



Załącznik nr 1 do Planu Zrównoważonej Mobilności  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Grudziądz do 2030 roku

# Raport z Etapu I konsultacji społecznych do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Grudziądz do 2030 roku



W etapie pierwszym przeprowadzono warsztaty konsultacyjne oraz ankiety ONLINE dotyczące potrzeb i preferencji mieszkańców MOF Grudziądz. Wszystkie zebrane podczas tego etapu dane i informacje posłużyły do wypracowania założeń do PZMM, a efektem tych działań jest analiza SWOT.

Na terenie MOF Grudziądz przeprowadzono w terminie 1-2 marca 2023 r. zogniskowane wywiady grupowe (FGI). Zogniskowane wywiady grupowe to swobodne dyskusje grup respondentów na dany temat, prowadzone przez moderatora i odbywające się zgodnie z przygotowanym wcześniej scenariuszem<sup>1</sup>. Badanie te pozwoliły na uzyskanie pogłębionych i obszernych materiałów, które umożliwiły zdiagnozowanie problemów związanych z mobilnością MOF Grudziądz i poznanie zróżnicowanych punktów widzenia na badany problem oraz uzyskanie syntetycznych wyników. W ramach warsztatów zorganizowano pięć spotkań. Do udziału w spotkaniach zaproszeni zostali:

- ❖ Grupa 1 – mieszkańcy MOF Grudziądz;
- ❖ Grupa 2 – przedstawiciele stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli/dzielnicy;
- ❖ Grupa 3 – przedstawiciele szkół, liceów, techników, szkół zawodowych oraz szkół wyższych; przedstawicielami firm, pracodawców; przedstawicielami deweloperów powierzchni mieszkaniowo-usługowych oraz powierzchni usługowych;
- ❖ Grupa 4 – przedstawiciele gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego;
- ❖ Grupa 5 – przedstawiciele jednostek zależnych/podległych/wydziałów członków MOF Grudziądz.

Celem pierwszego etapu warsztatów było poinformowanie mieszkańców MOF Grudziądz, czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Grudziądz, jaki jest cel jego tworzenia, a także jakie korzyści płyną z wdrożenia działań poprawiających mobilność na danym obszarze. Zaproszeni na spotkania interesariusze mieli możliwość podzielenia się swoimi oczekiwaniami względem tworzonej polityki mobilności na obszarze MOF Grudziądz, a także mogli wyrazić swoje potrzeby

i preferencje względem całego systemu transportowego. Kluczowym elementem na tym etapie było także wskazanie przez mieszkańców barier przestrzennych/ architektonicznych, jakie występują na terenie MOF Grudziądz, powodujących ograniczenia w przemieszczaniu się.

Wynikiem przeprowadzonych warsztatów było skonstruowanie wraz z uczestnikami spotkania analizy SWOT, a na jej podstawie wypracowanie założeń do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Grudziądz.

Uczestnicy zgodnie przyznali, iż największą zaletą MOF Grudziądz jest jego położenie względem istotnych krajowych ciągów komunikacyjnych, jak i wysokie walory przyrodnicze, krajobrazowe i historyczne. Wśród zalet MOF Grudziądz wymienia się także dobrze rozwiniętą sieć dróg rowerowych, która wymaga uzupełnienia i punktowej modernizacji oraz dobrą dostępność do przystanków komunikacyjnych.

Przytoczono także kilka słabych stron, m. in. brak integracji systemu transportu zbiorowego zarówno w zakresie taryfy biletowej, stosowanych ulg, jak i synchronizacji rozkładów jazdy. Dużym problemem tego regionu są także negatywne zjawiska demograficzne – „starzejące się” społeczeństwo oraz postępująca suburbanizacja na tereny wiejskie i odpływ młodych ludzi do miast charakteryzujących się bogatym zapleczem usług kulturalno-edukacyjnych.

Jednakże w czasie dyskusji wybrzmiało także wiele aspektów, które są swoistą szansą do rozwoju, w tym m.in.: aktywizacja mieszkańców i działania informacyjno-promocyjne, które miałyby uświadomić mieszkańców o korzyściach wykorzystywania alternatywnych form przemieszczania się. Dodatkowo szansę w rozwoju zrównoważonej mobilności upatruje się w zwiększonej częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego i rozwinięciu sieci dróg pieszo-rowerowych na terenie całego MOF Grudziądz.

Dostrzeżono także, iż wszystkie ww. działania mogą, zdaniem interesariuszy, przyczynić się do zniwelowania słabych stron oraz do ograniczenia występujących zagrożeń, do których zaliczono m.in. wzrost samochodów osobowych, „starzejące się” społeczeństwo oraz brak współpracy pomiędzy jednostkami samorządów terytorialnych.

<sup>11</sup> D. Maison, *Zogniskowane wywiady grupowe: jakościowa metoda badań marketingowych*, Warszawa 2001; *Badania jakościowe: metody i narzędzia*, red. D. Jemielniak, Warszawa, 2012 r.



**Mocne strony** – to wszystkie cechy MOF Grudziądz w zakresie mobilności, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców.

**Słabe strony** – są to wszystkie wady MOF Grudziądz w zakresie mobilności i bariery hamujące jej rozwój i wpływające na negatywny wizerunek, które wynikają z wewnętrznych działań miasta lub z ich braku.

**Szanse** – to czynniki mogące wpłynąć na poprawę mobilności MOF Grudziądz oraz zaobserwowane trendy sprzyjające jej rozwojowi.

**Zagrożenia** – to potencjalne czynniki, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany na terenie MOF Grudziądz w zakresie mobilności.

Szczegółowe wyniki wypracowanej analizy SWOT z mieszkańcami zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 1. Analiza SWOT MOF Grudziądz

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Atrakcyjne położenie geograficzne.</li><li>❖ Grudziądz jest 15 minutowym miastem.</li><li>❖ Funkcjonowanie Centrum Usług administracyjnych w Grudziądz.</li><li>❖ Zwarta zabudowa.</li><li>❖ Zadawalająca jakość i częstotliwość transportu zbiorowego w obszarze dobrej dostępności linii tramwajowej.</li><li>❖ Wykorzystywany w komunikacji zbiorowej tabor nisko- i zeroemisyjny.</li><li>❖ Reaktywacja linii tramwajowej nr T2.</li><li>❖ Rozwijany System Informacji Pasażerskiej.</li><li>❖ Wykorzystywanie środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.</li><li>❖ Dobra dostępność infrastruktury przystankowej na terenie miasta Grudziądz.</li><li>❖ Honorowanie biletów miesięcznych w gminnej i miejskiej komunikacji zbiorowej.</li><li>❖ Odjeżdżające z gminy Dragacz pociągi ze stałą częstotliwością.</li><li>❖ Dostatecznie rozwinięta sieć dróg rowerowych na terenie miasta Grudziądz.</li><li>❖ Dobrze oceniana jakość dróg rowerowych na terenie MOF Grudziądz.</li><li>❖ Istniejący plan rozwoju dróg rowerowych w mieście Grudziądz.</li><li>❖ Rozbudowany most o kładkę pieszo-rowerową.</li><li>❖ Funkcjonująca na terenie miasta Grudziądz Strefa Płatnego Parkowania.</li><li>❖ Pozytywny odbiór przez mieszkańców Strefy Płatnego Parkowania.</li><li>❖ Ruch towarowy odbywa się poza terenami ściśle zurbanizowanymi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Region o wysokim poziomie bezrobocia.</li><li>❖ „Starzejąca się” struktura demograficzna społeczeństwa oraz prognozowany spadek liczby ludności stanowią kluczowe wyzwania dla samorządów lokalnych.</li><li>❖ Obserwowane w Grudziądz procesy suburbanizacyjne oraz odpływ ludności poza teren Obszaru Funkcjonalnego.</li><li>❖ Rozpiętość przestrzenna miasta Grudziądz.</li><li>❖ Brak lokalnej promocji atrakcji turystycznych.</li><li>❖ Brak „zielonej fali” dla transportu zbiorowego.</li><li>❖ Mała częstotliwość kursowania autobusów.</li><li>❖ Brak odpowiedniego transportu zbiorowego w gminach wiejskich MOF Grudziądz.</li><li>❖ Brak zintegrowanego systemu komunikacji publicznej na terenie gmin MOF Grudziądz.</li><li>❖ Brak współpracy organizatorów transportu zbiorowego na terenie MOF Grudziądz.</li><li>❖ Brak integracji rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z powiatowym transportem zbiorowym.</li><li>❖ Brak integracji różnych środków transportu.</li><li>❖ Jedna linia tramwajowa (brak linii tramwajowej nr T1).</li><li>❖ Problemy związane z honorowaniem w komunikacji miejskiej innych ulg, np. tych ustanowionych w ramach komunikacji powiatowej.</li><li>❖ Niedostateczna oferta transportu zbiorowego w osiedlach, gdzie nie ma dostępu do linii tramwajowej.</li><li>❖ Brak taboru niskopodłogowego.</li><li>❖ Niedostateczne skomunikowanie Galerii Grudziądzkiej (zbyt mała liczba linii obsługujących ten obszar i zbyt mała częstotliwość kursów).</li><li>❖ Brak taktów kursowania pojazdów transportu zbiorowego (np. linia 22).</li></ul>



