

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

Raport nr 1 – wyniki badań społecznych



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Dokument pt.

Raport 1 – wyniki badań społecznych

będący załącznikiem do

Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym

zostało przygotowane na zlecenie Urzędu Miasta Zielonej Góry przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

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

na podstawie umowy nr FE-II.042.9.2022 z dnia 2 listopada 2022 r.

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona

- Koordynator – Michał Grobelny

Dawid Kulawczuk

Dariusz Marciniak

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

Kinga Wójcik

i inni

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż

SPIS TREŚCI

1.	ZOGNISKOWANE WYWIADY GRUPOWE (FGI).....	3
1.1.	ZIELONA GÓRA, CZERWIENSK I ZABÓR.....	3
1.1.	SULECHÓW.....	18
1.2.	NOWA SÓL I OTYŃ	25
1.3.	ŚWIDNICA	33
1.4.	UCZNIOWIE Z LICEUM W ZIELONEJ GÓRZE	36
1.5.	NOWOGRÓD BOBRZAŃSKI	40
2.	INDYWIDUALNE WYWIADY POGŁĘBIONE (IDI)	46
2.1.	PRZEDSTAWICIEL APEXIM AB PALIWA SP. Z O. O.....	46
2.2.	II ZASTĘPCA BURMISTRZA SULECHOWA	48
2.3.	PREZES POLSKIEJ IZBY ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI	50
2.4.	WÓJT I ZASTĘPCA WÓJTA GMINY ZABÓR.....	52
2.5.	PRZEDSTAWICIEL LUBUSKIEGO PARKU PRZEMYSŁOWO- TECHNOLOGICZNEGO SP. Z O. O. ORAZ FIRMY EKOENERGETYKA-POLSKA S.A.....	54
2.6.	WÓJT GMINY ŚWIDNICA.....	56
2.7.	RADNY GMINY CZERWIENSK, PREZES STOWARZYSZENIA MIESZKAŃCÓW NIETKOWA.....	59
2.8.	PREZES MPK SUBBUS SP. Z O. O.....	61
2.9.	KIEROWNIK DZIAŁU PRZEWOZÓW MZK ZIELONA GÓRA SP. Z O. O.....	64
2.10.	ZASTĘPCA NACZELNIKA WYDZIAŁU GOSPODARKI KOMUNALNEJ I OCHRONY ŚRODOWISKA W URZĘDZIE MIEJSKIM NOWEJ SOLI 66	
2.11.	PRZEDSTAWICIEL FIRMY IDEAL AUTOMOTIVE ZIELONA GÓRA SP. Z O. O.....	70
2.12.	DORADCA WOJEWODY LUBUSKIEGO DS. GOSPODARKI I INFRASTRUKTURY KOLEJOWO-DROGOWEJ, RADNY SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO	71
2.13.	PRZEWODNICZĄCA RADY SENIORÓW POWIATU NOWOSOLSKIEGO.....	74
3.	ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	77
3.1.	SYNTEZA UZYSKANYCH WYNIKÓW – ANALIZA I INTERPRETACJA	77
4.	KWESTIONARIUSZE I SCENARIUSZE BADAWCZE.....	99
4.1.	KWESTIONARIUSZ ANKIETY CAWI	99
4.2.	FGI	105
4.3.	IDI.....	114

1. ZOGNISKOWANE WYWIADY GRUPOWE (FGI)

W trakcie spotkań informacyjno-konsultacyjnych przeprowadzonych w ramach Etapu I konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego przeprowadzono następujące badania grupowe:

- z mieszkańcami Zielonej Góry, Czerwieńska i Zaboru, spotkanie w Szkole Podstawowej nr 18 im. Arkadego Fiedlera przy ul. Francuskiej 10 w Zielonej Górze, 26 stycznia 2023 r.;
- z mieszkańcami gminy Sulechów i innymi interesariuszami z tego obszaru, spotkanie w Kawiarni „Delicjusz” (dawny Zbór Kalwiński w Sulechowie), przy al. Wielkopolskiej 3 w Sulechowie, 15 lutego 2023 r.;
- z mieszkańcami gminy miejskiej Nowa Sól oraz gminy Otyń i innymi interesariuszami z tego obszaru, spotkanie w Nowosolskim Domu Kultury przy ul. Marszałka J. Piłsudskiego 49 w Nowej Soli, 16 lutego 2023 r.;
- z mieszkańcami gminy Świdnica i innymi interesariuszami z tego obszaru, spotkanie w Gminnym Ośrodku Kultury przy ul. Ogrodowej 37, 22 lutego 2023 r.;
- z uczniami IV Liceum Ogólnokształcącego im. kpt. Pil. Eugeniusza Horbaczewskiego w Zielonej Górze, ul. Szosa Kisielińska 18, Zielona Góra, 23 lutego 2023 r.
- z mieszkańcami gminy Nowogród Bobrzański i innymi interesariuszami z tego obszaru, spotkanie w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury, Sportu i Rekreacji przy ul. Pocztovej 7 w Nowogrodzie Bobrzańskim, 23 lutego 2023 r.

Łącznie w wywiadach FGI udział wzięło 137 osób (22 grupy).

1.1. ZIELONA GÓRA, CZERWIEŃSK I ZABÓR

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy miasto Zielona Góra, gminy Czerwieńsk i gminy Zabór.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 26.01.2023 r., godz. 17:00-20:00.

Liczba uczestników FGI: 30 osób, 4 grupy.

1.1.1. GRUPA NR 1 – 6 OSÓB

Kluczowe ustalenia:

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Należy sugerować się rozwiązaniami czeskimi, jako najbardziej zbliżonymi do naszej rzeczywistości ekonomicznej i społecznej. Tam występuje silny organizator transportu publicznego na poziomie regionalnym – województwo. U nas tego brakuje. W Czechach pasażera nie musi interesować to, który przewoźnik go wiezie. Tam nastąpiła szeroko zakrojona integracja operatorów autobusowych. Zajęło to 10 lat, ale Czesi zrobili wszystko.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ważne jest również poszerzenie działań integracyjnych dotyczących transportu publicznego poza teren Obszaru Funkcjonalnego, np. w kierunku gminy wiejskiej Nowa Sól. • Odjazdy autobusów na węzłach przesiadkowych powinny być dostosowane do przyjazdów pociągów. • Powinna nastąpić unifikacja przystanków MZK z przystankami PKS na terenie całego miasta. • Powinien zostać wprowadzony wspólny bilet MZK i dla „zielonych linii”¹. • Ostatnio pojawiła się informacja, że miasto planuje zakup minibusów elektrycznych do przewożenia pasażerów tam, gdzie ulice są za wąskie dla tradycyjnych autobusów. Zdaniem rozmówców, takie krótkie busy można by było wykorzystywać tak, aby głębiej penetrowały osiedla cechujące się tym, że bloki mieszkalne znajdują się daleko od przystanków – np. Osiedle Przyjaźni w Zielonej Górze i inne. • Linia nr 44 powinna zostać wydłużona na północ, tak aby docierała przynajmniej na ul. Strumykową. Również trasa linii nr 21 powinna zostać wydłużona. • Linia 0 powinna być obsługiwana bardziej pojemnym taborem, powinien na niej być eksploatowany autobus przegubowy. • Różni przewoźnicy powinni wzajemnie uzupełniać swoje połączenia w określonych relacjach, np. na linii nr 22 do Lasek. • Wzorem Brna, na wewnętrznych wyświetlaczach w autobusach powinny być przekazywane informacje na temat odjazdów/skomunikowania z innymi liniami autobusowymi i koleją. • Wzorem czeskim w Zielonej Górze powinna zostać wprowadzona zintegrowana aplikacja, dzięki której można by było kupować bilety i sprawdzać rozkład jazdy różnych przewoźników. • Jako doskonały przykład integracji wskazywany jest też ZVON, podczas gdy w Polsce funkcjonowanie transportu publicznego to „obraz nędzy i rozpacz”. • Wszystkie połączenia autobusowe, niezależnie od obsługującego je przewoźnika (ZMK, PKS, Da-Mi), powinny mieć zunifikowaną numerację – np. 300, 200 itd. Tak jest w Goerlitz i Zagłębiu Ruhry. To bardzo wygodne dla pasażera. • Mieszkanka Janów przedstawiła opinię, z której wynika, że: <ol style="list-style-type: none"> a) w jej ocenie było lepiej pod względem połączeń autobusowych gdy jeszcze okolice w których mieszka były osobną wsią, a nie częścią Zielonej Góry. Wtedy za transport odpowiadał PKS i było lepiej. Teraz najwidoczniej organizacja transportu publicznego łączącego Jany z Zieloną Górą „nie opłaca” się. Skoro to jest teraz miasto, to władze miasta powinny zapewnić dobre połączenia. b) Rozmówczynie postulują zwiększenie połączeń na linii nr 21 (przechodząca przez Zawadę, Chynów i Jany). c) Rozkład jazdy z i do Janów nie jest dostosowany do potrzeb społecznych. Autobus powinien być regularnie, co 3 godziny, a nie tak jak jest teraz – co 6 godzin. Rozmówczynie nie ma jak dojechać np. do szpitala. d) Jak wskazuje rozmówczynie, na jej monity mówiące o tym, że do miejsca jej zamieszkania powinno jeździć więcej autobusów, MZK Zielona Góra odpowiedziały, iż nie ma tam wystarczających potoków pasażerskich. Jej zdaniem statystyki przedstawiane przez spółkę nie odpowiadają rzeczywistości,
--	--

¹ Chodzi tutaj o połączenia PKS Zielona Góra.

	<p>bo np. jeżdżący autobusami emeryci nie „odbijają się”. Postuluje zatem wprowadzenie jakiegoś sposobu potwierdzania ich obecności w autobusach, tak aby organizator przewozów miał wiarygodne dane nt. obłożenia linii.</p> <p>e) Zbyt mało połączeń w weekendy, a przecież ludzie pracują również w soboty i niedziele. Na monity do MZK autorstwa mieszkanki Janów dotyczących tego stanu rzeczy, spółka odpowiedziała, że chcąc zwiększyć liczbę kursów weekendowych, musiałaby zmniejszyć ich liczbę w dni powszednie.</p> <p>f) Powinno być więcej kontrolerów na linii do Jan i na innych połączeniach. Obecnie wiele osób jeździ „na gapę” i też nie są uwzględniane w statystykach przewozowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca będący przedsiębiorcą (prowadzi klub zlokalizowany na „deptaku” w Zielonej Górze): <ul style="list-style-type: none"> a) za mało jest linii nocnych. Funkcjonuje jedynie 5 takich połączeń w dobie i są one ograniczone tylko do obszaru „starej” Zielonej Góry. Nie obejmują całej gminy miejskiej. Przykładowo do Droszkowa takich połączeń nie ma, a koszt taksówki w jedną stronę to ok. 40 zł. Konieczność ponoszenia takich opłat ogranicza dostęp do kultury czy wydarzeń sportowych (wieczorne koncerty, seanse, przedstawienia itd.). b) Ze względu na różne ulgi i zwolnienia (seniorzy, uczniowie itd.) ok. 75% pasażerów komunikacji miejskiej jeździ za darmo. Pozostałe 25%, czyli przede wszystkim osoby, które pracują, płacą podwójnie. Raz – za bilety, dwa – w formie podatków, z których finansowana jest komunikacja. Warto by było się zastanowić nad wprowadzeniem biletów dla wszystkich (również dla seniorów), ale bardzo tanich – np. za 2 zł. c) Miasto co prawda inwestuje w nowe autobusy, ale jednocześnie ogranicza przewozy. Linii jest mniej niż kiedyś, mniejsza jest też częstotliwość kursowania. Tymczasem z punktu widzenia pasażera mniej liczy się komfort jazdy (bo podróż zazwyczaj trwa ok. 15 minut), a bardziej liczba kursów, częstotliwość kursowania. • W trakcie zielonogórskiego Winobrania autobusy ostatnich dziennych połączeń zjeżdżają po godz. 23. W weekendy winobraniowe ich kursowanie powinno być wydłużone co najmniej do północy (a najlepiej do 4 nad ranem). • Powinna zostać uruchomiona autobusowa linia okólna z północy na południe Zielonej Góry, kursująca w obie strony. • Plac Wielkopolski powinien być drugim centrum przesiadkowym. • „Taryfa biletowa to porażka”: <ul style="list-style-type: none"> a) W przypadku portmonetki elektronicznej cena przejazdu do 2 przystanków to 1 zł, od 3 do 8 przystanków – 2,60 zł, a powyżej 8 przystanków – 4 gr za każdy przystanek, maksymalnie 3 zł. Ceny powinny być rozłożone bardziej proporcjonalnie względem liczby przejechanych przystanków. b) Funkcjonuje bilet dobowy za 12 zł – cena jest niewygórowana, ale ten bilet nie jest w ogóle promowany, reklamowany. c) Funkcjonują bilety 30-przejazdowe miesięczne oraz 90-przejazdowe miesięczne. Ten pierwszy jest za drogi (60 zł), a drugi – dobry dla osób dużo przesiadających się. Brakuje jednak wariantu pośredniego – 60-przejazdowego. Niewykorzystane przejazdy po upływie 30 dni nie przechodzą na kolejny okres, a przepadają. Tak nie powinno być.
--	---

	<p>d) MZK powinno wzorować się np. na austriackim Linzu. Tam bilet zwykły kosztuje 2 euro, a bilet całonocny – 4,5 euro. Różnica cenowa pomiędzy nimi jest więc relatywnie nieduża. W ten sposób miasto zachęca do kupowania biletów dłuższych, zwiększając liczbę pasażerów i popularność transportu publicznego.</p> <p>e) ¾ problemów komunikacyjnych Zielonej Góry wynika z niewystarczającej częstotliwości, braku cyklicznego rozkładu jazdy na części linii oraz zbyt rzadkich kursów nocnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brakuje parkingów P&R. Powinny one powstawać na obrzeżach Zielonej Góry i być płatne – ale jak ktoś płaci za parkowanie, to powinien mieć darmową komunikację miejską. Postulowane lokalizacje: <ul style="list-style-type: none"> a) na wschodzie, przy drodze z Krosna, b) przy wjeździe od ul. Wrocławskiej, niedaleko cmentarza, c) przy zjeździe z Trasy Północnej, d) przy stacjach kolejowych. • Na drogach w Zielonej Górze brakuje miejsca na buspasy. • Być może w części dawnych wsi podzielonogórskich rozwiązaniem braku połączeń w weekendy i dni świąteczne mógłby być transport na życzenie, w kształcie podobnym jak funkcjonuje to w Niemczech. • Wśród obszarów dotkniętych wykluczeniem transportowym, rozmówcy wymienili m.in. Jany, Jeleniów, czy Jarogniewice. Podkreślili, że jest to sytuacja szczególnie niedopuszczalna, bo przecież są to osiedla znajdujące się w granicach miasta. • Zdaniem jednego z rozmówców miasto powinno prowadzić działania zniechęcające do wjazdu samochodem do centrum: budować woonerfy, podwyższyć opłaty za parkowanie, ograniczać liczbę miejsc parkingowych, uruchamiać autobusy w taktach 10-15 minut w szczycie przewozowym.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie sprawnego systemu transportowego powinno się zacząć od małych kroków, od integracji przewoźników, a nie od razu budować kolej aglomeracyjną. A nawet jeśli, to należy zadbać o przepustowość linii kolejowej z Zielonej Góry do Żar. • Planowana kolej aglomeracyjna musi również uruchamiać połączenia nocne, ponieważ przedsiębiorstwa produkcyjne stosują 3-zmianowy system pracy, powinien być zapewniony dostęp do wieczornych wydarzeń kulturalnych i rozrywki (teatry, kina, kluby). Rozkład jazdy kolei powinien być dostosowany do różnych potrzeb, bo generuje to dodatkowy ruch, ułatwia pracę, ułatwia przedsiębiorcom pozyskiwanie pracowników i finalnie zwiększa wpływy z podatków. • Obecnie na dworcu w Zielonej Górze peron 1a znajduje się 200-300 metrów od budynku. Trzeba przejść spory dystans aby tam dotrzeć. Dla młodych ludzi to nie problem, dla starszych już tak. Peron powinien zostać przedłużony przy terenie dawnej bazy DB Schenker. • Przy obecnym rozkładzie jazdy, nawet realizacja planowanej budowy przystanku kolejowego na osiedlu Zacisze w Zielonej Górze (w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta) w ocenie jednego z rozmówców nie zachęci go do korzystania z kolei. Ze względu na przepustowość linii kolejowej (linia jednotorowa, niezelektryfikowana, najbliższa mijanka w Nowogrodzie Bobrzańskim) możliwe jest uruchamianie jednego połączenia w godzinie. To za mało, aby oferta była atrakcyjna. • Jedyne takt na kolei w ZNOF istnieje w relacji Zielona Góra – Nowa Sól. Z grubsza można uznać, że na tej trasie uruchamiane są połączenia co 2 godziny.

	<ul style="list-style-type: none"> W ocenie jednego z rozmówców Kolejce Dolnośląskie działają świetnie, całkiem dobrze również Kolejce Wielkopolskie. Chciałby on, aby podobnie było także w Lubuskiem.
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem rozmówców sieć ścieżek rowerowych na terenie Zielonej Góry nie jest spójna. Mieszkanca Janów wskazała, że do jej miejscowości nie wiedzie żadna droga dla rowerów. Obecnie infrastruktura rowerowa kończy się na Zawadzie. Mieszkaniec Zacisza wskazał, że jego zdaniem powinna powstać ścieżka rowerowa na północ, w kierunku ul. Foluszowej. Brakuje także drogi dla rowerów na ul. Działkowej. Są w Zielone Górze miejsca, w których ścieżki rowerowe niepotrzebnie, ostro „wiją się”, przez co korzystanie z nich jest utrudnione – np. na Rondzie Anny Borchers. Respondenci wspomnieli także o tzw. „7 latarniach wstydu”, znajdujących się na drodze dla rowerów na al. Wojska Polskiego przy wjeździe na Rondo PCK (niedaleko Castoramy). W Zawadzie na drogach rowerowych są wzniesienia (przy wyjazdach z posesji), co powoduje, że infrastruktura ta jest niebezpieczna dla rowerzystów (nie są one oświetlone). Przejścia dla pieszych w Zielonej Górze powinny być doświetlane, ale nie latarniami sodowymi, tylko LED-owymi, tak jak ma to miejsce przy ul. Zjednoczenia. Często zdarza się, że latarnie oświetlają tylko jezdnie, nie świecą na chodnik. Jest po prostu ciemno.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> W Zielonej Górze jest problem z dużym natężeniem ruchu samochodowego, ponieważ: <ul style="list-style-type: none"> a) Buduje się dużo parkingów w centrum miasta. b) Tworzy się dużo nowej zabudowy wielorodzinnej. c) Wielu mieszkańców pracuje poza Zieloną Górą, ale zmuszona jest do dojazdów własnymi samochodami, bo transport podmiejski albo praktycznie nie istnieje, albo kursy są zbyt rzadko, aby były atrakcyjną alternatywą wobec auta.
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Należy pamiętać o tym, że mobilność w ZNOF to nie tylko mieszkańcy Obszaru. Ludzie codziennie przyjeżdżają na te tereny również spoza Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.1.2. GRUPA NR 2 – 9 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Cieszymy się z tego, że możemy korzystać z komunikacji miejskiej w Zielonej Górze i że będzie możliwość komunikacji wyłącznie elektrycznymi autobusami, natomiast byłyby czasy, kiedy mogliśmy przemieszczać się po mieście tramwajami². Chcielibyśmy aby

² Chodzi o linię tzw. kolei szprotawskiej.

	<p>niektóre trasy mogły wrócić, żeby pełniły rolę alternatywną dla pociągu, który i tak się nie zatrzymuje na terenie miasta poza jednym, może dwiema lokalizacjami.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny w Zielonej Górze generalnie funkcjonuje, natomiast jest to raczej próba „ogarnięcia” miasta, nie jest to w pełni zaplanowany sposób przemieszczania się. • Brakuje wielu połączeń które mogłyby nam ułatwić przemieszczanie się, zwłaszcza w kontekście przesiadek, tak aby jeden autobus mógł poczekać na drugi, aby ta komunikacja była płynna. A nie tak jak dzieje się to teraz kiedy przyjeżdżam z punktu A do punktu B i chciałbym pojechać dalej do punktu C ale muszę odczekać w punkcie B na autobus, który przyjedzie za 27 min. Jest to jawne marnowanie czasu i w sytuacjach, kiedy mam możliwość skorzystania z samochodu, tak właśnie robię. Można więc śmiało podsumować że sposoby planowania rozkładów jazdy i terminowość autobusów wzmacnia przekonanie wśród mieszkańców że wygodniej jest skorzystać z samochodu. • My, jako mieszkańcy, chcielibyśmy, aby sposób przemieszczania się po Zielonej Górze był relatywnie tani, ale jednocześnie wydajny. Oczywiście tańszy niż przemieszczanie się samochodem; niestety w tej sytuacji ludzie muszą cały czas kalkulować czy bardziej będzie im się opłacało dojechać samochodem czy innymi środkami komunikacji, podczas gdy w tym drugim przypadku będzie to trwało znacznie dłużej.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Kolej wydaje się tutaj bardzo dobrym środkiem transportu, jednak na sieci kolejowej znajdują się pewne wąskie gardła – przede wszystkim jeśli chodzi o przepustowość linii. Na tych odcinkach, na których jest tylko jeden tor, w przypadku awarii, pęknięcia szyny, zerwania sieci trakcyjnej, może być problem z utrzymaniem ruchu kolejowego na trasie. Wiąże się to z dość dużym niebezpieczeństwem dla pasażera, narażonego na brak możliwości dojechania w takiej sytuacji do pracy. • Warto rozważyć eksploatację pociągów napędzanych paliwem alternatywnym – np. wodorem. Możliwe jest także wykorzystanie pojazdów spalinowych, nie korzystających z sieci trakcyjnej. W takim przypadku tylko awaria toru, awaria taboru lub wypadek może spowodować zatrzymanie pociągu. • Obecnie kolej na terenie Zielonej Góry nie jest w pełni wykorzystana. Nie ma możliwości, aby było inaczej, w sytuacji gdy mamy tylko jeden przystanek kolejowy w obrębie miasta. • Dużo do życzenia pozostawia również kolejowy transport dalekobieżny. • Bardzo ważną kwestią jest wykorzystanie kolei do przemieszczania się pomiędzy miejscowościami okolicznymi względem Zielonej Góry. Należy utworzyć podmiejską kolej, z której mogliby korzystać pasażerowie jeżdżący codziennie z i do miasta. Oni generują duży ruch, a jednocześnie wydają pieniądze na terenie miasta, dzięki czemu Zielona Góra może się bogacić i rozwijać.
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Zakres ruchu rowerowego i pieszego na terenie Zielonej Góry jest stosunkowo duży. • Jeśli chodzi o kwestie dotyczące ścieżek rowerowych, to ten temat jest rozwojowy i tej infrastruktury będzie powstawało coraz więcej. Natomiast warto jednak zwrócić uwagę na to, aby zwłaszcza w czasie letnim więcej promować jazdę rowerem. • Wydaje się, że ruch rowerowy mógłby być znacznie lepiej wykorzystany przez mieszkańców, jeśli mielibyśmy bardzo dobre miejsca, gdzie ten rower można przypiąć, pozostawić bezpiecznie w jakimś monitorowanym miejscu. Ważne byłoby też to, aby móc się bezpiecznie przemieszczać po mieście wzdłuż ciągów rowerowych, czy chodników.

	<ul style="list-style-type: none"> Są takie osiedla do których nie da się dojść albo pomiędzy którymi nie da się przejść nie idąc ulicą, ponieważ najwyżej nie ma tam chodnika, dlatego warto tutaj zwrócić uwagę na kwestię przemieszczania się tych mieszkańców ponieważ oni nie mają innej możliwości jak tylko skorzystania z samochodu, ewentualnie przystanku autobusowego. Ale autobus nie zawsze pojedzie w to miejsce, które chcieliby dotrzeć.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Korzystanie z hulajnóg elektrycznych jest mocno sprofilowane wiekowo. Ten środek transportu przyporządkowany jest do osób w wieku 18-35 lat. Starsze osoby raczej nie korzystają z tego typu pojazdów. Dzieje się tak z kilku względów. Po pierwsze, nie został on tego nauczone w młodości. Po drugie, jest to dla nich niebezpieczne w kontekście zdrowia. Taksówki są wykorzystywane raczej okazjonalnie i zazwyczaj nie w kontekście poruszania się pomiędzy Zieloną Górą a sąsiednimi miejscowościami. Logistycznie łatwiej jest bowiem wsiąść do własnego samochodu.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Miasto Zielona Góra dba o bezpieczeństwo ruchu drogowego, natomiast widzimy, że są takie miejsca, w których tak jak wcześniej wspomniano, osiedla są praktycznie „odcięte” ponieważ nie ma tam chodników prowadzących do pozostałych części Zielonej Góry. Z drugiej strony, istnieją takie miejsca, gdzie znajdują się niedoświetlone przejścia dla pieszych lub nawet całe ulice. Miasto dba o wymianę lamp na bardziej energooszczędne w tych miejscach które tego wymagają, ale świetnie by było, gdyby gmina skorzystała z możliwości montowania lamp solarnych. Po co my, mieszkańcy, musimy płacić z naszych podatków za prąd, skoro takie lampy mogłyby ładować się za dnia, a w nocy świecić dzięki w ten sposób zgromadzoną energią.
Elektromobilność i ochrona klimatu, środowiska	<ul style="list-style-type: none"> Obecnie „przerabiamy” zakup autobusów elektrycznych. To bardzo duża inwestycja, która zostanie zrealizowana przez miasto. Dzięki niej znaczna część taboru będzie przyczyniać się do ochrony środowiska. Jako mieszkańcy Zielonej Góry jesteśmy dumni z tego, że miasto jest jednym z liderów pod tym względem w Polsce. Cieszymy się z tego, że nasze miasto rozwija się w tym kierunku. Inną kwestią jest jednak to, że komunikacja powinna być ekonomicznie opłacalna. Należy pamiętać o dwóch kwestiach: maksymalizacji liczby podróży poprzez zwiększenie połączeń i pojazdów, a także minimalizacji kosztów. Istnieją plany, aby wybudować stacje solarne, ładujące akumulatory autobusów ze słońca. Czy ta inwestycja powstanie – czas pokaże. Dopiero wtedy będziemy mogli ocenić zapowiadane przez prezydenta kwestie rozwoju ekologicznego i elektromobilności w Zielonej Górze.
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> Dzięki bliskości drogi szybkiego ruchu – S3, mieszkańcy Zielonej Góry nigdy nie mieli większych problemów z wjazdem dużych samochodów ciężarowych do miasta. Jeżdżą po nim głównie samochody, które służą zabezpieczeniu potrzeb konsumpcyjnych mieszkańców. Oczywiście, istnieje mały ruch tranzytowy pomiędzy mniejszymi miejscowościami a Zieloną Górą. Trzeba zwrócić bardzo dużą uwagę na kwestie przemieszczania się tych pojazdów, a także tworzenia niebezpiecznych dla ludzi ciągów komunikacyjnych.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Generalnie mieszkańcy uważają, że planowanie przestrzenne stoi na stosunkowo dobrym poziomie, poza małymi wyjątkami. Zwracają uwagę na bardzo częste korki w mieście, związane z przemieszczaniem się mieszkańców okolicznych miejscowości z do miasta, a także kwestie dotyczące parkowania samochodów w centrum i w pobliżu centrum Zielonej Góry.

	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje parkingów wielopoziomowych w pobliżu centrów miasta, tak aby znacznie odciążać ruch pojazdów wewnątrz i w najbliższym sąsiedztwie centrum.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Uważamy, że promocja przemieszczania się po mieście transportem publicznym jest na bardzo niskim poziomie. Kompletnie nie widzimy tutaj podkreślenia roli kompatybilnego, całościowego systemu. • Chcielibyśmy mieć możliwość korzystania z jednej karty miejskiej, dzięki której moglibyśmy jeździć autobusami różnych przewoźników oraz koleją. • Możliwości i formy zakupu biletu są bardzo mało przejrzyste i niewystarczająco promowane. Miasto „polegnie” w tej sferze, jeżeli nie wprowadzi jasnych, czytelnych i precyzyjnych zasad płacenia za komunikację. • Inną rzeczą są nawyki komunikacyjne – powinniśmy je wyrabiać u najmłodszych mieszkańców Zielonej Góry, czyli odzwyczajając od korzystania z samochodu na rzecz alternatywnych środków transportu. Niestety kompletnie nic nie dzieje się w tym kierunku. Więc dzieci w Zielonej Górze wręcz wzorują się na swoich rodzicach, którzy przemieszczają się głównie własnymi autami. Wyrabia to u dzieci nawyki zupełnie odwrotne od tego, co chcielibyśmy osiągnąć w przyszłości.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.1.3. GRUPA NR 3 – 8 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny na terenie Zielonej Góry nie jest całkowicie wydajny w kontekście godzin w jakich jeżdżą autobusy, nie jest też skoordynowany z innymi liniami autobusowymi, tak aby płynnie przemieszczać się z jednej części miasta do drugiej. • Transport publiczny w Zielonej Górze nie spełnia oczekiwań mieszkańców zarówno pod kątem częstotliwości kursów i tras. Podobnie jest z połączeniami pomiędzy zieloną górą a miejscowościami położonymi w jej pobliżu – respondenci uważają, że jest to dosyć utrudnione i mało wydajne. • Utrudnione jest także przemieszczanie się przy użyciu autobusów komunikacji miejskiej w godzinach nocnych. • Rozmówcy zidentyfikowali istnienie tzw. „białych plam” w transporcie publicznym. Oznacza to, że nie ma możliwości dotarcia do wszystkich ważnych miejsc w mieście autobusem ponieważ po skorzystaniu z autobusu i wysiadce na przystanku i tak trzeba jeszcze 10-15 minut przeznaczyć na dojście do celu. W sytuacji kiedy jest ładna pogoda jest to dosyć przyjemne, natomiast w porze jesiennej, zimowej i częściowo wiosennej bywają takie dni że jest zupełnie odwrotnie (deszcz, śnieg).
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Ważnym aspektem uniemożliwiającym poruszanie się po Zielonej Górze koleją jest brak odpowiedniej liczby przystanków kolejowych, nawet takich które mogłyby być wykonane w technologii „niskocenovowej”. Jest jeden główny dworzec kolejowy i jeden dodatkowy przystanek, konieczne jest więc stworzenie większej liczby przystanków o gęstym rozmieszczeniu, aby wykorzystać potencjał transportu kolejowego w mieście.

Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Ruch rowerowy w Zielonej Górze wydaje się optymalnie zaplanowany - mamy ścieżki rowerowe, ale w lokalizacjach, w których ruch na ulicach jest o mniejszym zagęszczeniu, tam rowerzyści mogą jak najbardziej korzystać z jazdy ulicą, ewentualnie jeśli szerokość chodników na to pozwala - również z chodników. • Ciągi komunikacyjne rowerowe nie są wszystkie ze sobą połączone i nie umożliwiają skoordynowanego poruszania się po mieście rowerem. Dlatego wskazane aby, w najbliższym czasie miasto partycypowało w stworzeniu mapy najbliższych wyszukującemu ścieżek rowerowych. Powinny to być tak zaplanowane, aby możliwe było tworzenie map przejazdu pomiędzy różnymi częściami miasta.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Po Zielonej Górze można przemieszczać się pojazdami współdzielonymi – w tym także hulajnogami elektrycznymi i samochodami. Można korzystać z wypożyczalni aut typu carsharing, np. Panek, ale liczba aut jest zbyt mała, aby system był popularny. • W mieście funkcjonują także firmy taksówkarskie. W ocenie rozmówców w sytuacjach kryzysowych jest to dobra alternatywa dla transportu publicznego – w momencie gdy potrzebny jest szybki dojazd w określone miejsce. Systematyczne korzystanie z tego rodzaju transportu jest jednak zbyt drogie dla mieszkańców.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> • Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Zielonej Górze jest zróżnicowany. Są bardziej niebezpieczne lokalizacje, w których dochodzi do stłuczek i wypadków, które mogą zakończyć się utratą zdrowia pieszego lub kierowcy. Mowa tutaj m.in. o przejściach dla pieszych – nie wszystkie są doświetlone, często brakuje też sygnalizacji świetlnej. Przyczyną tego są często źle pojęte oszczędności (częściowe wygaszanie oświetlenia) lub wadliwie działające oświetlenie.
Elektromobilność i ochrona klimatu, środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • Mało kogo stać na zakup samochodu elektrycznego. Elektromobilność to fikcja dla osób, które nie posiadają środków wystarczających do kupna takiego środka transportu, czy nawet skutera elektrycznego. • Oczywiście wspieranym rozwiązaniem są autobusy elektryczne, które będą zasilane energią wytwarzaną ze słońca. • Po Zielonej Górze jeździ już sporo autobusów elektrycznych, ale wciąż to jest wczesny etap inwestycji i pojazdy te wciąż nie obsługują wszystkich linii we wszystkich godzinach. Na pewno jednak jest to dobry początek działań na rzecz tego, aby powietrze w Zielonej Górze było czystsze.
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Dzięki temu, że Zielona Góra znajduje się w pobliżu trasy S3, na pewno ruch tranzytowy przez miasto zmniejszył się. Żyje się w nim teraz o wiele bezpieczniej. • Pomimo tego ruch samych mieszkańców, jak również mała logistyka (zwłaszcza w godzinach porannych i popołudniowych) na głównych arteriach miasta powoduje, że w tych relacjach pojawiają się często korki. • Jak większość mieszkańców miasta uważamy, że w Zielonej Górze nie powinno być aż takich korków jak występują one obecnie. Ruch samochodowy powinien być o wiele lepiej zaplanowany i bardziej dopasowany do możliwości przepustowych infrastruktury drogowej miasta. Mieszkańcy powinni otrzymywać możliwość korzystania z innych środków transportu, alternatywnych wobec samochodu.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> • Generalnie planowanie przestrzenne w Zielonej Górze pozostawia wiele do życzenia. Miasto powinno być lepiej zaplanowane pod względem komunikacyjnym. Polepszyłoby to atrakcyjność miasta, również w okresie organizowania w nim wydarzeń masowych, takich jak Winobranie. Miasto powinno być promowane jako m.in. centrum wina w Polsce zachodniej.

Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • W sferze edukacji miasto dość dobrze współpracuje z mieszkańcami. Informuje o swoich działaniach, ruchach, forma komunikacji jest bardzo przejrzysta. • Wydaje się jednak, że mieszkańcy nie zdają sobie sprawy z kosztów funkcjonowania miasta, jak również kosztów inwestycji. Z tego powodu mają oni często zbyt duże wymagania w kontekście planowanych i pożądaných inwestycji. Uważamy więc, że najważniejszym elementem promocji i edukacji mieszkańców powinno być informowanie o zakresie i koszcie inwestycji.
---------------------	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.1.4. GRUPA NR 4– 7 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Dostępność przystanków: <ul style="list-style-type: none"> a) W opinii badanych, na terenie ZNOF są miejsca, w których dostępność do przystanków autobusowych jest ograniczona. Taka opinia odnosiła się zarówno do obszarów miejskich, jak wskazane przez badanych miasto Zielona Góra, jak i również w odniesieniu do obszarów o zabudowie wiejskiej tj. terenów sołectw. b) Centrum miasta wg badanych nie sprawia raczej większych problemów komunikacyjnych, połączenia są dobre. Informacje do badanych dochodzą również w wyniku rozmów z innymi osobami, które korzystają z komunikacji miejskiej, co respondenci zaznaczyli: „Te osoby są zadowolone”. • Wg badanych transport indywidualny najczęściej wybierają osoby, które mieszkają, np. na dużych osiedlach domów jednorodzinnych (obrzeża Zielonej Góry oraz pobliskie sołectwa - główne trasy dojazdowe). • Problematyczne obszary: <ul style="list-style-type: none"> a) Wyłączony wiadukt na ul. Zjednoczenia w Zielonej Górze. b) Brak komunikacji miejskiej poza miastem – jest tylko komunikacja związku powiatowo-gminnego albo inne firmy. To problem w przemieszczaniu się mieszkańców spoza Zielonej Góry. c) Przystanki w sołectwach – obrzeżach Zielonej Góry. Są one jedynie zlokalizowane wzdłuż głównych ulic, niektóre osiedla rozrastają się wszcz i nie jest to uwzględnione w obecnym rozplanowaniu przystanków. Akceptowalną odległością dla zdrowej osoby jest 10 min pieszo, to ok. 1 km. Dla osób starszych lub niepełnosprawnych pokonanie dystansu 1 km odległości do przystanku jest uciążliwy/stanowi problem. • Pozytywna ocena: <ul style="list-style-type: none"> a) komunikacja miejska w centrum miasta - obsługa osiedli wielorodzinnych, pozytywnie oceniane jest dotychczasowe rozplanowanie połączeń autobusów. b) podróż komunikacją miejską z południa na północ miasta również nie sprawia mieszkańcom problemu. • Negatywna ocena: <ul style="list-style-type: none"> a) połączenia autobusowe, które nie są dostosowane do popytu/do ruchu mieszkańców/do godzin szczytu - dojazdy do szkoły, do pracy.

