GRUP ANKIETERÓW

mgr inż. **Paweł SEWERYN**

PRZETWORZENIE I OPRACOWANIE DANYCH Z POMIARÓW

Anna JAMROŻY

Anna NASIEK

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Lucyna JANIKOWSKA

Anna NASIEK

Anita WŁODARCZYK

K - 16 025 - PZMM - B

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE

„INKOM” S. C.

SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO

40 - 053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)

Poczta: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

Tytuł opracowania: **OPRACOWANIE STUDIUM TRANSPORTOWEGO DLA MIASTA WIELUŃ WRAZ
Z KONCEPCJĄ TRAS ROWEROWYCH ORAZ PROJEKTEM PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**

**BLOK: PROJEKT PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ (PZMM)**

S P I S D O K U M E N T A C J I :

Lp.	Pozycja	Numer	L.ark.
C Z Ę Ś Ć O P I S O W A			
1	METRYKA PROJEKTU	K - 16 025 - PZMM - A	2
2	SPIS DOKUMENTACJI	K - 16 025 - PZMM - B	1
3	OPIS	K - 16 025 - PZMM - C	163
C Z Ę Ś Ć E L E K T R O N I C Z N A			
4	Zapis opracowania na nośniku elektronicznym	K - 16 025 - PZMM	1CD

K - 16 025 - PZMM - C

O P I S

Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ

S P I S T R E Ś C I

	Nr strony
WPROWADZENIE	4
1. CEL OPRACOWANIA	5
2. ZAKRES OPRACOWANIA	5
3. MOBILNOŚĆ, PLANY MOBILNOŚCI ORAZ ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ	6
3.1. Mobilność	6
3.2. Zarządzanie mobilnością	7
3.3. Plany mobilności	10
3.4. Skuteczność działań realizowanych w ramach planów mobilności	13
4. BADANIA ANKIETOWE	17
4.1. Ankietowanie mieszkańców w Wieluniu	17
FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ (MIESZKAŃCY)	18
4.1.1. Wyniki ankiety	21
4.1.2. Wnioski z ankietowania mieszkańców	24
4.2. Ankietowanie zakładów pracy i szkół w Wieluniu	25
FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ (PRACOWNICY)	28
4.2.1. Zakłady pracy	33
KORONA CANDLES S.A.	33
4.2.1.1. Wnioski z ankietowania pracowników Korony Candles S.A	38
SPÓŁDZIELNIA DOSTAWCÓW MLEKA	39
4.2.1.2. Wnioski z ankietowania pracowników Spółdzielni Dostawców Mleka	45
WIELTON S.A.	46
4.2.1.3. Wnioski z ankietowania pracowników Wielton S.A.	51
ZUGIL S.A.	52
4.2.1.4. Wnioski z ankietowania pracowników Zugil S.A.	57
SAMODZIELNY PUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ	58
4.2.1.5. Wnioski z ankietowania pracowników SP ZOZ	63
4.2.1.6. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania pracowników	64
4.2.1.7. Proponowane działania	65
FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY (UCZNIOWIE)	66
4.2.2. Szkoły ponad gimnazjalne	70
II LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE im. JANUSZA KORCZAKA	70
ZESPÓŁ SZKÓŁ NR 1	77
4.2.2.1. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania uczniów	84
4.2.2.2. Proponowane działania	85

4.3. Ankietowanie kierowców w wybranych strefach parkowania w Wieluniu	86
FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY (KIEROWCY)	87
4.3.1. Więźba podróży kierowców źródła i cele (parkingi)	90
4.3.1.1. Wyniki ankietowania kierowców w płatnej STREFIE nr 1	91
4.3.1.2. Wyniki ankietowania kierowców w bezpłatnej STREFIE nr 2	94
4.3.1.3. Wyniki ankietowania kierowców w bezpłatnej STREFIE nr 3	97
4.3.2. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania parkujących kierowców	100
5. WSKAŹNIK MOTORYZACJI A LICZBA WYDAWANYCH PRAW JAZDY	101
5.1. Wskaźnik motoryzacji w Wieluniu	101
5.2. Wskaźnik wydawanych praw jazdy	103
6. STOWARZYSZENIA/GRUPY ZORIENTOWANE NA ROZWIJANIE MOBILNOŚCI AKTYWNEJ	103
7. KIERUNKI RÓWNOWAŻENIA MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WIELUNIA	107
7.1. Środki „twarde” (inwestycje infrastrukturalne)	107
7.1.1. Stan istniejący i rozwój układu drogowego miasta	107
7.1.2. Podsystem komunikacji autobusowej – wyposażenie przystanków	112
7.1.3. Istniejący układ tras rowerowych na terenie miasta	114
7.1.4. Strefy uspokojenia ruchu na terenie miasta	114
7.1.5. Węzły przesiadkowe/integracyjne – lokalizacja i wyposażenie	118
7.1.6. Monitorowanie ruchu samochodowego/rowerowego	123
7.1.7. Miasteczka komunikacyjne (ruchu drogowego)	127
7.1.7.1. Miasteczko komunikacyjne (ruchu drogowego) na terenie Wielunia	140
7.2. Środki (rozwiązania) planistyczne	142
7.2.1. Postulowane kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wybranych podobszarów miasta	142
7.3. Środki pozainfrastrukturalne (miękkie)	145
7.3.1. Działania ukierunkowane na dzieci szkolne	145
7.3.2. Działania ukierunkowane na pozostałych uczestników ruchu	148
7.3.2.1. Grupy pracownicze	148
7.3.2.2. Grupy podróżnych korzystające z centralnego obszaru miasta	149
8. ANALIZA SWOT	149
9. PROPONOWANE WSKAŹNIKI MONITOROWANIA ZMIAN W RÓWNOWAŻENIU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	152
10. SYSTEM WDRAŻANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	153
11. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	155
12. SYNTETYCZNE PODSUMOWANIE	156

WPROWADZENIE

PODSTAWĘ FORMALNĄ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA STANOWI UMOWA NR 00240/2016 (INKOM nr 25/16) z dnia 2016-08-04 ZAWARTĄ POMIĘDZY GMINĄ WIELUŃ A KONSORCJUM FIRM: PPU "INKOM" S.C. KATOWICE I WYG INTERNATIONAL SP. Z O.O. NA WYKONANIE OPRACOWANIA PT: „OPRACOWANIE STUDIUM TRANSPORTOWEGO DLA MIASTA WIELUŃ WRAZ Z KONCEPCJĄ TRAS ROWEROWYCH ORAZ PROJEKTEM PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ“.

NINIEJSZY TOM STANOWI BŁOK BĘDĄCY OPRACOWANIEM PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (PZMM) DLA WIELUNIA

1. CEL OPRACOWANIA

Zasadniczym celem bieżącego opracowania PZMM było sporządzenie projektu **planu zrównoważonej mobilności miejskiej m. Wieluń**.

Opracowanie tego typu mają na celu wskazanie takich kierunków i metod działania na terenie miasta (ale także dzielnicy, zakładu pracy, jednostki oświatowej), które korzystając **w pierwszej kolejności z pozainwestycyjnych niskobudżetowych metod zarządzania miastem** - winny doprowadzić do **równoważenia jego rozwoju**, szczególnie w dziedzinie **realizacji podróży z wykorzystaniem pro środowiskowych elementów składowych systemu transportowego Wielunia** (komunikacja zbiorowa, komunikacja rowerowa oraz ruch pieszny) i przy **ograniczaniu roli samochodu osobowego w realizacji podróży obciążających miejski układ drogowy**.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Całość bieżącego opracowania (PZMM) obejmuje w zakresie merytorycznym następujące zagadnienia:

- a) wprowadzenie w metodykę konstruowania planów mobilności oraz zarządzania mobilnością,
- b) przedstawienie zakresu przeprowadzonych pomiarów i badań ankietowych,
- c) analiza wyników przetworzenia danych z badań ankietowych,
- d) pozyskanie opinii i stanowiska miejskich grup zainteresowanych rozwojem komunikacji zbiorowej oraz mobilności aktywnej na terenie Wielunia,
- e) opracowanie wynikowej zawartości projektu planu mobilności miejskiej Wielunia pod kątem uchwalenia przez Radę Miejską,

w oparciu o dokument „**Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**” **przygotowany dla Komisji Europejskiej**” (wersja ze stycznia 2014 roku) zakładający, że opracowanie i wdrożenie PZMM nie powinno być postrzegane jako bezpośrednio dodatkowa warstwa planowania transportu, ale winno być wykonywane zgodnie i w oparciu o obowiązujące polityki, plany, studia i procesy.

3. MOBILNOŚĆ, PLANY MOBILNOŚCI ORAZ ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

3.1. Mobilność

Mobilność w transporcie oznacza możliwość/zdolność do **przemieszczania się osób (pasażerów) w przestrzeni.**

Zielona Księga Unii Europejskiej „W kierunku nowej kultury mobilności” (UE, 2007 r.) w aspekcie planowania życia miejskiego była roboczym dokumentem Komisji Wspólnot Europejskich, próbującym całościowo zdefiniować problemy transportu w miastach i wskazać ich konkretne rozwiązania.

Potrzeba zrównoważonego rozwoju stawia trudne wyzwania w warunkach miejskich. Przy nadmiernym hałasie i zanieczyszczeniu powietrza trzeba bowiem pogodzić rozwój gospodarczy (realizacja wytycznych Strategii Lizbońskiej) z poprawą jakości życia i ochroną środowiska.

Nie da się zapewnić mobilności w miastach za pomocą jednego cudownego środka zaradczego. Postawiono więc na łączenie wielu działań oraz różnych sposobów i środków przemieszczania się.

Cytując za Zieloną Księgą - nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Podejście to obejmuje także realizację wspólnych celów w zakresie dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport - w celu zapewnienia optymalizacji mobilności oraz odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska.

Skuteczna polityka w zakresie mobilności na terenach miejskich winna łączyć najlepsze rozwiązania dla każdej pojedynczej sfery działania:

- wdrażanie innowacyjnych technologii,
- rozwój ekologicznych, bezpiecznych i inteligentnych systemów transportu,
- zachęty ekonomiczne dla użytkowników systemu,
- zmiany w prawie itp.

3.2. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością ma na celu dokonanie zmiany preferencji związanych ze sposobem podróżowania. Jest ono najczęściej utożsamiane z działaniem wiążącym się z funkcjonowaniem (obsługą komunikacyjną) konkretnych obiektów generujących i absorbujących znaczne potoki ruchu ludzi, takimi jak:

- centra handlowo-usługowe,
- duże przedsiębiorstwa produkcyjno-usługowe,
- jednostki administracji publicznej (urzędy jednostek samorządu terytorialnego wojewódzkiego, powiatowego i gminnego, ich wyspecjalizowane agendy),
- placówki szkolnictwa (szkoły różnych szczebli, uczelnie wyższe),
- duże placówki służby zdrowia itp.

Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością - EPOMM (ang. European Platform on Mobility Management) opublikowała opracowanie pt. „**Zarządzanie mobilnością: definicja**”. Dokument ten zawiera opis definicji i kategoryzacji zarządzania mobilnością. Publikacja jest efektem badań prowadzonych w ramach projektu MAX Research w latach 2006-2009. Działania konsorcjum MAX w zakresie strategii zarządzania mobilnością (MM - Mobility Management) stanowiły szósty co do wielkości ramowy projekt badawczy realizowany w tym zakresie w Unii Europejskiej.

Podana w dokumencie definicja stwierdza, że **zarządzanie mobilnością** (*Mobility Management – MM*) to **konceptcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. U podstaw zarządzania mobilnością leżą „miękkie” środki, takie jak informacja i komunikacja społeczna, organizacja usług oraz koordynacja działań różnych partnerów. Środki „miękkie” najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych w transporcie miejskim (takich jak nowe linie tramwajowe, drogi lub ścieżki rowerowe). Instrumenty zarządzania mobilnością (w porównaniu ze środkami „twardymi”) nie muszą wymagać wielkich inwestycji finansowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego wskaźnika korzyści - koszty (BCR – Benefit Cost Ratio).**

W ww. publikacji zaznaczono, że przy wglębieniu się w problematykę zarządzania mobilnością pojawiają się nowe pytania. Z tego względu konsorcjum MAX próbuje nakreślić granice dla zakresu funkcjonowania tego pojęcia.

Przede wszystkim zastrzega, że **zarządzanie mobilnością zorientowane jest na popyt**, nie na podaż. Oznacza to, że **budowa nowych linii tramwajowych, ścieżek rowerowych, dróg itd. nie jest uważana za element zarządzania mobilnością**, gdyż są to **środki klasyfikowane po stronie podaży**.

Odzwierciedla się to np. w polityce Holandii i Szwecji. W obu tych państwach w wielu przypadkach przed wydaniem zezwolenia na realizację środków klasyfikowanych po stronie podaży, czyli np. na budowę dróg, obowiązkowo wymagane jest oszacowanie stopnia ich wpływu (określenie potencjału) na systemu zarządzania mobilnością. W Stanach Zjednoczonych natomiast zarządzanie mobilnością znane jest jako zarządzanie zapotrzebowaniem na podróże (TDM - Travel Demand Management).

Zarządzanie mobilnością można wspierać środkami infrastrukturalnymi, takimi np. jak:

- parkingi rowerowe (miejsce lokowania, wyposażenie itp.),
- przystanki tramwajowe (j. wyżej),
- parkingi samochodowe (j. wyżej),
- przystanki autobusów – w tym szczególnie wahadłowych, obsługujących np. izolowane podobszary z niepożądanym pospolitym dostępem samochodami osobowymi lub miejsca incydentalnych imprez masowych.

W przywoływanej publikacji wyraźnie zastrzeżono, że są one jednak uważane za środki wspomagające, a nie środki zarządzania mobilnością.

Zarządzanie mobilnością jednak nie musi ograniczać się do pojedynczego obiektu. Za środki zarządzania mobilnością uznawane są **rozwiązania stosowane w obszarze całego miasta, regionu lub nawet kraju**. Należą do nich m. in.:

- współkorzystanie z samochodu będącego własnością grupy osób lub wyspecjalizowanej jednostki komercyjnej (ang. **carsharing**),
- zaofiarowanie przez właściciela samochodu wspólnego przejazdu na części lub całości trasy częstych (codziennych) podróży (ang. **carpooling**),
- tworzenie centrów mobilności,
- uruchamianie nowych form/pakietów informacyjnych dla mieszkańców,
- prowadzenie kampanii informacyjnych,
- integracja kilku ww. usług w jednym systemie.

Obligatoryjne w Polsce dla organizatorów komunikacji zbiorowej od 1 marca 2011 roku (Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym) tzw. plany transportu zbiorowego (PTZ) nie stanowią środków zarządzania mobilnością. Zgodnie z wykładnią EPOMM powinny one je zawierać, bądź wskazywać ich zlokalizowanie.

Zarządzanie mobilnością nie obejmuje także całego spektrum zarządzania ruchem i planowania systemu transportu. Za takie uznaje się natomiast te komponenty ww. systemów, które wpływają na popyt i zmieniają postawy uczestników ruchu, ułatwiając np. korzystanie ze środków transportu alternatywnych dla samochodów przez szeroko pojęte systemy informacji pasażerskiej (sieci telefonii komórkowej, internet, systemy nawigacji, tablice zmiennej treści na przystankach, itp.)

Planowanie systemów transportowych staje się składową zarządzania mobilnością, gdy koncentrując się na wybranym obiekcie (-ach) obejmuje ono np. plany podróży do zakładów pracy, szkół lub wyselekcjonowanych podobszarów miasta.

Uznawane są za część systemu zarządzania mobilnością:

- uświadamianie możliwości wyboru środków podróżowania,
- edukacja w zakresie innych aspektów kreowania mobilności, szczególnie aktywnej,
- marketing w zakresie realizacji podróży za pośrednictwem zrównoważonych środków transportu.

Jednak niektórzy autorzy specjalizujący się w zarządzaniu mobilnością uważają te aspekty za raczej odległe od tego systemu. W praktyce wytyczenie konkretnych granic jest prawie niemożliwe.

Zarządzanie mobilnością obejmuje także transport towarów (ładunków), jeżeli dotyczy on obsługi konkretnej jednostki lub obiektu (zakład pracy, szpital itp.), a przedsięwzięcia i środki stosowane w odniesieniu do towarów stanowią część planu mobilności obejmującego także pasażerów. W każdym natomiast przypadku zarządzanie mobilnością obejmuje transport bagażu pasażerów.

O ile jednak ww. warunki syntezy działań nie są spełnione, organizacja transportu towarów (ładunków) uznawana jest za system logistyki, stanowiący odrębną, wysoce wyspecjalizowaną branżę.

Także wydawanie stosownych przepisów i rozporządzeń oraz ustalanie cen zachęcających (ulgi, promocje) i zniechęcających (myto na granicach centrum miast), to części systemu zarządzania mobilnością o ile wspomagają one konkretne środki zarządzania mobilnością ujęte w wyżej opisanych granicach.

Ponieważ zarządzanie mobilnością jest pojęciem, które jest stale dostosowywane do pojawiających się wymagań i rozwijane, przytoczona definicja nie obejmuje wszystkich aspektów zagadnienia. Jest ona

otwarta na wprowadzanie zmian. Konsorcjum MAX zaleca jednak stosowanie tej definicji podczas pracy z systemem zarządzania mobilnością.

3.3. Plany mobilności

Podstawowym i najczęściej stosowanym narzędziem zarządzania mobilnością w odniesieniu do wymienionych powyżej jednostek jest **plan mobilności** (ang. *mobility plan*).

Klasyczny plan mobilności, opracowywany dla ww. obiektów generujących i absorbujących duże potoki ruchu ludzi lub wybrane obszary miejskie/zintegrowane tereny zurbanizowane syntezuje najczęściej **pozainwestycyjne instrumenty zarządzania mobilnością**, takie jak:

- działania informacyjne,
- doradcze,
- organizacyjne,
- koordynacyjne,
- edukacyjne,
- promocyjne,
- marketingowe.

W ramach tak pojmowanych planów mobilności wdraża się także rozwiązania dotyczące:

- realizacji polityki parkingowej w zakresie np. likwidacji części miejsc postojowych na terenie instytucji,
- projekty tzw. małej infrastruktury (stojaki dla rowerów, prysznice dla cyklistów, itp.),
- instrumenty finansowe zniechęcające do jazdy samochodem a zachęcające do podróżowania proekologicznymi środkami transportu (np. dotacje do biletów publicznego transportu zbiorowego dla pracowników poszczególnych instytucji i zakładów pracy).

Tego typu pakiety działań realizowane są również dla wyodrębnionych obszarów w miastach: ich centrów, dużych osiedli, zespołów przemysłowych. Sprawdzają się także w odniesieniu do imprez masowych i wydarzeń incydentalnych (dużych koncertów, imprez sportowych, targów), których organizacja ma istotny wpływ na miejski system transportowy i często okresowo paraliżuje funkcjonowanie miasta. Realizacja planów mobilności dla takich przedsięwzięć pomaga zmniejszać negatywne skutki ich przeprowadzania.

Dotychczas podejmowane działania związane z zarządzaniem mobilnością - nie tylko jako doświadczenia europejskie - są znaczącym i wieloaspektowym instrumentarium służącym uzyskaniu w mieście zrównoważonej mobilności jego mieszkańców i gości.

W warunkach polskich - w odróżnieniu do ww. klasycznego podejścia charakteryzującego działania w instytucjach/wybranych obszarach miast państw Europy Zachodniej bądź Stanów Zjednoczonych - **wraz z podejmowaniem pozainwestycyjnych instrumentów zarządzania mobilnością należy kontynuować realizację inwestycji infrastrukturalnych** (tzw. „twarde” środki zarządzania mobilnością), **służących rozwojowi systemu transportowego opartego o komunikację zbiorową** (tramwaj, autobus) oraz **zwiększającego mobilność aktywną mieszkańców i gości** (podsystemy ruchu rowerowego i pieszego) **do poziomu umożliwiającego stopniowe osiągnięcie standardów państw zachodnich.**

Efekty wdrażania planów mobilności miejskiej w przypadku większości aspektów nie są widoczne od razu. **Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta objawiających się w utartych poglądach i codziennych ludzkich przyzwyczajeniach - to wieloetapowy i najczęściej wieloletni proces.**

Nie należy przy tym zapominać, iż wszelkie planowane i podejmowane działania mające służyć zmianie zachowań mobilności - m. in. marketingowe i wizerunkowe - przyniosą pożądane efekty jedynie wtedy, gdy wyprzedzająco, a co najmniej równolegle, zaoferuje się użytkownikom przestrzeni miejskiej **zoptymalizowany, dobrej jakości transport publiczny, gęstą i spójną sieć tras (dróg) rowerowych, atrakcyjne bezpiecznie urządzone ciągi piesze, itp.**

Współczesne miasta, ich agendy oraz instytucje i przedsiębiorstwa funkcjonujące w ich granicach powinny dążyć do zaspakajania potrzeb transportowych i kształtowania proekologicznych postaw komunikacyjnych adresatów swoich projektów poprzez:

- **wskazywanie efektywnych i zintegrowanych sposobów podróżowania w powiązaniu z racjonalizacją wykorzystywania samochodu osobowego w podróżach miejskich;**
- oddziaływanie na mobilność poprzez **rozwój infrastruktury podsystemów publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego;**
- **poprawę świadczonych usług oraz informację, szkolenie i doradztwo**, silnie ukierunkowane na uzasadnianie **zakresu dokonywanych działań prorozwojowych w powiązaniu z możliwością finansową podstawowego inwestora - jaką pozostaje w pierwszej kolejności gmina;**
- podjęcie działań **ułatwiających powstającym budżetom obywatelskim w miastach** ukierunkowane na realizację mniej kosztownych form służących korzystnym zmianom w mobilności mieszkańców (planowanie/projektowanie z udziałem obywateli przebiegu tras lokalnego ruchu rowerowego, aranżacji elementów małej architektury ciągów pieszych, wzbogacanie punktowej infrastruktury rowerowej w parkingi, itp.) oraz **ewentualne**

dodatkowe wsparcie bardziej znaczących programów pro rozwojowych środkami z miejskiego budżetu zasadniczego;

- zachęcanie do **podróżowania proekologicznymi formami transportu poprzez różnorodne strategie marketingowe i promocyjne** z wykorzystaniem lokalnych publikatorów oraz coraz bardziej rozwijających się i dostępnych narzędzi internetowych.

Planowanie mobilności w zakresie klasycznych działań „miękkich”, jest całkowitą zmianą filozofii w dziedzinie kierowania rozwojem systemu transportu. Większość zachodnich realizatorów planów mobilności wdraża je z powodzeniem u siebie, podczas gdy w Polsce takie podejście dopiero przebija się do świadomości samorządów.

W polskiej praktyce najczęściej jeszcze **dopasowuje się ofertę komunikacji miejskiej do istniejącego popytu** (najczęściej rozpoznawanego wśród pasażerów już korzystających ze środków zbiorowej komunikacji publicznej z pominięciem pozostałych potencjalnych użytkowników systemu), **wynikającego z istniejącego zagospodarowania przestrzennego miasta** (np. lokalizacji dużych osiedli mieszkaniowych w stosunku do centrum miasta).

Takie działanie - wg metodyki zarządzania mobilnością - zastępuje jeszcze najczęściej świadome i racjonalne kształtowanie popytu na transport. Ten popyt należy optymalizować między innymi poprzez:

- zmianę zagospodarowania przestrzeni miejskiej,
- skłanianie użytkowników do pozostawiania samochodów na parkingach systemu „parkuj i jedź” (ang. „park and ride” – P+R)
- działania polegające na wprowadzaniu płatnego dostępu do obszarów centralnych miasta,
- działania edukacyjne.

Końcowym efektem tych zmian wino być skupienie się na planach zrównoważonej mobilności, których zasady zapisano w unijnej Białej Księdze Transportu z 2011 r.

Unia Europejska zachęca miasta do ich tworzenia i wymienia różne metody zarządzania mobilnością

Biała Księga w sprawie jednolitego europejskiego obszaru transportu zawiera następujący zapis:

„W kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów lub uzupełniania paliwa.

Miasta powyżej pewnej wielkości należy zachęcać do opracowania planów mobilności miejskiej, które obejmą wszystkie powyższe elementy. Plany mobilności miejskiej powinny być w pełni uzgodnione z zintegrowanymi planami rozwoju obszarów miejskich."

W poniższej tabeli opracowanej przez Tamása Dombi w ramach unijnego projektu INVOLVE - „Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością” (ang. Involving the Private Sector in Mobility Management) zawarto zestawienie pokazujące **zasady tradycyjnego planowania oraz filozofię tworzenia współczesnych planów zrównoważonej mobilności.**

TRADYCYJNE PLANOWANIE TRANSPORTU	PLANY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
Skupienie się na ruchu	Skupienie się na ludziach
Kluczowe są: płynność ruchu i prędkość jazdy	Kluczowe są dostępność transportu i jakość życia
Domena inżynierów	Różne komplementarne dyscypliny
Planowanie wielkich, często bardzo kosztownych inwestycji	Planowanie działań efektywnych kosztowo i stopniowa poprawa warunków podróżowania i życia
Planowanie projektów	Planowanie efektów
Obsługa popytu na transport	Kształtowanie popytu na transport
Planowanie i decyzje bez udziału lokalnych społeczności	Przejrzysty proces decyzyjny z zaangażowaniem mieszkańców

Z instytucji polskich w projekcie INVOLVE uczestniczy Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

Najpełniejszym i najbardziej aktualnym dokumentem w zakresie opracowywania projektów planów mobilności jest przywołany już na wstępie bieżącego tomu opracowania sygnowany przez Komisję Europejską Generalny Dyrektoriat ds. Mobilności i Transportu (zarządzającą Europejską Platformą dot. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) dokument pn.: „**Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**” **przygotowany dla Komisji Europejskiej**” (wersja ze stycznia 2014 roku).

3.4. Skuteczność działań realizowanych w ramach planów mobilności

Ocena skuteczności działań realizowanych w ramach planów mobilności najczęściej odbywa się w odniesieniu do **poziomów oddziaływania związanych z wpływem działań na zmianę postrzegania środków transportu, wpływem na zmianę zachowań komunikacyjnych, wpływem na system transportowy, bądź środowisko.**

Definiuje się **wskaźniki**, pozwalające na określenie liczbowe wielkości, charakterystycznych dla konkretnych poziomów, np. oddziaływanie na system transportowy może być rozpatrywane w kontekście wpływu na zmianę wielkości pracy przewozowej.

Porównanie wartości wskaźników wyznaczonych **przed wdrożeniem planu mobilności i po okresie jego realizacji** (czasem również i w trakcie realizacji) **pozwała na określenie, czy realizacja planu wpłynęła na zmianę rozpatrywanej wielkości, jaki jest poziom tej zmiany, czy osiągnięto zakładany cel i czy w związku z tym, inicjatywa okazała się skuteczna.** Wartości wskaźników uzyskuje się w efekcie badań ankietowych, pomiarów, bądź inwentaryzacji.

Cztery podstawowe poziomy oddziaływania oraz przykładowe, charakterystyczne dla konkretnego poziomu wskaźniki, to:

Poziom **pierwszy** – związany z **wpływem wdrożonych działań na poziom uczestnictwa adresatów w projekcie**, świadomość istnienia i akceptacji proekologicznych środków transportu, etc. Przykładowe wskaźniki: **poziom świadomości istnienia opcjonalnych środków transportu, poziom zainteresowania uzyskiwaniem informacji o opcjonalnych środkach transportu.**

Poziom **drugi** – dotyczy **wpływu wdrożonych działań na udział poszczególnych środków transportu w podróżach**; związany jest z określaniem liczby nowych użytkowników proekologicznych środków lokomocji. Przykładowe wskaźniki: **podział zadań przewozowych, wzrost w liczbie podróży odbywanych rowerem.**

Poziom **trzeci** – dotyczy **wpływu zastosowanego pakietu działań na system transportowy.** Przykładowe wskaźniki: **poziom ruchliwości, wielkość pracy przewozowej.**

Poziom **czwarty** – związany jest z **wpływem społecznym i środowiskowym planów mobilności oraz ich pośrednim oddziaływaniem na system transportowy** np. dotyczącym zmniejszenia liczby wypadków. Przykładowe wskaźniki: **poziom emisji CO₂, liczba wypadków.**

Najczęściej oceny planów mobilności dokonuje się w odniesieniu do drugiego poziomu, jako wskaźniki przyjmując: udział proekologicznych środków transportu w podróżach oraz udział jednoosobowych podróży realizowanych samochodem.

Plany mobilności są powszechnie znanymi i stosowanymi na całym świecie narzędziami zarządzania mobilnością.

Realizacja tego typu inicjatyw zapewnia **wiele korzyści** zarówno dla **adresatów projektu** (pracowników, klientów, uczniów, studentów), **przedsiębiorstw (instytucji) wdrażających oraz społeczności miast.**

Wśród **korzyści** odnoszonych przez **bezpośrednich adresatów projektów** wymienić można:

- poprawę dostępności do przedsiębiorstw/instytucji/obszarów;
- dostarczenie szerokiego wachlarza możliwości alternatywnego podróżowania w stosunku do samochodu prywatnego;
- poprawę świadczonych usług, w tym warunków podróży transportem publicznym, rowerem, pieszo;
- poprawę bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego użytkowników;
- redukcję czasu i kosztów podróży;
- okazję do codziennej aktywności fizycznej (podróże rowerowe, piesze);

Korzyści, które są **odnoszone przez instytucje i przedsiębiorstwa** wynikają:

- z poprawy dostępności przedsiębiorstwa (dla pracowników i klientów);
- z redukcji kosztów i trudności związanych z parkowaniem;
- z poprawy stosunków z mieszkańcami pobliskich obszarów (w skutek zmniejszenia uciążliwości związanych z parkowaniem ich pojazdów oraz z redukcją hałasu);
- ze zmniejszenia liczby wypadków podczas podróży do pracy (mniejsza absencja pracowników);
- z bardziej efektywnego wykorzystania samochodów będących własnością instytucji;
- z budowania proekologicznego i innowacyjnego wizerunku przedsiębiorstwa (pomocnego w staraniu się o fundusze UE);

Realizacja planów mobilności wpływa na zwiększenie udziału proekologicznych środków transportu w podróżach w mieście (w tym transportu publicznego), zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego oraz trudności parkingowych.

Tego typu inicjatywy korzystnie oddziałują na procesy planowania, realizacji i funkcjonowania infrastruktury transportowej, wpływają pośrednio na redukcję liczby wypadków, zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

M. WIELUŃ DZIĘKI KOMPLEKSOWEMU POZYSKANIU OPRACOWANYCH:

A) STUDIUM TRANSPORTOWEGO (ST) MIASTA - W TYM PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (POŚ) ORAZ PRZEPROWADZENIU PROCEDURY STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (SOOŚ) STUDIUM TRANSPORTOWEGO MIASTA,

B) KONCEPCJI TRAS ROWEROWYCH (KTR),

- UZYSKAŁO BARDZO DOBRĄ POZYCJĘ WYJŚCIOWĄ DO PROCEDOWANIA W ZAKRESIE UCHWALENIA BIEŻĄCEGO PLANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ORAZ WDRAŻANIA W PRZYSZŁOŚCI ZARÓWNO INFRASTRUKTURALNYCH (WSKAZANIA ST ORAZ KTR) JAK I POZAINFRASTRUKTURALNYCH ELEMENTÓW ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ (WSKAZANIA PZMM).

POZYSKANE PRZEZ URZĄD MIEJSKI BIEŻĄCE ORAZ PRZYSZŁE PROJEKTOWE OPRACOWANIA STUDIALNO-KONCEPCYJNE POPRZEDZAJĄCE REALIZACJĘ KOLEJNYCH ETAPÓW ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO M. WIELUŃ, OPARTE NA ZAAWANSOWANYCH METODACH ANALITYCZNYCH CZERPIĄCYCH M. IN. Z METODYKI I NARZĘDZI SYSTEMÓW SIT/GIS, POZWOLĄ MIN. NA WYPRACOWANIE SZEREGU DANYCH ORAZ WSKAŹNIKÓW UMOŻLIWIAJĄCYCH PONADPRZECIĘTNĄ DOSTĘPNOŚĆ W ZAKRESIE MONITOROWANIA I PROWADZENIA ANALIZ JEGO ROZWOJU.

TAKŻE W RAMACH BIEŻĄCYCH PRAC NAD PLANOWANIEM RÓWNOWAŻENIA MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WIELUNIA WIELE Z NICH ZNALAZŁO BEZPOŚREDNIE ZASTOSOWANIE LUB POSŁUŻYŁO DO WYGENEROWANIA BARDZIEJ ZAAWANSOWANYCH WSKAŹNIKÓW SYNTETYCZNYCH.

4. BADANIA ANKIETOWE

4.1. Ankietowanie mieszkańców w Wieluniu

Ankietowanie zostało przeprowadzone w postaci cyfrowej na stronie internetowej Urzędu Miejskiego na przełomie grudnia 2016 i stycznia 2017 roku. W ramach ankiety przebadanych zostało 375 mieszkańców.

Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano **wzory ankiety opracowanej dla potrzeb bieżącego projektu oraz wyniki ankietowania z wnioskami.**

**FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ
(MIESZKAŃCY)**

ANKIETA DLA PODRÓŻUJĄCYCH MIESZKAŃCÓW WIELUNIA

Proszę zaznaczyć właściwe:

Grupa zawodowa:

- ☐ a. Uczeń, student
- ☐ b. Pracujący
- ☐ c. Nie pracujący w wieku produkcyjnym
- ☐ d. Emeryt, rencista

Płeć:

- ☐ Kobieta ☐ Mężczyzna

Grupa wiekowa:

- ☐ a. do 19 lat (włącznie)
- ☐ b. 20 – 25 lat
- ☐ c. 26 – 40 lat
- ☐ d. 41 – 65 lat
- ☐ e. powyżej 65 lat

Miejsce zamieszkania:

Dzielnica: _____

Ulica: _____

1. W jaki sposób najczęściej odbywa Pani/Pan podróż na terenie Wielunia?

- ☐ a. Autobus miejski
- ☐ b. Samochód osobowy
- ☐ c. Mikrobus
- ☐ d. Autobus zamiejski (regionalny)
- ☐ e. Rower
- ☐ f. Pieszko
- ☐ g. Kolej
- ☐ h. Inny _____

2. Jaki jest cel podróży:

- ☐ a. Praca
- ☐ b. Nauka
- ☐ c. Wizyta prywatna
- ☐ d. Rekreacja
- ☐ e. Kultura
- ☐ f. Sprawy urzędowe
- ☐ g. Zakupy, usługi
- ☐ h. Zdrowie
- ☐ i. Inny _____

3. W jaki sposób chciał/a/by Pani/Pan podróżować?

- ☐ a. Komunikacją autobusową
- ☐ b. Samochodem osobowym
- ☐ c. Rowerem
- ☐ d. Pieszko
- ☐ e. Koleją
- ☐ f. Inaczej (wpisz, jak) _____

4. Czy byłaby Pani/Pan skłonna/y wykupić stałe miejsce parkingowe w centrum Wielunia?

Tak / Nie

Przy cenie zł

5. Proszę podać powody podróżowania samochodem na terenie Wielunia (maksymalnie 3 odpowiedzi):

- ☐ a. Oszczędność czasu
- ☐ b. Odległość podróży
- ☐ c. Wygoda
- ☐ d. Oszczędność na kosztach podróży
- ☐ e. Własna działalność gospodarcza
- ☐ f. Prestiż
- ☐ g. Realizacja w tym dniu także innych podróży

- ☐ h. Nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej
- ☐ i. Względy zdrowotne
- ☐ j. Brak możliwości wyboru innego środka transportu
- ☐ k. Inne (jakie?) _____

6. Jakie cechy komunikacji zbiorowej musiałyby ulec poprawie, aby zdecydowała/ł się Pani/Pan na podróżowanie środkami komunikacji zbiorowej na terenie Wielunia (maksymalnie 3 odpowiedzi)

- ☐ a. Częstotliwość kursowania
- ☐ b. Koszt biletu
- ☐ c. Komfort podróży
- ☐ d. Bezprzesiadkowość
- ☐ e. Bezpieczeństwo
- ☐ f. Czas podróży
- ☐ g. Inne (jakie?) _____
- ☐ h. Nie zrezygnuję z jazdy samochodem do centrum miasta

7. W jaki sposób, Pani/Pana zdaniem, można poprawić cechy zaznaczone przez Panią/Pana w pytaniu nr 6 ? (proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi)

- ☐ a. Zmiana trasy przebiegu linii (proszę podać proponowaną linię i trasę) _____

- ☐ b. Zmiana lokalizacji przystanku (proszę podać proponowaną lokalizację) _____

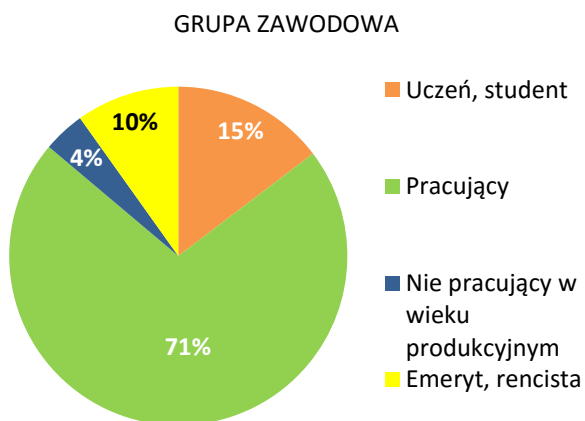
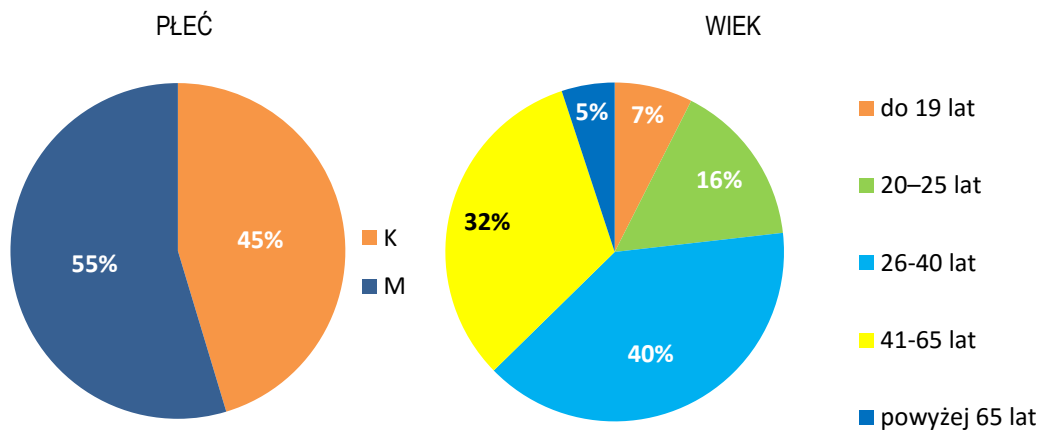
- ☐ c. Większa pojemność autobusu
- ☐ d. Nowoczesny tabor
- ☐ e. Pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych
- ☐ f. Pojazdy dostosowane do przewozu roweru
- ☐ g. Dodatkowe usługi w pojeździe (jakie?) _____

- ☐ h. Inne (jakie?) _____

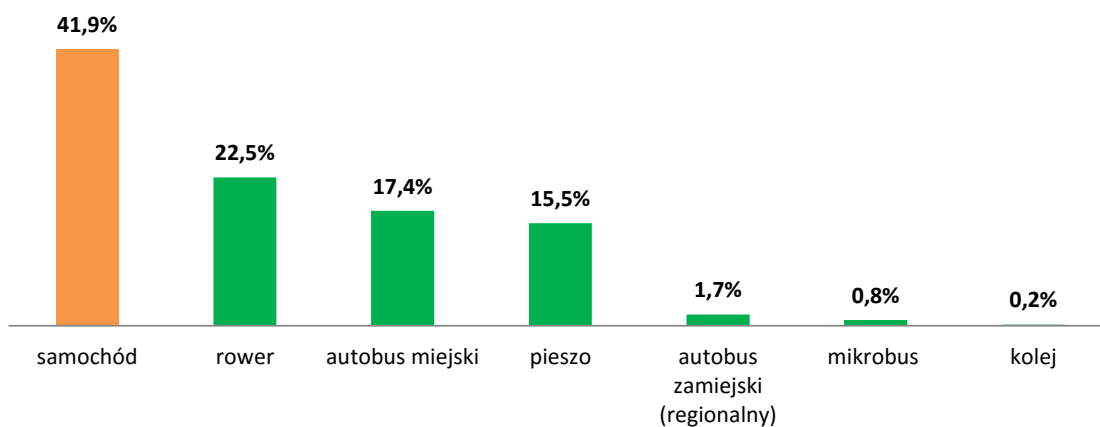
8. Czy zdecydował(a) by się Pan/Pani na podróżowanie rowerem, zakładając, że nastąpi poprawa warunków podróży na terenie Wielunia (montaż stojaków, budowa ścieżek, poprawa bezpieczeństwa)?

- ☐ a. Tak
- ☐ b. Raczej tak
- ☐ c. Raczej nie
- ☐ d. Nie

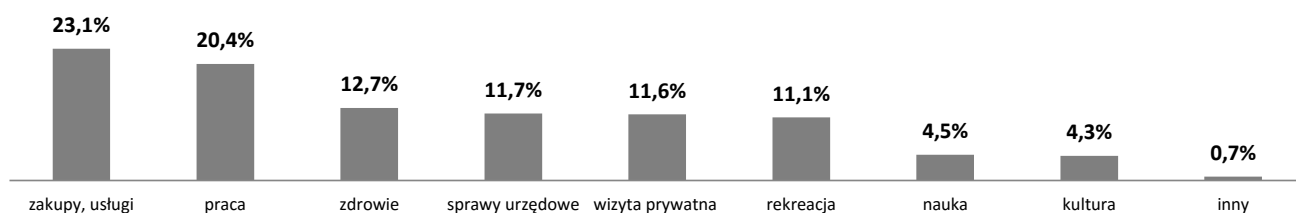
4.1.1. Wyniki ankiety



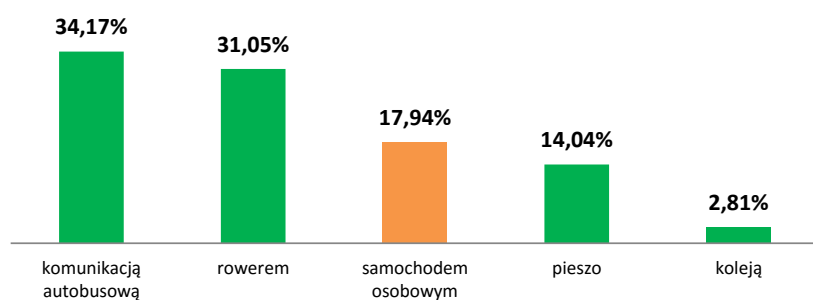
ŚRODKI TRANSPORTU NA TERENIE WIELUNIA



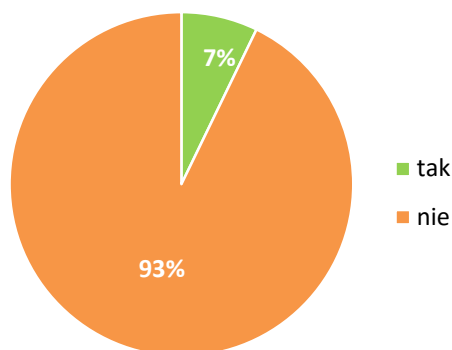
CEL PODRÓŻY



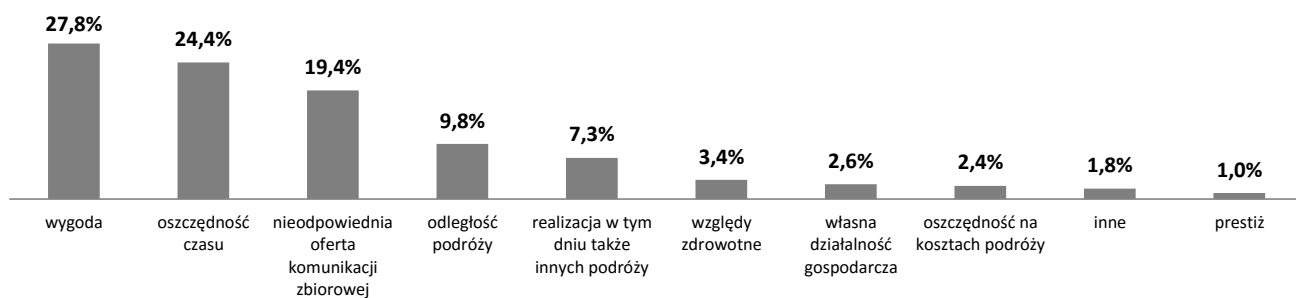
SPOSÓB W JAKI ANKIETOWANI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ PO WIELUNIU



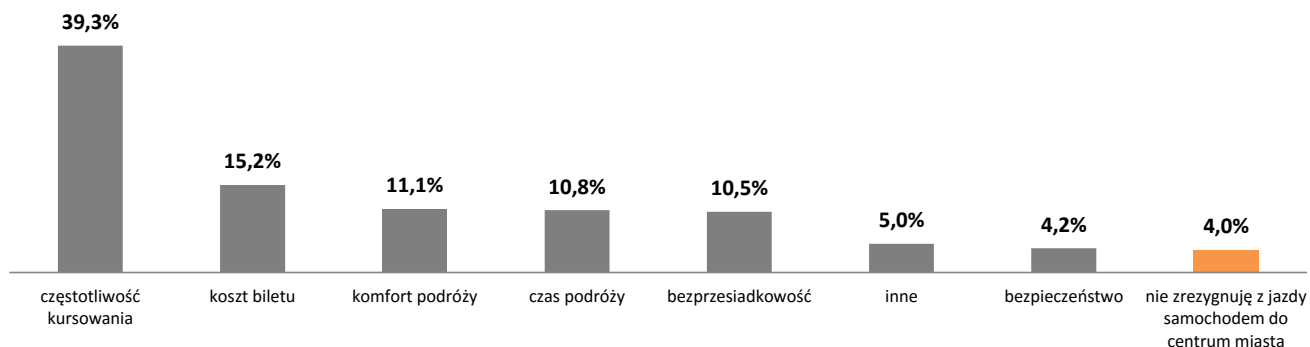
CZY BYŁABY PANI/PAN SKŁONNA/Y WYKUPIĆ STAŁE MIEJSCE PARKINGOWE W CENTRUM WIELUNIA?



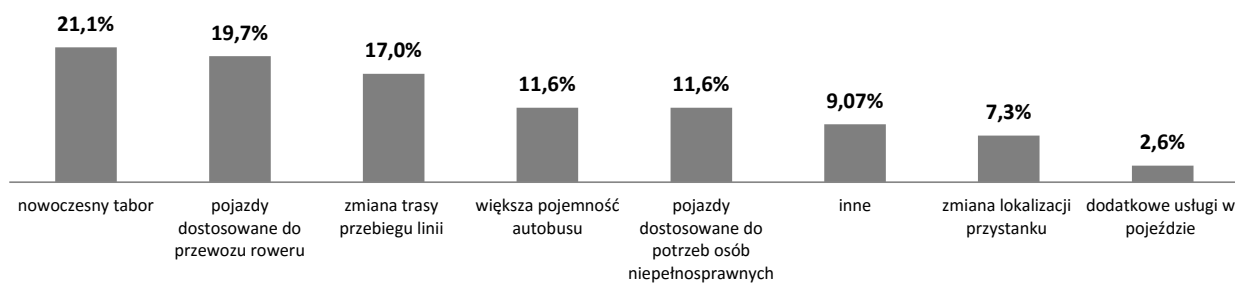
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM NA TERENIE WIELUNIA



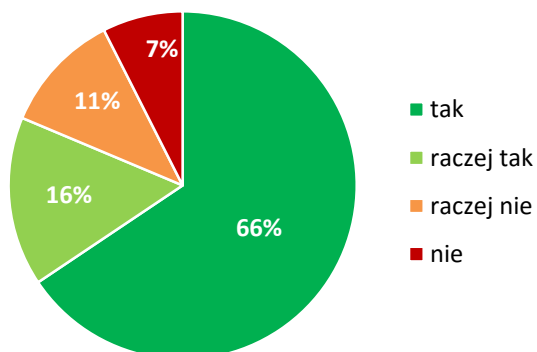
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI PODRÓŻOWALI KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMIENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A) BY SIĘ PAN/PANI NA PODRÓŻOWANIE ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY NA TERENIE WIELUNIA



4.1.2. Wnioski z ankietowania mieszkańców

Powyżej przedstawiono wyniki ankiety przeprowadzonej za pośrednictwem internetu i portalu miejskiego wśród mieszkańców Wielunia.

Na pytania odpowiadało 375 osób. 71% stanowiły osoby pracujące. Ponad połowę z nich (55%) stanowili mężczyźni.

Podróże mieszkańców na terenie Wielunia wykazują średni udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 58% całości, natomiast samochodem osobowym porusza się 42% ankietowanych.

Mieszkańcy Wielunia podróżują najczęściej po mieście w celach zakupowych lub usługowych oraz do pracy.

Głównymi powodami dla których ankietowani wybierają samochód jest wygoda, oszczędność czasu oraz nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej.

Na pytanie: jak ankietowani chcieliby podróżować na terenie Wielunia aż 34% wskazało komunikację autobusową, 31% rower, a tylko 18% samochód, co jest zjawiskiem pozytywnym dla zrównoważonej mobilności.

Wśród najważniejszych cech komunikacji zbiorowej, które powinny ulec poprawie, aby ankietowani zdecydowali się na korzystanie z komunikacji zbiorowej są:

- częstotliwość kursowania,
- koszt biletu

oraz

- komfort podróży.

Kolejne najczęściej wymieniane elementy, które według ankietowanych powinny zachęcić do podróży komunikacją zbiorową są: nowoczesny tabor, pojazdy dostosowane do przewozu roweru czy zmiana trasy przebiegu linii.

Aż 82% ankietowanych zdecydowałoby się na podróżowanie rowerem, gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży.

4.2. Ankietywanie zakładów pracy i szkół w Wieluniu

a) zakłady pracy:

- KORONA Candles S.A., ul. Fabryczna 10
- Spółdzielnia Dostawców Mleka, ul. Kolejowa 63
- SP ZOZ w Wieluniu, ul. Szpitalna 16
- WIELTON, ul. Rymarkiewicza 6
- ZUGiL S.A., ul. Sieradzka 56

b) szkoły ponadgimnazjalne (ankietowani uczniowie):

- II Liceum Ogólnokształcące im. Janusza Korczaka,
- Zespołu Szkół nr 1,

Na kolejnych stronach opracowania zamieszczono rysunki z lokalizacją zakładów pracy i szkół ponadgimnazjalnych poddanych ankietyowaniu.

Ich szczegółowa lokalizacja na terenie miasta wraz z krótką charakterystyką graficzno-informacyjną co do zakresu obsługi:

- podsystemem komunikacji zbiorowej (linie oraz przystanki)

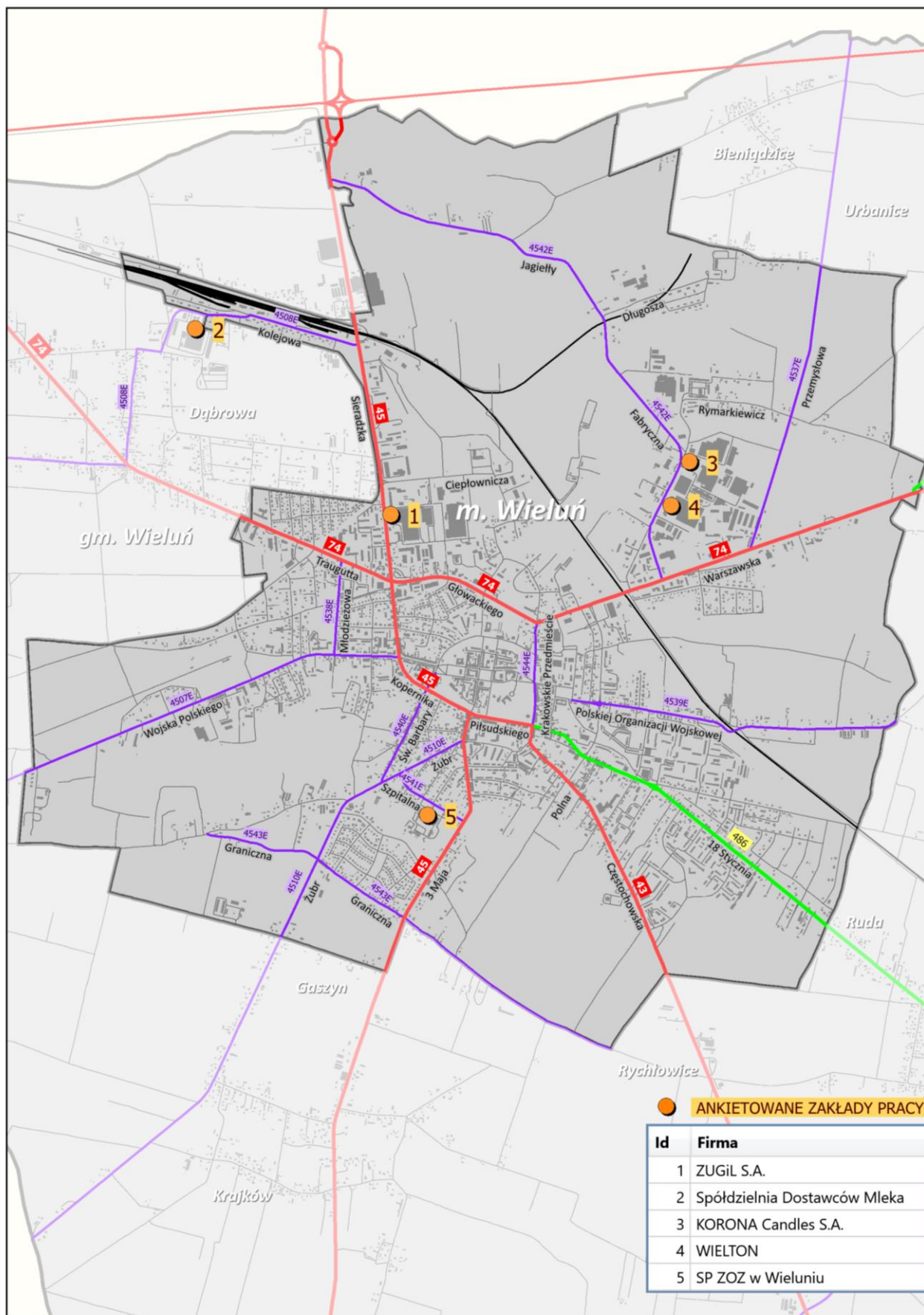
oraz

- podsystemem komunikacji rowerowej (drogi dla rowerów oraz stojaki rowerowe),

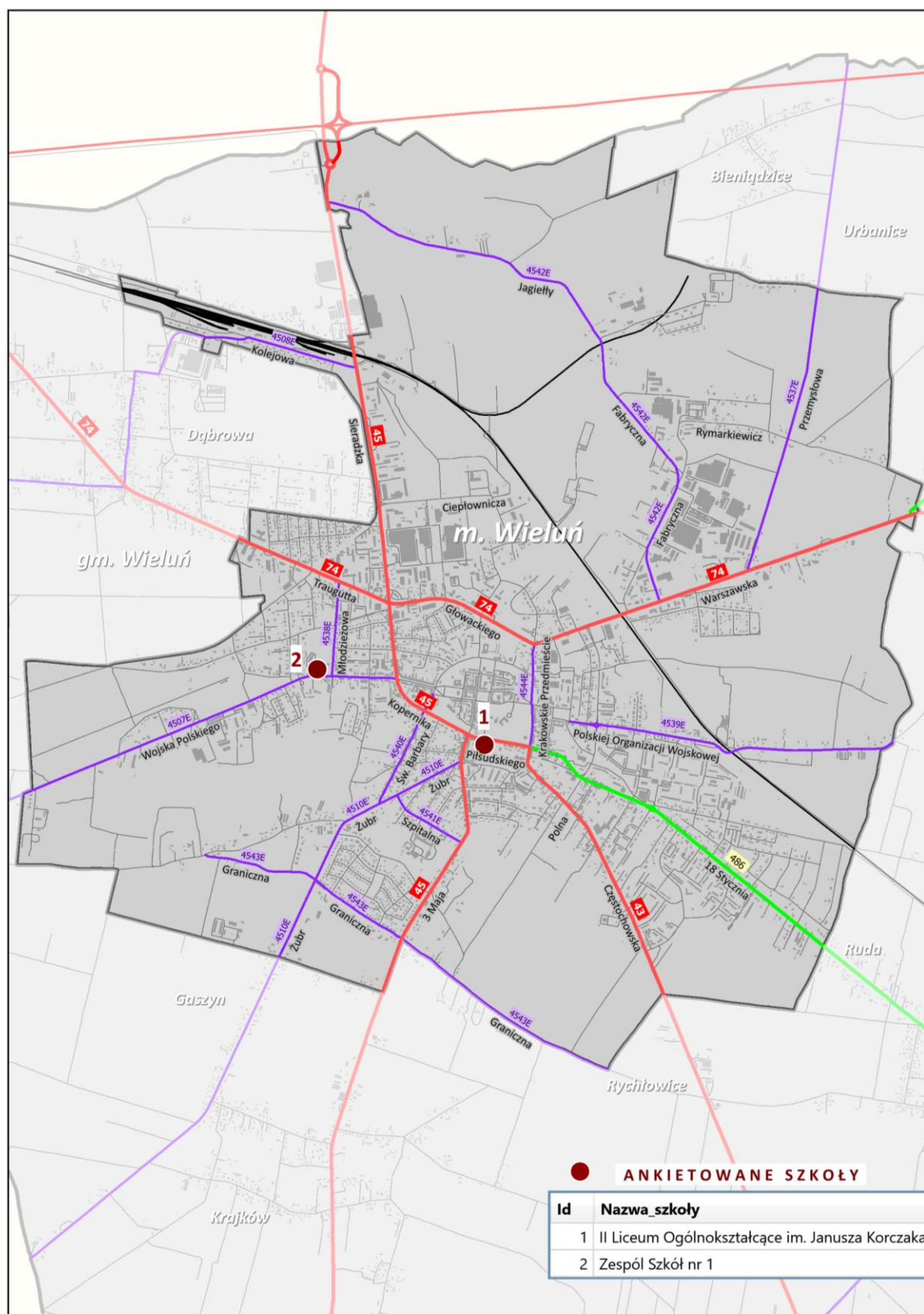
zostały **zamieszczone każdorazowo przed blokiem prezentującym wyniki przetworzenia ankiet.**

Wzory formularzy opracowane dla potrzeb bieżącego projektu zostały każdorazowo zamieszczone w odpowiednich blokach: „pracownicy” i „uczniowie”.