- ❖ Autobusy jeżdżące „falami”.
- ❖ Brak zapowiedzi głosowych w autobusach.
- ❖ Mała liczba miejsc w autobusach kursujących w szczycie porannym i popołudniowym.
- ❖ Problemy z kadrą w transporcie zbiorowym.
- ❖ Nieodpowiednie zarządzanie Systemem Informacji Pasażerskiej.
- ❖ Nieatrakcyjność informacji pasażerskiej MZK Sp. z o.o.
- ❖ Nazewnictwo przystanków, które jest dla części podróżnych niejasne.
- ❖ Krótkie umowy dotyczące Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
- ❖ Duża liczba mieszkańców podróżujących komunikacją miejską za darmo z uwagi na wiek.
- ❖ Słabo rozwinięty Inteligentne Systemy Transportowe ITS.
- ❖ Brak weekendowych połączeń autobusowych z gminy Rogóźno do Grudziądz.
- ❖ Występujące „białe plamy transportowe” - sołectwo Grabowiec bez transportu autobusowego ze względu na zły stan infrastruktury drogowej.
- ❖ Długi czas przejazdu autobusów funkcjonujących w ramach komunikacji gminnych i powiatowych.
- ❖ Słabo rozwinięty transport kolejowy (niezadawalająca częstotliwość odjazdów pociągów) z rdzenia MOF Grudziądz.
- ❖ Opieszałość w remontach linii kolejowych.
- ❖ Brak spójnego systemu ciągów pieszo-rowerowych.
- ❖ Brak spójności dróg rowerowych w centrum rdzenia MOF Grudziądz.
- ❖ Brak odpowiednio przygotowanych miejsc, gdzie bezpiecznie można byłoby pozostawić rower przy przystanku autobusowym.
- ❖ Brak dróg rowerowych wewnątrz osiedli.
- ❖ Brak roweru miejskiego.
- ❖ Jeden most umożliwiający komunikację miasta Grudziądz z gminą Dragacz.
- ❖ PKP PLK jako zarządca mostu – jedynej przeprawy przez rzekę umożliwiającej komunikację pomiędzy miastem Grudziądz a gminą Dragacz.
- ❖ Chaos parkingowy.
- ❖ Brak miejsc parkingowych.
- ❖ Mała przepustowość dróg.
- ❖ Brak węzłów przesiadkowych.



- ❖ Brak punktów przesiadkowych przy linii tramwajowej.
- ❖ Brak parkingów buforowych i przesiadkowych typu P&R.
- ❖ Brak odpowiedniej liczby miejsc parkingowych na osiedlach Grudziądz.
- ❖ Częste kolizje samochodów osobowych z tramwajem.

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Aktywizacja mieszkańców – edukacja i promocja alternatywnych form podróży.</li><li>❖ Współpraca na obszarze MOF Grudziądz w zakresie organizacji transportu zbiorowego.</li><li>❖ Nowelizacja ustawy dot. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.</li><li>❖ Walory środowiskowe/przyrodnicze MOF Grudziądz.</li><li>❖ Inicjatywy i zaangażowanie młodych mieszkańców MOF Grudziądz.</li><li>❖ Możliwość rozwoju centrum logistycznego.</li><li>❖ Powstanie Wyższej Szkoły Państwowej w Grudziądzu</li><li>❖ Potencjał dla rozwoju turystyki aktywnej i wypadowej.</li><li>❖ Zakup nowoczesnego taboru autobusowego (niskopodłogowe, posiadającego zapowiedzi głosowe).</li><li>❖ Rozbudowa Systemu Informacji Pasażerskiej.</li><li>❖ Reaktywacja tramwaju obsługującego okolice dworca kolejowego.</li><li>❖ Reaktywacja linii tramwajowej w kierunku osiedla Mniszek.</li><li>❖ Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej dla tramwajów (na mijance).</li><li>❖ Wprowadzenie taktów w komunikacji zbiorowej.</li><li>❖ Rozbudowa sieci tramwajowej.</li><li>❖ Wprowadzenie Karty Miejskiej.</li><li>❖ Wprowadzenie i rozwój szybkich form płatności w pojazdach komunikacji zbiorowej.</li><li>❖ Zwiększenie dostępności biletów (umożliwienie zakupu biletów w autobusach).</li><li>❖ Wprowadzenie „zielonej fali”.</li><li>❖ Urozmaicenie taryfy biletowej.</li><li>❖ Zwiększenie częstotliwości kursów w kierunku głównych generatorów ruchu (np. Galerii Grudziądzkiej).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Wandalizm w centrum miasta Grudziądz.</li><li>❖ Rosnąca liczba samochodów osobowych (wzrost wskaźnika motoryzacji).</li><li>❖ Większy komfort podróży prywatnym samochodem osobowym.</li><li>❖ Brak aktywności mieszkańców.</li><li>❖ „Starzejące się” społeczeństwo.</li><li>❖ Suburbanizacja.</li><li>❖ Odpływ mieszkańców do dużych ośrodków miejskich (np. Gdańsk).</li><li>❖ Niepewność związana z brakiem jasnych zasad przyznawania środków zewnętrznych na rozwój transportu i infrastruktury.</li><li>❖ Brak współpracy na płaszczyźnie jednostek samorządów terytorialnych.</li><li>❖ Brak synchronizacji i integracji rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego.</li><li>❖ Wprowadzenie ograniczeń dla indywidualnych pojazdów spalinowych bez zaproponowania konkurencyjnej alternatywy.</li><li>❖ Brak autobusów o długości 18 m.</li><li>❖ Niska prędkość komunikacyjna tramwajów.</li><li>❖ Brak pewności przejazdu tramwajami.</li><li>❖ Niewykorzystanie przepustowości linii kolejowej do Torunia.</li><li>❖ Standardy rowerowe mogą ograniczyć inwestycje w drogi rowerowe.</li><li>❖ Brak planów dot. rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania.</li></ul>



- ❖ Uruchomienie połączeń komunikujących miasto Grudziądz z Kwidzynem.
- ❖ Uruchomienie połączeń kolejowych pomiędzy Laskowicami, Grudziądzem a Jabłonową.
- ❖ Zwiększenie liczby przystanków kolejowych na terenie MOF Grudziądz (np. Rządź Południe).
- ❖ Utworzenie w Mniszku, w okolicach dworca kolejowego, centrum przesiadkowego.
- ❖ Przebudowa dworca PKP.
- ❖ Szprycha Centralnego Portu Komunikacyjnego.
- ❖ Budowa stojaków rowerowych przy przystankach komunikacyjnych.
- ❖ Możliwość przewozu rowerów/UTO w autobusach i tramwajach.
- ❖ Uzupełnienie siatki połączeń dróg rowerowych.
- ❖ Budowa dróg rowerowych w centrach osiedli.
- ❖ Punktowa naprawa infrastruktury rowerowej.
- ❖ Rower miejski obsługujący cały obszar Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.
- ❖ Rozbudowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym.
- ❖ Budowa parkingów buforowych i przesiadkowych typu P&R.
- ❖ Uporządkowanie miejsc parkingowych w centrum miasta Grudziądz.
- ❖ Zrównoważona polityka parkingowa.
- ❖ Centrum przesiadkowe przy Placu 5 stycznia w Grudziądz.
- ❖ Ograniczenie ruchu pojazdów w wybranych lokalizacjach miasta Grudziądz (np. przy ul. Małogroblowej zakaz wjazdu w piątek, sobotę i niedzielę)
- ❖ Reorganizacja zasad ruchu w niektórych częściach miasta Grudziądz (np. ul. Groblowa i ul. Kos. Gdyńskich).

Przeprowadzone analizy i proces konsultacji z mieszkańcami oraz interesariuszami pozwoliły na określenie dostępności transportowej obszarów objętych opracowaniem oraz na wskazanie istniejących problemów i niedoborów. Dzięki temu możliwe było określenie kierunków rozwoju mobilności na danym obszarze, które są adekwatne do zidentyfikowanych oczekiwań potencjalnych użytkowników.

Zdefiniowane problemy oraz szanse pozwoliły na postawienie diagnozy, która jest punktem wyjścia do fazy projektowej. Na tej podstawie zostaną

sformułowane cele i działania możliwe do zrealizowania na obszarze MOF Grudziądz.