- Układ systemu komunikacyjnego zdaniem jednego z ankietowanych, przypomina kształtem gwiazdę - przemieszczanie się komunikacją pomiędzy poszczególnymi jej „promieniami” jest dla mieszkańców uciążliwe. Wskazanymi przykładami były miejsca strefy przemysłowej, gdzie duża liczba mieszkańców dojeżdża do miejsca pracy: Drzonków, Nowy Kisielin (strefa ekonomiczna/przemysłowa), Kietpin oraz obszary, w których znajdują się placówki oświatowe, czy szkolnictwa wyższego, jak, np. ul. Botaniczna (m.in. szkoły: Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 „Budowlanka”, Zespół Szkół i Placówek Kształcenia Zawodowego, Licea Ogólnokształcące). Jak wskazał badany, podróż do tych miejsc „w poprzek” gwiazdy stanowi problem ze względu na odległość tych miejsc i czas podróży. Rejony znajdujące się pomiędzy poszczególnymi „promieniami” są źle skomunikowane. Wypowiedź: „Zamiast 8 km, musimy tak naprawdę przejechać pewnie 20-25 km i tutaj chodzi przede wszystkim o czas”.
- Innymi wskazanymi problematycznymi obszarami w kontekście przemieszczania się mieszkańców są: Przylep, Łężyca, Zawada. Kwestia połączeń do miejsc edukacji, czy rekreacji (stadnina koni, kompleksy sportowe) jest uciążliwa. Mieszkańcy tych terenów dostęp do różnych oddalonych miejsc mają ograniczony.
- Propozycja ankietowanych: Stworzenie dodatkowych linii pomiędzy „promieniami” gwiazdy, tak aby zwiększyć możliwość mieszkańców w przemieszczaniu się komunikacją miejską do pracy, czy do szkoły.
- Przystanki kolejowe powinny być rozmieszczone w mniejszych odległościach. „Nie powinno być tak, że po przystanku Centrum jest przystanek kolejne sołectwo”, pomiędzy nimi powinny powstać kolejne przystanki, tak aby zmniejszyć odległości i zwiększyć mobilność mieszkańców transportem kolejowym.
- 10-15 min. na dojazd z przystanku do Uniwersytetu jest akceptowalną granicą.
- Powody wyboru komunikacji miejskiej: odległość zamieszkania (duże osiedla-sołectwa); czas podróży większy niż 20 min - dojazd do celu może być dla niektórych uciążliwy, w szczególności dla osób mniej sprawnych fizycznie; aspekty ekonomiczne - niskie ceny biletów (np. bilet kosztujący 1 zł dla osób w wieku emerytalnym); pozyskanie dodatkowego czasu - możliwość wykorzystania czasu dojazdu na inne czynności, np. skorzystanie z Internetu, przeczytanie książki; komfort jazdy - klimatyzacja, ogrzewanie, odpoczynek; oszczędność czasu - nie traci się czasu na odśnieżanie samochodu.
- Badani dostrzegają nierówny dostęp mieszkańców do pełnej infrastruktury przystankowej. Nie w każdej lokalizacji są m.in. wiaty, ławki, tablice cyfrowe z rozkładem. Badani są świadomi niektórych problemów technicznych związanych z zapewnieniem pełnej infrastruktury przystankowej, np. pobocze drogi, czy płot.
- Jednak są miejsca, w których badani nie dostrzegają przeszkód w zapewnieniu wystarczającej, komfortowej dla mieszkańców infrastruktury. Jak wskazali badani, brakuje niektórych elementów infrastruktury, np. ławki, czy zadaszenia, w lokalizacjach takich jak:
 - a) Osiedle Leśne;
 - b) ul. Wiewiórcza – brakuje wiaty;
 - c) Drzonków – brakuje wiaty.
- Badani dostrzegają jednak niektóre komplikacje techniczne, np. rzeczywisty brak miejsca na postawienie wiaty.
- Jeżeli chodzi o jazdę autobusem do pracy, to jedna z badanych wskazała na negatywne doświadczenia. Jak wskazała dojazd do pracy z Drzonkowa do Zielonej Góry na ul. Zachodnią autobusem nr 10 jest bardzo długi, to ok. 40 min (z korkami). Innym

	<p>sposobem na przemieszczenie się do pracy jest również samochód, który dla badanej nie wpływa na skrócenie czasu dojazdu do miejsca pracy i jest zdecydowanie rzadziej wykorzystywany ze względu na niższe koszty dojazdu autobusem (bilet za 1 zł dla osób w wieku emerytalnym).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zdania w zakresie komfortu jazdy komunikacją miejską były zróżnicowane. Niektórzy przywoływali obecne w autobusie ogrzewanie, czy klimatyzację, która zresztą, jak zaznaczyli, nie zawsze jest w pełni sprawna. Inne postawy, które się pojawiły odnosiły się do negatywnych aspektów wynikających z korzystania z komunikacji miejskiej i w tym przypadku odwołano się do osobistych doświadczeń, np.: przypadek zbyt wysokiej temperatury- niedostosowane temperatury ogrzewania; brak miejsca w autobusie - niekiedy niedostosowane są autobusy do liczby pasażerów / do mobilności mieszkańców w danych godzinach, w danych lokalizacjach. • W godzinach szczytu powinny być eksploatowane dłuższe autobusy na odcinkach, które są najbardziej „obłożone” albo dodana powinna być dodatkowa linia, aby zwiększyć komfort jazdy mieszkańców i zwiększyć szanse na możliwość skorzystania z publicznego środka transportu - autobusu większej liczby pasażerów. • Wykorzystanie dodatkowych, mniejszych pojazdów - busów, które dojeżdżałyby do miejsc problematycznych, niedostępnych dla większych autobusów. • Częstotliwość przyjazdów autobusów w opinii badanych nie stanowi problemu w centrum Zielonej Góry, w przeciwieństwie do sołectw, obrzeży miasta, np. Jany, Ługowo, Sucha, gdzie liczba kursów jest ograniczona. • Kwestia dostępności i opcji biletowych nie stanowi znacznego problemu. Ceny biletów jak wskazali badani są niskie, co jest w przypadku niektórych osób powodem wyboru transportu publicznego. Jednak badani wskazywali, iż dobrym rozwiązaniem dla mieszkańców byłoby wprowadzenie wspólnych, zintegrowanych biletów. Wprowadzenie takiej możliwości byłoby wyjściem naprzeciw potrzeb mieszkańców, którym zdecydowanie łatwiej i wygodniej byłoby kupić jeden bilet na różne środki transportu, w jednym miejscu, w jednej kasie. Zdecydowanie zaoszczędziłoby, to czas mieszkańców, którzy być może chętniej korzystaliby z tego typu transportu. • Bilety powinny posiadać wspólną taryfę ulgową u różnych przewoźników transportu publicznego. • Zintegrowanie przystanków autobusowych, wspólne przystanki dla autobusów MZK i ponadlokalnych, spoza obszarów miasta - problematyczne dla mieszkańców są przesiadki z jednego przewoźnika na drugiego. • Ankietowani wskazali lokalizacje, w których brak przystanków lub jest za mało kursów: <ul style="list-style-type: none"> a) osiedle Jędrzychów - brakuje przystanków; b) Zawada i Krępa – za mało kursów; c) osiedle Wyczółkowskiego - brakuje przystanku; d) Dolina Zielona, Sulechowska - brakuje przystanków; e) wokół deptaku - krótki autobus; f) Barcikowice - brakuje przystanków; g) Ochla - za mało przystanków; h) Przylep - za mało przystanków; i) Sucha- za mało przystanków; j) Zatonie - za mało przystanków;
--	--

	<p>k) Nowy Kisielin- za mało przystanków;</p> <p>l) Drzonków - za mało przystanków;</p> <p>m) Racula, ul. Witosa - za mało przystanków.</p>
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Badani dostrzegają potencjał transportu kolejowego, który nie jest w pełni wykorzystany, ponieważ brakuje przystanków w granicach miasta, w obszarach sołectw. • Wg badanych istotną kwestią w zwiększeniu liczby osób, które chętniej poruszałoby się środkami transportu publicznego, są bilety. Powinny one być zintegrowane - na jednym bilecie powinna być możliwość podróży różnymi środkami transportu. • Powinno się wprowadzić zintegrowany bilet na: parkingi, kolej aglomeracyjną i na komunikację publiczną w obrębie całego obszaru ZNOF. • Badani dostrzegają potencjał transportu kolejowego, ponieważ obserwują jak duża liczba osób, np. z Nowej Soli, Krosna, Żar, przyjeżdża do pracy do Zielonej Góry, co powoduje znaczne korki na wjeździe do miasta z każdej strony. Jak wskazali przykładowo badani, widać to np. ze strony Nowej Soli, Starego Kisielina - Zaboru, Przylepu, Łężycy, czy Krosna Odrzańskiego. • W opinii badanych wybudowanie kolei aglomeracyjnej może wpłynąć na wzrost zainteresowania mieszkańców tym transportem. Problemy mogą wynikać z nieodpowiedniego rozkładu jazdy: „Jeżeli będzie, to 1 na godz., to może to być za rzadko”. Wg badanych dużo zależy od tego jak przebiegnie współpraca z PKP. • Przystanki autobusowe powinny być zintegrowane z przystankami kolejowymi.
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Ścieżki rowerowe nie są zintegrowane, brak ciągłości, niespójne trasy ścieżek rowerowych; konieczność przejeżdżania na inną stronę jezdni, schodzenia z roweru. • Brak ścieżki rowerowej przez Raculę i Drzonków - brakuje połączenia szlakiem rowerowym. • Ciężko jest dojechać przez Przylep do Czerwieńska, miejscowości Płoty. • Wśród badanych obserwowana jest poprawa bezpieczeństwa pieszych w mieście - wyspy i doświetlanie przejść. • Brakuje tras spacerowych, piesi często chodzą ścieżkami rowerowymi. • Brakuje dojazdu do terenu Lubuskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. • Ścieżka powinna zostać zbudowana wzdłuż nowej obwodnicy - wielu młodych ludzi dojeżdża do pracy. Oni chętnie skorzystaliby z możliwości dojazdu rowerem. • W śródmieściu chodniki są w złym stanie, nie są dostosowane do osób przemieszczających się na wózku inwalidzkim, czy ogólnie osób, które mają problemy z poruszaniem się. • Wysokość progów nie jest dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. • Nie ma zapewnionej odpowiedniej infrastruktury chodnikowej w niektórych miejscach. • Problemem jest również zabytkowe centrum, gdzie nie może być zapewniona odpowiednia płaska infrastruktura chodnikowa.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Badani dostrzegali na początku duże zainteresowanie wśród mieszkańców względem przemieszczania się po mieście rowerami publicznymi. Trend ten wśród mieszkańców wyparło pojawienie się hulajnóg. W tym przypadku badani dostrzegali pewne

	<p>mankamenty tych pojazdów tj. pozostawianie hulajnóg przez mieszkańców w różnych miejscach, co zagrażało bezpieczeństwu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hulajnoga jest szybsza i wygodniejsza niż rower, można ją pozostawić w dowolnym miejscu. • Ze względu na ukształtowanie terenu miasta mieszkańcy częściej wybierają hulajnogę niż rower, rowery są dostępne sezonowo. • W kwestii carsharingu, badani zaobserwowali wejście na zielonogórski rynek firmy Panek, jednak jak wskazali, nie korzystali z jej usług i też system ten nie przyjął się w mieście. • Mieszkańcy zdecydowanie częściej korzystają z przewozu oferowanego przez Bolt, czy Uber, rozwiązania te są korzystniejsze cenowo.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> • Jako miejsca szczególnie zakorkowane, mieszkańcy wskazali: <ul style="list-style-type: none"> a) trasę do Drzonkowa; b) ul. Olimpijską w Raculi; c) rondo na wyjeździe, skrzyżowanie z ul. Witolda Pileckiego; d) ul. Botaniczną; e) Łężycę; f) Przylep; g) dojazd z Zielonej Góry do Czerwieńska; h) Stary Kisielin; i) Ochłę; j) ul. Kożuchowską przy Emilii Plater; k) ul. Dworcową. • Jako miejsca niebezpieczne mieszkańcy wskazali: <ul style="list-style-type: none"> a) drogę na Żary; b) drogę na Krosno; c) drogę z Kisielina do Janów (zła nawierzchnia); d) drogę z Ochli do Świdnicy (zła nawierzchnia).
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy z obszaru ZNOF kluczowe sprawy załatwiają w Zielonej Górze (dodatkowo korzystają z obiektów kultury: Filharmonii, Teatru, kin, placówek edukacyjnych), Nowej Soli (dodatkowo edukacja) i Sulechowie (dodatkowo edukacja). • Większość mieszkańców z Nowej Soli dojeżdża do pracy do Zielonej Góry. • Hale TJX Europe Centrum Dystrybucji (w Sulechowie), Amazon, Ingram odciążają ruch w kierunku Zielonej Góry. • Obszary problemowe zidentyfikowane przez rozmówców: <ul style="list-style-type: none"> a) Zastal - tereny przemysłowe, problemy komunikacyjne; b) Castorama – złe zagospodarowanie przestrzenne terenu; c) bliskość lotniska; d) oczyszczalnia;

	<p>e) wysypiska śmieci;</p> <p>f) długi czas remontu linii kolejowej - 3 lata jest już wyłączona linia pomiędzy Zieloną Górą przez Czerwieńsk do Zbąszynka;</p> <p>g) brak ścieżki rowerowej z Zielonej Góry w kierunku Zaboru;</p> <p>h) Czerwieńsk - Zielona Góra - problem komunikacyjny; wyłączenie z dostępu do kolei.</p> <p>Pozytywne rozwiązania:</p> <p>a) Os. Pomorskie, Mazurskie - łącznik do drogi ekspresowej;</p> <p>b) dwie drogi dojazdowe do Jędrzychowa;</p> <p>c) łącznik między ul. Ptasią a Botaniczną;</p> <p>d) Aglomeracyjna - zmieniła nawyki komunikacyjne;</p> <p>e) Ul. Westerplatte;</p> <p>f) Dolina Gęśnika;</p> <p>g) Strefa aktywności gospodarczej - miejsce na rozwój firm;</p> <p>h) Przystanek kolejowy przy eobuwie.pl;</p> <p>i) Zagospodarowanie terenów starej Estrady;</p> <p>j) Basen;</p> <p>k) Planetarium;</p> <p>l) Centrum przyrodnicze;</p> <p>m) Centrum przesiadkowe;</p> <p>n) Park w Zatoniu;</p> <p>o) Park w Kiełpinie;</p> <p>p) Ścieżka rowerowa Jędrzychów – Zatonie;</p> <p>q) Ścieżka rowerowa Zatonie – Ochla;</p> <p>r) „Zielona strzała”;</p> <p>s) Dostęp do S3;</p> <p>t) Strefy przemysłowe w Nowej Soli i Sulechowie.</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.2. SULECHÓW

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy Sulechów oraz przedstawiciele innych grup interesariuszy powstania PZMM (lokalny biznes, organizacje społeczne, samorządowcy, urzędnicy).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 15.02.2023 r., godz. 17:00-20:00.

Liczba uczestników FGI: 12 osób, 3 grupy.

Kluczowe ustalenia:

1.2.1. GRUPA NR 1 – 4 OSOBY

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy Sulechowa jeżdżą do Zielonej Góry, np. do Urzędu Skarbowego, czy do niektórych banków. Mieszkańcy miejscowości Brody praktykują podróże na zakupy do Czerwieńska, bo mają większy wybór produktów i krótszy dystans niż do Sulechowa. Mieszkańcy Cigacic jeżdżą w kierunku Sulechowa i Zielonej Góry, np. do szkół, pracy. • Badani wskazali, że najczęściej przemieszczają się samochodem - są to mieszkańcy miejscowości Brody, Sulechowa, Cigacic. Mieszkańcy Brodów i Pomorska również podróżują promem do Czerwieńska, np. po zakupy. Najrzadziej albo wcale (w przypadku niektórych) w celu przemieszczenia się wykorzystywany jest autobus. Do transportu kolejowego mieszkańcy nie mają dostępu. • Jeden z badanych podkreślił, że wdraża zmianę stylu przemieszczania na pieszy i rowerowy. • W dyskusji przywoływano również obserwacje wśród innych mieszkańców, u których dostrzegalny jest ten sam trend, czyli przede wszystkim wybór samochodu. Badani dostrzegają, że stan posiadania samochodów się zwiększa i przekracza liczbę jednego na rodzinę. • Stopniowe wykluczanie mobilności, czyli zmniejszająca się częstotliwość autobusów PKS, rezygnacja prywatnego przewoźnika Da-Mi, który w szczególności utrzymywał się z dojazdów szkolnych, czy wyłączenie stacji kolejowej w Pomorsku, czy w Sulechowie, stworzyło sprzyjające warunki do rezygnacji mieszkańców z tego typu transportu. Takie działania badani postrzegali jako zdecydowanie negatywne, gdyż wpłynęły znacząco na zmianę stylu poruszania się mieszkańców, którzy zmuszeni byli zorganizować sobie indywidualny transport przez, to jak określono tzw. „wykluczenie komunikacyjne”. • Kwestia, która przeważa w opinii badanych, to potrzeba niezależności czasowej i mobilnościowej. Ta wygoda podróży podczas, której załatwiane są różne sprawy w różnych lokalizacjach i myśl o możliwości bezpośredniego dojazdu do celu przeważa w wyborze tego środka transportu. • Mieszkańcy potrzebują swobody w przemieszczaniu się, którą wymusza różnorodność codziennych spraw (praca, szkoła, zakupy, sprawy urzędowe, wizyty u lekarzy itp.). • Zdania mieszkańców nt. przyczyny wyboru samochodu były naprawdę różne. Niektórzy wskazywali, że przyczyna leży w zmieniającym się stylu życia. Jak podkreślono życie w ciągłym biegu, wygoda i komfort oraz lenistwo jest główną przyczyną, dla której najczęściej wybierany jest samochód. Inna część badanych była

	<p>odmiennego zdania. Podkreślano, że właściwie obecnie obserwują jak kwestie ekonomiczne wymuszają częściowo zmianę w dokonywaniu wyborów środka transportu. Argumentacją były kwestie tj. problem ze znalezieniem parkingów w Zielonej Górze i ich cena.</p>
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Powody wyboru transportu publicznego – autobusu: większość z badanych nie korzysta z ponadlokalnego transportu autobusowego. Podkreślają, że częstotliwość przejazdów jest nie wystarczająca, aby zgrać czasowo i logistycznie wszystkie sprawy. <ol style="list-style-type: none"> a) uczniowie dojazd do szkoły; b) osoby starsze dojazd do lekarza; c) wydarzenia kulturalne, imprezy; d) aspekty ekonomiczne: cena biletu, np. w Zielonej Górze uczniowie w ogóle nie płacą; dopłaty pracodawcy do dojazdów pracownika; koszty związane z utrzymaniem samochodu, cena paliwa. • Bardzo negatywnie postrzegane jest przez mieszkańców ograniczanie mobilności, które stopniowo następowało: zmniejszenie liczby częstotliwości autobusów, czy wyłączenie stacji kolejowych. Badani dokonując oceny transportu często powracali do przeszłości oraz przywoływali przykłady rozwiązań funkcjonujących na Zachodzie, czy to po stronie niemieckiej, czy w Szwajcarii. • Funkcjonujące dawniej dojazdy z Łężycy do Pomorska podmiejskim autobusem - takie połączenie postrzegane było jako pozytywne rozwiązanie, a którego obecnie już nie ma. Jadąc z Łężycy do Zielonej Góry dojeżdżał on do promu, była również wówczas pętla - mieszkańcom brakuje takiego połączenia. • Badani rzadko albo wcale nie korzystają z autobusów dalekobieżnych, dlatego też nie posiadali wystarczającej wiedzy nt. poczekalni PKS. Nie mogli wskazać, czy funkcjonuje i nie byli pewni, czy jest tam toaleta, gdyż w większości poruszają się samochodem. Podkreślali, że istotnym rozwiązaniem, które powinno być ujęte przy przygotowywaniu infrastruktury przystankowej jest poczekalnia (która jest niezmiernie istotna przy niższych temperaturach) oraz dostęp do toalety. • Pozytywnie oceniany był prywatny przewoźnik Da-Mi i częstotliwość przyjazdów co pół godziny oraz ceny biletów. • Infrastruktura przystankowa w Sulechowie została oceniona dobrze, jako wystarczająca i odpowiadająca potrzebom. Zaznaczano, że są dobrze wyznaczone i oznaczone przystanki autobusowe. • Mieszkańcy wielokrotnie podkreślali, że częstotliwość autobusów jest zbyt niska, a problem związany z małą liczbą kursów najbardziej dotyka osoby starsze, które mają ograniczoną możliwość przemieszczania, np. częstotliwość przyjazdów autobusów co 2 godz. bez odpowiedniej infrastruktury przystankowej tj. zamkniętego budynku - poczekalni z toaletą i krzeselkami, jest znacznym problemem i utrudnieniem. • Transport autobusowy w Cigacicach, Brodach i Sulechowie wg badanych jest ograniczony, obecny rozkład nie pozwala na swobodne przemieszczanie się. Mieszkancka Cigacic zaznaczyła, że problematyczne są godziny powrotne. Niezadowolenie wywołuje brak możliwości skorzystania z kursu autobusu szkolnego przez innych mieszkańców Cigacic. • Badani jako przyczynę zmniejszonej częstotliwości kursów autobusowych, bądź wycofywania się przewoźników z ich terenów jak, np. Da-Mi, postrzegają kwestie ekonomiczne, jak wskazywali „to się im się nie opłaca”. Zaznaczyli również, że dostępne środki - dopłaty 30 mln na autobusy, na zabezpieczenie transportu na różnych trasach do mniejszych miejscowości - są niewystarczające.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bilet powinien być zintegrowany – jeden bilet na różne środki transportu. Przystanki różnych środków transportu powinny być w odległości, którą będą mogły pokonać bez problemu starsze osoby - tzw. mikro- bądź makrocentra przesiadkowe. • W opinii jednej z badanych na trasie Zielona Góra - Sulechów autobusy powinny częściej jeździć przez trasę Zawada i Cigacice niż po drodze szybkiego ruchu. Pokonanie tej trasy jak wskazano zajmuje tyle samo czasu, więc transport publiczny powinien jeździć trasami, które po drodze mają różne miejscowości, aby więcej osób mogło skorzystać bez ograniczeń wynikających z konieczności dotarcia do przystanków.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Z tego rodzaju transportu badani również rzadko albo wcale nie korzystają, gdyż w miejscowościach, w których mieszkają nie posiadają możliwości podróży koleją pomimo dostępnej infrastruktury tj. torów, czy budynku dworca, który obecnie nie funkcjonuje, a jego część została przeznaczona na mieszkania. • W kwestii otwarcia nowych połączeń opinie badanych były zróżnicowane. W tym zakresie pojawiło się bardzo sceptyczne podejście jednej z mieszkanki. • Poza tym zaznaczono, że stacja kolejowa w Pomorsku nie ma racji bytu. Jedna z badanych stwierdziła, że taki transport nie będzie cieszył się znacznym zainteresowaniem. • Pomimo tego, badani w większości dostrzegają potencjał kolei. Niejednokrotnie odwoływali się do przeszłości kiedy funkcjonowały stacje kolejowe, kiedy były dostępne połączenia kolejowe w Pomorsku, Sulechowie, czy Cigacicach. Dlatego też w momencie kiedy zawieszono ruch, nie byli zadowoleni. Mieszkańcy również dostrzegają problemy we współpracy kolei z samorządem. • Mieszkańcy jednogłośnie wskazali, iż główną przeszkodą w realizacji budowy kolei aglomeracyjnej będą kwestie ekonomiczno-finansowe. Jako przeszkodę techniczno-logistyczną wskazano barierę rzeczną i konieczność budowy kolejnego mostu.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Powody wyboru roweru: <ol style="list-style-type: none"> a) rekreacja i turystyka, aspekty zdrowotne – w wolne dni, szczególnie na krótkich odcinkach do 5 km; b) po zakupy, do pracy; c) rosnące koszty związane z utrzymaniem samochodu, paliwo. • Ścieżki rowerowe, które były zrobione z kostki polbrukowej stwarzają zagrożenie, np. ścieżka do i w samych Cigacicach. Wskazano również na złe łączenie polbruków. • Pogarszający się stan ścieżki z Zielonej Góry do Cigacic; pękająca nawierzchnia, która została za blisko położona rowów melioracyjnych. • Brakuje stojaków na rowery, nie ma wyznaczonych miejsc, gdzie mieszkańcy mogliby zostawić rower. W latach wcześniejszych dochodziło nawet do samoorganizacji mieszkańców, gdzie mieszkańcy używali miejsca na swoim podwórku. • Mieszkańcy uważają, że dzięki powstającym marketom zyskują infrastrukturę pieszą oraz parkingową. • Podczas dyskusji podkreślano, że mieszkańcy najczęściej przemieszczają się rowerami w celach turystyczno-rekreacyjnych na odcinku Cigacice -Sulechów, niż w celu dotarcia do miejsca pracy. Badani dostrzegają ten odcinek jako problematyczny do przemieszczania się pieszo - jako barierę w takim przemieszczaniu mieszkańcy wskazują wiadukt, co uniemożliwia dotarcie do celu w krótkim czasie. Jako „białą plamę” mieszkańcy wskazywali wiadukt, który uniemożliwia mieszkańcom szybkie przemieszczanie pieszo, rowerowe.

	<ul style="list-style-type: none"> • Badani uważają, że oprócz ścieżek rowerowych należałoby, również zapewnić dostęp do rowerów miejskich w Sulechowie, tak samo jak mają mieszkańcy Zielonej Góry. • Potencjał rowerów publicznych dostrzegany jest także w Cigacicach.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa obwodnicy była przez mieszkańców pozytywnie oceniana w kontekście przemieszczania się samochodem. Pomysł ten postrzegany był jako możliwość rozwiązania problemów komunikacyjnych m.in. Płotów, czy Czerwieńska.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura wg mieszkańców nie jest wystarczająca do swobodnego przemieszczania się osób o ograniczonej mobilności: <ul style="list-style-type: none"> a) brakuje dźwiękowej sygnalizacji przejściach; b) brak oznaczeń poziomych dla niewidomych; c) mieszkańcy dostrzegają zmiany w przystosowaniu wysokości chodnika przy przejściach. • Wskazano również miejsca, które nie są przystosowane do bezpiecznego przemieszczania: <ul style="list-style-type: none"> a) brak wyznaczonego, bezpiecznego przejścia na skrzyżowaniu Narutowicza z Wańkowicza i Brzozową; brak znaków poziomych na ul. Wiejskiej w Sulechowie; b) w miejscowości Brzezie nie ma kompletnej i spójnej sieci chodników; dodatkowo utrudnione jest przemieszczanie się z wózkiem przez wysokie krawężniki; c) ścieżka rowerowa na Łochowskiej na wysokości starej mleczarni brakuje części chodnika, nie ma ciągłości; d) brak bezpiecznego połączenia Brzezia „prawego” z Sulechowem; e) za wąskie chodniki na terenie samego Sulechowa; f) wyznaczonych przejść brakuje wzdłuż ul. Brzozowej do okolic Biedronki. • Propozycje zmian zgłoszone przez badanych: <ul style="list-style-type: none"> a) projektowanie uwzględniające wszystkie niezbędne elementy jak infrastruktura pieszka, rowerowa, czy przystankowa; projektowanie przyszłościowe uwzględniające analizę możliwych zniszczeń nawierzchni; b) wprowadzenie mniejszych busów i zwiększenie częstotliwości kursów; c) w Cigaciach powinien być transport dostępny dla wszystkich, nie powinien być jedynie przeznaczony dla uczniów.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Jak wskazali badani szerokość chodników nie jest przystosowana do przemieszczania się hulajnogą elektryczną, czy rowerem elektrycznym. Jest to przez mieszkańców postrzegane jako niebezpieczne: za wąskie chodniki, brak wyznaczonych przejazdów, duże uskoki z jezdnią. • W szczególności nie można przemieszczać się rowerem elektrycznym, bo nie ma pewności czy jest miejsce, w którym można zostawić rower, gdzie doładować.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość zmiany przyzwyczajeń społeczeństwa w kontekście zrównoważonej mobilności: zdania na ten temat były zróżnicowane. Niektórzy bardzo sceptycznie do tego podchodzili wobec kwestii możliwego wpłynięcia na podejście społeczeństwa. Wskazując, że ciężko jest zmienić przyzwyczajenia ludzkie wobec sposobów przemieszczania się w duchu zrównoważonej mobilności, gdyż przoduje tutaj kwestia

	niezależności i wygoda podróżujących. Część badanych miała przeciwne zdanie podkreślając, że zmiana jest możliwa, tylko należy przede wszystkim edukować społeczeństwo przez wiele lat, aby zmienić podejście, przyzwyczajenia i najlepiej jakby, to się odbywało przy pomocy dostępnych narzędzi, środków, aby nie generować dodatkowych kosztów.
--	--

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.2.2. GRUPA NR 2 – 4 OSOBY

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Znacznym problemem jest ograniczona komunikacja PKS z mniejszych miejscowości do Sulechowa, zwłaszcza w dni wolne od pracy i święta (eliminuje to możliwość turystykę lokalną oraz kulturalny sposób spędzania wolnego czasu). Nagane warunki przesiadkowe dla podróżnych – brak zadaszenia przystanków osłaniającego od wiatru, deszczu, brak stojaków dla rowerów przy przystankach autobusowych. Potrzeba wygodnego systemu przesiadkowego – z samochodu na autobus. Konieczne jest skoordynowanie rozkładów jazdy, tak aby mieszkańcy mieli możliwość łatwiejszego korzystania z różnych środków transportu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy zwrócili uwagę na konieczność rewitalizacji linii kolejowej z Sulechowa do Cigacic – np. ze względów turystycznych. Sam port Cigacice świetnie się w ich opinii rozwija. Możliwość dojechania tam koleją byłby dodatkowym atutem Sulechowa.
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> Brak ścieżek, duktów i dróg rowerowych łączących gminę Sulechów z gminami ościennymi. W okresie letnim mogliby z nich korzystać mieszkańcy. Niestety aktualnie jest to dość niebezpieczne, bo trzeba używać dróg dla samochodów (w tym i ciężarowych). Mieszkańcy jako problem zidentyfikowali nierówną nawierzchnię chodników i dróg. Ich zdaniem nie sprzyja to zarówno poruszaniu się pieszo, jak i samochodem. Szczególnie jest to problemem dla osób z niepełnosprawnościami – takie braki w infrastrukturze praktycznie uniemożliwiają im samodzielne poruszanie się po Sulechowie. Pomysł utworzenia miejskiej wypożyczalni rowerów elektrycznych lub tradycyjnych został oceniony jako dość interesujący. Mieszkańcy zwrócili również uwagę na brak szlaków turystycznych wzdłuż Odry. Ich budowa mogłaby spowodować, iż mieszkańcy i nie tylko oni mogliby lepiej wykorzystywać i zagospodarowywać obszary wzdłuż rzeki - zwłaszcza w kontekście turystycznym, sportowym, a w przyszłości być może gospodarczym.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy Sulechowa nie widzą dużego potencjału w rozwoju elektromobilności w ich mieście. Nie ma tutaj dużej liczby samochodów elektrycznych, a infrastruktura drogowa nie jest przystosowana do poruszania się po niej e-hulajnogami. Prywatne rowery elektryczne zdarzają się, ale brak możliwości ich bezpiecznego parkowania.

Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy zwracają uwagę na bliskość drogi szybkiego ruchu S3 a także możliwość szybkiego dojazdu do autostrady A2, tudzież portu lotniczego w Poznaniu, a także portu rzecznoego w Cigacicach. Dość istotnym elementem w kontekście transportu rzecznoego Odrą pomiędzy Szczecinem a Cigacicami jest całkowity brak spiętrzenia związku z tym Odra na tym odcinku mogłaby stanowić wspaniałe miejsce turystyczne, wypadowe, być może nawet w przyszłości związane z transportem towarów czy jakąś małą logistyką. Mieszkańcy zwracają również uwagę na to iż na terenie Sulechowa odkryto pokłady rudy miedzi, która jest eksploatowana w Lubinie i Polkowicach. W związku z tym jest tam również potencjał w przyszłości na rozmieszczenie oddziału kopalni KGHM.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Dość istotnym elementem z punktu widzenia osób korzystających z przychodni lekarskich (zwłaszcza prywatnych) jest to, że brakuje parkingów samochodowych, tak aby chory lub osoby chwilową lub całkowicie niepełnosprawne mogły swobodnie korzystać z takich placówek. Bardzo ważnym elementem w kontekście rozwoju transportu jest proponowany węzeł S3 Sulechów Północ. Mieszkańcy zdecydowanie zwracają uwagę na konieczność jego budowy.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem mieszkańców, nie są oni w ogóle edukowani przez władze w zakresie zrównoważonych sposobów przemieszczania się, transportu, czy mobilności współdzielonej.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.2.3. GRUPA NR 3 – 4 OSOBY

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Brak odpowiedniej komunikacji publicznej łączącej Sulechów z okolicznymi miejscowościami. Brak również dobrej komunikacji międzymiastowej. Rozkład jazdy i rozplanowanie linii jest mało efektywne – przykładowo aby dojechać z Sulechowa do Poznania, konieczna jest przesiadka w Zbąszynku. Starsi ludzie są w dużej części wykluczeni komunikacyjnie, trudno im poruszać się wózkiem inwalidzkim lub z balkonikiem autobusami. Dużym utrudnieniem jest brak możliwości łączenia różnych środków transportu na każdym etapie podróży – poprzez np. kupno zintegrowanego biletu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Brak jest parkingu przed dworcem PKP. Nie będzie to sprzyjać przesiadkom i zwiększeniu popularności kolei. Na dworcu brak możliwości kupna biletu kolejowego, czy autobusowego. Nie ma informacji na ten temat.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> Brak parkingu rowerowego czy stojaków przy dworcu PKP – również nie będzie to sprzyjać dojazdom do miejsca pracy pociągiem z wykorzystaniem roweru. Dużym problemem staje się brak ścieżek rowerowych między poszczególnymi miejscowościami w gminie. Ich funkcjonowanie w cieplejszych miesiącach

	<p>poskutkowałyby odciążeniem z ruchu samochodowego części dróg, a jednocześnie poprawiłby się stan zdrowia społeczeństwa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Powinno być dobre połączenie rowerowe pomiędzy ul. Odrzańską a strefą Nowy Świat. • Centrum miasta jest kompletnie nieprzygotowane dla ruchu rowerów, nie ma wytyczonych ścieżek, nie ma możliwości bezpiecznego parkowania jednośladów. • Brak możliwości bezpiecznego parkowania rowerów przy przystankach kolejowych i autobusowych. • Brakuje też osiedlowych parkingów rowerowych.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Głównym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zła jakość chodników, brak ścieżek rowerowych stanowiących jedną całość, a także drogi o nierównej nawierzchni.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Brak możliwości bezpiecznego parkowania samochodów przy przystankach kolejowych i autobusowych. Powinno się utworzyć takie parkingi, oczywiście ważnym zagadnieniem będzie koszt korzystania z nich w przyszłości, tak aby ewentualne opłaty nie podnosiły kosztów całej podróży. W przeciwnym wypadku mieszkańiec i tak wybierze najtańszą formę przemieszczania się, jaką jest jego zdaniem własny samochód. • Mieszkańcy zwracają uwagę na brak parkingów buforowych w Sulechowie, co w ostatecznym rozrachunku zwiększa ruch samochodowy na terenie miasta. Jest to o tyle istotne, że pracownicy strefy ekonomicznej w pobliżu Sulechowa również są spoza miasta i dojeżdżają do miejsc pracy zazwyczaj samochodami.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie Sulechowa nie ma stacji ładowania samochodów i brak możliwości przemieszczania się hulajnogami elektrycznymi – ze względu na nierówne chodniki i drogi. Zdaniem mieszkańców elektromobilność nie jest więc atrakcyjną formą przemieszczania się po mieście w porównaniu z innymi środkami transportu.
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy nie odnotowują dużych obciążeń ciężkimi pojazdami dróg w mieście. Jest tak ze względu na bliskość autostrady A2, a także bezpośredniego połączenia z drogą S3, która zdecydowanie odciąża ruch tranzytowy.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy wskazali, że na terenie gminy brakuje promocji zrównoważonych sposobów przemieszczania się, edukowania i informowania miejscowych o dostępnych możliwościach, cenach, rozkładzie jazdy itd.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.3. NOWA SÓL I OTYŃ

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy miasto Nowa Sól i gminy Otyń oraz przedstawiciele innych grup interesariuszy powstania PZMM (lokalny biznes, organizacje społeczne, samorządowcy, urzędnicy).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 16.02.2023 r., godz. 17:00-20:00.

Liczba uczestników FGI: 33 osoby, 4 grupy.

Kluczowe ustalenia:

1.3.1. GRUPA NR 1 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> Ze względu na siłę przyzwyczajenia, mieszkańcy Nowej Soli korzystają przede wszystkim z własnych samochodów. Mowa tutaj o osobach w wieku 40-45+. Natomiast młodszy często korzystają z hulajnóg elektrycznych.
Zagospodarowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Ze względu na dość dużą rozłożystość, Nowa Sól nie jest miastem 15-minutowym. Widoczny jest brak równomiernego dostępu mieszkańców wszystkich dzielnic Nowej Soli do różnych obiektów – aptek, sklepów, infrastruktury wypoczynkowej. Różna jest też dostępność miejsc parkingowych, czy ścieżek rowerowych. Większe centra handlowe są skumulowane w centrum, co powoduje, iż większość ruchu odbywa się w tym kierunku.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> W rozkładzie jazdy autobusów istnieją „białe plamy”. Brak uwzględnienia tras autobusów w Mapach Google. Problem z rozkładem jazdy autobusów w kontekście przedzielenia miasta przez linię kolejową. Autobusy muszą jeździć przez wiadukty albo przejazdy w poziomie torów. W tym drugim przypadku rozkład jazdy autobusów uwzględnia ew. opóźnienia w związku z kursowaniem pociągów pasażerskich. One jeżdżą wg stałych rozkładów jazdy. Problem jest jednak z pociągami towarowymi. Są one dłuższe, kursują nieregularnie i zdarza się, że blokują na dłuższy czas przejazd, również autobusom. Tworzą się przez to korki. Liczba autobusów w godzinach szczytu jest za mała – zdarza się, że mieszkańcy podróżują w ścisiku. W Otyniu kursowanie do sąsiednich miejscowości powinno odbywać się przy użyciu mniejszych autobusów. Powinno się zwiększyć liczbę kursów z Nowej Soli do Zielonej Góry, teraz jest ona za mała.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> W przyszłości w Nowej Soli mają funkcjonować trzy przystanki kolejowe. Obecnie działająca stacja kolejowa nie ma najważniejszych elementów infrastruktury pasażerskiej. Brakuje tam profesjonalnego parkingu dla

	<p>samochodów, a także nie można w sposób bezpieczny pozostawić roweru w celu przesiadki na kolej.</p> <ul style="list-style-type: none"> Największym brakiem, jeśli chodzi o kolej, jest brak przystanków kolejowych przy strefach ekonomicznych w Nowej Soli. Brakuje też infrastruktury przystankowej otwierającej kolej dla mieszkańców Otynia.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Rondo Gedii jest problematyczne – wiedzie przez nie droga ze strefy przemysłowej, a przy samym rondzie są obiekty jak szkoła, czy restauracja McDonald's. Trasa ta korkuje się w godzinach szczytu, bo nie dość, że ludzie wracają z pracy samochodami, to jeszcze uczniowie wracają lub idą do szkoły, a po południu także do wspomnianego lokalu gastronomicznego. Korki są gigantyczne w godzinach szczytu. W Otyniu zwiększony ruch samochodowy w godzinach szczytu (ok. godz. 8, ok. godz. 15) panuje na ul. Jana Pawła II. W Otyniu brakuje pełnego węzła na S3 – w kierunku z Niedoradza na Wrocław.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy Nowej Soli oceniają ruch jako bezpieczny, nie wskazują palących kwestii w celu jego poprawy.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie Nowej Soli powinien zostać zorganizowany transport autobusowy z wykorzystaniem autobusów elektrycznych, z dofinansowaniem unijnym. W mieście jest tylko jedna stacja ładowania samochodów elektrycznych, w związku z czym nie ma za wielu chętnych do zakupu takiego pojazdu.
Logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> Nowa Sól leży w pobliżu S3, stąd do miasta nie wjeżdża już tak dużo samochodów ciężarowych jak kiedyś.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie Nowej Soli brakuje działań mających na celu informowanie o przyszłości mobilności i konieczności uwzględniania różnych środków transportu w przemieszczaniu się, w tym eliminacji samochodów z centrów miast. Aktualnie dominujący trend myślowy, powszechny wobec mieszkańców, nakierowany jest na samochód. Poza autobusami, nie myśli się o innych środkach transportu publicznego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.3.2. GRUPA NR 2 – 11 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Zagospodarowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Miasto jest monocentryczne i przedzielone linią kolejową. To sprawia, że w godzinach szczytu pojawia się problem z brakiem płynności ruchu samochodowego. Mieszkańcy Nowej Soli nie wskazali jakichś szczególnych elementów, które mogłyby poprawić stan jego zagospodarowania przestrzennego – wskazywano na konieczność zwiększenia długości ścieżek rowerowych, liczby przejazdów kolejowych oraz poprawę BRD na Rondzie Gedii.

Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt mała liczba połączeń autobusowych pomiędzy Zieloną Górą a Nową Solą, a także pomiędzy Nową Solą a Otyniem. • Główna siła przyciągająca ludzi do Nowej Soli to dwie strefy ekonomiczne i tak też powinien być kształtowany transport publiczny. • Transport publiczny cierpi na korkach tworzących się w mieście w godzinach szczytu. • Szkoda, że brak jest w Nowej Soli takich programów jak np. taxi 75+ (dopłaty z budżetu samorządów dla starszych mieszkańców na przejazdy taksówkami). Seniorzy mogliby mieć abonamenty miesięczne na określoną liczbę przejazdów, tak aby docierać bezpiecznie do przychodni lub do innych placówek na terenie miasta. • Miasto jest często zakorkowane, bo linia kolejowa przedziela je na pół. Brak możliwości inwestycji w nowe wiadukty powoduje, że jest to istotny problem.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Problemem jest brak przystanków kolejowych w strefach przemysłowych. To z pewnością pomogłoby w zmniejszeniu ruchu w centrum miasta w stronę tych terenów.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Powinno powstawać więcej ścieżek rowerowych, które łączyłyby wszystkie części miasta. Chodzi tu głównie o takie na drogach, a także funkcjonujące jako wydzielony pas ruchu. Ruch rowerowy w Nowej Soli i tak jest już dość duży, ale to dodatkowo sprzyjałoby jego zwiększeniu. • Brakuje pełnego węzła na S3 na wysokości miejscowości Niedoradz.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Miasto zachęca do tego, aby po nim chodzić pieszo. • Na Rondzie Gedii w Nowej Soli należy zainstalować sygnalizację świetlną. Tam pojawiają się od ul. Przemysłowej ogromne korki – w godzinach powrotu z pracy młodzi ludzie przemieszczają się tam do restauracji McDonald's. Wchodzą oni na przejścia na rondzie i hamują płynność ruchu drogowego.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcom Nowej Soli brakuje systemu roweru publicznego. Istnieje co prawda możliwość wypożyczenia hulajnogi elektrycznej, ale to nie to samo. • Aby rower publiczny był opłacalny, najpierw należy przeprowadzić badanie popytu – czy mieszkańcy będą chcieli z tego korzystać w odpowiedniej liczbie.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • W Nowej Soli pojawiają się hulajnogi elektryczne. To dobra wiadomość, bo to ekologiczny sposób przemieszczania się. Korzystają z nich jednak głównie młodzi ludzie. Starsi wolą własne samochody lub autobusy.
Logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Ze względu na bliskość drogi szybkiego ruchu, w Nowej Soli transport towarów i logistyka jest bezproblemowa. Nie ma problemu z wjazdem do miasta dużej liczby samochodów ciężarowych.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy nie widzą działań edukacyjnych związanych z mobilnością lub promocją określonych sposobów przemieszczania się w Nowej Soli. • Mieszkańcom brakuje jasnej i czytelnej informacji na temat tego, jak można przemieszczać się z wykorzystaniem mobilności współdzielonej pomiędzy różnymi dzielnicami miasta.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.3.3. GRUPA NR 3 – 9 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Często mieszkańcy zwracają uwagę na brak komunikacji miejskiej w weekendy. Powoduje to brak ruchu lokalnego i turystycznego oraz zniechęca mieszkańców do korzystania z autobusów. Wypracowane w ciągu tygodnia przez mieszkańców nawyki przemieszczania się z wykorzystaniem transportu publicznego są niweczone w weekend. • Obecnie pojazdy różnych środków transportu publicznego bardzo utrudniają przewóz rowerów. Nie wzmacniają tym samym podróży multimodalnych, a wręcz je utrudniają. Przewożenie roweru w autobusie lub pociągu jest udręką i kłopotem, a nie sposobem na sprawniejsze przemieszczanie się.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Brak możliwości zaparkowania roweru na stacji kolejowej. • Brak stacji kolejowych przy strefach ekonomicznych również tam także wskazane jest aby mieszkańcy po wyjściu z pociągu mogli przesiąść się na rower lub inny środek transportu współdzielonego. • Transport kolejowy nie jest przystosowany do przewożenia rowerów - to bardzo mocno utrudnia mieszkańcom płynne przemieszczanie się do różnych okolicznych miejscowości, a także po mieście - zarówno Nowej Soli jak i Zielonej Górze.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy zwracają uwagę na możliwość rozmieszczenia postojów dla rowerów na przystankach autobusowych i kolejowych. Taka forma „zaprzyjaźniania” mieszkańców z transportem publicznym może spowodować, iż będzie dużo łatwiejsze i bezpieczniejsze dla rowerzystów w kontekście pełnego wykorzystania mobilności zrównoważonej i transportu publicznego. • Bardzo istotny element - konieczność usuwania przeszkód ze ścieżek rowerowych, takich np. jak znaki drogowe, gałęzie lub wysokie krawężniki, które bardzo mocno utrudniają płynną jazdę rowerem. • Ważną sprawą jest uzupełnianie oznakowania ścieżek rowerowych, tak aby wiadomo było, że w danej lokalizacji mamy do czynienia właśnie z drogą dla rowerów. • Mieszkańcy bardzo mocno podkreślają brak dróg rowerowych w centrum miasta Nowa Sól i na jego obrzeżach. • Transport publiczny na terenie nowej Soli realizowany jest głównie z wykorzystaniem linii autobusowych, które niestety nie dojeżdżają wszędzie. Dość dużym problemem jest sytuacja, gdy mamy możliwość przejazdu autobusem z punktu A do punktu B i chcemy przewieźć rower. Być może dobrym pomysłem byłoby umieszczenie haków rowerowych za autobusem dzięki czemu łatwiej byłoby mieszkańcom korzystać z autobusu i roweru jednocześnie. Wówczas „białe plamy”, kierunki w które autobus nie dojeżdża, byłoby łatwiejsze do spenetrowania przez mieszkańców. • Należy wyznaczyć możliwość dojazdu karetek pogotowia po nieugruntowanych ścieżkach rowerowych. Często gdy rowerzysta wywróci się w miejscu, które nie jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, wówczas jest duży problem z dojechaniem karetki do takiego miejsca.