Wzór wyjściowy ankiet stanowiły standardy wypracowane w trakcie projektu CARAVEL CIVITAS realizowanego w ramach VI Programu Ramowego Unii Europejskiej promującego proekologiczne zachowania komunikacyjne i innowacyjne rozwiązania transportowe (jednym z uczestników projektu była Politechnika Krakowska).



LOKALIZACJA ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE WIELUNIA PODDANYCH ANKIETOWANIU



LOKALIZACJA SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH NA TERENIE WIELUNIA PODDANYCH ANKIETOWANIU

**FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY
(PRACOWNICY)**

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WIELUNIA

Ankieta DOTYCZĄCA ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH **PRACOWNIKÓW**

Proszę zaznaczyć właściwe:

Płeć:

☐ **K**-kobieta

☐ **M**-mężczyzna

Wiek:

☐ A - do 25 lat (włącznie)

☐ B - 26 – 40 lat

☐ C - 41 – 65 lat

☐ D - powyżej 65 lat

Miejsce zamieszkania (skąd codziennie dojeżdża Pani/Pan do pracy):

☐ Wieluń - proszę podać adres (ulica + numer domu /bez numeru mieszkania/):

☐ poza Wieluniem (proszę podać nazwę miejscowości):

1. Biorąc pod uwagę jedynie Pani/Pana **dwa ostatnie dni pracy**, proszę zaznaczyć w tabeli wszystkie środki transportu, którymi odbyła/ł Pani/Pan podróż do/z miejsca pracy.

Jeśli były to środki miejskiej komunikacji zbiorowej to proszę podać numery linii (w jednej kolumnie może znajdować się więcej niż jeden środek transportu):

	I dzień (ostatni dzień pracy)	II dzień (przedostatni dzień pracy)
A-Autobus miejski	☐ numer linii.....	☐ numer linii.....
B-Samochód (jako kierowca)	☐	☐
C-Samochód (jako pasażer)	☐	☐
D-Taksówka	☐	☐
E-Mikrobus	☐	☐
F-Autobus zamiejski (regionalny)	☐	☐
G-Pociąg	☐	☐
H-Rower	☐	☐
I-Piesz	☐	☐
J-skuter/motorower/rower	☐	☐

2. Proszę podać w przybliżeniu, jaki okres czasu zajmuje Pani/Panu droga do/z pracy (w jedną stronę) wskazanymi w powyższym pytaniu środkami transportu:

_____ godz. i/lub _____ min.

3. Jeśli **samochód** był Pani/Pana środkiem podróży w drodze do pracy w dwóch ostatnich dniach, proszę zaznaczyć powody tego wyboru (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi):

- ☐ A-oszczędność czasu
- ☐ B-odległość podróży
- ☐ C-wygoda
- ☐ D-oszczędność na kosztach podróży
- ☐ E-inne cele, w tym własna działalność gospodarcza
- ☐ F-prestiż
- ☐ G-realizacja w tym dniu także innych podróży
- ☐ H-nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej
- ☐ I-względy zdrowotne
- ☐ J-brak możliwości wyboru innego środka transportu
- ☐ K-inne (jakie?) _____

4. Jeśli pojazdy **komunikacji zbiorowej (autobus miejski, mikrobus, autobus zamiejski /regionalny/, pociąg)** były Pani/Pana środkami podróży w drodze do pracy w dwóch ostatnich dniach, proszę zaznaczyć powody tego wyboru (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi):

- ☐ A-brak samochodu
- ☐ B-brak dostępu do samochodu w danym dniu
- ☐ C-oszczędność czasu
- ☐ D-oszczędność na kosztach podróży
- ☐ E-dogodne pory kursowania
- ☐ F-zatłoczenie ulic
- ☐ G-dobra oferta komunikacji miejskiej, prywatnej BUS lub kolejowej
- ☐ H-obawa kradzieży, zniszczenia samochodu
- ☐ I-brak miejsc parkingowych
- ☐ J-dbałość o środowisko
- ☐ K-względy zdrowotne
- ☐ L-inne (jakie?) _____

5. Jeśli podróż **piesza** była Pani/Pana sposobem przemieszczania się w drodze do pracy w dwóch ostatnich dniach, proszę zaznaczyć powody tego wyboru (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi):

- ☐ A-brak samochodu
- ☐ B-brak dostępu do samochodu w danym dniu
- ☐ C-odległość podróży
- ☐ D-oszczędność czasu
- ☐ E-oszczędność na kosztach podróży
- ☐ F-zatłoczenie ulic
- ☐ G-obawa kradzieży, zniszczenia samochodu
- ☐ H-brak miejsc parkingowych
- ☐ I-dbałość o środowisko
- ☐ J-dbałość o zdrowie
- ☐ K-brak możliwości wyboru innego środka transportu
- ☐ L-inne (jakie?) _____

6. Jeśli podróż **rowerem** była Pani/Pana sposobem przemieszczania się w drodze do pracy **w dwóch ostatnich dniach**, proszę zaznaczyć powody tego wyboru (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi):

- ☐ A-brak samochodu
- ☐ B-brak dostępu do samochodu w danym dniu
- ☐ C-oszczędność czasu
- ☐ D-oszczędność na kosztach podróży
- ☐ E-łatwość dojazdu, uniezależnienie od zatłoczenia ulic
- ☐ F-obawa kradzieży, zniszczenia samochodu
- ☐ G-brak miejsc parkingowych
- ☐ H-dbałość o środowisko
- ☐ I-dbałość o zdrowie
- ☐ J-inne (jakie?) _____

7. Czy podróż rowerem stanowi dla Pani/Pana stały środek transportu w podróżach do pracy?

- ☐ A-tak, przez cały rok
- ☐ B-tak, w sezonie letnim
- ☐ C-nie

8. Jakie cechy komunikacji zbiorowej musiałyby **ulec poprawie**, aby zdecydowała/ł się Pani/Pan na dojazdy do miejsca pracy środkami komunikacji zbiorowej lub nie zrezygnował/ł Pani/Pan z tego rodzaju podróży? (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi):

- ☐ nie ma takiej opcji, nie zrezygnuję z jazdy samochodem
- ☐ A-punktualność (zgodność z rozkładem jazdy)
- ☐ B-regularność (utrzymanie jednakowych odstępów w kursowaniu pojazdów)
- ☐ C-koszt jednorazowego przejazdu
- ☐ D-koszt biletu okresowego
- ☐ E-komfort podróży
- ☐ F-częstotliwość kursowania
- ☐ G-niezmienność czasu przejazdu
- ☐ H-bezpieczeństwo osobiste pasażerów na przystanku
- ☐ I-bezpieczeństwo osobiste pasażerów w pojeździe
- ☐ J-bezprzesiadkowość
- ☐ K-czas podróży

9. W jaki sposób, Pani/Pana zdaniem, można poprawić cechy zaznaczone przez Panią/Pana w pytaniu nr 8? (proszę zaznaczyć **maksymalnie trzy** odpowiedzi)

- ☐ A-zmiana trasy przebiegu linii (proszę podać proponowaną trasę)

- ☐ B-zmiana lokalizacji przystanku (proszę podać proponowaną lokalizację)

- ☐ C-większa pojemność autobusu
- ☐ D-nowoczesny tabor
- ☐ E-pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych
- ☐ F-dodatkowe usługi w pojeździe (jakie?)

- ☐ G-inne (jakie?) _____

10. Czy zdecydował(a)by się Pan/Pani na dojazdy do pracy rowerem, zakładając, że nastąpi poprawa warunków podróży: montaż stojaków, budowa ścieżek, poprawa bezpieczeństwa)?

- ☐ A-tak
☐ B-raczej tak
☐ C-raczej nie
☐ D-nie

11. Czy zdecydował(a)by się Pan/Pani na wspólne podróże samochodem osobowym z innymi współpracownikami w celu dojazdu do/z pracy - tzw. **carpooling**,

☐ A-tak

(dlaczego?) _____

B-nie

(dlaczego?) _____

4.2.1. Zakłady pracy

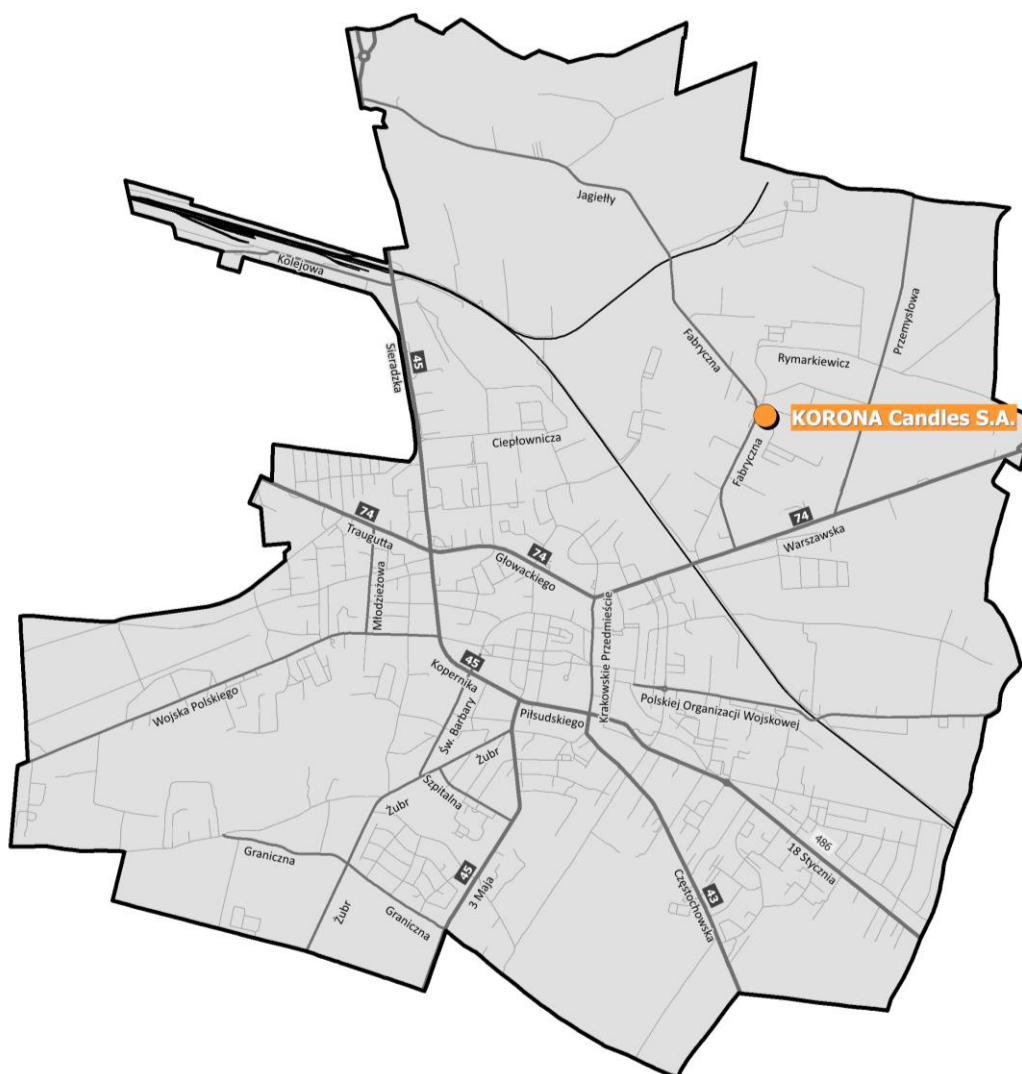
KORONA CANDLES S.A.

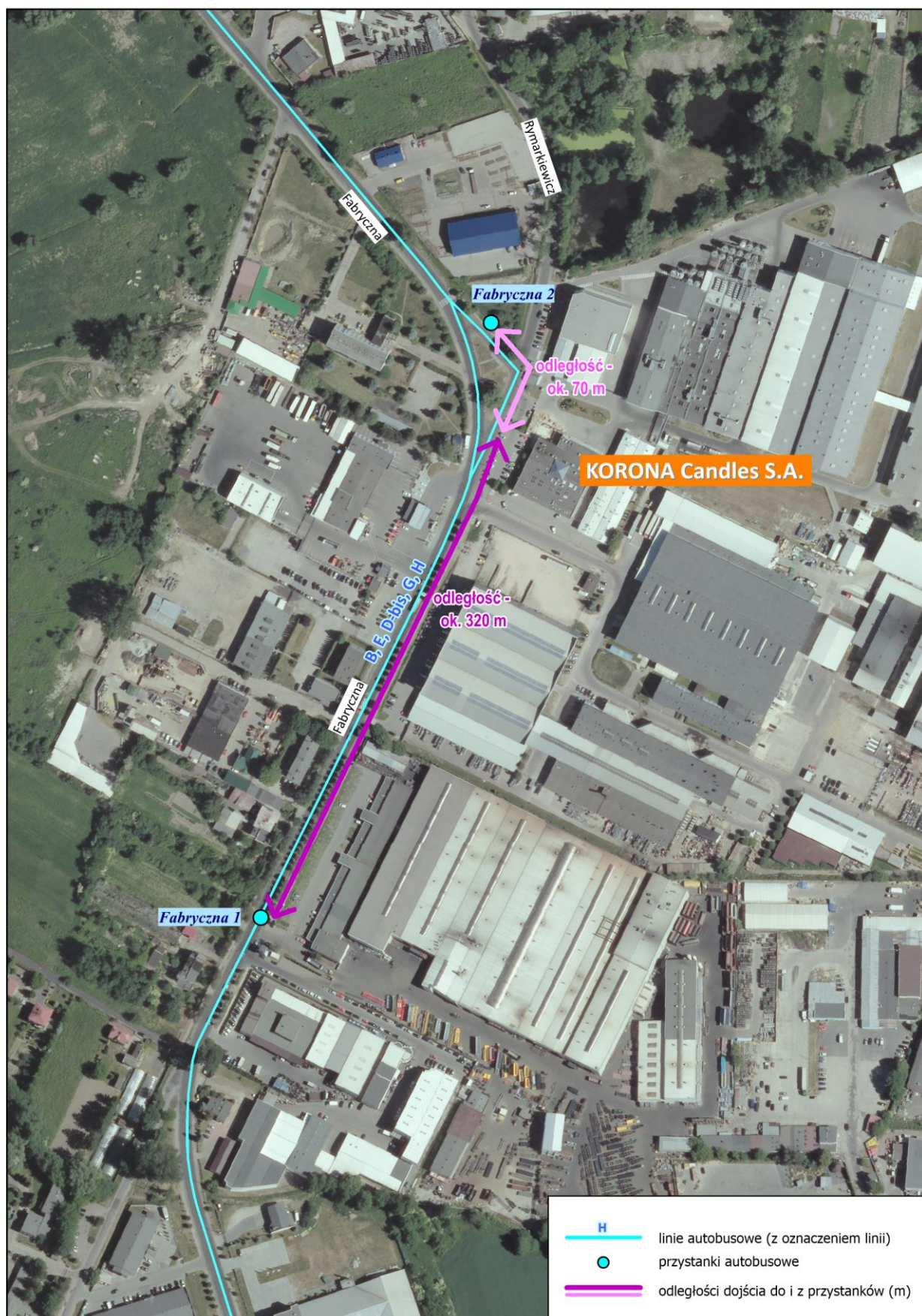
KORONA CANDLES S.A. w Wieluniu ma swoją siedzibę przy ul. Fabrycznej 10, w pobliżu jednej z głównych osi komunikacyjnych w mieście – DK74.

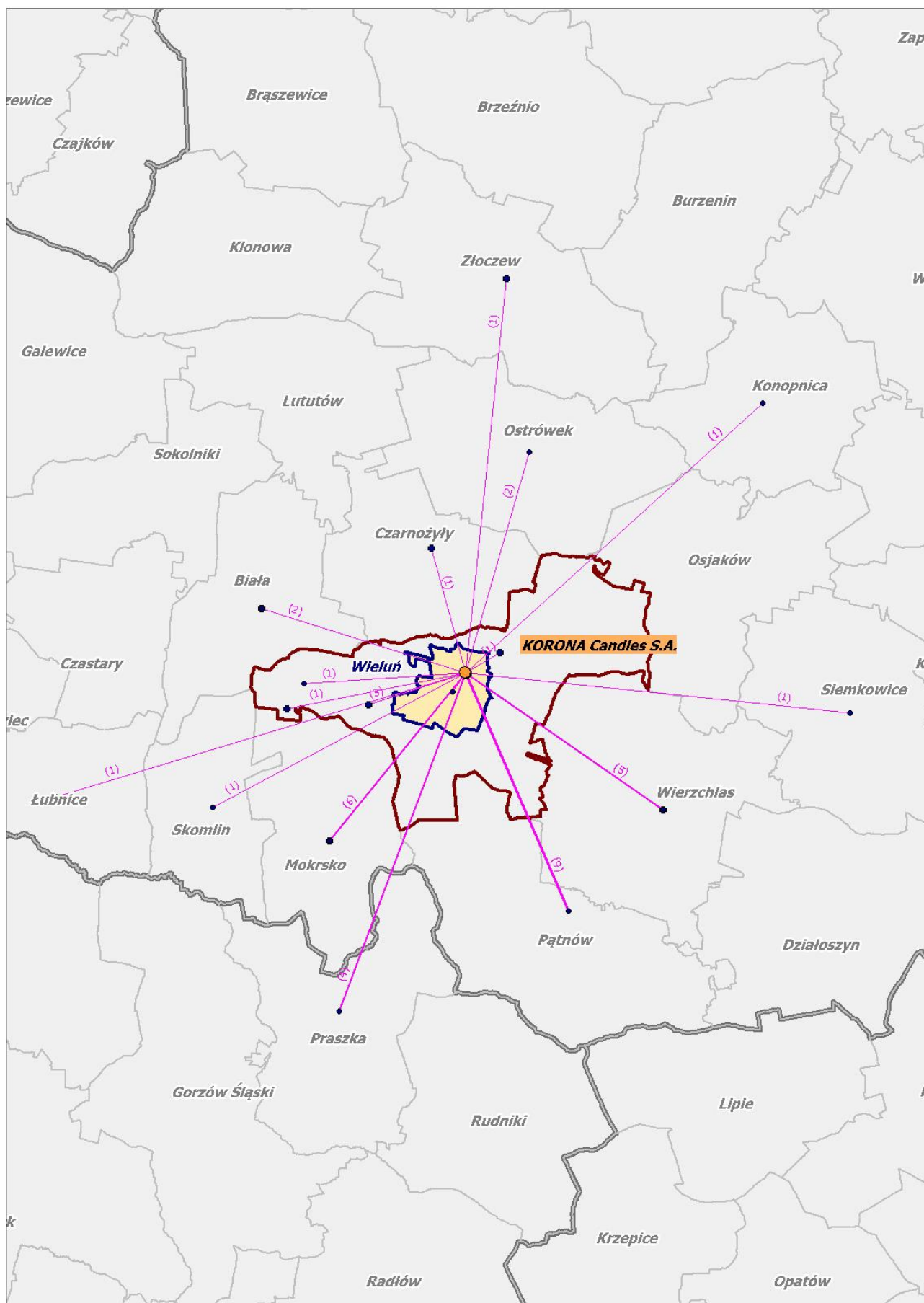
W zakresie 1 i 4-minutowego dojścia pieszego znajdują się przystanki komunikacji autobusowej, które zapewniają bezpośrednie połączenia z większością dzielnic miasta i gminy Wieluń, a także gminą ościenną Czarnożyły.

W odległości 12 minutowego dojścia do zakładu znajduje się stacja kolejowa.

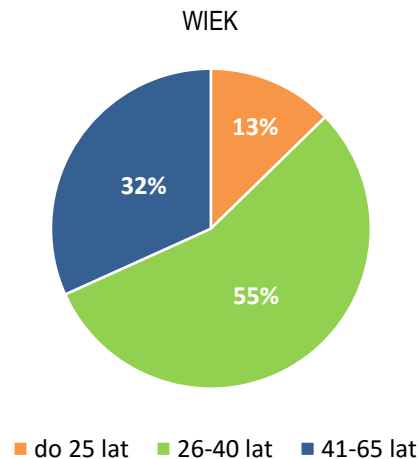
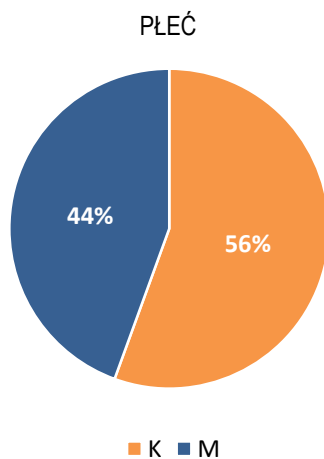
Zakład dysponuje 4 stojakami na rowery z 80 stanowiskami.



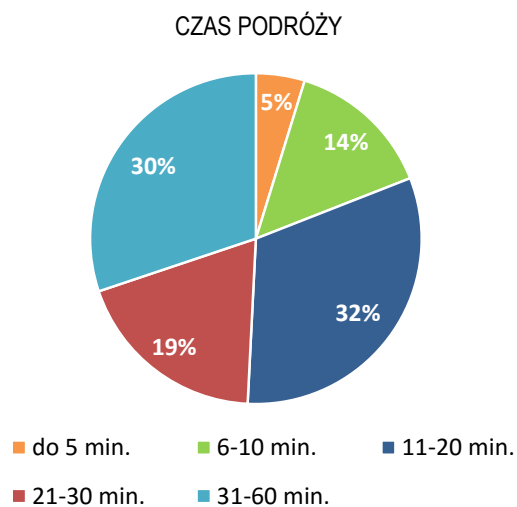
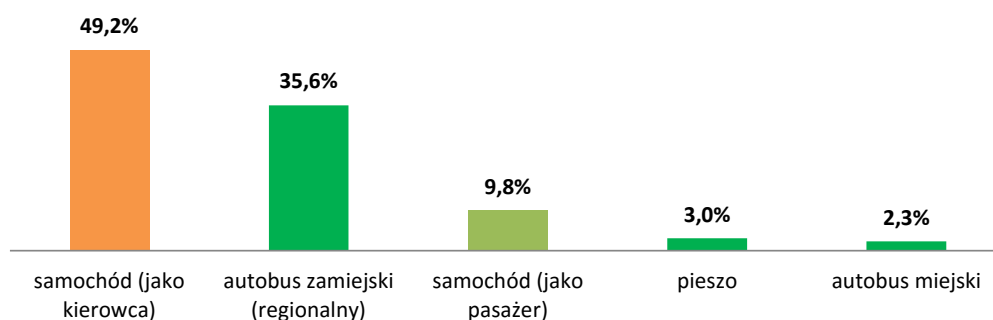




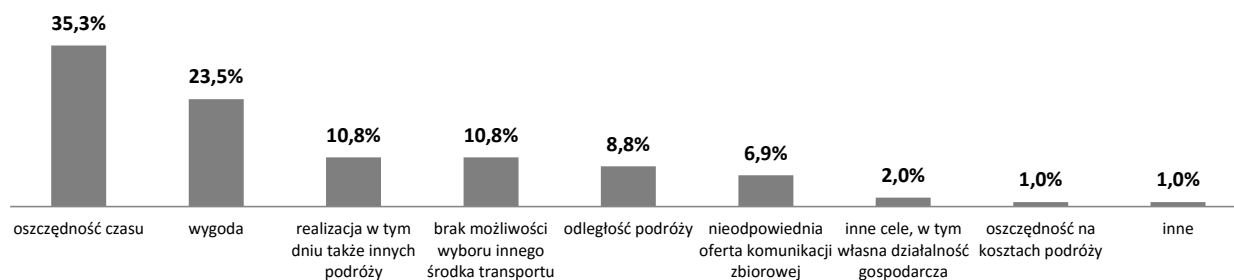
W ramach ankiety przebadanych zostało **63 pracowników**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.



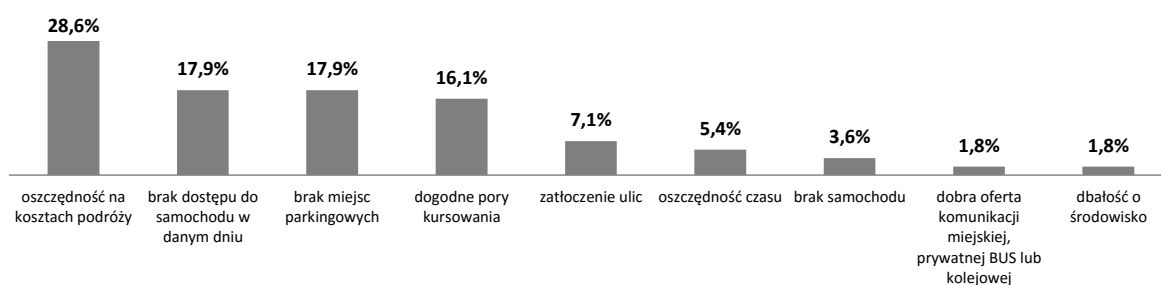
ŚRODKI TRANSPORTU



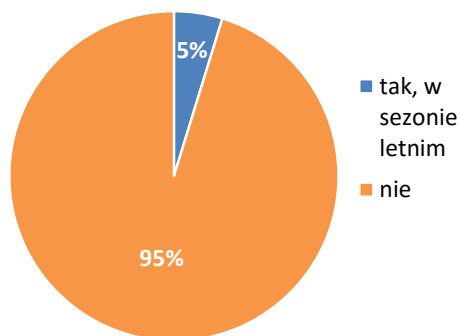
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



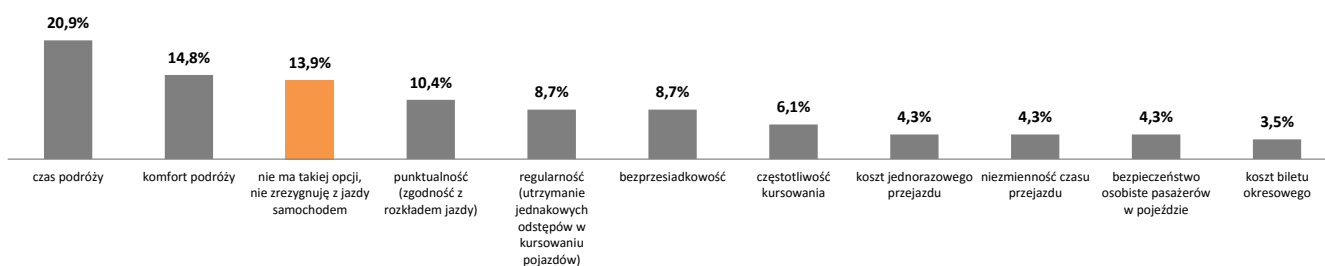
POWODY PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



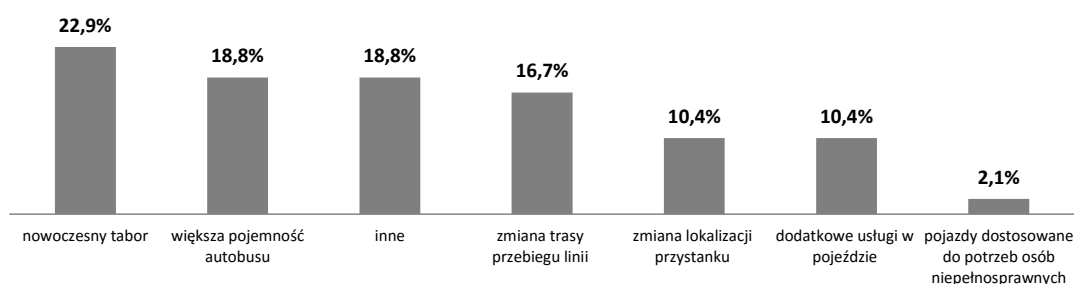
CZY PODRÓŻ ROWEREM STANOWI DLA PANI/PANA STAŁY ŚRODEK TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO PRACY?



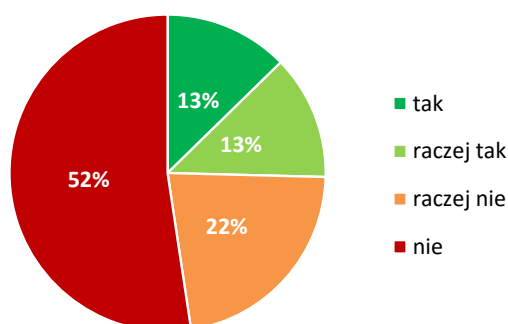
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI ZDECYDOWALI SIĘ NA DOJAZD KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



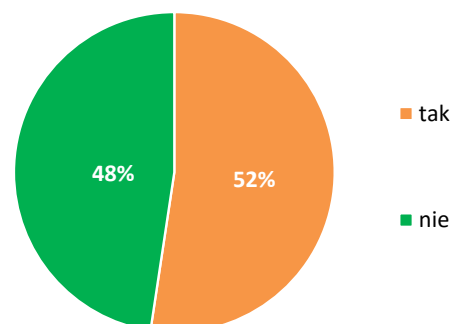
SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA DOJAZDY DO PRACY ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY?



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA WSPÓLNE PODRÓŻE SAMOCHODEM OSOBOWYM Z INNYMI WSPÓŁPRACOWNIKAMI W CELU DOJAZDU DO/Z PRACY - TZW. CARPOOLING?



4.2.1.1. Wnioski z ankietywania pracowników Korony Candles S.A.

Podróże pracowników Korony Candles S.A. wykazują średni udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 51% całości (w tym carpooling), natomiast samochodem osobowym dojeżdża 49% ankietowanych.

W opinii autorów, osoby podróżujące do pracy samochodem stanowią grupę, którą trudno będzie przekonać do zmiany zachowań komunikacyjnych. Wykazują oni bowiem, że przede wszystkim oszczędność czasu i wygoda decydują o wyborze przez nich samochodu. 14% z nich deklaruje, że nie zrezygnuje z samochodu.

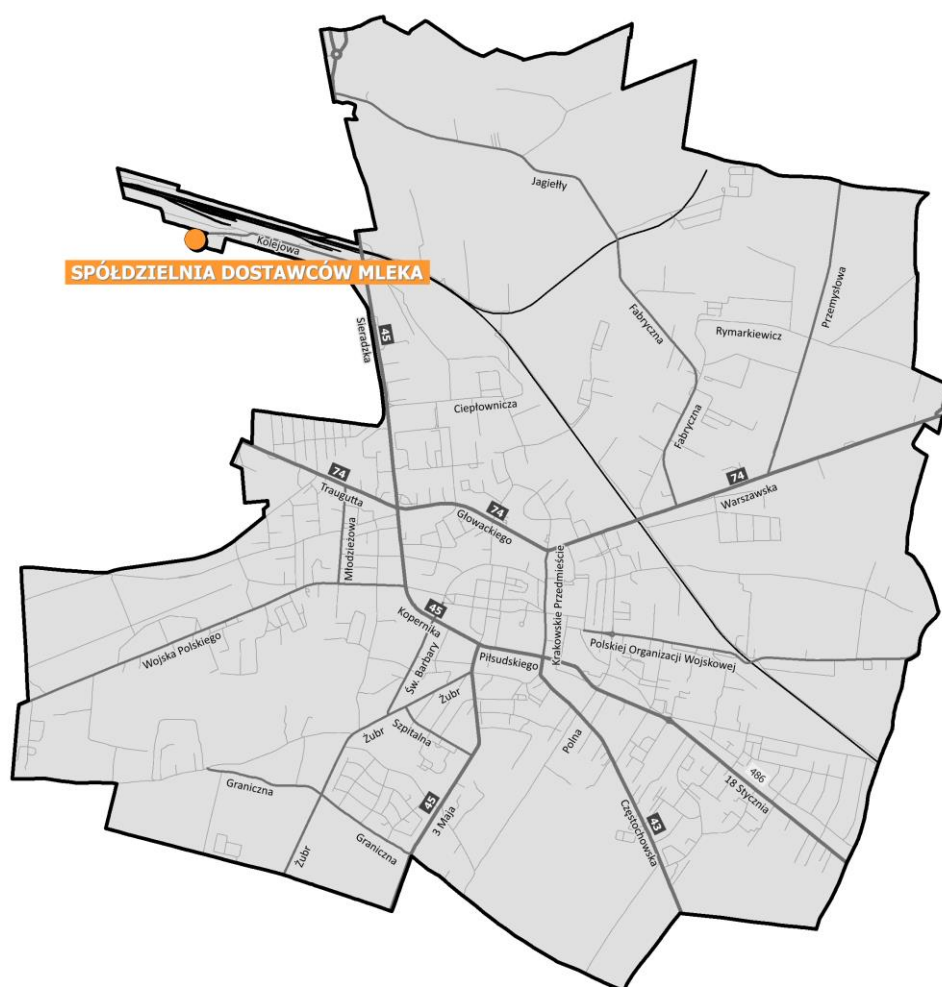
Głównym powodem dla którego pracownicy dojeżdżają do pracy komunikacją zbiorową jest oszczędność na kosztach podróży i brak dostępu do samochodu. 26% ankietowanych zdecydowałoby się na dojazdy do pracy rowerem gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży, natomiast 52% osób jest zainteresowanych podróżowaniem samochodem do pracy z innymi pracownikami.

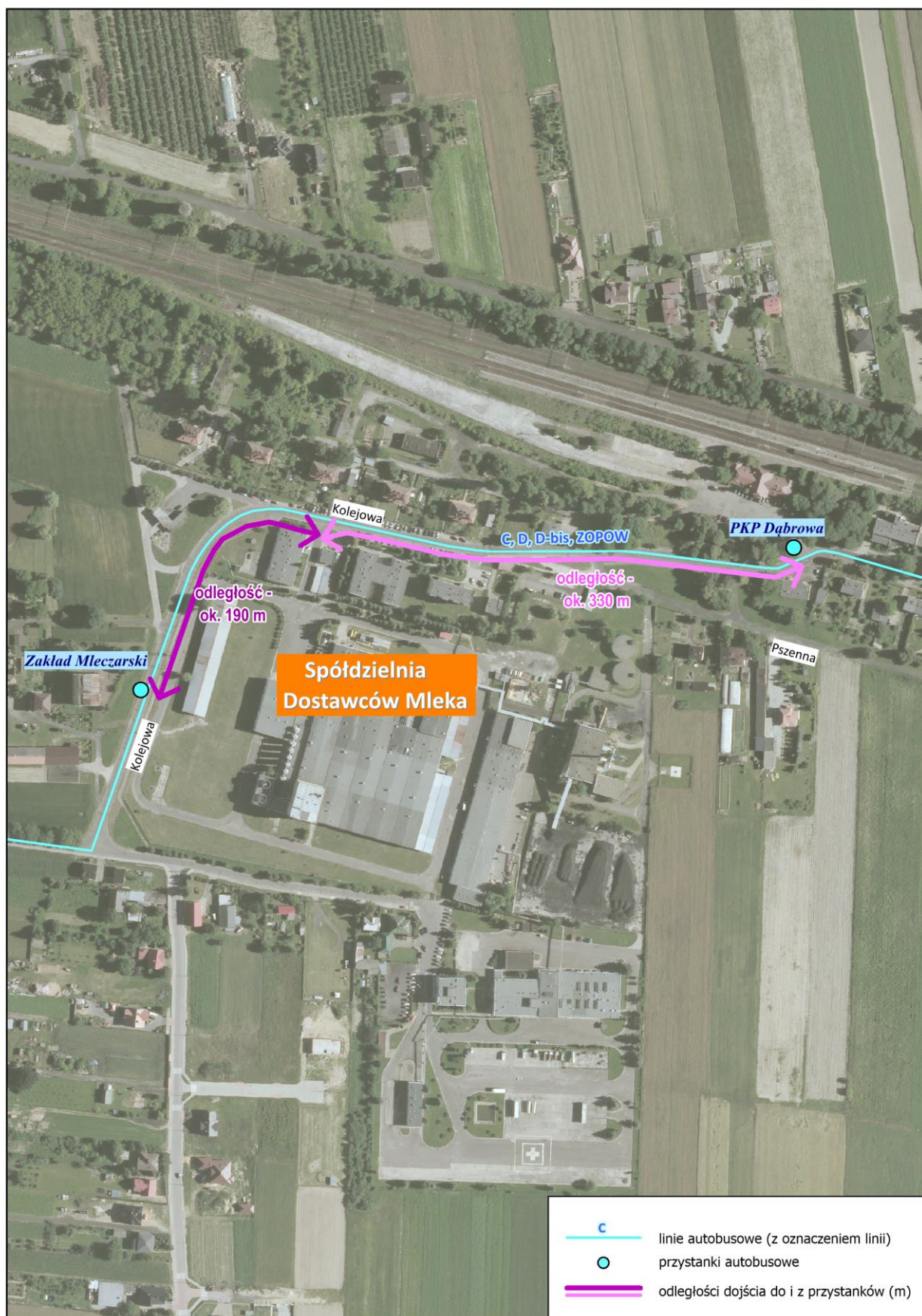
SPÓŁDZIELNIA DOSTAWCÓW MLEKA

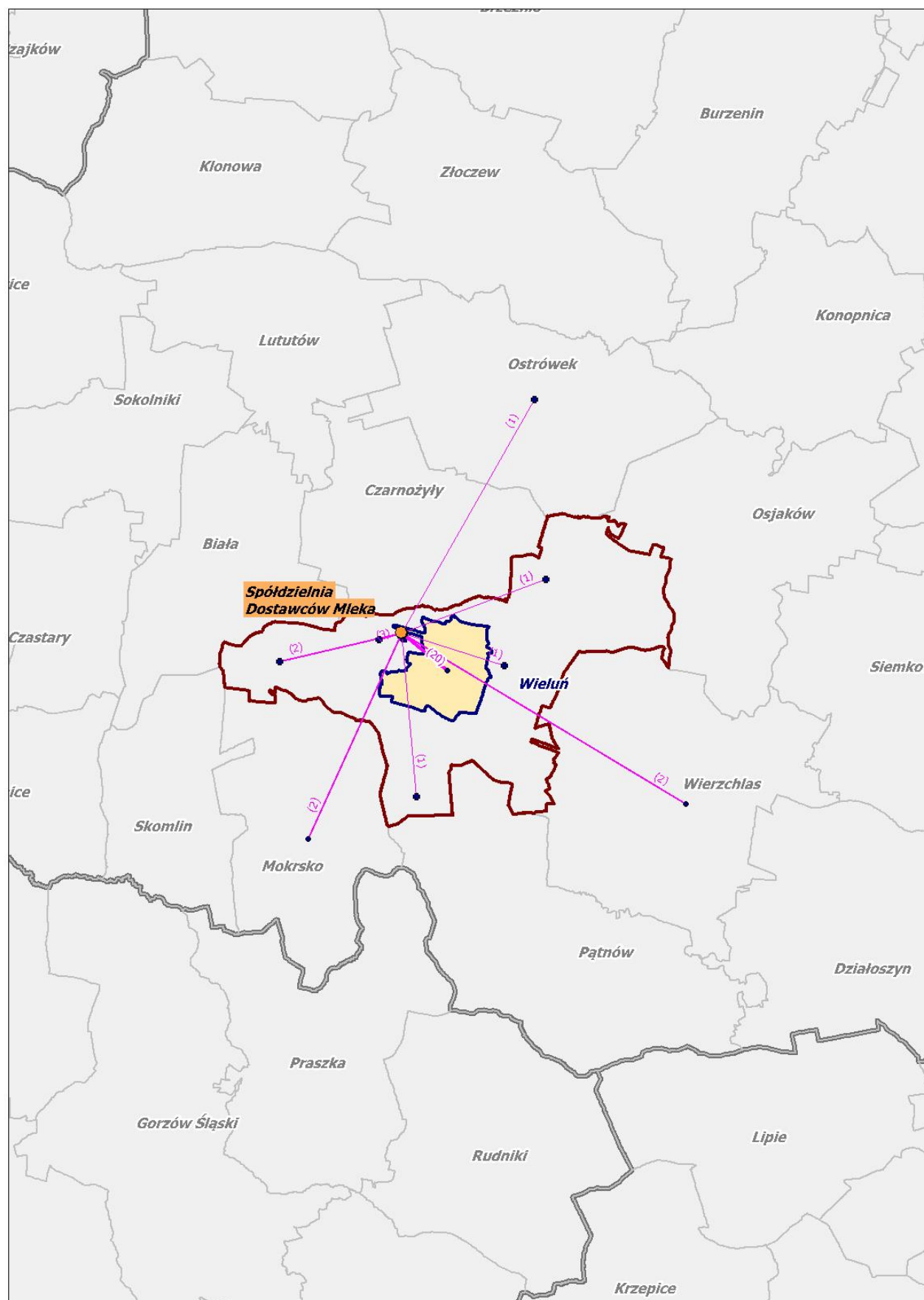
Spółdzielnia Dostawców Mleka w Wieluniu ma swoją siedzibę przy ul. Kolejowej 63, w pobliżu stacji kolejowej Wieluń Dąbrowa.

W zakresie 2 i 4-minutowego dojścia pieszego znajdują się przystanki komunikacji autobusowej, które zapewniają bezpośrednie połączenie z wieloma dzielnicami miasta i gminy Wieluń. W odległości 3-minut pieszo znajduje się stacja kolejowa Wieluń Dąbrowa.

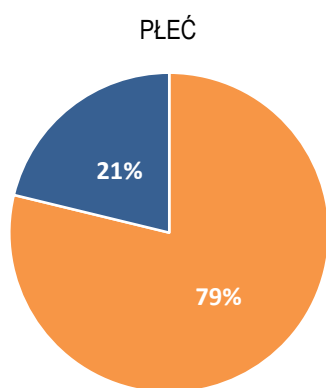
Zakład dysponuje 6 stojakami na rowery z 58 stanowiskami.



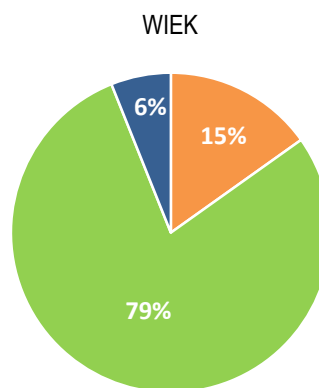




W ramach ankiety przebadanych zostało **33 pracowników**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.

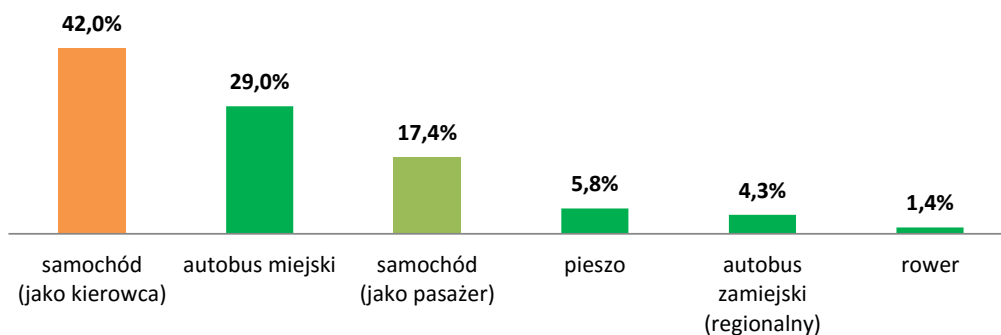


■ K ■ M

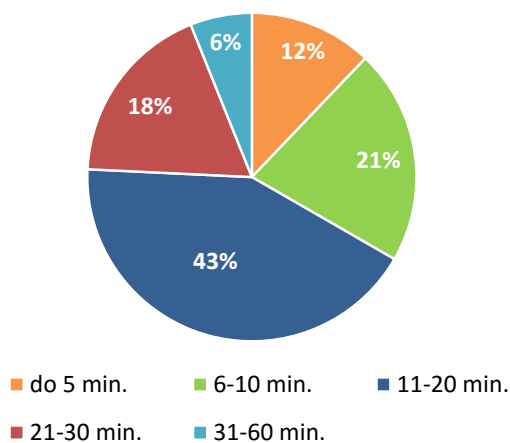


■ 26-40 lat ■ 41-65 lat ■ powyżej 65 lat

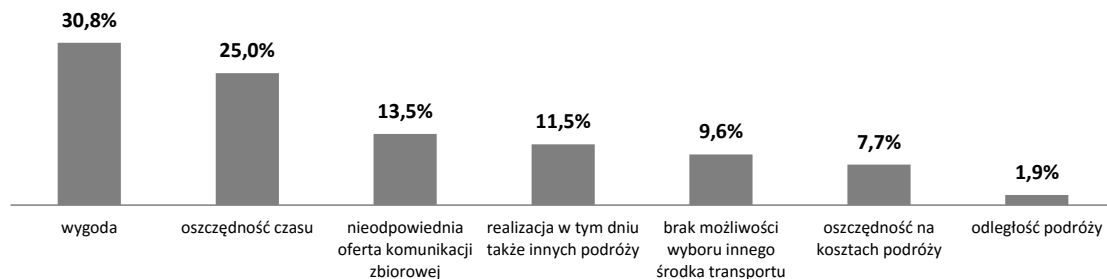
ŚRODKI TRANSPORTU



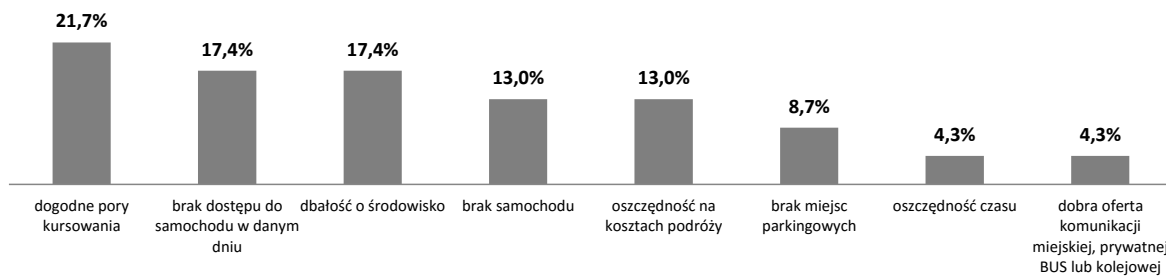
CZAS PODRÓŻY



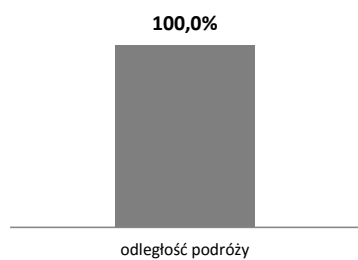
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



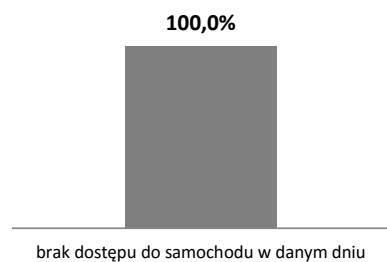
POWODY PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



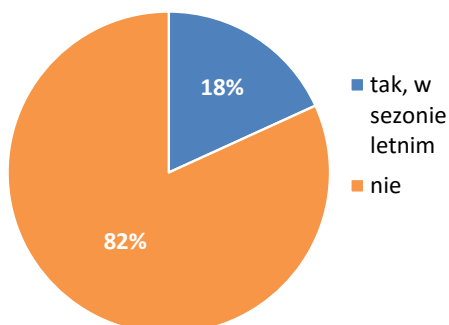
POWODY PODRÓŻOWANIA PIESZO



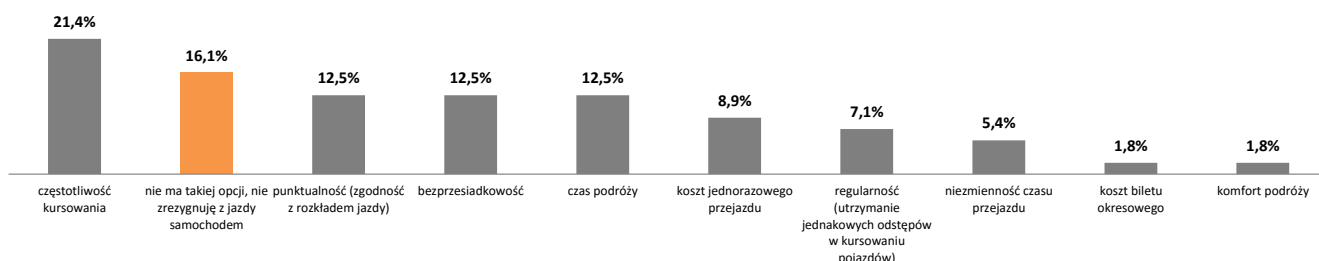
POWODY PODRÓŻOWANIA ROWEREM



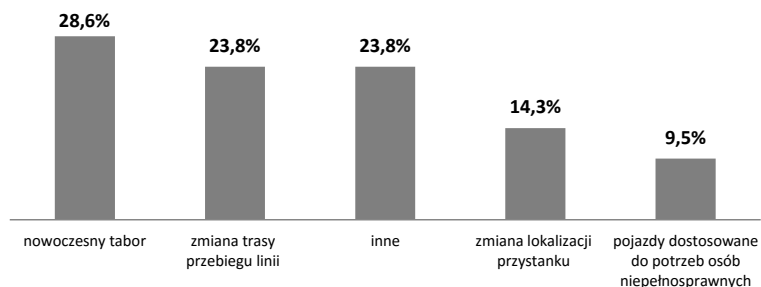
CZY PODRÓŻ ROWEREM STANOWI DLA PANI/PANA
STAŁY ŚRODEK TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO
PRACY?



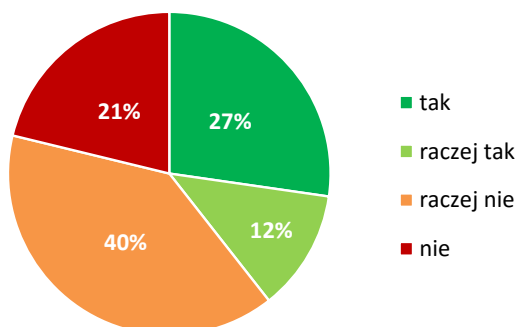
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI ZDECYDOWALI SIĘ
NA DOJAZD KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



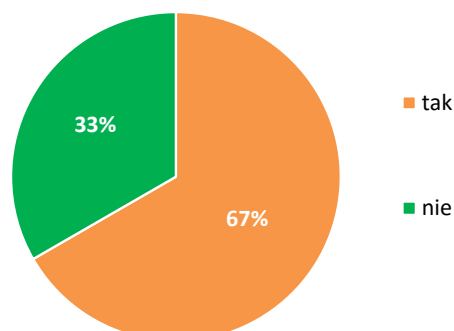
SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMIENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA DOJAZDY DO
PRACY ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA
WARUNKÓW PODRÓŻY?



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA WSPÓLNE
PODRÓŻE SAMOCHODEM OSOBOWYM Z INNYMI
WSPÓŁPRACOWNIKAMI W CELU DOJAZDU DO/Z PRACY -
TZW. CARPOOLING?



4.2.1.2. Wnioski z ankietowania pracowników Spółdzielni Dostawców Mleka

Podróże pracowników Spółdzielni Dostawców Mleka wykazują średni udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 58% całości (w tym carpooling), natomiast samochodem osobowym dojeżdża 42% ankietowanych.

Osoby podróżujące do pracy samochodem wykazują, że przede wszystkim wygoda i oszczędność czasu decydują o wyborze przez nich tego środka transportu. 16% z nich deklaruje, że nie zrezygnuje z samochodu.

Głównymi powodami dla którego pracownicy dojeżdżają do pracy komunikacją zbiorową są dogodne pory kursowania, brak dostępu do samochodu oraz dbałość o środowisko.

39% ankietowanych zdecydowałoby się na dojazdy do pracy rowerem gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży.

