



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Sfinansowano w ramach reakcji Unii na pandemię COVID-19

Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta
Siedlce 2030+

Załącznik nr 1

przez firmę:



Lider konsorcjum:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

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

na podstawie umowy nr F.272.163.2022/PR pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 04.11.2022

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu

Jakub Balik

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

Jakub Piecuch

Justyna Wierzbowska

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż

Spis treści

1.	PODSUMOWANIE BADAŃ SPOŁECZNYCH – ETAP I.....	4
1.1.	ANALIZA WYNIKÓW BADANIA ANKIETOWEGO	4
1.2.	WNIOSKI I OPINIE MIESZKAŃCÓW ZEBRANE W RAMACH BADANIA CAWI.....	22
1.3.	WYNIKI PRACY PRZEDSTAWICIELI SAMORZĄDÓW MOF ZEBRANE W CZASIE WARSZTATÓW STACJONARNYCH	27
1.4.	WYNIKI PRACY MIESZKAŃCÓW GMIN MOF ZEBRANE W CZASIE WARSZTATÓW STACJONARNYCH.....	37
2.	PODSUMOWANIE BADAŃ SPOŁECZNYCH – ETAP II.....	43
2.1.	WYNIKI PRACY PRZEDSTAWICIELI SAMORZĄDÓW MOF ZEBRANE W CZASIE WARSZTATÓW STACJONARNYCH	43
2.2.	WYNIKI PRACY MIESZKAŃCÓW GMIN MOF ZEBRANE W CZASIE WARSZTATÓW STACJONARNYCH.....	52
3.	PODSUMOWANIE BADAŃ SPOŁECZNYCH – ETAP III.....	53
4.	ZAŁĄCZNIKI.....	54
4.1.	KWESTIONARIUSZ ANKIETY	54
5.	SPIS TABEL I WYKRESÓW	61

1. Podsumowanie badań społecznych – etap I

W dniach 12 stycznia – 6 lutego 2023 roku przeprowadzono ankietę dotyczącą zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce. Respondentów pytano między innymi o cele i czas trwania podróży, czy też motywacje oraz sposoby przemieszczania się. Badanie zostało zrealizowane metodą CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*), tj. wspomaganego komputerowo wywiadu przy pomocy strony internetowej.

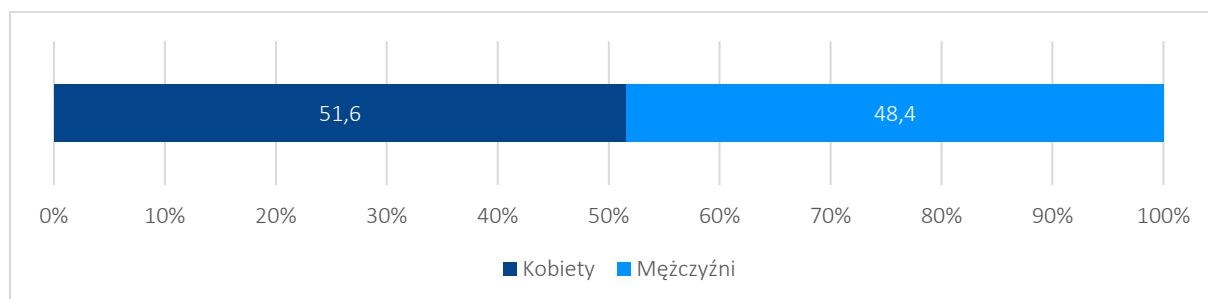
W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji poszczególnych gmin MOF. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów.

1.1. Analiza wyników badania ankietowego

Obrana przez autorów opracowania forma prowadzenia badań ankietowych umożliwiła, oprócz uzyskania informacji od społeczności lokalnej, określenie poziomu zainteresowania mieszkańców Gmin MOF Miasta Siedlce tematem mobilności miejskiej. Należy jednak pamiętać, że każda metoda przeprowadzenia ankiety posiada także nieznaczące ograniczenia. W tym przypadku mogą one wynikać z faktu, iż udział w badaniu osób nieposiadających umiejętności obsługi urządzeń elektronicznych może być utrudniony. Jednakże, w badaniu uzyskano reprezentatywną liczbę odpowiedzi od grupy osób potencjalnie borykających się ze wskazanym ograniczeniem (tj. seniorów).