	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje toalet i parkingów rowerowych czy miejsc odpoczynku dla rowerzystów przy drogach dla rowerów. • Brakuje miejsc na pozostawienie rowerów przed dużymi nowosolskimi sklepami, czy przy budynkach urzędów. • Bardzo ważne, aby uwzględnić budowę ścieżki rowerowej przy okazji budowy ulicy do nowosolskiej dzielnicy Pleszówek.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • W Nowej Soli w ogóle nie istnieje możliwość ładowania baterii dla rowerów elektrycznych, co całkowicie wyklucza możliwość przemieszczania się w przyszłości takim pojazdem. Mieszkańcom pozostaje tylko i wyłącznie możliwość ładowania baterii w domach.
Logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Powinno się szerzej wykorzystywać na terenie Nowej Soli rowery cargo, które mogłyby odciążać miejską przestrzeń w zakresie przewozu mniejszych ładunków (np. paczek). To dobre rozwiązania dla szybkiego transportu na krótkich dystansach.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy nie zauważają żadnych działań edukacyjnych prowadzonych systematycznie, które mogłyby zwiększyć ich świadomość pod kątem wiedzy o przemieszczaniu się i o tym, jak będzie wyglądała przyszłość miasta bez samochodów.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.3.4. GRUPA NR 3 – 7 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy wykorzystują różne sposoby na przemieszczanie się w zależności od odległości, którą muszą pokonać. Również pora roku ma znaczący wpływ na podjęcie decyzji w wyborze sposobu przemieszczania się. Niektórzy wskazywali również na konieczność wyboru transportu, którą nakłada na nich wykonywana praca. Jak wskazał jeden mieszkaniec prowadzący działalność gospodarczą - pieszo dociera do miejsca pracy, a później musi przemieszczać się samochodem. Konieczność wyboru samochodu wynikającego z wykonywanej pracy wskazała, również jedna mieszkanka, która wykazała konieczność szybkiego przemieszczania się po różnych lokalizacjach w różnych godzinach i różnych odległościach. • Mieszkańcy nie mają problemu z załatwianiem kluczowych spraw na terenie miasta.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy dostępność przystanków na terenie Nowej Soli i całego powiatu oceniali raczej dobrze. W ogólnej ocenie podkreślano, że szkielet połączeń poszczególnych obszarów w powiecie nowosolskim jest raczej dobrze rozplanowany i nie stanowi on głównego problemu w przemieszczaniu się mieszkańców. • Zdecydowanie problematyczna jest natomiast podróż transportem autobusowym w kierunku Zielonej Góry. Największe problemy pojawiają się w przypadku międzymiastowych przewozów autobusowych. Utrudnione przemieszczania się mają osoby mieszkające, np. na pograniczu Zielonej Góry i Nowej Soli, siatka tych połączeń wyklucza komunikacyjnie częściowo te obszary. Dlatego też mieszkańcy

	<p>najwięcej zastrzeżeń mieli w kontekście częstotliwości połączeń autobusowych i kolejowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jak wskazano, nieodpowiadająca potrzebom mieszkańców jest dostępność przystanków, np. w strefie przemysłowej, co ma wpływ na sposób dotarcia mieszkańców do miejsca pracy. • Mieszkańcy rzadko albo wcale (w przypadku niektórych osób) nie przemieszczają się autobusami. Jednakże dostrzegają stan infrastruktury przystankowej i oceniają ją dobrze. • Źle oceniano system dynamicznej informacji pasażerskiej – jak wskazano, często on szwankuje. Jako dobrze działający system informacji wspomniano przykład Zielonej Góry. • W kontekście częstotliwości przyjazdów autobusów, mieszkańcy mieli pewne zastrzeżenia, w szczególności dotyczące obszaru północnej strefy przemysłowej. Wg nich częstotliwość kursów powinna uwzględniać zmiany pracy, aby pracownicy mogli bez problemowo dojeżdżać do i z pracy korzystając z transportu publicznego. • Jak wskazał jeden z mieszkańców, brakuje dojazdów do Siedliska po godz. 17-18. • Jak wynikało z opinii przedstawiciela firmy Erwin Hymer Group, mającej swoją siedzibę w północnej strefie przemysłowej, brak dostosowania komunikacji miejskiej do innego czasu pracy (8 h 15 min., a w piątki krótsze zmiany) znacząco wpływa na przemieszczanie się pracowników samochodem oraz na zniechęcenie do podjęcia zatrudnienia przez potencjalnych pracowników w tym obszarze. Również kończący o 14:15 pracownicy nie mają szans, by zdążyć na autobus. • Mieszkańcy wyrazili swoje niezadowolenie w szczególności z połączeń Nowa Sól – Zielona Góra. Taka opinia dotyczyła zarówno transportu kolejowego jak i autobusowego. Problematyczną kwestią jest brak kursów po godz. 22:00. Taki stan rzeczy ogranicza możliwości w przemieszczaniu się tym środkiem transportu do Zielonej Góry w celu skorzystania, np. z oferty instytucji kultury. • Jako dobrze funkcjonujący system transportu kolejowego podano przykład komunikacji niemieckiej. • Postulowane jest wprowadzenie zintegrowanych biletów na różne środki transportu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy podkreślili, że duże znaczenie ma dla nich stałość rozkładu jazdy. Taki system wpływa na poczucie stabilności, bezpieczeństwa, bo wówczas posiada się pewność, że dotrze się do celu podróży, bez zamartwiania się i dodatkowej konieczności sprawdzania rozkładu jazdy i dostosowania się do niego. • Mieszkańcy dostrzegają potencjał kolei. W ich opinii jednak obecnie możliwości przemieszczania się międzymiastowego przy pomocy transportu kolejowego są ograniczone. Dodatkowo uważają, że należałoby zwiększyć liczbę przystanków w mieście (do co najmniej 3). • Odnosnie kolei aglomeracyjnej - jeśli nie będzie wystarczającej częstotliwości przyjazdów (co pół godziny) i stałych połączeń, nie będzie popytu. W przeciwnym wypadku mieszkańcy zniechęcą się do korzystania z tego środka transportu. • Należałoby zwiększyć liczbę przystanków kolejowych: <ol style="list-style-type: none"> a) w strefie północnej na wysokości Electropoli Poland, b) w strefie północnej na wysokości ul. Fredry, c) w strefie południowej ul. Akacyjowa.

Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Praktykowanie rowerowej mobilności turystyczno-rekreacyjnej odbywa się najczęściej poza miastem, w mieście - w konkretnym celu, np. dotarcia do miejsca pracy, sklepu, czy z powodu codziennych obowiązków. • Rowerów publicznych nie ma, a mieszkańcy nie dostrzegają, aby wprowadzenie ich miało znaczący wpływ na zmianę w ruchu rowerowym w mieście, gdyż - jak wskazali - większość z nich raczej posiada rower. • W kontekście przemieszczania się rowerem mieszkańcy dostrzegają sprzyjające warunki, np. wskazywali na ukształtowanie terenu i kompaktowość miasta. • Jednak w odniesieniu do infrastruktury, to ogólna ocena była negatywna. W szczególności z powodu braku oznaczeń oraz jakości nawierzchni. • Propozycje/postulaty odnośnie ścieżek rowerowych: <ul style="list-style-type: none"> a) Ul. Traugutta – jednokierunkowa. Z ul. Kościuszki na rowerze nie można przejechać przez ul. Traugutta. Brakuje wyznaczonej ścieżki rowerowej kontrapasu na ulicy, nie ma wyznaczonej bezpiecznej ścieżki rowerowej, a jest to szeroka ulica jednokierunkowa. b) Ul. Wesoła – jednokierunkowa. Brakuje dwukierunkowej ścieżki rowerowej. • Obecne rozwiązania w zakresie ścieżek rowerowych nie są przejrzyste, nie mają dobrych oznaczeń. Badani zaznaczyli, że wg nich powodem obecności błędnych rozwiązań i nieodpowiedniej infrastruktury jest początkowy etap projektowania. • Ścieżki rowerowe są za wąskie, utrudniają wspólne i bezpieczne przejazdy z dzieckiem. • Najwięcej mieszkańców porusza się tzw. „ścieżkami tranzytowymi”, które są szersze i bezpieczniejsze. • Brakuje: odpowiedniego oświetlenia na ścieżce z Kozuchowa, toalet na trasach rowerowych, miejsc postojowych dla rowerów w okolicach portu, stojaków na rowery przy szkołach. • Wskazano brakujące ścieżki rowerowe: <ul style="list-style-type: none"> a) od przecięcia ul. Starostawskiej z linią kolejową i dalej wzdłuż linii kolejowej, zachodnią stroną północnej strefy przemysłowej do firmy Mazel; b) od przecięcia ul. Wodnej z Bolesława Chrobrego w kierunku Okrężnej; c) ul. Wesoła i Traugutta; d) ul. Fredry; e) brak ścieżki prowadzącej przez wiadukt; f) wzdłuż ul. Głogowskiej do ronda im. Ojca Medarda; g) fragment na al. Wolności; h) południowa obwodnica miasta; i) od ul. Staszica do S3; j) przy ul. Kościuszki brakuje z jednej strony ścieżki rowerowej; k) brak ścieżki po jednej stronie na ul. Zjednoczenia. • Wymieniono również niejasność oznakowań i substandardy: <ul style="list-style-type: none"> a) na Zjednoczenia przy światłach brakuje ciągłości ścieżki i od ul. Bankowej brak;
---------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> b) przystanki autobusowe wyznaczone na ścieżce rowerowej przy ul. Kościuszki; c) fragment ul. Staszica do ronda Solidarności; d) fragment ul. 1 Maja; e) zła nawierzchnia ścieżki na ul. Wrocławskiej; f) brak fragmentu drogi dla rowerów na ul. Fredry do ronda.
<p>Ruch pieszy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jakość nawierzchni chodnikowej również została negatywnie oceniona w kontekście nawierzchni i rozwiązań technicznych, np. wysokości krawężników. Problem ten dotyczy najmocniej osób, które mają ograniczone możliwości mobilności, jak i również dorośli spacerujący z wózkami.
<p>Ruch samochodowy i BRD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy dostrzegają rosnącą liczbę samochodów, której stan przekracza liczbę jednego na rodzinę. Taki stan rzeczy komplikuje znacząco mieszkańcom pozostawienie samochodu w wyznaczonym miejscu, ponieważ parkingi są po prostu przepełnione. • Samo przemieszczanie samochodem wg mieszkańców jest możliwe, lecz problemem są korki i znalezienie miejsca parkingowego, w szczególności w centrum miasta. • Wg badanych, parkingi w centrach miast powinny być droższe. Cena za bilety parkingowe była określana jako symboliczna. • W kontekście lokalizacji zakładów pracy: im bardziej są one oddalone od głównych ciągów komunikacyjnych, tym większe prawdopodobieństwo przemieszczania się samochodem, czy to indywidualnie, czy poprzez grupową samoorganizację lub transport autobusowy, jeśli tylko firma takowy zapewnia pracownikom. • Inną przyczyną przemieszczania się samochodem do zakładów pracy jest ich rozmieszczenie w granicach miasta, które jest znacząco oddalone od przystanków autobusowych utrudniając szybkie przemieszczanie się mieszkańców z punktu A do punktu B. • Powinna zostać poprawiona organizacja ruchu, którą należy szczegółowo przeanalizować, odnośnie następujących lokalizacji: <ul style="list-style-type: none"> a) Zatorze; b) Rondo Gedii i McDonald's; c) ul. 1 Maja; d) przecięcie ul. Starostawskiej z Przemysławą; e) fragment ul. Wojska Polskiego do świateł oraz skrzyżowanie z ul. Przyszłości; f) cały pl. Wyzwolenia. • Miejsc parkingowych brakuje w szczególności w centrum miasta. • Mieszkańcy obserwują jak parkingi, które zostały wybudowane na użytek hali sportowej, czy basenu, są zajmowane przez mieszkańców z pobliskich osiedli oraz przez osoby przesiadające się na transport publiczny, np. na kolej. • Wskazano zapotrzebowanie na parking w Otyniu koło zakładów Nord. Inną propozycją lokalizacji parkingu była ul. Towarowa w Nowej Soli.

	<ul style="list-style-type: none"> Niektóre osoby negowały konieczność budowy kolejnych parkingów. W ich opinii, takie podejście stwarza sprzyjające warunki do przemieszczania się samochodem w obszarze miasta.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy wyrażali niezadowolenie względem lokalizacji niektórych zakładów w środku miasta jak, np. OVOPOL, czy Fakot.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> Podkreślano, że bardzo istotne jest motywowanie społeczeństwa do zmiany sposobów przemieszczania się. Jako złe podejście wskazano próby zmuszania do czegośkolwiek. Takim pozytywnym motywatorem przykładowo może być cena biletów, integracja różnych środków transportu, czy zwiększenie częstotliwości kursów. Jako dobre praktyki wskazywano też finansowanie przez zakłady pracy biletów np. na pociągi, czy elastyczny czas pracy, tak aby większość mieszkańców miasta nie musiała o tej samej porze jechać do pracy.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.4. ŚWIDNICA

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy Świdnica oraz przedstawiciele innych grup interesariuszy powstania PZMM (samorządowcy szczebla lokalnego i urzędnicy).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 22.02.2023 r., godz. 17:00-20:00.

Liczba uczestników FGI: 15 osób, 2 grupy.

Kluczowe ustalenia:

1.4.1. GRUPA NR 1 – 7 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy postulują stworzenie oferty zintegrowanego biletu grupowego lub rodzinnego (na kolej i autobusy), tak aby podwyższyć atrakcyjność podróży transportem publicznym w porównaniu z samochodem. Bilet na wszystkie środki komunikacji zbiorowej pozwoliłby na łatwiejsze, bardziej intuicyjne przemieszczanie się, tak aby można było się czuć swobodnie, bez planowania podróży w stresie. Szczególnie wskazana jest integracja w zakresie przewozów autobusowych (PKS Zielona Góra, ZKP), kolejowych (Polregio) oraz samochodowych. Problemem jest brak możliwości płatności bezgotówkowych w autobusie czy taksówce. Kluczowe jest zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów przede wszystkim w weekendy i dni wolne od pracy, ale również i w dni powszednie. Istotną sprawą poruszoną przez mieszkańców jest także skorelowanie rozkładów jazdy autobusów z godzinami nauki szkolnej, czy zmianami pracy. Mieszkańcy postulują także uruchamianie połączeń komunikacji publicznej obsługiwanej przez busy, w tym także o napędzie elektrycznym.

Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Dla mieszkańców istotna byłaby możliwość dogodnych przesiadek z samochodu lub roweru na pociąg – głównie w celu dojazdu do większych miejscowości (przede wszystkim Zielonej Góry), w tym także tych zlokalizowanych poza ZNOF.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Często występuje brak możliwości dojazdu do gminy np. z Zielonej Góry, bo korporacje taksówkarskie odmawiają wykonywania tak długich przejazdów.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy postulują stworzenie możliwości przewozu rowerów w autobusach i pociągach, tak aby zwiększyć udział przemieszczeń turystycznych na terenie ZNOF. Ścieżki rowerowe na terenie gminy powinny łączyć wszystkie miejscowości między sobą, a także między gminami ościennymi. Te, które są traktowane jako dukty leśne, powinny otrzymać lepszą nawierzchnię, tak aby można było się nimi przemieszczać o różnej pogodzie, a także o różnych porach dnia i nocy. Mieszkańcy Świdnicy postulują utworzenie stacji roweru publicznego albo wypożyczalni hulajnóg elektrycznych, tak aby możliwe było wypożyczenie jednoślada, dojechanie do Zielonej Góry (bezpośrednio lub pociągiem), aby tam zwrócić pojazd i przesiąść się na inny środek transportu. Chodzi o to, aby mieszkańcy nie musieli zostawiać swoich prywatnych rowerów elektrycznych wartych po kilka tysięcy złotych przypiętych gdzieś na przystanku kolejowym lub autobusowym.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy zgłosili propozycję budowy wiat przystankowych o odbłaskowych elementach, w celu poprawy bezpieczeństwa tej infrastruktury i pasażerów z nich korzystających. Zwrócono również uwagę na brak na wielu odcinkach dróg przejść dla pieszych. Brakuje także chodników wzdłuż głównych ulic, nie tylko w samej Świdnicy, ale również w okolicznych miejscowościach. Ulice powinny być oświetlane nowoczesnymi lampami LED-owymi, również takimi, które za dnia mogą same się „podładować” za pomocą paneli solarnych. Zgłoszono postulat wdrożenia odcinkowego pomiaru prędkości samochodów na DK27 – to trasa, przez którą przejeżdża również ciężki transport do jednej z fabryk. Istnieją na niej dość niebezpieczne warunki, zwłaszcza gdy pogoda jest kiepska. Na drogach krajowych należy zainstalować sygnalizację świetlną wzbudzaną przez przechodnia. Na drogach osiedlowych powinny pojawić się tzw. spowalniacze ruchu drogowego. W przestrzeni wiejskiej niezbędne jest także tworzenie bezpiecznych przejść przez ulice dla zwierząt domowych.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> Zwiększony ruch towarowy i niebezpieczne sytuacje z tym związane zdarzają się na DK 27.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.4.2. GRUPA NR 2 – 8 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy postulują zwiększenie częstotliwości i wydłużenie godzin kursowania autobusów. Powinna być możliwość przejazdów wieczorami i w środku dnia. Powinny być też połączenia w weekendy – bez tego nie będzie się rozwijać lokalna turystyka. • Przystanków obsługiwanych przez ZKP powinni być zdecydowanie więcej. • Brak skoordynowanych przesiadek pomiędzy różnymi przewoźnikami autobusowymi (np. w okolicach ul. Granicznej w Zielonej Górze) powoduje spadek zainteresowania transportem publicznym. • Mieszkańcy postulują wprowadzenie zintegrowanego biletu w aplikacji mobilnej zarówno na terenie ZNOF, jak i na obszarze całego województwa. • Konieczne jest wprowadzenie możliwości płatności kartą w autobusach. • Ważnym elementem dla mieszkańców Świdnicy budowanie parkingów Park&Ride, z bezpłatną możliwością parkowania na nich lub za płatnością połączoną z wykupieniem biletu jakąś linią autobusową lub biletu kolejowego. • Dość istotną sprawą dla mieszkańców Świdnicy jest również zwiększenie liczby postojów dla samochodów osobowych przy przystankach autobusowych – chodzi o utworzenie swego rodzaju mini centrów przesiadkowych. • Brakuje informacji pasażerskiej, chociażby grafik w uproszczonej formie informujących o tym, w jaki sposób można się przemieszczać z danej miejscowości.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Cena biletu na przejazd pociągiem z rowerem jest bardzo wysoka. To 7 zł niezależnie od odległości. Jeżeli dodamy do tego przejazd na krótkim dystansie, to zdarza się, że przewiezienie roweru jest dwa razy droższe niż sam przejazd. • Wykorzystanie kolei do przemieszczania się pomiędzy miejscowościami ZNOF powinno być o wiele szersze. • Liczba przystanków na odcinku linii nr 370 z Nowogrodu Bobrzańskiego do Zielonej Góry powinna zostać zwiększona. Jest to niezbędne, aby poprawić frekwencję na tej linii. Należałoby np. zbudować przystanek na osiedlu Zacisze.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Ścieżki rowerowe powinny łączyć wszystkie miejscowości gminy. Postulowane relacje: Świdnica – Zalew Świdnicki – Zielona Góra, Świdnica – Zielona Góra Centrum, Świdnica – Wilkanowo (Wieża Bismarcka). • Budowie ścieżek powinna towarzyszyć też budowa dodatkowej infrastruktury – umożliwiającej postój, odpoczynek, skorzystanie z toalety itd. • Przydałaby się też infrastruktura ładowania i parkowania dla rowerów elektrycznych. • Część ścieżek można też wyznaczyć po duktach leśnych lub wzdłuż pól uprawnych, a nie tylko obok dróg dojazdowych.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Przejścia do pieszych powinny być doświetlane i oznaczane tzw. „kocimi oczkami” (elementami odbłaskowymi).

Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na skrzyżowaniu drogi wiodącej z Radomii z DK32 brakuje lewoskrętu. • Powinno być więcej odcinków pomiarowych prędkości, a także więcej stacjonarnych fotoradarów.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Niektórzy mieszkańcy Świdnicy zwrócili uwagę na to, iż nie ma sensu tworzyć miejsca ładowania samochodów elektrycznych, ponieważ większość z nich mieszka w domach jednorodzinnych, co jest jednoznaczne z łatwym dostępem do gniazdka i posiadaniem możliwości ładowania swoich samochodów w ten sposób. • Jeżeli jednak takie ładowarki by się pojawiły, to dobrze by było, gdyby przy tej infrastrukturze montować małe ekrany z możliwością oglądania filmów w trakcie ładowania samochodów elektrycznych.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Ruch ciężkich aut jest jedynie uciążliwy na DK 27, gdzie faktycznie ich ruch jest dosyć duży. Nie jest tam bezpiecznie również ze względu na specyfikę samej drogi – zakręty, nachylenia, problemy z oznakowaniem.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.5. UCZNIOWIE Z LICEUM W ZIELONEJ GÓRZE

Organizacja/badany: uczniowie IV Liceum Ogólnokształcącego im. kpt. Pil. Eugeniusza Horbaczewskiego w Zielonej Górze.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 23.02.2023 r., godz. 10:30-12:30.

Liczba uczestników FGI: 26 osób, 4 grupy.

Kluczowe ustalenia:

1.5.1. GRUPA NR 1 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie wskazali konieczność obsługi linii nr 14 komunikacji miejskiej większymi autobusami. • Zdaniem uczniów, powinny jeździć autobusy z Os. Pomorskiego na Zacisze. Zgłoszono także konieczność częstszych kursów linii nr 25 do Droszkowa. Bardzo ważnym połączeniem jest także połączenie wiodące z Jędrzychowa do liceum. • Generalnie, zdaniem uczniów, połączeń i kursów powinno być więcej. Wśród ważnych połączeń wymienili linię nr 20 na Os. Śląskie oraz kursy linii nr 44 na Monte Cassino i Wiśniową.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Bardzo dużym problemem dla uczniów jest konieczność przesiadania się w Zbąszynku z kolei na autobus. Dla nich to duże utrudnienie.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem uczniów powinno powstawać więcej ścieżek rowerowych, zwłaszcza w centrum Zielonej Góry. • Należy poprawić stan techniczny rowerów publicznych, ponieważ część z nich znajduje się na skraju używalności.

	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem uczniów, brakuje edukacji w temacie bezpiecznego poruszania się na rowerze - nie tylko pośród młodzieży, ale także pozostałych mieszkańców Zielonej Góry. Uczniowie zwrócili uwagę na konieczność posiadania odbłaskowych elementów na rowerach oraz oświetlenia - ich zdaniem znacząco zwiększa to bezpieczeństwo rowerzystów.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Ulice miejskie powinny być lepiej oświetlone. Chodniki i drogi należy częściej reperować, tak aby ich stan techniczny nie wpływał negatywnie na poziom bezpieczeństwa pieszych i kierowców.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie używają hulajnóg elektrycznych. Ich zdaniem to popularny i wygodny sposób na przemieszczanie się.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Uczniom brakuje kawiarni dla młodzieży, restauracji McDonald's, lodowiska, tzw. "kociej kawiarni", aquaparku, barów wegetariańskich i wegańskich. W mieście ich zdaniem powinno być także więcej śmietników. We wsi Płoty brakuje siłowni i toru kartingowego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.5.2. GRUPA NR 2 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Brakuje często połączeń PKS do Zielonej Góry z innych miejscowości w powiecie. Również w weekendy – np. połączenie z Radomii powinno się pojawić. Linia MZK Zielona Góra nr 19 często jest opóźniona. W godzinach szczytu autobusy są zatłoczone – albo są więc one za małe, lub kursuje ich zbyt mała liczba. Brakuje ławek na przystanku przy szkole, w kierunku Os. Śląskiego. Kwestia tramwaju – należy przesądzić, czy je budować, czy też nie. Może miałyby sens, chociażby w postaci jednej lub dwóch linii.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie z tej grupy nie byli w stanie powiedzieć niczego konkretnego na temat kolei, ponieważ bardzo rzadko korzystają z jej usług.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie zwrócili uwagę na fakt, że kierowcy firmy Bolt jeżdżą po Zielonej Górze z nadmierną prędkością.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> W mieście powinno pojawić się o wiele więcej ścieżek rowerowych, np. pomiędzy ulicą Podgórną a dworcem kolejowym.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem uczniów, niekorzystne jest to, że liceum znajduje się „czerwonej” strefie dla hulajnóg elektrycznych.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Uczniowie zgłaszają problemy z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ale przede wszystkim z powodu niefrasobliwości pieszych.

	<ul style="list-style-type: none"> • Zgłoszono także problemy z przemieszczaniem się po chodnikach, ze względu na obecność osób w kryzysie bezdomności lub wykluczonych społecznie. • Pewnym problemem jest także brak oświetlenia na niektórych ulicach.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie zwrócili uwagę na fakt, że ostatni raz informacje na temat bezpiecznego poruszania się rowerem lub hulajnogą elektryczną otrzymali w czasach uczęszczania do szkoły podstawowej.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.5.3. GRUPA NR 3 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie zwrócili uwagę na to, że autobusy przewoźnika Da-Mi często się spóźniają lub nie przyjeżdżają wcale. Stan taboru spółki określili jako tragiczny, stwierdzili, że często psuje się podczas jazdy. • Brakuje zintegrowanych połączeń kolejowo-autobusowych na trasie Międzyrzecz – Zielona Góra. Brakuje połączeń PKS Zielona Góra – Gorzów Wlkp. • Zdaniem uczniów ceny biletów kolejowych, PKS i Da-Mi są wysokie. • Rozkład jazdy PKS na linii Zielona Góra - Sulechów jest mało atrakcyjny. Brakuje zwłaszcza połączeń w okolicach godz. 21 na tej trasie. • W wielu lokalizacja brakuje pełnowymiarowych wiat na przystankach MZK Zielona Góra. W przypadku przystanków PKS Zielona Góra i Da-Mi brak wiat w ogóle.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • W sytuacji, gdy zamiast pociągów kursują autobusy komunikacji zastępczej, dużym problemem jest to, że nie można wówczas przewozić ze sobą roweru. • Autobusów zastępczych kursujących za kolej jest zdaniem uczniów zbyt mało, a przejazdy nimi cechują się dużym zatłoczeniem. • W pociągach jest mało miejsca na bagaże. Przestrzeń ta jest trudno dostępna. Utrudnia to podróż.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie z tej grupy ogólnie bardzo rzadko korzystają z rowerów. • Ścieżki rowerowe bardzo często są zaprojektowane tak, że poziom bezpieczeństwa korzystania z nich jest dyskusyjny. • Zdaniem uczniów, ścieżki rowerowe na terenie Sulechowa są zaniedbane (część z nich pochodzi z tego miasta).
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Hulajnogi elektryczne są postrzegane przez uczniów jako bardzo wygodny sposób przemieszczania się.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.5.4. GRUPA NR 4 – 5 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie zgłosili uwagi odnośnie kursowania różnych linii autobusowych. Ich zdaniem powinno być więcej kursów do Chynowa. Powinien powstać także dodatkowy przystanek na Os. Cegielnia. Jak wskazali, jedną z kluczowych dla nich linii jest ta przechodząca przez Trasę Północną do liceum. • Uczniowie zgłosili konieczność zwiększenia liczby kursów na linii nr 1, a także tej łączącej centrum miasta z Łężycą. Powinno też powstać połączenie Przylepu z Łężycą. • Konieczne jest zwiększenie liczby połączeń w godzinach popołudniowych, co ma znaczenie dla uczniów kończących w tym czasie godziny lekcyjne. • Uczniowie zgłosili również postulat zwiększenia liczby autobusów do Żar oraz poprawy jakości sprzątaniny w pojazdach. • Podkreślono także konieczność zwiększenia liczby kursów na linii nr 19. • Rozkład jazdy autobusów powinien być tak skonstruowany, aby przesiadki były płynne, żeby wysiadając z jednego autobusu, nie trzeba było bardzo długo czekać na drugi. • Zdaniem uczniów, nie powinno być zakazu wchodzenia z rowerem lub hulajnogą do autobusu. • W autobusach powinno być także więcej miejsca na wózki, ponieważ często zdarza się, że matki podróżujące z małymi dziećmi mają trudności z wejściem do pojazdu. • Zdaniem uczniów, powinno być więcej wiat na przystankach autobusowych, aby chronić pasażerów przed czynnikami atmosferycznymi.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Pociągi jeżdżące z Gorzowa Wlkp. do Zbąszynka dość często się psują, co powoduje problemy dla przesiadających się w tym drugim mieście, a także osoby oczekujące na odjazd autobusu zastępczego. • Innym zgłoszonym problemem jest przesiadywanie osób w kryzysie bezdomności w poczekalniach dworców kolejowych, przez co podróże stają się niebezpieczne i mało komfortowe.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Wypożyczanie rowerów publicznych powinno być łatwiejsze. • Należy koniecznie zagęścić sieć dróg rowerowych, aby zwiększyć popularność tego środka transportu.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Istotną kwestią jest konieczność zrealizowania inwestycji w większą liczbę ławek w miejscach publicznych.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem uczniów, w przestrzeni publicznej powinno powstać więcej miejsc parkingowych.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem uczniów, należy zwiększyć dostępność osiedli Chynów, Cegielnia, Łężycza i Jędrzychów dla osób korzystających z hulajnóg elektrycznych (powinno tam powstać strefa dla współdzielonych pojazdów tego typu).

Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> Młodym ludziom brakuje większej liczby miejsc kulturalnych i klubów, krytego lodowiska, większej liczby parków w mieście. Ich zdaniem powinna powstać klimatyczna kawiarnia, w której można by było odrabiać lekcje lub biblioteka. Brakuje również dużej sali koncertowej oraz otwartej hali sportowej, w której można by było pograć w uliczną wersję koszykówki lub uprawiać inne sporty miejskie.
-------------------------	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.6. NOWOGRÓD BOBRZAŃSKI

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy Nowogrodu Bobrzańskiego oraz przedstawiciele innych grup interesariuszy powstania PZMM (samorządowcy szczebla lokalnego i urzędnicy).

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 23.02.2023 r., godz. 17:00-20:00.

Liczba uczestników FGI: 25 osób, 5 grup.

Kluczowe ustalenia:

1.6.1. GRUPA NR 1 – 3 OSOBY

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> Brakuje dużych placówek handlowych w dolnej części miasta. Z tego względu mieszkańcy muszą podróżować (zazwyczaj samochodami) do części górnej. Generuje to dodatkowy ruch. W mieście brakuje kawiarni, restauracji, klubokawiarni dla dzieci i młodzieży, czy placówek rozrywkowych.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Mieszkańcy zwrócili uwagę na zbyt małą liczbę połączeń autobusowych w weekendy. Brakuje połączeń autobusowych Nowogrodu Bobrzańskiego z Żaganiem. Mieszkańcy odnotowali pogorszenie oferty przewozowej autobusów – ich zdaniem połączeń poza szczytem (np. w okolicach godz. 10) jest mniej niż np. 5 lat temu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Wg mieszkańców dużym minusem jest brak połączeń kolejowych z Lubkiem (linia kolejowa do tego miasta zostanie odbudowana w ramach programu Kolej Plus).
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> Brakuje możliwości pozostawienia roweru przy przystankach komunikacji publicznej. Brakuje stojaków, czy monitoringu. Taka infrastruktura umożliwiłaby płynną zmianę środka transportu. Brakuje również ścieżek rowerowych na chodnikach lub w pasach dróg. Mieszkańcy zwrócili również uwagę na piętrzące się trudności biurokratyczne przy organizacji ścieżek rowerowych na obszarach leśnych. Minusem jest brak wypożyczalni rowerów i hulajnóg na terenie Nowogrodu Bobrzańskiego.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Samochody jeżdżące ulicą Żarską przekraczają bardzo często prędkość.

	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego, przez co ruch tranzytowy przejeżdża bezpośrednio przez centrum miejscowości. • Utwardzona nawierzchnia ulicy Nad Stawami nie była zdaniem mieszkańców remontowana przez 50 lat.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje wygodnego połączenia pomiędzy górną a dolną częścią miasta (również np. dla hulajnóg).

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.6.2. GRUPA NR 2 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Brak połączenia autobusowego miasta z Żaganiem. • Zbyt mała liczba połączeń Zielonej Góry z Żaganiem autobusem oraz z innymi miejscowościami na terenie całego województwa. • Brakuje również połączeń autobusowych pomiędzy wsiami w gminie, jak również kursów w relacji pomiędzy dworcem PKP a przystankami PKS. • Przy ul. Rynek w Nowogrodzie Bobrzańskim brakuje zatoczki autobusowej. • Mieszkańcy wskazywali także na brak zintegrowanego biletu lub aplikacji, która mogłaby ułatwić podróżowanie na obszarze całego ZNOF. • Zdaniem mieszkańców gminy, ceny biletów PKS są zbyt wysokie. • Brakuje komunikacji pomiędzy dolną a górną częścią miasta.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Brak dostosowania wielkości pociągów do połączeń w godzinach szczytu, często jest tłok. • Przy przystankach kolejowych brakuje toalet dla pasażerów.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem mieszkańców, stan dróg jest fatalny. • Brakuje alternatywnej przeprawy przez rzekę Bóbr w Nowogrodzie Bobrzańskim.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • W wielu miejscowościach gminy brakuje chodników wzdłuż dróg, przez co dochodzi do niebezpiecznych sytuacji. • Za mało szlaków pieszych, brak dbałości o istniejące szlaki. Zarastają one krzewami, brakuje na nich odpowiednich oznaczeń. • Powinna powstać kładka piesza z Turowa do Cieszowa (przez zawalony most). • Brakuje chodników na kąpielisko miejskie i ścieżek pieszych wokół niego. • Brak tablic informacyjnych na szlakach. • Brak utwardzonego szlaku pieszego między Nowogrodem Górnym i Dolnym. • Niekompletne oświetlenie ciągów pieszych. • Brakuje kładki pieszej (z ciągiem dla rowerów) przy moście kolejowym.

Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje ścieżek rowerowych zarówno w samym mieście, jak i gminie. Szlaki rowerowe są zniszczone i nieugruntowane. • Zdaniem mieszkańców, mogłyby powstać ścieżki i szlaki rowerowe do Zielonej Góry, Żagania, Lubska, Gubina, w kierunku Niemiec i w kierunku Nowej Soli. W budowie jest trasa z Nowogrodu Bobrzańskiego przez Świdnicę do Zielonej Góry. • Istotnym problemem jest również brak miejsc postojowych i odpoczynku dla rowerzystów, ewentualnie miejsc postojowych z wiatami, tak aby można było schronić się na długich dystansach przed deszczem. • Brak stacji naprawy rowerów serwisu rowerowego. • Dużą niedogodnością jest także brak wiat postojowych przy urzędach, przy poczcie czy przy przychodniach i szkołach. Brakuje ich także np. przy kąpielisku. • Mieszkańcy uważają, że nie ma szans na stworzenie systemu roweru publicznego w Nowogrodzie Bobrzańskim. • Brak aplikacji mobilnej z wszystkimi dostępnymi ścieżkami rowerowymi i szlakami dla jednośladów na terenie gminy lub Obszaru Funkcjonalnego. To poważne zaniedbanie komunikacyjne i marketingowe. • Należy nawiązać współpracę z Nadleśnictwem w celu wykorzystania istniejących traktów leśnych do turystyki rowerowej. • Powinien powstać pumptrack przy ul. Młyńskiej, gdzie łączyłyby się szlaki rowerowe, piesze i turystyczne.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy odnotowują brak map szlaków rowerowych, które mogłyby zostać umieszczone w różnych miejscach w mieście i gminie. Brakuje także jakichkolwiek materiałów informacyjnych na teren temat (również jeśli chodzi o szlaki piesze).
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Powinna być możliwość wypożyczenia roweru elektrycznego i hulajnóg elektrycznych w Nowogrodzie Bobrzańskim.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Na DK 27 jest zbyt wiele samochodów ciężarowych. Na tej drodze należy zwiększyć liczbę fotoradarów lub wprowadzić odcinkowy pomiar prędkości.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.6.3. GRUPA NR 3 – 4 OSOBY

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy wskazali, że ZKP nie otrzymał dofinansowania unijnego dla zakupów taboru. • Powinna być jedna karta i jeden bilet na komunikację w obrębie ZNOF. • Zdaniem mieszkańców, przejazd autobusem pomiędzy wsiami gminy a Nowogrodem jest prawie niemożliwy, a kolej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb przewozowych w tym zakresie.

	<ul style="list-style-type: none"> • Komunikacja powinna być dostępna codziennie – w każdy dzień tygodnia, a nie tylko w dni pracujące. Chodzi o to, aby mieszkańcy mogli swobodnie korzystać z uroków okolicznych miejscowości. • Brakuje dopasowania rozkładu jazdy autobusów do potrzeb. Dotyczy to np. pałacu w Bogaczowie (hotel i restauracja). To jeden z niewielu punktów turystycznych w gminie, a nie ma adekwatnych połączeń do potencjalnego ruchu turystycznego. A ten nie może się wytworzyć, ponieważ nie ma odpowiedniej komunikacji. Tak więc funkcjonowanie tego pałacu może bazować wyłącznie na tych osobach, które tam dojadą rowerem albo samochodem.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • W pociągu z Nowogrodu Bobrzańskiego do Zielonej Góry czasem nie ma miejsca na to, aby przewieźć rower. Bardzo to utrudnia podróż mieszkańcom. Często wagon jest zbyt mały, a ludzi jest zbyt dużo, więc ludzie z jednośladami nie mogą po prostu wejść. • Przystanek kolejowy Bogaczów – brakuje bezpiecznej drogi do wsi, ścieżki dla pieszych czy rowerzystów.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • W wielu miejscach (w tym w Bogaczowie) brakuje szlaku rowerowego przechodzącego przez wieś. • Wzdłuż rzeki Bóbr brakuje ścieżek rowerowych i duktów pieszych, brakuje parkingów dla rowerów. Bez tego nie wzmocni się potencjału turystycznego tych okolic.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy zwrócili uwagę na bardzo niebezpieczną drogę z Nowogrodu Bobrzańskiego do Kłębiny.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy podkreślili fakt tego, że na DK 27 istnieje wzmocniony ruch samochodów ciężarowych, przez centrum Nowogrodu Bobrzańskiego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.6.4. GRUPA NR 4 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy wskazali, że w weekendy brakuje połączeń autobusowych do Żagania, czy do Lubka. • Bardzo ważna kwestia – w nocy nie ma możliwości powrotu transportem publicznym z Zielonej Góry, jak również dojazdu do tego miasta. Bez posiadania własnego samochodu blokuje to np. dostęp do instytucji kultury.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Stan linii kolejowej z Nowogrodu Bobrzańskiego do Zielonej Góry jest przez mieszkańców oceniany jako nie najlepszy. Ich zdaniem czas przejazdu pociągu na tej trasie jest za długi i mało atrakcyjny w porównaniu z przejazdem samochodem, ponieważ wynosi aż 40 minut.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Ciężarówki na DK 27 przejeżdżające przez centrum miasta generują niebezpieczne sytuacje. Brakuje obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego.

	<ul style="list-style-type: none"> • Przy Biedronce w Nowogrodzie Bobrzańskim brakuje przejścia dla pieszych. • Należy wzmocnić bezpieczeństwo ruchu drogowego, przez montowanie sygnalizacji świetlnej i fotoradarów (przy przejściu dla pieszych powinien być fotoradar).
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje ścieżki dla pieszych / chodnika wzdłuż DK 27 (ul. Henryka Brodatego łącząca dolną i górną część Nowogrodu Bobrzańskiego). • Powinien powstać dodatkowy most, w postaci kładki dla pieszych (i rowerzystów), koło mostu kolejowego na rzece Bóbr.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy Nowogrodu Bobrzańskiego zwracają uwagę na konieczność stworzenia następujących tras rowerowych: <ol style="list-style-type: none"> a) Nowogród Bobrzański – Podgórzycze – Kaczenice – Klępina – Nowogród Bobrzański; b) Nowogród Bobrzański – Kaczenice – Niwiska – Zielona Góra; c) Nowogród Bobrzański – Bogaczów – Letnica – Zielona Góra; • Ścieżki rowerowe powinny być przejezdne, niestety często nie nadają się do użytku w sytuacji gdy są częste opady deszczu lub śniegu. • Brakuje wiat rowerowych dla rowerzystów, MOP-ów, toalet dla rowerzystów.
Transport towarów i logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy zwrócili uwagę na przejazd ciężkich pojazdów przez centrum Nowogrodu Bobrzańskiego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

1.6.5. GRUPA NR 5 – 6 OSÓB

Obszar tematyczny	Odpowiedzi uczestników
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem mieszkańców Nowogrodu Bobrzańskiego, brakuje dogodnych połączeń autobusowych z Zielonej Góry i do Zielonej Góry. • Problemem są także niewystarczające połączenia z miejscowościami ościennymi Nowogrodu Bobrzańskiego. • Mieszkańcy zwrócili także uwagę na zlikwidowane w ostatnich czasach połączenia pomiędzy miejscowościami na terenie gminy. Ma to negatywny wpływ na życie gospodarcze i kulturalne obszaru. • Przydałby się wspólny bilet / karta przejazdowa na wszystkie formy transportu dostępne w obrębie ZNOF. • Zdaniem mieszkańców, w Nowogrodzie Bobrzańskim powinno powstać centrum przesiadkowe – umożliwiające przesiadki z autobusów na kolej i odwrotnie. Stworzenie takiego punktu byłoby dużym ułatwieniem dla pasażerów. W planach samorządu jest powstanie centrum przesiadkowego w dwóch lokalizacjach: ul. Nadbrzeżna i ul. Dworcowa (jest ono planowane w ramach budowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta).