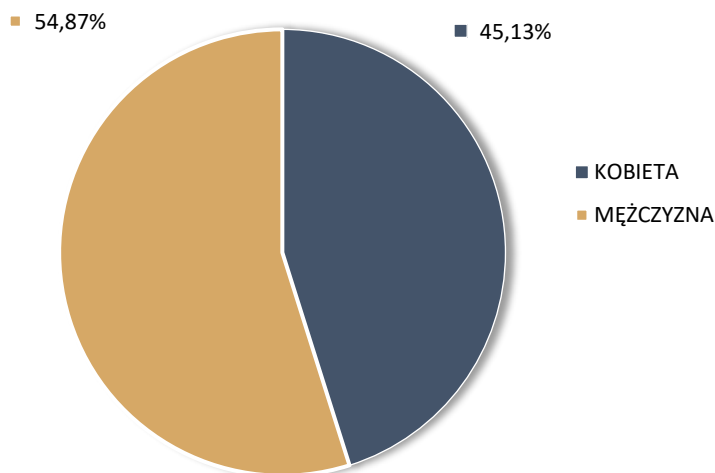


W ramach pierwszego etapu konsultacji społecznych przeprowadzono również badania zachowań komunikacyjnych (badanie CAPI z ang. Computer Assisted Personal Interviewing) z mieszkańcami poprzez ankietę ONLINE, która udostępniona została na stronach internetowych gmin wchodzących w skład MOF Grudziądz oraz na mediach społecznościowych.

Badanie realizowane było w okresie luty-marzec 2023 r.

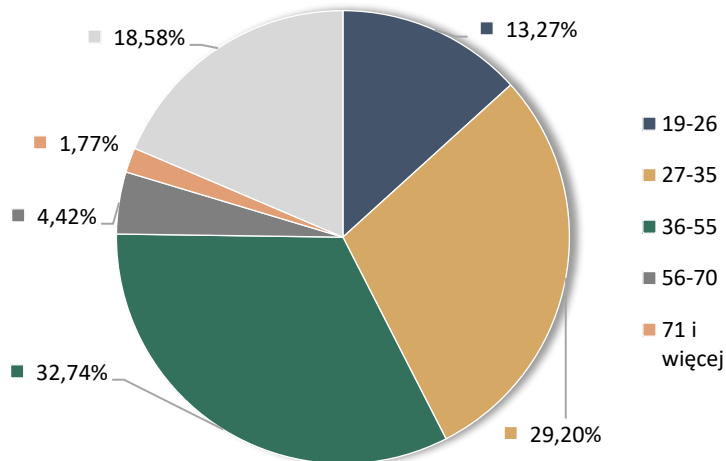
Wśród respondentów ponad połowę stanowiły kobiety. W badaniu udział wzięli zainteresowani mieszkańcy w różnych grupach wiekowych.

Najwięcej respondentów było w wieku 36-55 lat i 27-35 lat.



Wykres 1. Płeć respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

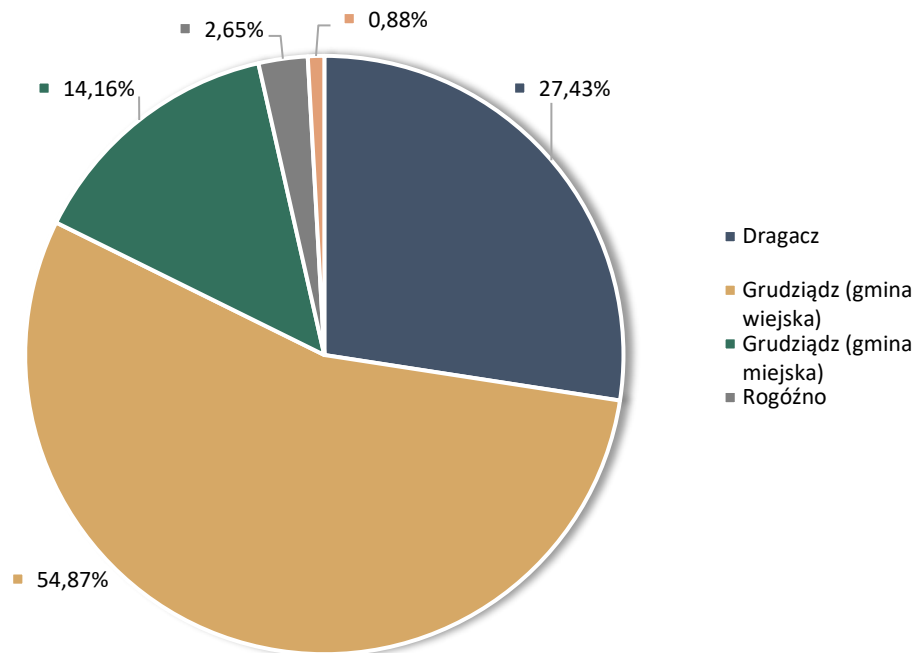


Wykres 2. Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

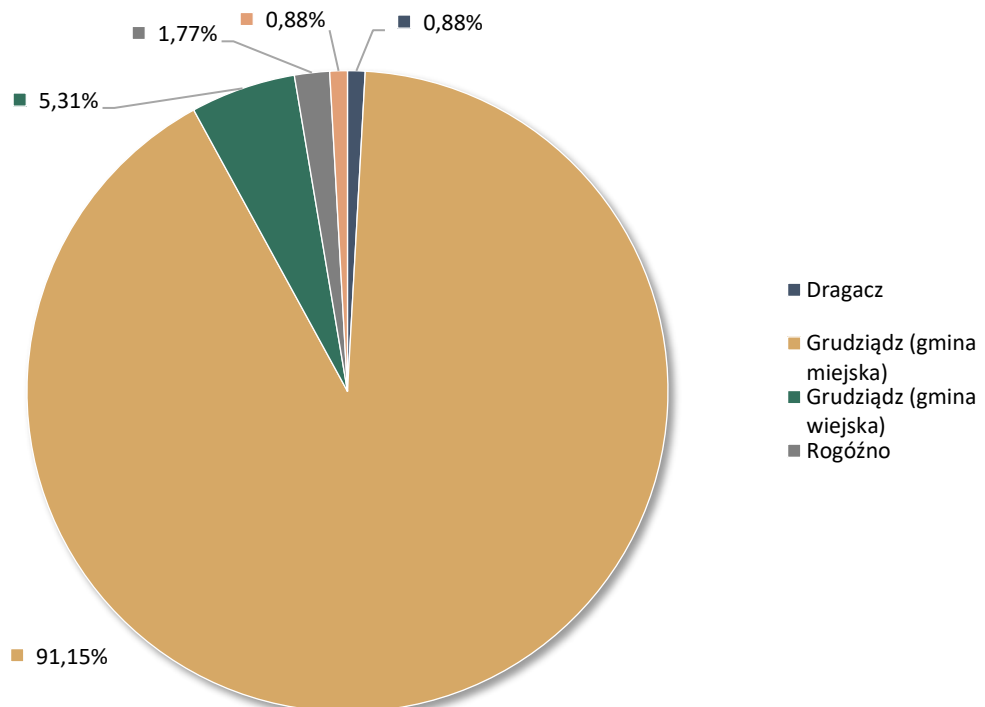
Ponad połowa respondentów zamieszkuje gminę miejską Grudziądz. Wśród respondentów znaleźli się także mieszkańcy gminy wiejskiej Grudziądz (14,16%),

gminy Dragacz (27,43%) i gminy Rogóźno (2,65%). Udział w ankiecie wziął także jeden mieszkaniec Torunia.



**Wykres 3. Pytanie ankietowe: Proszę wskazać gminę zamieszkania**  
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Z badania ankietowego wynika, iż największa liczba codziennych podróży przez respondentów realizowana jest do miasta Grudziądz (91,15%).



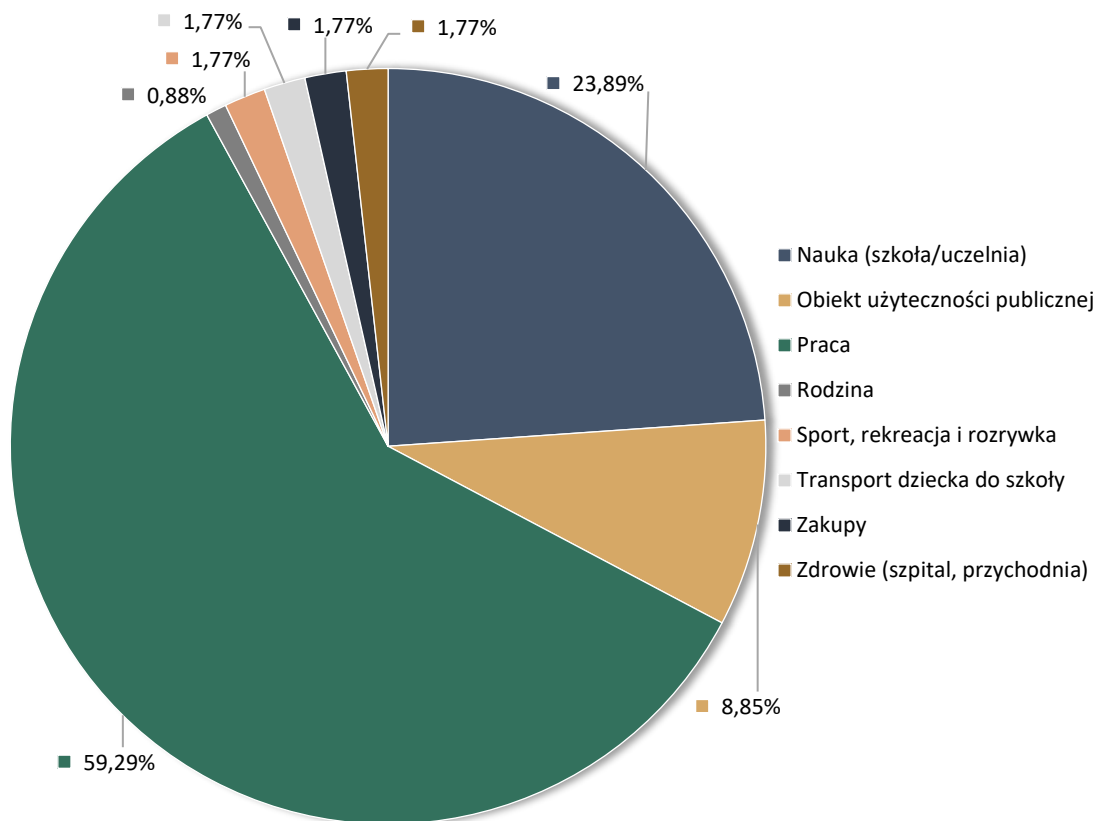
**Wykres 4. Pytanie ankietowe: Proszę wskazać kierunek (gminę) najczęstszych podróży**  
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.