Zainteresowanie badaniem określone przez uzyskaną liczbę odpowiedzi pokazuje zaangażowanie społeczności lokalnej w proces badawczy oraz pomaga określić efektywność przyjętej formy zbierania informacji.

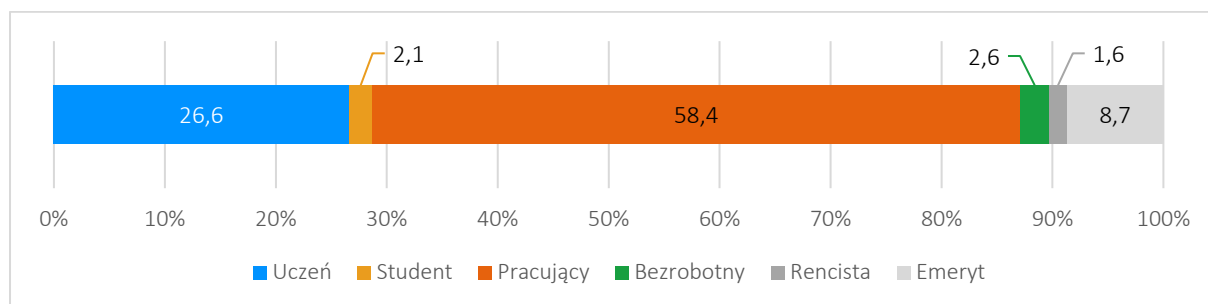
Wykres 1. Struktura płci osób uczestniczących w badaniu ankietowym [%]



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

W badaniu ankietowym uzyskano 1867 odpowiedzi, co przy założeniu, że jedna odpowiedź to jeden mieszkaniec, przekłada się na **ponad 1%** populacji Gmin MOF Siedlce. Stanowi to dobry wynik do dalszych analiz. Większą część respondentów stanowiły kobiety (51,6%), natomiast odsetek mężczyzn wśród respondentów wyniósł 48,4%.

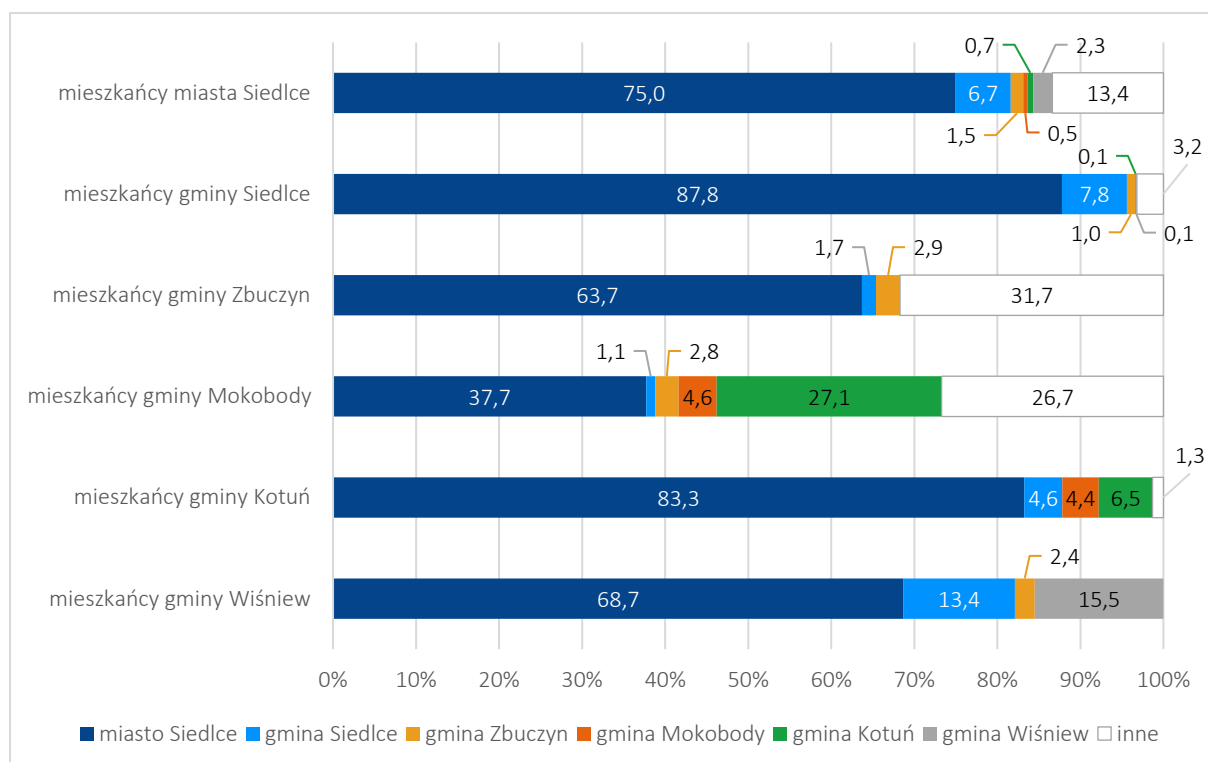
Wykres 2. Aktywność zawodowa ankietowanych [%]