	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje wiat - zarówno dla pasażerów, jak i na rowery - przy przystankach autobusowych. • Brak również zatoczek autobusowych i parkingów zlokalizowanych w ich pobliżu. Nie ułatwia to przesiadania się z samochodu na autobusy.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem mieszkańców, częstotliwość kursowania pociągów na linii jest za mała. • Przystanki kolejowe w opinii mieszkańców wymagają pilnej modernizacji. • Przy przystankach kolejowych nie ma toalet, więc pasażerowie nie mogą oczekiwać na pociąg w dobrych warunkach.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje chodników przy głównych ciągach komunikacyjnych.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Brakuje stacji naprawczych dla rowerów – na zasadzie „do it yourself”. • Brakuje również ścieżek rowerowych umożliwiających np. łatwy i wygodny dojazd do przystanków kolejowych, a następnie wykonanie przesiadki na pociąg (lub dalszą podróż z rowerem na pokładzie pociągu).
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • W opinii mieszkańców, stan dróg na terenie gminy jest zły. • Brakuje obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego, co niestety wpływa negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego i zwiększone obciążenie centrum miasta przez ruch ciężkich samochodów towarowych.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Przydałaby się stacja do ładowania pojazdów elektrycznych – rowerów, e-hulajnóg, czy skuterów elektrycznych.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2. INDYWIDUALNE WYWIADY POGŁĘBIONE (IDI)

W ramach procesu badawczego przeprowadzono 13 wywiadów indywidualnych z 14 interesariuszami powstania Planu Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF³. Wywiady przyjęły formę spotkań online, rozmów telefonicznych oraz spotkań bezpośrednich z respondentami. Przeprowadzone rozmowy miały na celu jakościową ocenę sytuacji mobilnościowej z perspektywy konkretnych interesariuszy – bez uogólniania wniosków na całą populację czy instytucję. Każda z rozmów trwała od 30 do 90 minut. W zależności od specyfiki, zakresu wiedzy i profilu działalności interesariuszy (respondentów) zadawano pytania z bazowej listy pytań, w obszarach takich jak:

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

2.1. PRZEDSTAWICIEL APEXIM AB PALIWA SP. Z O. O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 20.01.2023 r., godz. 16:00-17:30.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem respondenta, nie tylko liczba osób, które mieszkają w Nowej Soli i pracują w Zielonej Górze jest duża. Bardzo wiele jest też takich mieszkańców Zielonej Góry, którzy dojeżdżają do pracy w Nowej Soli, w jednej z tamtejszych stref ekonomicznych. • Pracownicy firmy, w której zatrudniony jest respondent pochodzą przede wszystkim spoza Zielonej Góry lub z dawnych wsi podzielonogórskich (włączonych do miasta po poszerzeniu jego granic). To przede wszystkim mieszkańcy Nowej Soli, następnie Przylepu, Nietkowa, Świdnicy, Drzonkowa. Jest także jedna osoba aż z Sulechowa (dojeżdża samochodem przez S3). • Zdaniem respondenta, potrzeby przejazdów pomiędzy Nową Solą a Zieloną Górą nie związane z pracą, są ograniczone. Jak wskazuje – Nowa Sól jest „samowystarczalna” pod względem handlu czy rozrywki. Ale zupełnie inaczej jest w przypadku np. Czerwieńska, Nietkowa, czy Przylepu. Mieszkańcy tych miejscowości są mocno

³ W jednym przypadku w rozmowie brały udział dwie osoby.

	<p>powiązani funkcjonalnie i mobilnościowo z Zieloną Górą, ułatwiając tam wiele codziennych sprawunków.</p>
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Respondent uważa, że kolej aglomeracyjna w ZNOF jest dobrym rozwiązaniem, które mogłoby się przyczynić do poprawy sytuacji mobilnościowej Obszaru, ale pod warunkiem, że uruchomienie tego systemu będzie połączone ze zwiększeniem liczby kolejowych przystanków osobowych. Zdaniem rozmówcy, ich brak jest szczególnie widoczny w Nowej Soli. Jak podkreśla, projekt stworzenia kolei aglomeracyjnej w ZNOF ma szansę powodzenia, jeżeli układ przystankowy zostanie dostosowany do potrzeb przewozowych stref ekonomicznych funkcjonujących w mieście. Jak zauważa rozmówca, kluczowe jest także skomunikowanie przystanków kolei aglomeracyjnej liniami autobusowymi ze strefami ekonomicznymi (np. północną w Nowej Soli), tak aby zwiększyć dostępność i atrakcyjność transportu kolejowego dla dojeżdżających do pracy. W opinii respondenta dworce w Sulechowie i Świebodzinie są w bardzo złym stanie technicznym. Jego zdziwienie budzi zwłaszcza stan tego drugiego obiektu, w związku z jego lokalizacją na ważnej linii kolejowej biegnącej z Berlina do Warszawy.
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> Układ ścieżek rowerowych jest pozytywnie oceniany przez respondenta. Jego zdaniem szczególnie dobrze sprawdzają się one w Nowej Soli. Jest duże zainteresowanie korzystaniem z dróg dla rowerów w tym mieście, zwłaszcza, że zbiega się w nim kilka tras. Ścieżki rowerowe na pewno nie są traktowane wyłącznie jako obiekt rekreacyjny czy mający znaczenie jedynie dla turystów.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Respondent mieszka w Nowej Soli, a pracuje w Zielonej Górze (biuro jego firmy ulokowane jest stosunkowo blisko trasy S3, przy niedaleko skrzyżowania ulic Waryńskiego i Podgórznej). Dojazd samochodem z miejsca zamieszkania do miejsca pracy ocenia jako dość dogodny. Zdaniem respondenta jazda samochodem po Zielonej Górze jest utrudniona i bardzo męcząca. Jak wskazuje, ruch samochodowy w mieście w godzinach szczytu jest bardzo wolny, a przejezdność – niewielka. W ocenie rozmówcy, korki w Zielonej Górze, jak na wielkość tego ośrodka miejskiego, są nieproporcjonalnie duże. Skrzyżowanie ul. Podgórznej i Waryńskiego w Zielonej Górze, z którego możliwy jest zjazd na S3, jest zdaniem respondenta zaprojektowane nieprawidłowo – często się korkuje. Również w Nowej Soli istnieje problem z płynnością ruchu samochodowego – główna ulica tego miasta (ul. Wrocławska) często „stoi”, zwłaszcza po otwarciu nowego centrum handlowego. Dotyczy to również głównego ronda w centrum Nowej Soli. Parkowanie w Nowej Soli w opinii respondenta w zasadzie nie jest problemem, ale wynika to przede wszystkim ze stosunkowo niewielkich rozmiarów miasta – dla kierowcy nie ma to znaczenia, jeżeli zaparkuje trochę dalej od domu (bo odległość do przejścia od auta do miejsca zamieszkania i tak jest relatywnie nieduża). Niemal wszyscy współpracownicy respondenta wożą swoje dzieci do i ze szkół samochodami. Respondent zauważa, że w Sulechowie, w okolicach zjazdu z trasy S3, w okolicach ronda, powstaje duża liczba magazynów logistycznych. Rozmówca przewiduje, że wkrótce pojawi się tam problem z przepustowością infrastruktury drogowej.

Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • W ocenie respondenta, w ostatnich latach w Nowej Soli nastąpiła poprawa w sferze transportu publicznego – miało to związek przede wszystkim z utworzeniem spółki MPK SubBus. • Brakuje połączenia transportem publicznym z Nowej Soli do Świebodzina. Byłoby one bardzo wygodne w kontekście przesiadek na linii kolejowej do pociągów do Warszawy i Berlina. • Do miejsca pracy respondenta ok. 90% jego współpracowników przemieszcza się samochodem. Rozmówca nie ma pewności, czy w ogóle rozważyliby oni zmianę sposobu dojazdów na transport publiczny nawet w przypadku skokowej poprawy jego jakości i dostępności. • Respondent od czasu do czasu korzysta z lotniska w Babimoście i pozytywnie ocenia czas dojazdu tam samochodem, jak i możliwość zaparkowania auta na miejscu. Nie korzysta z autobusowej linii dowozowej. • Zdaniem rozmówcy, poza pracownikami, transport publiczny ma największe znaczenie dla studentów i uczniów w Zielonej Górze, których bardzo duży odsetek dojeżdża na zajęcia i lekcje.
Promocja i edukacja	<ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny w Zielonej Górze nie jest raczej tematem codziennych rozmów pracowników.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> • Respondent zauważa znaczną rozbudowę Nowej Soli w ostatnich latach. W mieście realizowanych jest wiele inwestycji deweloperskich. Pojawiają się one przede wszystkim w północnej części Nowej Soli, w kierunku Otynia.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.2. II ZASTĘPCA BURMISTRZA SULECHOWA

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 24.01.2023 r., godz. 13:00-14:10.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • W kontekście komunikacyjnym i uwarunkowań przestrzennych sytuacja Sulechowa jest dobra – na obszarze miasta nie ma naturalnych barier komunikacyjnych, generujących problemy z płynnością ruchu. Przez Sulechów nie przepływa bowiem żadna większa rzeka lub inny duży ciek wodny, a linia kolejowa zlokalizowana jest na obrzeżach miasta, nie przecinając go „na pół”. W Sulechowie funkcjonują 3 główne przejazdy kolejowo-drogowe, z czego jeden jest bezkolizyjny (w postaci wiaduktu), ich uciążliwość dla ruchu nie jest znacząca. • W opinii rozmówcy, Sulechów charakteryzuje się stosunkowo zwartą zabudową, zaś jego obszar ma relatywnie niewielką powierzchnię (niespełna 7 km²) w stosunku do liczby mieszkańców – miasto nie jest nadmiernie „rozciągnięte” w osi północ-południe i wschód-zachód. Sulechów jest korzystnie usytuowany na mapie całej gminy – w centrum jej obszaru.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie gminy nie funkcjonuje transport publiczny gminny. • Istnieją wstępne plany uruchomienia gminnego transportu publicznego, jednak znajdują się one wciąż na wczesnym etapie. Zakres i liczba linii uzależniona będzie oczywiście od możliwości finansowych, ale ze względów logistyczno-finansowych

	<p>zakłada się, wykorzystanie elektrycznych pojazdów mniejszych niż standardowe autobusy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gmina jest na etapie przygotowywania PFU nowego centrum przesiadkowego w okolicy dworca PKP. W jego skład mają wejść m.in.: kilkustanowiskowy przystanek autobusowy wraz z wiatą, plac postojowy dla autobusów wraz ze stacją ładowania autobusów elektrycznych i parking dla pojazdów. • Gmina początkowo sceptycznie oceniała możliwości dofinansowania połączenia z rządowego Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych (FRPA), był też problem z wytypowaniem linii, ale ostatecznie zdecydowano się na linię Sulechów – Buków. To 3 pełne kursy rano, w południe i wieczór. Jej operatorem jest PKS Zielona Góra, korzysta z niej zadowolająca liczba osób, kupujących bilety miesięczne. Jej przebieg był konsultowany z lokalnymi społecznościami. • 2 lata temu miał miejsce remont mostu w Cigacicach, co spowodowało konieczność jazdy przez most na S3 i odcięcie tzw. „pięciowski” (Cigacic, Górzycowa, Nowego Światu, Górek Małych, Leśnej Góry). W kwietniu 2022 r. inwestycja zakończyła się i sytuacja powoli wraca do normalności. Część mieszkańców zapewne jednak nie wróci już do autobusu. W tej relacji kursy przedsiębiorstwa Da-Mi najczęściej wiodą drogą ekspresową S3 (szybsza trasa), natomiast PKS Zielona Góra uruchamia również nieco wolniejsze połączenia przez Cigacice i Zawadę. • W opinii rozmówcy, wspólny organizator transportu publicznego dla obszaru funkcjonalnego może być dobrym rozwiązaniem, władze Sulechowa nie zamykają się na takie rozwiązanie. Jednak gmina była już przez kilka lat w porozumieniu powiatowo-gminnym i nie było widać efektu takiego rozwiązania.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> • Jak wskazuje rozmówca, kwestie dotyczące układu drogowego na terenie gminy są mocno powiązane z trasą S3. • Występuje problem z przepustowością infrastruktury drogowej, na węźle S3 i DK 32, w obrębie oddziaływania którego dodatkowo budowane są hale logistyczno-magazynowe. Węzeł już teraz często bywa niedrożny w godzinach szczytu, a w momencie ukończenia inwestycji sytuacja jeszcze się pogorszy. • Od 2019 r. władze Sulechowa próbują przekonać GDDKiA do rozbudowy tego węzła, mając świadomość dzisiejszych ograniczeń przestrzennych. Możliwe są jednak inne rozwiązania – np. budowa „bajpasa” omijającego rondo wschodnie od Zielonej Góry w kierunku Poznania lub wydłużenie pasa wyłączenia na jezdni wschodniej, ale mają one charakter jedynie doraźny. • Rozmówca sygnalizuje konieczność budowy drugiego węzła na S3, na północ od miasta. Pierwotnie planowano budowę połączenia z DW nr 277 w rejonie wiaduktu nad S3 (pomiędzy Sulechowem a miejscowością Kije). Jednak w tej lokalizacji istnieje zabytkowa aleja lipowa, w opinii ZDW i LKWZ uniemożliwiająca rozbudowę drogi dojazdowej do węzła od strony miasta. Zaczęto więc rozpatrywać inne miejsce – w okolicach miejscowości Dębinki / Brzeziny k. Sulechowa. Tam mógłby powstać węzeł Sulechów Północ na S3. Lokalizacja ta jest zarówno akceptowalna społecznie, jak i w zakresie uregulowań prawno-technicznych. Pewne jest jednak, to, że budowa tego węzła nie rozwiąże problemu z przepustowością istniejącego węzła Sulechów na S3. • Jak wskazuje rozmówca, w ramach planowanej Zachodniej Obwodnicy Zielonej Góry, projektowanego mostu przez Odrę w Pomorsku i nowego przebiegu DW 278, pojawił się pomysł połączenia tego ciągu komunikacyjnego w węzeł Sulechów Północ. Na razie jednak brak zainteresowania taką inwestycją ze strony podmiotów decyzyjnych. • Inny pomysł dotyczy „spięcia” tego miejsca z DK nr 32 jako północno-wschodniej obwodnicy Sulechowa.

Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem rozmówcy, uruchomienie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta (SKALT) byłoby zapewne rozwiązaniem części problemów z przepustowością infrastruktury drogowej. Na pewno pomocne byłoby tutaj utworzenie przystanku kolejowego na południe od miasta, przy strefie przemysłowej Nowy Świat – również w kontekście zakorkowania ul. Inwestycyjnej. Problem jest jednak taki, że musiałby on powstać na fragmentach linii kolejowych nr 379 i 393, które są niezelektryfikowane i pozostają w złym stanie technicznym, a ponadto trzeba by je powiązać z linią kolejową nr 358 – do i z Zielonej Góry. Obecnie przedłuża się remont linii kolejowej nr 358 ze Zbąszynka. Przed jej rozpoczęciem, liczby pasażerów korzystających z kolei w dojazdach do Zielonej Góry nie była duża. Budowa łącznicy w Czerwieńsku poprawiła nieco sytuację, ale pasażerowie korzystali raczej z przewozów autobusowych (PKS Zielona Góra i Da-Mi).
Ruch rowerowy i pieszy	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem rozmówcy, z pewnością można powiedzieć, że Sulechów jest „miastem 15-minutowym”. Z uwagi na ograniczoną przepustowość skrzyżowań, ankietowany nie uważa, aby autobusy dowozowe mogły rozwiązać problemy z dotarciem pracowników do stref przemysłowych w Nowym Świecie. Szansę na to upatruje natomiast w ruchu rowerowym i pieszym. W tym celu Gmina ma pomysł wybudowania ciągu pieszo-rowerowego z wykorzystaniem przejazdu gospodarczego pod S3 w okolicach ogródków działkowych oraz drogi technicznej GDDKiA. W kontekście dojazdu do stref przemysłowych korzystanie z istniejącej ścieżki rowerowej, prowadzącej wzdłuż ul. Warszawskiej i Zielonogórskiej oznacza nakładanie drogi. W sprawie budowy nowego ciągu komunikacyjnego Burmistrz Sulechowa rozmawia z zarządcą terenu – GDDKiA, a także porozumiał się z prywatnym podmiotem będącym właścicielem sąsiednich nieruchomości na trasie przyszłego ciągu pieszo-rowerowego. Władze miasta dążą do usieciowienia dróg dla rowerów. Infrastruktura rowerowa jest przez nie postrzegana jako połączenie tras turystyczno-krajobrazowych, ale także umożliwiających codzienne dojazdy do pracy czy szkoły. Wybudowano już ścieżki do Kalska i dalej do granicy z gminą Świebodzin, w planach jest trasa do granicy z gminą Babimost (ok. 7,5 km długości). Rozmówca ocenia sytuację pieszych na terenie miasta jako dobrą. W ostatnich latach doświetlono przejścia dla pieszych w ciągach dróg wojewódzkich i powiatowych oraz głównej drogi gminnej. Obniżane są krawędzie chodnikowe dla wózków, poprawiany jest stan ciągów pieszych (zwłaszcza podczas realizowania inwestycji drogowych), a w ramach współpracy z pozostałymi zarządcami dróg, władze miasta dofinansowują im remonty chodników.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.3. PREZES POLSKIEJ IZBY ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 30.01.2023 r., godz. 15:45-16:30.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówca uważa, że jest kilka głównych modeli przemieszczania się na terenie ZNOF. Ma to związek z silnymi strefami ekonomicznymi funkcjonującymi w Obszarze Funkcjonalnym. Ta w Nowej Soli jest starsza i po jej powstaniu pojawiły się osoby

	<p>mieszkające w Zielonej Górze, które pracują i przemieszczają do tego pierwszego miasta do pracy. Odkąd powstała strefa w Zielonej Górze (obecnie zapełniona w całości), pojawił się też model przejazdów do niej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W dojazdach do miejsc pracy zlokalizowanych w strefach ekonomicznych, mieszkańcy ZNOF dojeżdżają przede wszystkim samochodami, a w przypadku Zielonej Góry także komunikacją publiczną, przystosowaną dość dobrze do wykonywania tych dowozów. • Obecnie powstaje sporo zakładów pracy w okolicach Sulechowa. To najmłodszy ośrodek w ZNOF działający w kierunku utworzenia strefy przemysłowej. Pojawia się więc kolejny model przemieszczeń. • Całkiem sporo pracowników ZNOF dojeżdża też do Świebodzina, do zakładów automotive.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca nie zgadza się ze stwierdzeniem, że Zielona Góra jest miastem zakorkowanym. Jego zdaniem być może głosy takie pojawiają się, ponieważ osoby na co dzień jeżdżące po mieście samochodem nie mają porównania z innymi dużymi polskimi miastami (np. Warszawą czy Łodzią). • Uciążliwości w postaci kongestii drogowej pojawia się jedynie w przypadku remontów dróg (m. in. remont wiaduktu). • Choć oczywiście zdarzają się problemy z przepustowością – potrafią zakorkować się takie trasy jak: Konstytucji 3 Maja/ Wrocławska (główna trasa wschód – zachód) oraz Trasa Północna. • Poruszanie się samochodem jest wygodne. Ludzie również są przyzwyczajeni do poruszania się w taki sposób.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny w ciągu kilkunastu lat się rozwinął i jest obecnie całkiem nowoczesny. • Wygoda w korzystaniu z transportu zbiorowego ze względu na możliwość zakupu biletów w autobusie. • Rozmówca nie jest w stanie ocenić dostępności transportu zbiorowego dla poszczególnych dzielnic Zielonej Góry, natomiast mieszkając w okolicach ścisłego centrum, ma doskonały dostęp do autobusów (centrum przesiadkowe), kolei, roweru publicznego, czy hulajnóg elektrycznych.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem rozmówcy, jest całkiem sporo osób w Zielonej Górze i ZNOF, które mogłyby porzucić swoje samochody na rzecz korzystania z szybkiej kolei. W jego opinii, jest zapotrzebowanie na tego typu środek transportu. Jak wskazał, sam mógłby z niego korzystać, ponieważ mieszka ok. 7 minut piechotą od dworca kolejowego (Zielona Góra Główna).
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Miasto dąży do pełnej elektryfikacji transportu publicznego. • Transport jest w większości (80% taboru) zelektryfikowany – dla rozmówcy jest to bardzo duży atut całego systemu. Jego zdaniem Zielona Góra może być wzorem dla innych miast dużej i średniej wielkości jeżeli chodzi o rozwój elektromobilności w transporcie publicznym, ponieważ udało się stworzyć system oparty na pojazdach elektrycznych, który pozostał w pełni funkcjonalny i użytkowy (nie widać w jego funkcjonowaniu jakichkolwiek ograniczeń charakterystycznych dla autobusów elektrycznych). • Zdaniem rozmówcy, system ładowania autobusów elektrycznych w Zielonej Górze jest doskonale rozwinięty.

	<ul style="list-style-type: none"> • Wiata autobusowa w zajezdni została przystosowana do produkcji energii z fotowoltaiki. • Wzrost liczby samochodów elektrycznych jest zauważalny. • Infrastruktura dla elektromobilności indywidualnej jest obecnie niewystarczająca. Stacji AC jest bardzo mało, istniejące punkty ładowania stanowią głównie własność prywatną. Mniejsze miasta ZNOF-u są wykluczone pod kątem dostępu do elektromobilności. • Miasto dąży w kierunku stworzenia hubów szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych. W ostatnim czasie został ogłoszony przetarg dotyczący stworzenia sieci takich miejsc, czekamy na jego rozstrzygnięcie.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na potrzeby rekreacyjnego użytkownika dostępne trasy rowerowe są bezpieczne i wystarczające dla rowerzystów. • W ścisłym centrum miasta jest sygnalizacja miejska, która zapewnia przywilej ruchowi rowerowemu. • W Zielonej Górze system roweru publicznego jest dostępny, wygodny i stanowi atrakcyjną alternatywę dla użytkownika własnego jednoślada.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • W Zielonej Górze jest sporo miejsc z sygnalizacją świetlną. Sygnalizacja zapewnia możliwość bezpiecznego przejścia dla pieszych. • Część przejść dla pieszych znajduje się w miejscach niebezpiecznych dla ruchu pieszego. • Duża liczba rond spowalnia ruch drogowy. Kierowcy jeżdżący w Zielonej Górze raczej respektują ograniczenia prędkości.
Logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Logistyka miejska się zmienia i regularnie jest dostosowywana do potrzeb pieszych. Zmiany są także pochodną wypadków samochodowych. • Miasto zwiększyło ceny za parkowanie, widać pozytywne efekty takiego rozwiązania w postaci większej rotacji parkujących aut.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.4. WÓJT I ZASTĘPCA WÓJTA GMINY ZABÓR

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 31.01.2023 r., godz. 09:00-09:45.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum pracy i nauki mieszkańców gminy Zabór jest Zielona Góra i w tym kierunku odbywają oni najczęściej codzienne podróże. Pracownicy dojeżdżają przede wszystkim do strefy przemysłowej w Nowym Kisielinie. • Innym dużym okolicznym ośrodkiem gospodarczym jest Nowa Sól, ale ruch w tym kierunku jest stosunkowo nieduży i nie był w tej relacji organizowany transport publiczny (jedynie mieszkańcy miejscowości Czarna mogą być zainteresowani tym kierunkiem).

	<ul style="list-style-type: none"> • Zgodnie z planami władz gminy Zabór, ma ona zachować swój charakter „sypialni” dla Zielonej Góry. Takie jest oczekiwanie mieszkańców. Nie są planowane nowe duże inwestycje deweloperskie czy przemysłowe na terenie gminy. • Być może w przyszłości pojawi się nowy kierunek przemieszczeń mieszkańców – na południe od Sulechowa powstają zakłady logistyczne, które potencjalnie mogą stać się atrakcyjnymi miejscami pracy. Póki co jednak władze gminy nie obserwują większej liczby codziennych przemieszczeń w tym kierunku. • Podstawowym środkiem przemieszczania się mieszkańców gminy Zabór pozostaje samochód, w drugiej kolejności jest to transport publiczny – przewozy autobusowe.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie gminy natężenie ruchu samochodowego nie jest uciążliwe. Wyjątkiem może tutaj być odcinek drogi od Nowego Kisielina do Droszkowa – tamtejsi mieszkańcy domagają się wprowadzenia ograniczenia tonażowego dla poruszających się tą trasą pojazdów (ograniczenie do 8t). • Władze gminy identyfikują pilną potrzebę budowy obwodnicy Droszkowa. Deklarują wszelką współpracę i pomoc w celu pozyskania źródeł finansowania realizacji tej inwestycji, której inwestorem jest województwo lubuskie.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie transport autobusowy na terenie gminy organizowany jest w ramach Zielonogórskiego Związku Powiatowo-Gminnego z siedzibą w Czerwieńsku przez Zielonogórską Komunikację Powiatową. Wcześniej był on realizowany przez PKS Zielona Góra, ale jakość usług nie była zadowalająca. Teraz jest lepiej, pomimo faktu, że Związek cały czas jest na etapie rozwoju (planowane są zakupy taboru, budowa bazy itd.). Do Droszkowa docierają też wybrane kursy linii nr 25 (w podstawowym wariancie łączącej Dworzec Główny w Zielonej Górze z Nowym Kisielinem). • Istnieje problem związany z brakiem komunikacji autobusowej pomiędzy poszczególnymi wsiami w obrębie gminy. Np. z Droszkowa nie można dojechać transportem publicznym do żadnej innej miejscowości w gminie Zabór. Gmina próbuje przeciwdziałać tej sytuacji, częściowo we współpracy ze Związkiem Powiatowo-Gminnym – zostały złożone odpowiednie wnioski u wojewody o uruchomienie nowych linii. Problemem pozostają jednak kwestie finansowania. • Mieszkańcy Droszkowa postulują zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów z Zielonej Góry do ich miejscowości. Póki co jednak w większości preferują przemieszczanie się samochodem – są to najczęściej osoby w wieku produkcyjnym. • Gdyby nie brak źródeł sfinansowania takich połączeń, wskazane by było skomunikowanie transportem zbiorowym przysiółków Proczki, Wielobłota, Rajewo z najbliższymi miejscowościami (Łazem, Przytokiem, Zaborem). Jest to związane m.in. z brakiem sklepów spożywczych we wspomnianych przysiółkach (a np. obecnie w Zaborze powstaje nowy market). • W weekendy na terenie gminy jest wyraźnie mniej połączeń transportem zbiorowym. Wynika to oczywiście z mniejszego zapotrzebowania na mobilność osób pracujących w tygodniu, ale jest problemem np. dla tych, którzy zatrudnieni są w ośrodkach służby zdrowia (funkcjonujących również w soboty i niedziele).
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Choć przez gminę nie przechodzi żadna linia kolejowa, to w opinii rozmówców możliwe jest powiązanie mobilności mieszkańców z transportem kolejowym. Ich zdaniem wskazane byłoby wybudowanie drogi dla rowerów łączącej Droszków z kolejowym przystankiem osobowym w Nowym Kisielinie oraz rowerowej infrastruktury punktowej (parking rowerowy) – tak by można było wygodnie dojechać rowerem do przystanku kolejowego, zostawić tam jednośląd i kontynuować pociągiem podróż do Nowej Soli lub Zielonej Góry.

Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie gminy brak jest punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Rozmówcy zaznaczają, że być może uruchomienie takiej infrastruktury zachęciłoby część mieszkańców do zainwestowania w samochód zeroemisyjny.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> Priorytetowym zadaniem jest połączenie Droszkowa z Nowym Kisielinem. Z uwagi na fakt, że planowana ścieżka rowerowa na tym odcinku położona jest w części na terenie gminy Zabór i w części na terenie miasta Zielona Góra, gmina Zabór zamierza w tym zakresie podjąć współpracę z miastem Zielona Góra w celu realizacji wspólnego projektu partnerskiego, jako drogi rowerowej łączącej gminy tworzące MOF. Dodatkowo w ciągu obecnie projektowanej obwodnicy Droszkowa przewiduje się budowę drogi dla rowerów. Obecnie budowa innych dróg dla rowerów nie jest niezbędna, choć rozpatrywana (Droszków – Łaz, Zabór – Łaz, Zabór – Miłsko). Obszar Gminy jest popularny wśród osób korzystających rekreacyjnie z rowerów, zwłaszcza będących mieszkańcami Zielonej Góry. Uczęszczana jest trasa z Zielonej Góry do Miłska (do Odry) i z powrotem.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Obszar gminy nie jest terenem, na którym występuje duże zagrożenie dla pieszych ze strony ruchu drogowego. Obserwowany jest jednak problem dotyczący fragmentu drogi od przystanku autobusowego Nowy Kisielin do Droszkowa. Jak już wspomniano, do Droszkowa dojeżdża część kursów linii nr 25 MZK Zielona Góra. Jednak częstotliwość ich kursowania nie jest wystarczająca. Część pasażerów dojeżdża więc do Nowego Kisielina z centrum Zielonej Góry linią nr 26, a następnie przemieszcza się wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 282 w kierunku Droszkowa (to ok. 2-kilometrowy dystans do pokonania). Nie jest to do końca bezpieczne, ze względu na brak szerokiego pobocza przy drodze lub wydzielonej dla pieszych infrastruktury chodnikowej. Zasadna jest więc budowa ciągu pieszego lub/i rowerowego na odcinku Nowy Kisielin – Droszków wraz z infrastrukturą na pętli w Nowym Kisielinie umożliwiającą bezpieczne pozostawienie rowerów (stojaki i wiata).

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.5. PRZEDSTAWICIEL LUBUSKIEGO PARKU PRZEMYSŁOWO- TECHNOLOGICZNEGO SP. Z O. O. ORAZ FIRMY EKOENERGETYKA- POLSKA S.A.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 02.02.2023 r., godz. 10:00-11:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówca pracuje w firmie Ekoenergetyka-Polska, która zatrudnia ok. 900 osób. Osoby te dojeżdżają do miejsca pracy z bardzo różnych kierunków, nie tylko z Zielonej Góry. Bufor codziennych dojazdów wynosi nawet do 50 km. Do firmy dojeżdżają osoby nawet ze Świebodzina. Obecnie firma dysponuje około 120 samochodami służbowymi, 200 miejscami parkingowymi, których jest niedostatek. Dlatego też spółka „skupuje” miejsca parkingowe od innych przedsiębiorstw.

	<ul style="list-style-type: none"> • W przyszłości teren pomiędzy trasą S3 a Osiedlem Śląskim ma zostać przeznaczony pod inwestycję dedykowaną elektromobilności (na mocy specustawy dotyczącej szczególnych rozwiązań związanych ze specjalnym przeznaczeniem gruntów leśnych). Póki co jest jednak problem z wylesieniem tych obszarów. Na tym obszarze zatrudnienie może znaleźć nawet 5 tys. osób. Lokowana ma być tam stacja kolejowa w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta. Zdaniem rozmówcy, aby korzystali z niego pracownicy w dojazdach do pracy, musi on być zintegrowany z transportem autobusowym. • Możliwość dojazdu pracownika autobusem pracowniczym zwiększa zasięg i atrakcyjność danego przedsiębiorstwa.
Ruch drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca przewiduje, że w związku z otwarciem mostu w Miłsku, potoki ruchu w kierunku Zielonej Góry od strony gminy Zabór będą się zwiększać. Dla pracodawców obiecującym kierunkiem jest gmina Bojadła – to obszar o dużym bezrobociu, będzie więc w przyszłości rezerwuarem kolejnych pracowników, którzy uzyskali wygodniejszy dojazd do strefy. • Ruch pomiędzy Sulechowem, a Zieloną Górą będzie się w przyszłości intensyfikował ze względu na powstanie w tym pierwszym mieście nowych miejsc pracy. Potrzeby transportowe będą wzrastać, a bieżąca infrastruktura nie jest wystarczająca do zaspokojenia potencjalnego ruchu. • Zabór staje się gminą - sypialnią dla Zielonej Góry i atrakcyjnym terenem mieszkaniowym.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Dla zaspokajania potrzeb dowozowych pracowników Ekoenergetyki-Polska kluczowe znaczenie mają dwie linie autobusowe MZK Zielona Góra – 25 i 26. Firma swego czasu nawiązała współpracę z przedsiębiorstwem komunikacyjnym, aby zgrać kursy autobusów miejskich z czasem pracy zatrudnionych w spółce. • Rozmówca ocenia współpracę z MZK Zielona Góra pozytywnie. • Jak zauważa rozmówca, linie 25 i 26 mają trasy wiodącą przez dawne podzielonogórskie wioski (obecnie to osiedla w granicach administracyjnych miasta), stąd też zagęszczenie przystanków jest dość duże. Tymczasem pracownicy firmy Ekoenergetyka-Polska postulują uruchomienie linii równoległej, wiodącej ul. Wrocławską. Miałyby ona umożliwić dojazd do pracy bezpośrednio, bezprzesiadkowo. Pasażerowie zazwyczaj nie lubią się przesiadać. Rozmówca przywołuje przypadki w których pracownik zrezygnował z pracy ze względu na 2 przesiadki w drodze do miejsca zatrudnienia. • Ekoenergetyka-Polska ma wstępne plany uruchomienia własnych przewozów pracowniczych, w związku z planowanym zwiększeniem zatrudnienia. Jednak póki co jest za wcześnie, aby mówić o szczegółach. • Zdaniem rozmówcy, inne duże przedsiębiorstwa ulokowane w strefie przemysłowej, podobnie jak Ekoenergetyka będą się w najbliższej przyszłości rozwijać i popyt na dojazdy do tego terenu będzie wzrastał. • Już teraz część firm uruchamia autobusowe przewozy pracownicze. Robią to na dwa sposoby. Pierwszy zakłada podpisywanie umów na przewozy z PKS Zielona Góra (robi tak np. Eobuwie.pl). Drugi – z agencjami pracy tymczasowej, które z kolei podejmują współpracę z przewoźnikami prywatnymi, którzy dowożą pracowników. W tym drugim przypadku jednak zdaniem rozmówcy pojawia się problem niskiej jakości taboru i jego złego stanu technicznego. • Część firm chce budować swoje przystanki komunikacji miejskiej.

	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca wskazuje na konieczność zainwestowania przez MZK Zielona Góra w zaplecze techniczno-serwisowe przedsiębiorstwa, ponieważ obecnie jest ono w największym stopniu przystosowane do pojazdów spalinowych, a powinno spełniać wszystkie wymogi dotyczące infrastruktury utrzymaniowej dla floty elektrobusów. Dotyczy to również sprzętu i wyszkolenia straży pożarnej. • Zdaniem rozmówcy, strefa przemysłowa jest dobrze skomunikowana. Natomiast jako obszar z „białymi plamami” komunikacyjnymi wskazuje gminę Nowogród Bobrzański. • W weekendy nie ma potrzeby utrzymywania wysokiej częstotliwości jazdy autobusów, ponieważ w strefie zazwyczaj w soboty i niedziele mało kto pracuje. Kluczowe jest natomiast przystosowanie rozkładu jazdy do specyfiki pracy – np. jeżeli pracownik fizyczny kończy pracę o 16, to nie oznacza, że autobus powinien być o 16:05, ponieważ potrzebuje on czas na np. umycie się i przebranie. W takim przypadku kurs autobusu powinien być np. o 16:30.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • W ocenie rozmówcy, Szybka Kolej Aglomeracyjna może być atrakcyjnym rozwiązaniem transportowym. Przytacza on dane, które mówią o tym, że obłożenie pociągu dowożącego pracowników do przystanku w Nowym Kisielinie już teraz jest całkiem duże (np. 80 osób w godzinach szczytu podczas jednego kursu). • Kursy pociągów z kursami autobusów przy węźle w Nowym Kisielinie nie są obecnie skomunikowane, natomiast w tej lokalizacji jest niezbędna infrastruktura pasażerska (pętla autobusowa), co daje możliwość sprawnej integracji obu środków transportu. • Zagęszczenie kursowania kolei powinno być wprowadzone w godzinach zmian pracowniczych (godz. 6-9, 14, 22).
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • W ocenie rozmówcy, dojazd do terenów strefy rowerem będzie miało marginalne znaczenie ze względu na jej dużą odległość od miejscowości z których dojeżdża najczęściej pracowników. Teren ten zaczyna się ok. 4,7 km od centrum Zielonej Góry. Zdaniem rozmówcy to dystans zbyt duży, aby osoby nie będące sportowcami pokonywały go codziennie w dojazdach do pracy jednośladem.
Ruch pieszy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowych przystanków transportu publicznego powinno być skoordynowane z tworzeniem infrastruktury dla pieszych. • Rozmówca wskazuje, że nie ma przejścia dla pieszych przez drogę wojewódzką nr 282. Tymczasem Ekoenergetyka-Polska planuje zbudować swoje centrum szkoleniowe po przeciwnej stronie ulicy – naprzeciwko swojej siedziby. Dla bezpieczeństwa pieszych niezbędne będzie stworzenie dla nich przejścia przez ulicę.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.6. WÓJT GMINY ŚWIDNICA

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 07.02.2023 r., godz. 10:00-10:45.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Życie dużej części mieszkańców gminy koncentruje się w Zielonej Górze. Wieś Świdnica określana jest jako „sypialnia” Zielonej Góry. W związku z tym, codzienne przemieszczenia osób mieszkających na terenie gminy dotyczy przede wszystkim miejsca pracy w tym mieście.

	<ul style="list-style-type: none"> Przeważająca część mieszkańców gminy Świdnica porusza się samochodami. Nic w tym dziwnego, biorąc pod uwagę fakt, że własnym autem w 15 minut można dotrzeć do Zielonej Góry.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> Jak wskazuje rozmówczyni, problem z bezpieczeństwem ruchu drogowego obserwowany jest na drodze krajowej nr 27 (trasa Świdnica – Nowogród – Żary). Będzie ona przebudowywana, przedsięwzięcie to jest w fazie projektowania, ustalania parametrów technicznych. Planowane roboty mają mieć miejsce w 2027 r. Jest to istotne również dla komunikacji autobusowej, bo m.in. po tej trasie jeżdżą także autobusy ZKP.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Zdaniem rozmówczyni, w gminie istnieje znaczny problem jeżeli chodzi o skomunikowanie wszystkich miejscowości transportem publicznym z Zieloną Górą. Częstotliwość połączeń autobusowych w tej relacji jest stosunkowo nieduża, co budzi wśród mieszkańców zrozumiałe kontrowersje i niezadowolenie. Inną kwestią identyfikowaną przez rozmówczynię jest brak kursów autobusów Zielonogórskiej Komunikacji Powiatowej (ZKP) w weekendy. W soboty i niedziele miejscowości leżące w gminie Świdnica są właściwie wykluczone komunikacyjnie. Nic więc dziwnego w tym, że w wielu przypadkach jedyną możliwością poruszania się pozostaje własne auto. Na problem ten często zwracają uwagę mieszkańcy w rozmowach z przedstawicielami władz gminy. Sama miejscowość Świdnica, jako siedziba gminy, obsługiwana jest przez znacznie więcej kursów autobusowych, funkcjonują one również w sobotę. Ale pozostałe 11 miejscowości w gminie ma niestety inną sytuację. Problemem też jest to, że autobusy ZKP dojeżdżające do Zielonej Góry, mogą zatrzymywać się jedynie w miejscach wskazanych przez Urząd Miasta. Nie mają więc dostępu np. do Centrum Przesiadkowego (w przeciwieństwie do autobusów MZK), a tylko do kilku przystanków, gdzie możliwe jest wysadzenie pasażerów dojeżdżających do szkoły lub pracy. Muszą więc oni zatem w Zielonej Górze przesiadać się do autobusów MZK. Kursy szkolne w gminie są realizowane przez ZKP, ale są one otwarte również dla innych pasażerów. Pomimo tego, siatka połączeń jest skupiona na dowozach dzieci do szkół, przez co – jak już wspomniano - autobusy te nie łączą ze sobą wszystkich miejscowości w gminie Świdnica. Jakiś czas temu testowo uruchomiono (na 2-3 miesiące) kursy wewnętrzne, mające na celu koncentrację połączeń do Świdnicy (jako miejsca o największej w gminie liczbie sklepów, zakładów usługowych itd.), ale zainteresowanie było niewielkie. Przed powołaniem ZKP, na terenie gminy funkcjonowały połączenia PKS Zielona Góra i MZK Zielona Góra. Kursy odbywały się co pół godziny lub co godzinę. Za tym najbardziej tęsknią mieszkańcy. Obecnie autobusy MZK są w dużej części elektryczne, więc nie ma szans, aby obsługiwały one połączenia na terenie gminy Świdnica. Drugą sprawą są dopłaty do biletów – są one tak kosztowne, że gmina nie jest w stanie sobie na to pozwolić. Przez kilka lat przewozy na terenie gminy realizował PKS Zielona Góra, ale zaczęły się problemy, bo jest to przewoźnik prywatny na którego działalność gmina nie ma bezpośredniego wpływu. Stąd też zdarzały się odwrotne kursy, spóźnienia, brakowało kierowców itd. Jakość usług była dużym, narastającym kłopotem. W końcu podjęto decyzję o utworzeniu Zielonogórskiego Związku Powiatowo-Gminnego i przewoźnika ZKP. Zaczęliśmy od dowozu dzieci do szkół, a teraz tych linii jest na tyle dużo, że właściwie do każdej miejscowości w gminie docierają.