W badaniu ankietowym respondenci zostali poproszeni o wskazanie najczęstszych, codziennych sposobów dotarcia do kilku kluczowych celów, takich jak praca, szkoła, zakupy, ośrodki zdrowia i szpitale czy obiekty użyteczności publicznej.

Uzyskane wyniki wprost wskazują, iż najczęstszym celem podróży respondentów MOF Grudziądz jest praca (59,29%), a w drugiej kolejności obiekty związane z edukacją (23,89%).

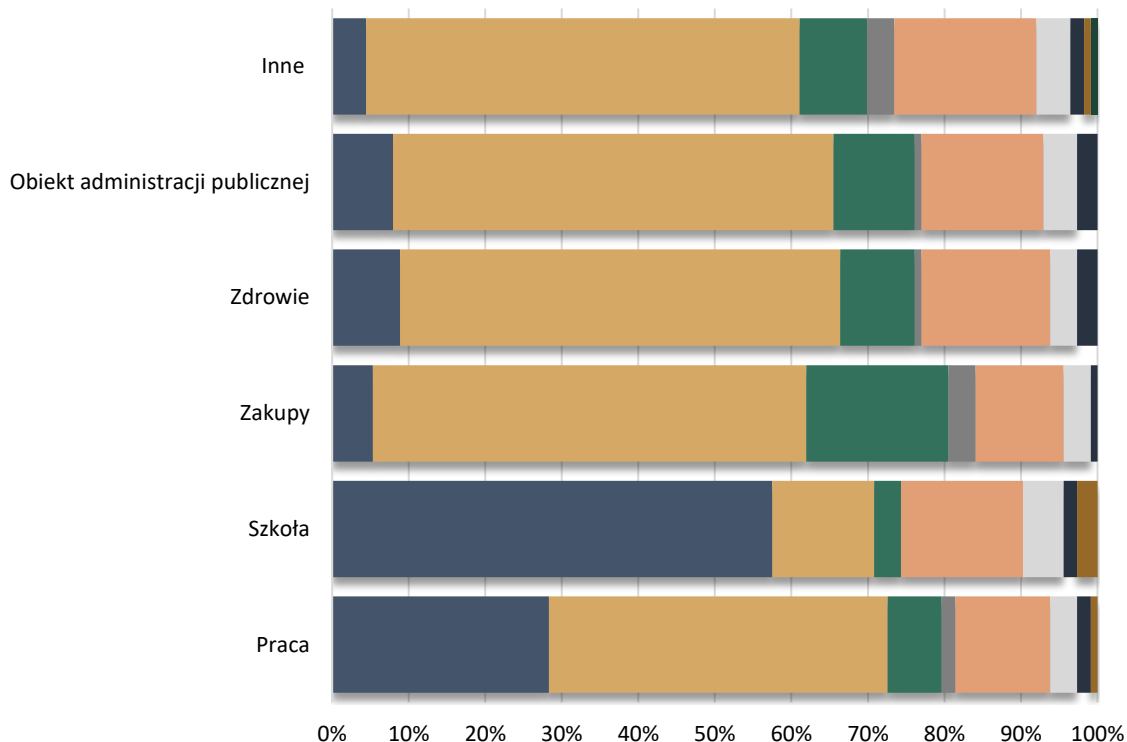


Wykres 5. Pytanie ankietowe: Co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Mieszkańcy MOF Grudziądz niezwykle rzadko, niemal niezauważalnie, wykorzystują w codziennych podróżach urządzenia transportu osobistego. Podobnie rzadko uczestnicy badania korzystają z usług transportu kolejowego, co może bezpośrednio wynikać z **niewielkiej oferty przewozów kolejowych na tym obszarze**. Zdecydowanie najczęściej ankietowani wskazywali własny samochód osobowy jako podstawowy środek transportu do praktycznie wszystkich proponowanych celów. Drugim najpopularniejszym środkiem transportowym wśród respondentów jest komunikacja miejska obsługiwana przez MZK w Grudziądz. Istotnym faktem jest to, iż

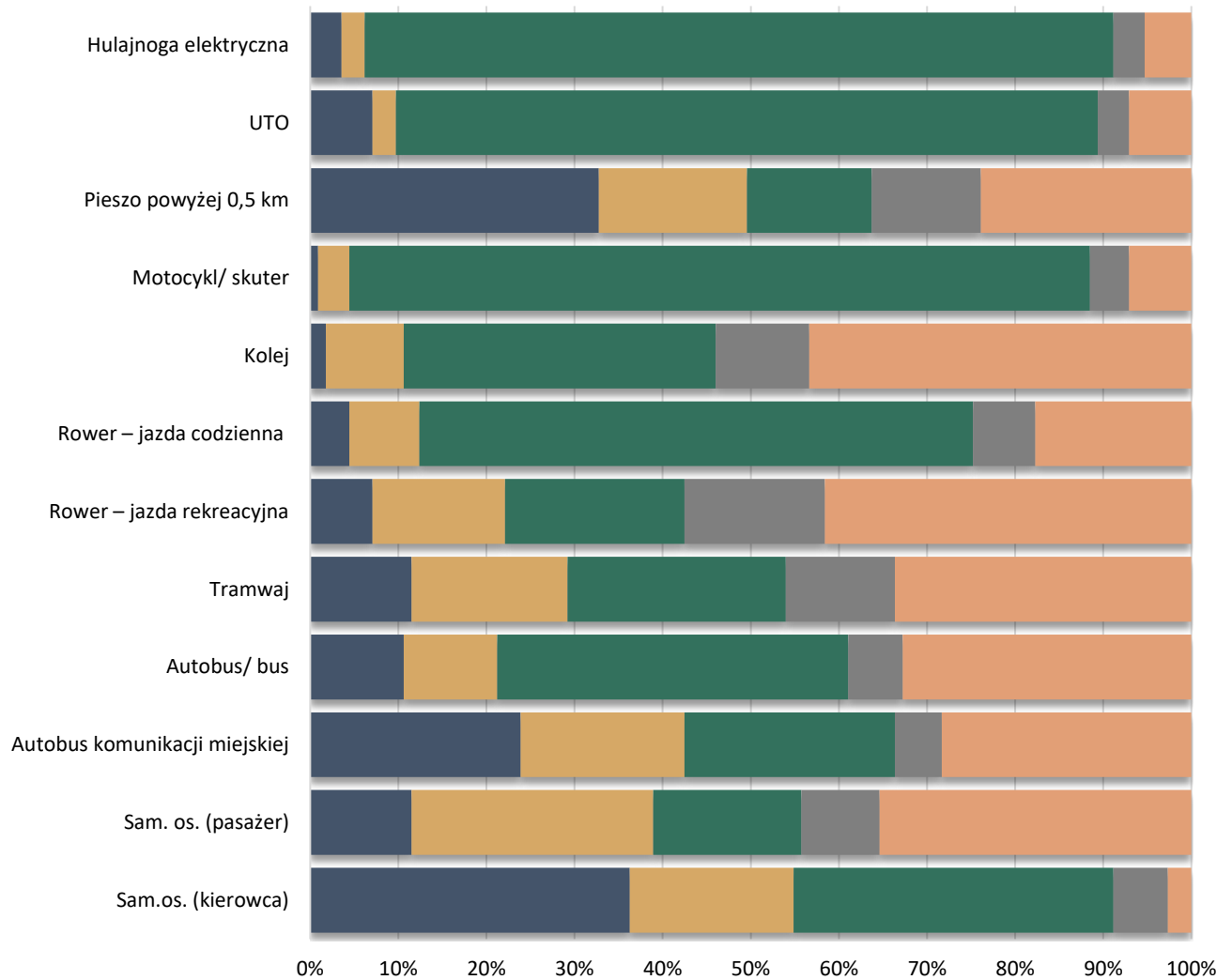
rzadko (zaledwie 8,85% w przypadku dojazdów do pracy) respondenci podróżują pieszo lub rowerem. Wskazuje to na fakt, iż choć jakość ścieżek rowerowych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Grudziądz jest w stosunkowo zadawalającym stanie, to jednak wciąż **nie ma ich dostatecznie dużo i nie stanowią spójnej połączonej sieci, by mogły być wykorzystywane w pełni swojego potencjału**. Podróże pieszo-rowerowe najczęściej obserwowane są w przypadku wykonywania zakupów. Podróże transportem zbiorowym łącznie wykorzystywane są najczęściej w przypadku dotarcia do obiektów edukacyjnych.