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

Najliczniejszą grupą pytanym o aktywność zawodową są osoby pracujące, które stanowią 58,4% ogólnej liczby ankietowanych. Następną pod względem liczebności grupa to uczniowie – 26,6%. Natomiast najmniejszymi grupami respondentów były kolejno: emeryci, osoby bezrobotne, studenci oraz renciści.

Wykres 3. Kierunki podróży mieszkańców w MOF Siedlce w podziale na gminy [%]

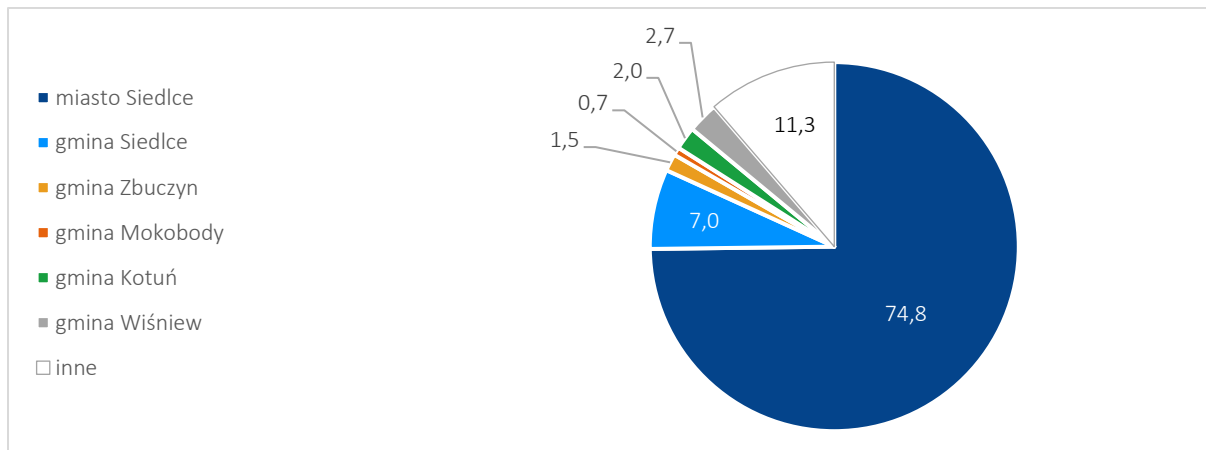


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Kierunki podróży wybierane przez mieszkańców MOF Siedlce zostały przedstawia Wykres 3. W większości przypadków ponad połowa ankietowanych mieszkańców gmin MOF wybrała **miasto Siedlce jako najczęstszy cel podróży**. Największy udział przejazdów do niego widoczny jest z gminy Siedlce oraz Kotuń, gdzie przeszło 80% ankietowanych mieszkańców wskazało ten kierunek jako najczęściej wybierany. Warto jednak zwrócić uwagę na odpowiedzi pochodzące z gminy Mokobody. Uzyskane głosy wskazują, że mieszkańcy tej miejscowości najczęściej kierują się do Siedlec (37,7%), ale również bardzo popularnym kierunkiem jest Kotuń (26,7%).