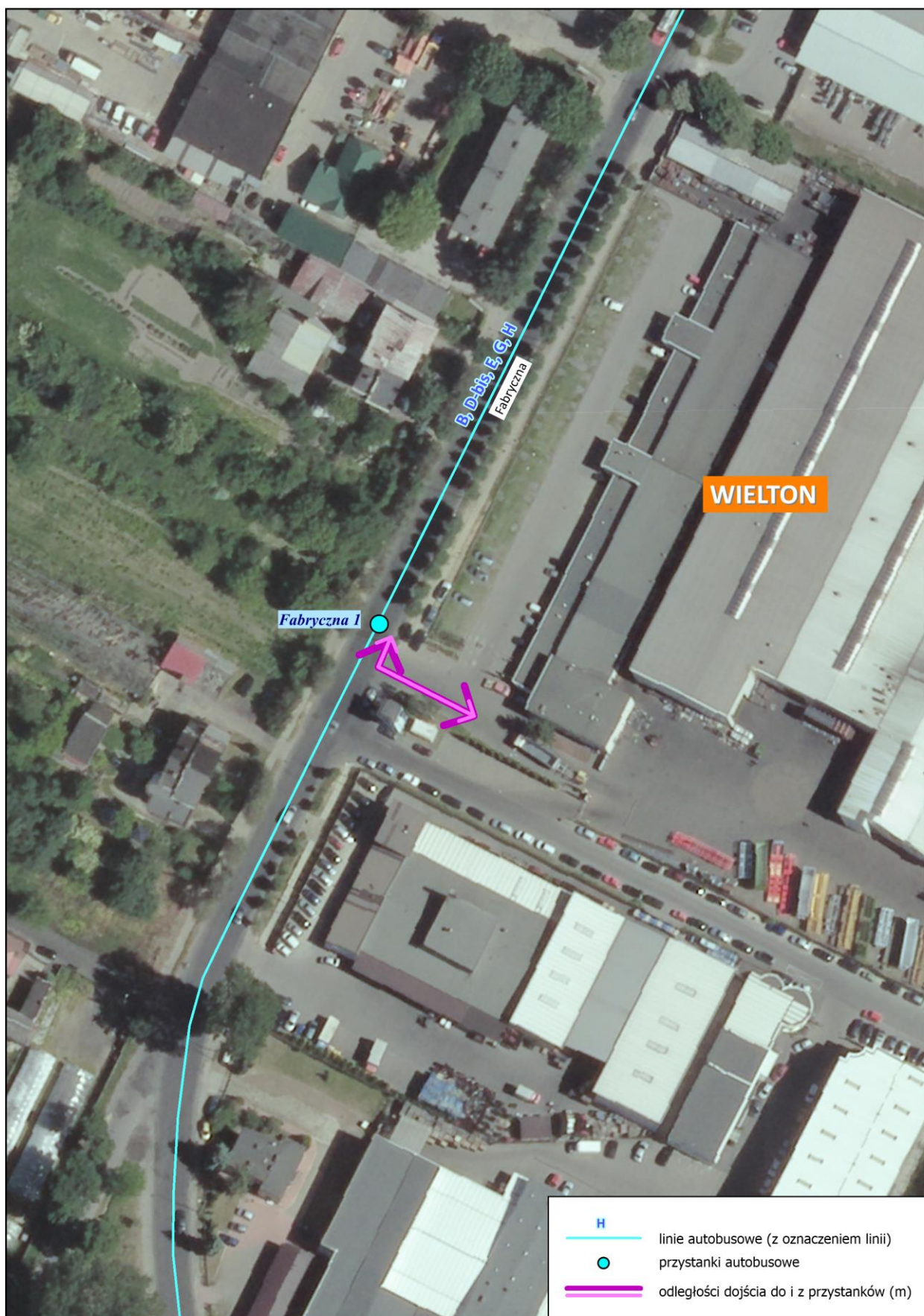
67% osób jest zainteresowanych podróżowaniem samochodem do pracy z innymi pracownikami.

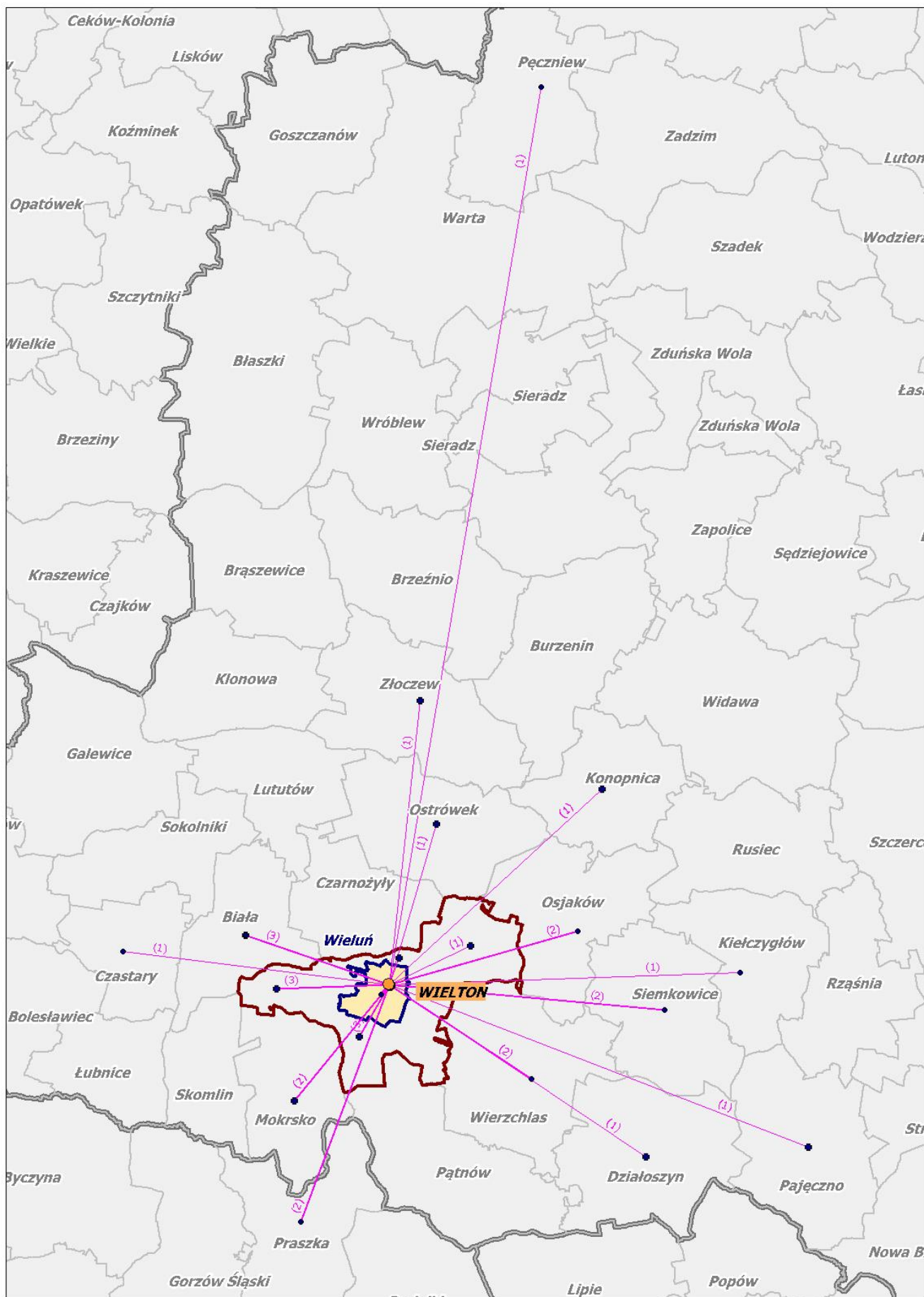
WIELTON S.A.

Wielton S.A. w Wieluniu ma swoją siedzibę (biuro) przy ul. Rymarkiewicza 6, natomiast zakład produkcyjny mieści się przy ul. Fabrycznej w pobliżu jednej z głównych osi komunikacyjnych w mieście – DK74. Tuż przed wejściem do zakładu znajduje się przystanek komunikacji autobusowej, który zapewnia bezpośrednie połączenie z większością dzielnic miasta i gminy Wieluń.

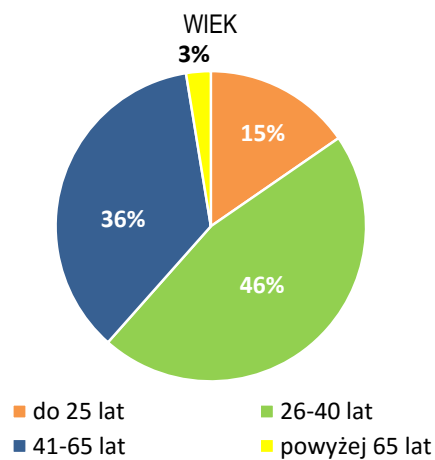
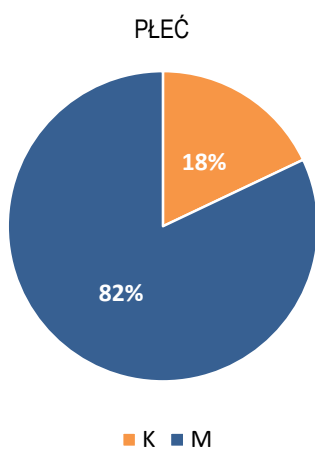
Zakład dysponuje 5 stojakami na rowery z 30 stanowiskami.



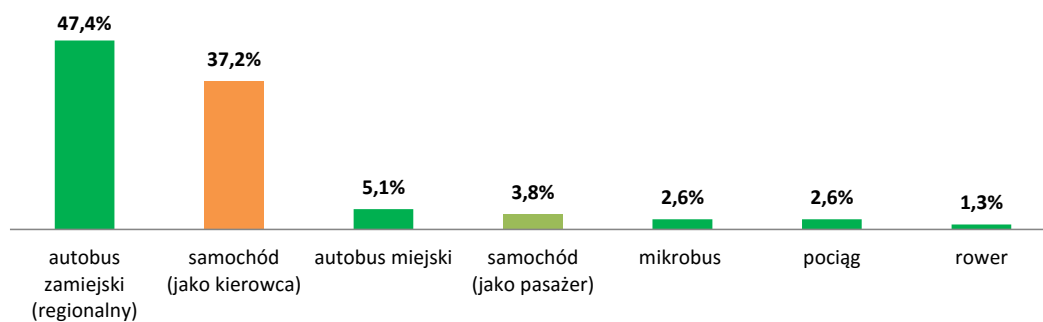




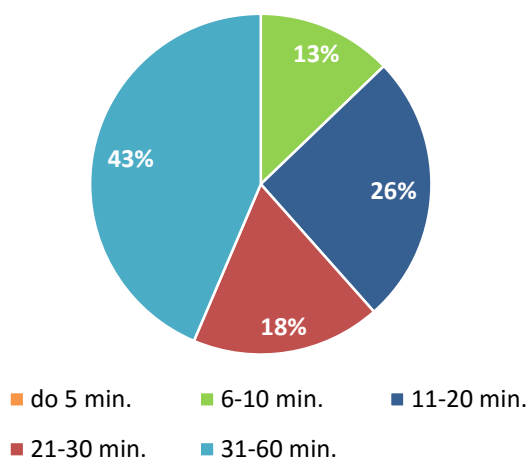
W ramach ankiety przebadanych zostało **39 pracowników**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.



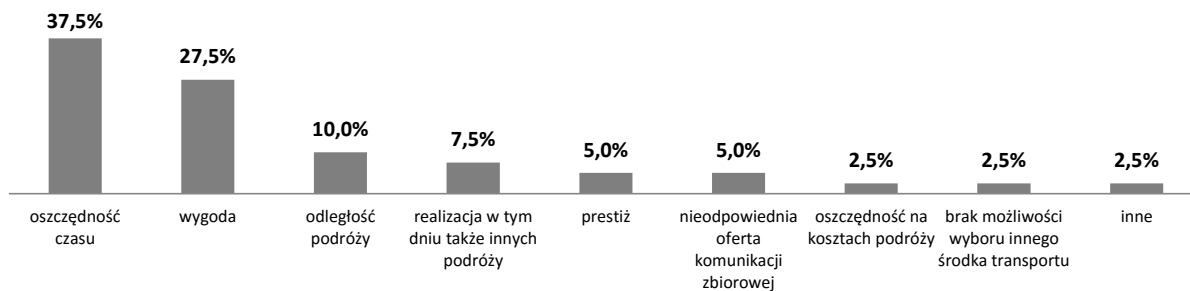
ŚRODKI TRANSPORTU



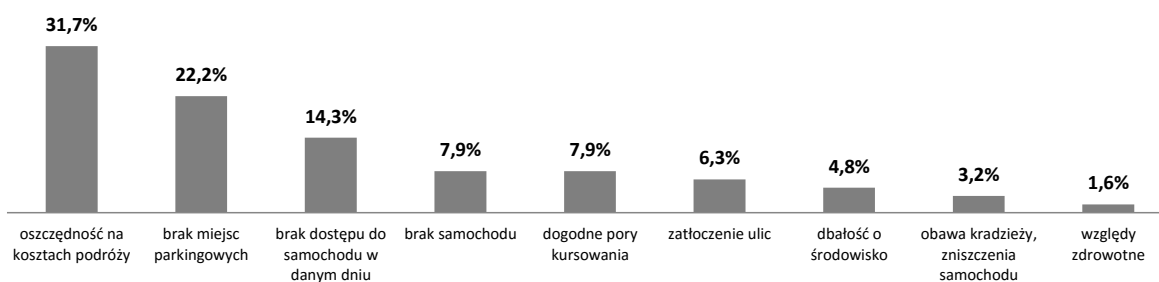
CZAS PODRÓŻY



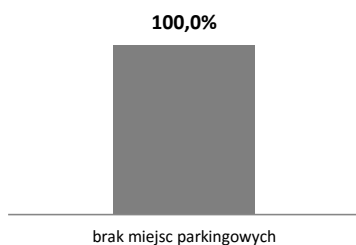
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



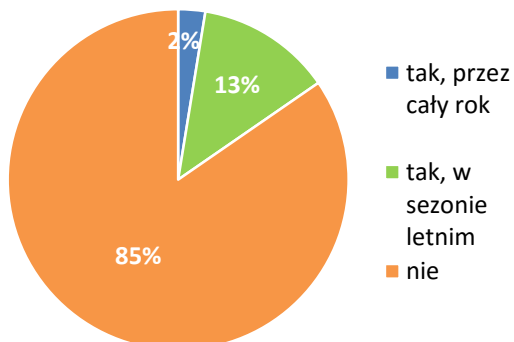
POWODY PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



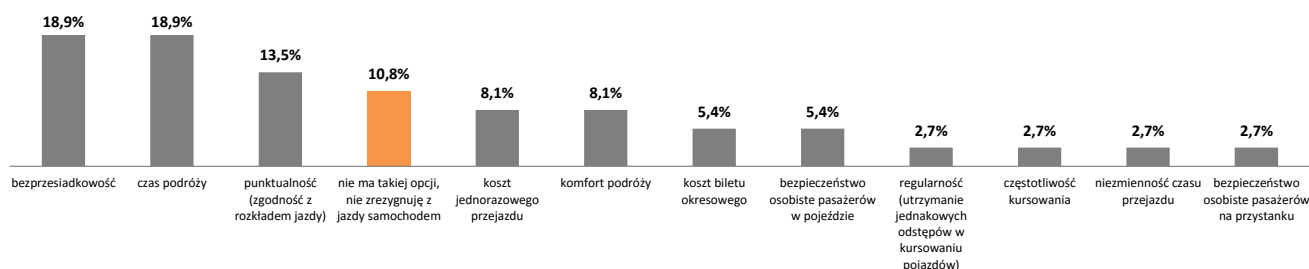
POWODY PODRÓŻOWANIA ROWEREM



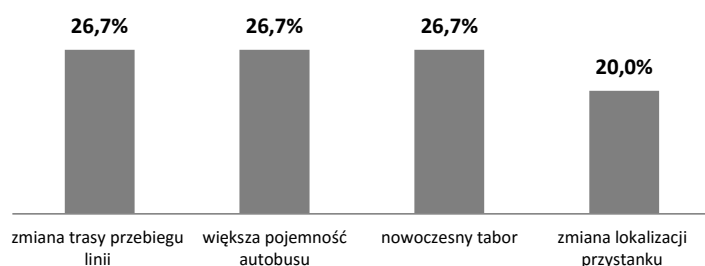
CZY PODRÓŻ ROWEREM STANOWI DLA PANI/PANA STAŁY ŚRODEK TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO PRACY?



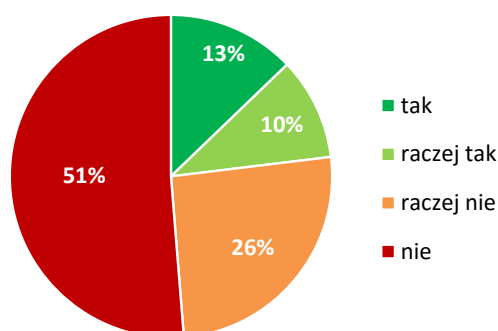
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI ZDECYDOWALI SIĘ NA DOJAZD KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



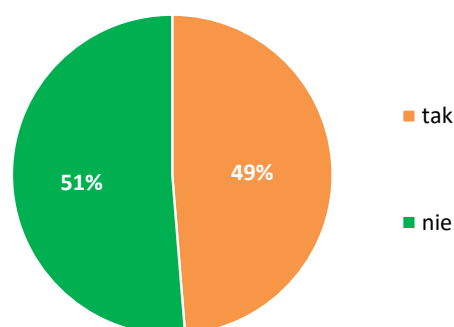
SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMIENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA DOJAZDY DO PRACY ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY?



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA WSPÓLNE PODRÓŻE SAMOCHODEM OSOBOWYM Z INNYMI WSPÓŁPRACOWNIKAMI W CELU DOJAZDU DO/Z PRACY - TZW. CARPOOLING?



4.2.1.3. Wnioski z ankietowania pracowników Wielton S.A.

Podróże pracowników Wielton S.A. wykazują średni udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 63% całości (w tym carpooling), natomiast samochodem osobowym dojeżdża 37% ankietowanych.

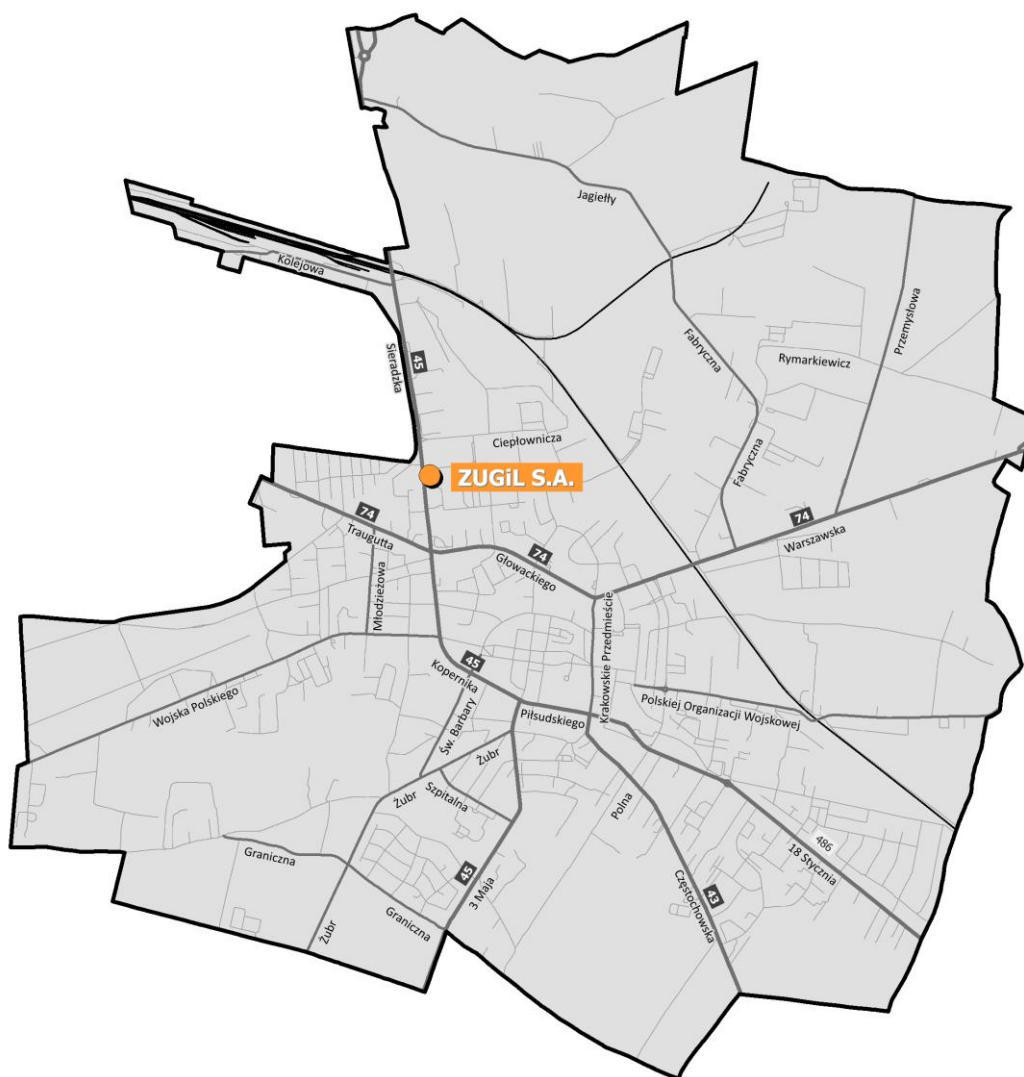
Głównymi powodami dla których pracownicy dojeżdżają do pracy komunikacją zbiorową są: oszczędność na kosztach podróży i brak miejsc parkingowych. 11% dojeżdżających samochodem nie zrezygnuje z samochodu, natomiast pozostali ankietowani zdecydowaliby się na dojazdy komunikacją zbiorową gdyby poprawiono takie cechy jak: bezprzesiadkowość, czas podróży, punktualność. 23% ankietowanych zdecydowałoby się na dojazdy do pracy rowerem gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży. 49% osób jest zainteresowanych podróżowaniem samochodem do pracy z innymi pracownikami.

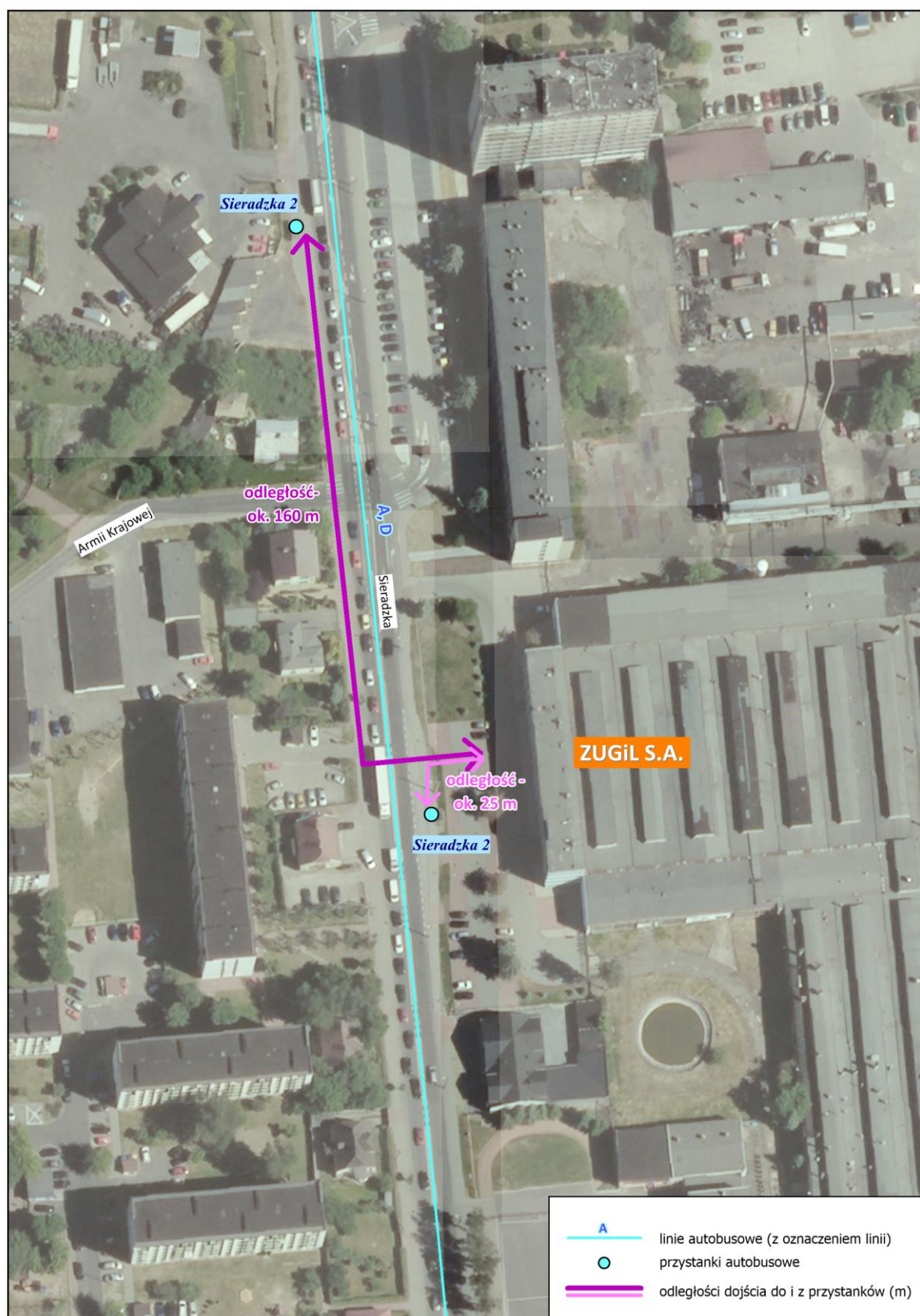
ZUGIL S.A.

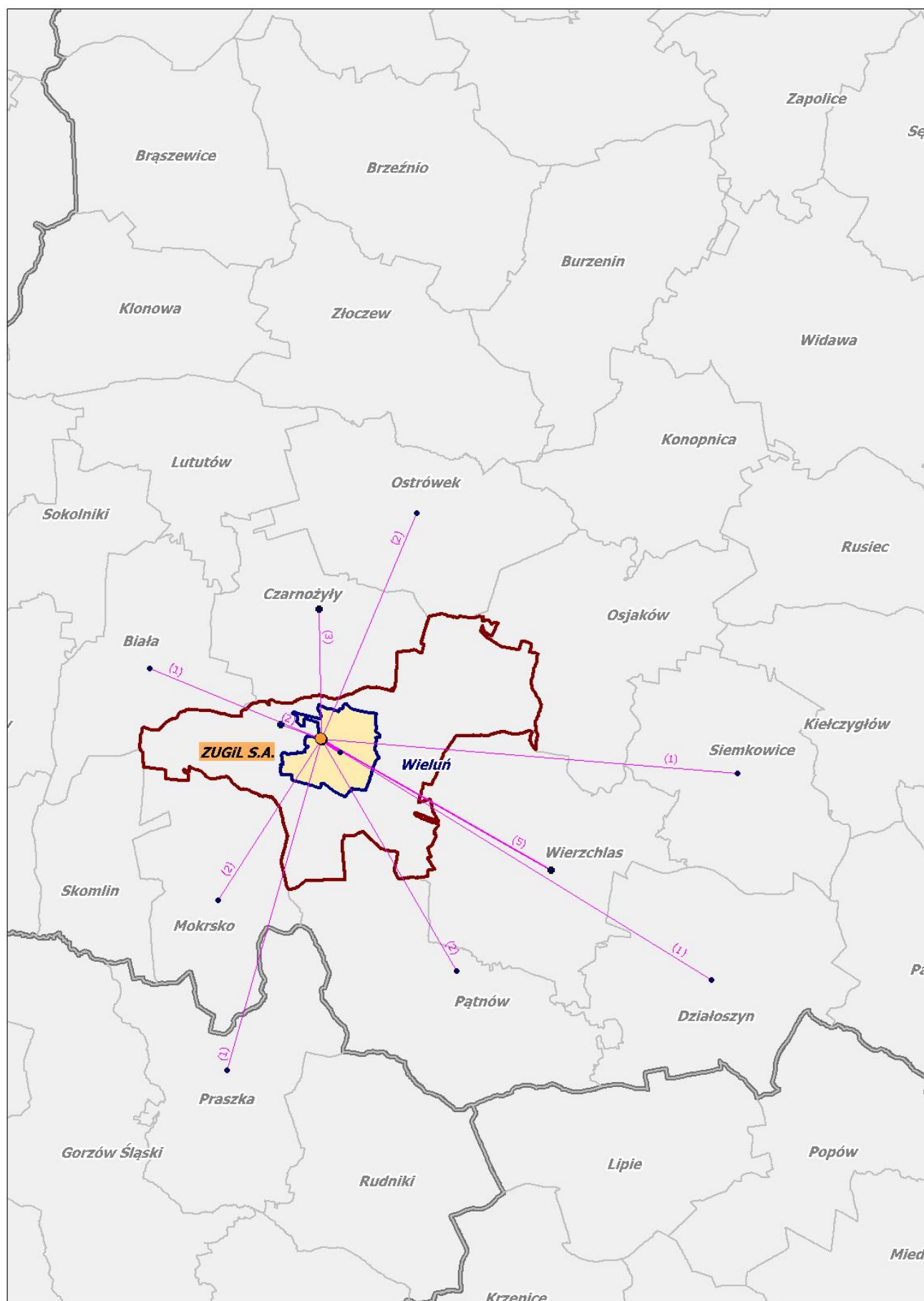
Zugil S.A. w Wieluniu ma swoją siedzibę przy ul. Sieradzkiej 56, przy głównej osi komunikacyjnej w mieście – drodze krajowej DK45.

Tuż przed wejściem do zakładu oraz w zasięgu 2-minutowego dojazdu znajdują się przystanki komunikacji autobusowej, które zapewniają bezpośrednie połączenia z kilkoma dzielnicami miasta i gminy Wieluń.

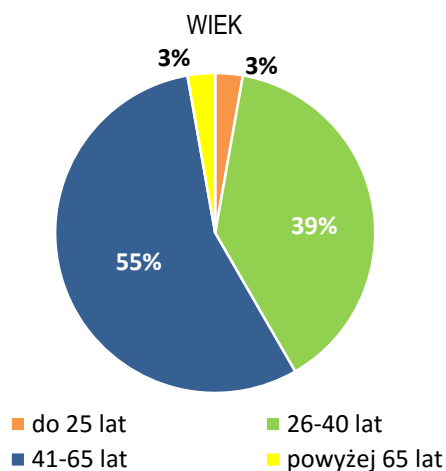
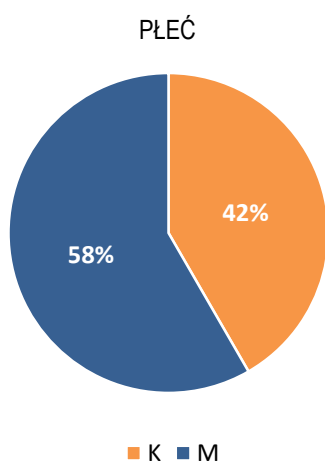
Zakład dysponuje 2 stojakami na rowery z 16 stanowiskami.



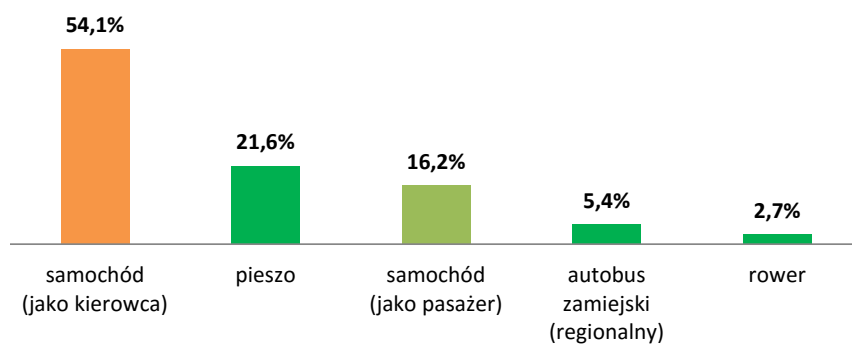




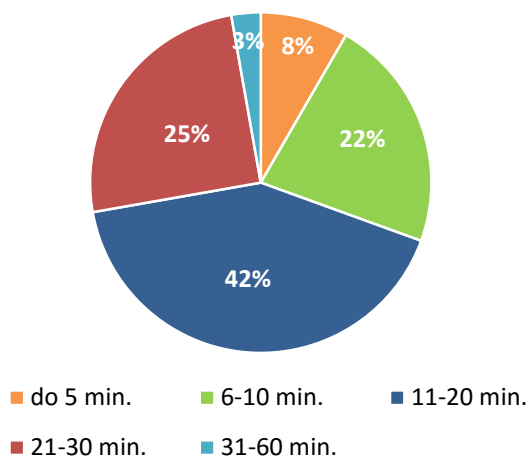
W ramach ankiety przebadanych zostało **36 pracowników**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.



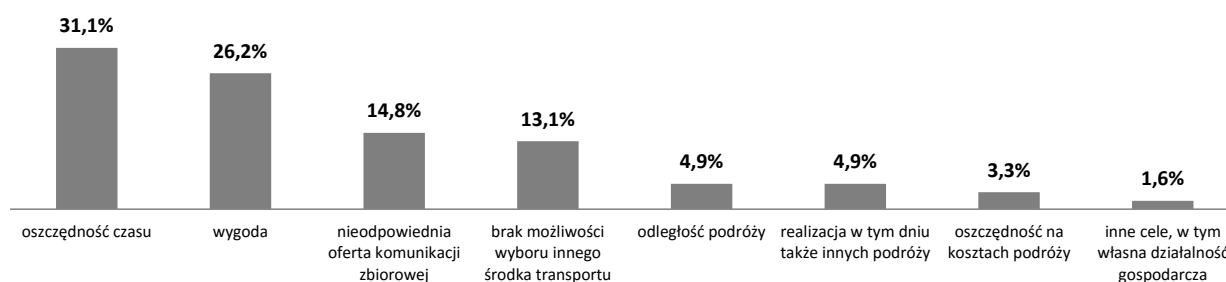
ŚRODKI TRANSPORTU



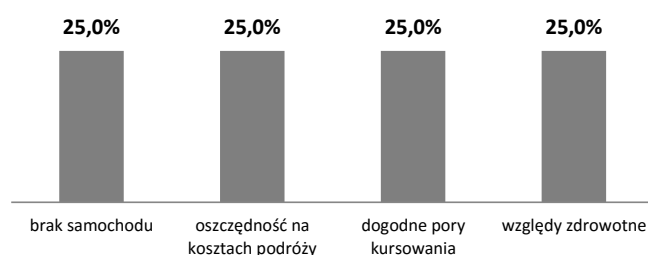
CZAS PODRÓŻY



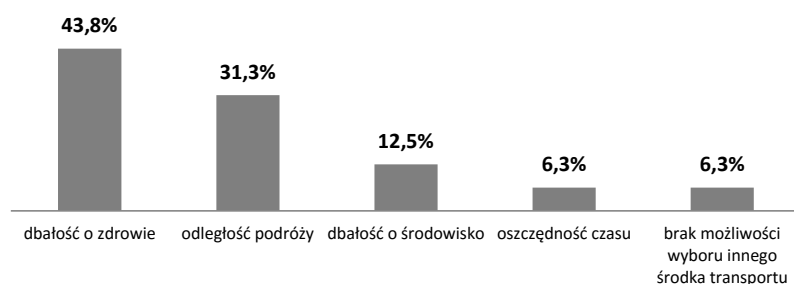
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



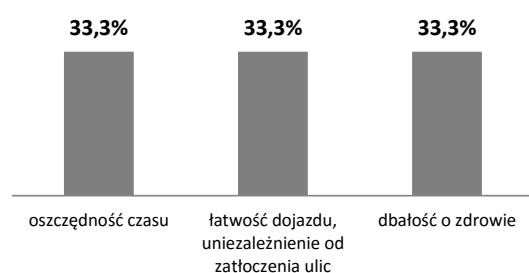
POWODY PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



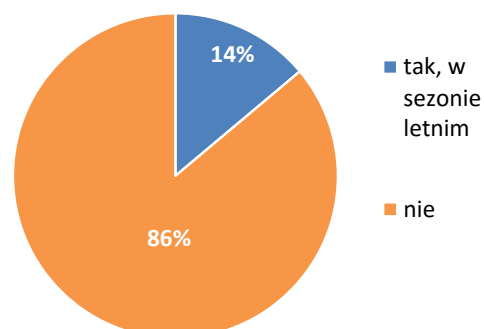
POWODY PODRÓŻOWANIA PIESZO



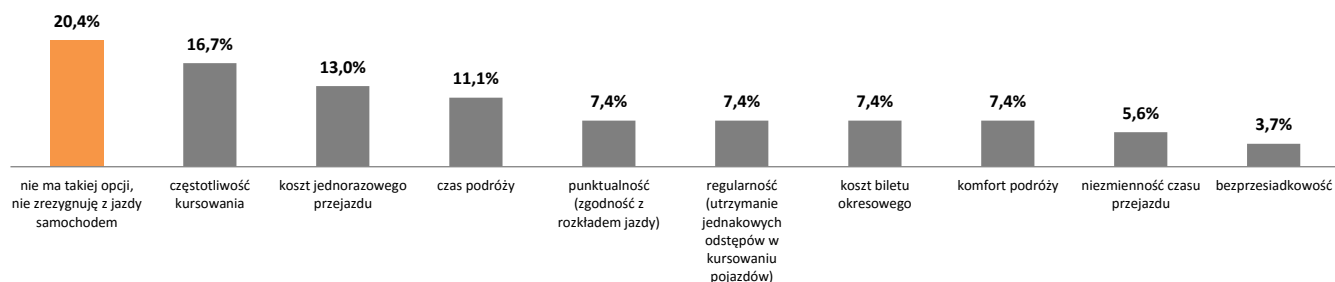
POWODY PODRÓŻOWANIA ROWEREM



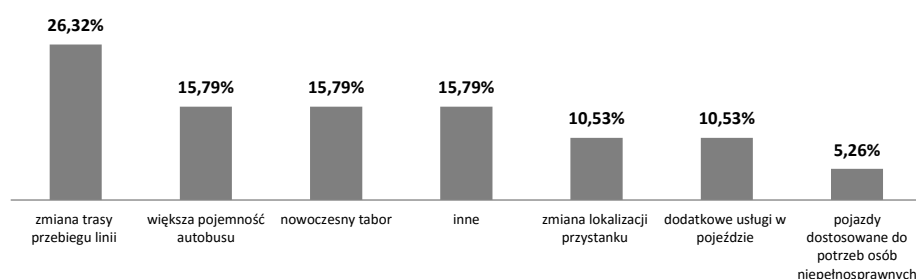
CZY PODRÓŻ ROWEREM STANOWI DLA PANI/PANA STAŁY ŚRODEK TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO PRACY?



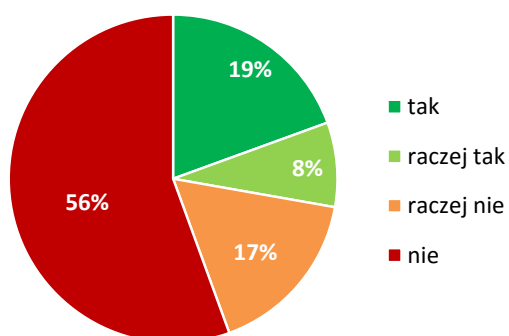
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI ZDECYDOWALI SIĘ NA DOJAZD KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



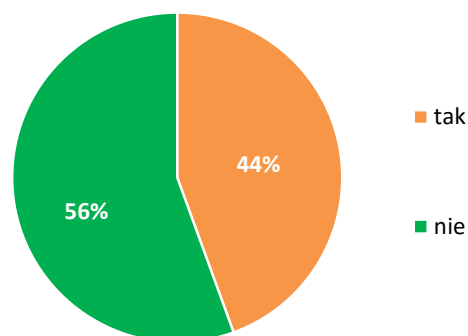
SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMIENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA DOJAZDY DO PRACY ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY?



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA WSPÓLNE PODRÓŻE SAMOCHODEM OSOBOWYM Z INNYMI WSPÓŁPRACOWNIKAMI W CELU DOJAZDU DO/Z PRACY - TZW. CARPOOLING?



4.2.1.4. Wnioski z ankietowania pracowników Zugil S.A.

Podróże pracowników Zugil S.A. wykazują niski udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 46% całości (w tym carpooling), natomiast samochodem osobowym dojeżdża 54% ankietowanych, a 20% z nich deklaruje, że nie zrezygnuje z samochodu.

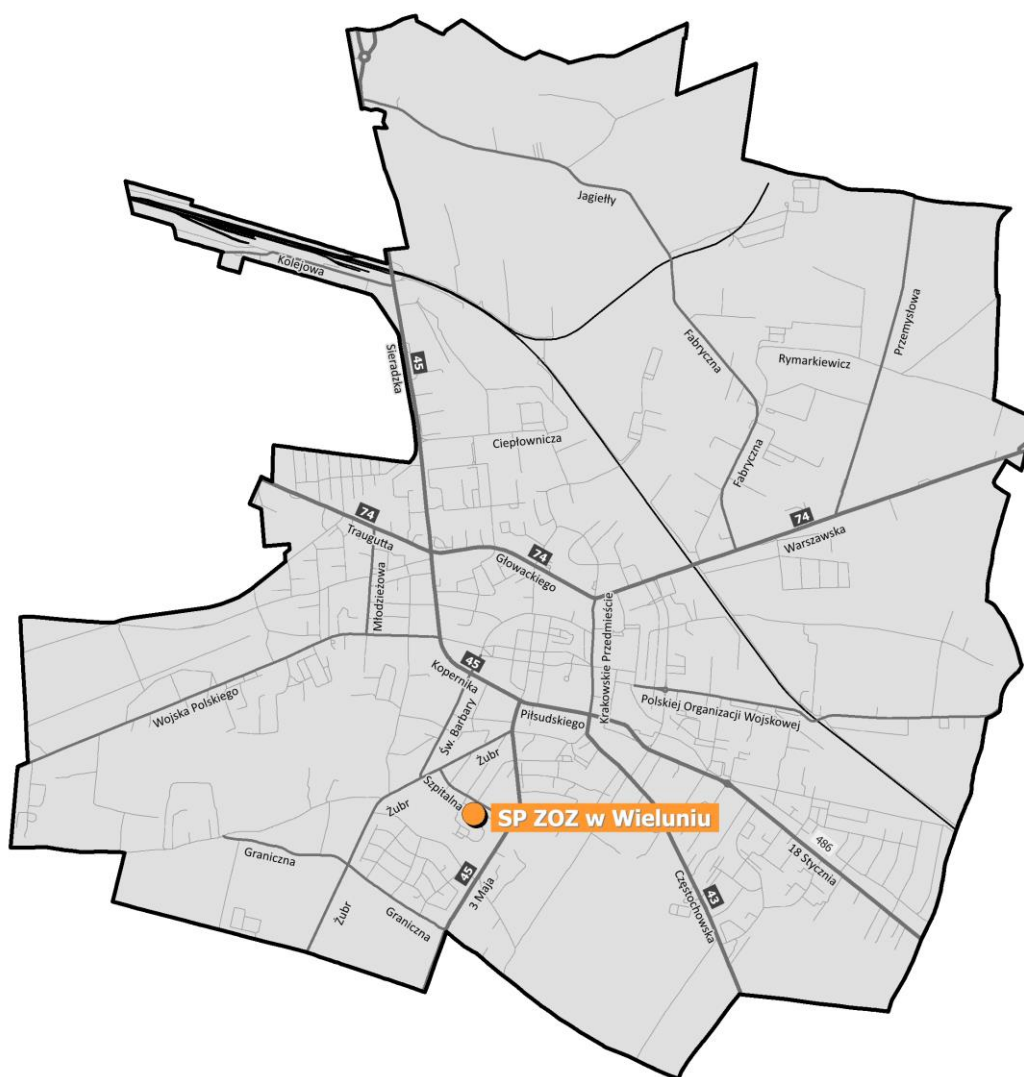
27% ankietowanych zdecydowałoby się na dojazdy do pracy rowerem gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży. 44% osób jest zainteresowanych podróżowaniem samochodem do pracy z innymi pracownikami.

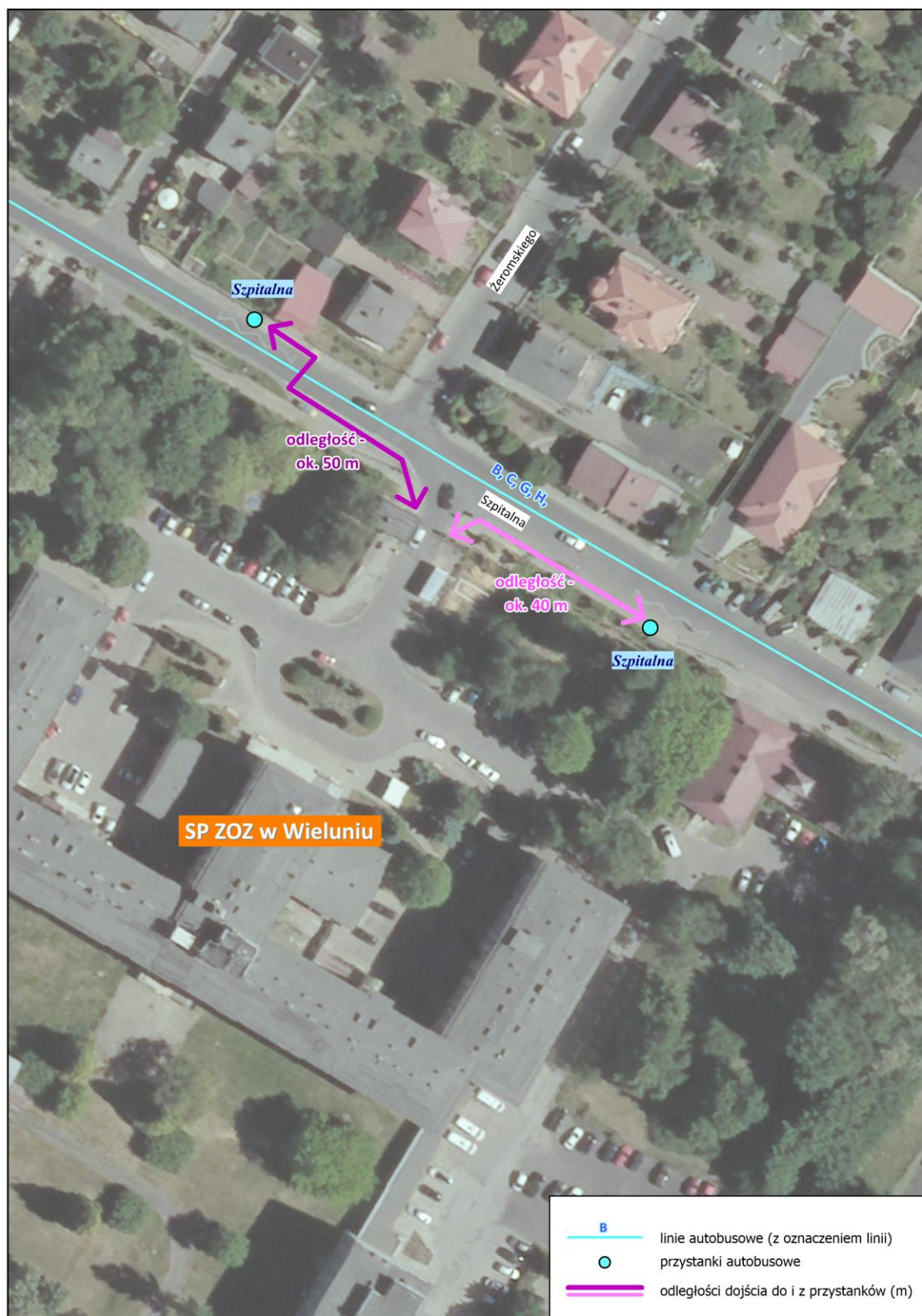
SAMODZIELNY PUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ

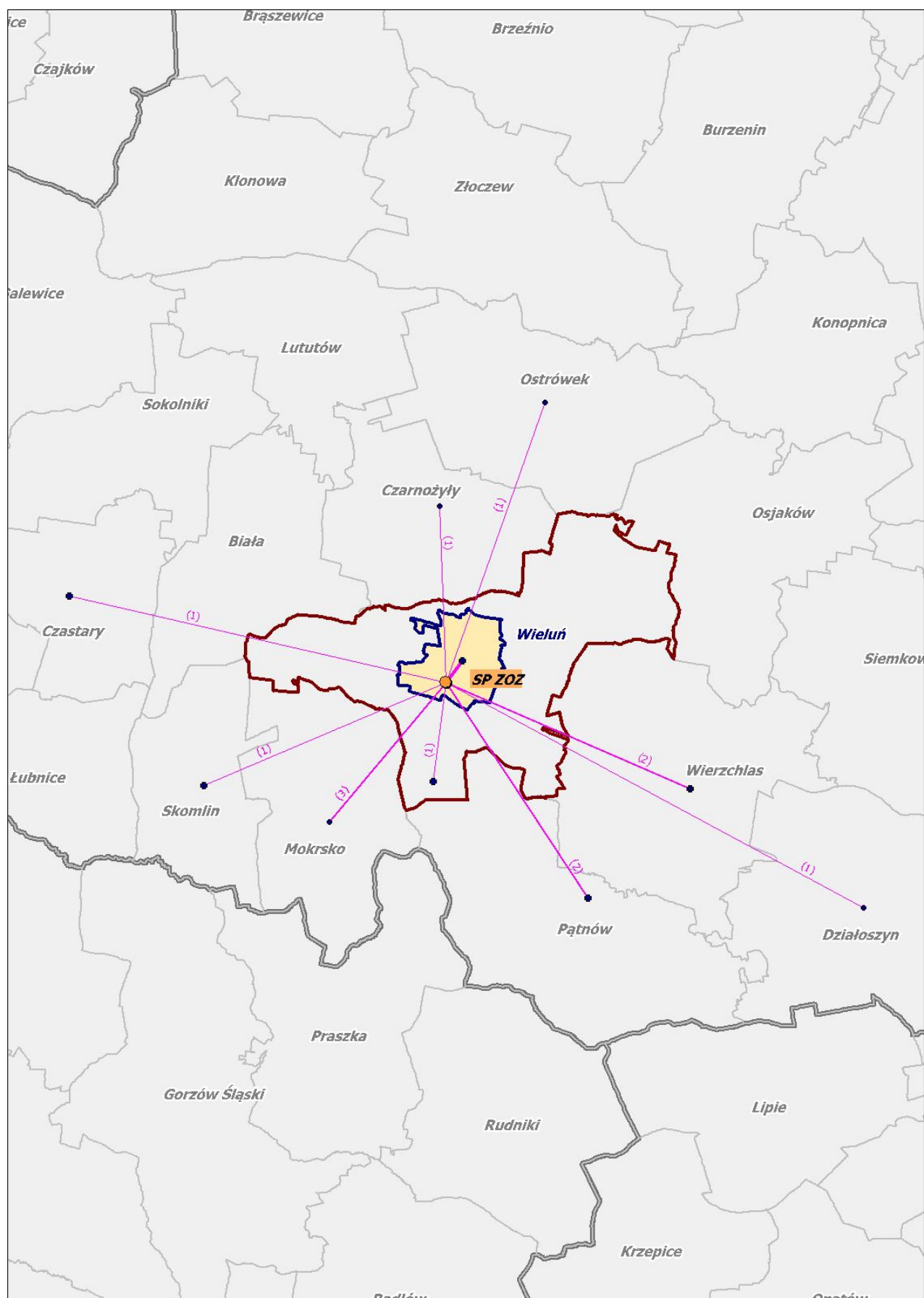
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Wieluniu ma swoją siedzibę przy ul. Szpitalnej 16 w pobliżu głównej osi komunikacyjnej w mieście – DK45.

W zakresie 1-minutowego dojazdu znajdują się przystanki komunikacji zbiorowej, które zapewniają bezpośrednie połączenia z większością dzielnic miasta i gminy Wieluń.

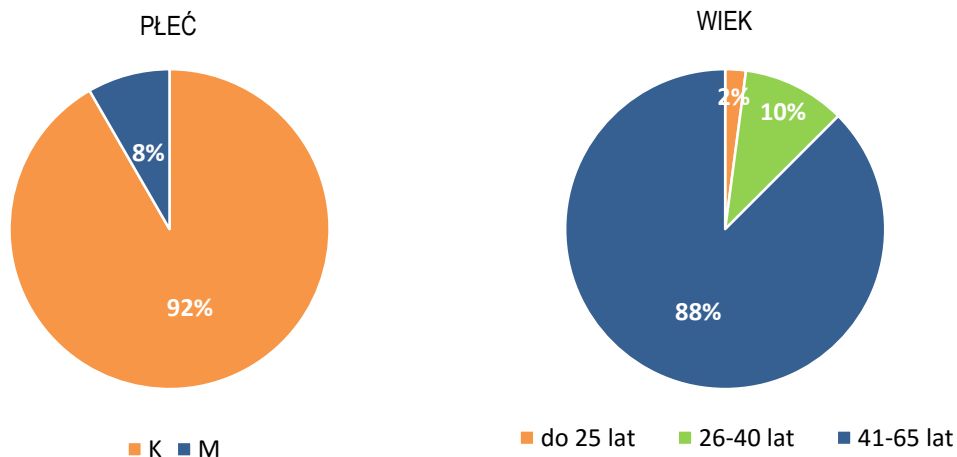
Zakład dysponuje 3 stojakami na rowery z 18 stanowiskami.



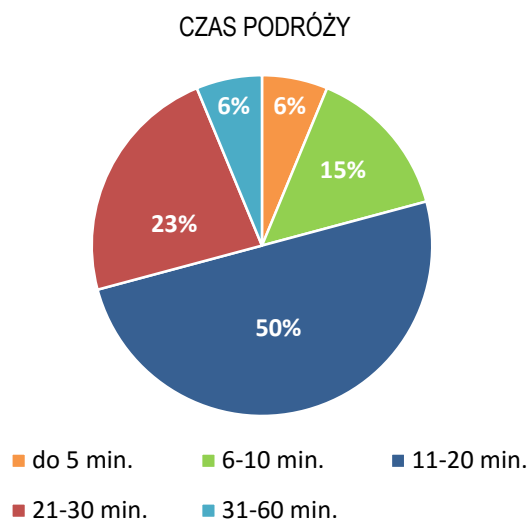
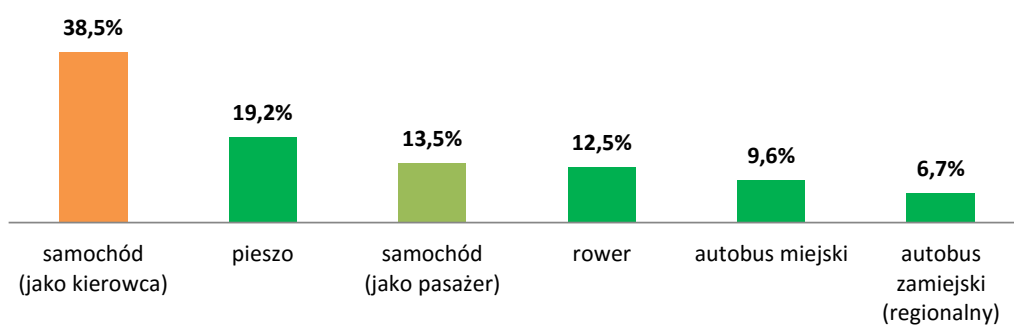




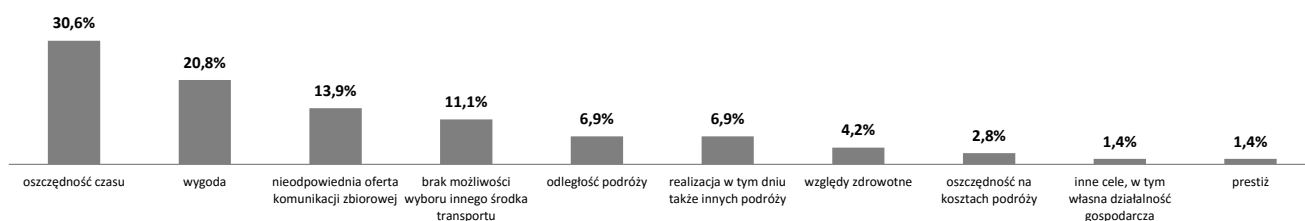
W ramach ankiety przebadanych zostało **48 pracowników**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.