	<ul style="list-style-type: none"> • Jednak częstotliwość połączeń autobusowych jest w wielu przypadkach wciąż za mała, stąd mieszkańcy wolą wybierać swój własny pojazd – często kupują oni najtańsze auta, na które ich tylko stać, aby tylko mieć swój samochód. • Rozmówczynie identyfikuje „białe plamy” komunikacyjne na terenie gminy w Łochowie (tam funkcjonują tylko autobusowe przewozy dzieci do szkół), Lipnie i Grabowcu (w tych miejscowościach problemem są niskie częstotliwości kursów) oraz (w mniejszym stopniu) w Piaskach. • Na terenie gminy funkcjonują muzea w Świdnicy i Drzonowie – być może w przyszłości będzie potencjał do uruchomienia tam linii MZK z Zielonej Góry dla osób chętnych do ich zwiedzania (np. okresowych, być może autobusem elektrycznym, bo dystans z centrum Zielonej Góry jest stosunkowo nieduży). • Rozmówczynie jest zdania, że w odniesieniu do transportu publicznego na obszarze całego ZNOF najbardziej brakuje integracji taryfowej, biletowej, czy rozkładowej pomiędzy różnymi przewoźnikami. Idealnym rozwiązaniem byłaby możliwość np. przejechania z jednej części obszaru do innej na jednym bilecie. • Zdaniem rozmówczynie, jednolity podmiot integrujący i zarządzający transportem publicznym na terenie całego ZNOF to byłoby świetne rozwiązanie. Miałoby to rację bytu, ale tylko przy woli i współpracy gmin. Obecnie jednak to potrzeby miasta Zielona Góra, jako największego podmiotu, są zaspokajane w najszerzym stopniu.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • W kwestii połączeń kolejowych – w Programie Przystankowym PKP PLK na liście rezerwowej znajduje się budowa przystanku kolejowego w miejscowości Słone (właściwie chodziłoby o odbudowę, przystanek w tej wsi kiedyś funkcjonował). Jego istnienie z pewnością usprawniłoby dojazd wielu mieszkańców do Zielonej Góry. Już teraz są osoby, które korzystają z przystanku w Buchałowie. Są to głównie dzieci szkolne, dojeżdżające do szkoły w stolicy województwa. Z Buchałowa jedzie się do centrum Zielonej Góry tylko 8 minut. • Rozmówczynie wskazuje, że niemożliwe byłaby rezygnacja z linii autobusowych ZKP na rzecz kolei. Jest zdania, że sieć połączeń Zielonogórskiej Komunikacji Powiatowej należy rozwijać. • Odnośnie planowanej w ZNOF kolei aglomeracyjnej – rozmówczynie wskazuje, iż mieszkańcy najczęściej początkowo nie lubią nowo wprowadzanych rozwiązań transportowych. Ale cykliczność, niezawodność i przewidywalność rozkładu danego środka transportu zmienia tę sytuację. Gdyby kolej aglomeracyjna powstała, a częstotliwość kursów byłaby dostosowana do potrzeb pasażerów oraz funkcjonowałyby odpowiednie skomunikowania ZKP przystanków kolejowych z przystankami autobusowymi, mogłoby to zadziałać. Ale oczywiście do rozwiązania pozostają kwestie finansowania połączeń – zarówno kolejowych, jak i dodatkowych autobusowych.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Jak wskazuje rozmówczynie, rowery na terenie gminy raczej postrzegane są jako środek poruszania się w ramach rekreacji, czy turystyki. Pewną specyfiką gminy jest stosunkowo nieduża szerokość dróg gminnych i powiatowych na jej terenie, więc nie ma za bardzo możliwości budowy ścieżek rowerowych w ich sąsiedztwie. Projektowana jest jedynie droga dla rowerów z Zielonej Góry przez Wilkanowo do Świdnicy. Planowana trasa zakłada dopiero potem poruszanie się rowerami dalej, drogami gminnymi i powiatowymi (na których ruch samochodowy jest niewielki). Aktywność rowerowa mieszkańców jest jednak dość spora, ale właśnie raczej rekreacyjnie.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem rozmówczynie, w części miejscowości gminy Świdnica jest problem z infrastrukturą dla pieszych, często nie ma możliwości budowy chodnika, by był on na

	tyle bezpieczny, aby można było bezpiecznie przejść. Takimi miejscowościami są np. Buchałów, Lipno i Grabowiec. Drogi przechodzą tam blisko nieruchomości prywatnych.
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> W samej Zielonej Górze jest coraz mniej terenów, na których można wybudować dom. Trend uciekania z miasta do okolicznych miejscowości jest więc zauważalny od dłuższego czasu. W perspektywie 2030-2040 roku rozwój będzie znaczny, gmina ma terenów dość dużo i wydaje się, że zainteresowanie inwestycjami na jej obszarze będzie rosło.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.7. RADNY GMINY CZERWIEŃSK, PREZES STOWARZYSZENIA MIESZKAŃCÓW NIETKOWA

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 09.02.2023 r., godz. 11:00-12:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Dorośli mieszkańcy Nietkowa zazwyczaj dojeżdżają do Zielonej Góry, znaczna część uczniów uczęszcza też do średnich szkół zielonogórskich. Sporo młodszych osób dojeżdża natomiast tylko do Czerwieńska, gdzie jest szkoła średnia, duża szkoła podstawowa i przedszkole. Czerwieńsk jest gminą „zewnętrzną” Zielonej Góry.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> W Czerwieńsku istnieje problem z dużym ruchem samochodowym w północno-zachodniej części miasta, w ramach dojazdu do tamtejszej jednostki wojskowej. Pracuje tam ok. 1 tys. osób (żołnierzy zawodowych), które codziennie dojeżdżają autami do miejsca pracy. Kiedyś tam dojeżdżał autobus. Teraz wszyscy wykorzystują własne samochody. Tak samo jest w przypadku PKP Cargo Tabor. Powstają więc potężne parkingi przyzakładowe, pracownicze. Ruch zdecydowanie w tych kierunkach się zwiększa, „dołożyła” się do tego także epidemia COVID-19 (zamiana transportu publicznego na prywatne samochody osobowe). Dla drogi krajowej nr 280, wiodącej z Zielonej Góry przez Przylep do Czerwieńska nie ma alternatywy. W okolicach Przylepu rozbudowują się duże osiedla mieszkaniowe, planowana jest budowa obwodnicy zachodniej Zielonej Góry (co budziło kontrowersje). Obciążenie tej drogi w najbliższych latach będzie znacznie rosło.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Komunikacja autobusowa na terenie gminy organizowana jest przez Związek Powiatowo-Gminny z siedzibą w Czerwieńsku. Przewozy wykonuje PKS Zielona Góra, który jest podwykonawcą Zielonogórskiej Komunikacji Powiatowej (ZKP). Rozmówca jest zdania, że jakość usług komunikacji autobusowej na terenie gminy się pogarsza, brak jest np. przejazdów w weekendy świąteczne, zmniejsza się liczba kursów. Często mieszkańcy są zaskakiwani komunikatami, takimi że np. 1 listopada, w 2. dzień świąt Bożego Narodzenia, czy tzw. długie weekendy autobusy nie będą jeździć. Tabor jest stary, autobusy nie kursują punktualnie, a obsługa bywa niegrzeczna. PKS Zielona Góra realizuje też przewozy szkolne. W ich przypadku interesy miast „zewnętrznych” oraz Zielonej Góry są rozbieżne. Dopłaty pozyskiwane przez ZKP do tzw. wozokilometrów oraz system zniżek powoduje, że koszty tak zorganizowanego

	<p>transportu są niższe, niż proponowane przez MZK. Gminy po prostu często nie stać na to, aby wykupywać przejazdy dzieciom (ulgi stosowane przez MZK pokrywa miasto Zielona Góra).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Problemem jest przesiadka z PKS na transport „po mieście” z wykorzystaniem MZK – tzn. konieczność zakupu biletów (inne do PKS, inne do MZK). Warto pomyśleć o synchronizacji działań w zakresie „jednego wspólnego biletu”, a nawet połączenia go z wszystkimi środkami transportu (również z koleją). • Organizacja transportu autobusowego w tzw. miejscowościach zaodrzańskich jest kiepska – mieszkańcy swoje potrzeby życiowe realizują w dwóch kierunkach: Sulechów oraz Krosno Odrzańskie. Wielką przeszkodą we włączeniu tego transportu w sieć Lubuskiego Trójmiasta jest brak mostu na Odrze.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Dawniej węzeł kolejowy w Czerwieńsku był potężny. Po wybudowaniu łącznicy kolejowej pomiędzy linią nr 358 a Nadodrząnką (linia nr 273), ogromnie stracił on na znaczeniu. Pracowników kolei w mieście jest mniej, nie ma kas biletowych, nie działa poczekalnia, nie ma punktu gastronomicznego na stacji kolejowej. • Niedługo powrócą pociągi na linii ze Zbąszynką, ale stacja Czerwieńsk będzie omijana obwodnicą kolejową, na której nie ma nawet przystanku. • Planowana kolej aglomeracyjna (SKALT) omija dworzec kolejowy w Czerwieńsku. Budowa przystanku Czerwieńsk Wschód jest konieczna. Pierwszy ważny krok do jego utworzenia już wykonano – planowana jest wymiana działek pomiędzy miastem Zielona Góra a gminą Czerwieńsk. • W ostatnim czasie sytuacja, jeśli chodzi o kolej, polepszyła się. Trasa do Krosna i Gubina została wyremontowana (również jeżeli chodzi o infrastrukturę przystankową), pojawiły się na niej w zeszłym roku regularne kursy codzienne – 5 na dobę. Pokrywa to potrzeby mieszkańców Nietkowa – nie tylko jeśli chodzi o dostanie się do Zielonej Góry, ale również do Czerwieńska. W tym kierunku dojeżdżają osoby właśnie z Nietkowa, Krosna, a nawet z Gubina. • W ostatnich latach Nadodrząnka przeszła duży remont, wyremontowano m.in. most kolejowy w Nietkowicach. Poprawiło to przepustowość linii. Liczba pasażerów jest wciąż nie najwyższa, ale ludzie korzystają z tej trasy kolejowej. To ważne dla gminy, bo 4 miejscowości mamy położone po drugiej stronie Odry – ich mieszkańcy muszą się jakoś dostać do gminy, aby załatwić sprawy urzędowe. • Relacje przemieszczania się koleją to nie tylko Zielona Góra i Sulechów, ale też połączenia zewnętrzne – np. do Zbąszynki i dalej do Poznania oraz do Wrocławia (przede wszystkim studenci). • Dziś nie jest łatwo namówić pasażerów do przesiadki na pociąg. Potrzeba dużej promocji, przekonywania, namawiania. Ale taka jest rola samorządowców. • Nowy planowany do budowy przystanek kolejowy – Czerwieńsk Wschód. Aby działał on sprawnie i był popularny wśród pasażerów, trzy inwestycje powinny zostać zrealizowane: <ul style="list-style-type: none"> a) długie perony (umożliwiające postój pociągów dalekobieżnych); b) parking na co najmniej 20 samochodów; c) stworzenie bezpiecznego dojścia do przystanku – chodnik wiodący z okolic drogi krajowej powinien zostać położony na dystansie co najmniej 550 metrów. Musi być też odpowiednio oświetlony. <p>Dopiero po wykonaniu powyższych zadań, będzie można przekonywać pasażerów, aby poszli na przystanek i skorzystali z pociągu.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Wielu mieszkańców gminy zgłasza problemy z PKS-em, małą liczbą kursów, niedostosowaniem rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów. Jest więc potencjał do wykorzystania kolei, jeżeli tylko będzie atrakcyjny, stabilny rozkład jazdy. • Istnieje szansa, że młodzież przesiądzie się z autobusów do pociągów. Starsze pokolenie jest zbyt przyzwyczajone do samochodu. Tymczasem korki w Zielonej Górze sprawiają, że autobusy jeżdżące do centrum miasta spóźniają się. Po przyjeździe do miasta uczniowie muszą biec, by zdążyć do szkoły. To jest bardzo kłopotliwe i wymaga interwencji.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • O rowerze na terenie gminy trudno mówić jak o pełnoprawnym środku transportu. Rzadko kto używa jednoślada codziennie do dojazdów do pracy. Jest to przede wszystkim środek transportu turystyczny i rekreacyjny. • Liczba kilometrów dróg dla rowerów w gminie nie jest zbyt pokaźna. Funkcjonuje jednak trasa od południowej granicy gminy, na wysokości Przylepu i Płotów, na północ do Czerwieńska i dalej do Nietkowa. Korzystając z niej, trzeba pewien odcinek przejechać po drodze wojewódzkiej nr 280, co jest niebezpieczne (zakręt przy zakładach Jorge). • Jest ok. 10 km ścieżek, które przebiegają przez tereny wiejskie (Przylep – Płoty – Czerwieńsk – Nietków). Jesteśmy też w końcowym stadium projektowania ścieżki biegnącej w poprzek Leśniowa Wielkiego (ciąg pieszo-rowerowy). W planach są także drogi dla rowerów łączące atrakcyjne turystycznie lokalizacje: arboretum w Boryniu, park pałacowy w Nietkowie, przystań rzeczna itd. Pewną „aortą komunikacyjną” jest trasa Laski – Nietków – Czerwieńsk – Płoty. Mamy jednak także atrakcyjne dla rowerzystów tereny na Zaodrzu – miejscowości Będów, Bródki, Nietkowie i Sycowice. Interesujące dla turystów na rowerach może być siedlisko dla żubrów, skansen fortyfikacyjny, promy odrzańskie, czy tereny z przyrodą naturalną. Warto by było pomyśleć o budowie tam ścieżek oraz dojazdu dla rowerów dla mieszkańców Zielonej Góry.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli chodzi o infrastrukturę dla pieszych, to na terenie gminy jest dużo niebezpiecznych miejsc. Przykładowo – w Nietkowie koło ośrodka zdrowia (parking jest po przeciwnej stronie drogi niż ośrodek, brakuje przejścia), w Czerwieńsku przy Zespole Szkół (przejście niedoświetlone, brak sygnalizacji świetlnej) oraz w Leśniowie Wielkim przejście przy sklepie Dino przez Drogię Krajową nr 32. • W samym Czerwieńsku stan chodników jest zły. W miejscowościach wiejskich są natomiast duże braki w ilości chodników. A przecież dziś wieś to nie to samo, co niegdyś. Dzisiaj część osób mieszkających na wsi pracuje w Zielonej Górze. Mają one wymagania – chcą korzystać z chodników, doświetlenia, estetycznej infrastruktury i przystanków itd. • Inwestycje w infrastrukturę chodnikową są pożądane, choć obecnie realizowane są przede wszystkim inwestycje w kanalizację i ujęcie wody. Nie ma środków, aby prowadzić również szeroko zakrojone przedsięwzięcia związane z infrastrukturą chodnikową czy ścieżkami rowerowymi. Samorządy muszą więc wybierać, określać priorytety na najbliższe lata i szukać sposobów na pozyskanie funduszy.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.8. PREZES MPK SUBBUS SP. Z O. O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 14.02.2023 r., godz. 09:30-11:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólne	<ul style="list-style-type: none"> • Pierwotny obecny Nowosolskiego SubObszaru Funkcjonalnego: <ol style="list-style-type: none"> a) Początkowo w skład Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego miało wejść osiem gmin i tak też było planowane, lecz po ostatecznym wycofaniu się dwóch gmin (tj.: Gmina Bytom Odrzański i Gmina Nowe Miasteczko) nastąpiła zmiana nazwy z Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecną nazwę: Nowosolski SubObszar Funkcjonalny. b) Powodem wycofania się tych Gmin był brak współpracy oraz brak zainteresowania dotyczące dofinansowania do wspólnego budżetu tego projektu (tj. Nowosolski Obszar Funkcjonalny). c) Konsekwencją wycofania się tych dwóch Gmin (Bytom Odrzański i Nowe Miasteczko) były zmiany w zaplanowanych rozkładach jazdy, trasach linii komunikacyjnych itp.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Rozpoczęcie działalności przedsiębiorstwa: Międzygminne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SUBBUS spółka z o. o. zostało utworzone 2 października 2017 roku. Udziałowcami spółki są gminy: Nowa Sól, Kozuchów, Otyń, Kolsko, Siedlisko, Miasto Nowa Sól. • Przedsiębiorstwo działa na terenie gmin wchodzących w skład Nowosolskiego SubObszaru Funkcjonalnego. Spółka SUBBUS realizuje projekt transportowy od lipca 2018 obsługując mieszkańców sześciu wyżej wymienionych gmin. Partnerem wspierającym jest Powiat Nowosolski. Unia Europejska dofinansowała ten projekt 85% z całości. • Zajezdnia SubBus składa się z odpowiedniej wielkości placu postojowego z miejscami parkingowymi (każde przydzielone do pojazdu i ponumerowane odpowiednio do numeru autobusu), jednej hali warsztatowej z myjnią, stacji paliw, biurowca (gdzie mieści się dyspozytornia, biura, pomieszczenia socjalne dla kierowców i pracowników biura). Hala warsztatowa składa się z czterech stanowisk naprawczych (trzy stanowiska z podnośnikami kolumnowymi plus jedno stanowisko diagnostyczne kanałowe). • Flota autobusowa – składa się z: <ol style="list-style-type: none"> a) 4 autobusów firmy Autosan (12 m); b) 24 autobusów firmy Solaris (Urbino 8,9); c) 1 autobusu firmy Setra (turystyczny). <p>Autobusów Solaris były 24 sztuki, jednak jeden został skasowany po wypadku drogowym. Jedyne autokary Setra S 515 HD obsługują linie i wycieczki dalekobieżne i zagraniczne – podlega ofercie wypożyczenia firmom zewnętrznym/prywatnym.</p> • W firmie pracuje ok. 40 kierowców, w tym 5 kobiet. • Stan techniczny autobusów i kwestia audytorska: w hali autobusowej oraz wszystkich pomieszczeniach socjalnych, dyspozytorni, stacji paliwowej autobusowej panuje wysoki poziom pod względem wyposażenia, porządku jak i pod względem organizacji pracy biurowej. • Frekwencja pasażerska – w godzinach szczytu autobusy są wypełnione, widać codzienną, wysoką frekwencję. Według rozmówcy, powody tego są następujące: <ol style="list-style-type: none"> a) szeroki zakres ulg biletowych (Prezydent oraz Rada Miasta są odpowiedzialni za ustanowienie ulg dla pasażerów);

	<ul style="list-style-type: none"> b) niskie ceny biletów; c) odjazdy autobusów dopasowane do potrzeb pasażerów; d) wyłączność SubBusa na trasach podmiejskich z powodu braku konkurencji ze strony innej firmy autobusowej, która działałaby na tym obszarze (firmy zlikwidowały swoje kursy z powodu nierentowności – nie wytrzymały konkurencji ze strony SubBusa). <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura przystankowa: <ul style="list-style-type: none"> a) W Nowej Soli, a także na terenie gmin można zauważyć nowoczesne oraz funkcjonalne wiaty przystankowe. Oczywiście, zdarzają się starsze wiaty, ale są one zadbane. b) Tablice DIP na przystankach są dostarczone przez firmę MP Technology, a obecnie są obsługiwane przez firmę KiedyPrzyjedzie. Tablice są wadliwe i awaryjne, lecz zaplecze informatyków z firmy KiedyPrzyjedzie pracuje nad poprawą ich funkcjonowania. c) Informacja pasażerska w autobusach firmy SubBus to system firmy SIMS. • Przewozy szkolne: <ul style="list-style-type: none"> a) Przedsiębiorstwo autobusowe SubBus obsługuje wiele linii typowo ustalonych dla dojazdów uczniów do szkół, lecz linie te są regularne i nie są zamknięte wyłącznie dla uczniów, ponieważ każdy pasażer może z nich korzystać, jest to linia otwarta, lecz dopasowana pod względem godzin do nauki szkolnej. Nie ma przewozów szkolnych zamkniętych. b) Gminy łożą na te autobusy szkolne i w zamian mają przejazd bezpłatny dla swoich uczniów, wyjątkiem jest miasto Nowa Sól, gdzie uczniowie muszą kupować bilety. c) Każda gmina w ramach porozumienia może zwiększyć liczbę wozokilometrów – o tyle, o ile są potrzebne. • Kwestia dworca kolejowego, udostępnionego częściowo dla kierowców oraz pasażerów SubBus: <ul style="list-style-type: none"> a) Dworzec kolejowy Nowa Sól jest częściowo zagospodarowany przez spółkę SubBus – oznacza to, że kierowcy spółki posiadają pomieszczenie socjalne, oraz istnieją kasy biletowe SubBus w budynku dworca kolejowego. b) Korzystanie z pomieszczeń dworca kolejowego przez spółkę odbywa się nieodpłatnie. c) Z pomieszczeń socjalnych mogą korzystać nieodpłatnie również kierowcy innych przewoźników autobusowych. • Ewentualny wspólny organizator transportu dla obszaru funkcjonalnego: <ul style="list-style-type: none"> a) Miasto Nowa Sól ma 68% udziałów w spółce SubBus. Pozostałe 32% udziałów posiadają pozostałe gminy Nowosolskiego SubObszaru Funkcjonalnego. Część z tych pozostałych udziałowców nie jest członkami ZNOF. b) Pojawia się wątpliwość co do powstania wspólnego organizatora transportu dla ZNOF ze względu na istnienie już prężnie działającej komunikacji w gminach i powiecie. Taki związek może powstawać, gdy nie ma komunikacji (tzw. robienie „od zera”). Prędzej można osiągnąć jakąś formę integracji taryfowej. • Problemy: <ul style="list-style-type: none"> a) Obecne problemy podczas pracy kierowców to problem społeczny, który występuje wszędzie, czyli podejście pasażera do pracy kierowców -
--	---

	<p>roszczeniowość, zgłaszanie jakichkolwiek skarg (na przykład zahamowanie przed przeszkodą, które obiektywnie było potrzebne, a które według pasażera było całkiem niepotrzebne, inny przykład to skargi na kierowców za niewpuszczanie spóźnionych pasażerów do autobusu podczas wykonywania manewru włączania się do ruchu drogowego przez kierowcę). Istnieje problem codziennego stresu wśród kierowców.</p> <p>b) Potrzebne jest zwiększenie kursów do Zielonej Góry (np. z Zielonej Góry do Niedoradza w gm. Otyń) w celu rozładowania korków w mieście. Jest również potrzeba dobrej komunikacji na linii relacji Zielona Góra – Nowa Sól i z powrotem.</p> <p>c) Rozwiązaniem rozszerzania obszaru (np. wspólny organizator dla ZNOF) może być spotkanie wszystkich gmin (również tych, które nie wchodzą w skład ZNOF) i konstruktywny dialog skierowany na wspólne dobro publiczne, prowadzony przez przedstawicieli gmin.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektromobilność: <ul style="list-style-type: none"> a) Obecnie spółka nie eksploatuje autobusów zeroemisyjnych i nie ma planów zakupu tego typu pojazdów. Wiązałoby się to z koniecznością przebudowy stosunkowo niedawno wybudowanej zajezdni autobusowej. b) Z drugiej strony, spółka dopuszcza możliwość zakupu autobusów elektrycznych, jeśli będą zgłoszone potrzeby ze strony gmin na wprowadzenie dodatkowych linii komunikacyjnych lub zaistnieje konieczność obsługi dodatkowych gmin (w przypadku dołączenia nowych samorządów do Nowosolskiego SubObszaru Funkcjonalnego). • Ogólne inspiracje – rozmówca inspirował się zachodnimi rozwiązaniami dotyczącymi transportu zbiorowego (Francja, Niemcy, Luksemburg).
--	--

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.9. KIEROWNIK DZIAŁU PRZEWOZÓW MZK ZIELONA GÓRA SP. Z O. O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 14.02.2023 r., godz. 11:30-13:30.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Zajezdnia MZK Zielona Góra znajduje się przy ul. Chemicznej 8. Składa się z zadaszonych hali parkingowej autobusów, hali warsztatowej z myjnią, ładowarek dla autobusów elektrycznych (szybkie ładowarki pantografowe przy stacji paliw oraz „wolne” ładowarki przy stanowiskach dla autobusów), wiaty rowerowej, stacji paliw dla autobusów, biura oraz pomieszczenia z historycznymi pamiątkami zajezdni. • Kwestia nowych instalacji fotowoltaicznych: <ul style="list-style-type: none"> a) Planowana jest budowa instalacji fotowoltaicznych na pętlach autobusowych, aby zapewnić energię dla autobusów elektrycznych. Ponadto instalacja ma powstać na zadaszonym nad stanowiskami postojowymi na zajezdni. b) Obecnie autobusy Ursus są ładowane przy stanowiskach z ładowarkami na zajezdni wolnym ładowaniem w nocy oraz szybkim ładowaniem w ciągu dnia na pętlach.

	<ul style="list-style-type: none"> • Elektromobilność: <ol style="list-style-type: none"> a) MZK Zielona Góra był jednym z pierwszych w kraju przewoźników, który zakupił autobusy elektryczne. Wszyscy pracownicy: technicy, mechanicy, kierowcy uczyli się obsługiwania elektrycznych autobusów – ich eksploatacji i ewentualnych napraw. Początki eksploatacji elektrobusesów były trudne z powodu znikomej infrastruktury elektrycznych ładowarek na pętlach. Pierwsza ładowarka dla autobusów elektrycznych została postawiona na pętli przy ul. Wyspiańskiego. Rozbudowa całej sieci ładowarek pozwala na eksploatację elektrobusesów w dni robocze na połowie zadań przewozowych, a w dni wolne od pracy w 100%. b) Dostawcy napędu do autobusów (Enika) i baterii (Impact) współpracują z MZK Zielona Góra i są odpowiedzialni za prawidłowe programowanie autobusów (spełniają oczekiwania firmy MZK Zielona Góra). Przykładowe dostosowanie do potrzeb użytkownika: podczas ładowania automatycznie przełącza się ogrzewanie z ogrzewania spalinowego na elektryczne. • Flota autobusowa: <ol style="list-style-type: none"> a) Miejski Zakład Komunikacji obecnie posiada 43 sztuk autobusów elektrycznych firmy Ursus (12m). b) Zamówienia taboru z terminem dostawy na marzec to: 8 autobusów 12 metrowych (Solaris Urbino 12 Electric), 4 autobusy przegubowe (Mercedes eCitaro G). c) Plany na jesień to także 3 minibusy elektryczne Karsan, do tras w centrum miasta oraz do obsługi linii nocnych oraz 5 autobusów 10,5 m PILEA głównie do obsługi linii w dzielnicy Nowe Miasto. d) Autobusy elektryczne są nadal tańsze w eksploatacji od spalinowych, jeśli chodzi o wahania cen paliw i energii elektrycznych. e) Każdy autobus jest wyposażony w monitoring przestrzeni pasażerskiej, można w czasie rzeczywistym z dyspozytorni/działu przewozów podejrzeć sytuację w autobusie bądź mieć nagranie sytuacji spornej (kolizja, weryfikacja zasadności pojazdów wielkopojemnych na danym kursie). • Linie komunikacyjne i liczba pasażerów: <ol style="list-style-type: none"> a) Linie dzieli się na priorytetowe, podstawowe i uzupełniające. Są także 3 linie nocne. Priorytetowe to linie najbardziej uczęszczane przez pasażerów przebiegają głównie przez centrum miasta. Marginalne są poprowadzone przez osiedla. Wszystkie są potrzebne. Rodzaje te też określają częstotliwość kursowania autobusów na danej linii. b) Obecnie funkcjonuje pięć linii priorytetowych, a szоста jest w trakcie projektowania i ma zostać wprowadzona w tym roku. c) Takty: co 15 minut w godzinach szczytowych dla linii priorytetowych oraz co 20 minut w godzinach szczytowych dla linii podstawowych, a poza szczytem co 30 minut/60 minut w dni robocze. W weekend linie priorytetowe co 30 min, pozostałe co ok. 1 godzinę odstępu w odjazdach. d) Rozkłady jazdy są układane w ten sposób, aby na określonych ciągach komunikacyjnych zapewniać częstotliwość co ok. 7,5 minuty dla linii priorytetowych. e) MZK Zielona Góra stawia nacisk na wysoką częstotliwość odjazdów oraz wykorzystywanie potencjału Centrum Przesiadkowego, na drugim miejscu są bezpośrednie relacje między poszczególnymi obszarami miasta.
--	---

	<p>f) MZK Zielona Góra posiada w pojazdach bramki liczące, które pomagają na bieżąco szacować potoki pasażerskie.</p> <p>g) Spółka nieustannie się rozwija, czego wyrazem jest odważne wejście w kwestię elektromobilności w 2017 roku i kontynuacja tej polityki, „dopasowywanie funkcjonowania każdej linii względem oczekiwań pasażerów (analizy dopasowania taboru i godzin odjazdów). W ostatnich latach wymieniono większość autobusów, przebudowano zajezdnię, zbudowano Centrum Przesiadkowe oraz rozbudowano system dynamicznej informacji pasażerskiej z 18 do 74 przystanków.</p> <p>h) Trzymanie się określonych wozokilometrów przy zmianach rozkładu jazdy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nowe kierunki: <ul style="list-style-type: none"> a) Planowana rozbudowa połączeń w kierunkach: Osiedle Mazurskie oraz dzielnica Nowe Miasto. b) Jeśli rozkład jazdy PKP byłby bardziej przewidywalny (zmiany w cyklu rocznym bez częstych korekt), to MZK Zielona Góra wyraża chęć dopasowania odjazdów autobusów Centrum Przesiadkowego oraz innych przystanków stycznych z koleją pod względem pociągów. • Linie poza Zieloną Górę - Gmina Świdnica w 2011 roku zrezygnowała z połączeń MZK, obecnie linie do Świdnicy obsługuje Zielonogórska Komunikacja Powiatowa (ZKP). Nie ma widoków na stworzenie specjalnej linii turystycznej do Świdnicy, lecz istnieje możliwość integracji taryfowej. • Pierwsza pomoc i udogodnienia dla niepełnosprawnych - wszystkie autobusy MZK posiadają dużo miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich, miejsca specjalne dla niepełnosprawnych oraz przy pierwszym miejscu na ścianie w widocznym dla wszystkich miejscu są zainstalowane automatyczne defibrylatory (AED), które były użyte kilka razy w wypadku NZK u pasażera. • W MZK Zielona Góra młodzież do 20 roku życia ma darmowe przejazdy. Do przesiadek upoważniają bilety elektroniczne, w planach jest umożliwienie przesiadki także na bilecie papierowym.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • S3 zapewnia szybkie połączenia na obszarze ZNOF, problemem są parkingi w centrum Zielonej Góry. • Są plany na zbudowanie miejsca „Park and Ride” przy Palmiarni, powinny być też przy większych pętlach autobusowych, stacjach kolejowych.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.10. ZASTĘPCA NACZELNIKA WYDZIAŁU GOSPODARKI KOMUNALNEJ I OCHRONY ŚRODOWISKA W URZĘDZIE MIEJSKIM NOWEJ SOLI

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 15.02.2023 r., godz. 10:00-11:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Nową Sól można określić jako miasto o rozmiarach kompaktowych, relatywnie nieduże. Są w województwie lubuskim miasta o podobnym potencjale ludnościowym, ale większe obszarowo. • Zabudowa w Nowej Soli jest skupiona w centrum (poza dwiema peryferyjnymi dzielnicami – Pleszówek, Stare Żabno). Miasto rozciągnięte w relacji północ-południe. W centrum znajduje się większość centrów handlowych, kościołów, zakładów usługowych, placówki służby zdrowia. Tak więc w codziennych przemieszczeniach mieszkańców z pewnością można zauważyć ciężenie ku centrum. • Odczuwalny jest „podział” miasta przez linię kolejową. Dzieli ona miasto na dwie nierówne sobie części. Na terenie Nowej Soli funkcjonują dwa wiadukty, z czego jeden zbudowany niedawno, funkcjonujący od oddania do użytku południowej obwodnicy miasta. Drugi z nich - w ciągu ul. Staszica, jest bardzo obciążony. To determinuje zachowania mieszkańców i kursy komunikacji miejskiej. • Istotne dla sytuacji mobilnościowej miasta jest to, że w jego obrębie funkcjonują dwie strefy przemysłowe – na południ i na północy gminy miejskiej Nowa Sól.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • W Nowej Soli jest wiele ulic z ruchem jednokierunkowym. Stąd też nie zawsze jest możliwe takie wytyczenie szlaków komunikacyjnych, jak byśmy chcieli. Tak jest np. w przypadku Centrum Obsługi Pasażerów – jest ono położone właśnie przy ulicy jednokierunkowej. Autobus musi tam zataczać pętle, wydłuża się czas przejazdu i spada atrakcyjność danego połączenia dla pasażera. • W centrum Nowej Soli są skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną lub o ruchu okrężnym, które wymuszają zmniejszenie prędkości poruszających się pojazdów. Od kilku lat realizowany jest program doświetlania przejść dla pieszych. Zdaniem rozmówcy raczej nie ma takiej sytuacji, aby w mieście był rejon, w którym przejście przez ulicę jest szczególnie utrudnione, zwłaszcza że w Nowej Soli ulice często są wąskie, nie ma konieczności np. przechodzenia przez 3 czy 4 pasy ruchu.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Autobusy wszystkich tych linii komunikacji miejskiej, które obsługują połączenia pomiędzy częścią miasta znajdującą się po jednej stronie linii kolejowej, a drugą jego częścią, zmuszone są korzystać z jednego wiaduktu w ciągu ul. Staszica. Czasem więc, aby dotrzeć z pkt. A do pkt. B, autobus musi wykonać na drogach dużą pętlę. Z punktu widzenia pasażera obniża to atrakcyjność komunikacji miejskiej, bo trasa przejazdu wydłuża się. W niektórych przypadkach taką trasę można pokonać szybciej pieszo niż autobusem. • Komunikacja zbiorowa z gminą Otyń w obecnym kształcie funkcjonuje na podstawie porozumienia międzygminnego już od prawie 5 lat. Obsługę komunikacyjną tej gminy dostosowujemy na bieżąco, w miarę możliwości i potrzeb zgłaszanych przez gminę Otyń. • Jeżeli zaś chodzi o połączenia autobusowe pomiędzy Nową Solą a Zieloną Górą, to ich jakość uległa pogorszeniu kilka lat temu. Dawniej kursów było o wiele więcej, również w dni wolne od nauki szkolnej. Parę lat temu został zlikwidowany PKS Nowa Sól, połączenia między miastami zostały przejęte przez PKS Gorzów Wlkp., funkcjonuje też tzw. Student Bus (obsługiwany przez PKS Zielona Góra). Bardzo często połączenia pomiędzy dwoma największymi miastami ZNOF są mocno oblegane, przede wszystkim właśnie przez studentów, którzy mają problem z dostaniem się na pokład autobusu. • Zdaniem rozmówcy, raczej nie ma problemu z dojazdem transportem publicznym do stref przemysłowych w Nowej Soli (zwłaszcza tej położonej w północnej części

	<p>miasta), również np. z kierunku Koźuchowa (poza ZNOF, w ramach Nowosolskiego SubObszaru Funkcjonalnego). Zapewniony jest dojazd z uwzględnieniem 3 zmian pracy w dni robocze. Na pewno poprawie mogłoby ulec skomunikowanie strefy przemysłowej położonej w południowej części miasta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jak wskazuje rozmówca, ok. godz. 14-15 widoczny jest w mieście wzmożony ruch samochodów. Obszary, na których najczęściej dochodzi do korków w godzinach szczytu to skrzyżowanie ulic Przemysłowej, Staszica i Kościuszki, zjazd z wiaduktu, okolice otwartej jakiś czas temu galerii handlowej. • W 2018 r. uruchomiliśmy nową komunikację miejską w Nowej Soli. Było to możliwe dzięki realizacji projektu współfinansowanego ze środków unijnych. Siatka połączeń skonstruowana została na podstawie wykonanej wcześniej analizy popytowej, potem była oczywiście wielokrotnie modyfikowana. Są oczywiście linie na których liczba pasażerów rośnie – ale chodzi tutaj głównie o relacje obsługujące Nowosolski SubObszar Funkcjonalny (np. połączenia z Koźuchowa czy Kolska, MPK SubBus angażuje w tej relacji bardziej pojemny tabor). • W ostatnim czasie zauważyliśmy, że korzystających z transportu publicznego nam przybywa – być może jest to pokłosie m.in. rosnących cen paliw. Podobnie jak jest to również w innych miastach, z autobusów korzystają uczniowie, osoby starsze i częściowo osoby dojeżdżające do pracy. Na pewno jednak potrzeby przewozowe są większe. Aby je zaspokoić i powiększyć siatkę połączeń, niezbędna jest współpraca z gminami wchodzącymi w skład porozumienia międzygminnego. Część z nich zwraca jednak uwagę przede wszystkim np. na przewozy szkolne. Są takie gminy, które na przestrzeni kilku lat nie wnioskowały o utworzenie choćby jednego nowego kursu. • Postulowane kierunki rozwoju w zakresie transportu publicznego: <ol style="list-style-type: none"> a) zwiększenie liczby połączeń autobusowych, przede wszystkim w relacji Nowa Sól – Otyń – Niedoradz – Zielona Góra, b) utworzenie nowych przystanków kolejowych w pobliżu jednej i drugiej strefy przemysłowej oraz zapewnienie ich obsługi przez połączenia autobusowe, c) wzbogacenie istniejącej siatki połączeń komunikacji miejskiej o nowe połączenia lub linie komunikacyjne, d) poszukiwanie rozwiązań w układzie komunikacyjnym miasta, które umożliwią dokonanie zmian w trasach linii komunikacyjnych przyczyniających się do uczynienia ich bardziej atrakcyjnymi z punktu widzenia pasażerów, <p>to wszystko stworzyłoby realną alternatywę dla używania własnego samochodu dla wielu mieszkańców Nowej Soli i okolicznych gmin.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem respondenta, na terenie gminy miejskiej Nowa Sól i gminy Otyń brak jest miejsc, które można by było określić jako „białe plamy” komunikacyjne. Niemniej jednak ofertę przewozową należy rozwijać, choćby poprzez zwiększenie liczby połączeń (m.in. w soboty, niedziele). • Jako pewien minus rozmówca wskazuje wielowariantowość poszczególnych linii. Trochę to może odstraszać niektórych mieszkańców, przyzwyczajonych do tego, że linia o określonym numerze ma stałą, jedną trasę. Ale zastosowanie takiego rozwiązania optymalizuje wykorzystanie taboru i zmniejsza koszty funkcjonowania transportu publicznego. • Wiele gmin sąsiadujących z Nową Solą nie ma autobusowych połączeń weekendowych. Co innego Otyń – ale są to jedynie kursy relacji Nowa Sól - Otyń. Np. z Bobrownik do Otynia w weekend autobusem dojechać się nie da.
--	---

Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Połączenia kolejowe pomiędzy Nową Solą a Zieloną Górą są na dobrym poziomie. Jest ich dość dużo, a w ostatnich latach poprawie uległ też czas jazdy – dawniej z jednego miasta do drugiego jechało się pociągiem ok. 30 minut, teraz czas podróży to ok. 15 minut. • Zdaniem rozmówcy, na linii kolejowej przechodzącej przez Nową Sól jest za mało przystanków. Obecnie można w łatwy sposób dojechać z centrum jednego miasta do drugiego (np. Zielonej Góry). Ale brakuje przystanków przy strefach przemysłowych. Nie ma też koordynacji rozkładów jazdy, aby można było sprawnie przewieźć np. pracownika autobusem w przystanku do zakładu pracy. • Planowane jest zbudowanie, w ramach kolei aglomeracyjnej, przystanku w Zakęciu/Konradowie. Jednak samo utworzenie przystanku nie wystarczy. Aby zwiększyć liczbę pasażerów kolei niezbędne jest także zapewnienie obsługi komunikacyjnej przystanku przez autobusy dowozowe i zbudowanie infrastruktury towarzyszącej (miejsc postojowych dla samochodów, parkingów dla rowerów itd.). • Ciekawą opcją w opinii rozmówcy byłoby utworzenie wahadłowych połączeń w ramach kolei aglomeracyjnej, które połączyłyby miasto z północą ZNOF. W porównaniu z przejazdem koleją, podróż po S3 zajmuje więcej czasu. • Dworzec kolejowy w Nowej Soli, funkcjonujący w ramach Centrum Obsługi Pasażerów, został przez miasto wdzierżawiony od PKP SA, wyremontowany, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.
Elektromobilność	<ul style="list-style-type: none"> • Nie ma planów budowy infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych. • Istnieją za to wstępne plany dotyczące elektryfikacji taboru wykorzystywanego przez MPK SubBus, ale są one na wczesnym etapie koncepcyjnym. Rozpatrywane jest tutaj pozyskanie funduszy unijnych.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Mankamentem szlaków rowerowych jest to, że są w dużym stopniu wytyczone w ramach istniejących chodników. W tych miejscach, gdzie zabudowa jest starsza, a ulice wąskie, powoduje to pewne ograniczenia. W pasie drogowym mamy swego rodzaju kumulację – wąska droga oraz DDR na chodniku. Z pewnością wpływa to na komfort przemieszczania się po mieście. • Na części dróg dla rowerów występuje problem z bezpieczeństwem – znajdują się na nich znaki drogowe, czy latarnie uliczne, bo jak już wspomniano, chodniki są dość wąskie i dzielą się przestrzenią ze ścieżkami rowerowymi. • Zauważalny jest wzrost ruchu rowerowego w codziennych przemieszczaniach się po Nowej Soli. Wśród użytkowników rowerów można dostrzec m. in. uczniów oraz pracowników stref przemysłowych. • Zwiększone zainteresowanie rowerem jako środkiem codziennych dojazdów do szkoły czy pracy obserwujemy w cieplejszych miesiącach – spada wówczas wielkość sprzedaży biletów komunikacji miejskiej. • Zwiększa się też zainteresowanie „kolejowym” szlakiem rowerowym – Rowerostradą powiatową, a także rozbudowywanym szlakiem Nowa Sól – Zatonie – Zielona Góra.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> • Znaczną część tkanki drogowej stanowią stosunkowo wąskie ulice, które są przyjazne dla ruchu pieszego.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.11. PRZEDSTAWICIEL FIRMY IDEAL AUTOMOTIVE ZIELONA GÓRA SP. Z O. O.

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 16.02.2023 r., godz. 12:00-12:30.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> Firmy znajdujące się w Strefie Przemysłowej Nowy Kisielin zatrudniają średnio ok. 500 pracowników, zakłady w najbliższym czasie będą się rozbudowywać. W związku z tym zapotrzebowanie na przejazdy pracownicze w najbliższych latach będzie rosło. Poza Strefą Przemysłową Nowy Kisielin w przyszłości potencjalnie dużym generatorem ruchu będzie północna strefa przemysłowa zlokalizowana przy węźle trasy S3 z DK32. Pracownicy w celu optymalizacji kosztów związanych z dojazdem do Strefy Przemysłowej już teraz organizują przejazdy współdzielone we własnym zakresie.
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> W Zielonej Górze rozmówca nie zaobserwował miejsc niebezpiecznych dla ruchu rowerowego lub pieszego.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Jedynie 2 z 10 firm funkcjonujących w strefie przemysłowej Nowy Kisielin (Eobuwie.pl, Ekoenergetyka-Polska) organizują przejazdy pracownicze, co biorąc pod uwagę rosnący popyt na korzystanie z transportu zbiorowego wśród pracowników jest dalece niewystarczające. MZK Zielona Góra organizuje transport zbiorowy do Strefy. Wadą połączeń organizowanych przez Miasto jest brak skomunikowania wspomnianego obszaru z częściami miasta takimi jak rejon ul. Wrocławskiej, osiedle Czarkowo, osiedle Zacisze, a także innymi skrajnie położonymi fragmentami Zielonej Góry. Mieszkańcy wymienionych części Zielonej Góry, a także innych miejscowości, które nie mają dowozów do Strefy Przemysłowej ze strony kolei, komunikacji autobusowej lub przez autobusy pracownicze są uzależnieni od korzystania z komunikacji prywatnej. Zwiększenie liczby połączeń autobusowych ze Strefą w Nowym Kisielinie obsługiwanych przez MZK Zielona Góra jest trudne do zrealizowania ze względu na ograniczony zasób taborowy spółki oraz niedostatki kadrowe wśród kierowców autobusów. Ograniczone możliwości finansowe, oraz zły stan techniczny taboru PKS-u Zielona Góra świadczą o ograniczonej możliwości obsługi Strefy Przemysłowej przez wspomnianego organizatora. Optymalnym będzie dopasowanie miejskich połączeń komunikujących ze Strefą zarówno do potrzeb pracowników zmianowych, jak i biurowych. 10 połączeń dziennie w dni robocze ze Strefy Przemysłowej z Zieloną Górą powinno zaspokoić potrzeby pracownicze. Korzystanie z komunikacji miejskiej w Zielonej Górze ze względu na dużą częstotliwość połączeń, oraz dobrze oznakowaną informację pasażerską jest komfortowe.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Kolej jest optymalnym środkiem transportu, który może obsługiwać strefę przemysłową.