	Praca	Szkoła	Zakupy	Zdrowie	Obiekt administracji publicznej	Inne
■ Nie dotyczy	28,32%	57,52%	5,31%	8,85%	7,96%	4,42%
■ samochodem osobowym	44,25%	13,27%	56,64%	57,52%	57,52%	56,64%
■ pieszo	7,08%	3,54%	18,58%	9,73%	10,62%	8,85%
■ rowerem	1,77%	0,00%	3,54%	0,88%	0,88%	3,54%
■ autobusem komunikacji miejskiej	12,39%	15,93%	11,50%	16,81%	15,93%	18,58%
■ autobusem/busem	3,54%	5,31%	3,54%	3,54%	4,42%	4,42%
■ tramwajem	1,77%	1,77%	0,88%	2,65%	2,65%	1,77%
■ koleją	0,88%	2,65%	0,00%	0,00%	0,00%	0,88%
■ motocyklem/skuterem	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,88%
■ UTO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
■ hulajnogą elektryczną	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Wykres 6. Pytanie ankietowe: W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do niżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



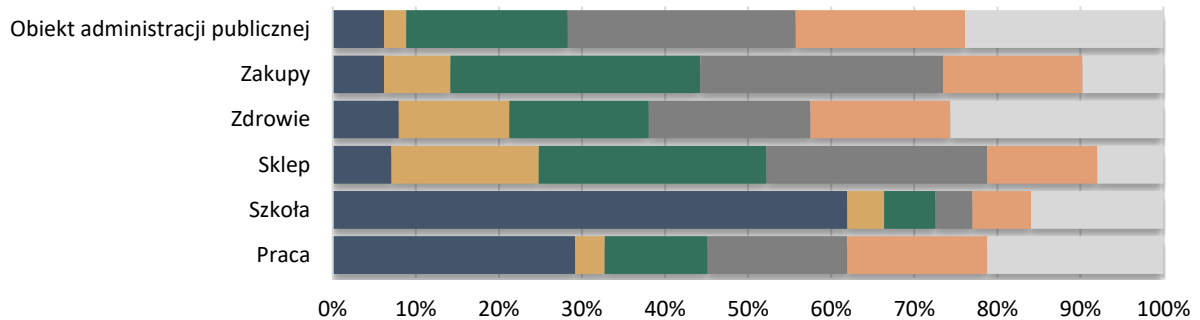
	Sam.os. (kierowca)	Sam. os. (pasażer)	Autobus komunikacji miejskiej	Autobus/ bus	Tramwaj	Rower – jazda rekreacyjna	Rower – jazda codzienna	Kolej	Motocykl/ skuter	Pieszo powyżej 0,5 km	UTO	Hulajnoga elektryczna
■ Codziennie	36,28%	11,50%	23,89%	10,62%	11,50%	7,08%	4,42%	1,77%	0,88%	32,74%	7,08%	3,54%
■ Kilka razy w tygodniu	18,58%	27,43%	18,58%	10,62%	17,70%	15,04%	7,96%	8,85%	3,54%	16,81%	2,65%	2,65%
■ Raz w tygodniu	36,28%	16,81%	23,89%	39,82%	24,78%	20,35%	62,83%	35,40%	84,07%	14,16%	79,65%	84,96%
■ Sporadycznie	6,19%	8,85%	5,31%	6,19%	12,39%	15,93%	7,08%	10,62%	4,42%	12,39%	3,54%	3,54%
■ Nie korzystam	2,65%	35,40%	28,32%	32,74%	33,63%	41,59%	17,70%	43,36%	7,08%	23,89%	7,08%	5,31%

Wykres 7. Pytanie ankietowe: Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Uczestnicy badania ankietowego zostali także poproszeni o zadeklarowanie, ile czasu poświęcają na dotarcie do poszczególnych celów podróży. Najmniej czasu mieszkańcy MOF Grudziądz spędzają na dotarciu do obiektów handlowych, co jest związane

z ich dużym zagęszczeniem na terenie MOF Grudziądz. Najwięcej czasu wymaga dojazd do obiektów użyteczności publicznej i do pracy, gdyż obiekty związane z tymi właśnie celami rozproszone są na całym obszarze poddanym analizie.



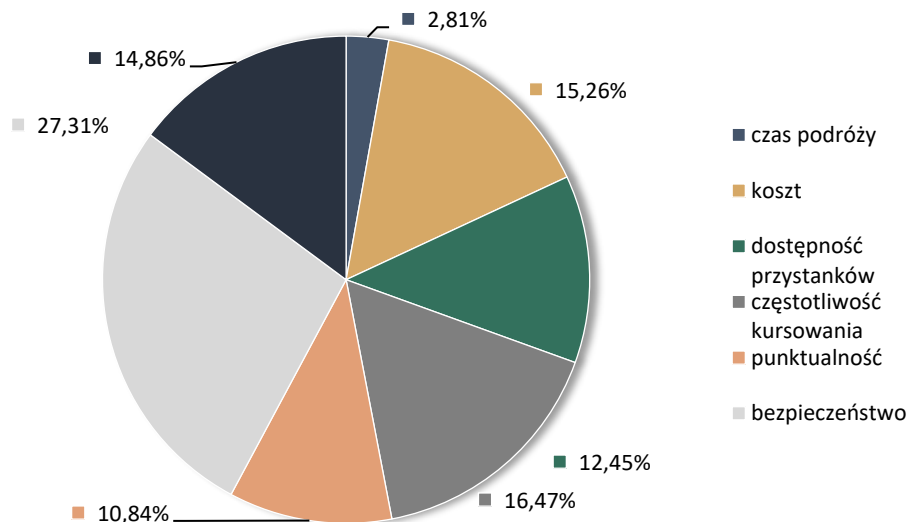
	Praca	Szkoła	Sklep	Zdrowie	Zakupy	Obiekt administracji publicznej
■ nie dotyczy	29,20%	61,95%	7,08%	7,96%	6,19%	6,19%
■ do 5 minut	3,54%	4,42%	17,70%	13,27%	7,96%	2,65%
■ od 5 do 10 minut	12,39%	6,19%	27,43%	16,81%	30,09%	19,47%
■ od 10 do 15 minut	16,81%	4,42%	26,55%	19,47%	29,20%	27,43%
■ od 15 do 20 minut	16,81%	7,08%	13,27%	16,81%	16,81%	20,35%
■ powyżej 20 minut	21,24%	15,93%	7,96%	25,66%	9,73%	23,89%

Wykres 8. Pytanie ankietowe: Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Następnie respondenci zostali poproszeni o wskazanie powodu, dla którego najczęściej wybierają wskazany przez siebie środek transportu. Z badania ankietowego wynika, iż najistotniejsze dla użytkowników ruchu jest **bezpieczeństwo, punktualność i dostępność przystanków**. Badanie wprost wskazuje, iż użytkownicy samochodów osobowych w codziennych podróżach wybierają ten właśnie środek transportu ze względu na czas podróży i komfort jazdy. Ankietowani wskazują także, iż nie korzystają z publicznej komunikacji zbiorowej ze względu na niewystarczającą

dla nich częstotliwość kursowania autobusów. Codzienni użytkownicy komunikacji miejskiej wskazują natomiast, iż wybierają ten środek transportu ze względu na **koszt podróży, dobrą dostępność przystanków komunikacyjnych i czas podróży**. Jednakże wśród odpowiedzi znalazły się także głosy respondentów, iż wykorzystują ten środek transportu głównie ze względu na brak alternatywy. Respondenci wykorzystujący na co dzień tramwaj dobrze oceniają częstotliwość jego kursowania.