Zjawisko to najprawdopodobniej wynika z lokalizacji stacji kolejowej w tej wsi, umożliwiającej dalsze podróże, przede wszystkim w kierunku Warszawy.

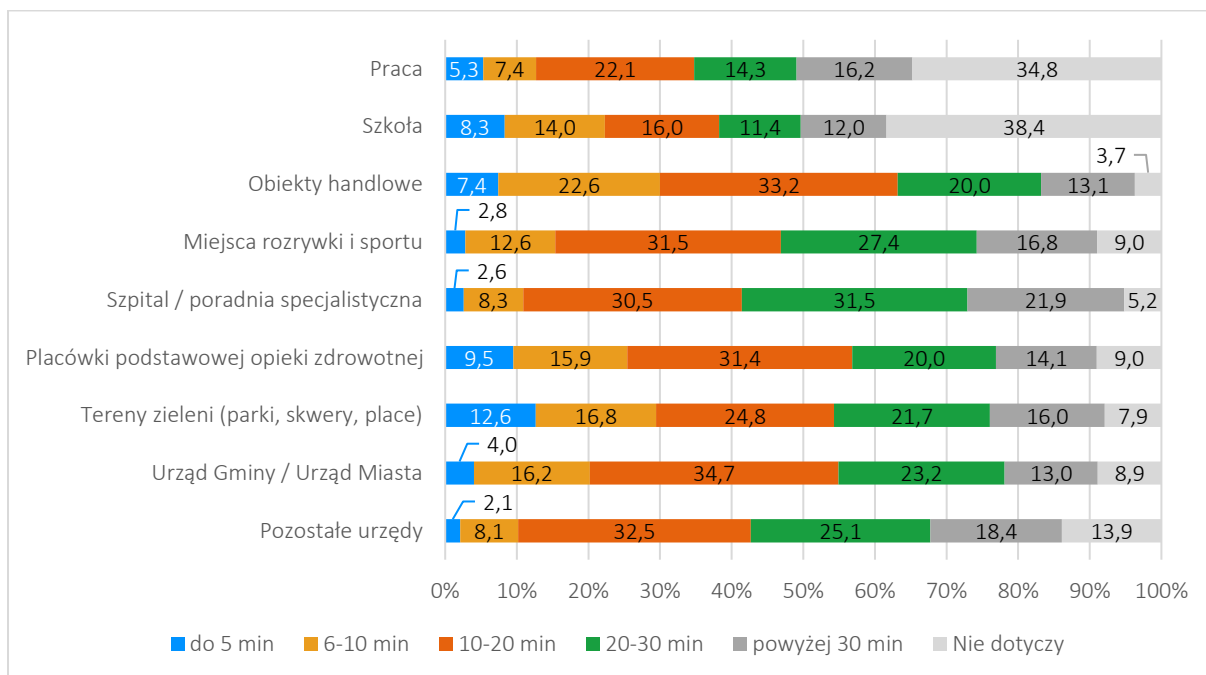
Wykres 4. Kierunki podróży mieszkańców w MOF Siedlce [%]



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

W ramach omawianego pytania, ankietowani mieli możliwość, poza wybraniem spośród Gmin MOF, wpisania własnej najczęściej obieranej destynacji. W sumie z perspektywy całego obszaru, cele podróży spoza obszaru objętego opracowaniem wskazało ok. 10% respondentów. Wśród tych odpowiedzi pojawiały się gminy będące członkami MOF Miasta Siedlce, które nie są współautorami SUMP, tj. gminy Mordy, Skórzec i Suchożebry. Jednakże, spośród miejscowości spoza obszaru opracowania, do których udają się mieszkańcy MOF, najczęściej pojawiały się kolejno: Warszawa, Łuków, Sokołów Podlaski i Międzyrzec Podlaski.