	<ul style="list-style-type: none"> • Z racji na niedostosowanie godziny połączeń kolejowych do potrzeb pracowników strefy, którzy funkcjonują według systemu zmianowego, potencjał tego środka transportu jest obecnie tylko częściowo wykorzystywany. • Stacja kolejowa w Nowym Kisielinie spełnia wymagania charakterystyczne dla węzła przesiadkowego. W tym punkcie można sprawnie przesiąść się z pociągu na autobus, rower lub samochód.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> • Znacząca część pracowników mieszkających w okolicznych względem Strefy osiedlach (głównie Nowy Kisielin, Stary Kisielin) w dojazdach do pracy korzysta z roweru lub hulajnogi elektrycznej. • Sieć dróg rowerowych w Zielonej Górze jest w pełni wystarczająca do komfortowego korzystania z roweru w codziennych przemieszczeniach. • Drogi rowerowe w Zielonej Górze są powiązane z trasami turystycznymi dla rowerów poza miastem. • Turystyczne trasy rowerowe w ZNOF są wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą - wiaty rowerowe, miejsca do odpoczynku oraz licznych samoobsługowych stacji napraw.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.12. DORADCA WOJEWODY LUBUSKIEGO DS. GOSPODARKI I INFRASTRUKTURY KOLEJOWO-DROGOWEJ, RADNY SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 17.02.2023 r., godz. 9:00-10:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ogólny	<ul style="list-style-type: none"> • Wydłużenie okresu obowiązywania umowy pomiędzy Polregio, a regionalnymi organizatorami transportu kolejowego do 10 lat jest dobrym przykładem długofalowej współpracy, do której powinni dążyć inni organizatorzy oraz przewoźnicy w regionie. • Rozmówca dostrzega wiele walorów związanych z rozszerzeniem obszaru Miasta Zielonej Góry o miejscowości podmiejskie. Jest to znaczne ułatwienie dla planowania połączeń transportu zbiorowego ze względu na powiązanie administracyjne terenów oraz wypracowanie wspólnych kanałów komunikacji pomiędzy poszczególnymi komórkami samorządowymi na terenie Miasta Zielona Góra. Te działania znacznie ułatwiają wzajemną współpracę na stosunkowo dużym obszarze administracyjnym miasta. • Rozmówca zauważa silną rywalizację pomiędzy administracją wojewódzką, a samorządowcami skupionymi w Lubuskim Trójmieście, która może stanowić pewne zagrożenie dla płynności realizowanych inwestycji. • Samorzady starają się aktywizować województwo w kontekście działań infrastrukturalnych, które mają wydatnie podnieść jakość mobilności na terenie ZNOF. • Port lotniczy Zielona Góra Babimost ma w przyszłości rozwijać ofertę połączeń i wzmacniać powiązania ogólnopolskiej sieci transportowej z terenem ZNOF.

Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Dużym przedsięwzięciem, które ma już montaż finansowy zarówno z ministerstwa, województwa, jak i miasta Zielona Góra, będzie realizacja połączenia z Trasy Północnej do mostu w Pomorsku, a następnie do Sulechowa. Obwodnica odciążą komunikacyjnie osiedla Zielonej Góry takie jak Przylep czy Czarkowo, przez które obecnie odbywa się ruch tranzytowy.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Ponad 50% taboru MZK Zielonej Góry stanowią autobusy elektryczne, a rozwój w tej materii jest stały. Elektromobilność w Zielonej Górze stanowi duży atut miasta zarówno w skali Polski, jak i Europy. • Obecnie PKS Zielona Góra nie spełnia oczekiwań mieszkańców pod względem jakości dostępnego taboru oraz liczby pojazdów. Przyczyną problemów tego przewoźnika, a także innych przedsiębiorstw transportowych, jest zła sytuacja finansowa związana z kryzysem gospodarczym. Obecnie różne podmioty muszą się zmagać z zadłużeniem względem Skarbu Państwa, które powstało na skutek zaciągniętych podczas kryzysu pożyczek. • Sieć transportu publicznego w Zielonej Górze jest rozbudowana, ma to związek z dużą powierzchnią terenów miejskich. Rozciągnięcie komunikacji na tak dużym obszarze wiąże się z tym, iż obsługa autobusowa do obrzeżnych części Zielonej Góry jest niewystarczająca. • FRPA pomaga odpowiedzieć na bieżące potrzeby transportowe mieszkańców miejscowości, które wcześniej były obsługiwane przez PKS Zielona Góra. • Pomimo podejmowanych prób, rozkłady jazdy autobusów różnych spółek przewozowych nie są ze sobą w dostateczny sposób skoordynowane. Połączenia PKS-em z Zielonej Góry do Świebodzina miały się pokrywać czasowo z kursami pociągów PKP Intercity relacji Berlin-Warszawa. W związku z nieprzewidywalnością czasową kursowania pociągów długofalowa integracja wspomnianych relacji nie jest realizowana. • Brakuje informacji o kursowaniu pociągów na dworcu autobusowym w Zielonej Górze i analogicznie – rozkładu jazdy autobusów i busów na dworcu kolejowym. Wpracowanie takiego rozwiązania jest potrzebne, aby była lepsza integracja pomiędzy wymienionymi środkami transportu obsługującymi węzeł. Pomimo prostoty takiego działania, wprowadzenie integracji rozkładów jazdy ciągle napotyka przeszkody i nie jest realizowane. Możliwość wydania odgórnej decyzji np. przez organy wojewódzkie skutecznie skróciłaby proces wdrażania wspomnianej integracji rozkładowej. • Istnieje problem wykluczenia komunikacyjnego części Zielonej Góry w weekendy, oraz mniejszych miejscowości wcześniej obsługiwanych przez PKS Zielona Góra. • Dużym problemem i ograniczeniem jest niedostatek liczby kierowców autobusowych. Potencjalnym rozwiązaniem może być uruchamianie połączeń obsługiwanych przez niewielkie busy, do kierowania którymi wystarczy prawo jazdy kategorii B. • Dobrym przykładem organizacji połączeń autobusowych, który może być użyteczny dla gmin ZNOF, jest wpisanie w publiczny transport zbiorowy połączeń szkolnych w podgorzowskiej gminie Santok. Szeroka informacja i marketing na temat takiego rozwiązania jest niezbędny dla przyciągnięcia pasażerów. • Miejscowości położone wokół Sulechowa są wykluczone z dostępności transportu zbiorowego. Były już podejmowane rozmowy z burmistrzem Sulechowa na temat organizacji przewozów o charakterze quasi-komunikacji miejskiej na tym obszarze.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Sieć kolejowa łącząca miejscowości ZNOF-u została częściowo zmodernizowana. W ostatniej dekadzie zwiększono prędkość przejazdów pociągów z 30 do 120 km/h dla ruchu aglomeracyjnego. Szkielet obecnie istniejącej infrastruktury kolejowej jest dobrą podstawą do opracowania projektu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego

	<p>Trójmiasta (SKALT), która swoim zasięgiem będzie obsługiwała także Nowogród Bobrzański.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W ramach SKALT ma powstać 13 nowych przystanków kolejowych na terenie ZNOF-u, które mają umożliwić m. in. sprawniejszy dojazd do dynamicznie rozwijających się stref ekonomicznych w Zielonej Górze, Nowej Soli, czy Sulechowie. • Jest potencjał społecznej zgody na realizację opracowania koncepcji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej przy współpracy z PKP PLK. Wstępny projekt koncepcji został już przedłożony w ministerstwie (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) i uzyskał na tym szczeblu akceptację jako przykład działania w ramach nowej perspektywy finansowej. • Projekt Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta zakłada budowę lub rozbudowę węzłów przesiadkowych. Planowana jest przebudowa węzła przesiadkowego przy przystanku Zielona Góra Główna, który obecnie służy jedynie skutecznej obsłudze autobusów komunikacji miejskiej. Wyzwaniem jest rozbudowa węzła przesiadkowego o infrastrukturę dedykowaną autobusom relacji pozamiejskich. W tej sprawie odbywały się już rozmowy na temat różnych wariantów wdrożenia takiego rozwiązania. Nowe centrum obsługi autobusów pozamiejskich miałyby powstać przy ul. Dworcowej tuż przy peronie 1 i 1A. Ta lokalizacja dałaby możliwość zagospodarowania 5000 mkw. pod wspomnianą inwestycję, a także większą koncentrację stanowisk autobusowych i umożliwienie dokonywania sprawniejszych przesiadek. • Dworzec Zielona Góra Główna powinien być w większym stopniu wyposażony w identyfikację wizualną, wspomagającą skuteczne dotarcie pasażera do docelowego przewoźnika/połączenia. • Kolejne węzły przesiadkowe będą powstawać. Już zostały przeznaczone fundusze z programu FEnIKS, oraz przez samorządy lokalne na wyposażenie w małą infrastrukturę poszczególnych węzłów i informację przystankową. Np. Miasto Nowa Sól opracował koncepcję wyposażenia przystanków kolejowych w niezbędną do obsługi pasażerów infrastrukturę w formie dróg dojazdowych. Tymczasem na przystanku kolejowym na Os. Mazurskim w Zielonej Górze powstanie stacja ładowania pojazdów elektrycznych. • Przystanek Czerwieńsk Południe zostanie rozbudowany o łącznicę umożliwiającą bezkolizyjny wjazd z linii kolejowej od strony Sulechowa do linii kolejowej Szczecin - Wrocław. Jest ona obecnie wstępnie rozrysowana i stanie się przedmiotem aneksu zawierającego studium projektu, umowa na przygotowanie którego zostanie podpisana pomiędzy PKP PLK i firmą Idom w najbliższym czasie. Będzie to duża inwestycja, która zmieni konfigurację układu torowego łączącego wspomnianych linii. Ważne jest także wpisanie przystanku w tkankę miejską Czerwieńska tak aby był możliwie najbardziej dostępny dla mieszkańców. Inwestycja będzie kosztowna, ale wydatnie wpłynie na zwiększenie przepustowości połączeń we wskazanych relacjach. • Projekt studium budowy łącznicy dla przystanku Czerwieńsk Południe zakłada także budowę drugiego toru dla łącznicy na dwutorowym odcinku LK nr 273, która poprawi przepustowość na tym odcinku przejazdów pomiędzy Zieloną Górą, a Poznaniem i Warszawą, co jest szczególnie ważne w kontekście planowanej inwestycji w SKALT. • W ramach opracowania dla SKALT-u, na który lada dzień ma zostać podpisana umowa, przewiduje się budowę drugiego toru na odcinku od posterunku odgałęźnego Czerwieńsk Wschód (koniec linii nr 436 – łącznicy) do mostu kolejowego w Pomorsku, co jest istotne z punktu widzenia rozwoju SKALT-u. Inwestycje będzie współfinansować PKP PLK oraz program FEnIKS. • Rozważana jest także budowa drugiego toru na odcinku za mostem kolejowym w Pomorsku, gdzie w przeszłości była stacja kolejowa Pomorsko. W wymienionej lokalizacji może zostać zbudowana mijanka dla przejeżdżających pociągów.
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Na linii do Nowogrodu Bobrzańskiego (linia kolejowa nr 370) występuje ograniczenie przepustowości, ze względu na jednotorowy charakter linii. Województwo z ostatnich lat zwiększyło liczbę par pociągów kursujących pomiędzy Zieloną Górą, Żarami i Żaganiem. Z tej trasy korzystają także towarowe pociągi realizujące przewozy dla wojska, co powoduje wspomniane utrudnienia. • Podstawowym rozwiązaniem utrudnień na linii kolejowej nr 370 byłaby budowa mijanki w Letnicy. • W najbliższym czasie ma być realizowany remont mostu w Nowogrodzie Bobrzańskim. Jest szansa, że podczas prac zostanie zmodernizowana także linia kolejowa. Obecnie są starania ze strony PKP PLK aby taki remont mógł się odbyć. • W ramach programu Kolej Plus ma być modernizowane połączenie w relacji Bieniów - Lubsko. Dzięki SKALT-owi na tej linii powstaną przystanki w Zielonej Górze (Zielona Góra Zacisze, Zielona Góra Osiedle Leśne) oraz przystanek we wsi Stone.
--	--

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

2.13. PRZEWODNICZĄCA RADY SENIORÓW POWIATU NOWOSOLSKIEGO

Data i godzina przeprowadzenia wywiadu: 20.02.2023 r., godz. 09:00-10:00.

Kluczowe ustalenia:

Zagadnienie / zakres	Odpowiedzi rozmówcy
Ruch drogowy i BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Sytuację parkingową w Nowej Soli rozmówcy ocenia negatywnie. Ale jak podkreśla, podobnie jest w całej Polsce i na świecie. Z pewnością jest za mało miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. • Dojazdy do siedzib firm są dogodne. Przedsiębiorstwa dbają np., aby w bezpośrednim sąsiedztwie ich siedzib były dostępne parkingi. • Dostyc dużo osób dojeżdża do pracy samochodami. Jeżeli mieszkają one w mieście, ich sytuacja jest w miarę dobra. Gorzej, jeżeli są to mieszkańcy wsi, bo muszą pokonywać codziennie dość duże dystanse. Zdaniem rozmówcy, samochód na terenie gminy i nie tylko, będzie dominował jeszcze długo. Dziś auto staje się problemem, pojazdów jest po prostu zbyt dużo. W Londynie i Amsterdamie w ogóle nie jeżdżą samochodami, bo koszty parkowania są ogromne. Ale tam buduje się linie metra, kierowcom oferowana jest alternatywa w postaci dobrze działającego transportu publicznego. U nas też tak będzie, ale jeszcze nie teraz, jest zbyt wcześnie na taką zmianę. Rozmówcy przewiduje wzrost znaczenia wypożyczalni samochodów, a także – być może – skuterów (dużo takich pojazdów jest eksploatowanych w krajach Europy Zachodniej – Hiszpanii, Portugalii). • U nas samochód dominuje, również dlatego, że wielu spraw, np. administracyjnych, nie można załatwić przez internet. Tymczasem na zachodzie Europy nie ma konieczności dojazdów do urzędów. Wiele kwestii załatwia się przez internet. Podobnie jest np. w Estonii. Jeżeli u nas nie nastąpi zmiana w tym kierunku, samochody jeszcze długo będą w ruchu. • Rozmówcy identyfikuje problemy z dostępnością do placówki zdrowia przy ul. Chałubińskiego w Nowej Soli. Parkingi są za małe, jest nadmiar samochodów. Również często trudno cokolwiek załatwić w Urzędzie Miasta lub Starostwa, bo miejsca parkingowe są zajęte.

	<ul style="list-style-type: none"> Zbyt duża liczba samochodów jest identyfikowana przez rozmówczynię jako problem mający negatywny wpływ na przyjazność przestrzeni miejskiej Nowej Soli. Jej zdaniem sprawia to, że miasto jest mniej atrakcyjne dla osób chcących w nim zamieszkać.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówczyni ocenia, że transport publiczny na terenie gminy miejskiej Nowa Sól prężnie się rozwija. Liczba połączeń autobusowych oceniana jest jednak negatywnie. Postulowana jest wymiana dłuższych autobusów na krótsze, ale jeżdżące częściej. Autobusy „czerwone” (MPK SUBBUS) jeżdżą dość rzadko, a jeżeli już tak, to w „stadach”. Między godziną 14 a 16 jest ich więcej, powstają korki. Tymczasem w weekendy funkcjonuje bardzo mało połączeń. Na terenie Nowej Soli istnieje problem z dojazdem autobusem pod nowo otwarty Dom Seniora. Nie ma tam zatoczki autobusowej. Innym problematycznym miejscem jest szpital przy ul. Chałubińskiego (w jego pobliżu mieszka rozmówczyni). W jego pobliżu nie stają autobusy przyjeżdżające z gmin Bytom Odrzański, czy Nowe Miasteczko. Nie wiadomo dlaczego, tłumaczenia władarzy są enigmatyczne. Pasażerowie, często będący pacjentami, muszą przejść dystans 500-600 metrów – albo wysiąść przed przystankiem, albo wracać się. Dla osób z niepełnosprawnościami to problem wielkiej wagi. Infrastruktura przystankowa spełnia wymogi osób starszych. Problemem dla osób z niepełnosprawnościami może być wejście do autobusów, bo nie mają one specjalnych podestów dla wózków. Kiedyś bardzo prężnie działał PKS Zielona Góra. Teraz nikt nie pamięta, że można z tym przewoźnikiem jeździć w dalekich relacjach.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówczyni wspomina, że obecnie musi jeździć „na około” koleją (przez Wrocław), chcąc dotrzeć do Warszawy. Połączenie ze stolicą jest praktycznie żadne. Jak podkreśla, już niedługo ma to się zmienić (ma się skończyć modernizacja linii do Zbąszynka). Szybka kolej aglomeracyjna – o budowie systemu mówi się od dawna, ale – zdaniem rozmówczyni - początku realizacji projektu nie widać. W jej opinii, pieniądze na to powinien wyasygnować marszałek województwa. Dołożyć się muszą także gminy. Rozmówczyni ocenia, że wraz z utworzeniem SKALT, na pewno pojawiłby się popyt na usługi kolei aglomeracyjnej. Zdaniem rozmówczyni, dawniej połączenia kolejowe były o wiele lepsze niż obecnie. Dojeżdżała do pracy z Nowej Soli do Zielonej Góry przez długie lata i obecnie wspomina, że kiedyś pociągi kursowały co 15 minut.
Ruch rowerowy	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówczyni często porusza się samochodem. Jej zdaniem problemem są nieprzewidywalne zachowania rowerzystów, np. nie przeprowadzają rowerów przez przejścia przez ulicę, tylko przejeżdżają. Rozmówczyni pozytywnie ocenia drogi dla rowerów na terenie gminy miejskiej Nowa Sól i gminy Otyń. Podkreśla znaczenie tej wybudowanej w śladzie dawnej linii kolejowej oraz wspomina o trwającej budowie kolejnego szlaku rowerowego – do Zielonej Góry.
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> Wiele starszych osób ma problem z wyjściem z domu – są one „uwięzione” we własnych mieszkaniach, jeżeli np. na 4. piętrze nie ma windy. Jest to powszechne w budynkach z lat 70. i 80. Bywa też i tak, że za wąskie są klatki schodowe. Ale jeżeli

	<p>chodzi o budynki użyteczności publicznej, to sytuacja z dostępnością jest dobra. Są w nich dostępne też defibrylatory (podobnie jak i w autobusach).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sytuacja w Nowej Soli w sferze ruchu pieszego jest zdaniem rozmówczyni pozytywna. Chodniki są dostosowywane do potrzeb różnych grup osób, widoczny jest postęp w tym zakresie. Widoczna jest duża różnica na plus, w porównaniu np. z Głogowem. Gorzej jest na wsiach, ale tam również sytuacja się poprawia. Budowane są chodniki, choć już nie ścieżki rowerowe. • Jako przykład dobrej, przyjaznej pieszym przestrzeni, rozmówczyni przywołuje Park Krasnała w Nowej Soli. Podkreśla, że powstał tam duży parking, umożliwiający łatwy dostęp do terenu. Wspomina także atrakcyjny port rzeczny, z którego kursuje statek rekreacyjny do Siedliska, a nawet Krosna Odrzańskiego (jeżeli poziom wody w Odrze na to pozwala). Port był nieczynny długie lata, ale teraz działa i jest atrakcją dla mieszkańców miasta i turystów.
Logistyka miejska	<ul style="list-style-type: none"> • Dostęp do paczkomatów jest odpowiedni. Montowane są one zazwyczaj na dużych placach koło centrów handlowych (Bricomarche, Mrówka itd.). Pewnie większy problem jest w wąskich uliczkach osiedlowych. Jednak zdaniem rozmówczyni, nie jest to zbyt widoczne w Nowej Soli.

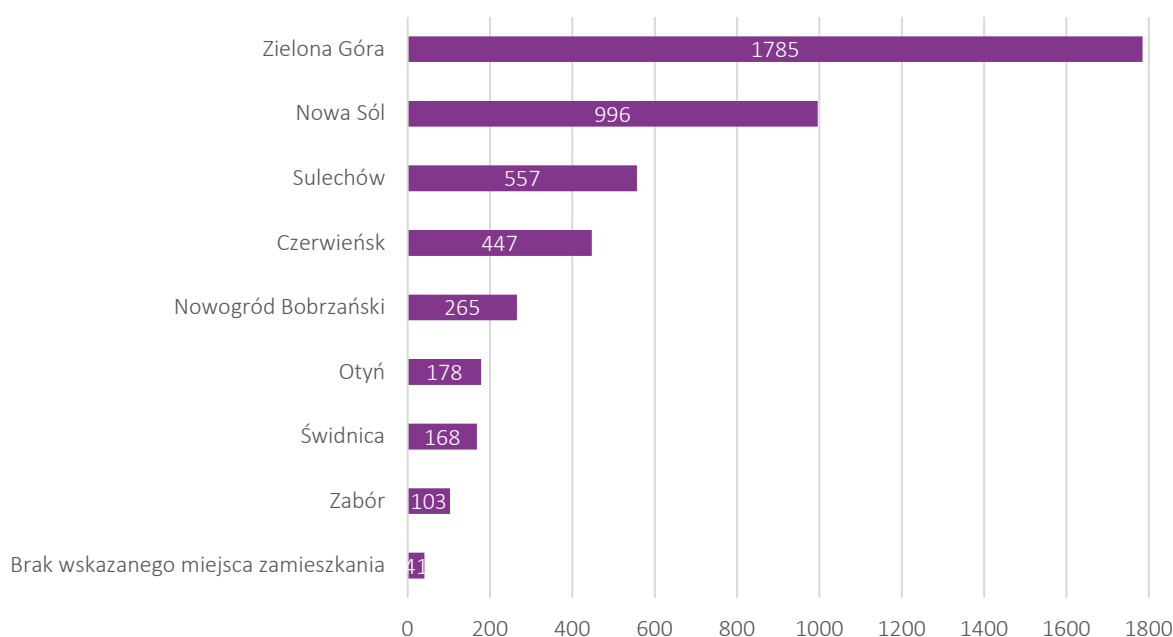
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

3. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH

W okresie od 2 do 31 stycznia 2023 r. przeprowadzono ankietę dotyczącą zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Respondentów pytano między innymi o źródła i cele podróży, czas trwania podróży, motywacje oraz sposoby przemieszczania się. Badanie zostało zrealizowane metodą CAWI (ang. *Computer-Assisted Web Interview*), tj. wspomaganego komputerowo wywiadu przy pomocy strony internetowej. W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów.

3.1. SYNTEZA UZYSKANYCH WYNIKÓW – ANALIZA I INTERPRETACJA

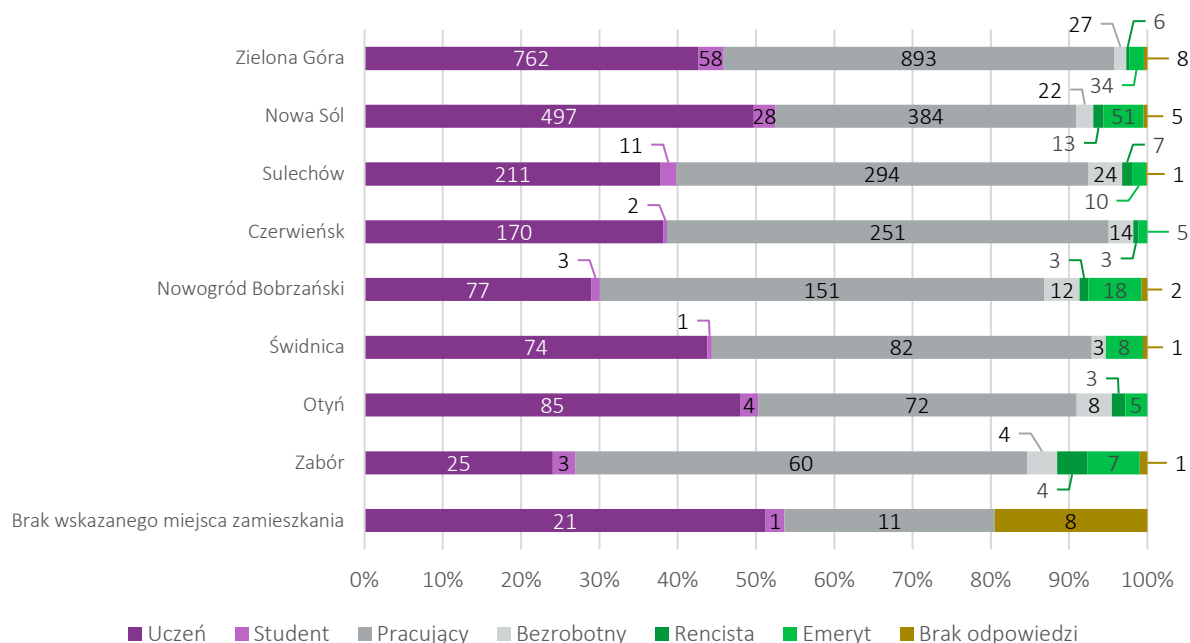
Wykres 1. Liczba uczestników badania ankietowego według gminy zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

W badaniu ankietowym udział wzięło w sumie 4540 osób, co stanowi prawie 2% populacji Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zebrane odpowiedzi przedstawione na Wykres 1. pokazują podział uczestników ankiety według zadeklarowanej Gminy ZNOF.

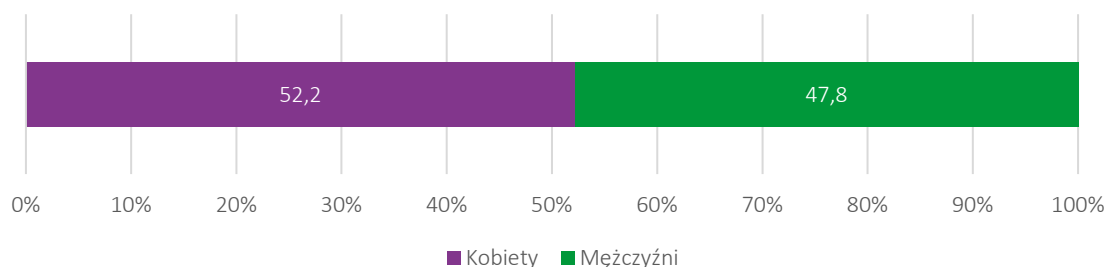
Wykres 2. Udział grup zawodowych ankietowanych mieszkańców Gmin ZNOF



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

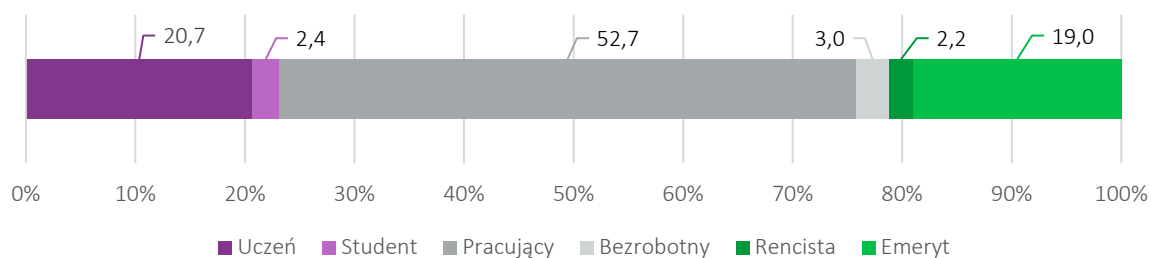
Przedstawione na Wykres 2. dane liczbowe ukazują udział osób poszczególnych grup zawodowych w ogólnej liczbie ankietowanych z gmin Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Z uwagi na nadreprezentację w próbie uczniów i relatywnie niską liczbę odpowiedzi od osób w wieku poprodukcyjnym zastosowano wspomniane na wstępie ważenie umożliwiające dostosowanie zgromadzonych danych poddanych późniejszej analizie do struktury grup zawodowych poszczególnych Gmin ZNOF. W ten sposób wnioski i wyniki zaprezentowane w dalszej części raportu odzwierciedlają wielkość każdej z grup zawodowych. W związku z powyższym zaprezentowane dalej wyniki badania ankietowego uwzględniają dane po procesie ważenia.

Wykres 3. Struktura płci osób uczestniczących w badaniu ankietowym [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 4. Aktywność zawodowa ankietowanych w ZNOF [%]

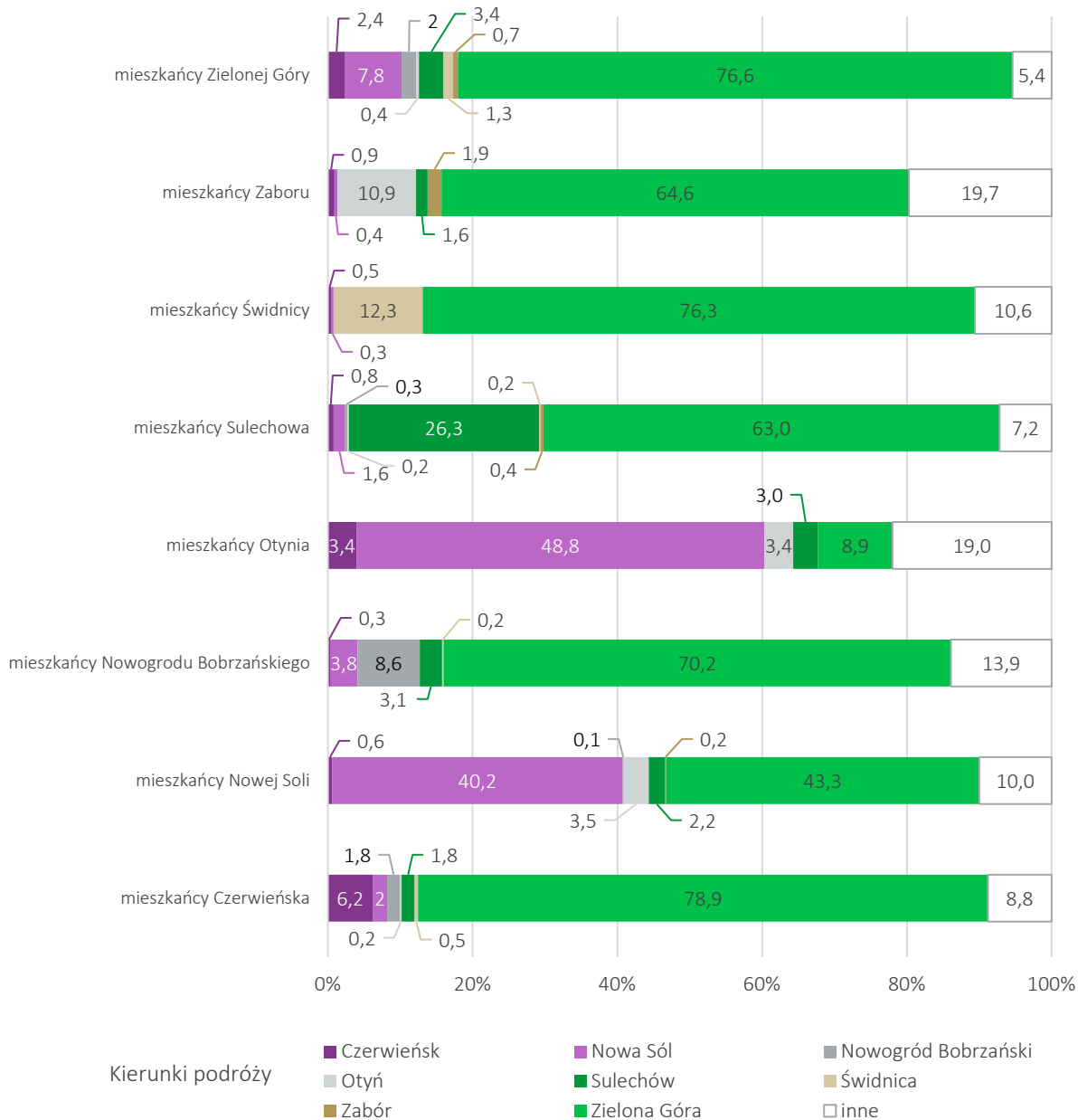


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Dominującą grupą w pytaniu o aktywność zawodową były osoby pracujące, które stanowią 52,7% ogólnej liczby ankietowanych. Kolejną grupą to uczniowie – 20,7%. Co istotne, około 20% ankietowanych stanowili emeryci, co w przypadku wykorzystywania cyfrowej formy ankiety stanowi dobry wynik dla podanej grupy. Natomiast najmniejszymi grupami respondentów były osoby bezrobotne, renciści oraz studenci.

Przyjęta forma prowadzenia badań umożliwiła określenie stopnia zainteresowania danym sposobem pozyskiwania informacji od mieszkańców ZNOF. Należy mieć jednak na uwadze wybraną metodę przeprowadzenia ankiety, która ogranicza udział osób nie cechujących się podstawowym poziomem kompetencji cyfrowych. **Duże zainteresowanie**, które przełożyło się na uzyskanie odpowiedzi od znacznego odsetka populacji ZNOF pokazuje jednak chęć zaangażowania społeczności lokalnej w proces badawczy oraz efektywność przyjętej formy zbierania informacji.

Wykres 5. Kierunki podróży mieszkańców ZNOF [%]

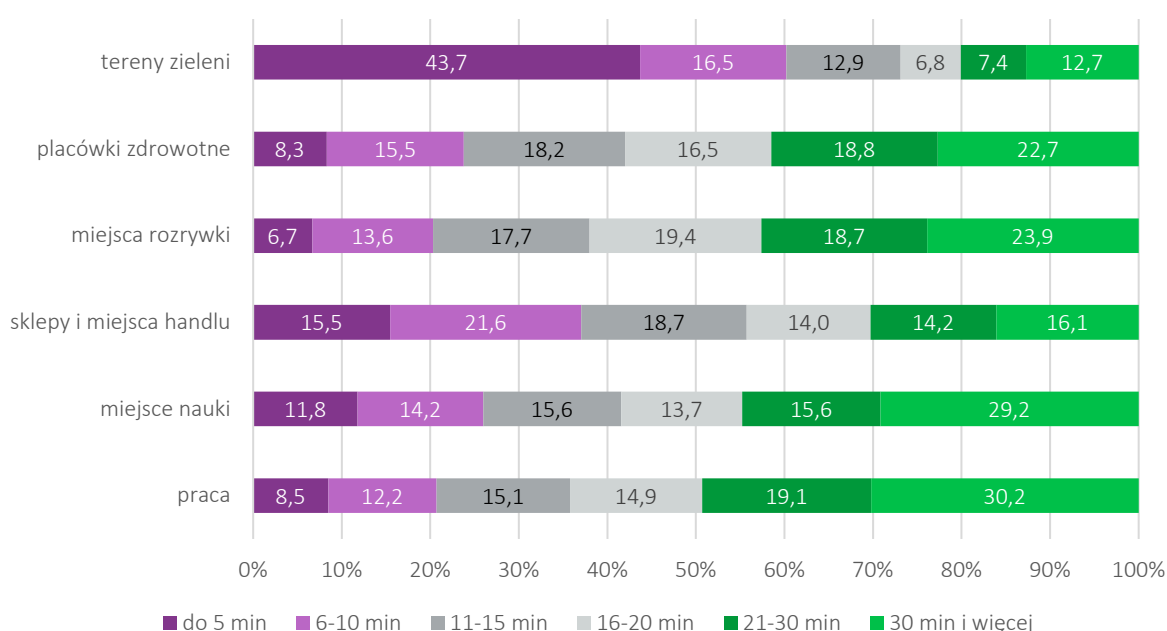


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 5. przedstawia kierunki podróży wskazane przez ankietowanych mieszkańców poszczególnych gmin ZNOF. Zdecydowana większość respondentów odpowiedziała, że **najczęściej podróżuje ze swojej miejscowości do Zielonej Góry**. Jedynie ankietowani mieszkańcy gminy Otyń podawali Nową Sól jako główny kierunek podróży – 50% osób podróżujących z tego obszaru kieruje się zazwyczaj właśnie do tego miasta.

W ramach pytania o kierunki podróży, oprócz wybrania jednej z gmin ZNOF, możliwe było także wpisanie innej najczęściej obieranej destynacji. W sumie, cele podróży spoza przedstawionej listy stanowiły około 9% wszystkich odpowiedzi na to pytanie. Spośród miejscowości spoza obszaru opracowania, do których udają się mieszkańcy ZNOF, najczęściej pojawiały się: Kożuchów, Lubięcin, Poznań, Warszawa, Żagań oraz Żary.

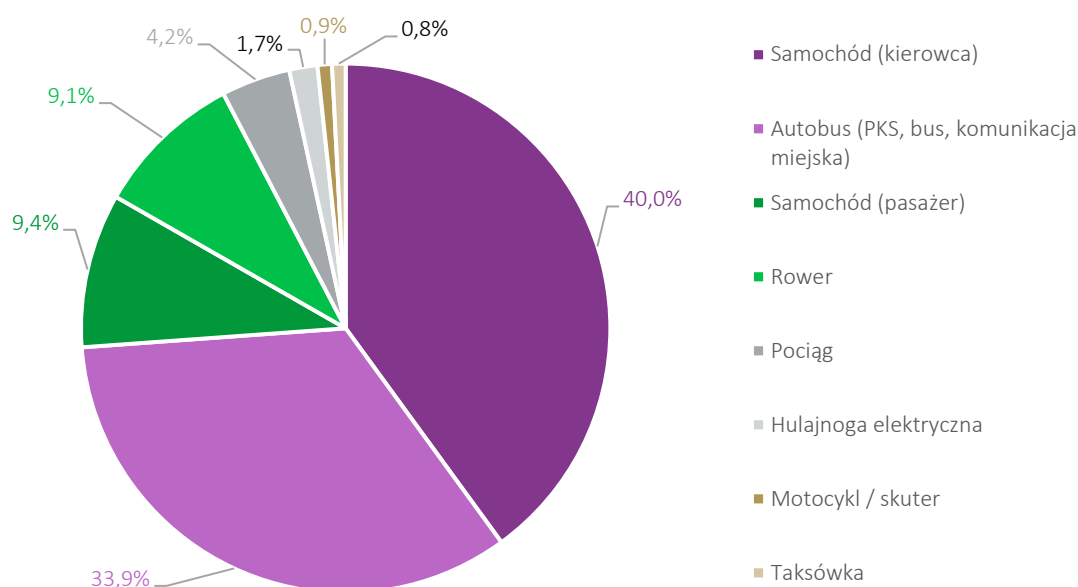
Wykres 6. Czas dotarcia do wskazanych punktów docelowych z miejsca zamieszkania [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Oprócz kierunku podróży, w celu analizy zachowań komunikacyjnych mieszkańców ZNOF, istotny jest także **czas dotarcia** do różnych miejsc. Najczęściej obierane destynacje zostały umieszczone w pytaniu, w którym respondenci musieli określić czas podróży do wskazanych lokacji ze swojego domu. Zebrane odpowiedzi zostały zwizualizowane na Wykres 6., a ich synteza z pozostałymi wynikami badania została przedstawiona w dalszej części rozdziału.

Wykres 7. Popularność wybranych środków transportu w całym ZNOF [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

W ramach jednego z pytań, ankietowani mogli wskazać najczęściej wybierany przez siebie środek transportu. Zebrane dane pokazują, że wysoką dostępność do celów podróży zapewniał przede wszystkim **samochód**, który dominował w większości kategorii dojazdów. Powiązanie ze sobą wyników różnych pytań ankiety umożliwiło uzyskanie następujących wniosków. Ponad 64% pracujących ankietowanych odpowiedziało, że używa samochodu (jako kierowca) codziennie lub kilka razy w tygodniu. Ponadto, wskazana grupa określa czas dojazdu **do miejsca pracy** na 30 minut i więcej, z tego powodu można założyć, że duża odległość warunkuje wybór samochodu jako podstawowego środka transportu w codziennych podróżach. Jednocześnie można wysnuć wniosek, że znaczny dystans do miejsca pracy nie jest najważniejszym czynnikiem warunkującym miejsce zamieszkania w ZNOF.

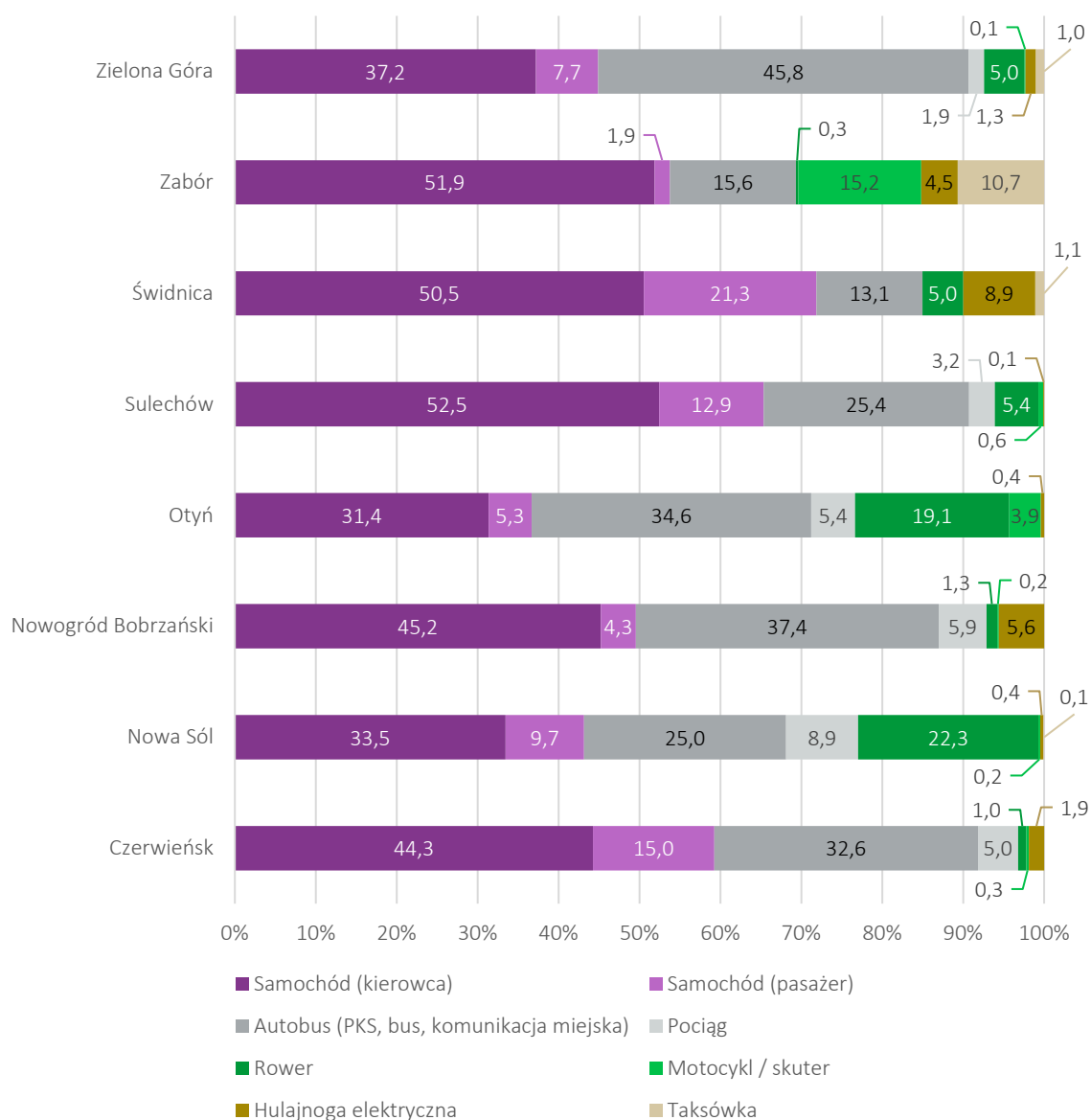
Także w podróżach **do sklepów i miejsc handlu** samochód był najczęściej wybieranym środkiem transportu. Pomimo faktu, że większość ankietowanych osób (prawie 22%) wskazała dotarcie do tych miejsc w czasie do 10 minut, to dojazd samochodem na zakupy zadeklarowało ponad 66% osób, z czego najwięcej podróży do sklepów we wskazanym czasie odbywało się w Zielonej Górze.