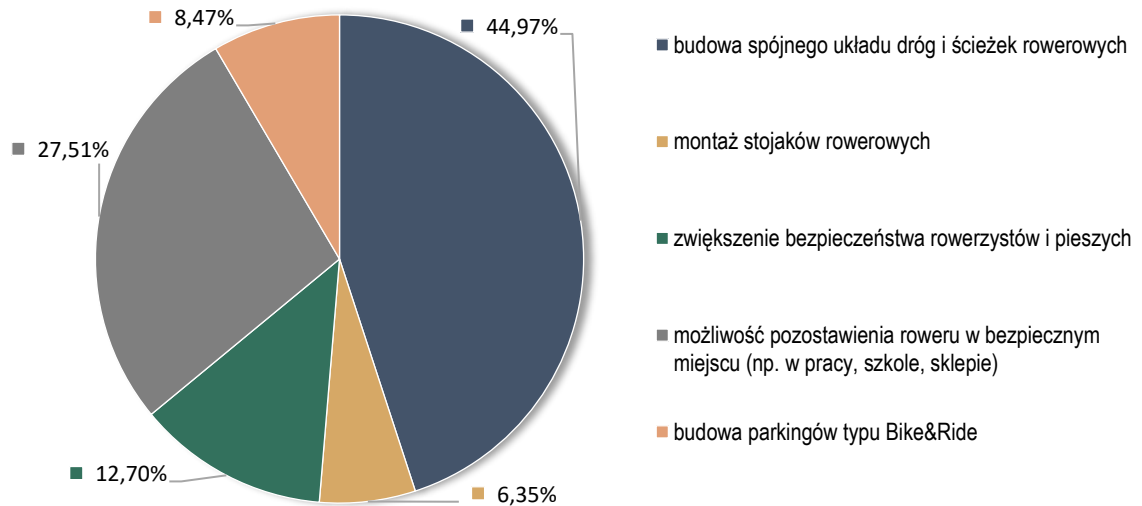
Wykres 9. Pytanie ankietowe: Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



W aspekcie transportu rowerowego zapytano respondentów, które z przedstawionych zadań są według nich najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie MOF Grudziądz. Wśród najczęstszych odpowiedzi pojawiły

się głosy konieczności wybudowania spójnego układu dróg i ścieżek rowerowych (44,97%) oraz utworzenia miejsc, gdzie możliwe byłoby pozostawienia własnego jednośladu (27,51%).

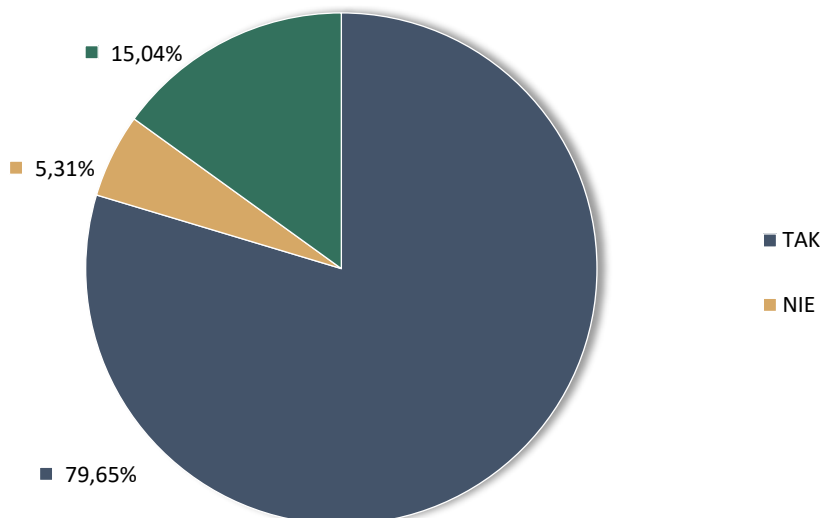


Wykres 10. Pytanie ankietowe: Które z poniższych działań wg Pana/Pani są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie MOF Grudziądz?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Skierowano także do respondentów pytanie, czy uważają za zasadne rozbudowanie sieci dróg rowerowych na terenie MOF Grudziądz.

Zdecydowana większość ankietowanych odpowiedziała „TAK” (79,65%).



Wykres 11. Pytanie ankietowe: Czy uważa Pana/Pani za zasadne rozbudowanie sieci dróg rowerowych na terenie MOF Grudziądz?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

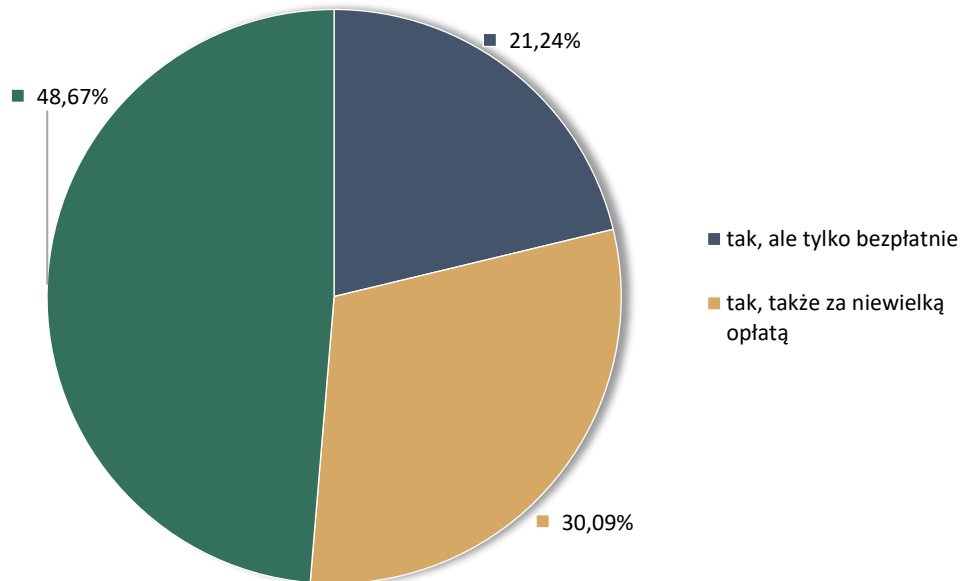
Do dyskusji poddana została także kwestia uruchomienia roweru miejskiego. Zapytano zatem uczestników badania, czy byłiby zainteresowani korzystaniem z takiej usługi, a jeśli tak, to czy

wykorzystyaliby taki rower obligatoryjnie czy byłby on jedynie formą rekreacji.



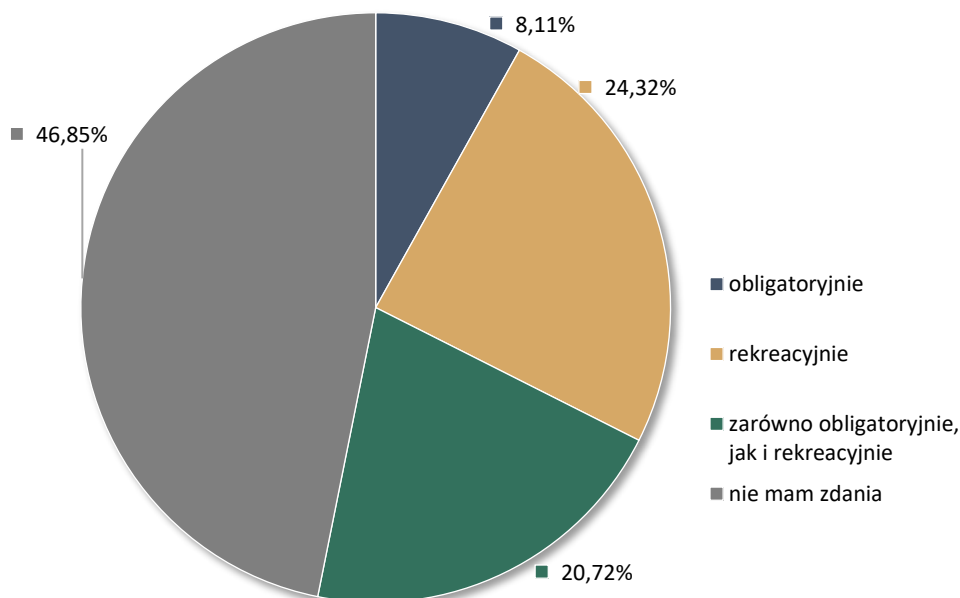
Wśród respondentów zaledwie 21,24% uważa, że system wypożyczalni rowerów powinien powstać a terenie MOF Grudziądz, lecz powinien on być bezpłatny. 48,67% respondentów jest przeciwnego

zdania i uważają oni, że taki system na terenie MOF Grudziądz nie jest odpowiednim i pożądanym rozwiązaniem.



Wykres 12. Pytanie ankietowe: Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z roweru miejskiego, udostępnianego na zasadzie wypożyczenia?