Wykres 5. Czas dotarcia do wskazanych punktów docelowych z miejsca zamieszkania [%]

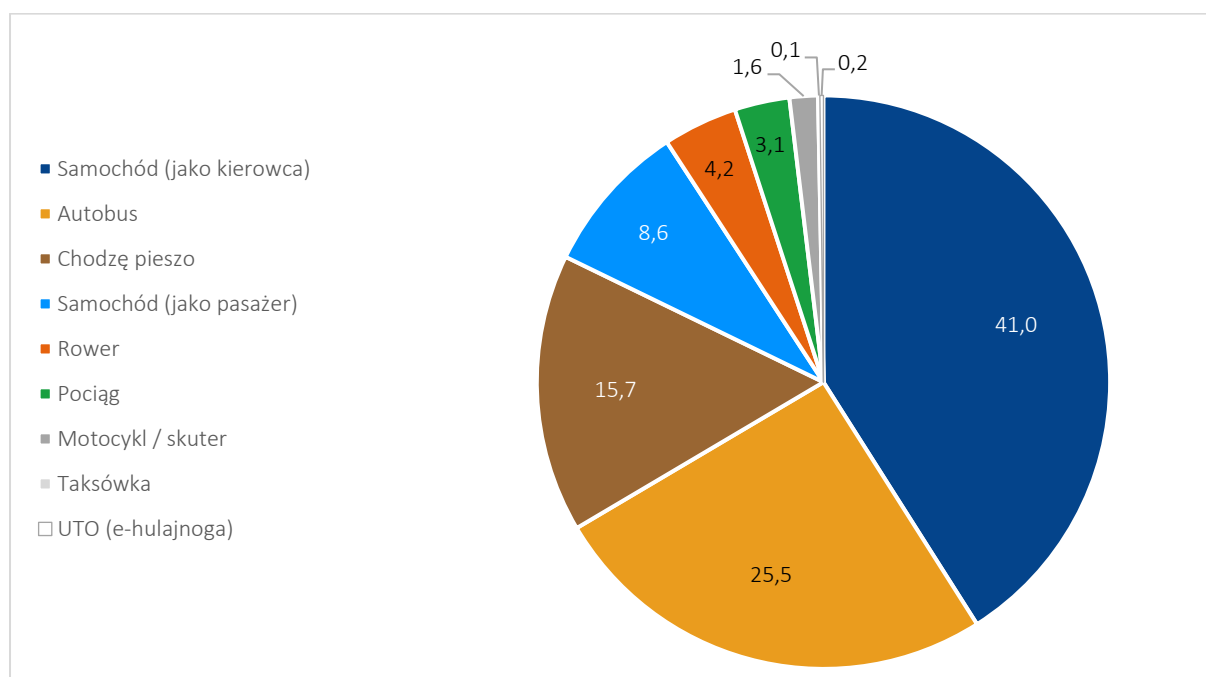


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W ramach kolejnego z pytań, ankietowani zostali poproszeni o określenie czasu dotarcia do najpopularniejszych, wskazanych miejsc. Wyniki wskazują, że zdecydowana większość mieszkańców MOF Siedlce na dojazd musi przeznaczyć **od 10 do 30 minut**.

W czasie między 10 a 20 minutami największa część ankietowanych jest w stanie dotrzeć ze swoich domów do pracy, szkoły, sklepów, miejsc rozrywki i sportu, placówek podstawowej opieki zdrowotnej, terenów zieleni i urzędów. Najdłuższa podróż czeka mieszkańców chcących dostać się z miejsca zamieszkania do szpitala (poradni specjalistycznej). Według danych, które obrazuje Wykres 5, taka podróż zajmie 53,1% respondentów od 20 do ponad 30 minut. Na uwagę zasługuje także relatywnie liczna grupa ankietowanych, którzy odpowiedzieli, iż mają możliwość dotarcia do terenów zieleni w krótkim czasie. Jest to lokalizacja, która zebrała prawie 13% odpowiedzi - najczęściej w kategorii „do 5 min”.