Równie istotnym środkiem transportu według ankietowanych okazał się **autobus**. Komunikacja autobusowa stanowiła najczęściej wybierany środek transportu wśród osób dojeżdżających do miejsc nauki (szkół, uczelni). Prawie 50% uczących się mieszkańców wykorzystuje autobusy codziennie lub kilka razy w tygodniu.

Analiza zebranych odpowiedzi pokazuje również ciekawą zależność pomiędzy lokalizacją miejsca zamieszkania a dostępem do terenów zieleni. Ponad 60% ankietowanych ma możliwość dotarcia **do terenów zieleni** w czasie do 10 minut od swojego gospodarstwa domowego. Warto jednak wspomnieć o charakterystyce całego województwa lubuskiego, które to jest najbardziej zalesionym regionem w Polsce⁴, co również może mieć wpływ na wynik w omawianej kategorii.

⁴ Lesistość woj. lubuskiego w 2021 roku – 49,3% powierzchni województwa, źródło: BDL GUS.

Wykres 8. Popularność wybranych środków transportu w gminach ZNOF [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

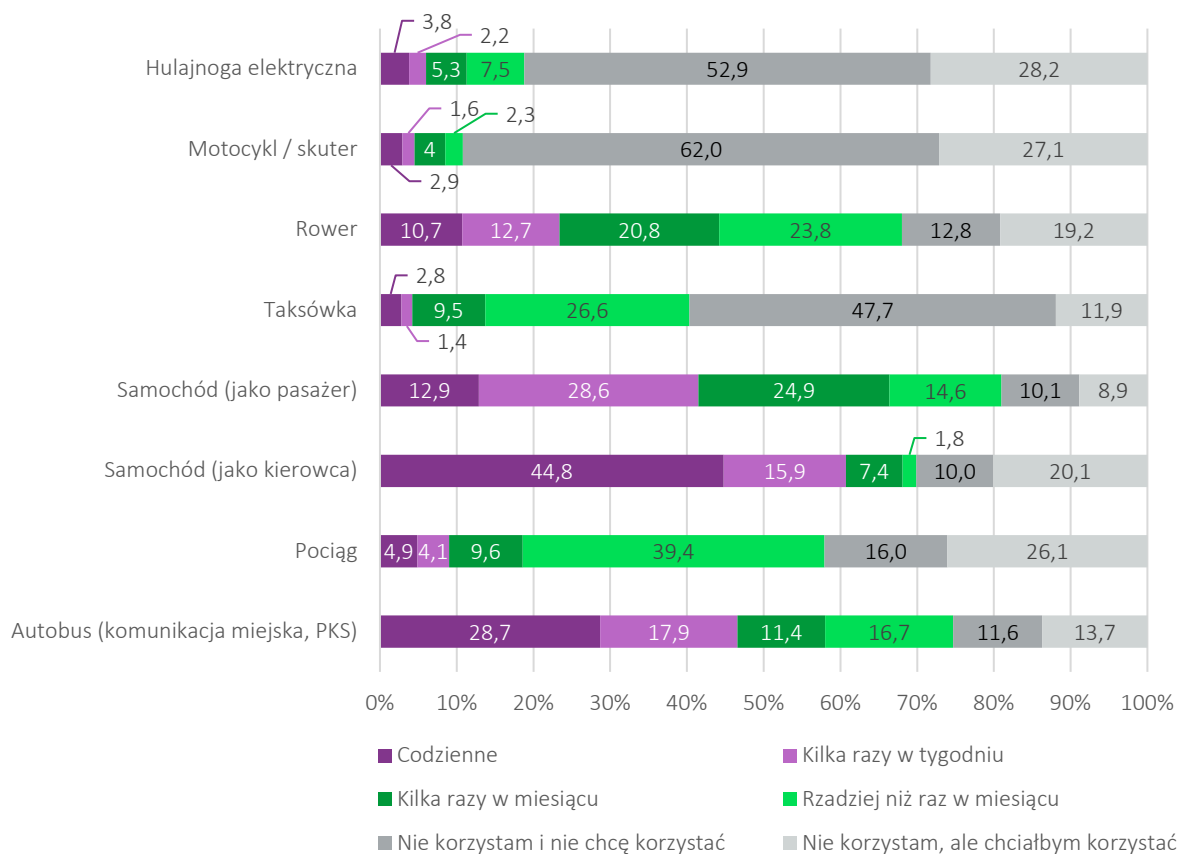
Najbardziej popularne wśród wszystkich środków lokomocji w ZNOF są **samochody**. Transport samochodowy stanowi obecnie podstawę mobilności na terenie omawianego obszaru, o czym świadczą dane umieszczone w Wykres 8., gdzie osoby deklarujące podróże samochodem (zarówno jako kierowcy, jak i pasażerowie) stanowili najliczniejsze grupy w każdej z gmin. Drugim pod względem popularności środkiem transportu jest **autobus**. Największy udział odpowiedzi mieszkańców deklarujących regularne korzystanie z autobusów jest w Zielonej Górze (prawie 46%), Nowogrodzie Bobrzańskim (ponad 37%), Otyniu (niespełna 35%) i Czerwieńsku (około 33%).

Co ciekawe, spora grupa ankietowanych mieszkańców gmin Nowa Sól i Otyń deklaruje **rower** jako najczęściej wybierany środek lokomocji – rowerzyści w podanych gminach stanowili odpowiednio 22,3% oraz 19,1% respondentów. Wynik może wskazywać na regularne wykorzystywanie rowerów w codziennych podróżach, a nie tylko jako formę rekreacji

mieszkańców. Natomiast najmniej popularnymi środkami transportu wykazanymi w badaniu okazały się **motocykl/skuter** oraz **taksówka**, uzyskując w niektórych gminach wynik na poziomie 0 głosów.

Uzupełnieniem danych zagregowanych w Wykres 7. i Wykres 8. są odpowiedzi na pytanie, w którym ankietowanych zostali poproszeni o wskazanie częstotliwości podróży przedstawionymi środkami transportu. Ich wybory zostały przedstawione na Wykres 9.

Wykres 9. Częstotliwość podróży danym środkiem transportu [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wyniki badania jednoznacznie wskazują **samochód jako najczęściej wybierany środek transportu w codziennych podróżach w ZNOF**. Ponad 60% osób wybierających auto odpowiedziało, że codziennie lub prawie codziennie podróżuje nim jako kierowca. Przeszło 41% użytkowników samochodów korzysta z aut jako pasażerowie co najmniej kilka razy w tygodniu. Odsetek współpasażerów wskazuje, że istnieje relatywnie spora grupa podróżujących samochodem z innymi osobami. Wynika to zapewne z **tendencji podwożenia dzieci do szkół**, a świadczy o tym fakt, że grupa wiekowa osób w wieku poniżej 18 lat – ponad 21%, deklaruje codzienne podróże jako pasażer samochodu. Należy także zwrócić uwagę na dość liczną (ponad 20%) grupę mieszkańców określających częstotliwość użytkowania samochodu, którzy aktualnie nie prowadzą aut i deklarują pozostanie przy innych formach przemieszczania się.

Obok samochodu, najważniejszym sposobem przemieszczania się po ZNOF są przejazdy **autobusami**. Ponad 46% mieszkańców ZNOF deklarujących korzystanie z komunikacji

autobusowej, wykorzystuje ją codziennie lub prawie codziennie w swoich podróżach. Kolejne 28,1% podróżuje autobusami okazjonalnie. Jednocześnie istnieje liczna grupa mieszkańców (ponad 13%), którzy mimo aktualnego braku wykorzystywania tego środka transportu w codziennych podróżach deklarują **chęć korzystania z autobusów w przyszłości**. Tylko niecałe 12% ankietowanych odpowiadających o swoich podróżach autobusem stwierdziło brak woli korzystania z tego środka transportu.

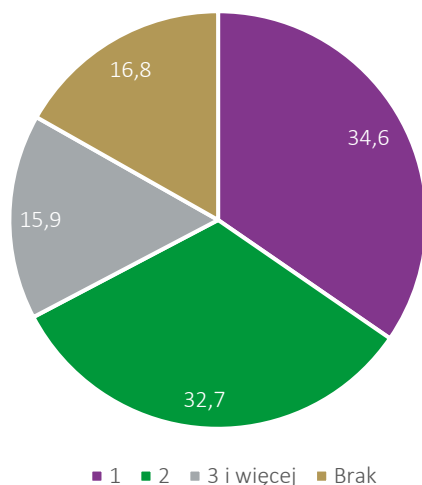
Wykorzystanie **pociągów** w codziennych podróżach nie jest tak popularne jak autobusów. Jedynie 9% pasażerów kolei odpowiedziało, że korzysta z niej codziennie lub kilka razy w tygodniu, a ponad 26% pasażerów odpowiedziało się za brakiem możliwości korzystania z pociągów w codziennych podróżach. Warto zaznaczyć, że jedynie mieszkańcy Zaboru nie posiadają dostępu do infrastruktury kolejowej na terenie swojej gminy.

Wspomnieć należy także o wykorzystaniu **roweru**. Pojazd ten zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności, powinien być nie tylko formą rekreacji, ale również pełnoprawnym środkiem transportu możliwym do wykorzystywania w codziennych podróżach. Ponad 23% badanych korzystających z jednośladów odpowiedziało, że jeździ nimi co najmniej kilka razy w tygodniu. Najliczniejszą grupę rowerzystów stanowią osoby poniżej 18. roku życia – prawie 20%.

Na uwagę zasługuje liczba odpowiedzi wyrażających chęć poruszania się **hulajnogą elektryczną** w przyszłości, którą deklaruje ponad 28% osób opisujących częstotliwość wykorzystania tego środka transportu. Równie liczna grupa wskazała **motocykl lub skuter** jako potencjalny środek transportu – ponad 27% respondentów. Należy nadmienić, że wymienione pojazdy stanowią jednocześnie jedne z najrzadziej wykorzystywanych w częstych podróżach środków transportu w obszarze – hulajnogi 6%, a motocykle / skutery 4,5%. Najrzadziej w podróżach ankietowanych jest używana **taksówka** – tylko 4,2% wszystkich użytkowników taksówek korzysta z nich codziennie.

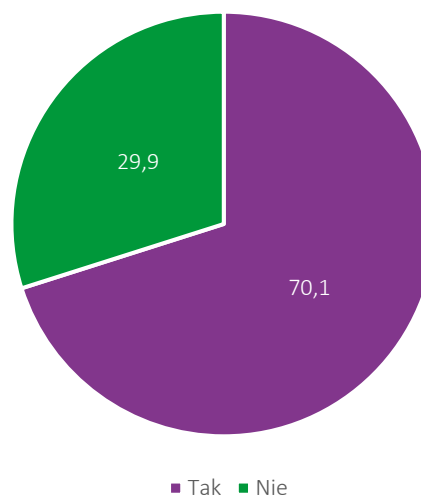
Wyniki analiz preferencji dotyczących środków transportu w podróżach mieszkańców jednoznacznie wskazują na obszary wymagające poprawy oraz wzmożonej promocji w celu uatrakcyjnienia danego środka i zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych mieszkańców ZNOF. Istotne jest zrównoważone podejście do wykorzystania różnych sposobów przemieszczania się w obszarze, ze szczególnym zwróceniem uwagi na te, które były rzadziej wskazywane w codziennych podróżach na Wykres 9, a mogą stanowić alternatywę dla użytkowników samochodów.

Wykres 10. Liczba samochodów w gospodarstwach domowych mieszkańców ZNOF [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 11. Czy uważasz, że w Twoim miejscu zamieszkania samochód jest niezbędny do wygodnego załatwienia codziennych spraw?[%]

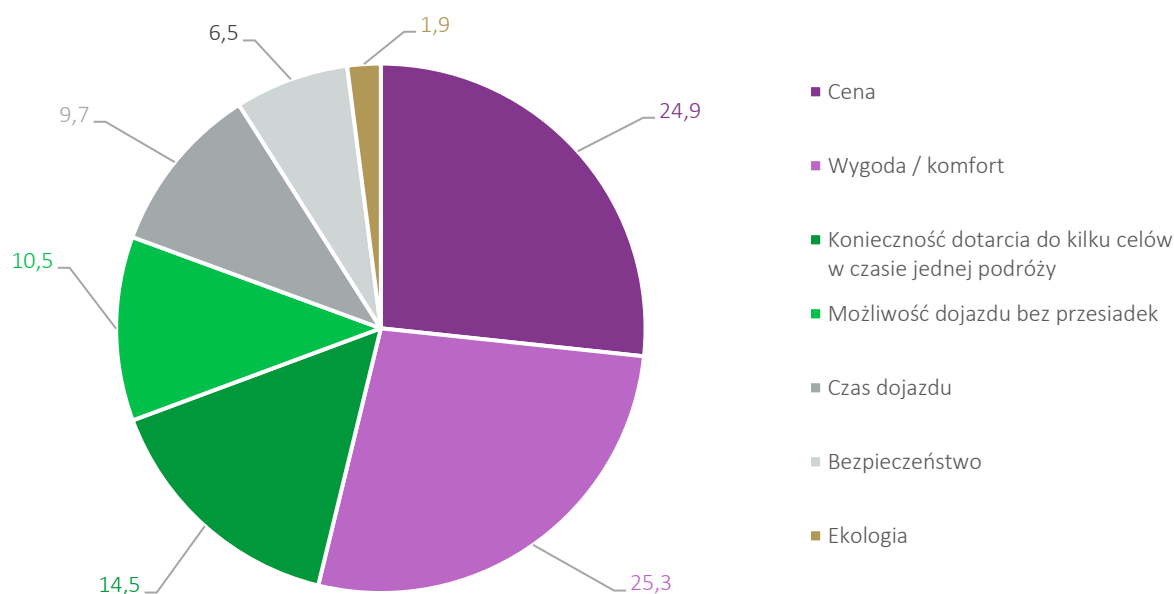


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Ponad 80% ankietowanych mieszkańców ZNOF posiada w swoim gospodarstwie domowym przynajmniej jeden samochód. Jednocześnie, aż 70,1% osób biorących udział w badaniu zaznaczyło **niezbędność wykorzystania samochodu w załatwianiu codziennych spraw**. Na wskazaną sumę głosów potwierdzających konieczność korzystania z samochodu poza mieszkańcami Zielonej Góry (36%) składały się m. in. odpowiedzi mieszkańców Nowej Soli, Sulechowa oraz Czerwieńska – odpowiednio 20,1%, 12,6% oraz 10,7%. Jednocześnie warto wskazać, że ankietowani z miast obszaru o najbardziej rozbudowanej ofercie transportu publicznego odpowiedzieli, że nie muszą używać samochodu, aby załatwiać bieżące sprawy. Na sumę głosów negujących konieczność posiadania samochodu składały się odpowiedzi przede wszystkim mieszkańców Zielonej Góry (stanowiące ponad 43%) i Nowej Soli (ponad 30% respondentów).

Oczywistym wnioskiem nasuwającym się z analiz odpowiedzi zobrazowanych na Wykres 10. i Wykres 11. jest powiązanie atrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej z ograniczeniem użycia samochodów przez mieszkańców. Jednakże w celu pełnej analizy czynników warunkujących wybór preferowanych w codziennych podróżach środków transportu konieczna jest interpretacja odpowiedzi na kolejne pytania, których wyniki przedstawiają dalsze wykresy.

Wykres 12. Czynniki warunkujące wybór środka transportu [%]

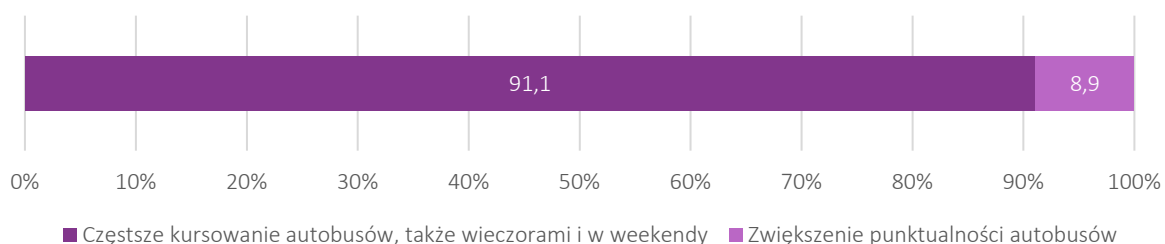


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Na wybór środka transportu w podróżach mieszkańców ZNOF składa się wiele czynników. Wśród wymienionych w kolejnym pytaniu ankiety, najbardziej wybijają się trzy, tj. wygoda i komfort podróży, cena oraz konieczność dotarcia do kilku miejsc w trakcie jednej podróży. W sumie, przytoczone **trzy najważniejsze czynniki** zebrały prawie 65% odpowiedzi spośród wszystkich możliwych do wyboru. **Najmniej istotnym elementem**, który ma wpływ na wybór sposobu przemieszczania okazała się ekologia, która była decydującym czynnikiem tylko dla niecałych 2% ankietowanych.

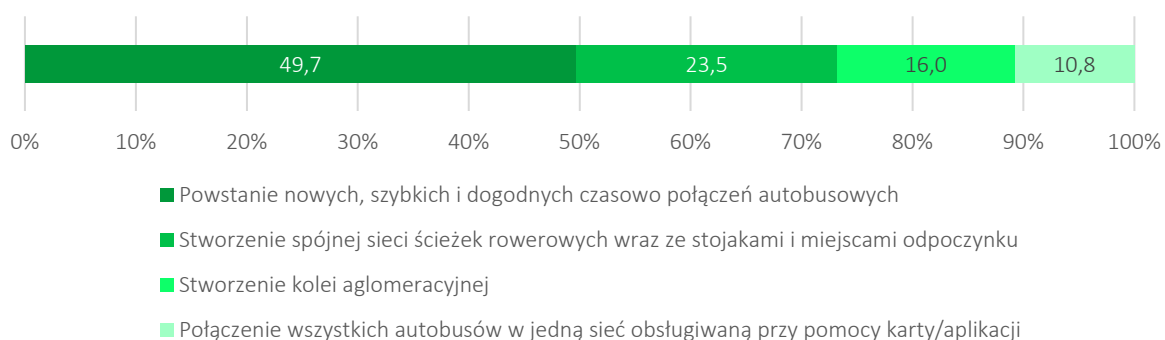
W ramach omawianego pytania respondenci mieli także możliwość uzupełnienia zaproponowanych odpowiedzi o własne. Spośród ponad 200 wpisanych powodów, najczęściej pojawiającymi się czynnikami były: **brak alternatywnych dla samochodu sposobów transportu** oraz **ograniczona częstotliwość kursów autobusów** w wybranych godzinach oraz w weekendy. Pozostałe wpisy odnosiły się do przyzwyczajenia do jazdy samochodem lub uzależnieniem dojazdu od innych osób – dotyczy to uczniów, którzy jeżdżą z rodzicami. Co ciekawe, pojawiały się również odpowiedzi wskazujące na **poruszanie się pieszo i rowerem**, które oprócz sposobu przemieszczania łączą się z rekreacją i zdrowym trybem życia.

Wykres 13. Czynniki wpływające na zmianę samochodu na inny środek transportu, Kategoria 1: Poprawa płynności kursów autobusów [%]



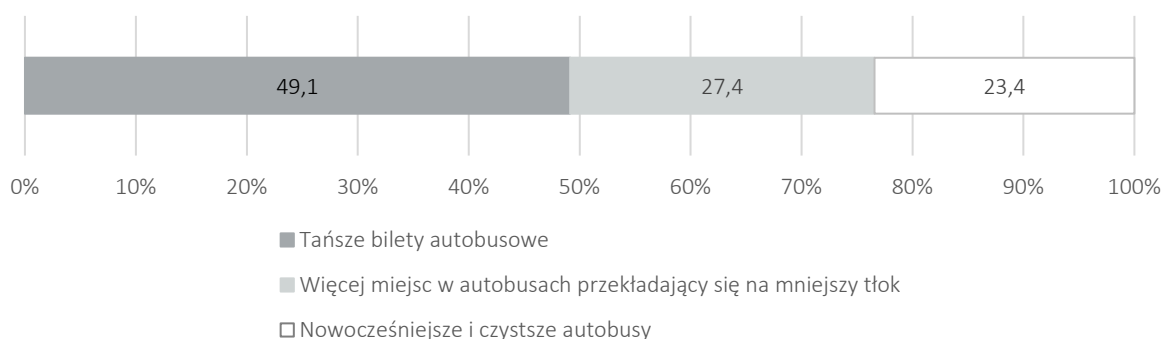
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 14. Czynniki wpływające na zmianę samochodu na inny środek transportu, Kategoria 2: Stworzenie alternatywnych połączeń w ramach sieci transportu [%]



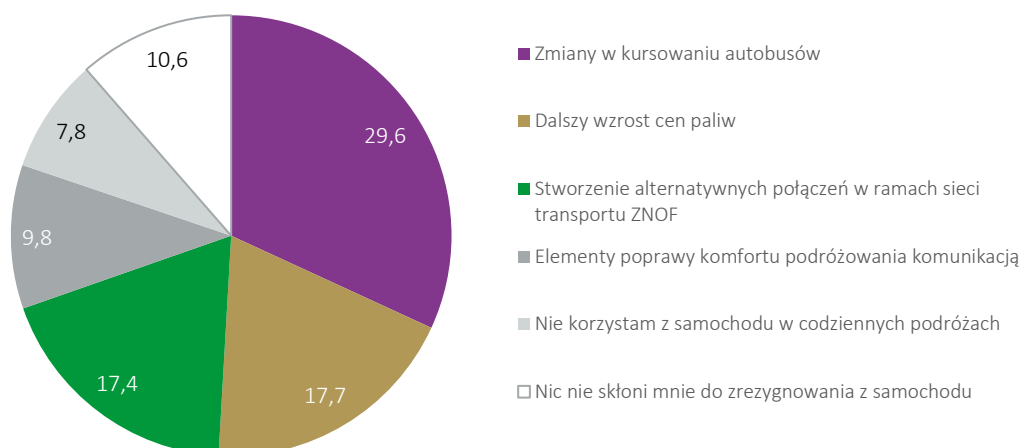
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 15. Czynniki wpływające na zmianę samochodu na inny środek transportu, Kategoria 3: Elementy poprawy komfortu podróżowania komunikacją [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wykres 16. Kategorie czynników wpływających na zmianę samochodu na inny środek transportu [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

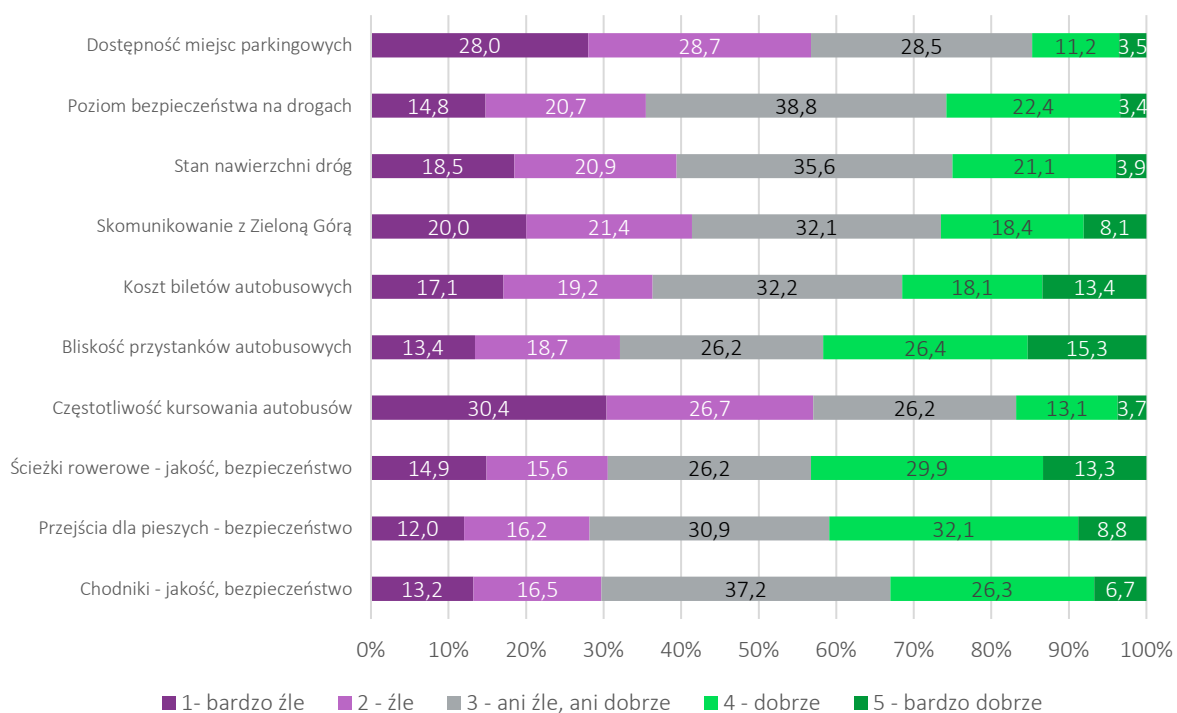
W ramach badania ankietowego, mieszkańcy zostali poproszeni o wskazanie trzech spośród wszystkich wymienionych czynników, które miałyby największy wpływ na decyzję o rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu.

Część przedstawionych w pytaniu czynników została zagregowana do trzech kategorii, które opisują okoliczności oddziałujące na uatrakcyjnienie transportu publicznego. Pierwsza kategoria przedstawiona na Wykres 13. wskazuje na **działania poprawiające prawidłowość kursowania** autobusów, które odnoszą się do jakości obecnie oferowanych kursów. Prawie 30% ankietowanych odpowiedziało, że zwiększenie częstotliwości oraz poprawa punktualności podjazdów do przystanków, wpłynęłaby na ich przesiadkę do komunikacji. Kolejną grupą są elementy przypisane do kategorii **stworzenie alternatywnych połączeń** w ramach sieci transportu ZNOF, którą wizualizuje Wykres 14. Przypisane do tej grupy czynniki odwołują się do różnych środków transportu i ich rozwoju zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Kategoria ta zebrała około 17% głosów mieszkańców, co oznacza, że działania z zakresu stworzenia spójnej sieci ścieżek rowerowych, połączenia autobusów całego obszaru ZNOF w ramach jednej sieci wraz ze stworzeniem nowych, szybkich połączeń, a także uruchomienie kolei aglomeracyjnej mogłyby prowadzić do zmniejszenia udziału podróży wykonywanych samochodem. Z kolei prawie 10% respondentów odpowiedziało, że składowe czynniki kategorii **poprawa elementów wpływających na komfort podróży** zawarte w Wykres 15, tj. więcej miejsc w pojazdach, nowocześniejszy tabor przewoźników, czy tańsze bilety, będą istotne w procesie podjęcia decyzji o wyborze innych niż samochód sposobów przemieszczania się.

Oprócz poprawy bieżącej oferty przewozowej oraz implementacji nowych rozwiązań istnieją czynniki zewnętrzne, które mogą oddziaływać na decyzje o wyborze środka transportu. Dalszy **wzrost cen paliw** jako czynnik warunkujący przesiadkę z samochodu zebrał prawie 18% odpowiedzi ankietowanych. Rozważając powyższe analizy można stwierdzić, że zjawiska zmniejszające korzyści płynące z podróży samochodem rzutują na atrakcyjność tego środka transportu.

Należy także zwrócić uwagę na grupę ankietowanych (ponad 10%), którzy wyrazili dezaprobatę dla przesiadki na alternatywne dla samochodu metody przemieszczania się w ZNOF. Z tego powodu konieczne jest przypomnienie, że idea zrównoważonej mobilności nie ma na celu całkowitego wykluczenia możliwości podróżowania samochodem, a promować tworzenie jak najlepszych alternatyw dla motoryzacji indywidualnej, tak aby wybór bardziej przyjaznego dla środowiska środka transportu był priorytetowy. Podobna do wspomnianej wcześniej, grupa osób (prawie 10%) odpowiedziała, że nie używa samochodów w codziennych podróżach, w związku z czym można założyć, że są to osoby korzystające w głównej mierze z autobusów.

Wykres 17. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

W jednym z pytań ankiety, respondenci poproszeni zostali o przyporządkowanie swojej oceny w skali od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze) dla przedstawionych elementów systemu transportowego ZNOF.

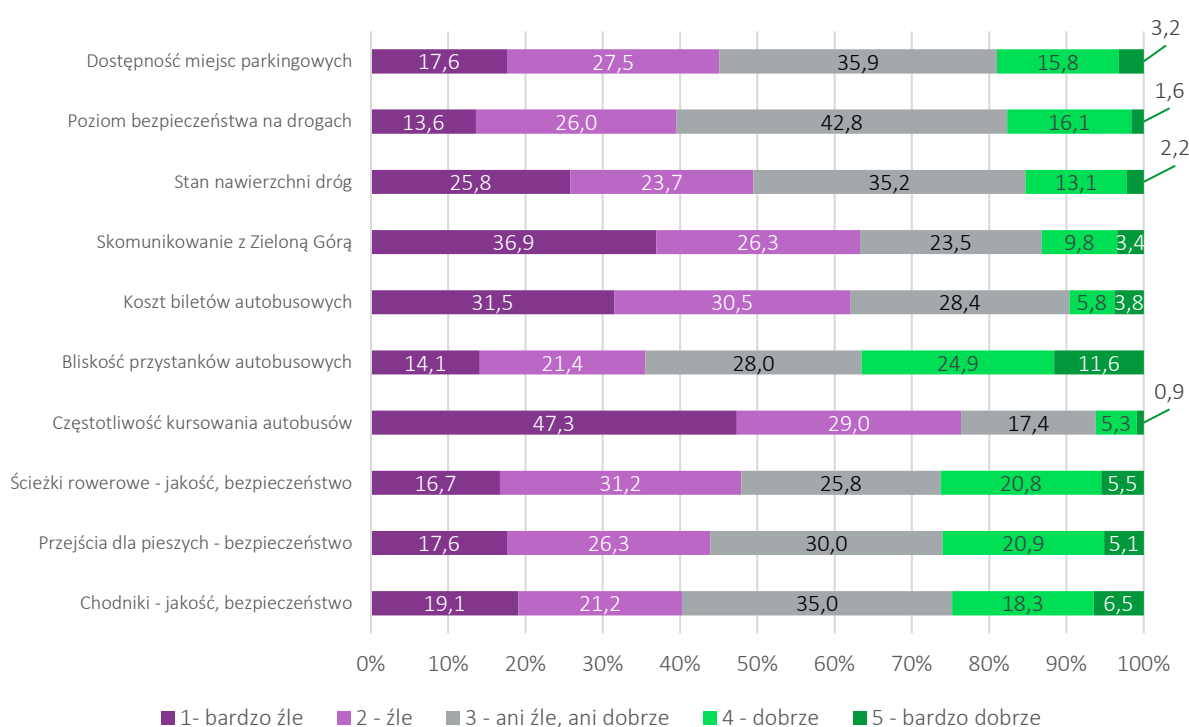
Mieszkańcy ZNOF uczestniczący w badaniu **wyraźnie pozytywnie** ocenili jakość ścieżek rowerowych oraz dostępność do przystanków autobusowych – odpowiednio 43,2% oraz 41,7% ocen dobrych i bardzo dobrych. Równie wysoko ocenione zostało bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, które uzyskało ponad 40% ocen dobrych i bardzo dobrych. Większość przedstawionych elementów uzyskała przeciętną ocenę (3 – ani źle, ani dobrze). Przyporządkowanie oceny opisanej jako „ani źle, ani dobrze” może wynikać z braku wiedzy na temat danego elementu i w związku z tym trudności w jego ocenie.

Dostępność miejsc parkingowych oraz częstotliwość kursowania autobusów to dwa elementy, które zebrały **najwięcej negatywnych ocen**. Ograniczona liczba miejsc postojowych dla samochodów zebrała ponad 56% ocen złych i bardzo złych. Fakt tak niskiego wyniku może być spowodowany wysokim udziałem wykorzystania samochodów przez ankietowanych

mieszkańców ZNOF i wysokiej presji wywieranej na zarządcach dróg, dotyczącej zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Natomiast użytkownicy autobusów wyrazili swoją negatywną ocenę na temat częstotliwości kursów. Suma ocen złych i bardzo złych wyniosła ponad 57%, czyniąc ten element najgorzej ocenianym spośród wskazanych w pytaniu.

Pomimo agregacji zebranych głosów i przedstawieniu ich na Wykres 17., istnieją wyraźne różnice w ocenie poszczególnych elementów systemu transportowego każdej z gmin ZNOF. Różnice w przyporządkowanych ocenach wynikają najczęściej z wielkości miejscowości, w której mieszkają ankietowani oraz profilu działalności gminy. W celu dokładnej analizy przygotowano poniższe wykresy, prezentujące oceny mieszkańców każdej z gmin ZNOF.

Wykres 18. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Czerwieńska [%]

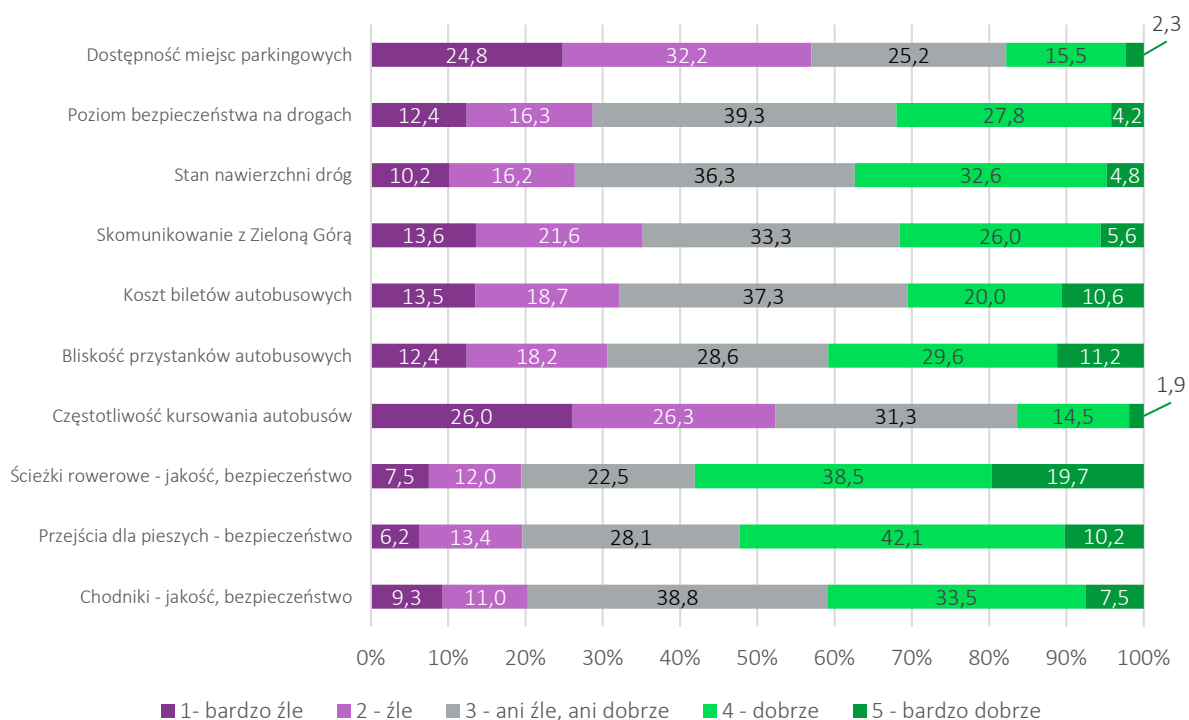


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Mieszkańcy Czerwieńska najgorzej zaopiniowali częstotliwość kursowania autobusów. Ponad 76% z nich oceniło ten element jako zły lub bardzo zły. Także skomunikowanie z Zieloną Górą oraz koszty biletów autobusowych zebrały ponad połowę ocen negatywnych (1 i 2) – odpowiednio 63,2% oraz 62% głosów dotyczących tych kategorii.

W kontraście do oferty kursów stoi lokalizacja przystanków autobusowych, która zyskała najwięcej przychylnych ocen (dobrych i bardzo dobrych) – 36,5%. Respondenci z Czerwieńska mieli najwięcej wątpliwości co do oceny poziomu bezpieczeństwa na drogach, gdyż prawie 43% z nich oceniło ten element na „trójkę”.

Wykres 19. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Nowej Soli [%]

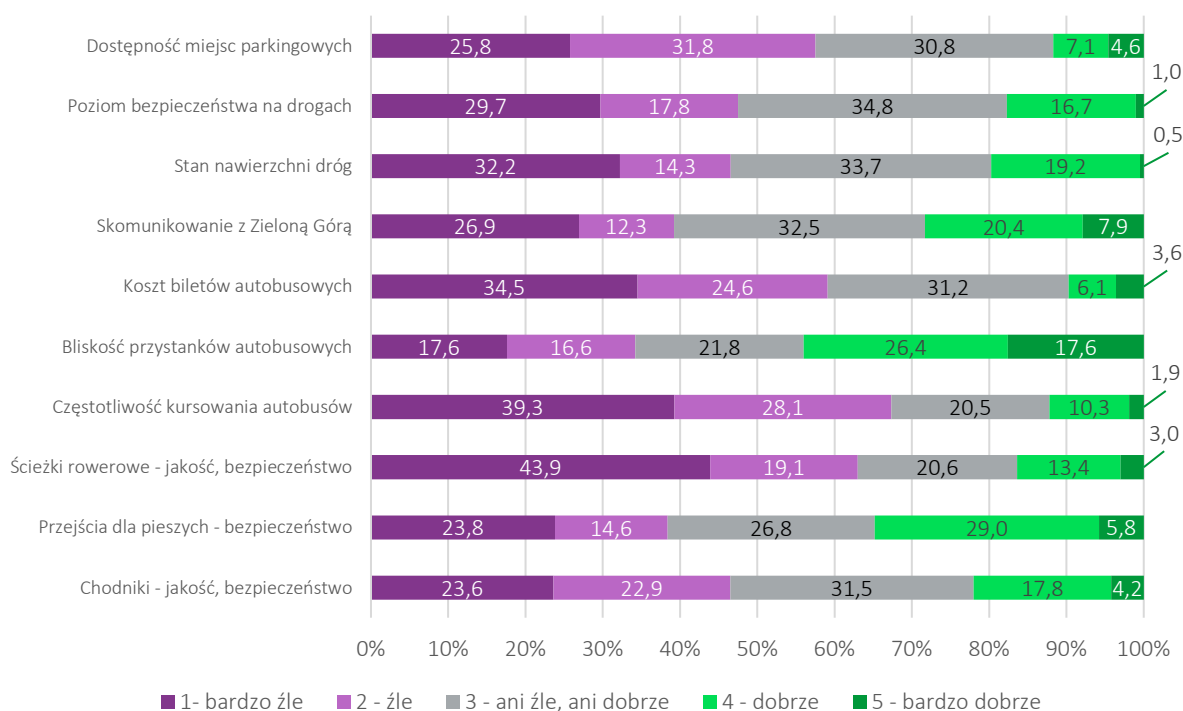


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Również mieszkańcy Nowej Soli zaopiniowali negatywnie (oceny 1 i 2) częstotliwość kursowania autobusów. Jednakże najwięcej ocen złych i bardzo złych przypisano dostępności miejsc parkingowych – dokładnie 57% głosów w tej kategorii. Tak jak zostało przedstawione we wcześniejszych miejscach Raportu, negatywne opinie na temat dostępności do miejsc postojowych wynika ze wzmożonego wykorzystania samochodu na terenie obszaru.

Jedynie dwa elementy uzyskały przewagę ocen dobrych i bardzo dobrych nad innymi, a były to ścieżki rowerowe (58,2%) oraz przejścia dla pieszych (52,3%). Zdecydowana większość z poddanych ocenie składowych systemu transportowego zebrała ocenę 3 wśród respondentów z Nowej Soli.