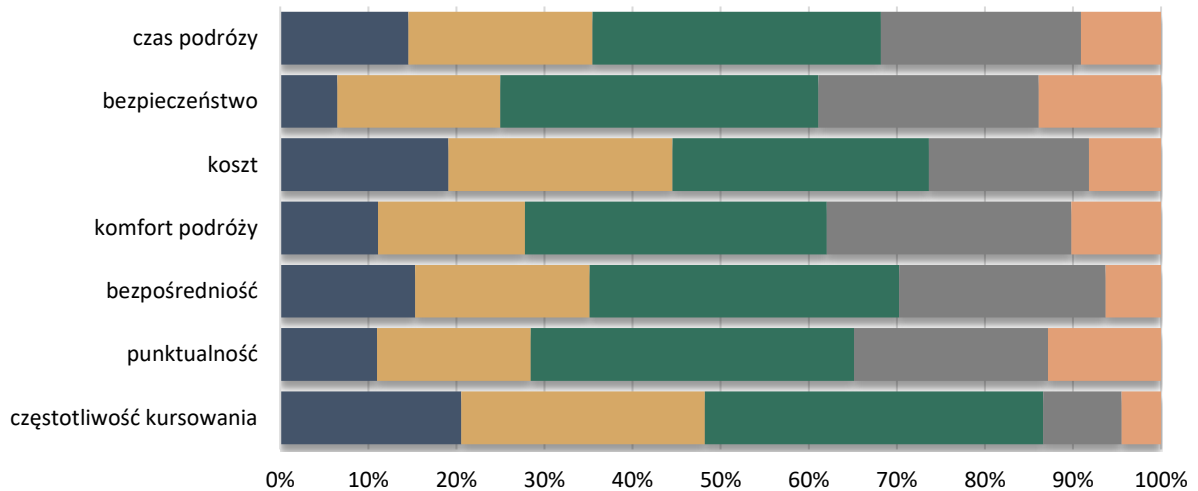
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wykres 13. Pytanie ankietowe: Czy korzystałby Pan/Pani z takiego roweru rekreacyjnie czy obligatoryjnie?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Respondenci zostali także poproszeni o ocenę komunikacji publicznej na obszarze MOF Grudziądz. Najlepiej ocenione zostało **bezpieczeństwo podróży, komfort podróży i punktualność**. Natomiast najgorzej oceniona została **częstotliwość kursowania, koszty podróży i bezpośredniość**.



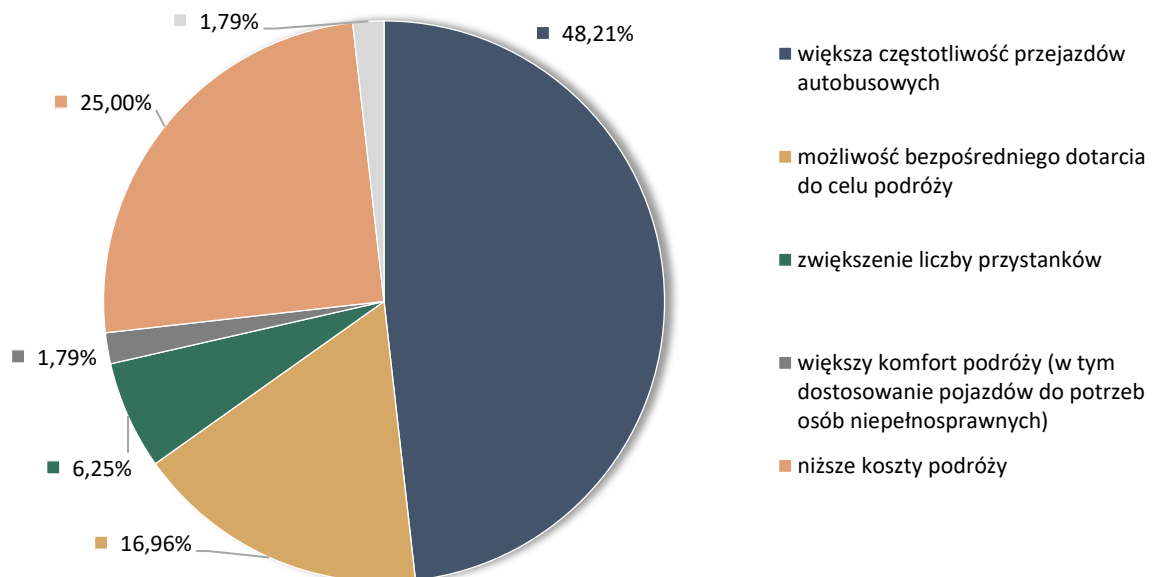
	częstotliwość kursowania	punktualność	bezpośredniość	komfort podróży	koszt	bezpieczeństwo	czas podróży
■ Ocena: 1	20,54%	11,01%	15,32%	11,11%	19,09%	6,48%	14,55%
■ Ocena: 2	27,68%	17,43%	19,82%	16,67%	25,45%	18,52%	20,91%
■ Ocena: 3	38,39%	36,70%	35,14%	34,26%	29,09%	36,11%	32,73%
■ Ocena: 4	8,93%	22,02%	23,42%	27,78%	18,18%	25,00%	22,73%
■ Ocena: 5	4,46%	12,84%	6,31%	10,19%	8,18%	13,89%	9,09%

Wykres 14. Pytanie ankietowe: Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną na obszarze MOF Grudziądz? (1-ocena najniższa; 5-ocena najwyższa)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kolejnym kroku poproszono uczestników badania o wyrażenie opinii, co zachęciłoby ich do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z publicznej komunikacji zbiorowej. Niespełna połowa ankietowanych zadeklarowała, iż zwiększenie

częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej mogłoby wpłynąć na zmianę ich zachowań transportowych. ¼ ankietowanych uważa, że obniżenie kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym zachęciłoby ich do zmiany środków transportu.



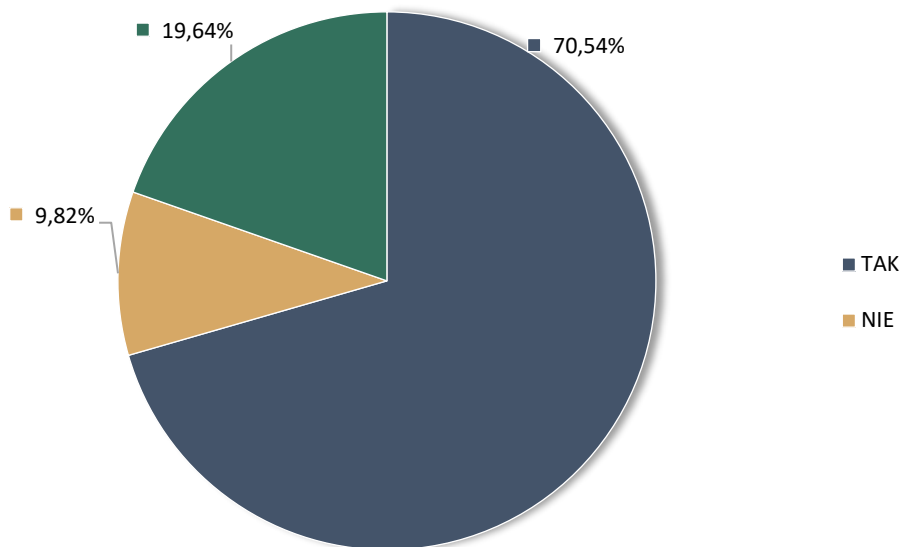
Wykres 15. Pytanie ankietowe: Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z publicznej komunikacji zbiorowej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



W kontekście komunikacji zbiorowej dopytano także respondentów, czy uważają za zasadne wdrożenie elektronicznej karty miejskiej na terenie MOF Grudziądz, której podstawową funkcjonalnością byłaby możliwość zakupu biletów komunikacji miejskiej

w formie bezgotówkowej kodowanych na nośniku danych. Zdecydowana większość ankietowanych udzieliła odpowiedzi „Tak”, a zaledwie 9,82% respondentów jest temu przeciwna.

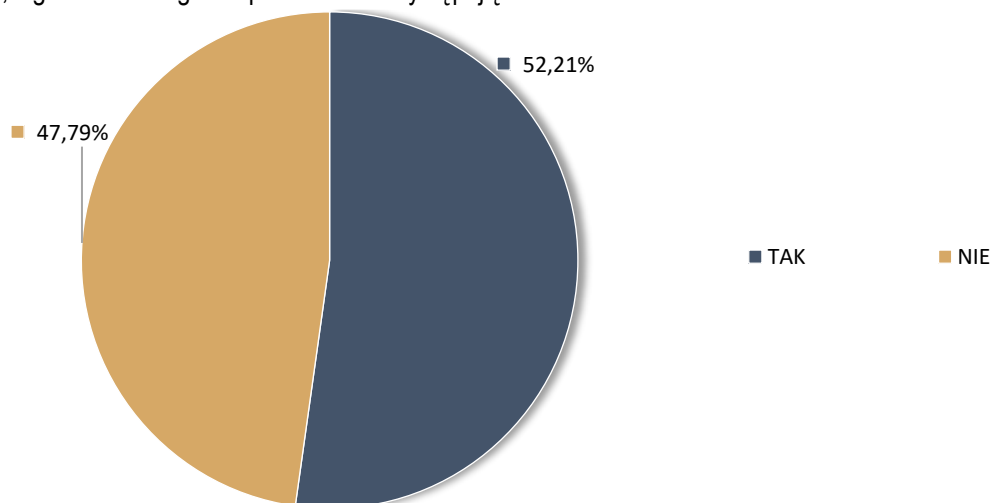


Wykres 16. Pytanie ankietowe: Czy uważa Pana/Pani za zasadne wdrożenie elektronicznej karty miejskiej na terenie MOF Grudziądz, której podstawową funkcjonalnością będzie możliwość zakupu biletów komunikacji miejskiej w formie bezgotówkowej kodowanych na nośniku danych?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Poproszono także respondentów o stwierdzenie, czy wg nich na terenie MOF Grudziądz występuje uciążliwa kongestia drogowa (korki). Głosy respondentów rozłożyły się niemalże na pół (52,21% odpowiedzi „TAK”). Wśród wymienianych najczęściej punktów, gdzie według respondentów występują

największe kongestie należy wymienić przede wszystkim most jako jedyną przeprawę przez rzekę oraz: ul. Józefa Włodka (m. Grudziądz), ul. Generała Tadeusza Bora-Komorowskiego (m. Grudziądz) oraz ul. Marszałka Ferdynanda Focha (m. Grudziądz).