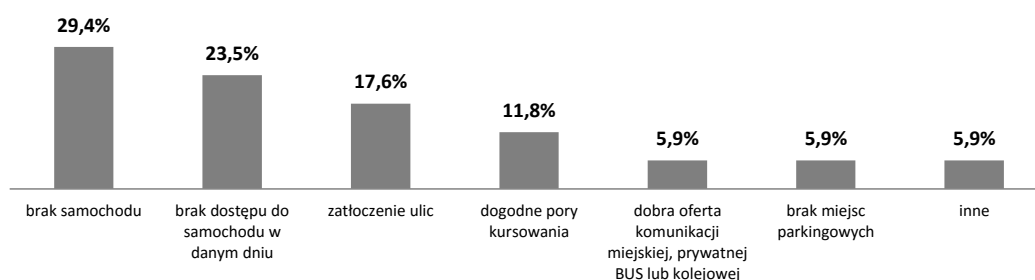
ŚRODKI TRANSPORTU



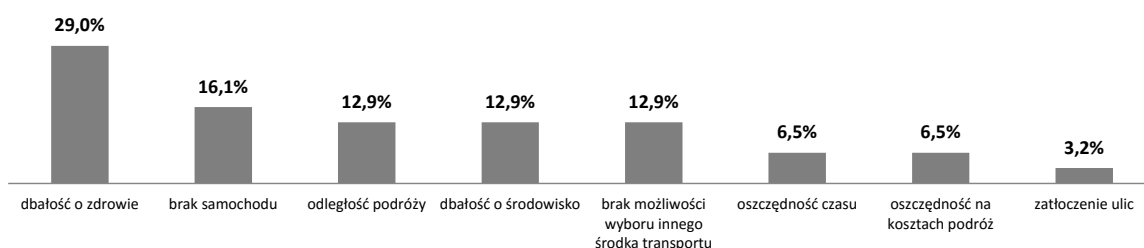
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



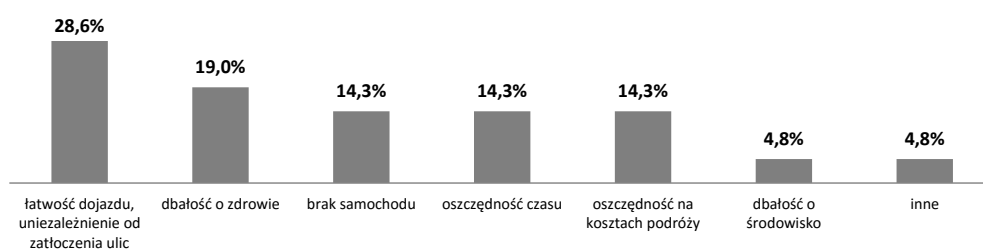
POWODY PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



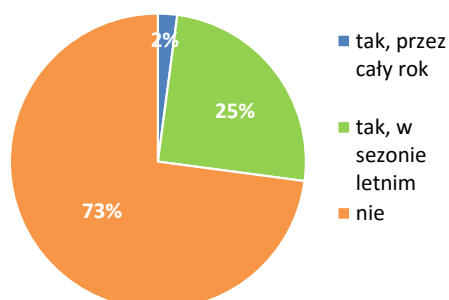
POWODY PODRÓŻOWANIA PIESZO



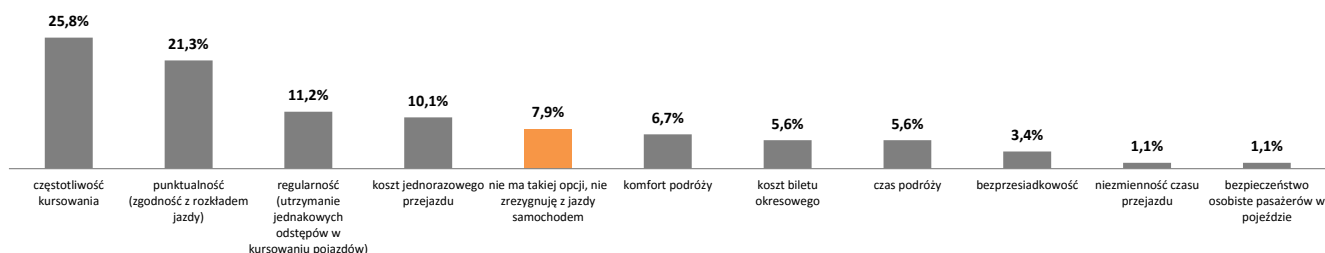
POWODY PODRÓŻOWANIA ROWEREM



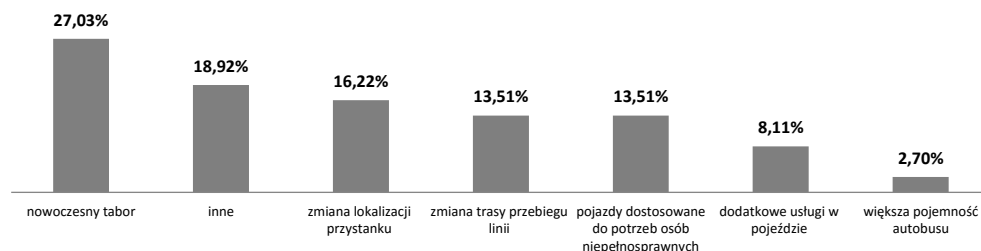
CZY PODRÓŻ ROWEREM STANOWI DLA PANI/PANA STAŁY ŚRODEK TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO PRACY?



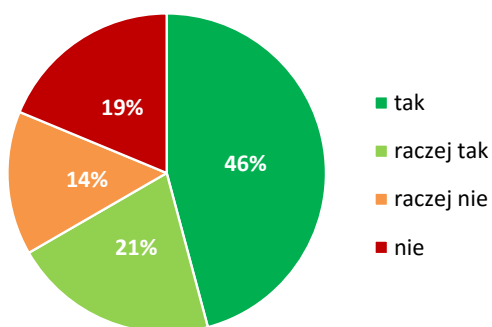
CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ, KTÓRE MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE ŻEBY ANKIETOWANI ZDECYDOWALI SIĘ NA DOJAZD KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



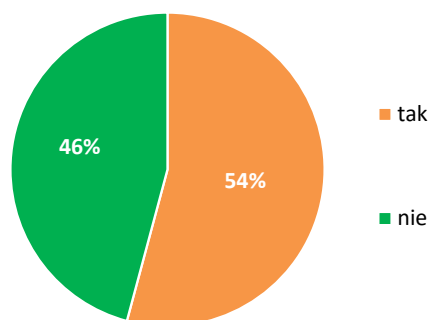
SPOSÓB W JAKI MOŻNA POPRAWIĆ WYŻEJ WYMIENIONE CECHY



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA DOJAZDY DO PRACY ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY?



CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA WSPÓLNE PODRÓŻE SAMOCHODEM OSOBOWYM Z INNYMI WSPÓŁPRACOWNIKAMI W CELU DOJAZDU DO/Z PRACY - TZW. CARPOOLING?



4.2.1.5. Wnioski z ankietowania pracowników SP ZOZ

Podróże pracowników SP ZOZ wykazują średni udział zrównoważonych środków transportu, które stanowią 61% całości (w tym carpooling), natomiast samochodem osobowym dojeżdża 39% ankietowanych, z czego 8% deklaruje, że nie zrezygnuje z samochodu.

Głównymi powodami dla których ankietowani podróżują komunikacją autobusową są: brak samochodu lub brak dostępu do samochodu w danym dniu.

Aż 67% ankietowanych zdecydowałoby się na dojazdy do pracy rowerem gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży. 54% osób jest zainteresowanych podróżowaniem samochodem do pracy z innymi pracownikami.

4.2.1.6. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania pracowników

Na podstawie zamieszczonych powyżej wyników ankiet przeprowadzonych wśród pracowników 5 zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Wielunia: Centrali Korona Candles S.A., Spółdzielni Dostawców Mleka, Samodzielnym Publicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej, Wielton S.A. i Zugil S.A. można sformułować ogólne wnioski dotyczące podróży pracowników do zakładów pracy:

- 40% pracowników wskazało samochód jako środek transportu do pracy; wyjątkiem jest Wielton gdzie najczęściej osób dojeżdża autobusem zamiejskim,
- Najczęstszym powodem podróżowania do pracy samochodem osobowym jest oszczędność czasu i wygoda,
- Podróżujący komunikacją zbiorową jako główne powody wskazywali: oszczędność na kosztach podróży, brak dostępu do samochodu w danym dniu, dogodne pory kursowania lub brak miejsc parkingowych,
- Osoby, które pieszo pokonują drogę do pracy robią to ze względu na małą odległość dom-praca, dbałość o zdrowie lub brak samochodu,
- Osoby dojeżdżające do pracy rowerem stanowią niewielki procent, wyjątek stanowi SP ZOZ, gdzie aż 12,5% ankietowanych deklaruje rower jako środek transportu. Jako główny powód takiego wyboru wskazują łatwość dojazdu, niezależnienie od zatłoczonych ulic, dbałość o zdrowie czy oszczędność czasu,
- Wśród wszystkich ankietowanych (219 osób) tylko 1% jeździ rowerem do pracy cały rok, 14% deklaruje podróże rowerem w sezonie letnim, a 36% ankietowanych prawdopodobnie zdecydowałoby się na dojazdy rowerem, gdyby poprawiły się warunki podróży,
- Wśród cech komunikacji zbiorowej, które musiałyby ulec poprawie, aby ankietowani przesiedli się z samochodów na komunikację zbiorową wskazano: czas podróży, częstotliwość kursowania, bezprzesiadkowość, punktualność (13,4% wszystkich ankietowanych nigdy jednak nie zrezygnuje z samochodu!),
- 53% ankietowanych było zainteresowanych wspólnymi dojazdami do pracy z innymi pracownikami (carpooling),

4.2.1.7. Proponowane działania

1. Optymalizacja funkcjonowania komunikacji zbiorowej pod kątem dążenia do skrócenia czasu podróży, zwiększenia częstotliwości kursowania, maksymalnej bezprzesiadkowości podróży oraz zwiększenia punktualności środków;
2. Rozważenie wprowadzenia na terenie miasta „pierwszego miesiąca darmowych przejazdów” w autobusach dla osób legitymujących się dowodem rejestracyjnym podczas zakupu biletu okresowego (przekonanie osób od lat podróżujących do pracy samochodem o jakości usług oferowanych przez komunikację autobusową);
3. Rozważenie wprowadzenia na terenie miasta stałej zniżki na zakup biletu okresowego komunikacji autobusowej dla osób legitymujących się dowodem rejestracyjnym pojazdu;
4. Realizacja na terenie miasta całonocnego systemu tras/ dróg rowerowych;
5. Wprowadzenie możliwości bezpiecznego parkowania rowerów;
6. Stworzenie aplikacji internetowej stanowiącej platformę wymiany informacji między osobami odbywającymi podróże na takiej samej lub podobnej trasie (carpooling);
7. Uruchomienie na terenie miasta usług operatora (optymalnie - najprawdopodobniej jednego) oferującego usługi carsharingu (wynajem samochodów) oraz wypożyczalni rowerów IV generacji (wynajmu obu środków zarządzanych poprzez system oparty o aplikację smartfonową przy wsparciu GPS).

**FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY
(UCZNIOWIE)**

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WIELUNIA

ANKIETA DOTYCZĄCA ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH **UCZNIÓW SZKOŁY**
(nazwa)

1. Miejsce zamieszkania (skąd codziennie dojeżdżasz do szkoły):
 - Wieluń - proszę podać adres (ulica + nr domu) _____
 - poza Wieluniem (proszę podać nazwę miejscowości): _____
2. W jaki sposób najczęściej podróżujesz do szkoły?
Wskaż ten, którym podróżujesz najczęściej (postaw krzyżyk)
 - A -pieszo
 - B -rowerem
 - C -taksówką
 - D -samochodem (jako pasażer)
 - E -samochodem (jako kierowca)
 - F -autobusem miejskim
 - G -mikrobusem
 - H -autobusem zamiejskim (regionalnym)
 - I -pociągiem
 - J -inny (wpisz w jaki sposób)
3. Dlaczego podróżujesz w taki sposób z domu do szkoły?
 - A -łatwy sposób dla Ciebie i rodziców
 - B -tani
 - C -bliska odległość od domu do szkoły
 - D -nieduża liczba przejść dla pieszych
 - E -daleka odległość od domu do szkoły
 - F -bezpieczeństwo osobiste
 - G -brak w okolicy komunikacji zbiorowej (autobus, mikrobus, pociąg)
 - H -inna przyczyna (wpisz jaka)
4. Jeśli dojeżdżasz samochodem, ile osób **poza Tobą** podróżuje do tej samej szkoły ____
5. Jeśli podróżujesz **środkiem komunikacji zbiorowej**, zaznacz w jaki sposób dostajesz się do niego
 - A -dochodzę pieszo
 - B -jestem podwożony samochodem
 - C -dojeżdżam rowerem
6. Jeśli podróżujesz do szkoły pieszo lub dojeżdżasz do szkoły **rowerem**, czy jest coś, co można by zmienić, aby poprawić Twoje bezpieczeństwo lub komfort podróży?
 - A -lepsze chodniki / przejścia dla pieszych
 - B -ścieżki / drogi dla rowerów
 - C -stojaki rowerowe
 - D -autobusy przystosowane do przewozu rowerów
 - E -inne (podaj jakie).....
.....

7. Czy jesteś zainteresowany korzystaniem w dojazdach do szkoły z systemu wypożyczalni rowerów
- ☐ TAK
☐ NIE
8. Jaka przyczyna, z powodu której czujesz/nie czujesz się bezpiecznie w czasie podróży do/z szkoły?
- A -czuję się bezpiecznie w czasie podróży do szkoły
- nie czuję się bezpiecznie ponieważ
- B -brak przejść dla pieszych
C -niebezpieczne przejścia dla pieszych
D -niebezpieczna okolica
E -brak poczucia bezpieczeństwa osobistego w komunikacji zbiorowej
F -inna przyczyna (wpisz jaka).....
9. Jeśli jest jakieś szczególne miejsce, w którym czujesz się niebezpiecznie, proszę napisz lub narysuj, które jest to miejsce
- A -środek komunikacji zbiorowej
B -otoczenie szkoły
C -otoczenie miejsca zamieszkania
D -inne (opisz).....
10. W jaki sposób wracasz ze szkoły do domu codziennie?
- A -pieszo
B -rowerem
C -taksówką
D -samochodem (jako pasażer)
E -samochodem (jako kierowca)
F -autobusem miejskim
G -mikrobusem
H -autobusem zamiejskim (regionalnym)
I -pociągiem
J -inny (wpisz w jaki sposób)
11. Dlaczego podróżujesz w taki sposób ze szkoły do domu?
- A -łatwy sposób dla Ciebie i rodziców
B -tani
C -bliska odległość od domu do szkoły
D -nieduża liczba przejść dla pieszych
E -daleka odległość od domu do szkoły
F -bezpieczeństwo osobiste
G -brak w okolicy przystanku autobusowego
H -inna przyczyna (wpisz jaka)
12. W jaki sposób chciałbyś podróżować z domu do szkoły i ze szkoły do domu?
- A -komunikacja zbiorową
B -samochodem osobowym
C -rowerem, motorowerem
D -pieszo

E -inne (wpisz jak)

13. Dlaczego w taki sposób?

A -szybko

B -bezpiecznie

C -wygodnie

D -tanio

E -inne (wpisz dlaczego).....

14. Czy uczestniczyłeś w wypadku podczas Twojej podróży z domu do szkoły lub ze szkoły do domu w tym lub poprzednim roku?

☐ TAK

☐ NIE

Jeśli to możliwe, to proszę napisz okoliczności tego wypadku (z jakiej przyczyny był ten wypadek, co się do tego przyczyniło, w którym miejscu to było, itd.)

.....
.....

15. Czy posiadasz swój rower?

☐ TAK

☐ NIE

Jeśli tak, to czy jeździsz w kasku?

☐ TAK

☐ NIE

16. Czy posiadasz bilet miesięczny na autobus?

☐ TAK

☐ NIE

17. Czy nosisz ubrania lub elementy odblaskowe, kiedy chodzisz pieszo lub jedziesz rowerem?

☐ TAK

☐ NIE

Jeśli nie, to czy chciałbyś takie nosić?

☐ TAK

☐ NIE

18. Czy masz jakieś uwagi lub spostrzeżenia na temat twojej podróży do szkoły? Coś co może spowodować, aby stała się bardziej bezpieczna i komfortowa?

.....
.....
.....

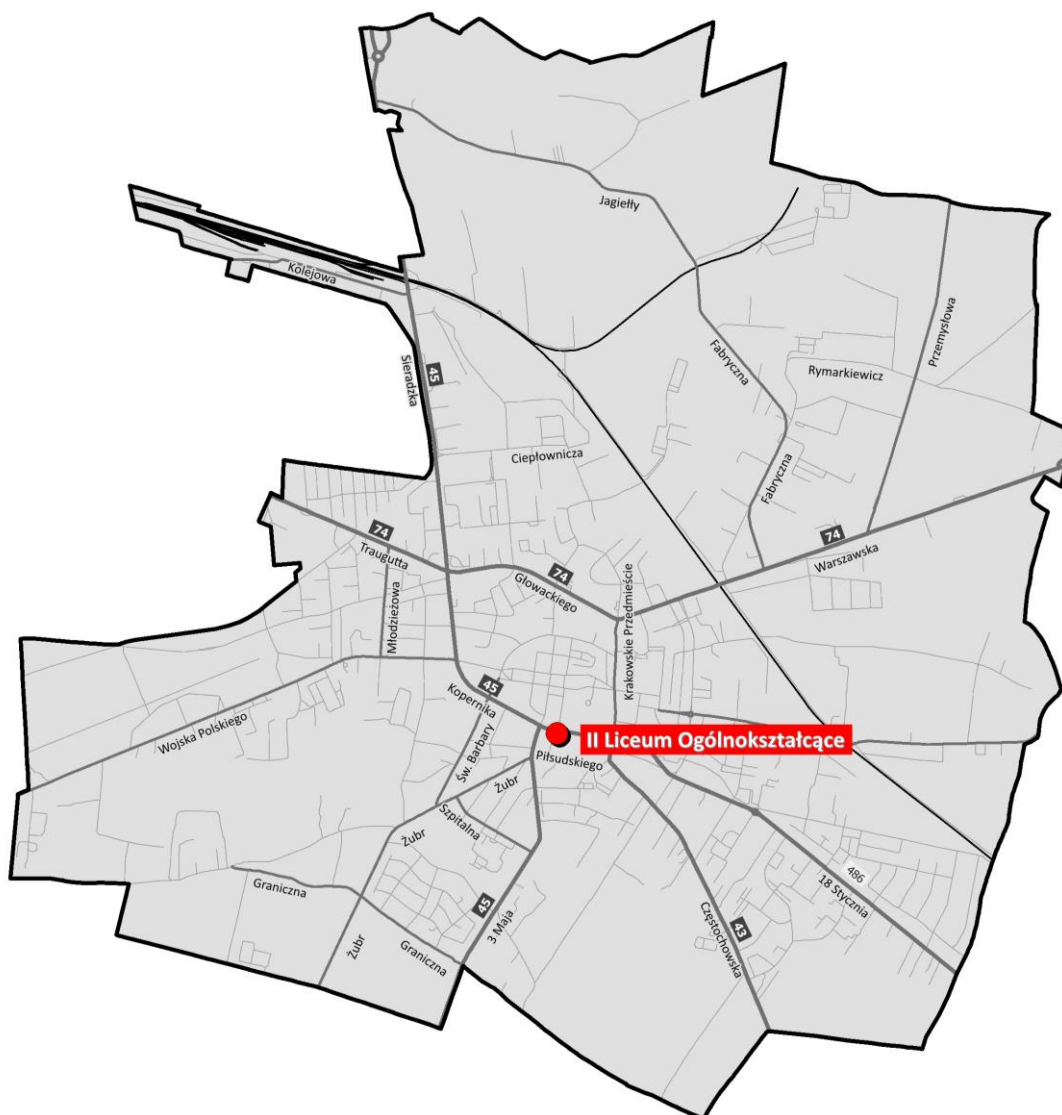
4.2.2. Szkoły ponad gimnazjalne

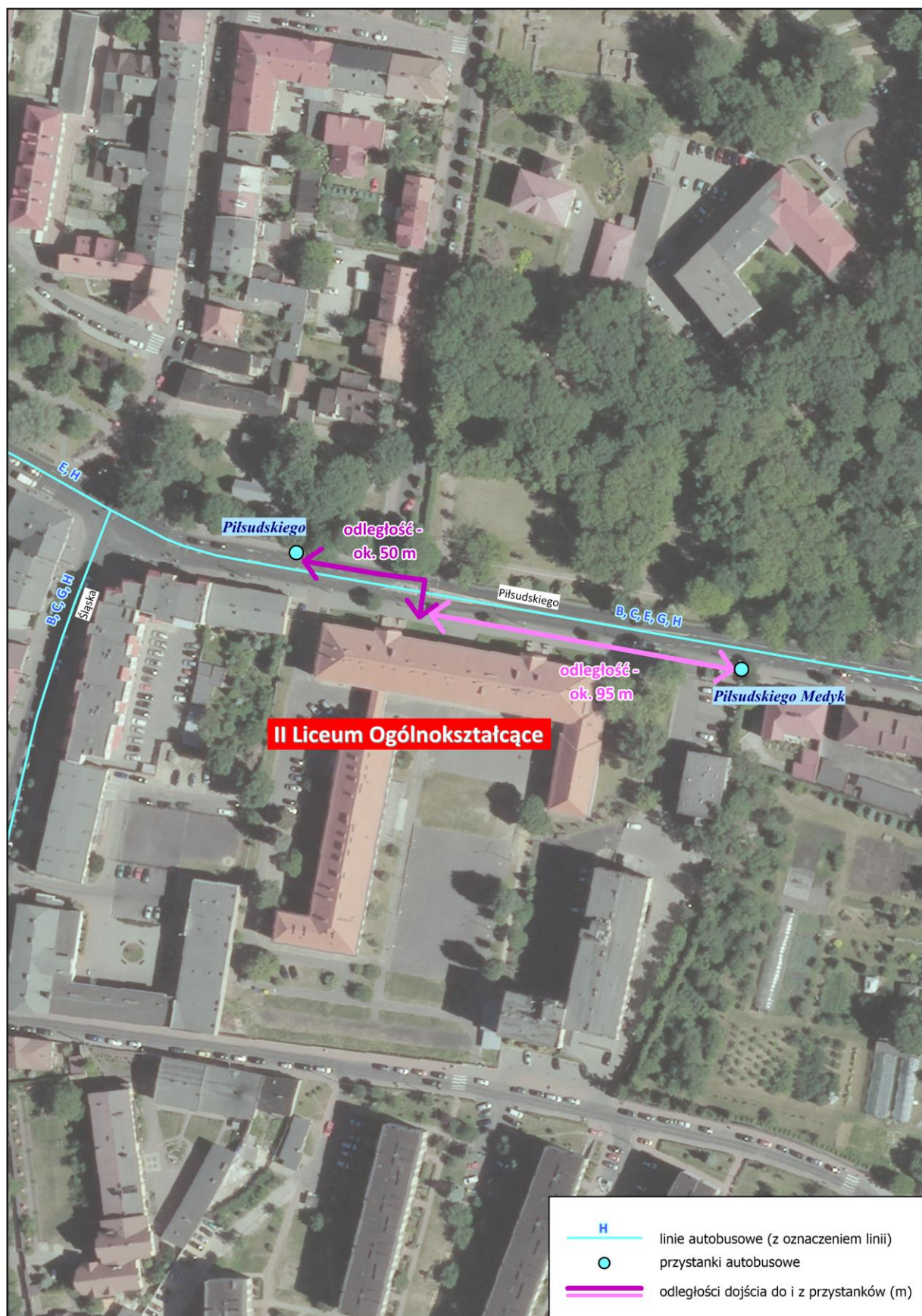
II LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE im. JANUSZA KORCZAKA

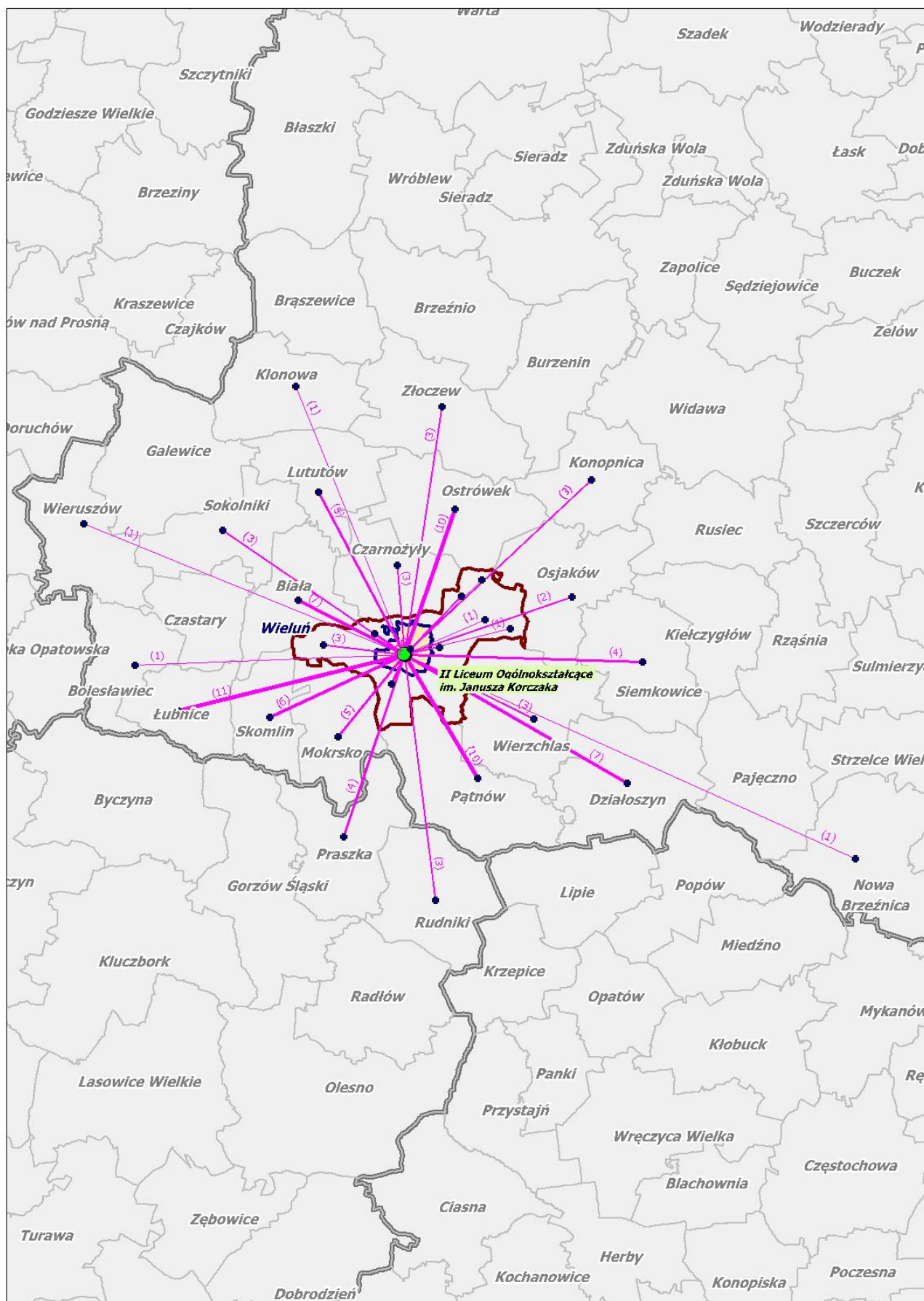
II Liceum Ogólnokształcące w Wieluniu mieści się przy ul. Piłsudskiego 6 przy głównej osi komunikacyjnej w mieście – drodze krajowej DK45.

W zakresie 1-minutowego dojazdu pieszego, znajdują się przystanki komunikacji autobusowej, które zapewniają bezpośrednie połączenia w większości dzielnic miasta i gminy Wieluń.

Szkoła dysponuje 15 stanowiskami dla rowerów.

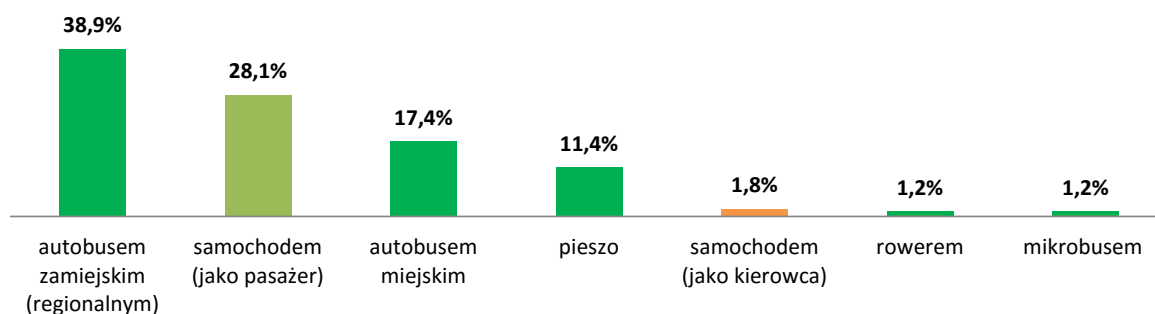




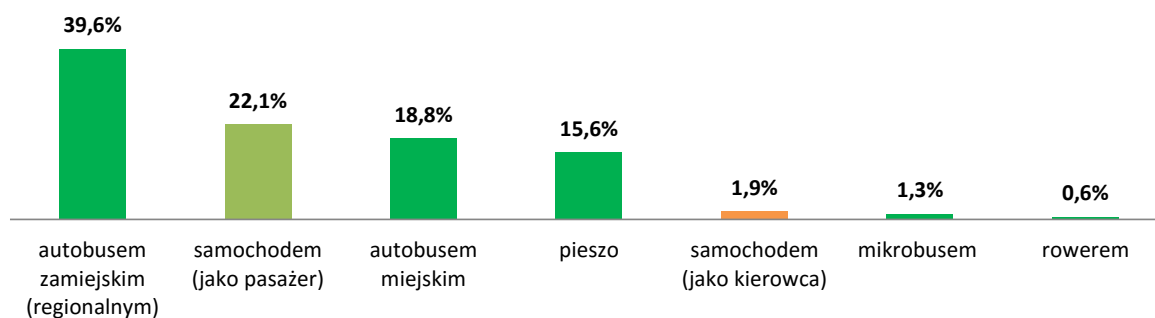


W ramach ankiety przebadanych zostało **136 uczniów**. Poniżej i na kolejnych stronach zaprezentowano wyniki w postaci wykresów.

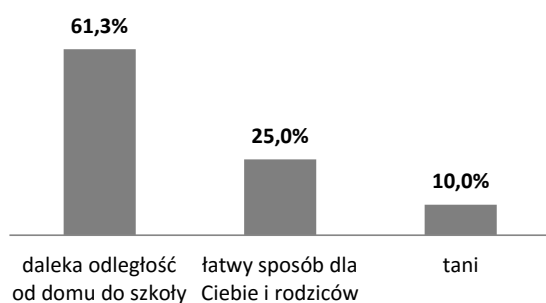
ŚRODKI TRANSPORTU DO SZKOŁY



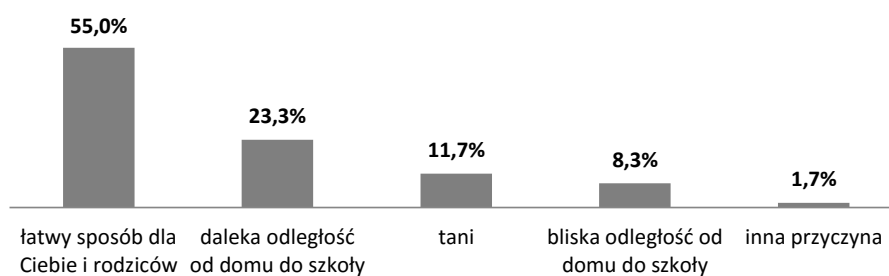
ŚRODKI TRANSPORTU ZE SZKOŁY



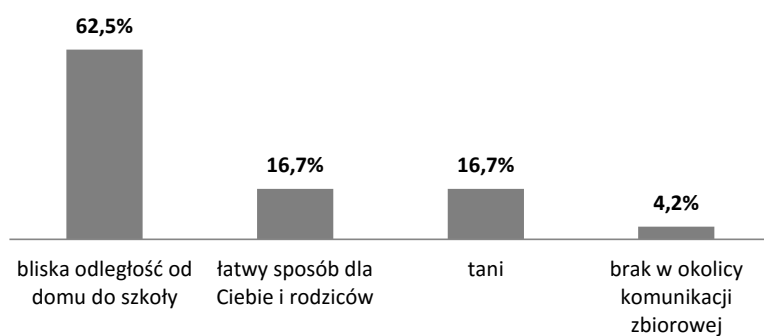
POWODY PODRÓŻOWANIE KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



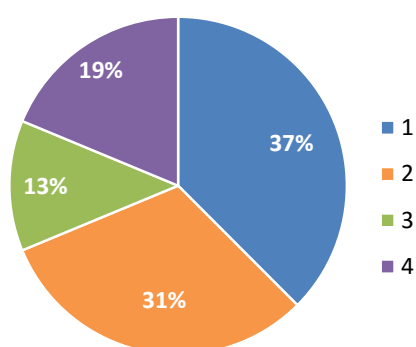
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



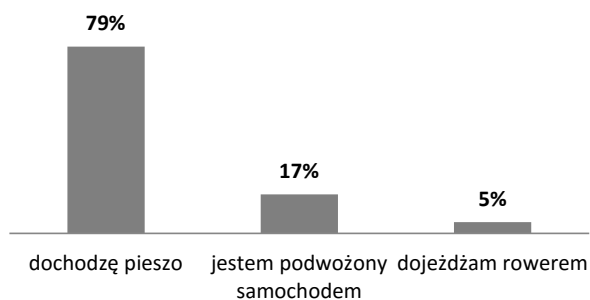
POWODY PODRÓŻOWANIA PIESZO



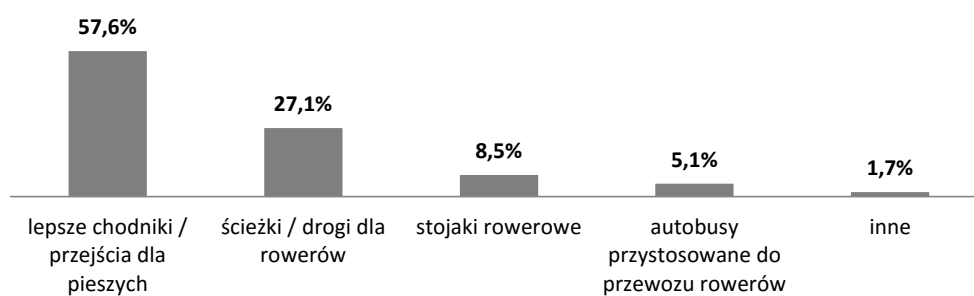
JEŚLI DOJEŹDZASZ SAMOCHODEM, ILE OSÓB POZA TOBĄ PODRÓŻUJE DO TEJ SAMEJ SZKOŁY?



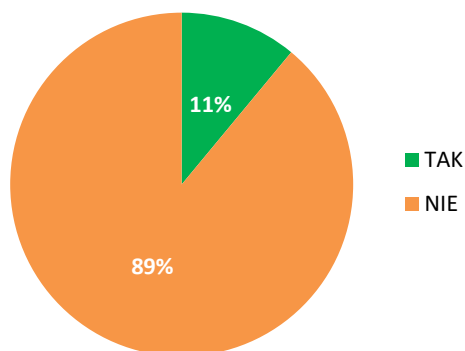
SPOSÓB W JAKI PODRÓŻUJĄCY KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ DOSTAJĄ SIĘ DO PRZYSTANKU



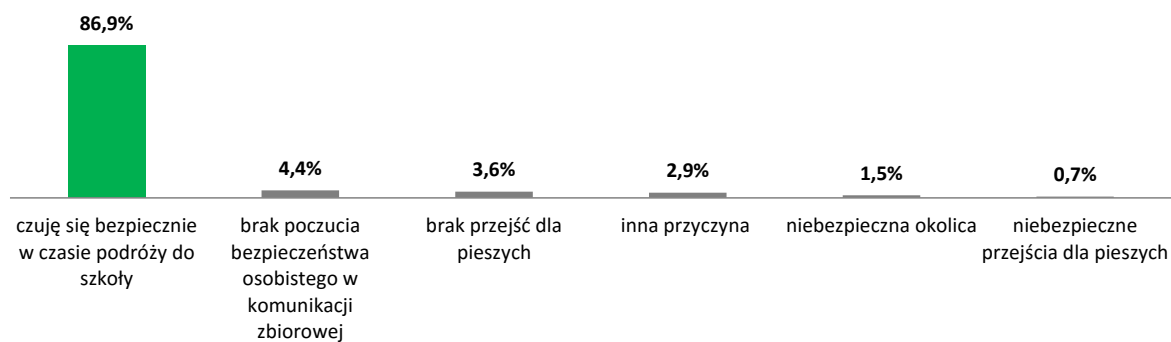
SPOSÓB POPRAWY INFRASTRUKTURY PIESZEJ I ROWEROWEJ



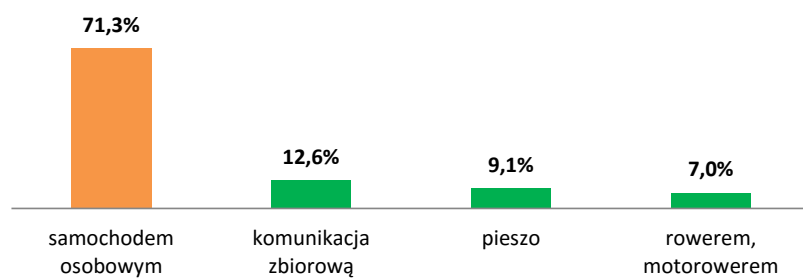
CZY JESTEŚ ZAINTERESOWANY KORZYSTANIEM
W DOJAZDACH DO SZKOŁY Z SYSTEMU
WYPOŻYCZALNI ROWERÓW?



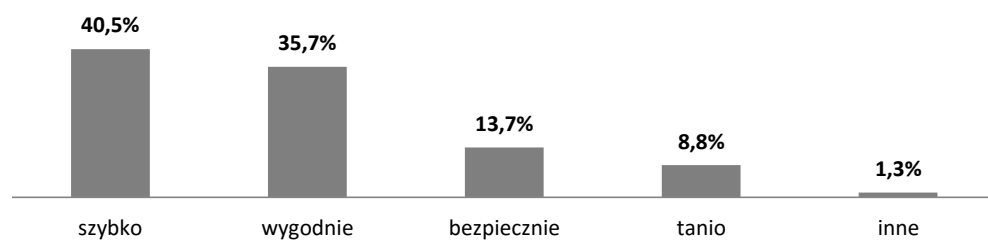
POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA W DRODZE DO SZKOŁY (PRZYCZYNY)



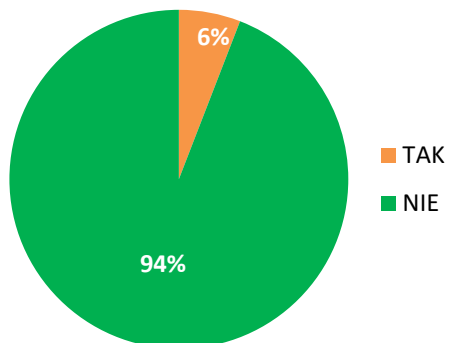
SPOSÓB W JAKI ANKIETOWANI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ DO I ZE SZKOŁY



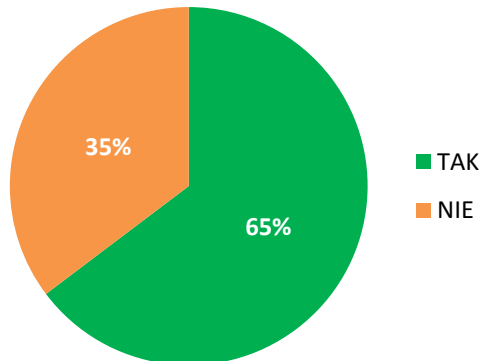
POWODY DLA KTÓRYCH ANKIETOWANI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ W TAKI SPOSÓB



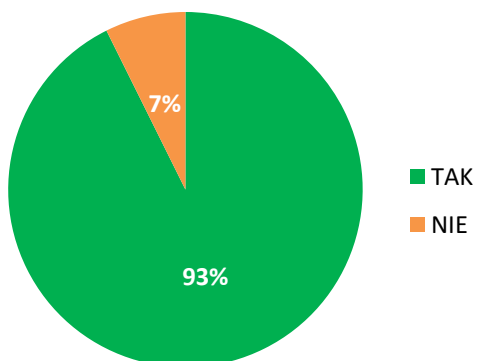
CZY UCZESTNICZYŁEŚ W WYPADKU
PODCZAS TWOJEJ PODRÓŻY Z DOMU
DO SZKOŁY LUB ZE SZKOŁY DO DOMU
W TYM LUB POPRZEDNIM ROKU?



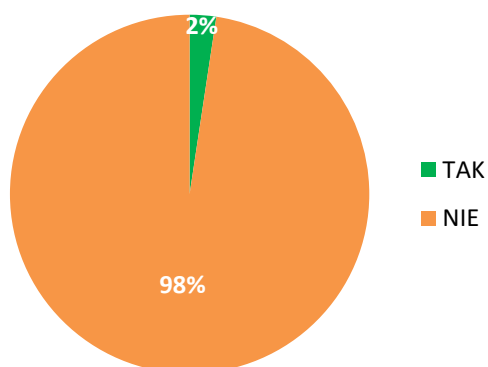
CZY POSIADASZ BILET MIESIĘCZNY
NA AUTOBUS?



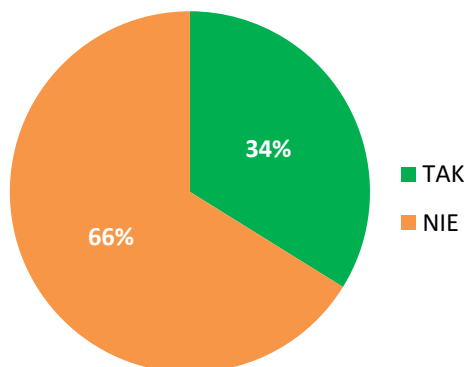
CZY POSIADASZ SWÓJ ROWER?



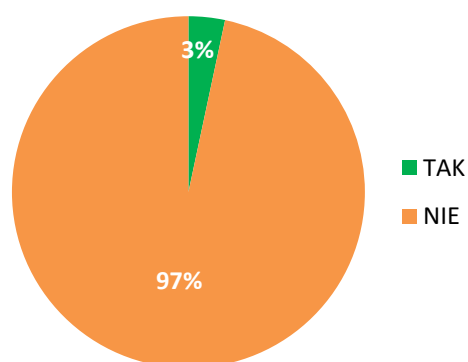
JEŚLI TAK, TO CZY JEŹDZISZ W KASKU?



CZY NOSISZ UBRANIA LUB ELEMENTY
ODBLASKOWE, KIEDY CHODZISZ PIESZO
LUB JEDZIESZ ROWEREM?



JEŚLI NIE, TO CZY CHCIAŁBYŚ
TAKIE NOSIĆ?

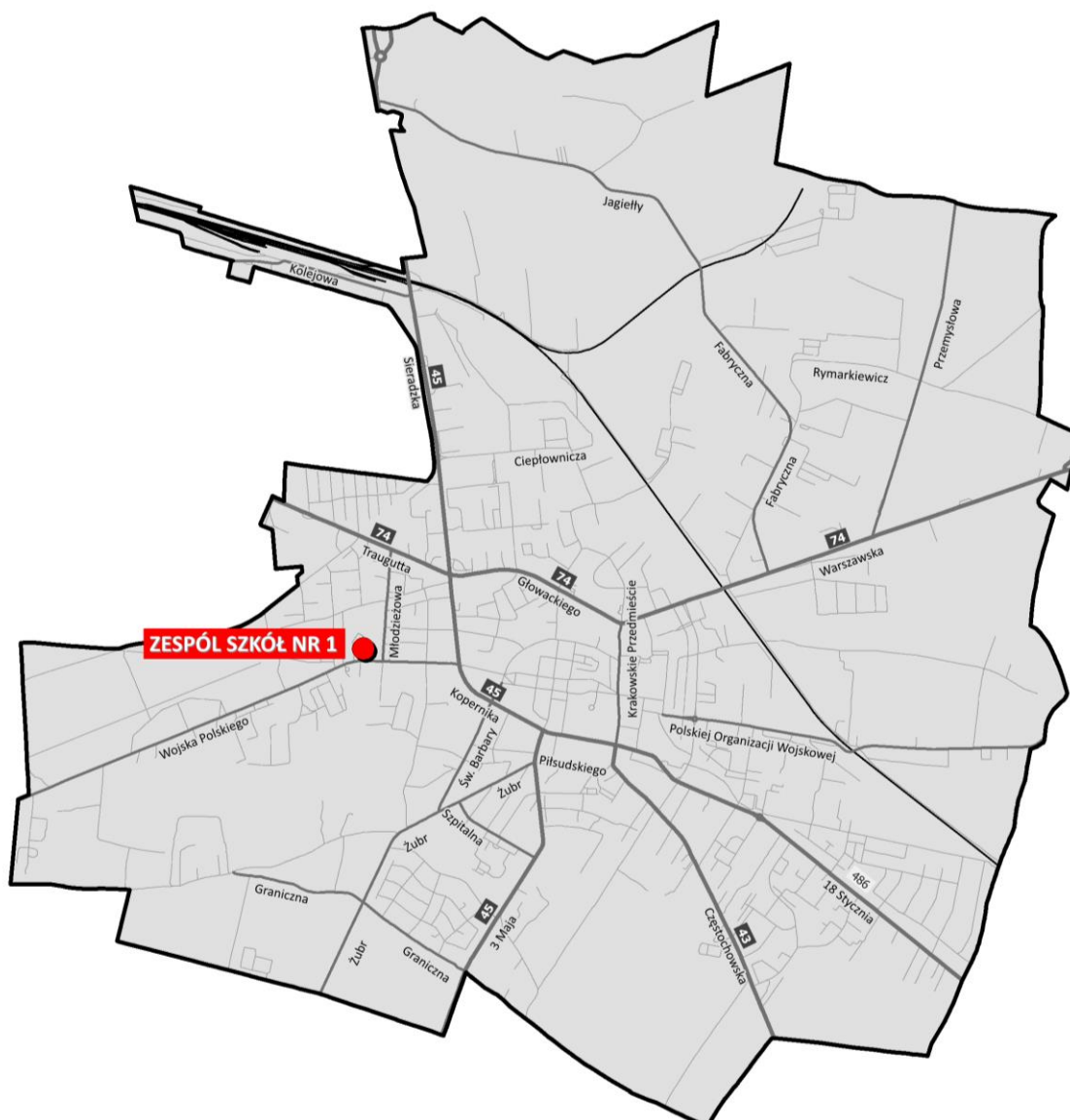


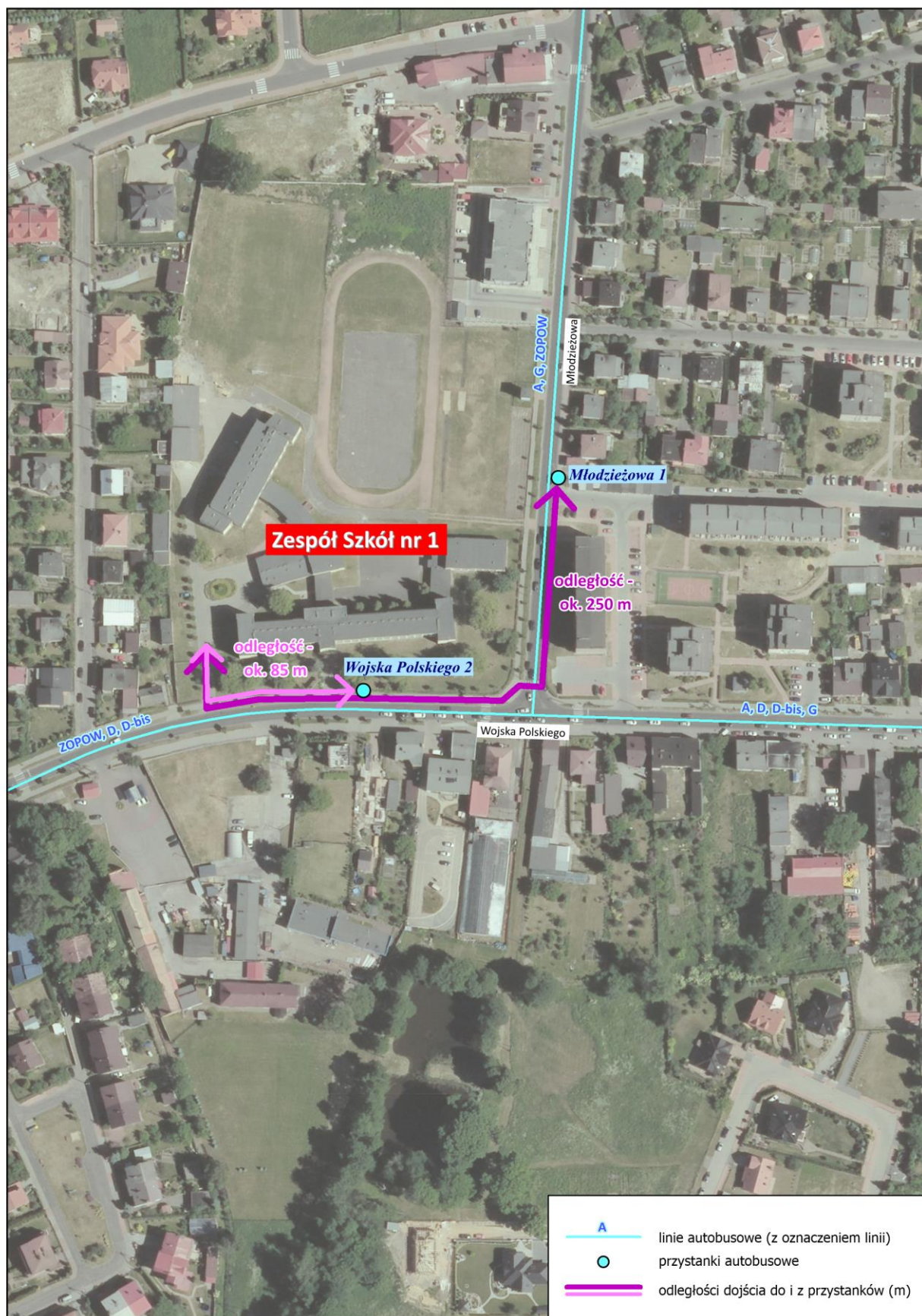
ZESPÓŁ SZKÓŁ NR 1

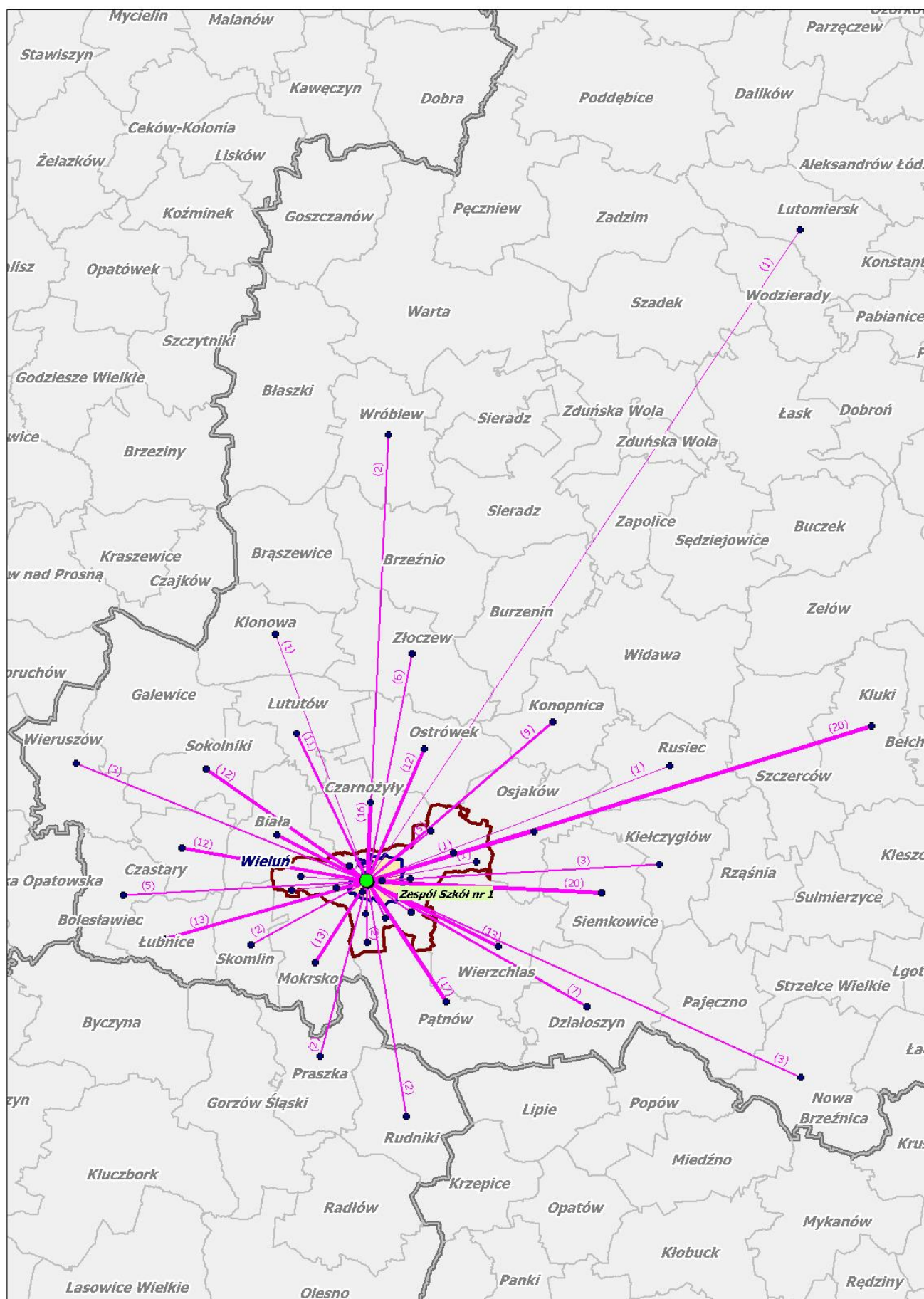
Zespół Szkół nr 1 w Wieluniu mieści się przy ul. Wojska Polskiego 32 w pobliżu głównych osi komunikacyjnych w mieście – DK45 i DK74.

W zakresie 1-3-minutowego dojazdu pieszego, znajdują się przystanki komunikacji zbiorowej, które zapewniają bezpośrednie połączenia z większością dzielnic miasta i gminy Wieluń.

Szkoła dysponuje dwoma stojakami na rowery, gdzie jednorazowo można zaparkować 12 pojazdów.