Wykres 20. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Nowogrodu Bobrzańskiego [%]

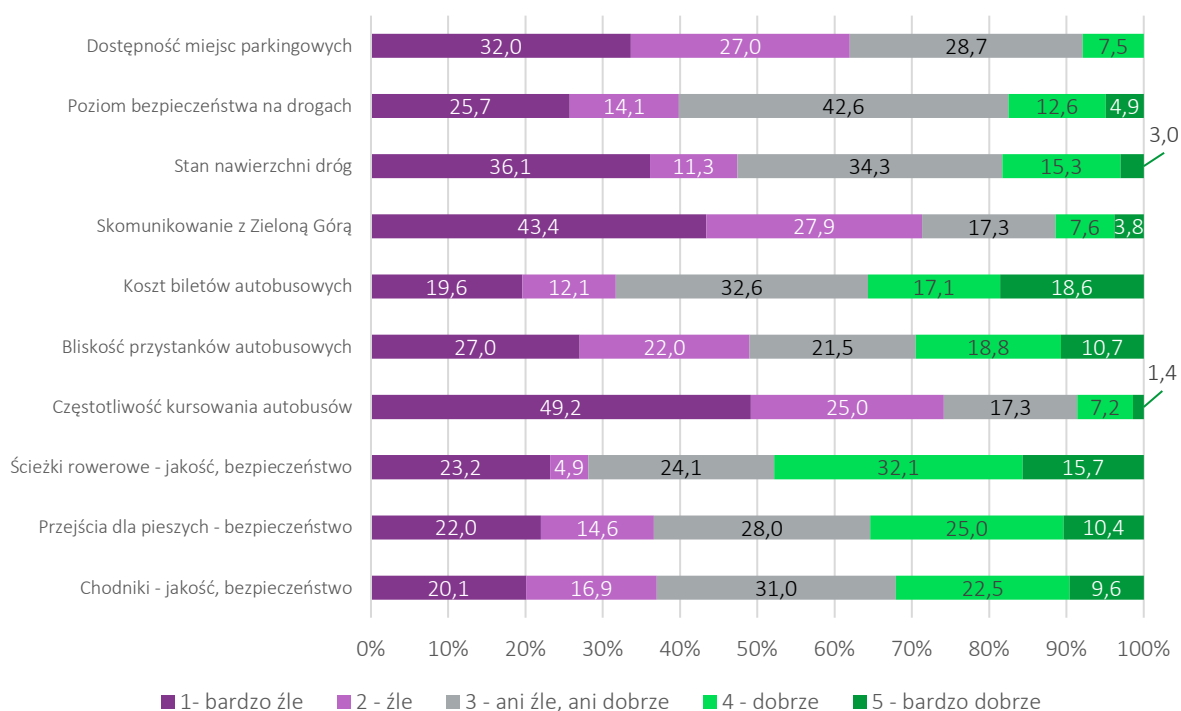


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wśród najgorzej ocenianych elementów systemu transportowego ZNOF mieszkańcy Nowogrodu Bobrzańskiego wskazywali częstotliwość kursowania autobusów (ponad 67% ocen złych i bardzo złych), ścieżki rowerowe (również 63%), a także koszty biletów autobusowych (około 59%) i dostępność do miejsc parkingowych (prawie 58%). Ten ostatni element uzyskał jednocześnie najmniej ocen pozytywnych (w sumie tylko 11,7% „czwórek” i „piątek”).

Podobnie jak mieszkańcy z Nowej Soli, ankietowani z Nowogrodu Bobrzańskiego przyznali najwięcej dobrych i bardzo dobrych ocen odległości do przystanków autobusowych – dokładnie 44% pozytywnych głosów. Z tego powodu można stwierdzić, iż lokalizacja przystanków umożliwia dotarcie do nich relatywnie dużej grupie podróżnych, co stanowi dobrą podstawę do kolejnych działań ukierunkowanych na uatrakcyjnienie transportu publicznego.

Wykres 21. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Otynia [%]



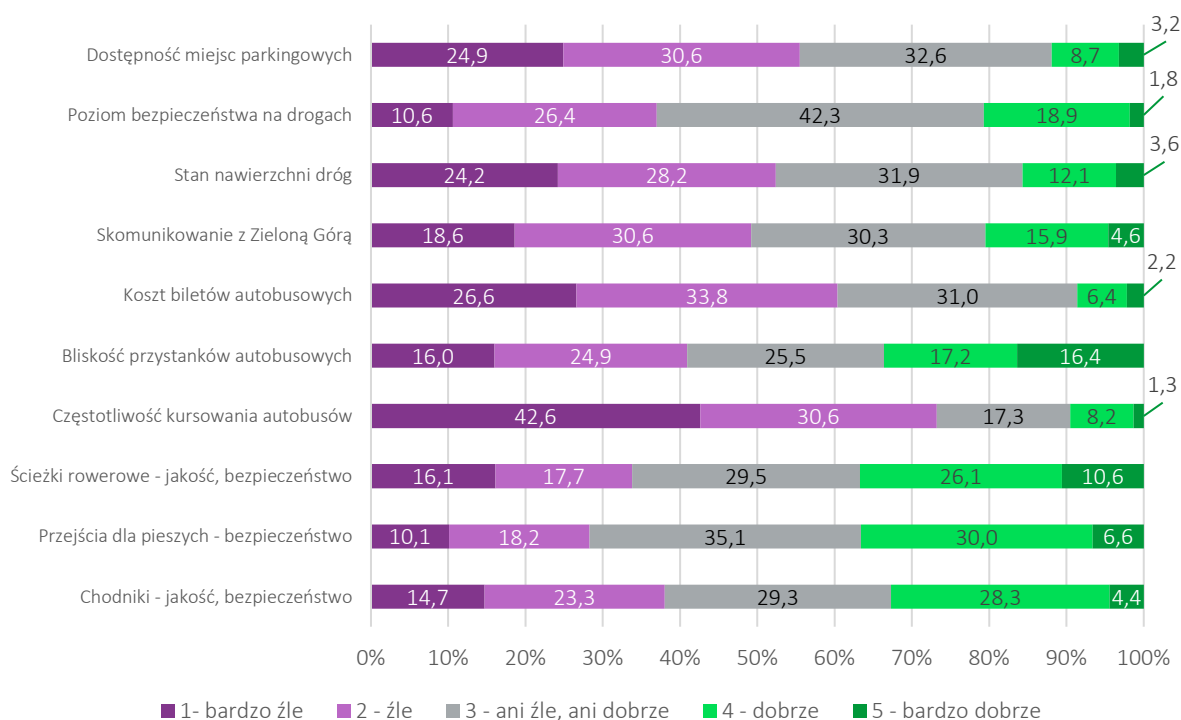
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Za wymagające największej poprawy elementy systemu transportowego ZNOF ankietowani z Otynia uznali częstotliwość kursowania autobusów oraz skomunikowanie z Zieloną Górą. Kategorie te zebrały odpowiednio 74,2% i 71,3% złych i bardzo złych ocen.

Respondenci z Otynia przyznali natomiast najwięcej „trójek” dla poziomu bezpieczeństwa na drogach - prawie 43%. Uzyskane odpowiedzi w tej kategorii prawdopodobnie zależą od niskiego poziomu zmotoryzowania osób z tej gminy uczestniczących w badaniu.

Najlepiej ocenianym przez ankietowanych mieszkańców Otynia elementem transportu zostały ścieżki rowerowe, które uzyskały w sumie prawie 48% ocen dobrych i bardzo dobrych.

Wykres 22. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Sulechowa [%]

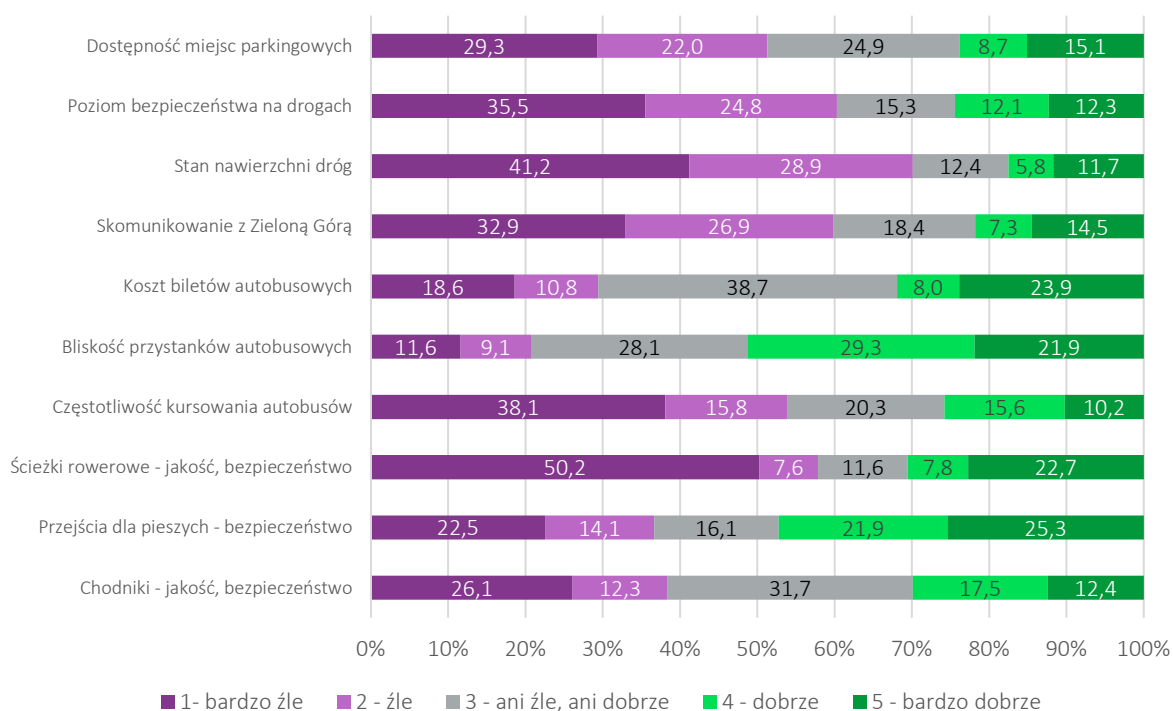


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Kolejną gminą, w której ankietowani mieszkańcy ocenili najgorzej częstotliwość kursowania autobusów jest Sulechów. Element ten zebrał aż 73,2% ocen złych i bardzo złych. Równie niskie oceny respondenci z Sulechowa przyporządkowali do kosztu biletów autobusowych – ponad 60% wszystkich głosów dotyczących tego elementu.

Większość przedstawionych kategorii zgromadziła oceny innych niż dobre i bardzo dobre. Jedynie ścieżki rowerowe oraz przejścia dla pieszych zebrały więcej 4 i 5 niż 1 i 2, uzyskując po około 37% pozytywnych ocen.

Wykres 23. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Świdnicy [%]

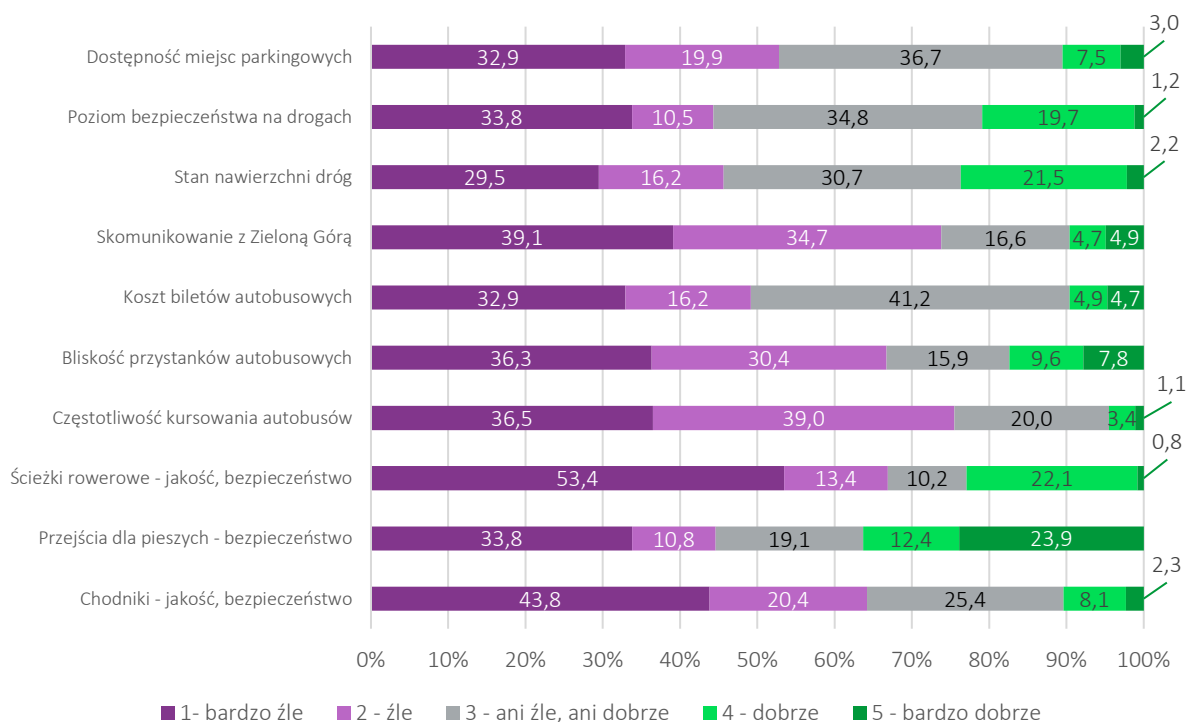


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Najgorzej wśród elementów systemu transportowego został oceniony przez mieszkańców Świdnicy stan nawierzchni dróg, zbierając ponad 70% ocen 1 i 2. Warty zauważenia jest fakt, iż w przeciwieństwie do przytoczonych wcześniej danych dotyczących innych jednostek samorządu terytorialnego, ankietowani mieszkańcy tej gminy ocenili negatywnie ścieżki rowerowe, które to zebrały 57,8% ocen złych i bardzo złych, z czego ponad połowa wszystkich ocen tego elementu to „jedyńki”. Była to także kategoria, która zyskała najmniej „trójek”, w związku z czym można założyć, że ankietowani mają wyrobioną konkretną opinię na temat jakości i bezpieczeństwa dróg dla rowerów.

Podobnie jak mieszkańcy wcześniej opisywanych gmin, respondenci ze Świdnicy wykazali pozytywną opinię na temat bliskości przystanków autobusowych oraz bezpieczeństwa przejść dla pieszych, które zgromadziły więcej ocen dobrych i bardzo dobrych niż złych i bardzo złych.

Wykres 24. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Zaboru [%]

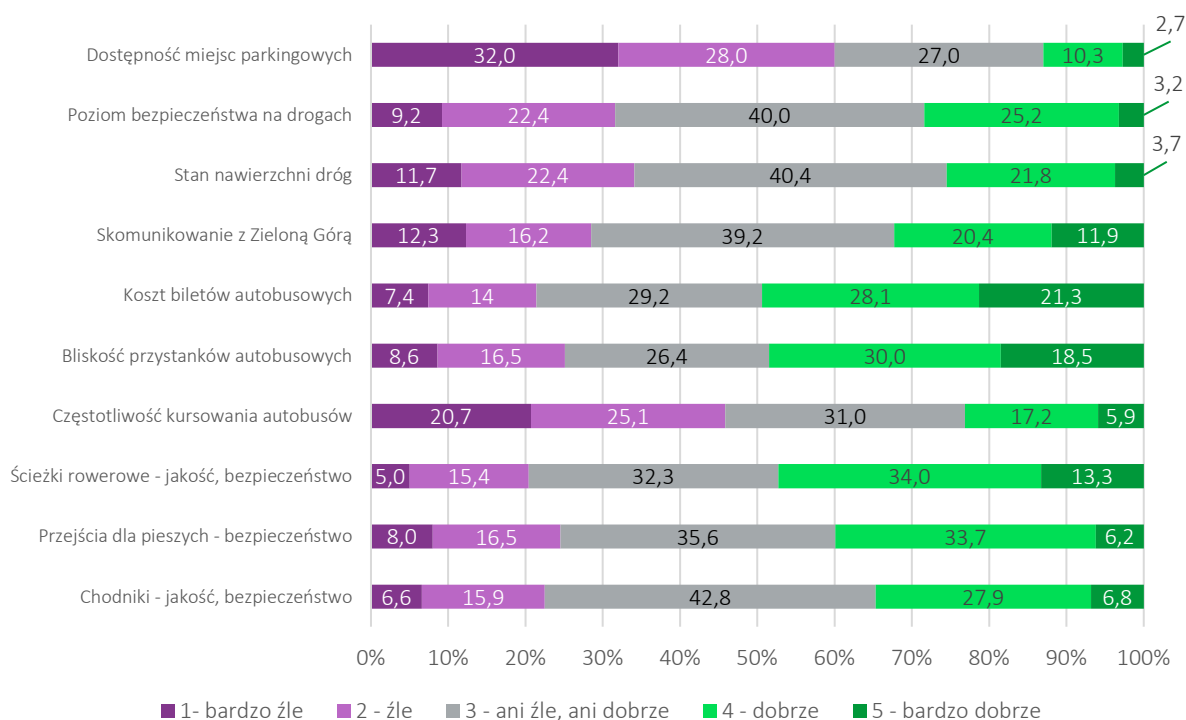


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Wyniki syntezy odpowiedzi ankietowanych mieszkańców Zaboru wskazują na negatywne postrzeganie większości elementów systemu mobilności w tej gminie. Wszystkie z nich uzyskały przewagę ocen 1 i 2 nad 4 i 5. Najwięcej ocen złych i bardzo złych zebrała, podobnie jak w innych gminach ZNOF częstotliwość kursów autobusów (prawie 76%), ale również skomunikowanie z Zieloną Górą (niespełna 74%) oraz jakość i bezpieczeństwo chodników (około 64%).

Najwięcej ocen dobrych i bardzo dobrych zyskały przejścia dla pieszych – 36,3%. Jednakże, jak wskazano powyżej, również ten element zebrał więcej ocen negatywnych niż pozytywnych. Fakt zebrania wielu złych opinii na temat mobilności w Zaborze powinien pobudzić lokalny samorząd i podmioty odpowiedzialne za transport do wzmożonych działań w tym obszarze.

Wykres 25. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Zielonej Góry [%]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Analiza odpowiedzi od mieszkańców Zielonej Góry wskazuje na relatywnie dobrą opinię o systemie transportowym. Najwięcej ocen dobrych i bardzo dobrych zgromadziły następujące elementy: koszt biletów autobusowych (49,4%), bliskość przystanków autobusowych (48,5%) oraz jakość i bezpieczeństwo ścieżek rowerowych (47,3%).

Jedynie dostępność miejsc parkingowych zebrała ponad połowę ocen złych i bardzo złych – dokładnie 60%. Jednocześnie respondenci z Zielonej Góry podobnie jak innych gmin ZNOF nisko ocenili częstotliwość kursowania autobusów, która zyskała w sumie 45,8% ocen negatywnych do 23,1% pozytywnych.

Dość liczna grupa respondentów z Zielonej Góry wyraziła brak zdania (ocena 3) odnośnie trzech przedstawionych kategorii, tj. jakości i bezpieczeństwa chodników (około 43%), stanu nawierzchni dróg (ponad 40%) i poziomu bezpieczeństwa na drogach (dokładnie 40%).

4. KWESTIONARIUSZE I SCENARIUSZE BADAWCZE

Poniżej przedstawiono kwestionariusze i scenariusze badawcze wykorzystane do przeprowadzenia badań ilościowych oraz jakościowych na potrzeby przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

4.1. KWESTIONARIUSZ ANKIETY CAWI

Ankieta przeprowadzona metodą CAWI, o której mowa w rozdziale 3., zawierała 14 pytań, spośród których dwa miały możliwość wyboru 3 opcji. Wszystkie pytania miały formułę pytań zamkniętych z zastrzeżeniem, że w trzech pytaniach istniała możliwość wpisania własnej odpowiedzi jako uzupełnienie i rozszerzenie odpowiedzi.

Kwestionariusz ankietowy zawierał następujące pytania:

Pytanie 1. Płeć

- Kobieta
- Mężczyzna

Pytanie 2. Aktywność zawodowa

- Uczeń
- Student
- Pracujący
- Bezrobotny
- Rencista
- Emeryt

Pytanie 3. W której gminie mieszkasz?

- Czerwieńsk
- Nowa Sól
- Nowogród Bobrzański
- Otyń
- Sulechów
- Świdnica
- Zabór
- Zielona Góra

Pytanie 4. Jaki jest Twój wiek?

- Poniżej 18 lat
- 18-19 lat
- 20-24 lata
- 25-29 lat
- 30-34 lata
- 35-39 lat
- 40-44 lata
- 45-49 lat
- 50-54 lata
- 55-59 lat
- 60-64 lata
- 65-69 lat
- 70-74 lata
- 75 lat i więcej

Pytanie 5. Z której gminy najczęściej podróżujesz?

- Czerwieńsk
- Nowa Sól
- Nowogród Bobrzański
- Otyń
- Sulechów
- Świdnica
- Zabór
- Zielona Góra

Pytanie 6. Dokąd najczęściej podróżujesz?

- Czerwieńsk
- Nowa Sól
- Nowogród Bobrzański
- Otyń
- Sulechów
- Świdnica
- Zabór
- Zielona Góra
- Inne – możliwość wpisania własnej odpowiedzi

Pytanie 7. Ile czasu zajmuje Ci dotarcie do następujących celów podróży?

	do 5 min	6-10 min	11-15 min	16-20 min	21-30 min	30 min i więcej
pracy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
miejsc nauki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sklepów i miejsc handlu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
miejsc rozrywki i sportu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
placówek zdrowotnych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
terenów zielonych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 8. Z jakiego środka transportu najczęściej korzystasz?

- Autobus (PKS, bus, komunikacja miejska)
- Pociąg
- Samochód (kierowca)
- Samochód (pasażer)
- Motocykl / skuter
- Rower
- Taksówka
- Hulajnoga elektryczna

Pytanie 9. Jak często korzystasz z wybranego środka transportu?

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Rzadziej niż raz w miesiącu	Nie korzystam i nie chcę korzystać	Nie korzystam, ale chciałbym skorzystać
Autobus (PKS, bus, komunikacja miejska)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pociąg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samochód (jako kierowca)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samochód (jako pasażer)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motocykl / skuter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rower	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taksówka	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hulajnoga elektryczna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 10. Czym kierujesz się przy wyborze środka transportu? Możliwość wyboru do 3 opcji.

- Ceną
- Bezpieczeństwem
- Wygodą, komfortem
- Koniecznością dotarcia do kilku celów w czasie jednej podróży
- Czasem dojazdu
- Ekologią
- Możliwością bezpośredniego dojazdu bez przesiadek
- Inne - możliwość wpisania własnej odpowiedzi

Pytanie 11. Ile samochodów jest w Twoim gospodarstwie domowym (np. najbliższej rodzinie)?

- Nie mam samochodu
- 1
- 2
- 3 i więcej

Pytanie 12. Co skłoniłoby Cię do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem? Możliwość wyboru do 3 opcji.

- Dalszy wzrost cen paliw
- Częstsze kursowanie autobusów, także wieczorami i w weekendy
- Zwiększenie punktualności autobusów
- Więcej miejsc w autobusach – mniejszy tłok
- Nowocześniejsze i czystsze autobusy
- Tańsze bilety autobusowe
- Powstanie nowych, szybkich i dogodnych czasowo połączeń autobusowych do miejsca, gdzie codziennie dojeżdżam samochodem
- Połączenie wszystkich autobusów w jedną sieć obsługiwaną przy pomocy jednej karty / aplikacji
- Stworzenie spójnej sieci ścieżek rowerowych wraz ze stojakami i miejscami odpoczynku
- Stworzenie kolei aglomeracyjnej łączącej Zieloną Górę, Sulechów i Nową Sól
- Nie korzystam z samochodu w codziennych podróżach
- Nic nie skłoni mnie do zrezygnowania z samochodu
- Inne - możliwość wpisania własnej odpowiedzi

Pytanie 13. Czy uważasz, że w Twoim miejscu zamieszkania samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw?

- Tak
- Nie

Pytanie 14. Jak oceniasz poszczególne elementy systemu transportowego? (proszę ocenić w skali od 1 – bardzo źle do 5 – bardzo dobrze)

	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)
Chodniki – jakość, bezpieczeństwo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Przejścia dla pieszych – bezpieczeństwo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ścieżki rowerowe – jakość, bezpieczeństwo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Częstotliwość kursowania autobusów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bliskość przystanków autobusowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koszt biletów autobusowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skomunikowanie z Zieloną Górą	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stan nawierzchni dróg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Poziom bezpieczeństwa na drogach	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dostępność miejsc parkingowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.2. FGI

4.2.1. MIESZKAŃCY

1. Część wstępna (ok. 10 minut)

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

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

Na dużej mapie ZNOF uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące przemieszczania się po tym obszarze:

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

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

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

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

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

- i. Jak oceniacie Państwo sieć połączeń transportu zbiorowego w ZNOF?
- ii. Czy obecna sieć połączeń jest Państwa zdaniem wystarczająca? Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają Państwo koordynację rozkładów jazdy i dostępność przesiadek?
- iii. Dokąd chcieliby Państwo dojechać, jednak nie jesteście w stanie zrobić tego przy użyciu transportu zbiorowego? Z jakich powodów? (brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena)

- iv. Jak wygląda dostępność transportu zbiorowego w Państwa okolicy, porównując dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i w godzinach wieczornych/nocnych?
 - v. Jakie skojarzenia macie Państwo z podróżą koleją, tramwajem, autobusem?
 - vi. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym? Czy codzienna podróż rowerem jest bezpieczna?
 - vii. Gdzie nie da się wykorzystać roweru do codziennych podróży? Dlaczego?
- c. Jakość środków PTZ oraz innych środków transportu indywidualnego, dostępność piesza (20 minut):**
- i. Jak oceniacie Państwo komfort podróży transportem zbiorowym? (Pytania pomocnicze: Czy klimatyzacja i ogrzewanie zapewniały Państwu komfort termiczny? Czy poziom hałasu nie był zbyt duży? Czy miejsca siedzące były wygodne? Jakie są Państwa doświadczenia? Co można poprawić?)
 - ii. Czy podróżując transportem zbiorowym, czuli się Państwo bezpiecznie? Jak oceniacie Państwo stan taboru? (Pytania pomocnicze: Czy mają Państwo poczucie, że odpowiednie służby kontrolują stan taboru i wyłapują nieprawidłowości? Co można poprawić w dziedzinie bezpieczeństwa?)
 - iii. Jak oceniacie Państwo punktualność transportu zbiorowego na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego? Jakie są Państwa doświadczenia? Co można poprawić?
 - iv. W jaki sposób nabywają Państwo bilety na transport zbiorowy? Czy próbowaliście Państwo kupować bilety na przejazdy przez stronę internetową lub aplikacje mobilne? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa doświadczenia? Czy usługi są jasne i przejrzyste? Czy funkcjonują bezproblemowo? Jakie utrudnienia ewentualnie Państwo napotkali?)
- d. Dlaczego nie prywatny samochód? (20 minut):**
- i. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu transportem zbiorowym zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
 - ii. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze argumenty za i przeciw wyborowi dojazdu rowerem bądź hulajnogą elektryczną zamiast prywatnym samochodem? Dlaczego?
 - iii. Czy na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego poruszanie się pieszo jest bezpieczne? Jakie mają Państwo zdanie na temat uspokajania ruchu samochodowego, budowy nowych ciągów pieszych i rowerowych? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa

- doświadczenia? Czy powinno się budować ścieżki rowerowe razem z chodnikami, czy może osobne trasy?)
- iv. Wyobraźcie sobie Państwo, że jedziecie do siedziby swojej gminy, aby „załatwić sprawę” (przykładowo: wizyta u lekarza, wizyta w banku, wizyta w urzędzie, zakupy). Czy wszystkie miejsca, o których Państwo pomyśleli, są łatwo dostępne pieszo? Czy są położone blisko przystanków transportu zbiorowego?
 - v. Jak długo mieszkają Państwo w obecnym miejscu? Jeśli przeprowadzili się Państwo niedawno/myślą o przeprowadzce, to czy kwestie mobilnościowe były/są jednym z motywatorów przeprowadzki? Czy po przeprowadzce Państwa sytuacja transportowa się polepszyła/pogorszyła?
 - vi. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z miasta (Zielona Góra, Nowa Sól, Sulechów, Czerwieńsk, Nowogród Bobrzański) pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację, biorą Państwo też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?

4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

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

4.2.2. UCZNIOWIE I STUDENCI

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

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

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

Moderator prezentuje na slajdzie dwa zdjęcia przedstawiające tę samą przestrzeń (ulicę) przed oraz po wprowadzeniu zmian (uspokojenie ruchu, wprowadzenie zieleni, dodanie elementów infrastruktury rowerowej itd.). Moderator prosi uczestników spotkania o wskazanie różnic pomiędzy dwoma przestrzeniami, określenie elementów, które uległy zmianie oraz subiektywną ocenę wprowadzonych zmian. Na koniec dyskusji moderator wyjaśnia cel wprowadzonych zmian i ich efekt oraz zmiany, jakie zaszły w funkcjonowaniu omawianej ulicy (możliwość uzupełnienia o statystki dotyczące wykorzystania przestrzeni oraz bezpieczeństwa).

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

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

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

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

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

- iii. Gdzie będę mieszkał w przyszłości? Czy dostęp do transportu zbiorowego będzie istotnym czynnikiem wyboru miejsca zamieszkania?
- iv. Czy transport zbiorowy może być atrakcyjny? Co musiałyby się zmienić?
- v. Czy da się rozwijać miasta i wsie tak, aby zwiększyć udział mieszkańców w podróżach transportem zbiorowym?

5. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

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

4.2.3. ORGANIZACJE POZARZĄDOWE I MIESZKAŃCY

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

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

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

Na dużej mapie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące ZNOF:

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

3. Dyskusja grupowa:

- a. Transport zbiorowy w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (15-20 minut):
 - i. Czy widzicie potrzebę rozwoju transportu publicznego? Jeśli nie, to dlaczego?

- ii. W którą stronę powinien iść rozwój transportu publicznego i dlaczego?
 - iii. Co będzie wpływało na to, jak będziemy poruszać się w przyszłości?
 - iv. Jak kwestia zmian klimatu wymusza zmiany w systemie transportowym?
 - v. Czy obecna sieć połączeń w obszarze jest Państwa zdaniem wystarczająca? Obszary, gdzie trudno jest dojechać, oferta jest niewystarczająca.
 - vi. Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają państwo koordynację rozkładów jazdy i dostępność przesiadek? Co Państwa zdaniem sprawia, że mieszkańcy są skłonni korzystać z transportu publicznego?
 - vii. Jak oceniają Państwo poszczególne środki transportu w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (kolej, autobusy, transport rowerowy, indywidualny samochód)? Dlaczego korzystacie z tego, a nie innego środka transportu? Kto jeździ koleją? Kto autobusem? Kto rowerem?
 - viii. Do których kluczowych celów podróży nie można dziś dotrzeć transportem zbiorowym? Z jakich powodów? (Brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena). W jaki sposób można poprawić sytuację?
 - ix. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
 - x. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś z obszaru funkcjonalnego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
- b. Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne, centra lokalne i dostępność do usług (15-20 minut):**
- i. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
 - ii. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najłabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
 - iii. Czy miasta w obszarze można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
 - iv. Jak różni się pod tym kątem życie osób mieszkających w Zielonej Górze i Nowej Soli, przedmieść, a jak mieszkańców innych miejscowości obszaru funkcjonalnego?
 - v. Jak długo mieszkają Państwo w danym miejscu, a jeśli przeprowadzili się Państwo niedawno/myślą o przeprowadzce, to czy kwestie mobilnościowe były/są jednym z motywatorów przeprowadzki? Czy po

przeprowadzce Państwa sytuacja transportowa się poprawiła/pogorszyła?

- vi. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z Zielonej Góry/Nowej Soli na obszary podmiejskie/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację, biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
- vii. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?

c. Infrastruktura piesza i rowerowa w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (15-20 minut):

- i. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w ZNOF? Czy codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
- ii. Czy na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego poruszanie się pieszo jest bezpieczne? Jakie mają Państwo zdanie na temat uspokajania ruchu samochodowego, budowy nowych ciągów pieszych i rowerowych? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa doświadczenia? Czy powinno się budować ścieżki rowerowe razem z chodnikami, czy może osobne trasy?)
- iii. Czy rower może być wykorzystywany w codziennych podróżach do pracy lub szkoły? Co mogłoby zachęcić mieszkańców do podróży rowerem?
- iv. Czy uważacie, że jest odpowiednia liczba stojaków oraz B&R przy przystankach kolejowych?
- v. Czy dostrzegacie może jakieś miejsca niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów?

d. Możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (15-20 minut):

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

- vi. W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Jak to zrobić?
- vii. Czy widzą Państwo wolę polityczną, która może pozwolić na wspólne finansowanie przedsięwzięć w zakresie integracji transportu?
- viii. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla ZNOF.

4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

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

4.2.4. ADMINISTRACJA I MIESZKAŃCY

1. Część wstępna (ok. 10 minut):

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

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

Na dużej mapie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego uczestnicy spotkania wraz z moderatorem tworzą mapę myśli i zapisują swoje spostrzeżenia dotyczące obszaru ZNOF:

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

3. Dyskusja grupowa:

- a. **Transport zbiorowy w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (15-20 minut):**
 - i. Czy obecna sieć połączeń w obszarze jest Państwa zdaniem wystarczająca? Gdzie Państwa zdaniem powinien jeszcze docierać transport zbiorowy? Gdzie powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania? Jak oceniają Państwo koordynację rozkładów jazdy

- i dostępność przesiadek? Co Państwa zdaniem sprawia, że mieszkańcy są skłonni korzystać z transportu publicznego?
- ii. Jak oceniają Państwo poszczególne środki transportu w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (kolej, autobusy, transport rowerowy, indywidualny samochód)?
 - iii. Do których kluczowych celów podróży nie można dziś dotrzeć transportem zbiorowym? Z jakich powodów? (brak połączeń, nic tam nie kursuje, mała częstotliwość, cena). W jaki sposób można poprawić sytuację?
- b. Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne, centra lokalne i dostępność do usług (15-20 minut):**
- i. Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najslabsze strony układu przestrzennego obszaru pod kątem obsługi komunikacyjnej?
 - ii. Czy miasta w obszarze można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
 - iii. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- c. Infrastruktura piesza i rowerowa w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (15-20 minut):**
- i. Jak oceniacie Państwo sieć dróg rowerowych w ZNOF? Czy w Państwa ocenie codzienna podróż rowerem/hulajnogą elektryczną jest bezpieczna? Jakie są kluczowe odcinki, które powinny być pokryte drogą rowerową, a w tym momencie nie są?
 - ii. Czy na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego poruszanie się pieszo jest bezpieczne? Jakie mają Państwa zdanie na temat uspokajania ruchu samochodowego, budowy nowych ciągów pieszych i rowerowych? (Pytania pomocnicze: Jakie są Państwa doświadczenia? Przykłady zrealizowanych dotychczas projektów w ZNOF lub modelowych rozwiązań proponowanych do wdrożenia w ZNOF? Czy powinno się budować ścieżki rowerowe razem z chodnikami, czy może osobne trasy?)
 - iii. Czy rower może być wykorzystywany w codziennych podróżach do pracy lub szkoły? Jakiej widzą Państwo możliwości zachęcania mieszkańców do częstszego wykorzystywania rowerów w codziennych podróżach?
- d. Możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (30 minut):**
- i. Czy mieszkańcy ZNOF są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną?

- ii. Co by musiało się stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się do tego przyczynić?
- iii. Jakie są Państwa zdaniem największe bariery w rozwoju transportu publicznego na terenie ZNOF? (prawne, administracyjne, mentalnościowe, brak współpracy)
- iv. Co Państwa zdaniem można zrobić/co powinno się uczynić na poziomie administracji lokalnej, aby zachęcić ludzi do częstszego wybierania transportu publicznego czy roweru?
- v. Jakie są najważniejsze zmiany w systemie transportu zbiorowego w ZNOF w ostatnich latach? Czy kierunek zmian w Państwa ocenie jest korzystny? Jakie widzą Państwo możliwości rozwoju transportu zbiorowego w ZNOF?
- vi. Jak zintegrować system transportowy w ZNOF? Co należałoby zrobić, by poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym było łatwiejsze? Kto powinien wziąć na siebie ciężar odpowiedzialności za integrację?
- vii. W jakich wymiarach powinna przebiegać integracja? Jak powinna wyglądać wspólna taryfa, wspólny rozkład? Co należałoby ustandaryzować? Czy da się włączyć prywatnych przewoźników w jeden system? Jak to zrobić? Czy widzą Państwo szansę w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jako narzędzia ułatwiającego integrację transportu w obszarze ZNOF?
- viii. Czy widzą Państwo wolę polityczną, która może pozwolić na wspólne finansowanie przedsięwzięć w zakresie integracji transportu? Czy możliwe jest powołanie stałego komitetu przedstawicieli różnych samorządów – tak by w większej skali koordynować działania, tworzyć wspólne standardy?

4. Zamknięcie FGI (ok. 10 minut):

Podsumowanie dyskusji przez moderatora, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania moderator udzieli odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator dziękuje uczestnikom za udział w wywiadzie grupowym i zamyka spotkanie.

4.3. IDI

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

Tabela 1. Przykładowy kwestionariusz badania IDI

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

Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Jak powinna wyglądać sieć kolejowa w ZNOF, by był Pan/Pani skłonny(-na) do korzystania z niej regularnie w relacjach lokalnych? Czy sieć przystanków kolejowych jest wystarczająco gęsta? • Czy podróż koleją na terenie ZNOF jest opłacalna (pod względem finansowym, czasowym)? Czy bilet wspólny dla kolei i innych środków transportu byłby korzystnym rozwiązaniem? W jakiej formie? • Czy są zapewnione dogodne skomunikowania, punkty przesiadkowe kolei z innymi środkami transportu na terenie ZNOF? Gdzie ich brakuje? • Czy ZNOF potrzebuje kolei aglomeracyjnej, dedykowanej do obsługi miejscowości z Obszaru Funkcjonalnego? W jakich relacjach, w jakim kształcie? • Czy podróż koleją na terenie ZNOF jest komfortowa? Pod względem napełnienia, wielkości i standardu taboru? 		
OzN	<ul style="list-style-type: none"> • Czy infrastruktura związana z mobilnością w ZNOF jest dostosowana dla osób z niepełnosprawnościami? • Jakie są główne miejsca o utrudnionym dostępie dla OzN? • W jaki sposób można poprawić dostępność miasta/obszaru dla OzN? • Czy władze miast i gminy obszaru odpowiadają na potrzeby OzN? 		
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Czy korzysta Pan(i) z jakichkolwiek form mobilności współdzielonej? (taksówki, wypożyczalnie samochodów, carsharing, carpooling, rower publiczny – np. Zielonogórski Rower Miejski, wypożyczalnie hulajnóg i in.) • Czy jest Pan(i) zadowolona(-ny) z ich funkcjonowania? Jakie są ich główne wady? • Jakich form mobilności współdzielonej brakuje na terenie ZNOF, a które warto byłoby rozwinąć? • Czy którąś z nich uważa Pan(i) za zbędną lub uciążliwą? 		
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> • Czy ma Pan(i) poczucie bezpieczeństwa, przebywając na terenie ZNOF jako: pieszy, rowerzysta, kierowca, pasażer? • Jakie są główne miejsca o niskim stopniu bezpieczeństwa ruchu (pieszego, rowerowego, drogowego, kolejowego) na terenie ZNOF? Jaka forma inwestycji wpłynęłaby na poprawę tego bezpieczeństwa? (budowa oświetlenia, różne formy ograniczeń ruchu, np. spowolnienia, barierki, zmiana organizacji ruchu itd.) • Jaki sposób poprawy bezpieczeństwa ruchu uznaje Pan(i) za najlepszy? • Czy uważa Pan(i), że działania mające na celu ograniczenie ruchu drogowego na obszarze ZNOF wpłyną na poprawę bezpieczeństwa? 		
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Jak poprawić powiązania ZNOF z sąsiednimi regionami? 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Jakie formy połączeń są szczególnie istotne dla powiązania ZNOF z obszarami sąsiadującymi? Ścieżki piesze, ścieżki rowerowe, połączenia autobusowe, szlaki kolejowe, drogi? • Z którymi obszarami sąsiadującymi ze ZNOF należy rozbudowywać powiązania w pierwszej kolejności? 		
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> • Czy w ZNOF powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy, nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie? • Czy popiera Pan(i) stosowanie takich rozwiązań, jak strefy Tempo 30, woonerfy, strefy ograniczeń lub całkowitych wyłączeń ruchu drogowego? Jeśli nie, to dlaczego? Jeśli tak, to czy wskaże Pan(i) konkretne miejsca, gdzie warto byłoby je zastosować? • Czy zgodził(a)by się Pan(i) na podniesienie opłat parkingowych, jeśli miałyby to realny wpływ na ograniczenie ruchu drogowego w ZNOF oraz zwiększenie ruchu pieszego, rowerowego i zbiorowego wraz z poprawą jakości ich infrastruktury i taboru? • Czy korzysta Pan(i) z łączonych dojazdów np. do pracy (samochód/ rower + transport zbiorowy)? Jeśli nie, to co przekonałoby Panią/Pana do korzystania z takiej formy przemieszczania się? 		
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni w ZNOF? Jakież? Co należałoby zmienić? • Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem na terenie ZNOF? • Czy spotyka się Pan(i) z uciążliwościami powodowanymi przez pojazdy dostawcze na terenie ZNOF? Jeśli tak, to z jakimi? • Czy popiera Pan(i) koncepcję ograniczenia, czasowego ograniczenia lub pełnego wyłączenia ruchu pojazdów pow. 3,5 t na terenie wybranych obszarów ZNOF? • Czy pojazdy obsługi komunalnej powodują wg Pani/Pana uciążliwości na terenie ZNOF? Jeśli tak, to gdzie i jaki rodzaj uciążliwości? 		
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> • Czy zakłady pracy na terenie ZNOF są właściwie skomunikowane z istotnymi lokalizacjami, takimi jak: centra miast, miejsca gęstej zabudowy mieszkalnej, gospodarstwa domowe ich pracowników? • Czy zakłady pracy zapewniają swoim pracownikom odpowiednie formy dowozu do pracy jako alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego? • Czy zakłady pracy na terenie ZNOF zapewniają infrastrukturę dla pracowników dojeżdżających do pracy rowerami? (parkingi rowerowe, rowerownie lub inne miejsca przechowywania rowerów, wydzielone pasy ruchu rowerowego na terenie zakładu, prysznice, przebieralnie) 		

Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Czy zmiany przestrzenne w ZNOF sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? • Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebują miejscowości na obszarze ZNOF? • Czy Zieloną Górę / Nową Sól / Sulechów / Czerwieńsk / Nowogród Bobrzański można uznać za miasto piętnastominutowe, tj. takie, w którym podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję? • Czy plany zagospodarowania przestrzennego Zielonej Góry / Nowej Soli / Sulechowa / Czerwieńska / Nowogrodu Bobrzańskiego zakładają i wdrażają zrównoważony rozwój uwzględniający zapewnienie wizji miasta 15-minutowego oraz ograniczenia rozlewania się miast? 		
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Czy w ZNOF występują problemy z parkowaniem autokarów? • Czy najważniejsze atrakcje ZNOF są łatwo dostępne transportem publicznym, a oferta zrozumiała i dostępna dla przyjezdnych? • W których miejscach istotnych turystycznie w ZNOF występują największe problemy organizacyjne z punktu widzenia przyjezdnego? (utrudniony zakup biletów na transport zbiorowy, brak dostępu do informacji turystycznej i transportowej, brak lub ograniczona dostępność turystyczno-rekreacyjnej infrastruktury rowerowej itp.) 		

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.