Wykres 17. Pytanie ankietowe: Czy wg Pana/Pani na terenie MOF Grudziądz występuje uciążliwa kongestia drogowa (korki)?

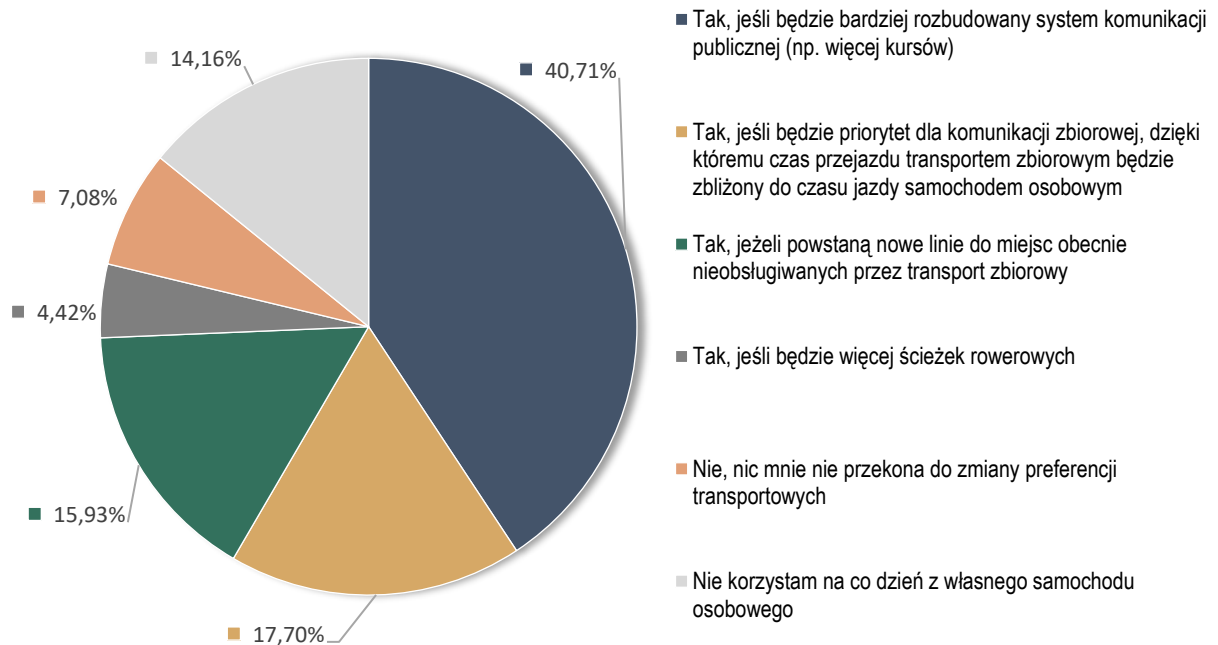
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.





Należy także zwrócić uwagę, iż ponad 78% ankietowanych zadeklarowało, iż jest w stanie zmienić swoje preferencje transportowe i zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego w codziennych podróżach pod warunkiem rozbudowy

systemu komunikacji publicznej, np. poprzez **zwiększenie ilości dziennych kursów** lub **jeśli powstaną nowe linie do miejsc obecnie nieobsługiwanych przez transport zbiorowy**.

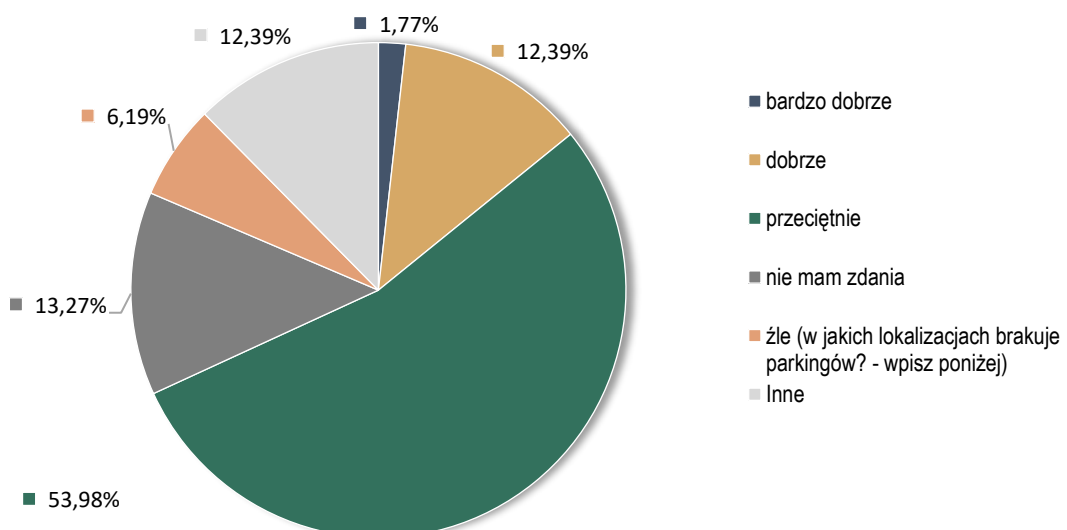


Wykres 18. Pytanie ankietowe: Czy jest Pan/Pani w stanie zmienić swoje preferencje transportowe/ zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Jedno z pytań skierowanych do respondentów dotyczyło oceny dostępności miejsc parkingowych na terenie MOF Grudziądz. Ponad 50% ankietowanych przeciętnie ocenia system parkingowy. Wśród odpowiedzi, w jakich lokalizacjach brakuje miejsc

parkingowych najczęściej wskazywano Stary Rynek (m. Grudziądz), okolice ul. Legionów (m. Grudziądz), centrum miasta Grudziądz, okolice ul. Sienkiewicza (m. Grudziądz) i na większości osiedli mieszkaniowych (m. Grudziądz).



Wykres 19. Pytanie ankietowe: Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie MOF Grudziądz?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Ankieta skierowana do respondentów zawierała także pytanie otwarte, gdzie poproszono ankietowanych o odpowiedź, co według nich stanowi główny problem komunikacyjny MOF Grudziądz.

Odpowiedzi na pytania otwarte w ankiecie powieły się z opiniami przedstawianymi podczas indywidualnych wywiadów z interesariuszami.

Wśród najczęściej wymienianych problemów należy wymienić:

*„Brak spójności ścieżek rowerowych - ścieżki się nagle urywają, nie łączą się; często też mają różne kolory podłoża, co jest mylące dla uczestników ruchu (np. piesi mając raz żółty chodnik, raz żółtą ścieżkę rowerową mylą się i wchodzą na nie swój obszar komunikacyjny stwarzając zagrożenie)”.*

*„Mała liczba kierowców autobusów, przez co nie można zwiększyć ilości kursów”.*

*„Złe rozkłady autobusów, zdarza się, że na przystanek podjeżdżają 3 autobusy prawie jeden za drugim i potem część trasy mają wspólną, ja nie jeżdżę autobusami, ale mieszkam obok przystanku i widzę często takie sytuacje”.*

*„Zbyt mała lub nieodpowiednio dostosowana infrastruktura usprawniająca szybki przejazd autobusów i tramwajów”.*

*„Zbyt mała ilość linii autobusowych. Zbyt mała ilość kursów na istniejących liniach”.*

*„Brak wspólnego biletu dla przejazdów miejskich i powiatowych”.*

*„Brak integracji z koleją, do i z Grudziądz nie można się koleją zwłaszcza wieczorem dojechać w każdym kierunku, np. do Laskowic, Malborka na 22 i po 22 nie można dojechać czy wrócić”.*

*„Często, aby gdzieś dojechać trzeba jeździć z przesiadkami i mała częstotliwość kursów. Dodatkowo przydałoby się lepsze połączenie tramwajowe, a same tramwaje powinny być bardziej punktualne i jeździć z większą prędkością”.*

*„Za mało węzłów przesiadkowych”.*

*„Niesynchronizowane autobusy z powiatowymi”.*

*„Częstotliwość kursów komunikacji miejskiej, zwłaszcza w północno-wschodniej części miasta; rozbudowa infrastruktury rowerowej”.*

*„Niedrożność torowisk tramwajowych, dezintegracja transportu miejskiego i podmiejskiego”.*

*„Zbyt wysokie ceny biletów”.*