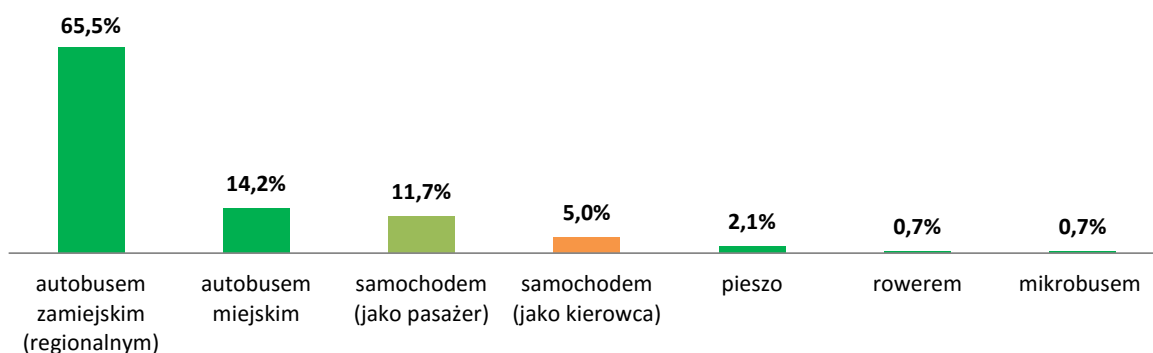




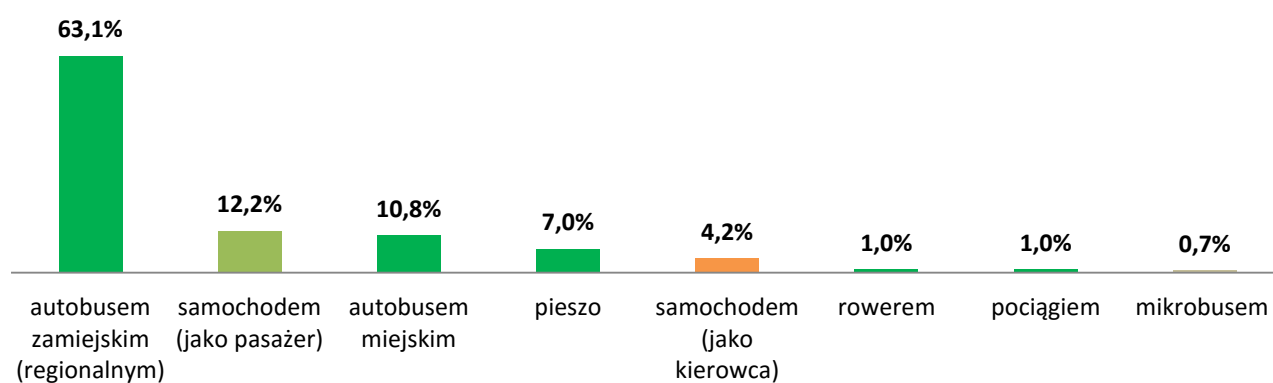


W ramach ankiety przebadanych zostało **252 uczniów**. Wyniki ankiety oraz wnioski zaprezentowano poniżej i na kolejnych stronach opracowania

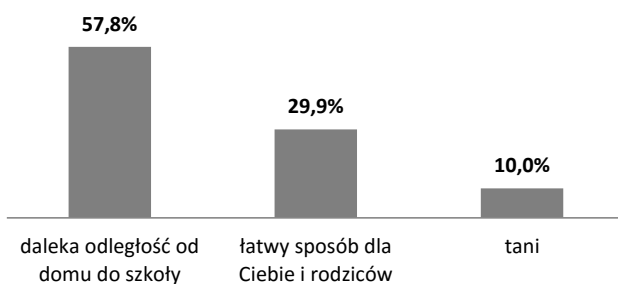
ŚRODKI TRANSPORTU DO SZKOŁY



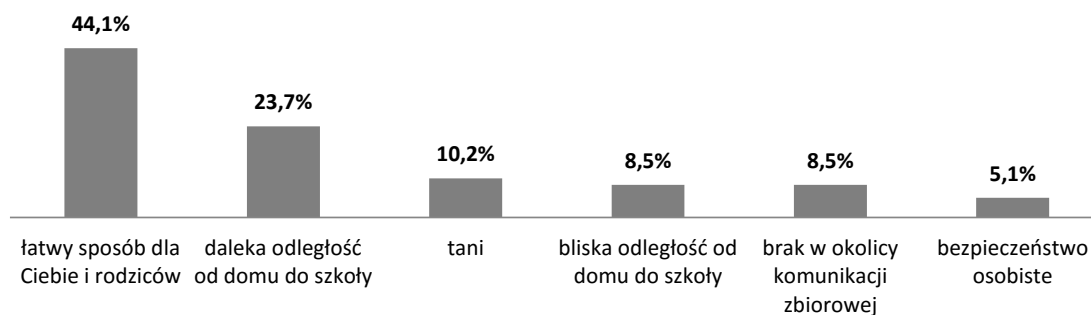
ŚRODKI TRANSPORTU ZE SZKOŁY



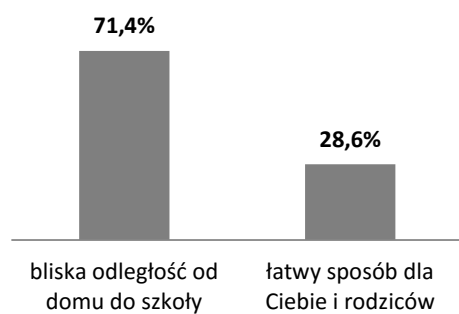
POWODY PODRÓŻOWANIE KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ



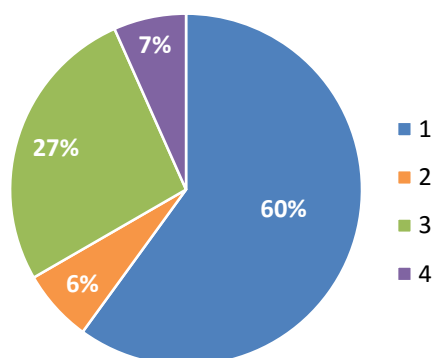
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



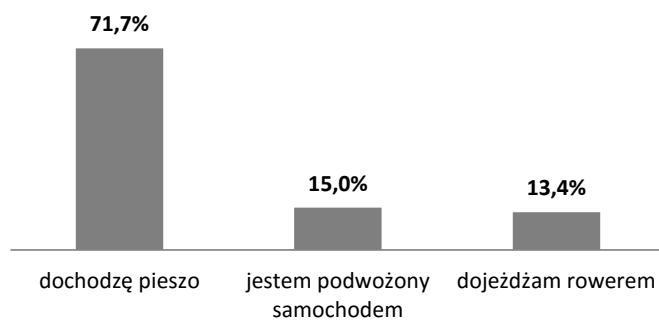
POWODY PODRÓŻOWANIA PIESZO



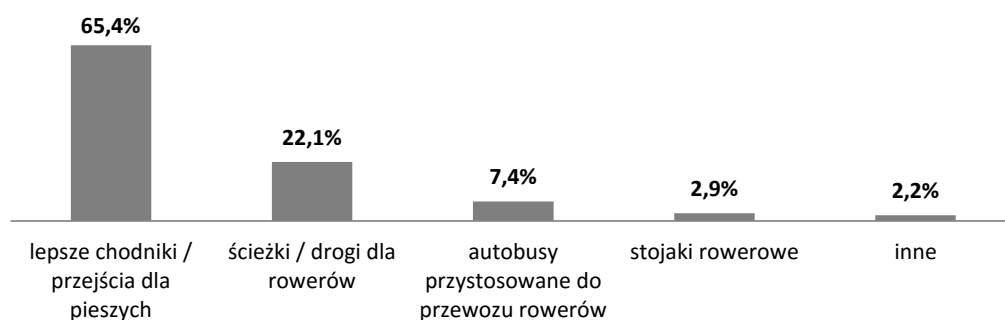
JEŚLI DOJEŹDZASZ SAMOCHODEM,
ILE OSÓB POZA TOBĄ PODRÓŻUJE DO
TEJ SAMEJ SZKOŁY?



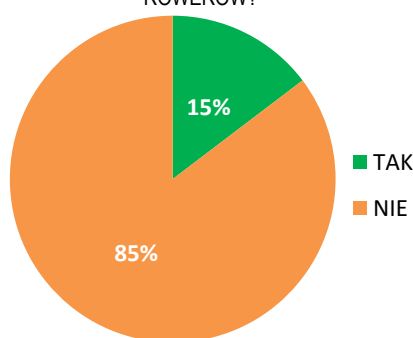
SPÓŚÓB W JAKI PODRÓŻUJĄCY KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ DOSTAJĄ SIĘ DO PRZYSTANKU



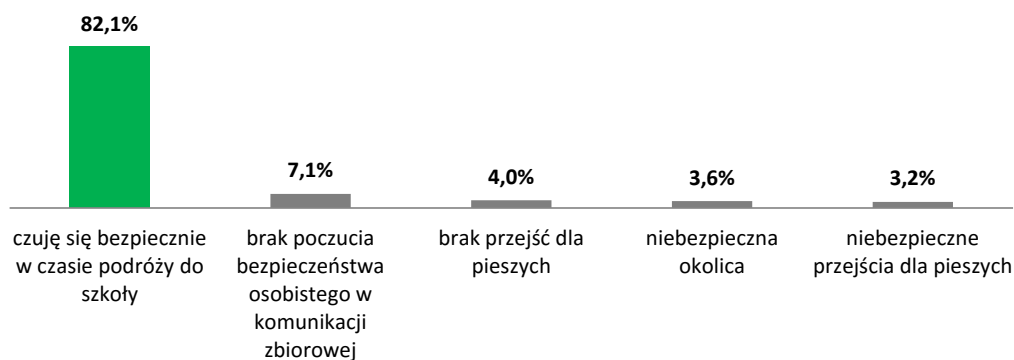
SPOSÓB POPRAWY INFRASTRUKTURY PIESZEJ I ROWEROWEJ



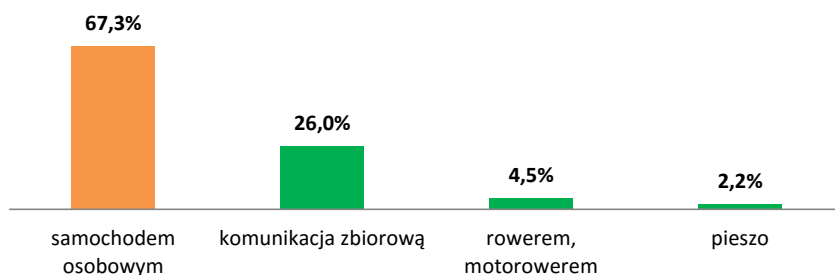
CZY JESTEŚ ZAINTERESOWANY KORZYSTANIEM W DOJAZDACH DO SZKOŁY Z SYSTEMU WYPOŻYCZALNI ROWERÓW?



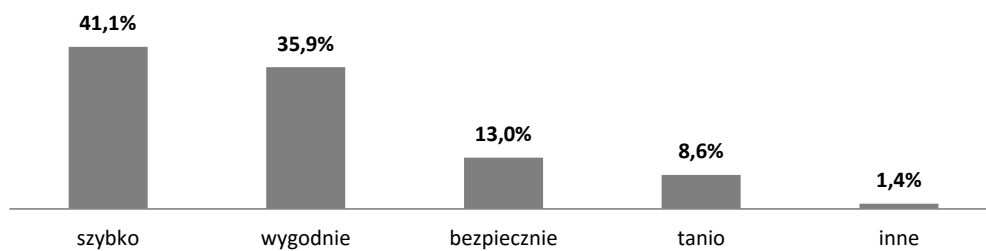
POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA W DRODZE DO SZKOŁY (PRZYCZYNY)



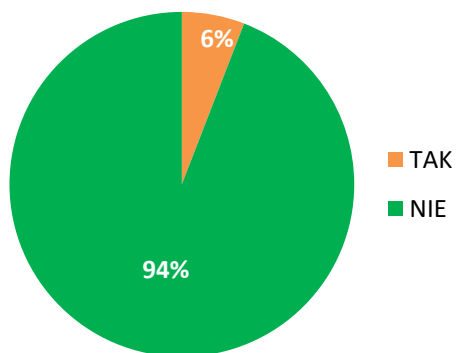
SPOSÓB W JAKI ANKIETOWANI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ DO I ZE SZKOŁY



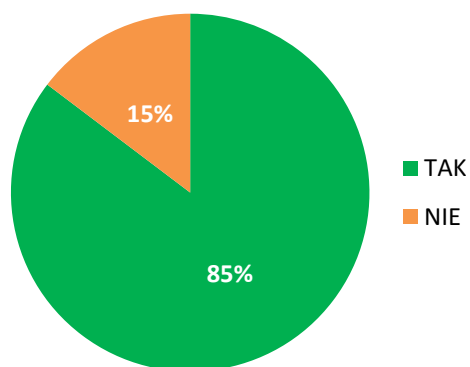
POWODY DLA KTÓRYCH ANKIETOWANI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ W TAKI SPOSÓB



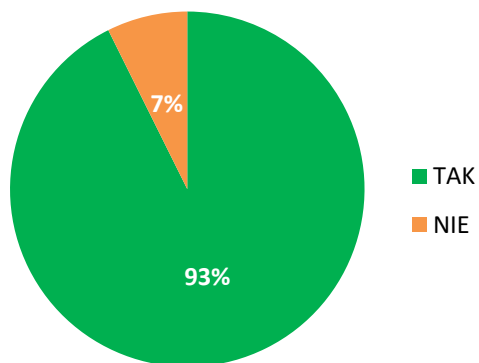
CZY UCZESTNICZYŁEŚ W WYPADKU
PODCZAS TWOJEJ PODRÓŻY Z DOMU
DO SZKOŁY LUB ZE SZKOŁY DO DOMU
W TYM LUB POPRZEDNIM ROKU?



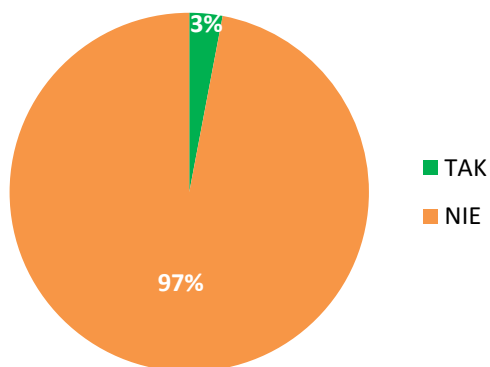
CZY POSIADASZ BILET MIESIĘCZNY
NA AUTOBUS?

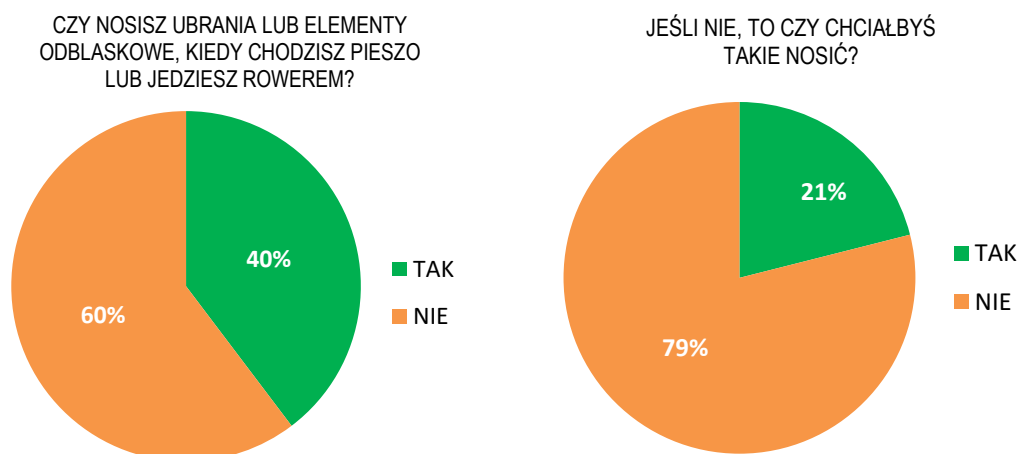


CZY POSIADASZ SWÓJ ROWER?



JEŚLI TAK, TO CZY JEŹDZISZ W KASKU?



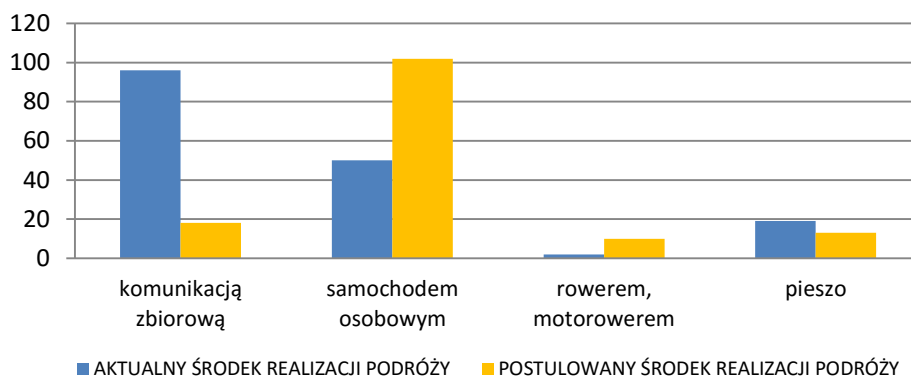


4.2.2.1. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania uczniów

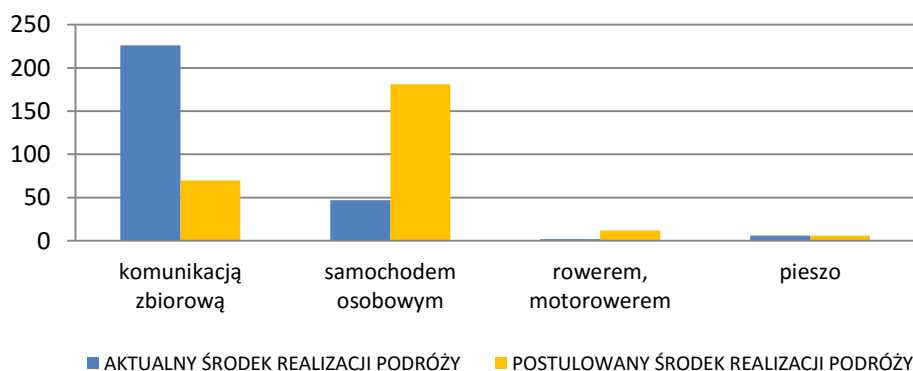
Powyżej przedstawione wyniki ankiet dotyczących zachowań komunikacyjnych uczniów przeprowadzonych w dwóch szkołach ponadgimnazjalnych w Wieluniu: II Liceum Ogólnokształcącym im. Janusza Korczaka oraz w Zespole Szkół nr 1 pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

- Najczęstszym środkiem transportu w podróżach uczniów do i ze szkoły jest autobus zamiejski, samochód (jako pasażer) oraz autobus miejski.
- Głównym powodem, dla którego uczniowie podróżują komunikacją zbiorową jest duża odległość od domu do szkoły oraz wygodny sposób dla ucznia i rodziców.
- Takie same powody wskazują ci, którzy dojeżdżają samochodem (głównie jako pasażerowie).
- Uczniowie dojeżdżający komunikacją zbiorową w większości dochodzą pieszo na przystanek, ewentualnie są podwożeni samochodem. Spora grupa, bo 13% uczniów z Zespołu Szkół nr 1 dojeżdża rowerem.
- Podróżujący pieszo i rowerem wskazywali na potrzebę poprawy chodników/przejazdów dla pieszych oraz dróg rowerowych.
- Prawie 90% ankietowanych nie było zainteresowanych korzystaniem z wypożyczalni rowerów.
- Ponad 80% uczniów czuje się bezpiecznie w czasie podróży do szkoły. Pozostałe osoby najczęściej nie mają poczucia bezpieczeństwa w środkach komunikacji zbiorowej, otoczeniu szkoły i miejscu zamieszkania.
- 94% ankietowanych nie uczestniczyło w wypadku w obecnym lub poprzednim roku.
- 70% ankietowanych chciałoby podróżować do szkoły samochodem osobowym. Na wykresach poniżej zamieszczono porównanie obecnego sposobu podróżowania uczniów ze sposobem w jaki chcieliby podróżować.

PORÓWNIANIE OBECNEGO SPOSOBU PODRÓŻOWANIA UCZNIÓW
II LO ZE SPOSOBEM W JAKI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ



PORÓWNIANIE OBECNEGO SPOSOBU PODRÓŻOWANIA UCZNIÓW
ZS nr 1 ZE SPOSOBEM W JAKI CHCIELIBY PODRÓŻOWAĆ



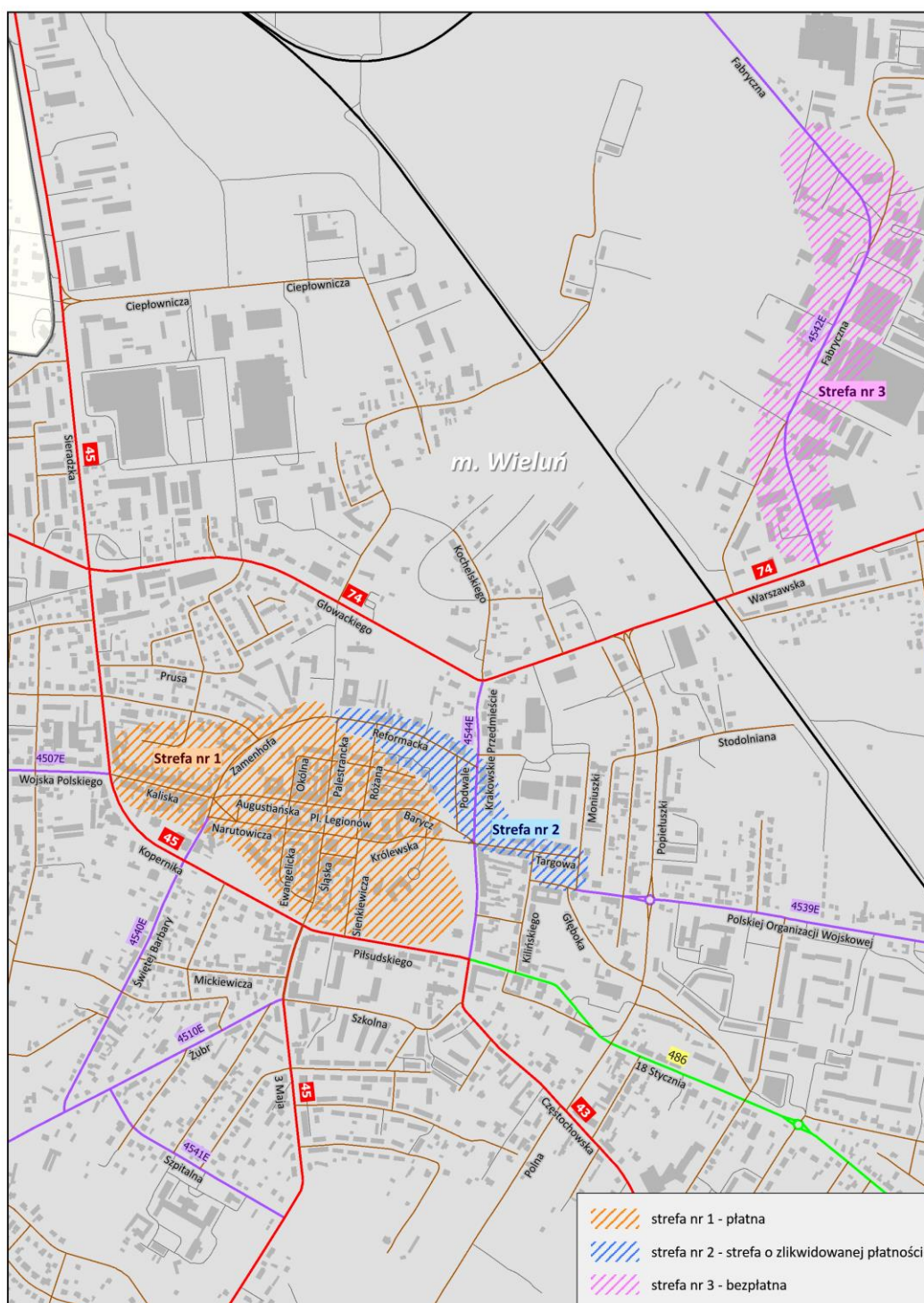
- 93% ankieterów posiada rower, ale tylko 2-3% jeździ w kasku, ponad 60% rowerzystów nie nosi ubrań lub elementów odbłaskowych z czego niewielu chciałoby takie nosić

4.2.2.2. Proponowane działania

1. Realizacja opracowywanej równolegle z bieżącym PZMM koncepcji tras rowerowych (KTR) dla Wielunia. Projektowana trasa rowerowa przebiegałaby wzdłuż ul. Partyzantów w pobliżu ZS nr 1,
2. Propagowanie turystyki rowerowej,
3. Kampania edukacyjna na temat zrównoważonego transportu z wyraźnym wyodrębnieniem tematyki kosztów związanych z podróżowaniem samochodem.

4.3. Ankietowanie kierowców w wybranych strefach parkowania w Wieluniu

Wzór ankiety opracowanej dla potrzeb bieżącego projektu w aspekcie ankietowania kierowców został zamieszczony na następnych stronach. Poniżej zamieszczono mapkę z lokalizacją stref parkowania poddanych akcji ankietowania na terenie miasta – zarówno w jego strefie centralnej jak i na terenach aktywności gospodarczej (TAG).



LOKALIZACJA STREF PARKOWANIA OBJĘTYCH ANKIETOWANIEM KIEROWCÓW W WIELUNIU

FORMULARZ I WYNIKI ANKIETY (KIEROWCY)

ANKIETA NR GODZINA POMIARU : __ / __ . NUMER PARKINGU

Proszę zaznaczyć właściwe:

Płeć: a. Kobieta b. Mężczyzna Ilość osób poza kierowcą: _____

Wiek kierowcy:

☐ a. do 25 lat (włącznie)☐ b. 26 – 40 lat☐ c. 41 – 65 lat☐ d. powyżej 65 lat

Miejscowość: _____

Adres (dzielnica): _____

Nr rejestracyjny: _____

9. Jaki jest cel postoju samochodu:

- ☐ a. Dom (miejsce zamieszkania)
- ☐ b. Wizyta prywatna
- ☐ c. Praca (miejsce wykonywania pracy)
- ☐ d. Nauka (miejsce pobierania nauki)
- ☐ e. Kultura, rozrywka
- ☐ f. Sprawy urzędowe
- ☐ g. Handel
- ☐ h. Zdrowie (sport, rekreacja, spa)
- ☐ i. Inne (jakie?) _____

2. Jakiego poziomu opłat spodziewa się Pani/Pan na parkingu płatnym strzeżonym, jeżeli będzie on JEDYNĄ MOŻLIWOŚCIĄ PARKOWANIA w centrum miasta?

- ☐ a. Nie akceptuję opłat.
- ☐ b. Do 1,5 zł/h
- ☐ c. Do 2,0 zł/h
- ☐ d. Ponad 2,0 zł/h (do jakiej wysokości? : zł.)

3. Jakiego poziomu opłat spodziewa się Pani/Pan na parkingu płatnym strzeżonym, jeżeli byłaby ALTERNATYWNA MOŻLIWOŚĆ PARKOWANIA BEZPŁATNEGO, ALE W WIĘKSZEJ ODLEGŁOŚCI od celu w centrum miasta?

- ☐ a. Nie akceptuję opłat.
- ☐ b. Do 1,5 zł/h
- ☐ c. Do 2,0 zł/h
- ☐ d. Ponad 2,0 zł/h (do jakiej wysokości? : zł.)

Przy odległości akceptowanej do celu nie większej niż: m.

4. Czy byłaby Pani/Pan skłonna wykupić stałe miejsce parkingowe w centrum miasta?

Tak / Nie

Przy cenie zł.

5. Jaki czas dojazdu z parkingu do celu w centrum miasta jest akceptowalny przez Panią/Pana ?

- ☐ a. W miejscu (parking bezpośredni – nie akceptuję dojeżdżać pieszych)
- ☐ b. Do 5 minut
- ☐ c. Do 10 minut
- ☐ d. Do 15 minut

6. Jaka odległość dojazdu z parkingu do celu w centrum miasta jest akceptowalna przez Panią/Pana ?

- ☐ a. W miejscu (parking bezpośredni – nie akceptuję dojeżdżać pieszych)

- ☐ b. Do 200 m
- ☐ c. Do 500 m
- ☐ d. Do 1 000 m

7. W przypadku bezpośredniego połączenia komunikacją zbiorową - parkingu z centrum miasta (opłata w cenie parkingu) - akceptuję czas dojazdu:

- ☐ a. 5 minut
- ☐ b. 10 minut
- ☐ c. 15 minut
- ☐ d. 20 minut
- ☐ e. minut

Jaki czas parkowania w strefie centralnej miasta deklaruje Pani/Pan przy założeniu:

8. Parking PŁATNY:

- ☐ a. Stały (codzienne parkowanie)
- ☐ b. Okresowy (kilkakrotnie w ciągu tygodnia)
- ☐ c. Jednorazowy
 - ☐ 1. do 30 min.
 - ☐ 2. do 60 min.
 - ☐ 3. do 90 min.
 - ☐ 4. ponad 90 min.

9. Parking BEZPŁATNY:

- ☐ a. Stały (codzienne parkowanie)
- ☐ b. Okresowy (kilkakrotnie w ciągu tygodnia)
- ☐ c. Jednorazowy
 - ☐ 1. do 30 min.
 - ☐ 2. do 60 min.
 - ☐ 3. do 90 min.
 - ☐ 4. ponad 90 min

10. Proszę podać powody podróżowania samochodem (maksymalnie 3 odpowiedzi):

- ☐ a. Oszczędność czasu
- ☐ b. Odległość podróży
- ☐ c. Wygoda
- ☐ d. Oszczędność na kosztach podróży
- ☐ e. Własna działalność gospodarcza
- ☐ f. Prestiż
- ☐ g. Realizacja w tym dniu także innych podróży
- ☐ h. Nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej
- ☐ i. Względy zdrowotne
- ☐ j. Brak możliwości wyboru innego środka transportu
- ☐ k. Inne (jakie?) _____

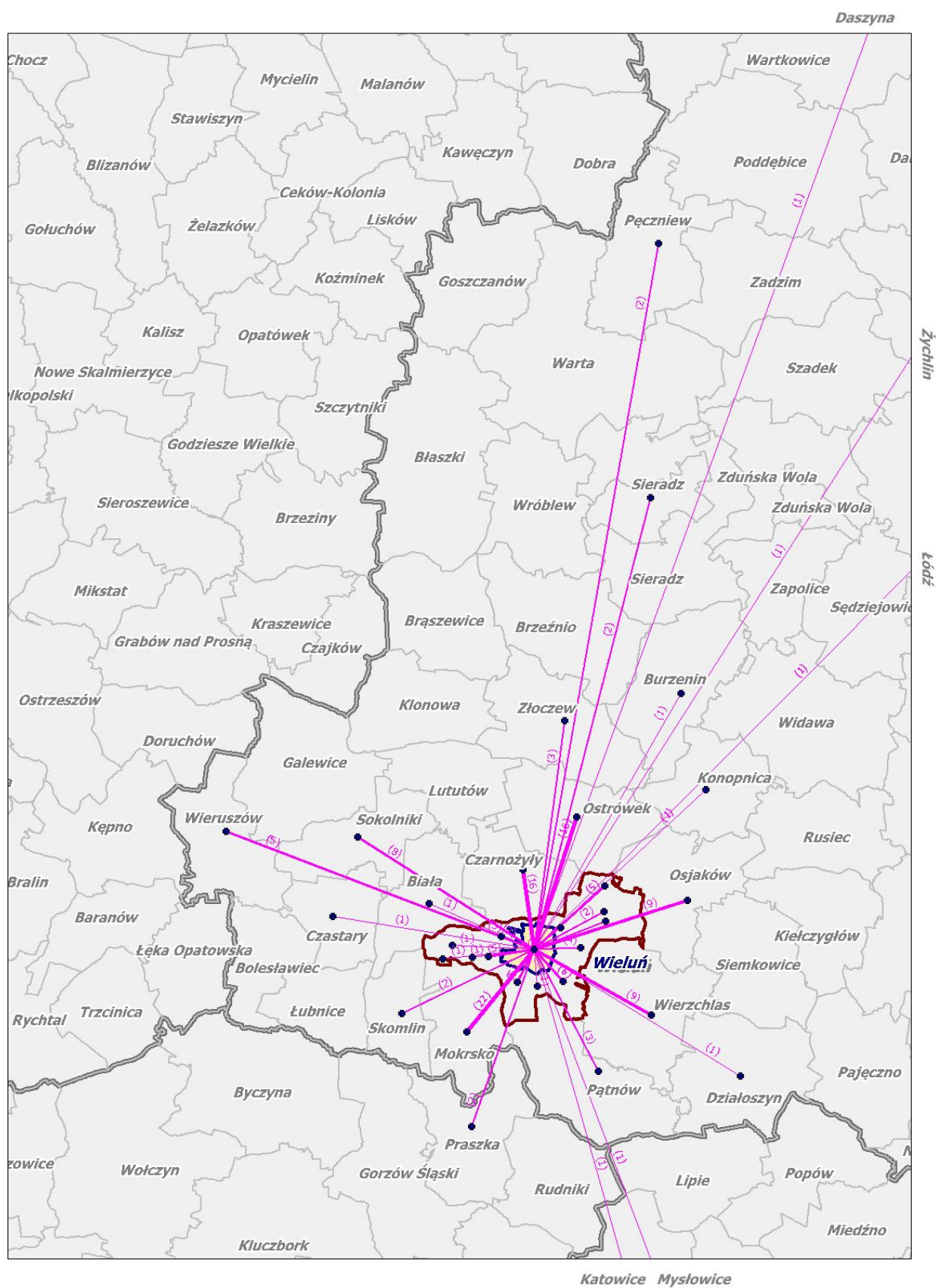
11. Jakie cechy komunikacji zbiorowej musiałyby ulec poprawie, aby zdecydowała/i się Pani/Pan na podróżowanie środkami komunikacji zbiorowej do centrum miasta (maksymalnie 3 odpowiedzi)

- ☐ a. Częstotliwość kursowania
- ☐ b. Koszt biletu
- ☐ c. Komfort podróży
- ☐ d. Bezprzesiadkowość
- ☐ e. Bezpieczeństwo
- ☐ f. Czas podróży
- ☐ g. Nie zrezygnuję z jazdy samochodem

12. Czy zdecydował(a)by się Pan/Pani na podróżowanie rowerem, zakładając, że nastąpi poprawa warunków podróży na terenie Wielunia (montaż stojaków, budowa ścieżek, poprawa bezpieczeństwa)?

- ☐ a. Tak
- ☐ b. Raczej tak
- ☐ c. Raczej nie
- ☐ d. Nie

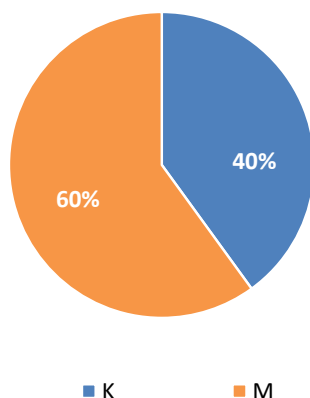
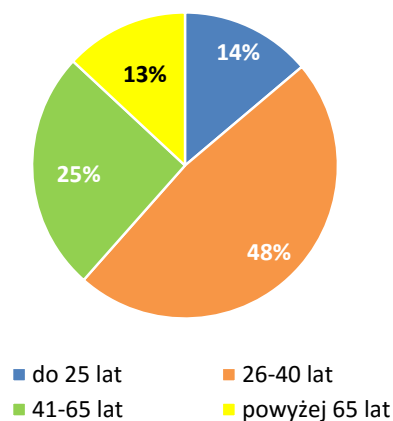
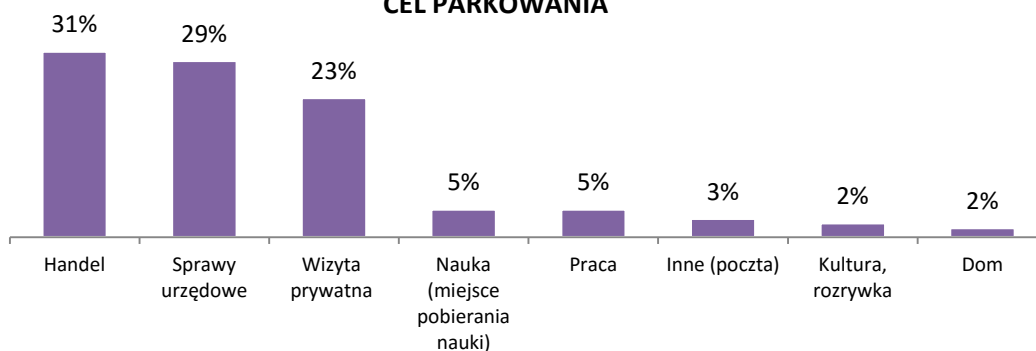
4.3.1. Więźba podróży kierowców źródła i cele (parkingi)



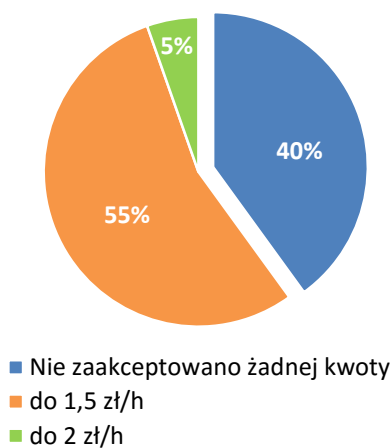
KIERUNKI NAPŁYWU POJAZDÓW PARKUJĄCYCH W WIELUNIU NA PODSTAWIE ANKIET
PRZEPROWADZONYCH WŚRÓD KIEROWCÓW

4.3.1.1. Wyniki ankietowania kierowców w płatnej **STREFIE nr 1**.

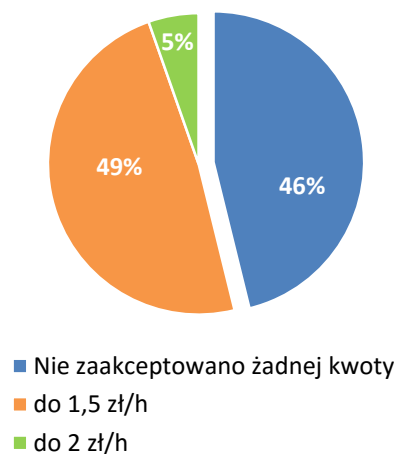
Ankiety przeprowadzono wśród **130 kierowców**.

PŁEĆ ANKIETOWANEGO**WIEK ANKIETOWANEGO****CEL PARKOWANIA**

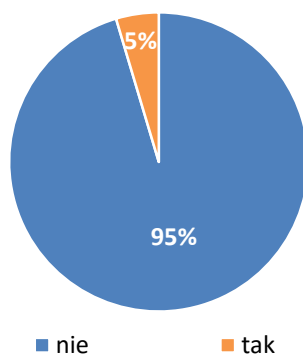
**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM MIASTA**



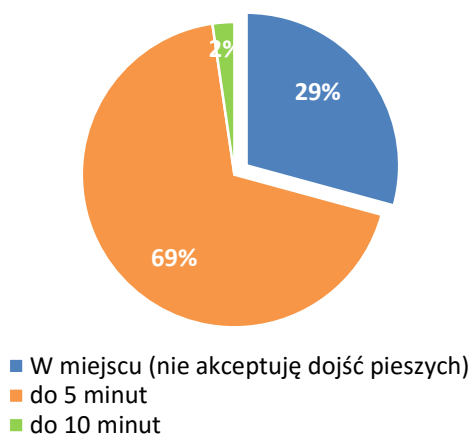
**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM Z MOŻLIWOŚCIĄ
BEZPŁATNEGO PARKOWANIA W WIĘKSZEJ
ODL. OD CENTRUM**



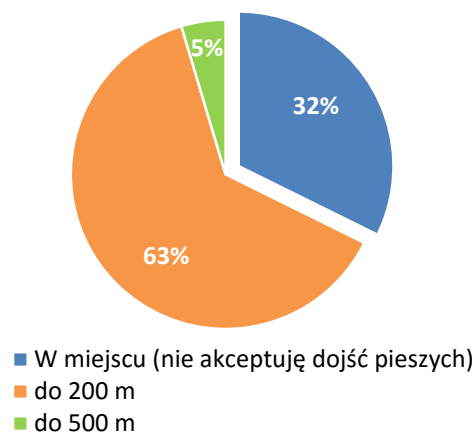
**CZY BYŁ(A)BY PAN/PANI
SKŁONNY/A WYKUPIĆ STAŁE
MIEJSCE PARKINGOWE
W CENTRUM MIASTA?**



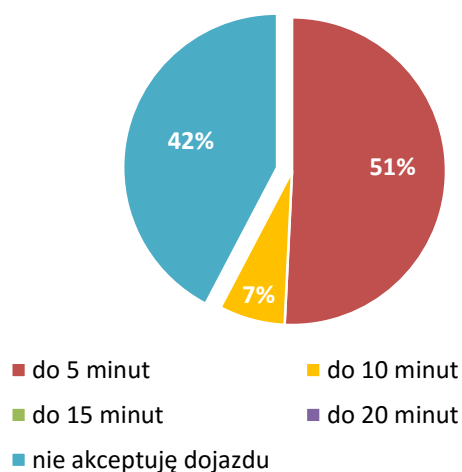
**AKCEPTOWANY CZAS DOJŚCIA
Z PARKINGU DO CELU W CENTRUM
MIASTA**



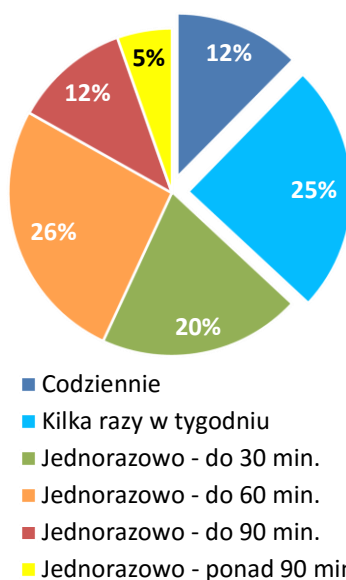
**AKCEPTOWANA ODLEGŁOŚĆ
Z PARKINGU DO CELU W CENTRUM
MIASTA**



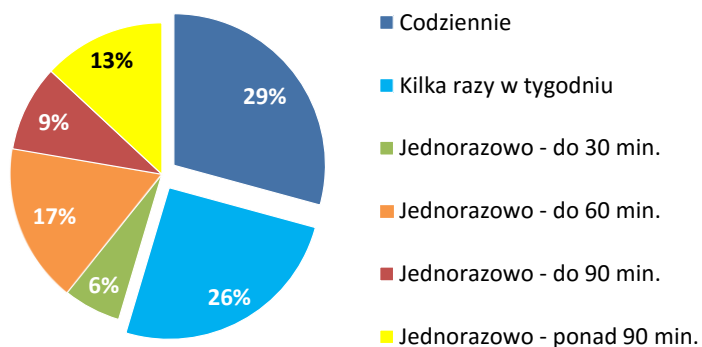
**AKCEPTOWANY CZAS DOJAZDU
KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ Z PARKINGU
DO CENTRUM MIASTA
(OPŁATA W CENIE PARKINGU)**



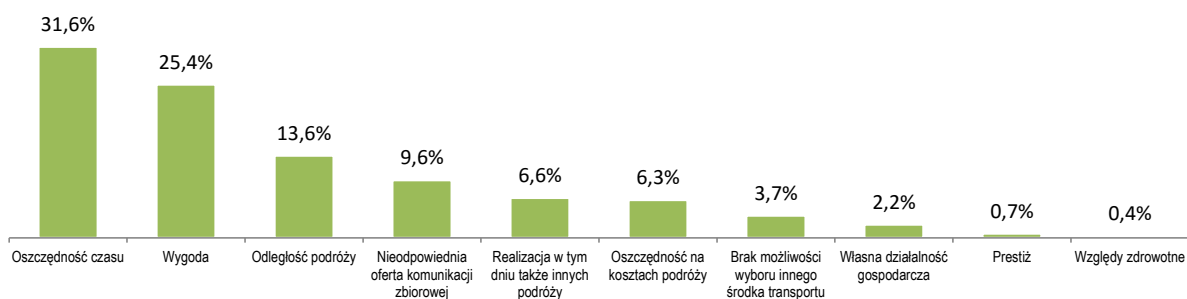
**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE
CENTRALNEJ MIASTA DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU PŁATNYM?**



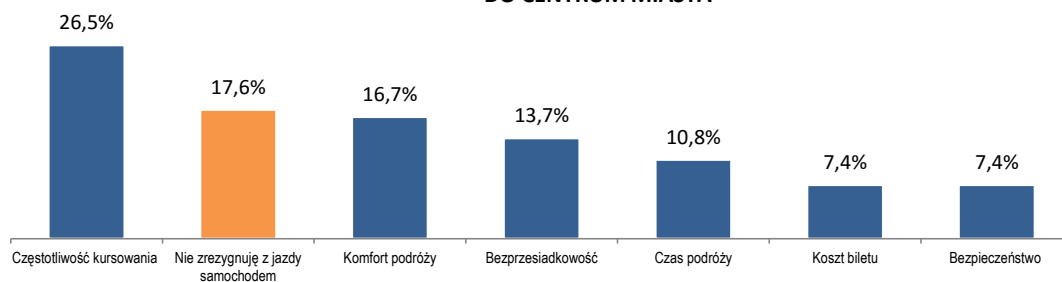
**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE CENTRALNEJ MIASTA
DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU BEZPŁATNYM?**



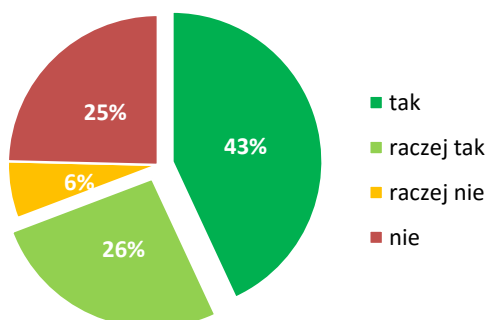
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



**JAKIE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE, ABY
ZDECYDOWAŁ/A SIĘ PAN/PANI NA PODRÓŻOWANIE ŚRODKAMI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ
DO CENTRUM MIASTA**

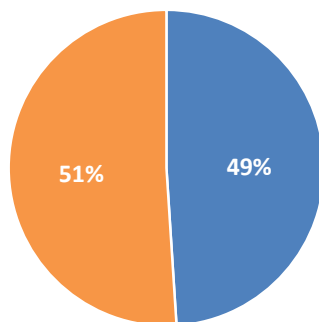


**CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA
PODRÓŻOWANIE ROWEREM, ZAKŁADAJĄC, ŻE
NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY NA
TERENIE WIELUNIA?**

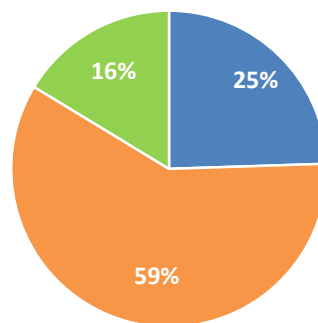


4.3.1.2. Wyniki ankietowania kierowców w bezpłatnej **STREFIE nr 2**.

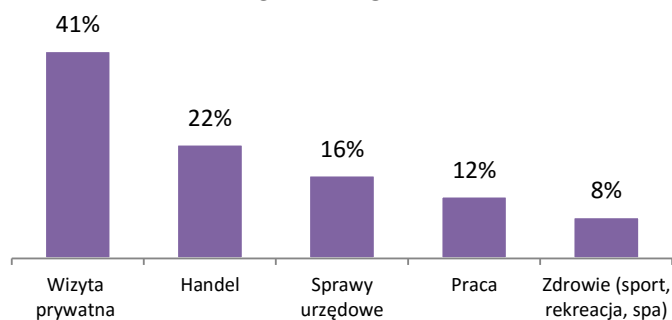
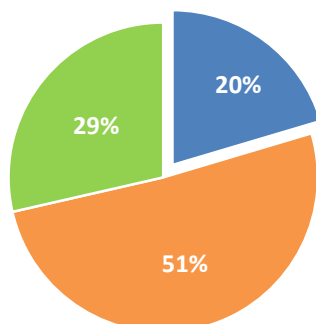
Ankiety przeprowadzono wśród **49 kierowców**.

PŁEĆ ANKIETOWANEGO

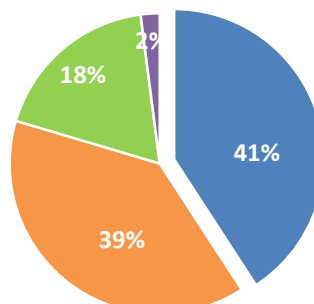
■ K ■ M

WIEK ANKIETOWANEGO

■ do 25 lat ■ 26-40 lat ■ 41-65 lat

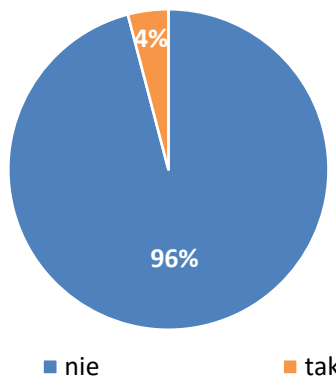
CEL PARKOWANIA**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM MIASTA**

■ Nie zaakceptowano żadnej kwoty
■ do 1,5 zł/h
■ do 2 zł/h

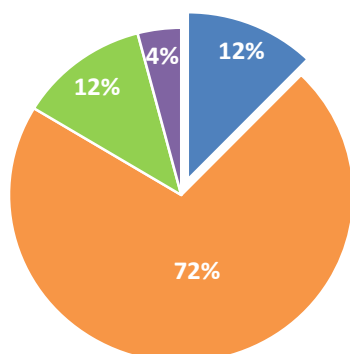
**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM Z MOŻLIWOŚCIĄ
BEZPŁATNEGO PARKOWANIA W WIĘKSZEJ
ODL. OD CENTRUM**

■ Nie zaakceptowano żadnej kwoty
■ do 1,5 zł/h
■ do 2 zł/h
■ ponad 2 zł/h

**CZY BYŁ(A)BY PAN/PANI SKŁONNY/A
WYKUPIĆ STAŁE MIEJSCE PARKINGOWE
W CENTRUM MIASTA?**

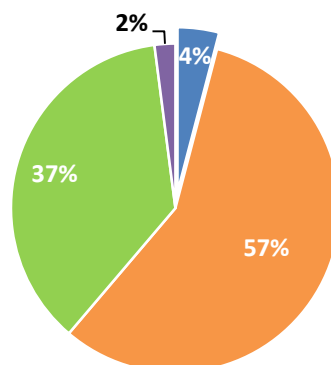


**AKCEPTOWANY CZAS DOJŚCIA Z PARKINGU
DO CELU W CENTRUM MIASTA**



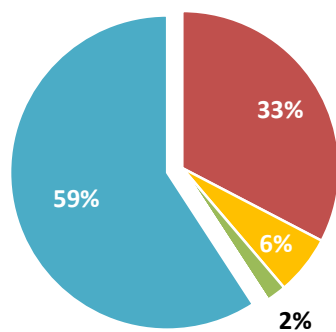
- W miejscu (nie akceptuję dojść pieszych)
- do 5 minut
- do 10 minut
- do 15 minut

**AKCEPTOWANA ODLEGŁOŚĆ Z PARKINGU
DO CELU W CENTRUM MIASTA**



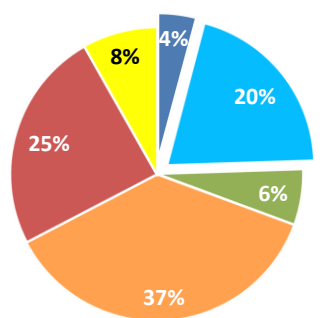
- W miejscu (nie akceptuję dojść pieszych)
- do 200 m
- do 500 m
- do 1000 m

**AKCEPTOWANY CZAS DOJAZDU
KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ Z PARKINGU
DO CENTRUM MIASTA (OPŁATA W CENIE
PARKINGU)**



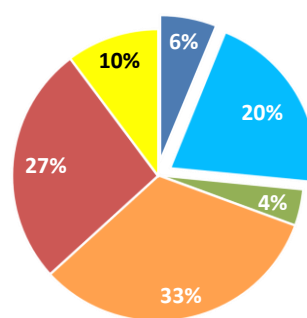
- do 5 minut
- do 10 minut
- do 15 minut
- do 20 minut
- nie akceptuję dojazdu

**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE
CENTRALNEJ MIASTA DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU PŁATNYM?**



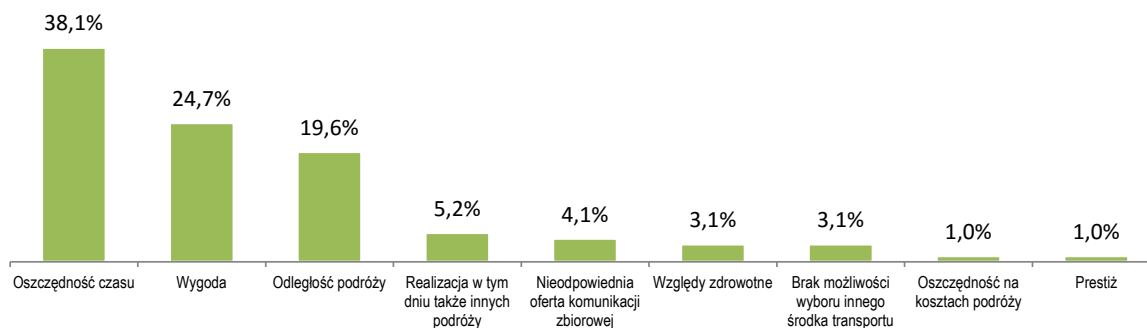
- Codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Jednorazowo - do 30 min.
- Jednorazowo - do 60 min.
- Jednorazowo - do 90 min.
- Jednorazowo - ponad 90 min.

**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE
CENTRALNEJ MIASTA DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU BEZPŁATNYM?**

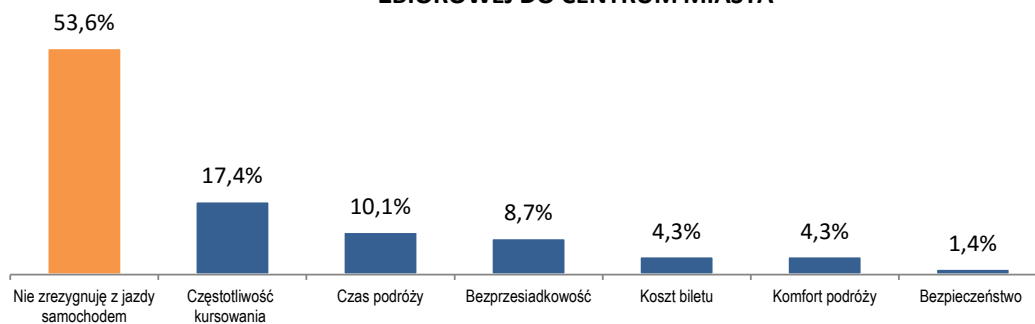


- Codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Jednorazowo - do 30 min.
- Jednorazowo - do 60 min.
- Jednorazowo - do 90 min.
- Jednorazowo - ponad 90 min.

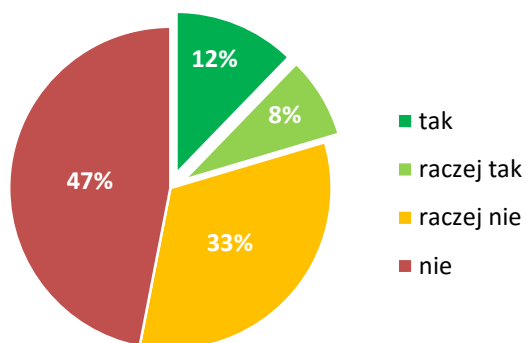
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



**JAKIE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ MUSIAŁYBY ULEĆ POPRAWIE, ABY
ZDECYDOWAŁ/A SIĘ PAN/PANI NA PODRÓŻOWANIE ŚRODKAMI KOMUNIKACJI
ZBIOROWEJ DO CENTRUM MIASTA**



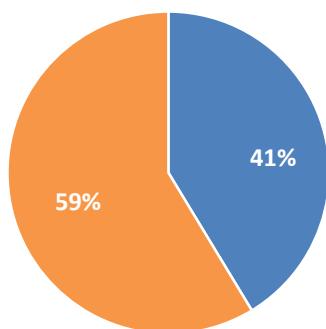
**CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA
PODRÓŻOWANIE ROWEREM, ZAKŁADAJĄC,
ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY
NA TERENIE WIELUNIA?**



4.3.1.3. Wyniki ankietywania kierowców w bezpłatnej STREFIE nr 3

Ankiety przeprowadzono wśród **121 kierowców**.

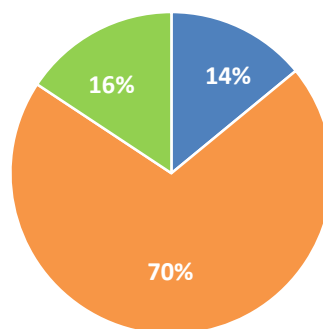
PŁEĆ ANKIETOWANEGO



■ K

■ M

WIEK ANKIETOWANEGO

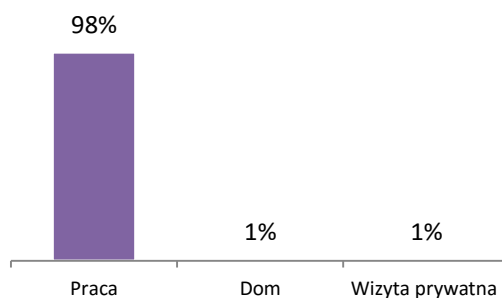


■ do 25 lat

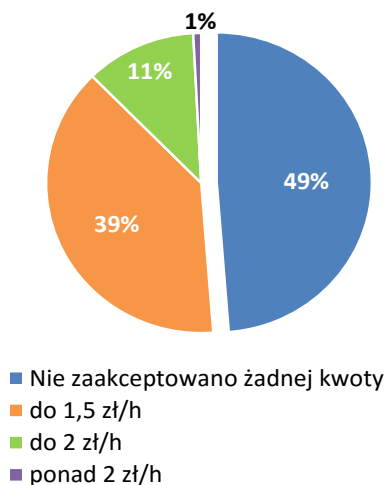
■ 26-40 lat

■ 41-65 lat

CEL PARKOWANIA



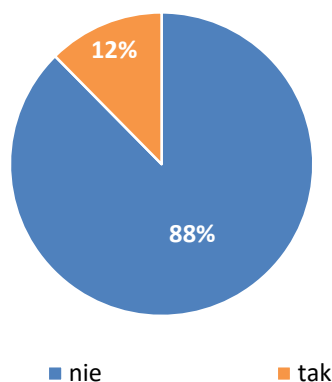
**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM MIASTA**



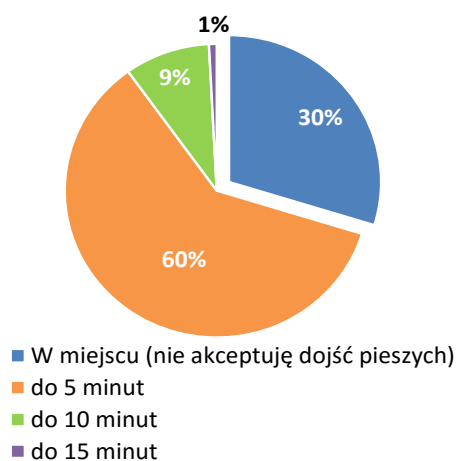
**AKCEPTOWANA KWOTA
W PRZYPADKU PŁATNEGO PARKOWANIA
W CENTRUM Z MOŻLIWOŚCIĄ
BEZPŁATNEGO PARKOWANIA W WIĘKSZEJ
ODL. OD CENTRUM**



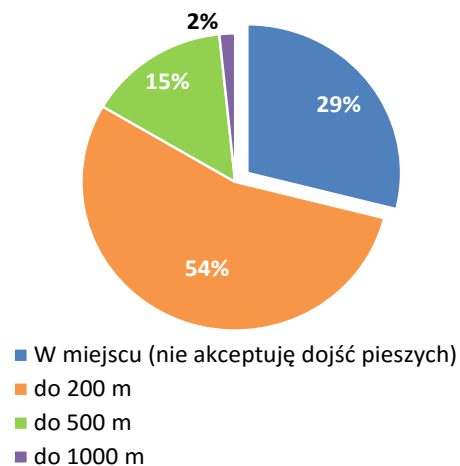
**CZY BYŁ(A)BY PAN/PANI SKŁONNY/A
WYKUPIĆ STAŁE MIEJSCE PARKINGOWE
W CENTRUM MIASTA?**



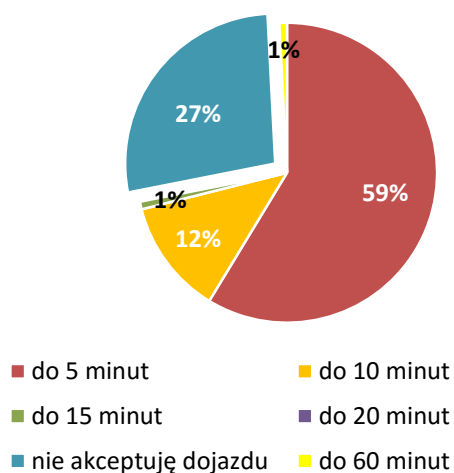
**AKCEPTOWANY CZAS DOJŚCIA
Z PARKINGU DO CELU W CENTRUM MIASTA**



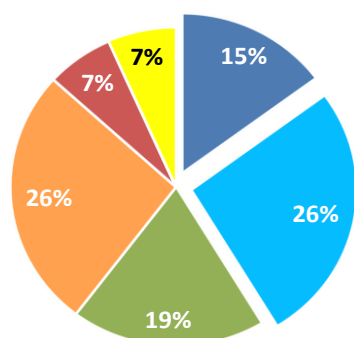
**AKCEPTOWANA ODLEGŁOŚĆ Z PARKINGU
DO CELU W CENTRUM MIASTA**



**AKCEPTOWANY CZAS DOJAZDU
KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ Z PARKINGU
DO CENTRUM MIASTA
(OPŁATA W CENIE PARKINGU)**

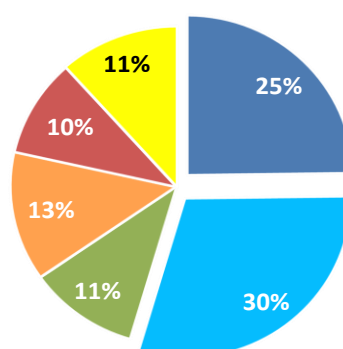


**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE
CENTRALNEJ MIASTA DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU PŁATNYM?**



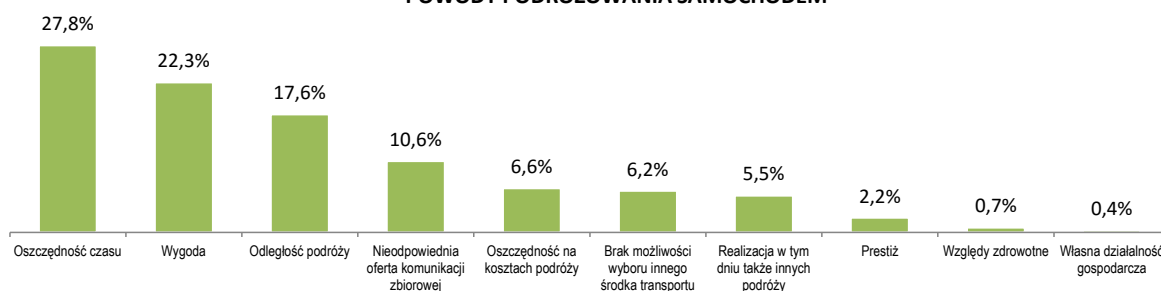
- Codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Jednorazowo - do 30 min.
- Jednorazowo - do 60 min.
- Jednorazowo - do 90 min.
- Jednorazowo - ponad 90 min.

**JAKI CZAS PARKOWANIA W STREFIE
ENTRALNEJ MIASTA DEKLARUJE PAN/I
NA PARKINGU BEZPŁATNYM?**

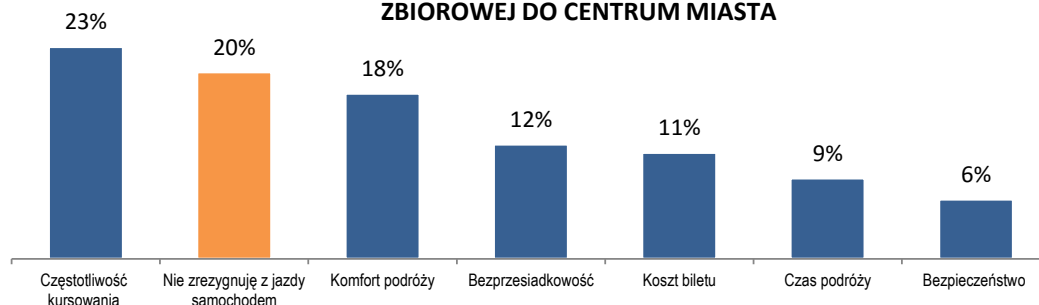


- Codziennie
- Kilka razy w tygodniu
- Jednorazowo - do 30 min.
- Jednorazowo - do 60 min.
- Jednorazowo - do 90 min.
- Jednorazowo - ponad 90 min.

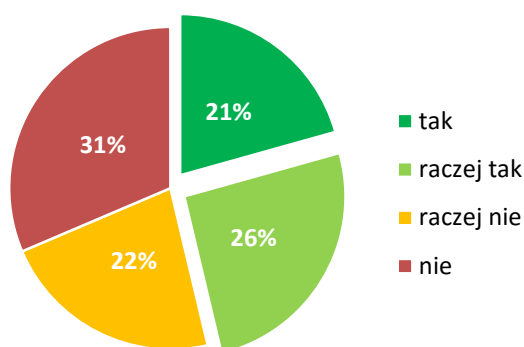
POWODY PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM



**JAKIE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE, ABY
ZDECYDOWAŁ/A SIĘ PAN/PANI NA PODRÓŻOWANIE ŚRODKAMI KOMUNIKACJI
ZBIOROWEJ DO CENTRUM MIASTA**



**CZY ZDECYDOWAŁ(A)BY SIĘ PAN/PANI NA
PODRÓŻOWANIE ROWEREM, ZAKŁADAJĄC,
ŻE NASTĄPI POPRAWA WARUNKÓW PODRÓŻY
NA TERENIE WIELUNIA?**



4.3.2. Wnioski ogólne dotyczące ankietowania parkujących kierowców

Badania ankietowe kierowców przeprowadzono w trzech strefach parkowania na terenie Wielunia:

- 1 - strefie płatnej w centrum miasta,
- 2 - strefie niepłatnej w centrum miasta,
- 3 - strefie niepłatnej przy ul. Fabrycznej.

Razem przeprowadzono 300 ankiet. Na podstawie przetworzonych danych z ankiet można sformułować następujące wnioski:

- W strefie 1 i 2 głównymi celami parkowania były: handel, sprawy urzędowe i wizyta prywatna, natomiast w strefie 3 - praca
- 40% ankietowanych nie zaakceptowało żadnej kwoty w przypadku płatnego parkowania w centrum miasta, natomiast prawie 50% akceptowało kwotę do 1,5 zł/h

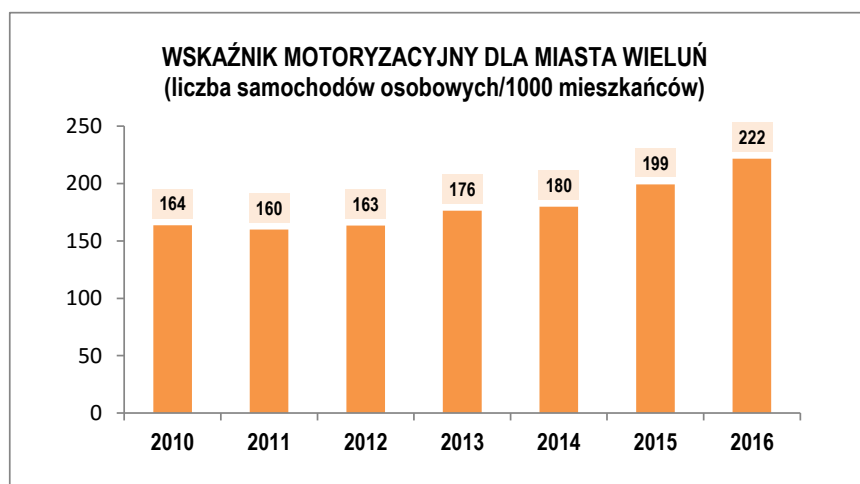
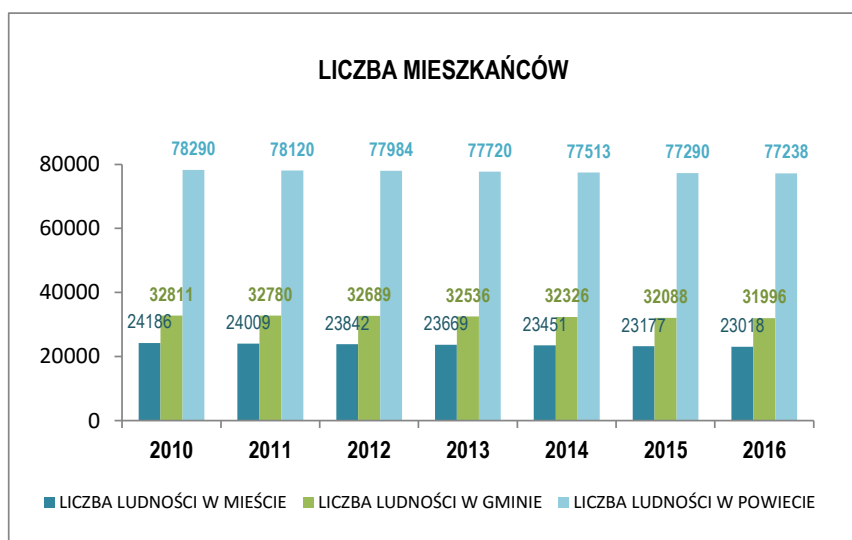
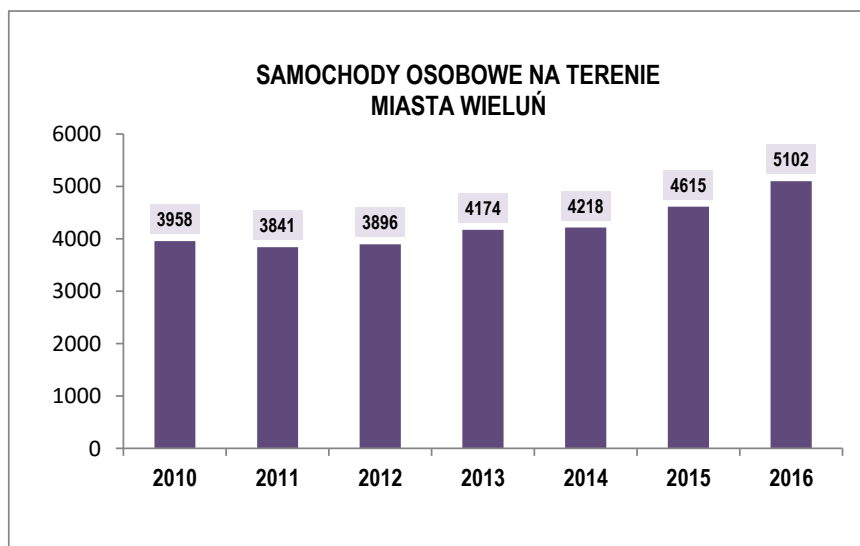
- W przypadku płatnego parkowania w centrum i możliwości bezpłatnego parkowania w większej odległości od centrum ponad 50% kierowców nie akceptowało żadnej kwoty, a prawie 40% akceptowało kwotę do 1,5 zł/h
- Ponad 90% kierowców nie jest zainteresowanych wykupem stałego miejsca parkingowego w centrum miasta
- Około 60% ankietowanych akceptowałoby 5 minutowe dojście z parkingu do celu i odległość do 200m, natomiast ponad 25% ankietowanych nie uznawało dojść pieszych w ogóle
- W sytuacji, gdy z parkingu możliwy byłby dojazd komunikacją zbiorową do celu w centrum w cenie parkingu ponad 50% ankietowanych przystało na 5 minutowy czas dojazdu, zaś 40% nie aprobowało dojazdu w ogóle.
- Na pytanie dotyczące określenia czasu parkowania na parkingu płatnym oraz bezpłatnym w strefie centralnej miasta najwięcej osób deklarowało: na płatnym – jednorazowo do 60 minut, na bezpłatnym – kilka razy w tygodniu.
- Ponad 20% kierowców nie zdecyduje się na podróżowanie komunikacją zbiorową do centrum miasta, tyle samo uważa, że poprawa częstotliwości kursowania skłoniłaby ich do zmiany środka transportu na komunikację zbiorową.
- Około 50% kierowców zdecydowałoby się na podróżowanie rowerem (odpowieź tak i raczej tak), gdyby nastąpiła poprawa warunków podróży.

5. WSKAŹNIK MOTORYZACJI A LICZBA WYDAWANYCH PRAW JAZDY

5.1. Wskaźnik motoryzacji w Wieluniu

Na następnej i kolejnej stronie opracowania zamieszczono wykresy obrazujące następujące wielkości ściśle wiążące się z pojęciem poziomu motoryzacji Wielunia:

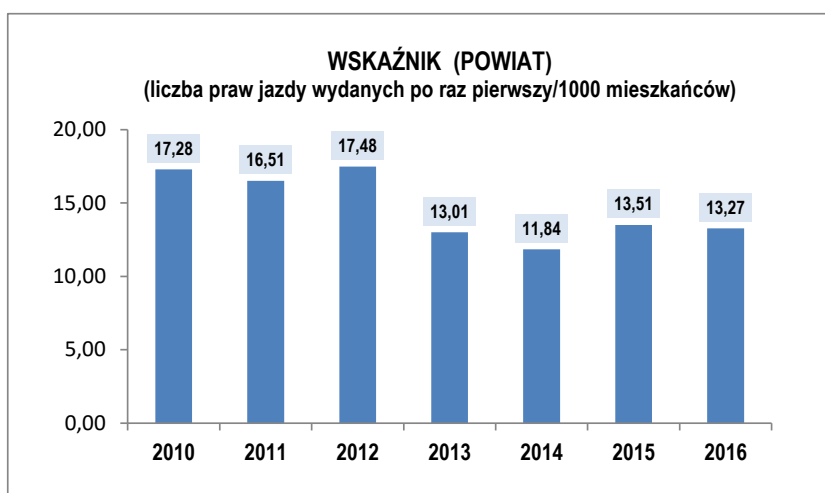
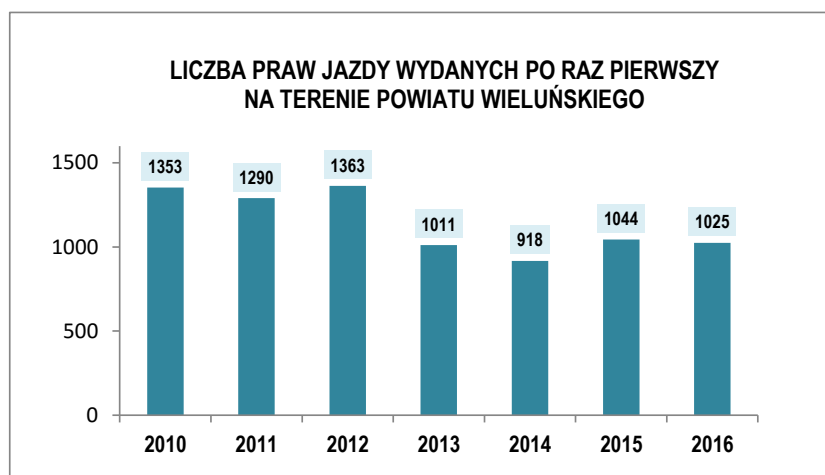
- a) liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie miasta Wieluń w latach 2010-2016,
- b) liczbę mieszkańców w mieście i gminie Wieluń oraz powiecie wieluńskim w latach 2010-2016,
- c) obliczony na podstawie ww. danych wskaźnik motoryzacyjny obrazujący liczbę samochodów osobowych przypadającą na 1000 mieszkańców.



5.2. Wskaźnik wydawanych praw jazdy

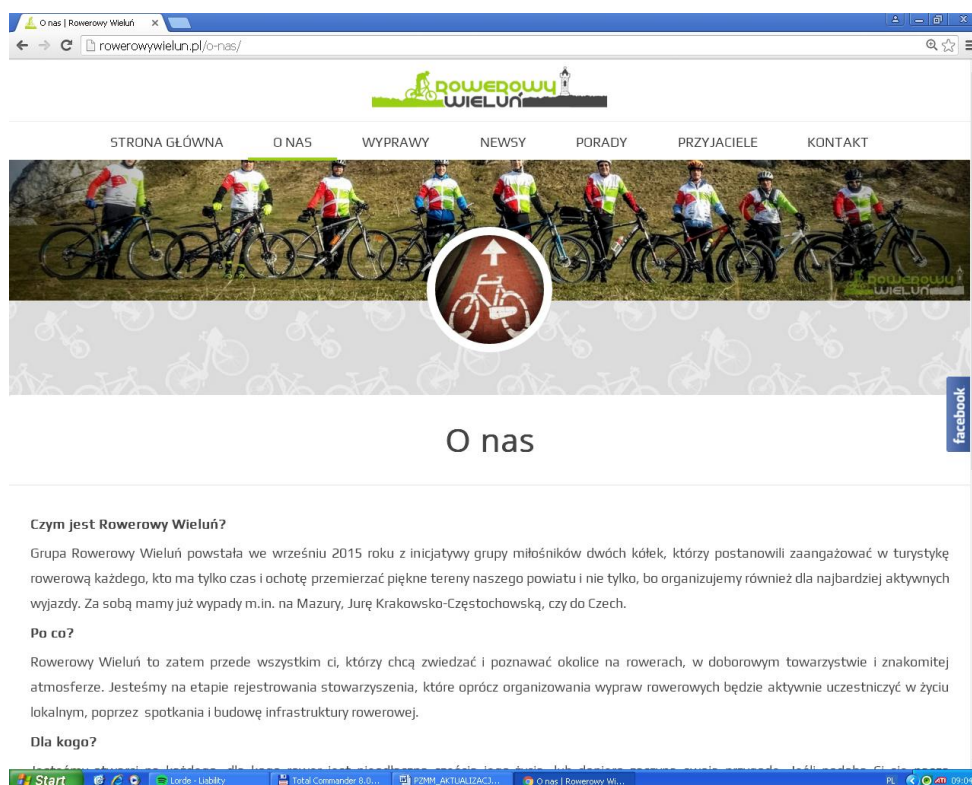
Poniżej zamieszczono wykresy obrazujące:

- liczbę praw jazdy wydanych po raz pierwszy mieszkańcom powiatu wieluńskiego w latach 2010-2016,
- wskaźnik liczby praw jazdy wydanych po raz pierwszy w latach 2010-2016 przypadających na 1000 mieszkańców powiatu wieluńskiego.



6. STOWARZYSZENIA/GRUPY ZORIENTOWANE NA ROZWIJANIE MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Formalnie organizującą się grupą ludzi zorientowanych na rozwój form aktywności wspierających rozwój szeroko pojętej mobilności aktywnej jest na terenie miasta Grupa **Rowerowy Wieluń** (GRW). Powstała ona we wrześniu 2015 roku z inicjatywy grupy miłośników wypraw rowerowych nie tylko na terenie powiatu wieluńskiego



Źródło: www.roderowywielun.pl

Aktualnie grupa jest na etapie rejestrowania stowarzyszenia, które oprócz organizowania wypraw rowerowych chce aktywnie uczestniczyć w życiu lokalnym, poprzez spotkania i lobbowanie za budową infrastruktury rowerowej. Członkowie GRW deklarują otwartość na wszystkich miłośników rowerów.

Grupa nawiązała współpracę z dwoma wieluńskimi sklepami rowerowym:

- Majchrowski Rowery (lokalizacja przy Pl. Legionów),
- Zasada Bikes (lokalizacja przy ul. Fabrycznej),

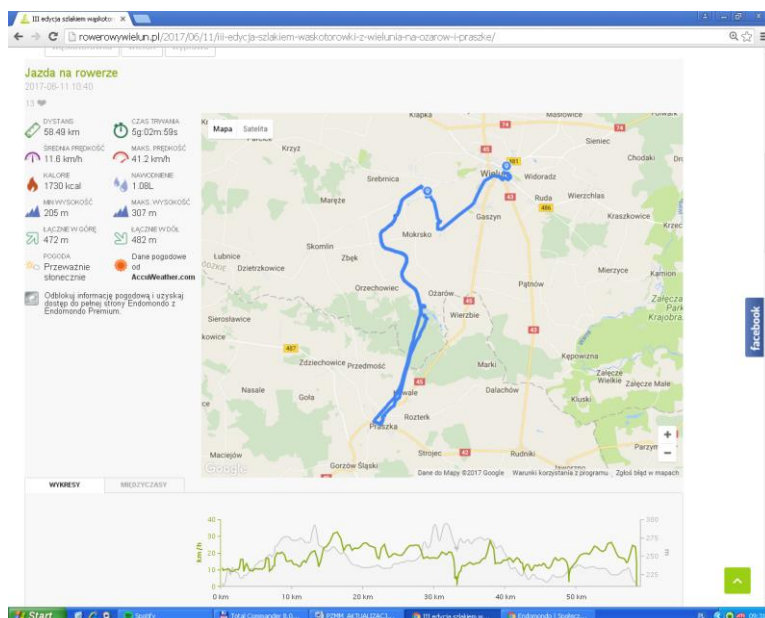
gdzie jej członkowie mogą liczyć na upusty:

- przy serwisowaniu swoich rowerów,
- przy zakupie rowerów, części, czy też akcesoriów rowerowych.

Sama GRW oferuje wsparcie każdemu rowerzyście, próbując budować lokalną wieluńską „rodzinę rowerową”. Aktywni członkowie grupy – m. in. w celu identyfikacji bycia w „rodzinie” - mogą liczyć na profesjonalne stroje z autorską grafiką w przystępnej cenie.

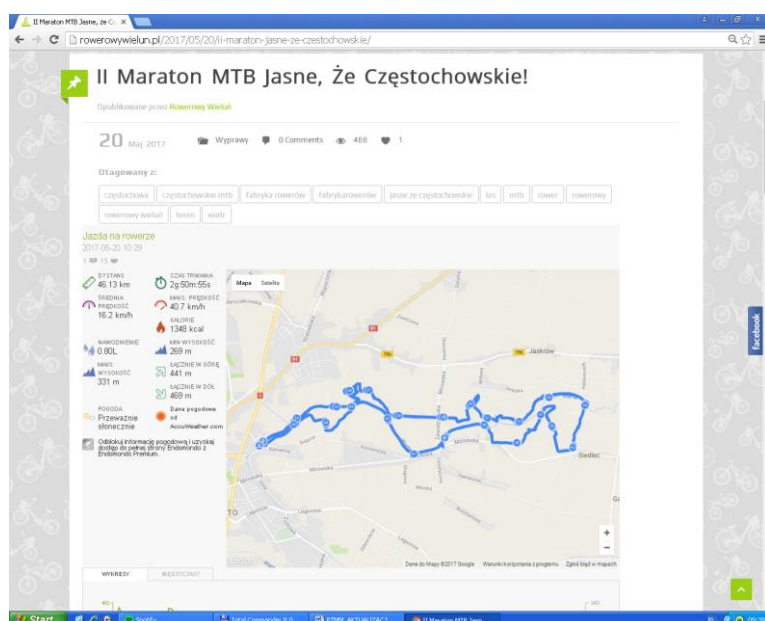
Poniżej oraz na następnej stronie opracowania zamieszczono informacje mapowe oraz fotograficzne nt. zasięgu terenowego oraz uczestników dwóch inicjatyw rowerowych GRW dotyczących:

- corocznej wyprawy rowerowej (w tym roku odbyła się już III Edycja) - **Rajd szlakiem wąskotorówki z Wielunia na Ożarów i Praszkę;**



Źródło: www.rowerowywielun.pl

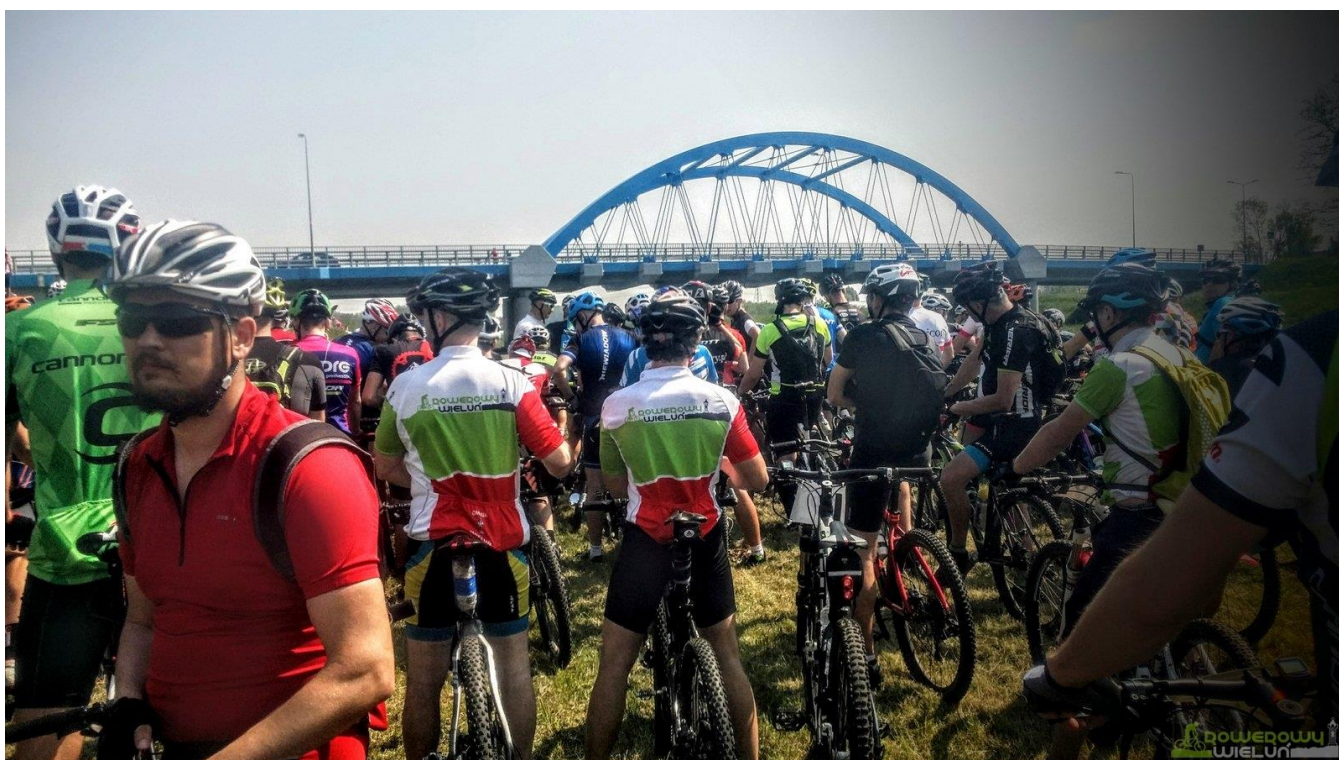
- także corocznego majowego maratonu MTB – „Jasne, że Częstochowskie”



Źródło: www.rowerowywielun.pl



Źródło: www.rowerowywielun.pl



Źródło: www.rowerowywielun.pl

7. KIERUNKI RÓWNOWAŻENIA MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WIELUNIA

7.1. Środki „twarde” (inwestycje infrastrukturalne)

7.1.1. Stan istniejący i rozwój układu drogowego miasta

Wieluń są miastem o znacznym stopniu rozwoju podstawowego układu drogowego. Szczególnie w ostatnich pięciu latach w mieście i w regionie przyspieszono realizację istotnych elementów układu dróg krajowych:

- drogi ekspresowej S8 (Wrocław – Łódź – Warszawa ...),
- docelowo nowego korytarza drogi krajowej nr 74, jako północnej obwodnicy miasta.

Zasadnicze kierunki rozbudowy układu miejskiego w okresie perspektywnym (+15 lat, do 2032 r.), to:

- realizacja brakujących odcinków układu wskazanych w poprzednich blokach bieżącego pakietu opracowań (głównie ST miasta) - głównie na wschodnim obrzeżu centrum Wielunia (Obwodnica Śródmiejska) i północnej części miasta (drogi obsługujące tereny aktywności gospodarczej /TAG/ miasta). Zakłada się zakończenie prac w ramach ww. zadań jeszcze w okresie operacyjnym (+ 5 lat) – do 2022 r.
- rozbudowa przekrojów poprzecznych ciągów ulicznych:
 - Warszawska – Głowackiego –Traugutta (odcinek ul. Warszawskiej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Fabryczną i Popieluszki),
 - północnego fragmentu ul. Sieradzkiej [DK45] na odcinku dojazdowym do węzła z Północną Obwodnicą Wielunia.

Powyższe realizacje/projekty/plany wynikają przede wszystkim z (wykazanych w ramach autorskich analiz ruchu drogowego) zagrożenia wyczerpaniem przepustowości ciągów obsługujących ww. rejony miasta i związane z tym procesem obawy o możliwy scenariusz penetracji układu wewnętrznego miasta – w pierwszej kolejności przez ruch wewnętrzny na osi północ (obszar TAG) – południe (tereny mieszkaniowe Wielunia) oraz źródłowo-docelowego (wyjazd/dojazd z/do poszczególnych dzielnic miasta), powodujące w coraz większym stopniu zatłoczenie praktycznie wyłącznie jednojezdniowych dróg miasta – prowadzenia ruchu regionalnego/krajowego (DK43, DK45 oraz DW486).

Natomiast – m. in. z punktu widzenia konstruowania **bieżącego planu mobilności miejskiej** - istotnym jest rozpoznanie **wielkości terenów i zarazem liczby mieszkańców** Wielunia **nie objętych zakresem obsługi podsystemem komunikacji zbiorowej**.

Szczególnie w kontekście **stopnia rozwinięcia podstawowego układu drogowego miasta** predysponowanego - ze względu na spełnianie zazwyczaj normatywnych parametrów technicznych - do prowadzenia **ruchu pojazdów miejskiej komunikacji autobusowej**.

Wyniki analiz w tym zakresie przeprowadzonych z wykorzystaniem danych z miejskiego i autorskiego systemu SIT/GIS, pozyskanych m. in. w ramach bloków bieżącego opracowania ST miasta zostały przedstawione na **rysunkach zamieszczonym na kolejnych stronach opracowania**.

Pierwszy z nich **"Strefy dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie miasta w stanie istniejącym"** uwzględnia - poza strefami dotyczącymi przystanków komunikacji autobusowej (o promieniach - odpowiednio 300 oraz 500 m), - także strefy związane z punktami węzłowymi wymiany ruchu pasażerskiego podsystemu kolei (o promieniu 1 000 m).

Dostępność przestrzenna obu podsystemów jest:

- **bardzo wysoka** - dla podsystemu komunikacji autobusowej, obejmując łącznie ok. 23.600 osób, co stanowi ok. 97% populacji miasta Wieluń,

- **średnia** - w przypadku podsystemu kolejowego, obejmując łącznie ok. 7.800 osób, co stanowi ok. 32% populacji Wielunia,

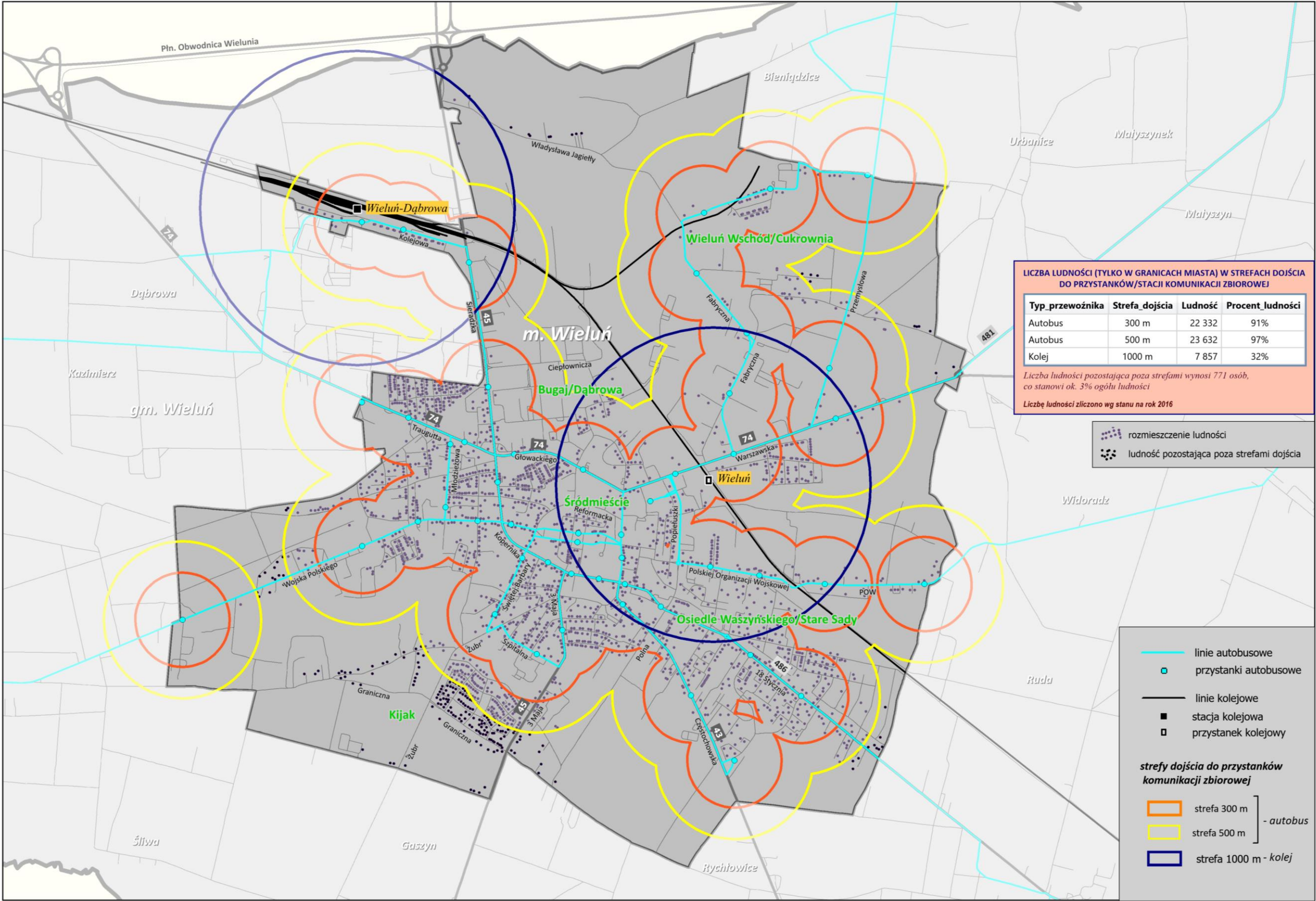
Obliczone wielkości wskaźników charakteryzujących wielkości ww. stref dostępności wskazują jednoznacznie, że **podstawowe znaczenie dla obsługi obszaru miasta komunikacją zbiorową w stanie istniejącym ma podsystem komunikacji autobusowej**.

Analiza wielkości terenów/liczby mieszkańców **pozostających poza strefami obsługi podsystemem komunikacji autobusowej i kolejowej w stanie istniejącym** wskazuje na **zasadność** - ze względu na możliwość **potencjalnego rozszerzenia obsługi podsystemem miejskiej komunikacji autobusowej – realizacji wzmocnienia układu drogowego na terenach mieszkaniowych** - głównie na południu miasta w dzielnicy Kijak, gdzie już obecnie planowana jest przez UM odcinkowa rozbudowa układu styku ulic Kijak - Graniczna.

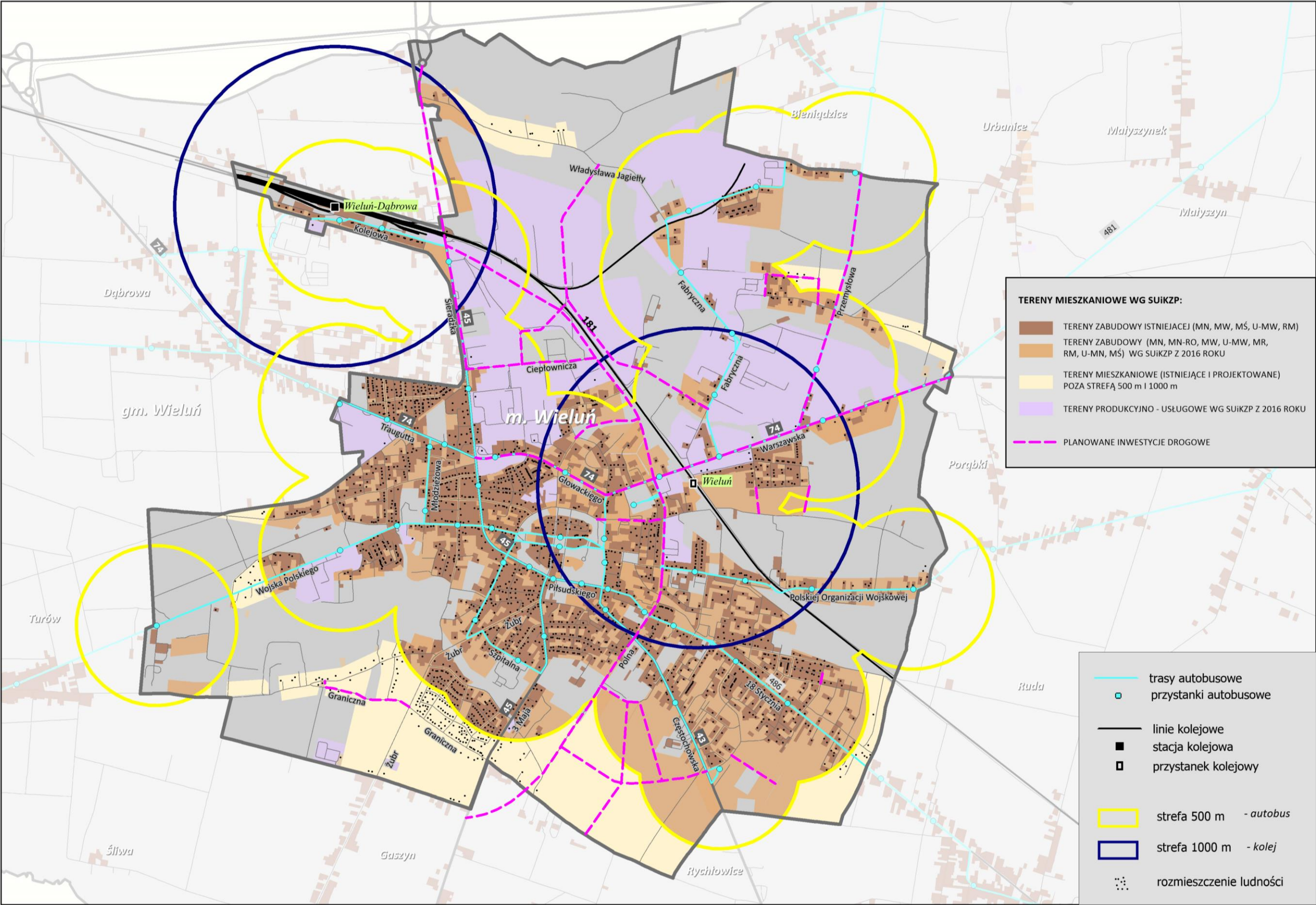
Analiza wielkości terenów istniejących i planowanych (SUiKZP) **pozostających poza strefami obsługi podsystemem komunikacji autobusowej i kolejowej** została przeprowadzona na kolejnym rysunku „**Strefy dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na tle istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych oraz aktywności gospodarczej /TAG/ na terenie miasta**” zamieszczonym na kolejnej stronie.

Lokalizacja tych terenów względem **elementów istniejącego i projektowanego podstawowego układu drogowego miasta** wskazuje na **zasadność** - ze względu na możliwość **potencjalnego rozszerzenia obsługi**

podsystemem komunikacji autobusowej – planowania realizacji wzmocnienia układu na terenach mieszkaniowych głównie na południu miasta w dzielnicy Kijak (głównie w zakresie planowanej rozbudowy ul. Granicznej) oraz w południowych rejonach Os. Waszyńskiego/Stare Sady (układ dróg klasy „zbiorcza” /Z/ oraz „lokalna” /L/).



STREFY DOJŚCIA DO PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE MIASTA W STANIE ISTNIEJĄCYM



STREFY DOJŚCIA DO PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TLE ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH TERENÓW MIESZKANIOWYCH ORAZ AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ /TAG/ NA TERENIE MIASTA

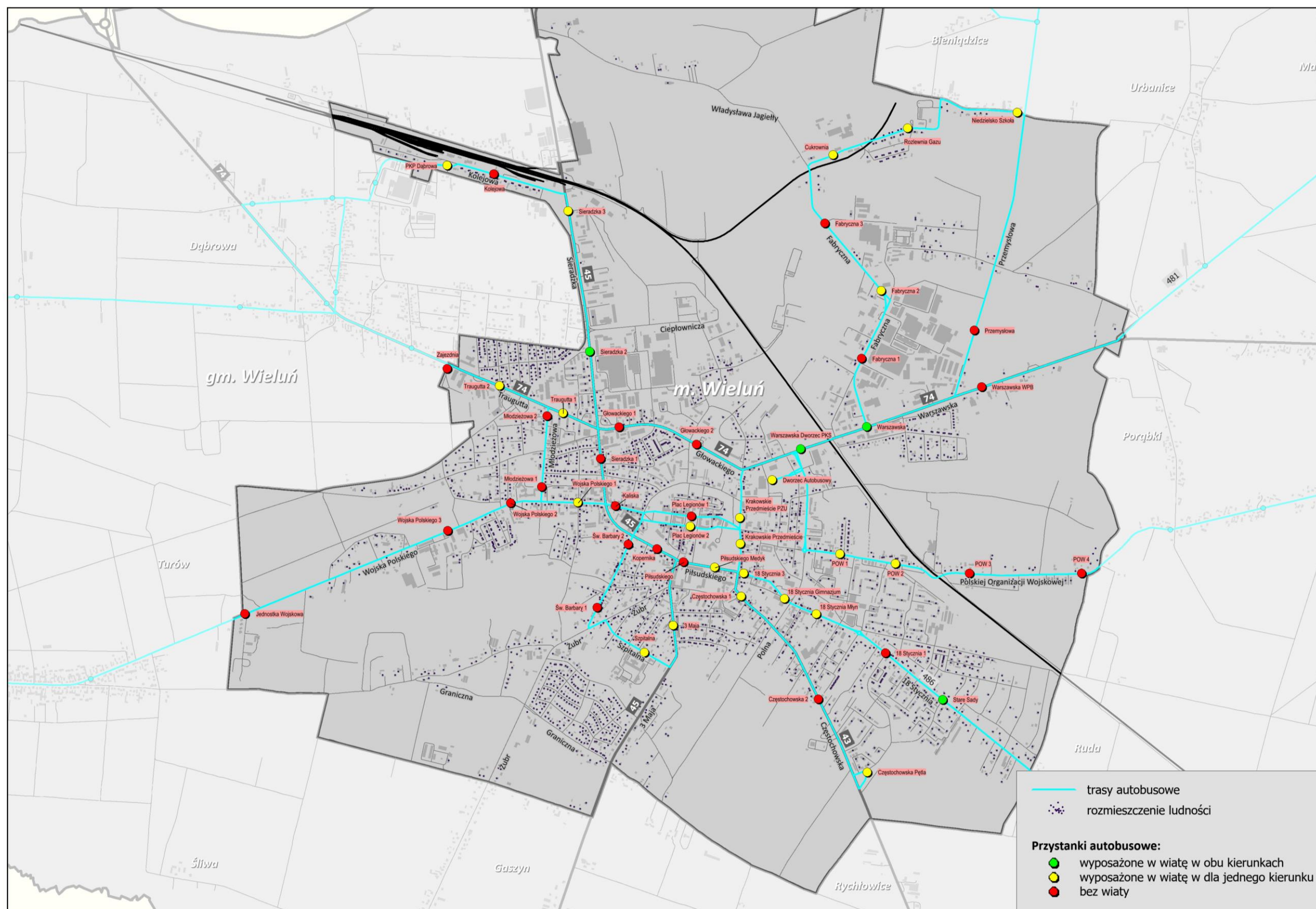
7.1.2. Podsystem komunikacji autobusowej – wyposażenie przystanków

Stopień wyposażenia przystanków autobusowych w wiaty na terenie Wielunia został zobrazowany na rysunku zamieszczonym na następnej stronie.

Ilość przystanków wyposażonych w stanie istniejącym w wiaty to: 37 szt. przy ogólnej ilości przystanków zarówno jedno i dwustronnych równej 51 szt..

Ten element wyposażenia w istotny sposób stanowi o wygodzie, komforcie i jakości obsługi pasażerów w sferze lokującej się poza kryterium: „jakość taboru przewoźnika”, tworząc jeden z podstawowych elementów do formułowania oceny jakości jego oferty.

Na kolejnej stronie zamieszczono rysunek „**Wyposażenie przystanków autobusowych w wiaty na terenie Wielunia**”.



WYPOSAŻENIE PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH W WIATY NA TERENIE WIELUNIA

7.1.3. Istniejący układ tras rowerowych na terenie miasta

Przebieg odcinków istniejącego układu tras rowerowych na terenie miasta został zaprezentowany na rysunku zamieszczonym na następnej stronie opracowania.

Rozwijany przez Wieluń podsystem tras rowerowych - w miarę uzyskiwania kompletności i coraz pełniejszego zasięgu terytorialnego, a także - osiagania docelowych standardów oferowanych rowerzystom (realizacja poza samymi trasami także punktowych elementów systemu, takich jak węzły/obszary przesiadkowe z wyposażeniem oraz izolowanych parkingów dla rowerów) - ma za zadanie **stopniowe przejmowanie uczestników samochodowej komunikacji indywidualnej preferujących mobilność aktywną.**

Aktualnie na terenie miasta jest dostępnych łącznie ok. 6 km odcinków dróg dla rowerów w układzie rozproszonym.

Na kolejnych stronach zamieszczono rysunki „**Istniejący układ tras rowerowych na terenie Wielunia**” oraz rysunek „**Wyposażenie placówek oświatowych oraz ankietyowanych zakładów pracy w stojaki rowerowe na terenie Wielunia**”.

7.1.4. Strefy uspokojenia ruchu na terenie miasta

Do tego typu stref – często ściśle powiązanych z prowadzeniem korytarzy ruchu rowerowego - zalicza się:

- „strefę ruchu 30 km/h”,
- „tereny zamieszkania”.

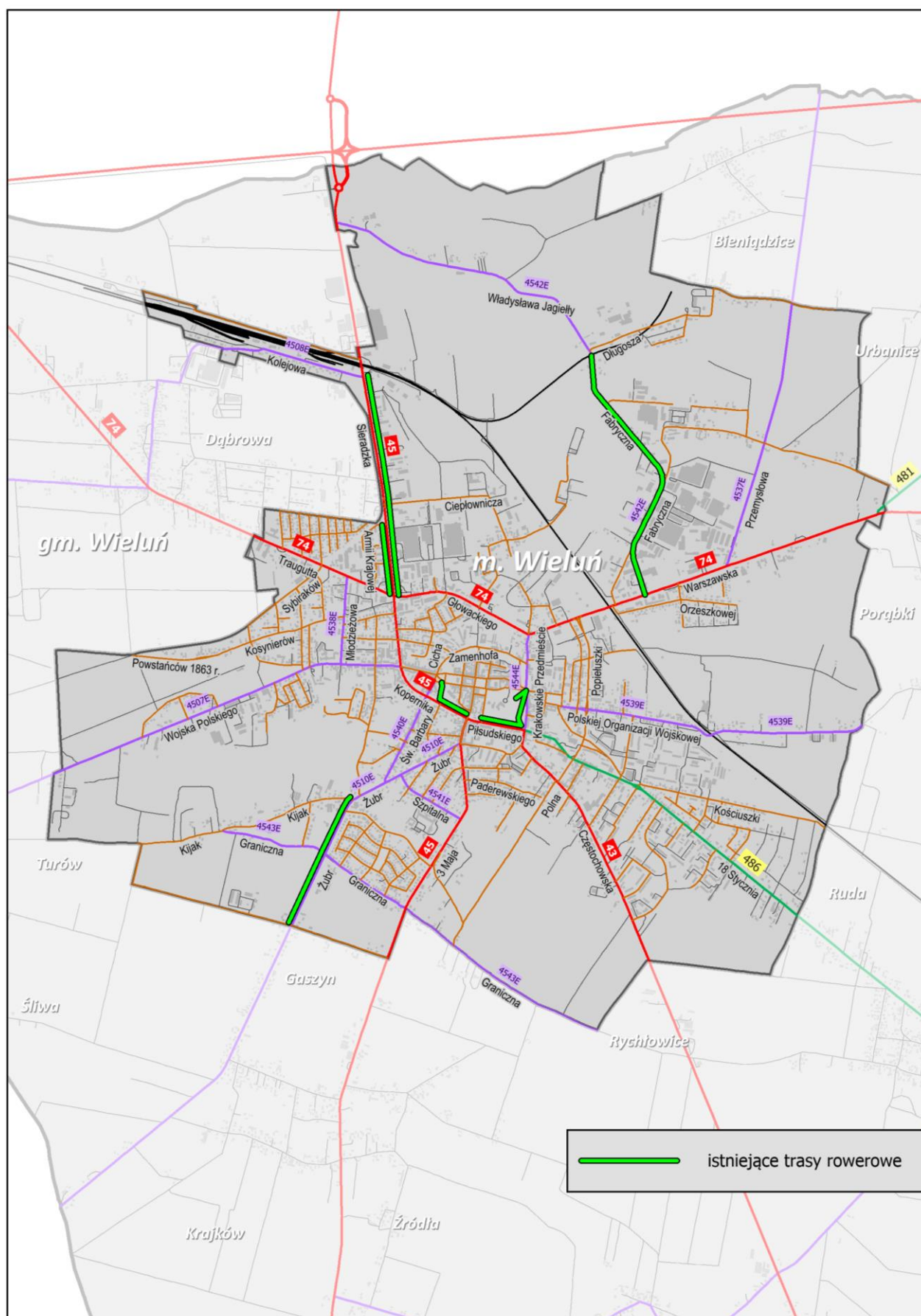
Rysunek obrazujący rozmieszczenie tych stref na terenie miasta został zamieszczony na kolejnych stronach opracowania.

W ramach koncepcji tras rowerowych opracowanej w osobnym tomie „Projekt Nr K -16 025 - KTR” autorzy zaproponowali - m. in. ze względu na sposób planowania przebiegu projektowanych odcinków tras w rejonie centrum miasta - rozszerzenie „strefy ruchu 30 km/h” o teren ograniczony ulicami:

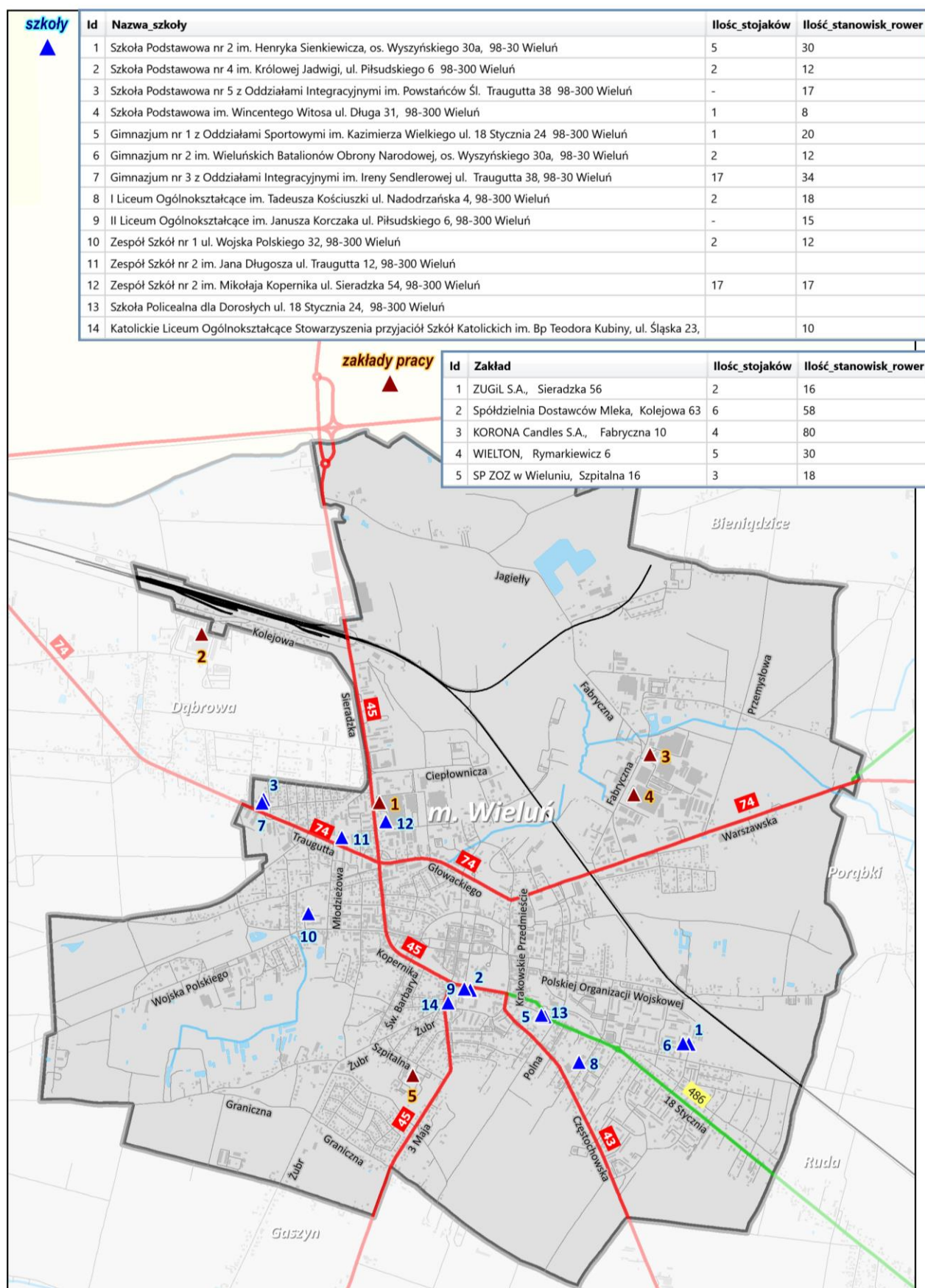
- Kopernika - Piłsudskiego,
- Krakowskie Przedmieście

oraz

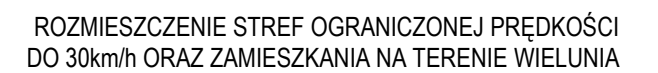
- Reformacka – Zamenhofa – Św. Barbary



ISTNIEJĄCY UKŁAD TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE WIELUNIA



WYPOSAŻENIE PLACÓWEK OŚWIATOWYCH ORAZ ANKIETOWANYCH ZAKŁADÓW PRACY
W STOJAKI ROWEROWE NA TERENIE WIELUNIA



7.1.5. Węzły przesiadkowe/integracyjne – lokalizacja i wyposażenie

Wobec znacznego **rozproszenia** (nie tylko jak na skalę miasta) istotnych **punktowych/odcinkowych elementów podsystemu transportowego Wielunia** leżących na **wschodnim obrzeżu jego strefy centralnej** zaprezentowanego w tomie: Projekt Nr **K - 16 025 - ST - 03** Studium transportowego miasta – **istotne scalenie występujących tam funkcji i środków** (ruch pieszy, rowerowy, komunikacja indywidualna oraz zbiorowa - autobus miejski i regionalny oraz kolej) w postaci integracji obszaru/węzła z uruchomieniem np. elementów systemu „Bike&Ride” (B+R) tj. ”zaparkuj rower i jedź” **jest zdaniem trudnym**. Zdaniem autorów - ewentualne ukierunkowanie prac Miasta na pogłębienie integracji w tym obszarze i racjonalizacji jej zakresu – winno być poprzedzone np. **konkursem urbanistyczno-architektonicznym**, czerpiącym dane m. in. z opracowywanych aktualnie autorskich materiałów studialnych (studium transportowe + koncepcja ras rowerowych + plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta).

Celem zainspirowania działań Zarządu Miasta podejmowanych w tym kierunku (a bieżące programowanie funduszy unijnych zdecydowanie powinno im sprzyjać) - na następnej i kolejnych stronach opracowania - zamieszczono **przykładowe rozwiązania wyposażenia systemu „Bike&Ride” (B+R) w bardziej zaawansowane urządzenia do parkowania (przechowywania) rowerów**, ukierunkowane na:

- bezpieczeństwo przechowywania rowerów,
 - ekonomikę rozwiązań w kontekście m. in.:
 - wielkości zajmowanego terenu,
 - zasilania systemu napędu (w przypadku parkingu piętrzonego),
- oraz
- wyposażenia techniczno-serwisowego (także dla rowerzystów),

szczególnie w przypadkach konieczności przyjmowania większej ilości pojazdów.

Nawet aktualnie – bez funkcjonowania obszaru/węzła integrującego istniejące w rejonie analiz wielkopowierzchniowe obiekty handlowo-usługowe (**Era Park Handlowy** ul. Warszawska 10, 98-300 Wieluń, **Kaufland** ul. Popiełuszki 1, 98-300 Wieluń oraz **RTV EURO AGD** ul. Warszawska 10, 98-300 Wieluń mogą wymagać zastosowania rozwiązań z zakresu parkowania rowerów bliskich zagadnieniom wyposażania ww. węzłów przesiadkowych systemu B+R.

Jakość, bezpieczeństwo, estetyka wykonania oraz przepustowość rozwiązań przyjętych z zakresu parkowania będą coraz istotniej oddziaływać na całościowe postrzeganie oferty każdego z operatorów obiektów.



Źródło: Busch Polska Sp. z o.o. Kraków



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o., Tuchów



Źródło: materiały autorskie

7.1.6. Monitorowanie ruchu samochodowego/rowerowego

Monitoring zmian **natężenia ruchu samochodowego oraz ruchu rowerowego** na terenie miasta jest jednym z najistotniejszych elementów służących pozyskaniu danych:

- o natężeniu ruchu w przekroju drogi w kontekście **prowadzenia analiz stopnia zatłoczenia układu,**
- na temat stopnia rozwoju mobilności aktywnej jego mieszkańców, głównie w kontekście **oceny poziomu wykorzystywania roweru w podróżach na terenie miasta**

oraz

- do prowadzenia bieżących i okresowych **obserwacji ilościowych** oraz dokonywania **analiz zmian wielkości parametrów wiążących stosowanie rozwiązań z zakresu zarządzania równoważeniem mobilności miejskiej z uzyskiwanymi rezultatami** oraz wnioskowaniem w tym zakresie.

Do czasu wprowadzenia na terenie miasta np. elementów inteligentnego systemu sterowania ruchem (ang. ITS) urządzenia monitorujące ruch samochodowy oraz rowerowy mogą stanowić odrębny podsystem.

Prowadzenie analiz pod kątem **zasadności i optymalnego zakresu wprowadzenia systemu ITS w Wieluniu** – istotne zdanie w tym zakresie będą mieli **zarządcy ponad miejscy**, tj. szczególnie:

- **GDDKiA o/Łódź** (DK43, DK45 oraz DK74 - ale prowadzona już w korytarzu Obwodnicy Północnej miasta),
 - **Urząd Marszałkowski Woj. Łódzkiego/ZDW w Łodzi** (szczególnie w korytarzu ulic: Warszawska - Głowackiego – Traugutta po obecnym przebiegu DK74 – docelowo o kategorii drogi wojewódzkiej),
- winno uwzględniać także **rozwiązania z zakresu monitorowania obu ww. rodzajów ruchu i dążenie do maksymalnej syntezy wprowadzanych rozwiązań.**

Po okresie pomiarów **pilotujących** – szczególnie w **zakresie rozpoznania natężenia ruchu rowerowego** (w kontekście **wielkości ruchu samochodowego**) w korytarzach dróg rowerowych na terenie miasta, **należałoby wprowadzić w reprezentatywnych przekrojach układu urządzenia monitorujące ruch** (ilościowo, w rozbiciu określoną ilość kategorii pojazdów) o odpowiednio **długim okresie zasilania i otwartym systemie transmisji danych.**

Przykłady zastosowania **urządzeń pomiarowych ruchu rowerowego** (także pieszego, a dla terenów rekreacyjnych – dodatkowo konnego) zamieszczono na następnej i kolejnej stronie opracowania.



Źródło: EL – TRAFFIC Sp. z o.o. Sp. K. Łódź

Only a few months after the first **Eco-TOTEM** was launched, it had already been chosen by several major North American cities to highlight their cycling commitment. The **Eco-TOTEM** can be customized to fit your requirements.



Źródło: EL – TRAFFIC Sp. z o.o. Sp. K. Łódź

SYSTEM WSPÓLNY (DLA PIESZYCH, ROWERZYSTÓW ORAZ JEŹDŹCÓW KONNYCH)



Źródło : AMRECO Kraków

PĘTLA POMIAROWA KLASYCZNA (NAWIERZCHNIA BITUMICZNA)



Źródło : AMRECO Kraków

Klasyczna pętla ZELT jest w kształcie diamentu, wykonana z giętkiego przewodu jest umieszczona 40 mm pod nawierzchnią asfaltową. Raz zatopiony system jest całkowicie niewidoczny.

PĘTLA POMIAROWA W NAWIERZCHNI GRUNTOWEJ



Źródło : AMRECO Kraków

Specjalnie przygotowana pętla ZELT jest przystosowana do montażu w miękkim podłożu. Przewód jest chroniony przez specjalne osłony, aby zachować kształt diamentu we wszystkich typach gruntu.

PĘTLA POMIAROWA W NAWIERZCHNI Z KOSTKI BRUKOWEJ



Źródło : AMRECO Kraków

7.1.7. Miasteczka komunikacyjne (ruchu drogowego)

Obserwowany powszechnie wzrost popularności ruchu rowerowego – poza realizacją niezbędnego zakresu systemu tras rowerowych, zarówno dla celów realizacji podróży rekreacyjnych i turystyczno-krajoznawczych, a w warunkach miejskich przede wszystkim dróg rowerowych (DDR) – wymagał będzie możliwości prowadzenia nauki jazdy oraz doskonalenia jej techniki, szczególnie w warunkach zbliżonych do standardów intensywnego ruchu miejskiego.

Jednym z istotnych kroków w tym kierunku był realizowany w ostatnich kilku latach na terenie Polski program budowy miasteczek ruchu drogowego (komunikacyjnych) – ówczesnie pod patronatem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Zgodnie z jego założeniami - w każdym województwie miało powstać jedno takie miasteczko, a najistotniejszym zadaniem miało być umożliwienie i ułatwienie nauki jazdy na rowerze oraz promowanie bezpiecznych zachowań komunikacyjnych - szczególnie wśród dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, ale także osób starszych – szczególnie tych które nie posiadały prawa jazdy (obycia w ruchu drogowym).

Wykaz takich miasteczek (wraz z prezentacją przykładowych kosztów ich realizacji) zamieszczono w poniższej tabeli.

MIEJSCOWOŚCI, W KTÓRYCH ZNAJDUJĄ SIĘ MIASTECZKA RUCHU ROWEROWEGO

Lp.	Miejscowość	Województwo	Koszt realizacji (PLN)
1	Bielsko - Biała	śląskie	
2	Bobowa	małopolskie	-
3	Bydgoszcz	kujawsko-pomorskie	-
4	Chelmiec	małopolskie	500 000,00
5	Czyżyny	małopolskie	-
6	Gdańsk	zachodniopomorskie	-
7	Inowrocław	kujawsko-pomorskie	
8	Lublin	lubelskie	1 100 000,00
9	Łęczna	lubelskie	241 000,00
10	Nowy Sącz	podkarpackie	-

11	Nowy Wiśnicz	małopolskie	-
12	Poznań	wielkopolskie	1 167 000,
13	Puck	pomorskie	-
14	Rabka Zdrój	małopolskie	-
15	Rzeszów	podkarpackie	490 000,00
16	Skarżysko Kamienna	świętokrzyskie	-
17	Trzebinia	małopolski	531 970,26
18	Warszawa	mazowieckie	1 800 000,00
19	Wieliczka	małopolskie	-
20	Wrocław	dolnośląskie	-
21	Zarszyn	podkarpackie	-
22	Żory	śląskie	845 000,00

Wypożyczenie zrealizowanych miasteczek m. in. w:

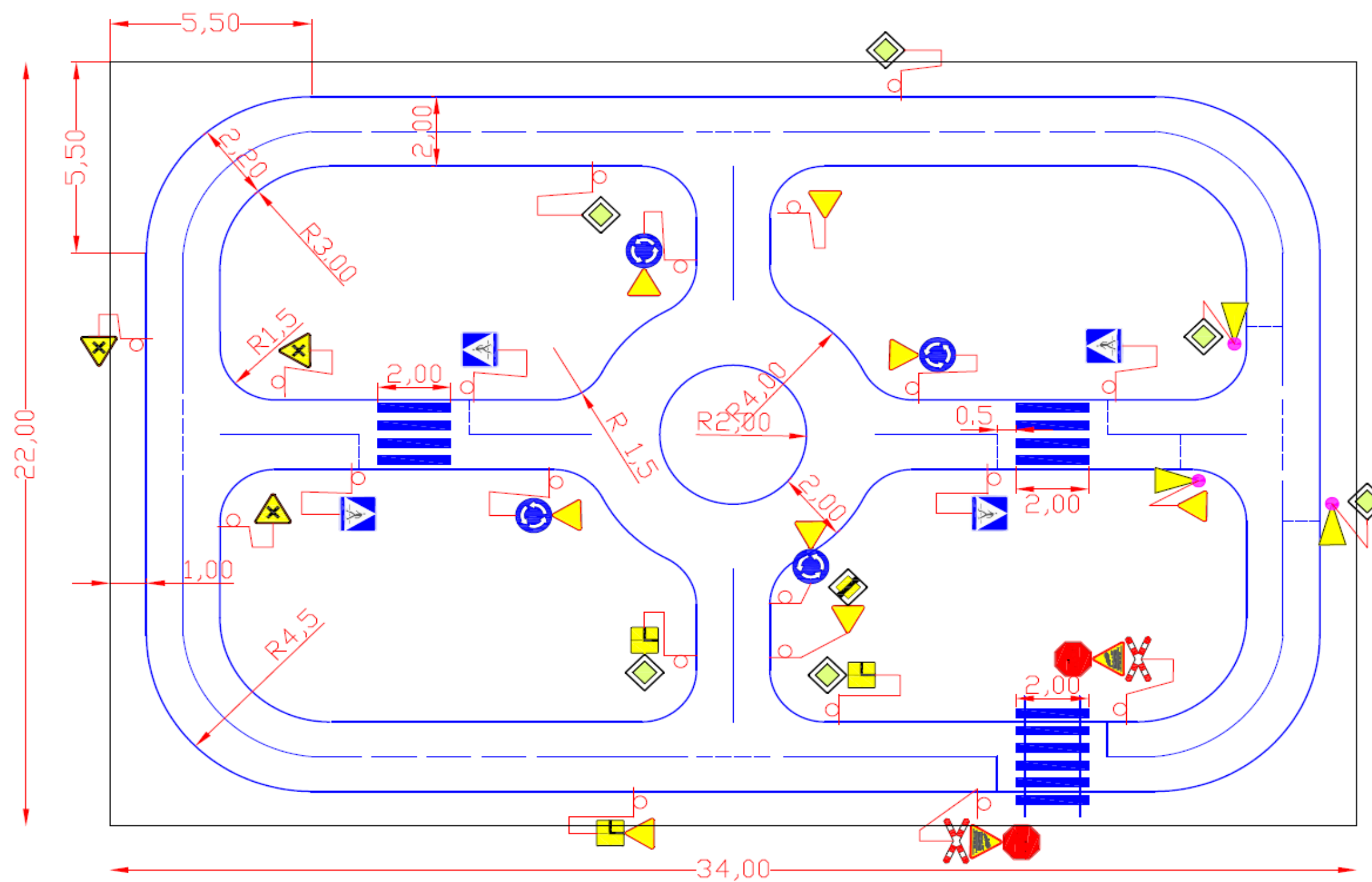
- zminiaturyzowane jezdnie, chodniki, przejścia dla pieszych,
- znaki drogowe poziome i pionowe oraz sygnalizację świetlną,
- progi spowalniające,
- przejazd kolejowy,

zaaranżowane tak, by możliwie najwierniej odwzorować **rzeczywiste warunki drogowe**, pozwala na **przeprowadzanie egzaminów na kartę rowerową i prawo jazdy kategorii AM uprawniające do jazdy motorowerem**.

Ze względu na fakt, iż nie każdy jeżdżący na rowerze potrafi np. kierować nim jedną ręką - a jest to konieczne podczas sygnalizowania manewrów zmiany kierunku ruchu – funkcjonalność takiego miasteczka przyda się także osobom dorosłym.

Na następnej i kolejnych stronach opracowania zamieszczono rysunki z projektami (w zakresie rozwiązań sytuacyjnych) miasteczek, od **najprostszych** (izolowanych) do dużych zaawansowanych - stanowiących często **istotną część składową większych obiektów sportowo-rekreacyjnych**.

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. GDAŃSK (WOJEWÓDZTWO POMORSKIE)



Źródło: internet - strona Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gdańsk

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. TRZEBINIA (WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE)

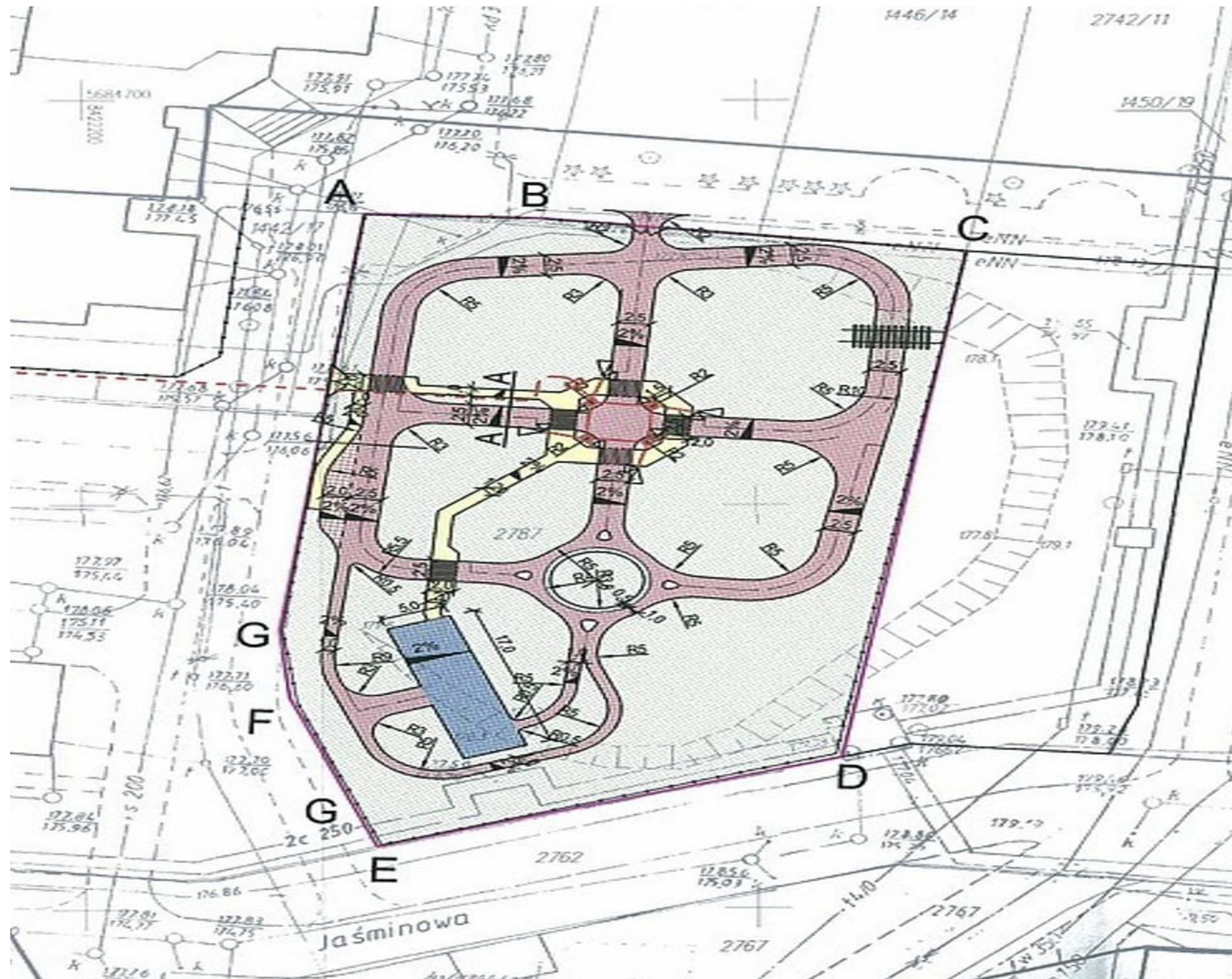


LEGENDA:

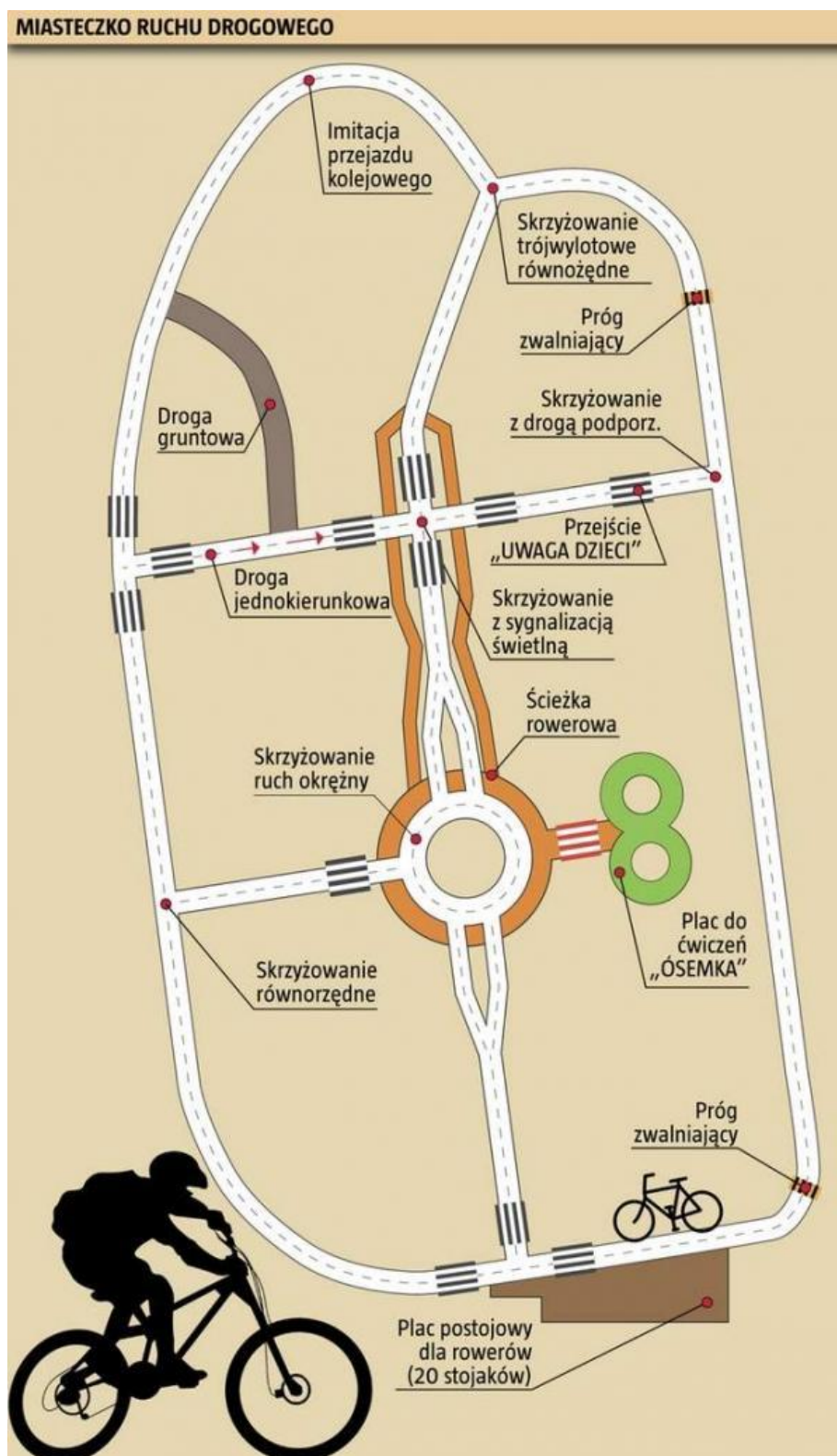
952.00m ²	– PROJEKTOWANE JEZDNIĘ MANEWROWE NA MIASTECZKU	306.00m ²	– PROJEKTOWANE CHODNIKI NA MIASTECZKU
456.00m ²	– PROJEKTOWANE PLACE	672.00m ²	– PROJEKTOWANE TERENY ZIELONE
271.00m ²	– PROJEKTOWANA ŚCIEŻKA ROWEROWA NA MIASTECZKU	35.00m ²	– PRZEBUDOWYWANE DOJŚCIE DO MRD

Źródło: internet - strona: <http://wojciech-hajduk.pl/>

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. ŁĘCZNA (LUBELSKIE)



Źródło: internet - strona: <http://sp4leczna.pl/>

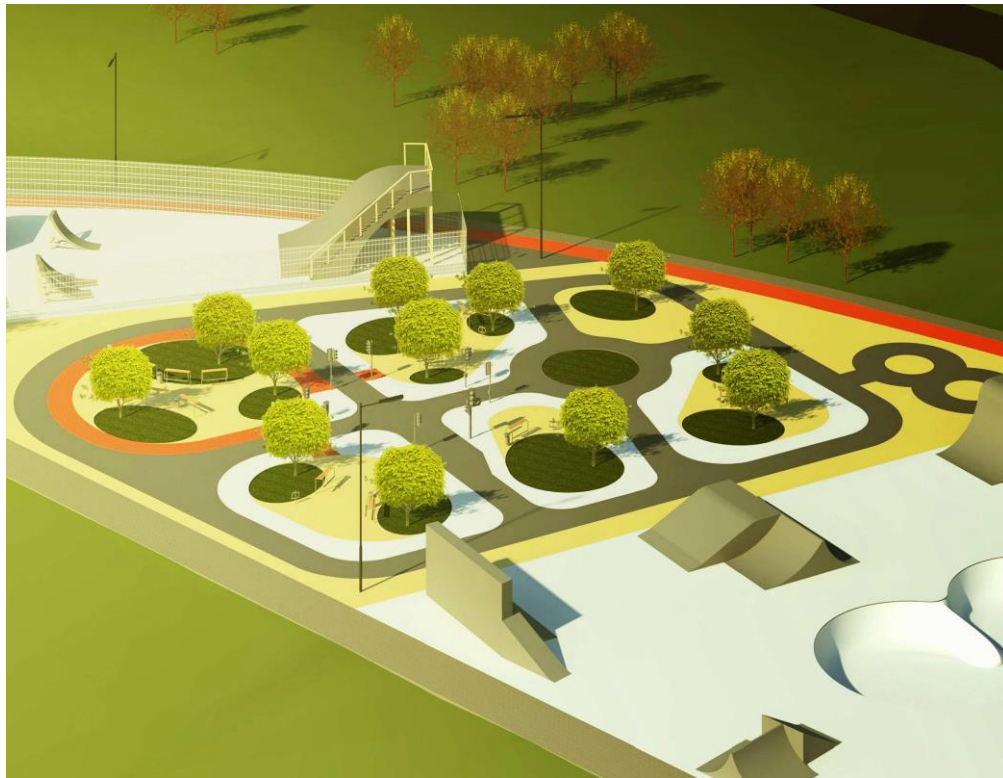
MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. OPOLE (WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE)

Źródło: materiały UM w Opolu

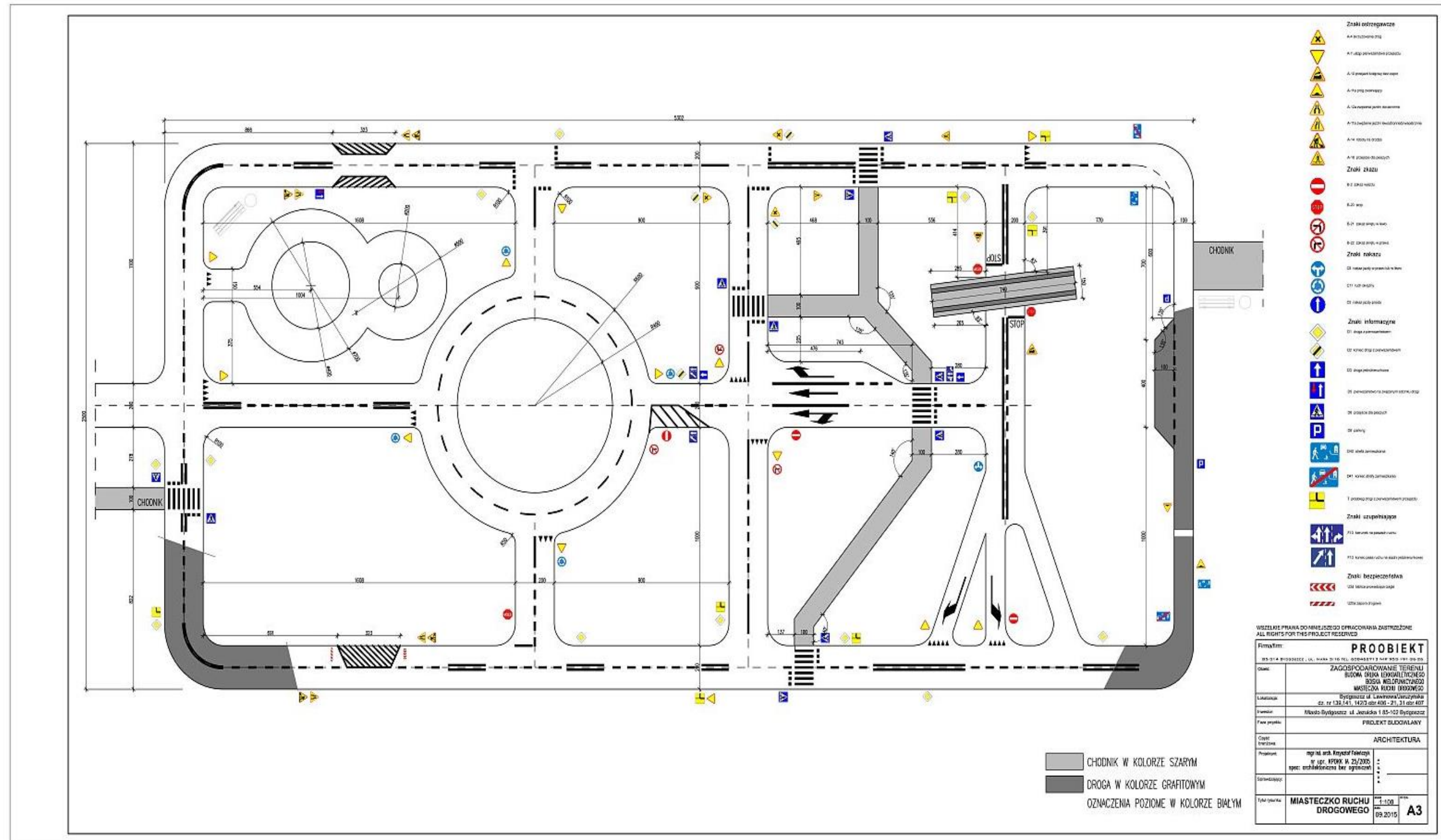
MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W RYBNIKU (WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE)



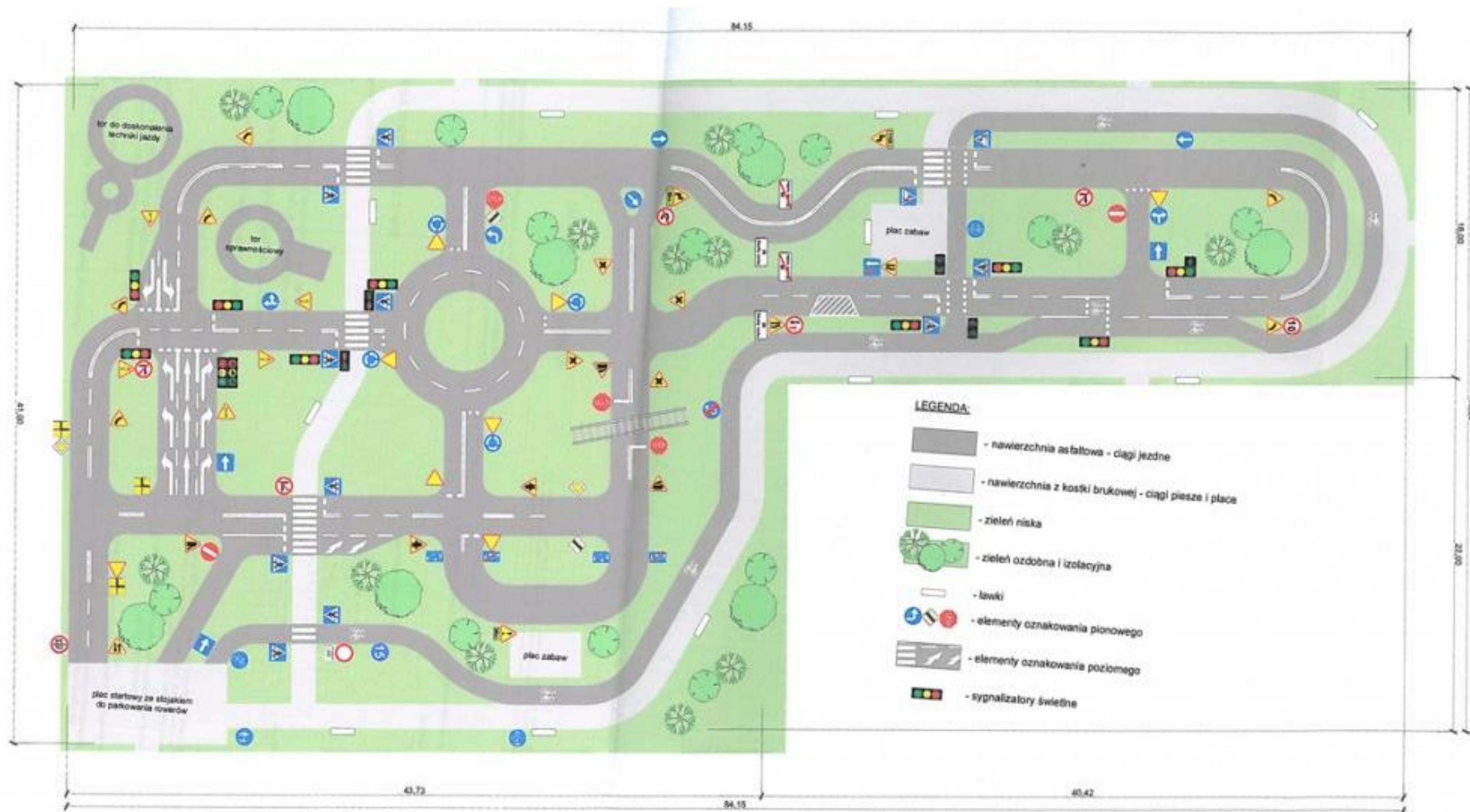
Źródło: Pracownia Architektury i Grafiki top PROJECT, Rybnik



Źródło: Pracownia Architektury i Grafiki top PROJECT, Rybnik

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. BYDGOSZCZ (WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO – POMORSKIE)

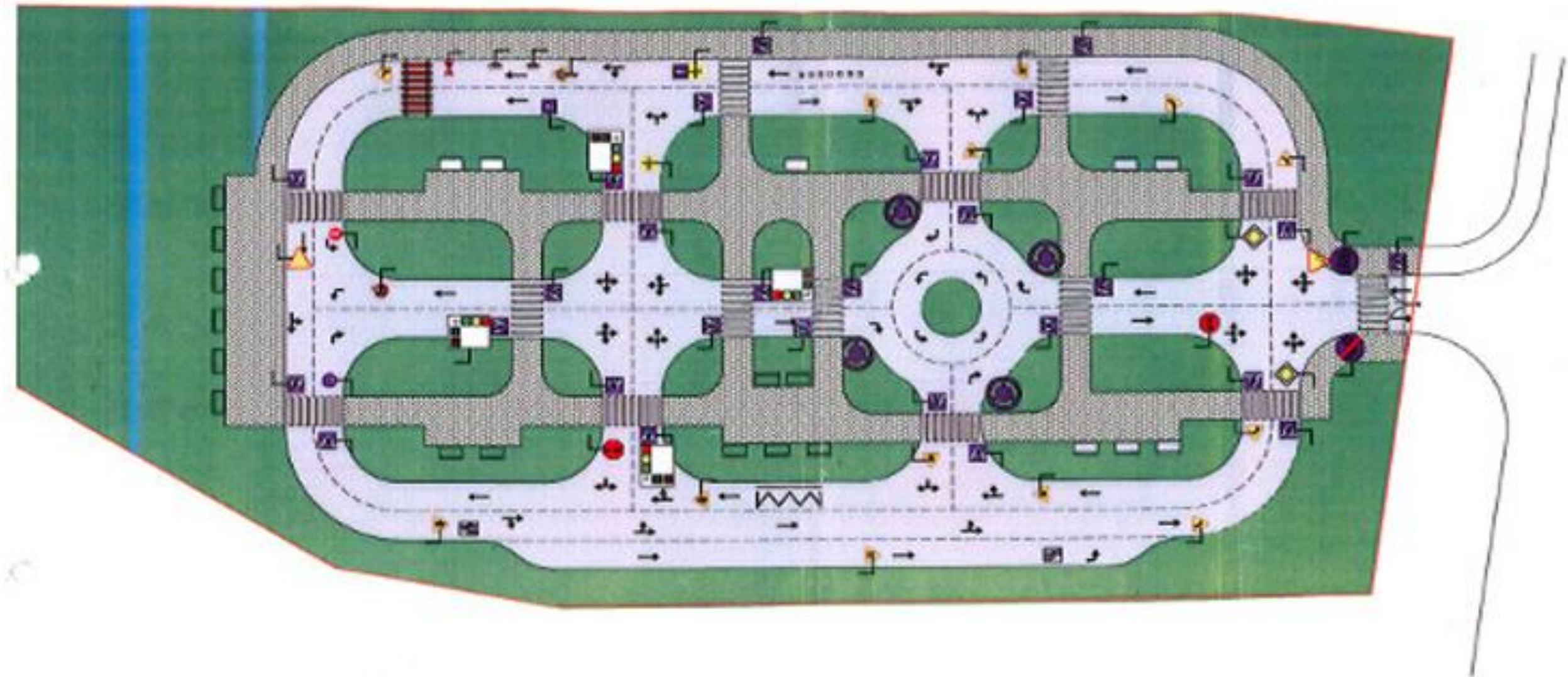
MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. NOWY WIŚNICZ (WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE)



Źródło: internet - strona: www.nowywisnicz.pl

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO



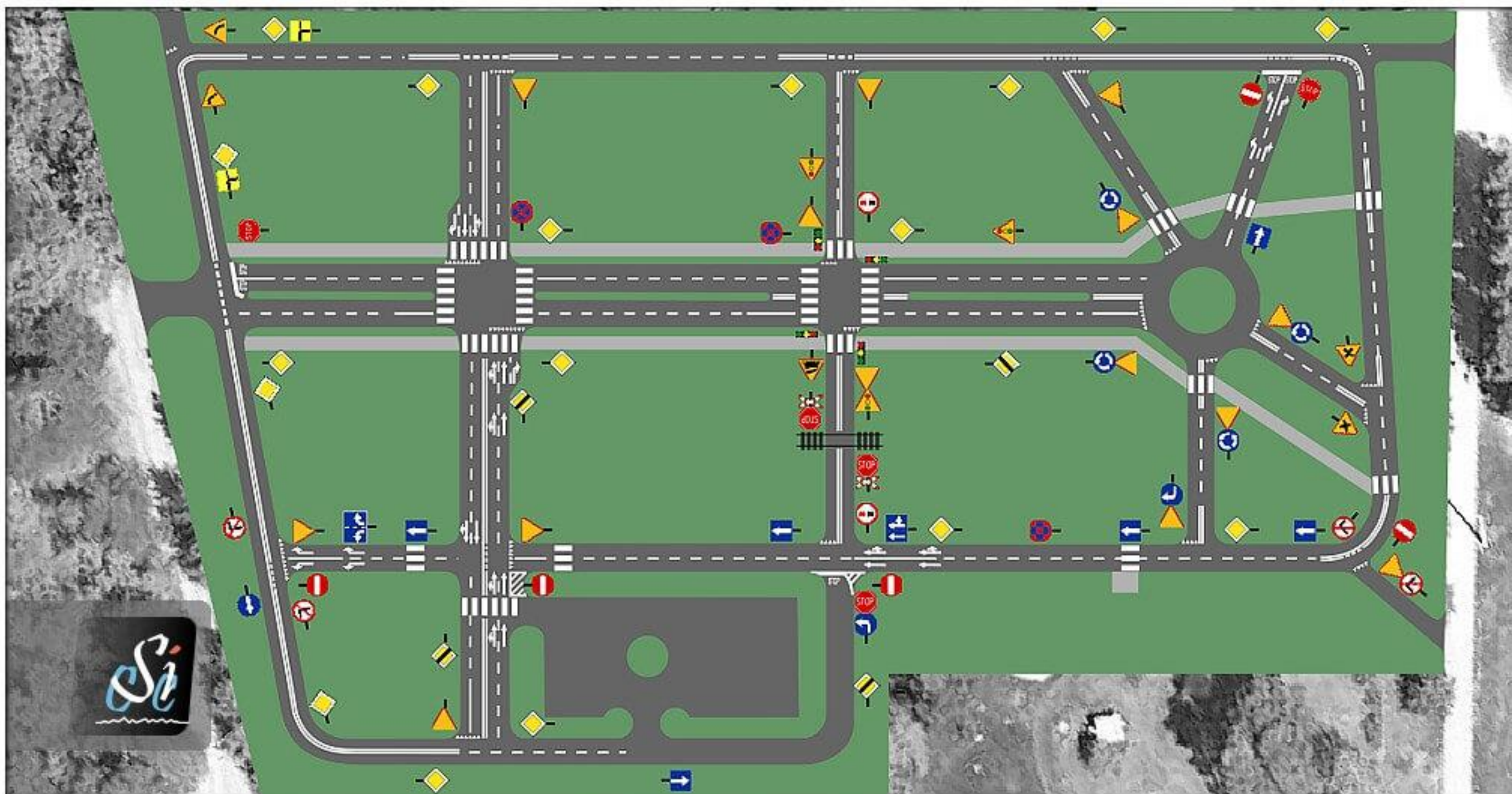
MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. CHEŁMIEC (WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE)

DISCUSSION

- | | |
|---|--------------------------------------|
|  | Popisovaný výkladní slovník |
|  | Popisované slovo - označení odvětví |
|  | Popisované slovo - označení jednotky |
|  | Popisované slovo |
|  | Popisované slovo |

[illegible]

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W BIELSKO - BIAŁA (WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE)



Źródło: www.rowerowe-bielsko.pl/

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO W M. LUBLIN (WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE)

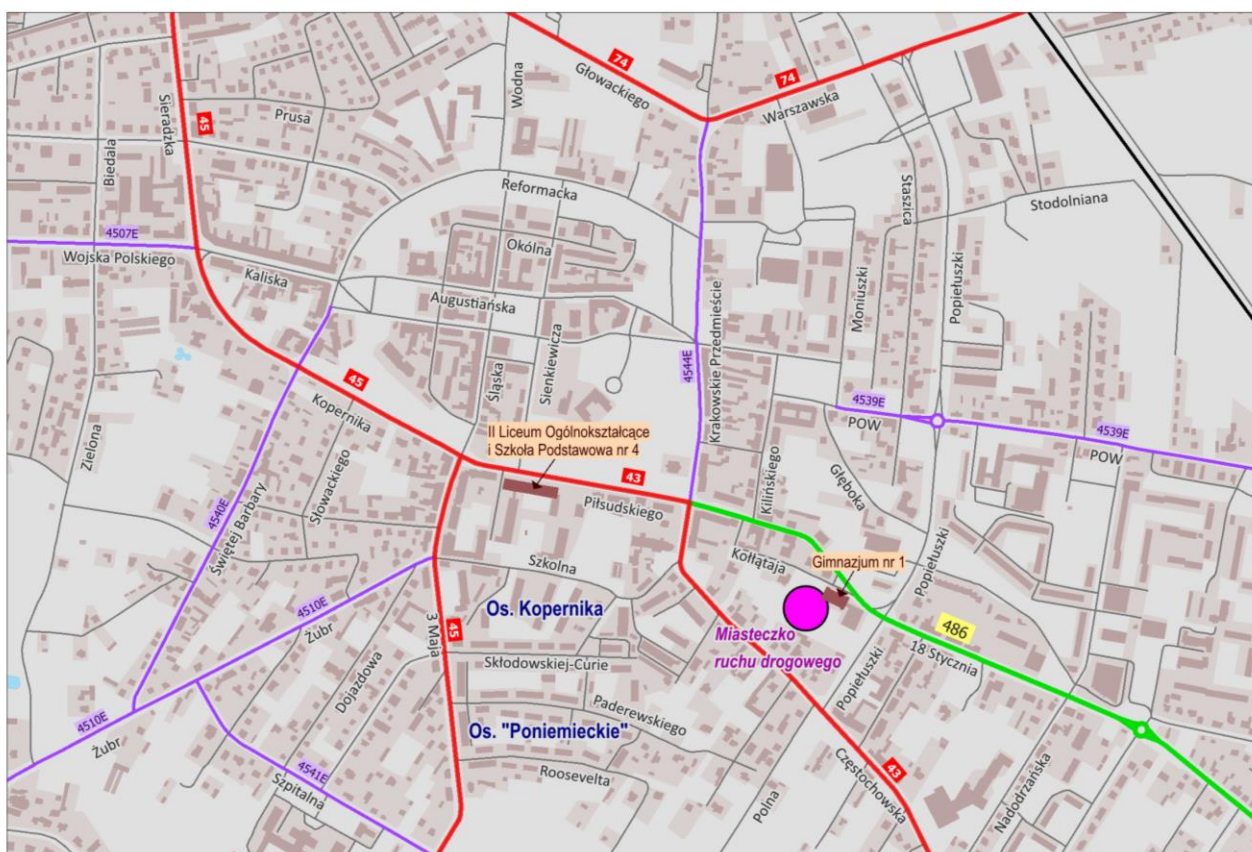
Źródło: PAWEŁ TIEPŁOW – Pracownia Projektowa, ul. Osowska 27 m 5, 04-302 Warszawa

7.1.7.1. Miasteczko komunikacyjne (ruchu drogowego) na terenie Wielunia

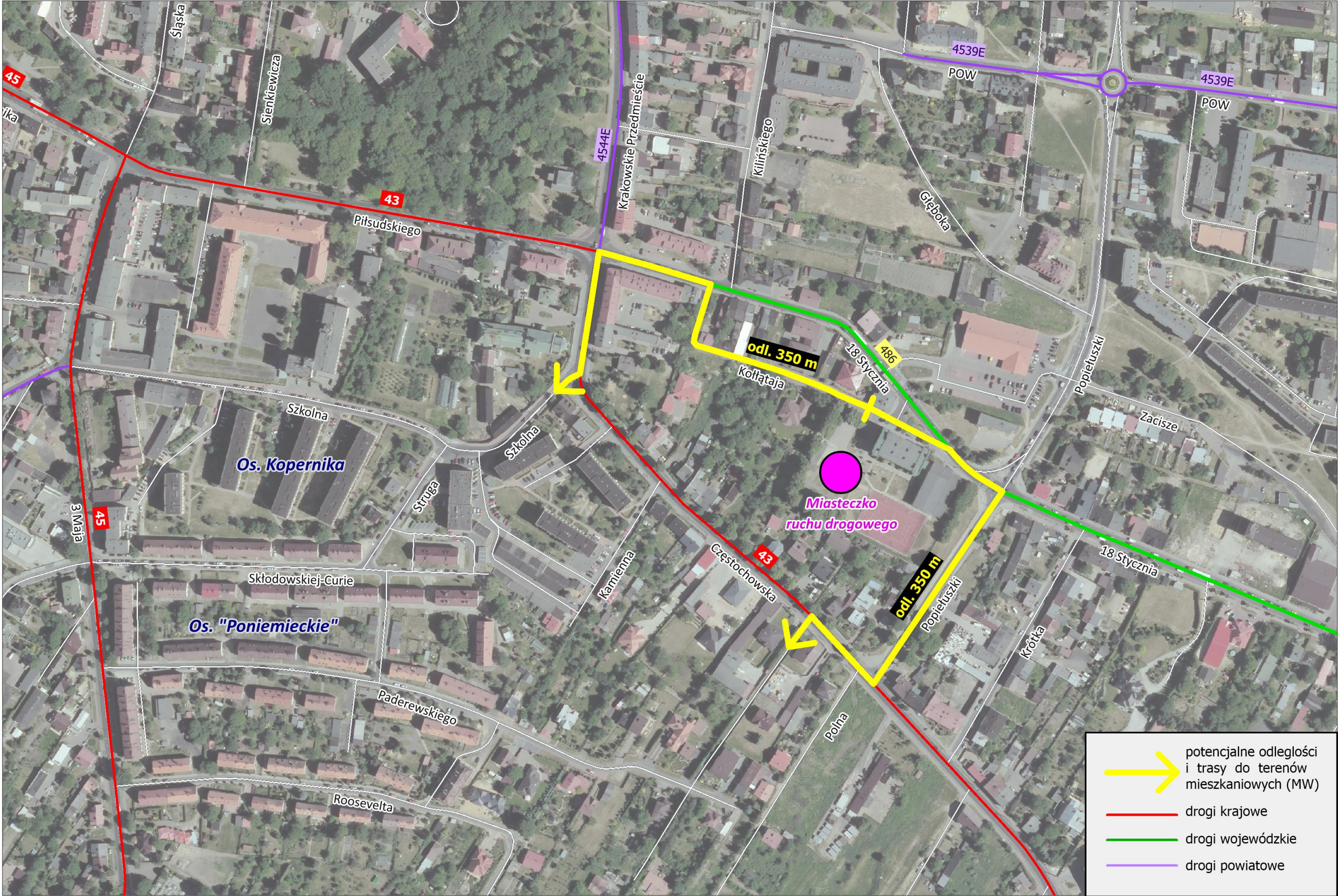
Poniżej zamieszczono rysunek - orientacyjną mapkę z lokalizacją miasteczka ruchu drogowego istniejącego na terenie Wielunia. Jest ono położone na terenie wieluńskiego Gimnazjum Nr 1 (po wakacjach – szkoły podstawowej).

Na kolejnym **rysunku „Analiza otoczenia istniejącego miasteczka ruchu drogowego w Wieluniu”**: - dokonano analizy zagospodarowania przestrzennego w jego sąsiedztwie - ze szczególny uwzględnieniem:

- odległości do **obiektu (-ów) szkolnego (-ych)** – pod kątem dostępności przez młodych kursantów,
- odległości do **terenów mieszkaniowych** – szczególnie **wysokiej intensywności (MW)** - pod kątem oceny możliwości kontynuowania praktycznej nauki jazdy poza miasteczkiem (lokalnym układem drogowym o niewielkim obciążeniu ruchem kołowym). Synteza (zbliżenie) istniejącego miasteczka z obiektami szkolnymi b. Gimnazjum Nr 1 jest wręcz idealna. Natomiast problem dla młodych adeptów jazdy na rowerze będzie stanowiło przemieszczenie się w rejon Os. „Kopernika” i Os. „Poniemieckiego” celem przećwiczenia jazdy po układzie lokalnym. Opiekunowie grup muszą zadbać o bezpieczne zachowania w tym zakresie. Stąd, w przypadku decyzji o ewentualnej lokalizacji alternatywnego/bardziej rozbudowanego obiektu miasteczka komunikacyjnego na terenie Wielunia – wybór UM winien być bardziej całościowy.



LOKALIZACJA MIASTECZKA RUCHU DROGOWEGO/ROWEROWEGO
ISTNIEJĄCEGO NA TERENIE BYŁEGO GIMNAZJUM NR 1 W WIELUNIU



ANALIZA OTOCZENIA ISTNIEJĄCEGO MIASTECZKA RUCHU DROGOWEGO W WIELUNIU

7.2. Środki (rozwiązania) planistyczne

7.2.1. Postulowane kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wybranych podobszarów miasta - inspiracje

Poza zaprezentowanym uprzednio kierunkiem takiego kształtowania zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, które uwzględniałoby **potrzeby rozwoju autobusowej komunikacji zbiorowej**, autorzy przytaczają przykłady działania ukierunkowanego na uzyskanie **efektu przekształcenia obszaru miasta w teren przyjazny pieszym i rowerzystom - dotyczącego nie tylko strefy centralnej** - zaprezentowano poniżej oraz na następnej i kolejnej stronie opracowania.

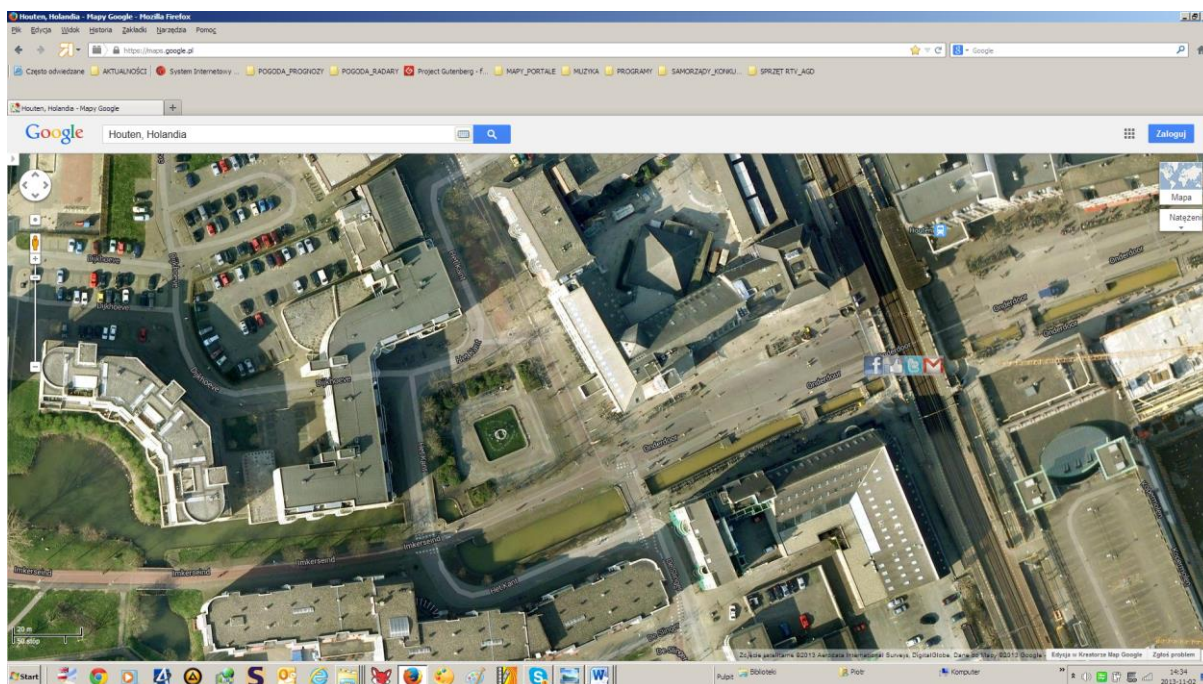
Przytoczone rozwiązanie obrazuje sposób **zorganizowania korytarzy komunikacyjnych w holenderskim mieście Houten**, stawianym coraz częściej za wzór urbanizacji sprzyjającej rozwojowi aktywności mobilnej wśród mieszkańców.



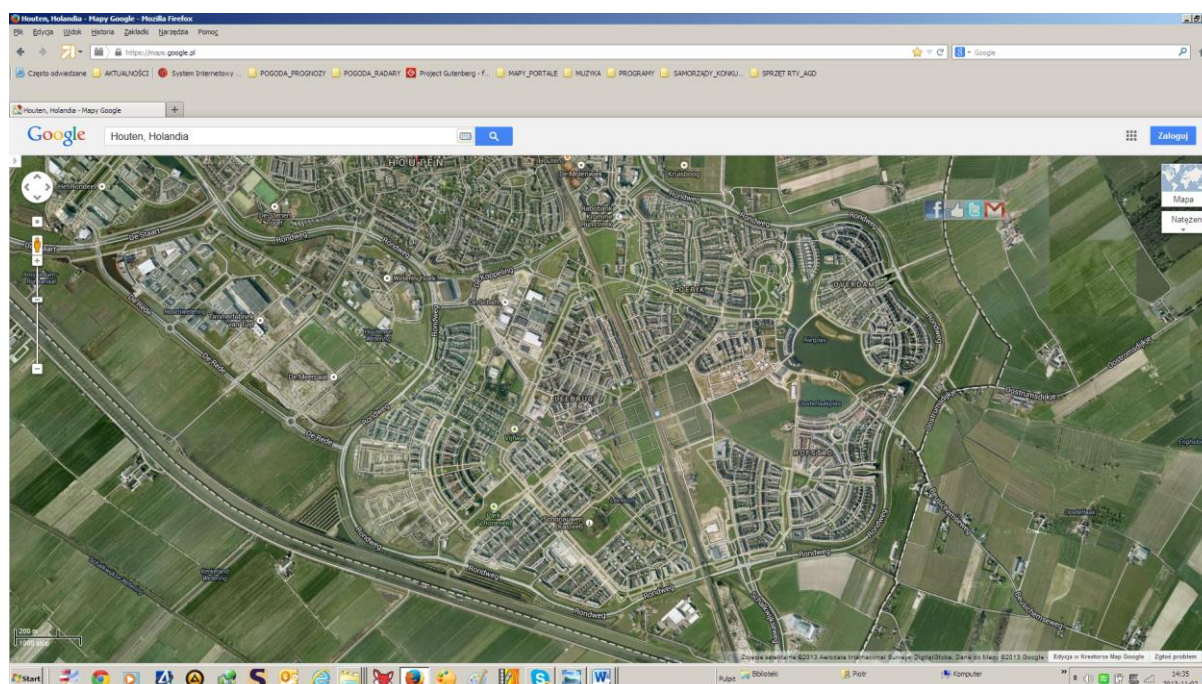
Źródło: materiały IV Kongresu Mobilności Aktywnej 2013 r. w Gdańsku z m. Houten



Źródło: materiały IV Kongresu Mobilności Aktywnej 2013 r. w Gdańsku z m. Houten



Houten - centrum cz. północnej miasta (Źródło: mapy Google)



Houten - cz. południowa miasta (Źródło: mapy Google)

Ideę budowy miasta opartego na tej zasadzie przedstawił na IV Kongresie Mobilności Aktywnej w Gdańsku we wrześniu br. Herman Geerdes, **będący od 2010 członkiem Rady ds. Planowania Przestrzennego Miasta Houten.**

Houten jest miastem o liczbie ok. 50 tys. mieszkańców, gdzie **42% podróży na dystansach krótszych niż 7,5 km odbywa się na rowerze, a około 21% na piechotę.** Bezpieczeństwo na drogach jest **dwukrotnie wyższe w porównaniu z innymi współcześnie realizowanymi miastami.**

Urbaniści holenderscy wiążą tak **wysoki udział podróży rowerowych i pieszych z przyjętym kierunkiem rozwoju urbanistycznego miasta.** Składa się ono z 31 dzielnic mieszkaniowych, do których dojazd samochodem możliwy jest tylko poprzez okalającą miasto drogę obwodnicową. Natomiast utworzona sieć dróg dla rowerów oraz ciągów pieszych połączona jest z główną arterią komunikacyjną prowadzącą do centrum miasta przy zachowaniu separacji od ruchu samochodowego i preferowaniu pierwszeństwa dla rowerów. Mieszanie się ruchu rowerowego z samochodowym odbywa się wyłącznie na ulicach osiedlowych. Większość szkół i inne ważne budynki miejskie zlokalizowano wzdłuż głównej arterii. Obwodnica miasta jest zamknięta dla ruchu rowerowego, a wszystkie skrzyżowania rozwiązano jako dwupoziomowe (obiekty mostowe i tunelowe).

Do każdego domu można dojechać samochodem, co czyni Houten miastem przyjaznym zarówno zmotoryzowanym jak i rowerzystom. **Ponieważ pierwszy etap rozwoju Houten pozwolił uzyskać bezpieczne i przyjazne warunki dla funkcjonowania powszechnie akceptowalnych terenów budownictwa mieszkaniowego, drugi etap rozwoju miasta zaplanowany został w oparciu o tę samą zasadę, tj. funkcjonowania obrzeżnej drogi dla zmotoryzowanych i zapewniającej w maksymalnym stopniu bezpośrednie powiązania - drogi dla rowerzystów.** Łączy ona powstające dzielnice mieszkaniowe wzajemnie

ze sobą oraz z centrum nowo urbanizowanego terenu, gdzie budowany jest m. in. drugi w Houten dworzec kolejowy.

Powyższy opis może stać się - choćby **częściową inspiracją** - dla **planowania przestrzennego w Wieluniu terenów mieszkaniowych, w których zakłada się co najmniej współużytkowanie ruchu rowerowego i pieszego z ruchem samochodowym - nie tylko poprzez urządzenie stref zamieszkania, czy tzw. stref „30 km/h”, ale także odpowiednie wzajemne sytuowanie korytarzy ruchu pojazdów samochodowych i ruchu rowerowego/pieszego.**

7.3. Środki pozainfrastrukturalne (miękkie)

7.3.1. Działania ukierunkowane na dzieci szkolne

Aby droga na rowerze do szkoły była bezpieczna - poza spełnieniem warunku rozbudowy układu dróg rowerowych – należy niezależnie realizować przedsięwzięcia z zakresu pozainfrastrukturalnego, takie jak:

a) **organizacja nauki i szkolenia dzieci i młodzieży w umiejętności jazdy rowerem**; nauka ta nie powinna się ograniczać wyłącznie do obiektów szkoły (boisko, place przyszkolne), ale po okresie „raczkowania” w warunkach braku jakiegokolwiek kontaktu z rzeczywistym ruchem obciążającym układ komunikacji kołowej - winno nastąpić stopniowe wprowadzanie w „normalne” funkcjonowanie w ruchu ulicznym.

Idealnym miejscem do łagodnego przechodzenia z warunków jazdy na placu przyszkolnym do warunków istniejących w rzeczywistości byłaby kontynuacja nauki:

- w omawianym uprzednio obiekcie typu „miasteczko komunikacyjne” (ruchu drogowego) w połączeniu z możliwością stopniowego korzystania z lokalnego układu drogowego pobliskiego osiedla mieszkaniowego,
- kontynuacja nauki w warunkach przeciętnego ruchu kołowego winna - z racji przepisów o ruchu drogowym - odbywać się dodatkowo, po zdaniu przez dziecko egzaminu na kartę rowerową.

W czteroletnim **Projekcie Pimms Transfer** współfinansowanym przez Komisję Europejską w ramach programu INTERREG IVC, gdzie Polskę reprezentował Gdańsk, uczestniczyło 15 miast europejskich. W ramach projektu wytypowano sześć szkół, w których przeprowadzono testowo - po egzaminie na kartę rowerową - zajęcia praktyczne w ruchu ulicznym dla dziewięciu i dziesięciolatków.

Projekt rozpoczął się **dwudniowymi warsztatami teoretycznymi**. W warsztatach udział wzięli: dyrektorzy szkół, nauczyciele, policja miejska i wojewódzka oraz straż miejska. Podczas zajęć uczestnicy otrzymali dużą dawkę psychologicznej wiedzy dotyczącej zakresu zachowań dziecięcych - m. in. poznali sposób patrzenia dzieci na świat. Zaprezentowano im także w jaki sposób edukacja komunikacyjna funkcjonuje w innych krajach.

Ostateczną decyzję o kontynuacji uczestnictwa w programie zostawiono każdej ze szkół. Nikt nie zrezygnował.

Drugi dzień warsztatów poświęcono na szkolenie praktyczne. Przeprowadzono lekcję testową w ruchu ulicznym, podczas której uczestnicy warsztatów mieli się wczuć w rolę dziecka.

Pomysł spodobał się na tyle, że szkoły postanowiły poprowadzić takie lekcje u siebie. Kolejne zajęcia odbywały się już w pięcioosobowych grupach, gdzie na każdą z nich przypadało dwóch nauczycieli - jeden jechał z przodu, drugi z tyłu. Taki układ poruszania się grupy gwarantował, że nawet w przypadku rozdzielenia się jadących na przejściu dla pieszych, żaden uczeń nie pozostawał bez opieki dorosłego.

Zajęcia odbywały się w bezpośredniej bliskości szkoły. Wcześniej opracowana trasa przejazdu **uwzględniała różnicowanie manewrów w czasie jazdy** (realizacja ruchów prawo oraz lewoskrętnych) oraz zapoznanie się z **odcinkami układu i urządzeniami takimi jak przejścia dla pieszych oraz sygnalizacja świetlna.**

Projekt (wraz z zakończeniem **programu Pimms Transfer**) oficjalnie zakończył się w 2011 roku. Jednak w szkołach nim objętych nadal prowadzone są praktyczne lekcje z poruszania się rowerem w ruchu ulicznym.

b) **organizacja grup rodziców w dowożeniu dzieci na wspólnych trasach** (szczególnie młodszych grup wiekowych) na zajęcia szkolne - wsparta integrującymi w tym zakresie działaniami szkoły - winna przyczyniać się do spadku natężenia indywidualnego ruchu samochodowego w bezpośredniej bliskości szkół. Taki kierunek działania wpłynąłby na zwiększenie bezpieczeństwa uczniów korzystających z roweru w dojazdach do szkoły.

W 2012 roku zakończył się trwający 4 lata **Program Civitas Mimosa**. W jego ramach realizowano m. in. przedsięwzięcie polegające na wytypowaniu pięciu szkół z różnych dzielnic miasta. W pierwszej kolejności zorganizowano w ramach poszczególnych klas spotkania z rodzicami uczniów klas I-III, których „skojarzono” pod kątem bliskości wzajemnego zamieszkiwania. „Patronat” ze strony szkoły polegał na pomocy w utworzeniu zorganizowanych grup liczących po 5 rodzin i ustaleniu grafiku dyżurów w przemiennym odprowadzaniu grupki dzieci do szkoły. Istotnym było to, aby każdego ranka codziennie inny rodzic - opiekun „zbierał” dzieci z pozostałych rodzin i razem z nimi pieszo lub rowerem odprowadzał je do szkoły.

c) wyniki badań przytoczonych przez przedstawicieli Polskiej Unii Mobilności Aktywnej (współorganizator Kongresów Mobilności Aktywnej w Gdańsku) **wskazują, że dzieci, które chodzą lub jeżdżą na rowerze do szkoły, mają na zajęciach lepszą percepcję, lepiej rysują i malują.** Zarazem uczą się także **samodzielności.** Jak twierdzą psychologowie – dla dzieci w trzeciej klasie szkoła ma **wyjątkowo duży autorytet, dzięki czemu przy dobrej organizacji zajęć można wpoić im ruch w postaci realizacji podróży rowerowych lub pieszych - jako coś naturalnego i oczywistego.**

Działanie takie jest ze wszech miar godne naśladowania, gdyż wg danych przytaczanych w ramach kongresowych wystąpień w Gdańsku **jesteśmy pod względem liczby otyłych dzieci w czołówce krajów europejskich**. Mając powyższe na uwadze - **zmiana zachowań komunikacyjnych, a szerzej - trybu życia w kierunku mobilności aktywnej - staje się coraz pilniejszą koniecznością**.

W tym kontekście należy wspomnieć o **ogólnopolskim projekcie edukacyjnym „Rowerowa szkoła”**, skierowanym do dzieci i młodzieży. Stawia sobie za cel **„promocję codziennej jazdy rowerem wraz z praktyczną podpowiedzią, jak to robić bezpiecznie oraz zainicjowanie i wsparcie zmian w szkołach, aby stały się one bardziej przyjazne rowerzystom”**.

Poniżej/na następnej stronie zamieszczono informację na temat **rozwoju idei takiej organizacji zajęć w ujęciu ogólnopolskim**.



Rowerowa Szkoła - uczymy jazdy na rowerze!

Projekt **Rowerowa Szkoła** to obecnie **jedyny w Polsce w pełni kompleksowy program edukacyjny nakierowany na zwiększenie użycia roweru przez dzieci i młodzież szkolną w codziennych dojazdach do szkoły oraz jako środka uprawiania sportu i rekreacji**.

Jego nowatorską i unikatową wartość stanowi fakt, że **stworzony i prowadzony jest przez praktykujących codzienną jazdę rowerzystów, którzy bazując na swoim doświadczeniu i inspiracjach płynących z innych krajów europejskich, zachęcanie do używania roweru łączą z przekazywaniem praktycznych zasad bezpiecznej jazdy po ulicach i drogach**. Przekaz edukacyjny projektu **wykracza poza przestarzały już kanon edukacji rowerowej, powszechny dotychczas w naszym kraju**. Nie polega on na suchej edukacji teoretycznej w zakresie przepisów ruchu. Unika też nadmiernego eksponowania aspektu ryzyka, **przygotowując, a nie zniechęcając do jazdy rowerem – co jest najczęstszym grzechem edukacji prowadzonej obecnie przez różne instytucje**.

Projekt składa się działań skierowanych bezpośrednio do uczniów szkół podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych w postaci **spotkań i prelekcji prowadzone przez doświadczonych rowerzystów edukatorów oraz zajęć praktycznych z doskonalenia jazdy**.

Motto szkoły: „**Uczymy jazdy na rowerze, uczymy przez jazdę na rowerze**”!

Ponadto zawiera także bogatą propozycję działań edukacyjnych dla nauczycieli. Stanowi ją zestaw kilkudziesięciu gotowych **scenariuszy edukacyjnych**, z różnych przedmiotów szkolnych, o tematyce rowerowej oraz instrukcje działań do realizacji z uczniami na rzecz szkoły przyjaznej rowerom.

Projekt oferuje ponadto pakiet **pomocy dydaktycznych** takich, jak: interaktywny portal internetowy **www.rowerowaszkoła.pl**, broszury edukacyjne, filmy instruktażowe na temat bezpiecznej jazdy oraz pierwsze w Polsce narzędzie do wykonania standaryzowanej oceny szkoły i otoczenia w zakresie jej przyjazności dla rowerzysty, tzw. audytu rowerowego szkoły. Uczestnicy projektu rywalizują zbiorowo i indywidualnie o **atrakcyjne nagrody**.

Program realizowany jest obecnie w większości dużych miastach Polski. **W związku z bardzo pozytywnym odbiorem projektu w szkołach, program posiada ogromny potencjał rozwojowy. Skala działań limitowana jest obecnie jedynie wielkością dostępnych środków na ten cel.**

7.3.2. Działania ukierunkowane na pozostałych uczestników ruchu

7.3.2.1. Grupy pracownicze

Analiza wyników przeprowadzonych ankiet wskazuje jednoznacznie – w kontekście zwiększania mobilności aktywnej (równoważenia mobilności miejskiej) - na konieczność podejmowania szeregu działań równoległych, wzajemnie się uzupełniających i wzmacniających.

Wśród grup pracowniczych - jako najistotniejsze należy wskazać:

a) stosowanie przy udziale całościowo prowadzonych (w tym także zachęt organizacyjno-finansowych) okresowych akcji organizowanych w celu przekonania użytkowników indywidualnej komunikacji samochodowej do zalet i jakości komunikacji zbiorowej (aktualnie opartej praktycznie o autobus miejski i regionalny).

Aby efekty działań były trwałe należy zakładać ich realizację w okresie dłuższym niż akcje jednodniowe, nie mogące przynieść dobrego rozpoznania nowych odmiennych warunków podróżowania oraz wyrobienia wśród podróżnych bardziej trwałych zachowań (nawyków);

b) udzielanie pomocy organizacyjno-technicznej (inicjacja za pomocą środków komunikowania przyjętych zwyczajowo na terenie firmy, wykorzystanie internetu itp.) w zakresie współdzielenia się samochodami osobowymi w trakcie dojazdów wspólnymi korytarzami transportowymi (carpooling), szczególnie wśród pracowników większych zakładów pracy na terenie miasta;

c) wsparcie rowerzystów dojeżdżających do pracy, poza zorganizowaniem bezpiecznego systemu parkowania dla rowerów na terenie zakładu - w zakresie rozszerzenia stosowania metod i środków higieny pracy (fundusze celowe w firmie) poprzez doposażenie/udostępnienie posiadanego zaplecza sanitarnego zakładu (natryski) przed przystąpieniem do pracy.

7.3.2.2. Grupy podróżnych korzystające z centralnego obszaru miasta

a) **kształtowanie** przez Radę Miasta, Burmistrza oraz Urząd Miejski równoważnia polityki transportowej miasta służącej zasadom **mobilności aktywnej**. Polityki w maksymalnym stopniu wykorzystującej dostępne środki oraz przepisy prawa, **nie stroniącej od racjonalizacji zachowań komunikacyjnych m. in. za pomocą bodźców organizacyjnych oraz finansowych** - np. w zakresie kształtowania pożądanych reakcji kierowców związanych z parkowaniem. Pomocną może być tutaj np. **aplikacja komórkowa/smartfonowa służąca nowoczesnemu systemowi naprowadzania na wolne miejsca parkingowe w centrum miasta** (pilotaż i wdrożenia tego systemu uruchomiono m. in. w Piekarach Śląskich oraz Tarnowskich Górach w woj. śląskim), ale zarazem dająca możliwość **wpływania na ograniczanie czasowe długości parkowania tak, aby ograniczyć np. parkowanie długotrwałe, wiążące się z wykorzystywaniem samochodu w codziennych dojazdach obligatoryjnych do centrum miasta;**

b) wykorzystanie dostępnych metod i narzędzi współpracy z wyłaniającymi się na terenie centrum Wielunia podmiotami zarządzającymi centrami handlowo-usługowymi (m.in. ERA PARK HANDLOWY, RTV-EURO-AGD, KAUF LAND w rejonie ul.: Warszawska - Popieluszki, Dworca Autobusowego ruchu ponadlokalnego oraz Przystanku PKP Wieluń) – głównie w zakresie **współkształtowania racjonalnej polityki parkingowej na tym obszarze;**

c) stosowanie przez operatorów ww. wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych systemu bodźców nastawionych na klientów poruszających się na rowerach:

- lokowanie bezpiecznych (bezkradzieżowych i uniemożliwiających dewastację rowerów) systemów parkingowych przy obiekcie - przykłady foto takich rozwiązań zamieszczono w poprzednich punktach opracowania),
- stosowanie systemu zakupów zorientowanego na klienta – rowerzystę, poprzez stosowanie jako bonusów lojalnościowych akcesoriów rowerowych z przeznaczeniem ułatwiającym np. transport zakupionych towarów (np. sakwy rowerowe itp.).

8. ANALIZA SWOT

W oparciu o przeprowadzoną diagnozę systemu transportowego miasta, wykonaną w głównej mierze w ramach studium transportowego Wielunia, poprzedzającego bieżący etap prac nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej, zidentyfikowano uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne związane z zasadami jej równoważenia.

W szczególności – w poniższej tabeli - zidentyfikowano silne i słabe strony obecnego systemu oraz szanse

i zagrożenia rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej m. in. w zakresie:

- zbiorowego transportu publicznego,
- funkcjonowania transportu samochodowego (komunikacja indywidualna)

oraz

- przemieszczania się pieszych i realizacji podróży rowerowych

na obszarze Wielunia.

SILNE STRONY	SŁABE STRONY
Bardzo wysoki stopień pokrycia terenu miasta strefami dojazdu do przystanków komunikacji autobusowej dzięki gęstej sieci linii autobusowej komunikacji zbiorowej na terenie Wielunia	Średni stopień pokrycia terenu miasta strefami dojazdu do obu stacji (przystanków) kolejowych na terenie Wielunia
Wdrażanie - już nie tylko przez organizatorów transportu zbiorowego - elektronicznych systemów planowania podróży dla klientów	Trudności sytuacyjno (położenie punktów przesiadkowych) – organizacyjne (rozproszony organizator przewozów/liczni przewoźnicy) w dokonywaniu integracji usług transportu zbiorowego zapewniającej pełniejsze (optymalne) wykorzystanie oferty środków transportowych
Coraz wyższa dostępność miasta układem drogowym rangi krajowej dzięki realizacji drogi ekspresowej nr 8 [S8] oraz DK74 (jako Północnej Obwodnicy Wielunia) w regionie, służącym m. in. skomunikowaniu z miastem wojewódzkim (Łódź) oraz MPL Łódź - oraz poprawie obsługi podróży autobusową komunikacją zbiorową o zasięgu regionalnym oraz krajowym	Brak dobrze wyposażonych punktów przesiadkowych/węzłów integrujących na terenie miasta umożliwiających odbywanie podróży multimodalnych (ruch pieszy oraz wykorzystanie kolejnych środków transportu), w tym brak parkingów typu park&ride umożliwiających integrację transportu indywidualnego i zbiorowego
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta pod względem liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych	Niski udział wśród pojazdów publicznego transportu zbiorowego jednostek wykorzystujących napęd próśrodowiskowy (elektryczny, hybrydowy bądź zasilany paliwem gazowym)
Występowanie na terenie miasta coraz liczniejszych „stref ruchu 30 km/h” oraz „terenów zamieszkania” służących uspokajaniu ruchu, poprawie jego bezpieczeństwa oraz pożądanemu kierunkowi zmian w kształtowaniu zachowań uczestników ruchu	Na znacznych odcinkach układu miasta - niedostosowanie parametrów dróg – szczególnie prowadzących ruch tranzytowy (poza Północną Obw. Miasta) – do sprawnej obsługi prognozowanych potoków ruchu
	Praktyczny brak integralności istniejących na terenie miasta elementów systemu tras rowerowych, w tym dróg dla rowerów(DDR) służących realizacji podróży obligatoryjnych
	Brak na terenie miasta licznika (-ów) natężenia ruchu rowerowego, mającego na celu monitorowanie korzystnych zmian w użytkowaniu tras oraz popularyzacji tego środka transportu

SZANSE	ZAGROŻENIA
Możliwość uzyskania wsparcia finansowego projektów związanych z miejskim publicznym transportem zbiorowym ze źródeł zewnętrznych, w tym przede wszystkim z funduszy europejskich	Rosnąca wartość wskaźnika motoryzacji (l. sam. osob./1000 mieszkańców) miasta i gminy Wieluń pomimo utrzymującego się trendu depopulacyjnego mieszkańców
Rozwój systemów elektronicznego biletu dającego m. in. pełniejszą informację o zachowaniach komunikacyjnych pasażerów i potokach ruchu, pozwalających optymalizować organizację przewozów na terenie Wielunia i opłat wnoszonych przez Miasto do budżetu organizatora przewozów	Narastanie niekorzystnych relacji pomiędzy wzrastającymi kosztami organizacji przewozów a malejącymi budżetami samorządów gmin - organizatorów publicznego transportu zbiorowego
Planowane w ramach zarządzania drogami krajowymi wprowadzenie inteligentnych systemów sterowania ruchem (ITS) podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego	Intensyfikacja procesu starzenia się społeczeństwa i konieczność dostosowania systemu publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób o ograniczonej sprawności
Brak intensyfikacji tempa wzrostu wartości wskaźnika motoryzacji na terenie miasta i gminy Wieluń	Brak rozwiązań w zakresie inżynierii ruchu poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów korzystających z dróg publicznych (wydzielone pasy ruchu rowerowego, „śluzę rowerową” na skrzyżowaniach)
Zauważalny w stosunku do okresu lat 2010 – 2012 spadek liczby praw jazdy wydanych po raz pierwszy na terenie powiatu	
Znaczący udział deklaracji mieszkańców i pracowników co do chęci uczestniczenia w carpoolingu (dzielenie się obcych osób samochodem do odbywania wspólnych podróży okazjonalnych/okresowych)	Brak miejskiego systemu wypożyczalni rowerowych
	Brak organizacji przez UM systemu rozpoznawania i zaspokajania potrzeb związanych ze zwiększaniem miejsc parkingowych dla rowerów w miejskich placówkach oświatowych
Dostępność sprawdzonych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe w rejonie parkingów – szczególnie w strefach centralnych miast	Praktyczny brak - poprzez zaniedbanie technicznego stanu – istniejącego na terenie Wielunia miasteczka ruchu drogowego/rowerowego
Szansa na rozwój funkcjonalności wdrażanych współcześnie systemów naprowadzania na parkingi miejskie o „restrykcyjność” w stosunku do parkujących długotrwale/preferujących samochód osobowy w podróżach do centrum miasta	Brak na terenie miasta „akademii ruchu drogowego/rowerowego”/uwzględnienia potrzeb ruchowych w zakresie kierowania rowerem oraz zapoznania się z przepisami ruchu drogowego przez najmłodszych oraz doskonalenia umiejętności w tym zakresie przez osoby dorosłe
Pojawienie się na terenie miasta grupy Rowerowy Wieluń, jako bieżącego inicjatora i koordynatora (głównie za pośrednictwem portalu internetowego) akcji wśród zwolenników ruchu rowerowego na terenie miasta	
Deklarowany w ramach badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wielunia wysoki udział (blisko 10%) podróży rowerowych w podziale zadań przewozowych na terenie miasta	
Rosnąca świadomość ekologiczna i zdrowotna mieszkańców	

9. PROPONOWANE WSKAŹNIKI MONITOROWANIA ZMIAN W RÓWNOWAŻENIU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Proponowane w poniższej tabeli wskaźniki stanowią wstępną propozycję autorską, podlegającą docelowej weryfikacji przez Zamawiającego w procesie przyjmowania projektu PZMM oraz w toku dalszych prac związanych z monitoringiem postępów we wprowadzaniu równoważenia mobilności na terenie Wielunia.

Ze względu na ponadgminnego „adresata” realizacji części z niżej wymienionych produktów (np. ponadmiejskie przewozy w komunikacji kolejowej i autobusowej), trudnego do jednoznacznego określenia na okres najbliższych lat – autorzy nie dekretovali jednoznacznie zakresu odpowiedzialności oraz oczekiwanych rezultatów poszczególnych jednostek zarządczych w tym zakresie.

Lp.	Wskaźniki produktu	Jednostka miary
1	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym w komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej	szt.
2	Wzrost liczby przystanków autobusowych wyposażonych w wiaty	szt.
3	Liczba zbudowanych tablic elektronicznych na przystankach komunikacji miejskiej z dynamiczną informacją pasażerską	szt.
4	Liczba udostępnionych/zbudowanych automatów biletowych	szt.
5	Poprawa dostępności transportem publicznym do ośrodka wojewódzkiego projektowanymi/zrealizowanymi środkami komunikacji zbiorowej	szt.
6	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.
7	Liczba wybudowanych obiektów Park and Ride	szt.
8	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach Park and Ride	szt.
9	Długość wybudowanych całościowo tras rowerowych	km
10	Liczba wybudowanych obiektów Bike and Ride	szt.
11	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach Bike and Ride	szt.
12	Liczba punktów/instalacji elementów inteligentnych systemów transportowych (ITS)	szt.

13	Liczba uruchomionych serwisów internetowych z kompleksową informacją pasażerską dla użytkowników transportu publicznego	szt.
14	Liczba uruchomionych serwisów internetowych zorientowanych na carpooling	szt.
15	Liczba samochodów w systemie carsharingu na terenie miasta	szt.
16	Liczba rowerów w systemie ich wypożyczeń na terenie miasta	szt.

10. SYSTEM WDRAŻANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Procesy służące równoważeniu mobilności to każdorazowo działania silnie uspołecznione. Podstawowymi dla osiągnięcia zakładanych celów są:

- daleko idąca akceptacja społeczna,

a także

- wsparcie lokalnych i regionalnych podmiotów polityki transportowej (samorządy gminne, organizatorzy transportu, jednostki wykonawcze itp.)

W celu zaangażowania:

- ogółu mieszkańców,

- przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego (związki, ugrupowania, grupy lobbujące itp.),

- jednostek administracji publicznej,

a także

- podmiotów gospodarczych z terenu miasta,

bieżący projekt planu mobilności winien być przedstawiony przez Zamawiającego do konsultacji społecznych za pomocą metod i środków stosowanych jako standardowo przyjęte na terenie Wielunia.

Plan może być wdrażany m.in. poprzez:

- programy operacyjne,

- programy rozwojowe,

- przedsięwzięcia i projekty o różnej skali oddziaływania,

- umowy i porozumienia różnych podmiotów/grup interesariuszy.

Samo programowanie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej jest procesem złożonym, wykorzystującym szeroki zakres narzędzi, zarówno o charakterze:

- „twardym” tj. inwestycyjnych, takich jak:

- węzły integrujące/centra przesiadkowe,
- ciągi pieszo-rowerowe powiązane z ww.,
- infrastruktura inteligentnych systemów sterowania (ITS), bądź jej wybrane elementy,
- zakup ekologicznych środków transportu zbiorowego,

jak i o charakterze „miękkim” – głównie organizacyjnych, takich jak np.:

- programy edukacyjne wśród młodzieży i np. coraz liczniejszych i aktywizujących się grup seniorów,
- kampanie promocyjno-informacyjne ukierunkowane na przybliżanie społeczeństwu idei zrównoważonej mobilności.

W celu zapewnienia **odpowiednio efektywnej implementacji zawartości PZMM** należy określić - w wyniku prowadzonych konsultacji i porozumień nastawionych na osiągnięcie efektu synergii w działaniach - na forach zarządczych Miasta:

- które działania i przedsięwzięcia **są działaniami najważniejszymi, budującymi np. szybkie i zauważalne efekty przy np. angażowaniu mniejszych środków budżetowych**

oraz

- które **mogą być realizowane w późniejszym okresie**, bądź **rozłożone w czasie** z nastawieniem np. na osiągnięcie efektu synergii z działaniami najistotniejszymi.

Wybór projektów przeznaczonych do finansowania - szczególnie w formule **zespólnych inwestycji terytorialnych** (ZIT) - winien być prowadzony w oparciu o szereg ściśle określonych kryteriów.

Projekty ubiegające się o dofinansowanie unijne powinny wpisywać się w przytoczone (w części wynikowej bloku Studium Transportowego miasta) wizje/polityki/strategie głównie szczebla wojewódzkiego.

Winny one spełniać przynajmniej jedno z poniższych kryteriów:

1. Realizacja projektu ma pozwolić na osiągnięcie wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego, w tym poprzez poprawę dostępności transportu zbiorowego - wśród osób o ograniczonej sprawności.
2. Realizacja projektu ma umożliwić redukcję kosztów zewnętrznych związanych z emisją zanieczyszczeń oraz

hałasem.

3. Realizacja projektu ma wpłynąć na obniżenie kosztów funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego.
4. Realizacja projektu ma pozwolić na fizyczną integrację transportu - zwłaszcza na styku podróży pieszych i transportu indywidualnego (z rowerowym włącznie) z transportem zbiorowym.
5. Realizacja projektu ma wpłynąć na wzrost możliwości realizacji podróży multimodalnych, tj. realizowanych z wykorzystaniem różnych środków transportu zbiorowego i indywidualnego.
6. Realizacja projektu ma pozwolić na wdrożenie inteligentnych systemów transportowych, w szczególności ich elementów/składowych związanych ze wzrostem płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzrostem konkurencyjności transportu zbiorowego (systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, priorytet w ruchu drogowym, itp.).
7. Realizacja projektu ma zmniejszyć występujące nierównomierności w dostępie do infrastruktury transportu miejskiego (linie, stacje, przystanki), pozwalając zarazem na uzyskanie efektu na możliwie dużym obszarze miasta i dla jak największej liczby jego mieszkańców.
8. Realizacja projektu ma służyć wzrostowi dostępności transportu rowerowego i poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (rowerzyści i piesi).

11. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Monitoring i ewaluacja postępu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są również elementami jego systemu realizacji.

Proces wdrażania Planu jest ściśle powiązany z systemem jego monitoringu i ewaluacji.

Zgromadzone i poddane analizie w trakcie bieżących prac nad studium transportowym miasta oraz projektem planu zrównoważonej mobilności miejskiej dane oraz działania zakładane w przyszłości pozwolą m. in. na:

- a) identyfikację zjawisk niezgodnych z postulowanym w planie pożądanym stanem funkcjonowania transportu miejskiego,
- b) ustalenie ewentualnych niepożądanych trendów w procesach funkcjonowania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wieluniu,

c) wskazanie kierunków dokonywania działań korygujących.

W tym kontekście proponuje się dokonywanie **aktualizacji dokumentu PZMM** maksymalnie w okresie 4-5 letnim, jako zalecanym w celu przeprowadzenia **aktualizacji studiów transportowych gmin/związków gmin/obszarów funkcjonalnych**.

Pożądanym byłoby łączyć każdorazowo początek tego okresu z inicjacją nowej kadencji władz samorządowych.

Natomiast w połowie każdej kadencji władz samorządowych, dokonać należy oceny skuteczności działania wdrażanego PZMM z punktu widzenia stopnia realizacji przyjętych kryteriów (tzw. ewaluacja).

Zakłada się, że obejmowałaby ona ocenę spodziewanych efektów w stosunku do zapisanych w niej celów strategicznych/osiągania zakładanych wartości wskaźników. Punktem wyjścia w procesie ewaluacji jest przeprowadzenie analizy zapotrzebowania na konkretne działania wykonanej przed ich wdrożeniem (określana jako „ocena ex-ante”), której podstawą jest strategiczna diagnoza systemu transportu miejskiego w Wieluniu.

Kolejny etap ewaluacji (w połowie każdej następnej kadencji samorządów) miałaby charakter oceny określanej jako „mid-term”. Wyniki tej oceny winny być porównywane każdorazowo z wynikami oceny ex-ante.

12. SYNTETYCZNE PODSUMOWANIE

Autorzy proponują przyjąć - w ramach **zarządzania mobilnością na terenie Wielunia i jej równoważenia** - jako **jedne z najistotniejszych celów do osiągnięcia**:

- **zahamowanie wzrostu ilości samochodów w mieście**

oraz

- **zmniejszenie liczby podróży odbywanych komunikacją indywidualną** (szczególnie tych, które są realizowane jedynie przez samych kierowców – bez osób towarzyszących/współpasażerów).

W tym celu **proponuje się poniżej** - w postaci zsyntetyzowanej - **m. in. podejmowanie następujących całościowych kierunków działania** lub też tylko **wybranych pojedynczych inicjatyw**:

a) z zakresu: KOMUNIKACJA ZBIOROWA

- dokonanie optymalizacji jej funkcjonowania (wyważenie zasięgu ewentualnych zmian w częstotliwości kursowania autobusów miejskiej komunikacji zbiorowej w kontekście doboru pojemności środków transportowych zastosowanych przez wylanianego przez UM przewoźnika miejskiej komunikacji autobusowej) m.in. w celu minimalizowania ilości środków finansowych Gminy przeznaczonych na opłatę wozokilometra,
- dbałość o stałą poprawę oferty przewoźnika pod kątem wygody podróżowania (autobusy niskopodłogowe, klimatyzacja pojazdów, udogodnienia w środkach transportu dla niepełnosprawnych) oraz oczekiwania na odbycie podróży (doposażenie przystanków w wiaty, udogodnienia pod kątem niepełnosprawnych),

b) z zakresu: PARKOWANIE

- w razie konieczności wprowadzenia systemu płatności **wynikającej z zatłoczenia rejonu centrum** - brak opłaty parkingowej za parkowanie w czasie krótszym niż 60-120 min. (w zależności od wyników realizacji rozszerzonego programu badań parkowania w centrum Wielunia); później może być stosowana progresja ceny za parkowanie służąca realizacji polityki ograniczania napływu samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej,
- wprowadzenie kontekstowego systemu naprowadzania za pomocą aplikacji smartfonowej kierowców na wolne miejsca parkingowe na terenie części śródmiejskiej Wielunia, mającego ograniczyć krążenie pojazdów i dodatkową nadmierną emisję czynników szkodliwych,
- zmniejszenie naporu na parkowanie w rejonie TAG - poprzez wprowadzanie m. in. opłat parkingowych na parkingach wewnętrznych (zakładowych) – szczególnie w rejonach zatłoczenia ruchem, parkowanie w miejscach nieprzystosowanych (drogi dla rowerów) itp.,
- systematyczne monitorowanie potrzeb oraz adekwatna rozbudowa/uzupełnianie sieci parkingów rowerowych na terenie miasta oraz polepszanie jakości ich wyposażenia (m. in. monitoring),
- wprowadzenie programu dofinansowań służących realizacji i doposażeniu parkingów rowerowych w zakładach pracy,
- wprowadzanie zapisów w uchwalanych planach miejscowych obligujących do zapewnienia stojaków rowerowych przy/w projektowanych obiektach kubaturowych,

c) z zakresu: ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

- po stosownych analizach - wprowadzanie kolejnych stref uspokojenia ruchu na terenie miasta (strefy 30 km/h),
- poprawa standardu przejść dla pieszych - pod kątem wygody i bezpieczeństwa ruchu,

- wprowadzenie ławek, szczególnie w rejonach odbywania częstych podróży pieszych, a także przebywania osób starszych/z ograniczoną sprawnością motoryczną,
- poprawa skuteczności/wprowadzenie oświetlenia/regulacja zbyt gęstej roślinności w korytarzach ruchu pieszego/rowerowego lokujących się poza centralną strefą miasta, a stanowiących uczęszczane szlaki ruchu tego typu, a omijane jednak np. z braku poczucia bezpieczeństwa podróżnych w okresach po zapadnięciu zmroku;

d) z zakresu: **AKCJE ORAZ INWESTYCJE SŁUŻĄCE EDUKACJI KU RÓWNOWAŻENIU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**

- prowadzenie akcji szkoleniowo-edukacyjnych wśród dzieci,
- prowadzenie akcji sportowych ukierunkowanych na rozwój ruchu rowerowego/ruchu pieszych (nordic walking) wśród mieszkańców,
- stworzenie programu, dzięki któremu instytucje oraz zakłady pracy zostaną wyposażone/doposażone w prysznice (poprawa warunków higienicznych dla rowerzystów realizujących podróże obowiązkowe typu: dom-praca),
- zwiększenie liczby ławek oraz dbałość o zielen miejską szczególnie w rejonach odbywania codziennych podróży pieszych,
- wprowadzanie zapisu w planach miejscowych na temat obowiązku zapewnienia wygodnych i bezpiecznych dojazdów pieszych do projektowanych obiektów kubaturowych,

oraz

- procedowanie związane z planowaniem lokalizacji edukacyjnego miasteczka ruchu drogowego/rowerowego – m. in. z wykorzystaniem wstępnych propozycji zasygnalizowanych w bieżącym opracowaniu;

e) z zakresu: **AKCJE INFORMACYJNE/ZABIEGI ORGANIZACYJNO-MOTYWUJĄCE**

- prowadzenie akcji marketingowych z zakresu równoważenia mobilności w części wiejskiej Wielunia i gminach powiatu wieluńskiego,
- stworzenie internetowej platformy miejskiego carpoolingu (dzielenie się wolnymi miejscami w samochodzie w ramach doraźnie organizowanych podróży przez dysponenta pojazdu),

- wprowadzenie premii motywacyjnych dla pracowników (np. 2 PLN/dzień) za dojście piesze lub dojazd rowerem z/do zakładu pracy, wpływające m. in. zmniejszenie problemów parkingowych w pobliżu zakładów pracy oraz na poprawę sprawności/zdrowotności pracowników w wyniku prowadzenia aktywnego tryb życia,

f) z zakresu: **DAŻENIE DO ZMIANY PODZIAŁU ZADAŃ PRZEWOSZOWYCH W KIERUNKU WIĘKSZEGO WYKORZYSTANIA ROWERU W PODRÓŻACH CODZIENNYCH**

- aby dokonała się dalsza odczuwalna zmiana podziału zadań przewozowych na terenie miasta połączona z uzyskaniem znacząco większego udziału w realizacji przewozów przez podsystem komunikacji rowerowej musi nastąpić istotny, przyspieszony wzrost łączenia się w jeden system, istniejących już odcinkowo elementów wieluńskiego układu tras/dróg rowerowych,

- wzmocnienie organizacyjne ze strony UM - występujących głównie okresowo na miejskich forach internetowych na portalu np. Grupy Rowerowy Wieluń – kontaktów w ramach miejskiego lobbingu prorowerowego,

- miastu potrzebna jest rewolucja w zakresie organizacji ruchu rowerowego, objawiająca się m. in. zdecydowanie większym zakresem dopuszczania udziału roweru we współużytkowaniu korytarzy transportowych, razem z pozostałymi środkami komunikacji kołowej na terenie Wielunia,

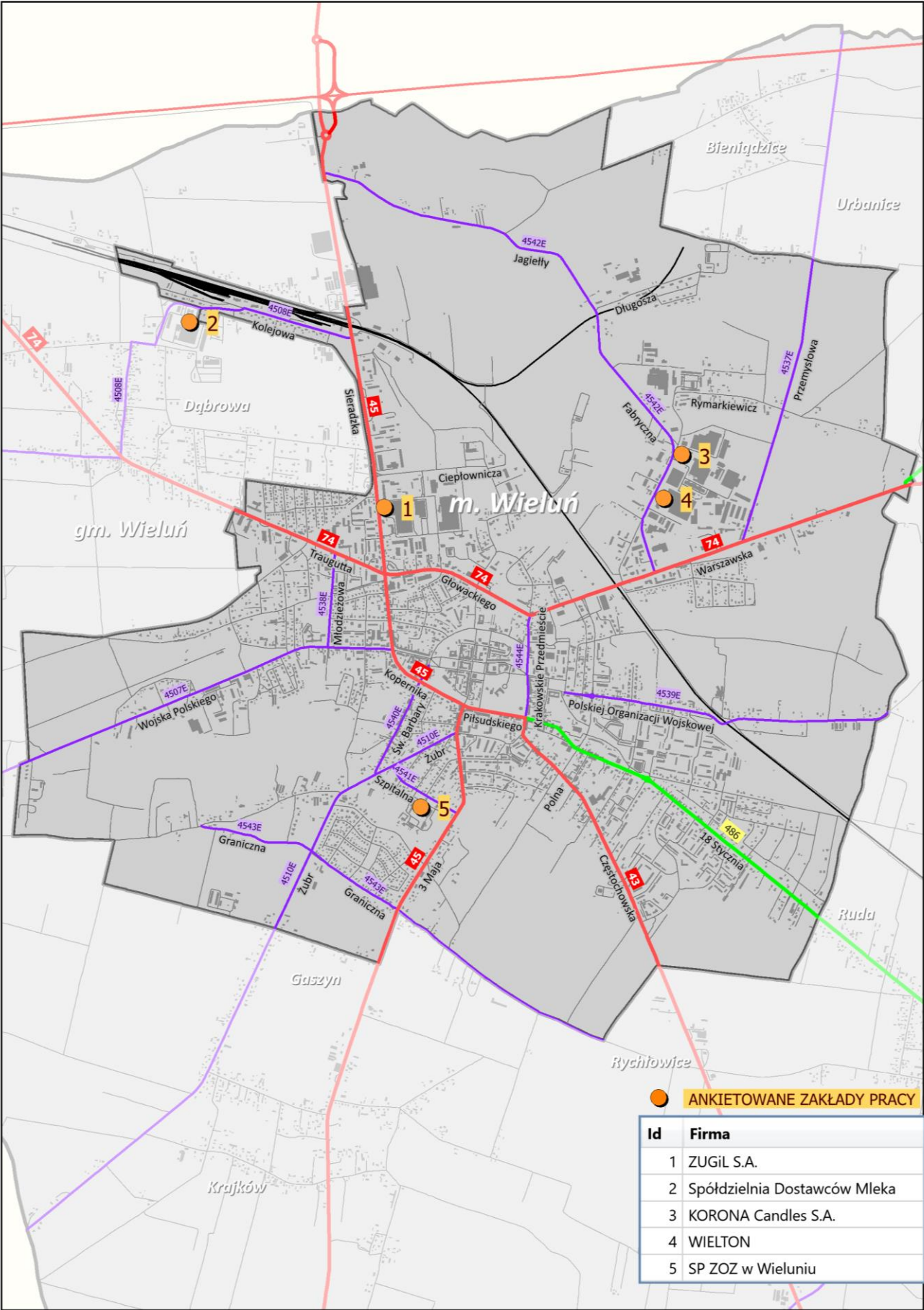
- należy rozważyć - czy wzorem nie tylko wiodących w rozwoju miejskiego ruchu rowerowego miast Polski - takich jak Gdańsk, Wrocław czy Kraków - Zarząd Miasta powołałby „oficera rowerowego”, bądź utworzył stanowisko o podobnym charakterze dla osoby, która poza planowaniem, inicjowaniem i koordynowaniem zakresu rozbudowy układu dróg rowerowych, skutecznie zajęłaby się lobbowaniem za całościowym rozwojem podsystemu transportu rowerowego na terenie Wielunia,

- dużym udogodnieniem, które może spowodować zwiększenie udziału roweru wśród miejskich środków komunikacji, jest rozważenie realizacji idei „dworca rowerowego” z elementami zaplecza socjalno-serwisowego w ramach obiektów związanych z zarysowującym się terenem przesiadkowym/integracyjnym w rejonie pomiędzy Dworcem Autobusowym a przystankiem kolejowym PKP Wieluń;

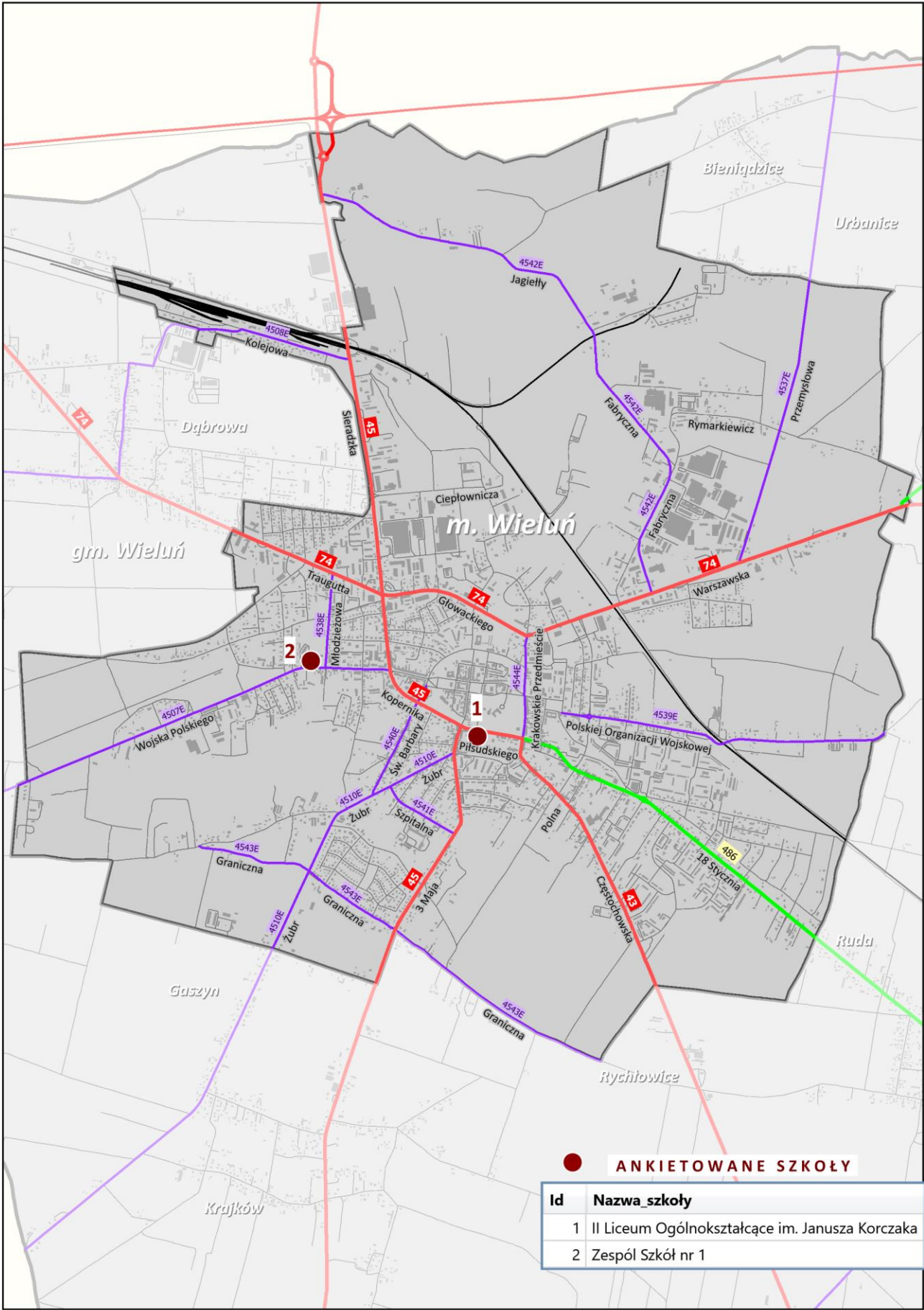
g) z zakresu: **WPŁYW RACJONALIZOWANA GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ MIASTA NA RÓWNOWAŻENIE MOBILNOŚCI**

- podejmowanie zabiegów z zakresu **równoważenia mobilności** poprzez **świadomą politykę przestrzenną Miasta** realizowaną głównie w fazie procedowania **dokumentów planistycznych** (aktualizacje Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) z wykorzystaniem materiałów geoinformacyjnych (w postaci bazodanowej) oraz wyników analiz, a także wskaźników wypracowanych w ramach **bieżących prac nad studium transportowym miasta oraz projektem planu zrównoważonej mobilności miejskiej**. Szczególnie dotyczy to

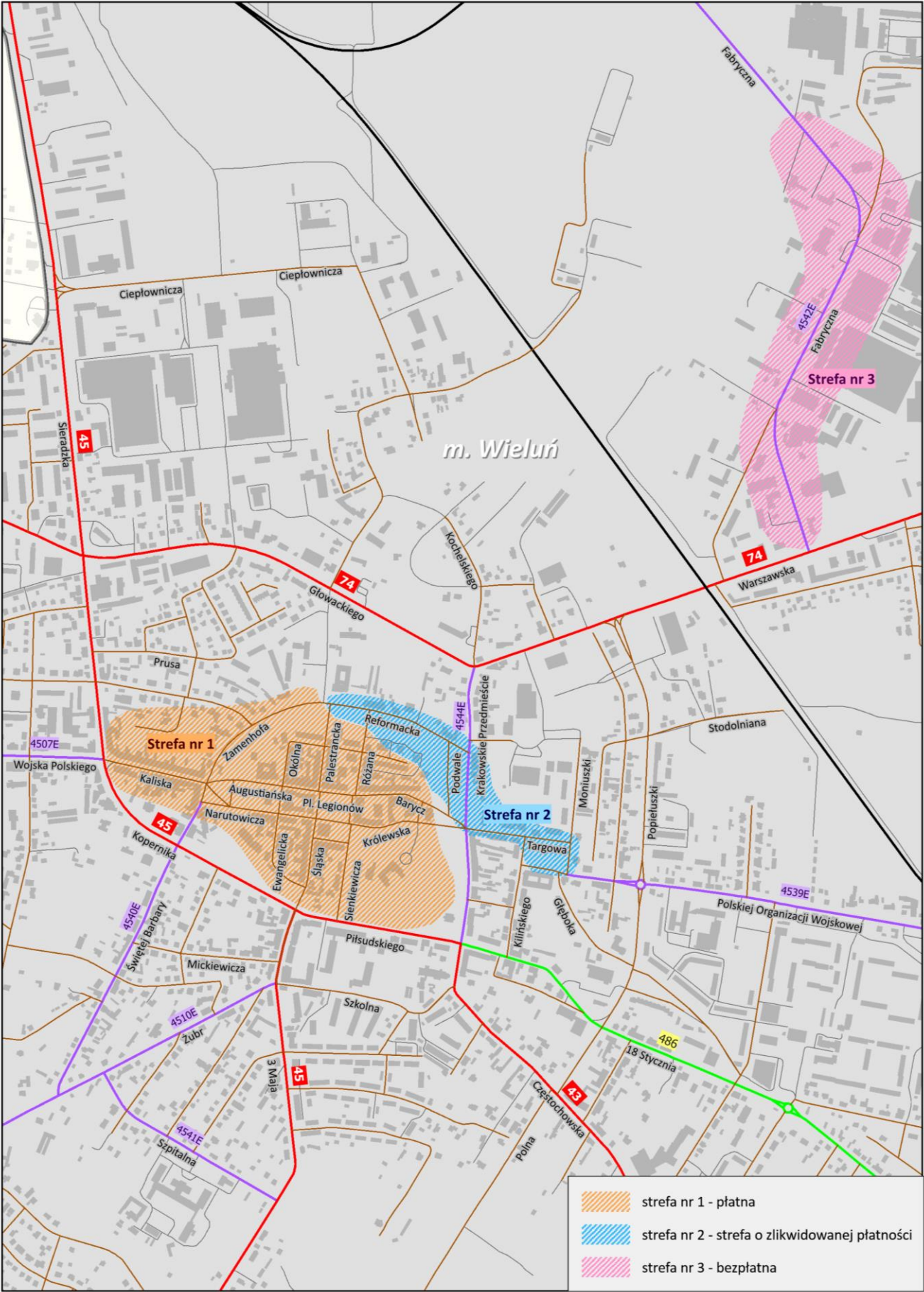
problemu optymalizacji zakresu rozwoju układu drogowego miasta w kontekście stopnia rozwoju terenów inwestycyjnych – szczególnie mieszkaniowych o wyższej intensywności zabudowy i powiązanych z nimi problemów obsługi transportowej.



LOKALIZACJA ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE WIELUNIA PODDANYCH ANKIETOWANIU. ORIENTACJA



LOKALIZACJA SZKÓŁ NA TERENIE WIELUNIA PODDANYCH ANKIETOWANIU. ORIENTACJA



LOKALIZACJA STREF PARKOWANIA OBJĘTYCH ANKIETOWANIEM KIEROWCÓW W WIELUNIU. ORIENTACJA