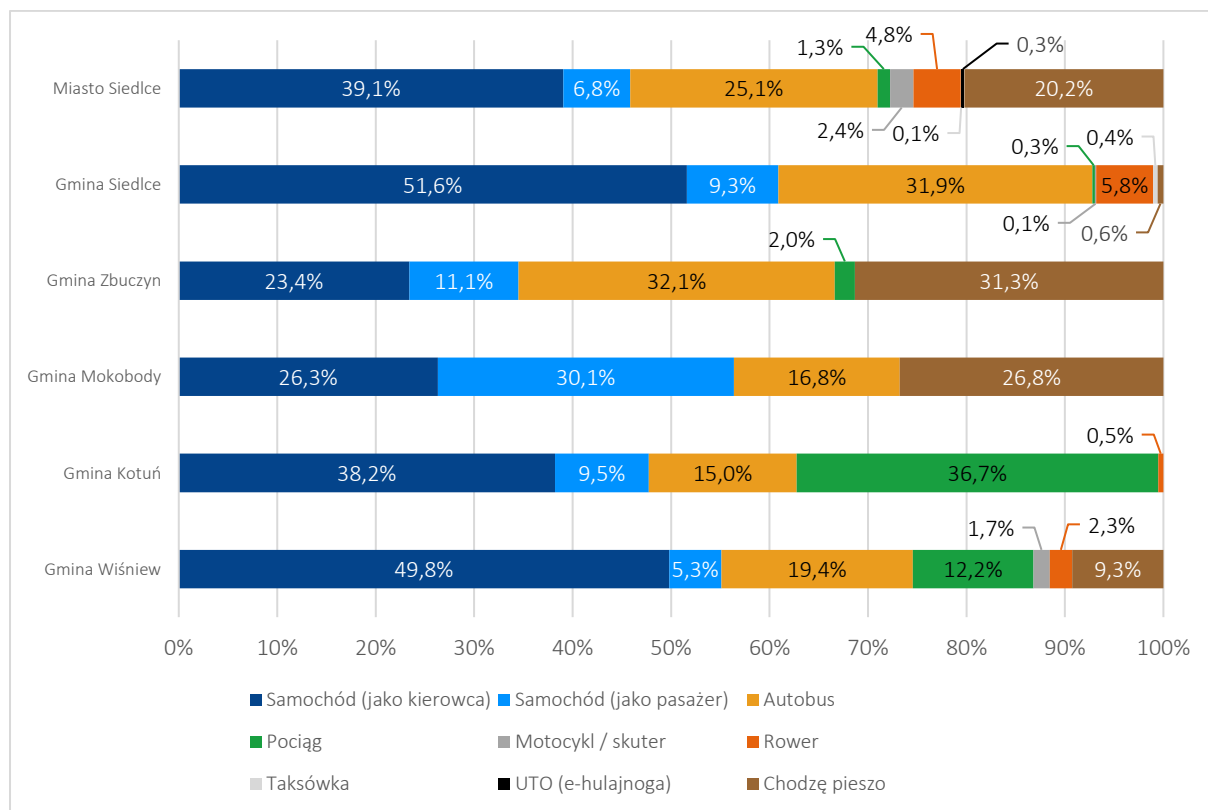
Wykres 6. Popularność wybranych środków transportu w MOF Siedlce [%]



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

Pozyskane odpowiedzi pozwalają jednoznacznie określić, iż transport drogowy jest najbardziej popularną formą przemieszczania się na terenie MOF Miasta Siedlce. Największy udział w strukturze środków transportu wykorzystywanych w podróżach mieszkańców miał **samochód** – 41% respondentów wskazało go jako najczęściej wybierany sposób przemieszczania się w charakterze kierowcy. W połączeniu z osobami podróżującymi jako pasażerowie aut, użytkownicy samochodów stanowią prawie połowę uczestników ruchu (49,6%). Wysoki wynik uzyskała również komunikacja autobusowa. Ponad ¼ respondentów zaznaczyła **autobus** jako preferowany pojazd podczas podróży (25,5%). Warto zauważyć także liczbę 15,7% ankietowanych, którzy odpowiedzieli, że najczęściej poruszają się **pieszo** – co stanowiło trzeci najpopularniejszy sposób przemieszczania się w MOF Siedlce. Z tego powodu można przyjąć, że cele podróży wybierane przez tę grupę respondentów znajdują się w niewielkiej odległości, umożliwiającą dotarcie do nich „na piechotę”.

Wykres 7. Popularność wybranych środków transportu w poszczególnych Gminach MOF Miasta Siedlce [%]



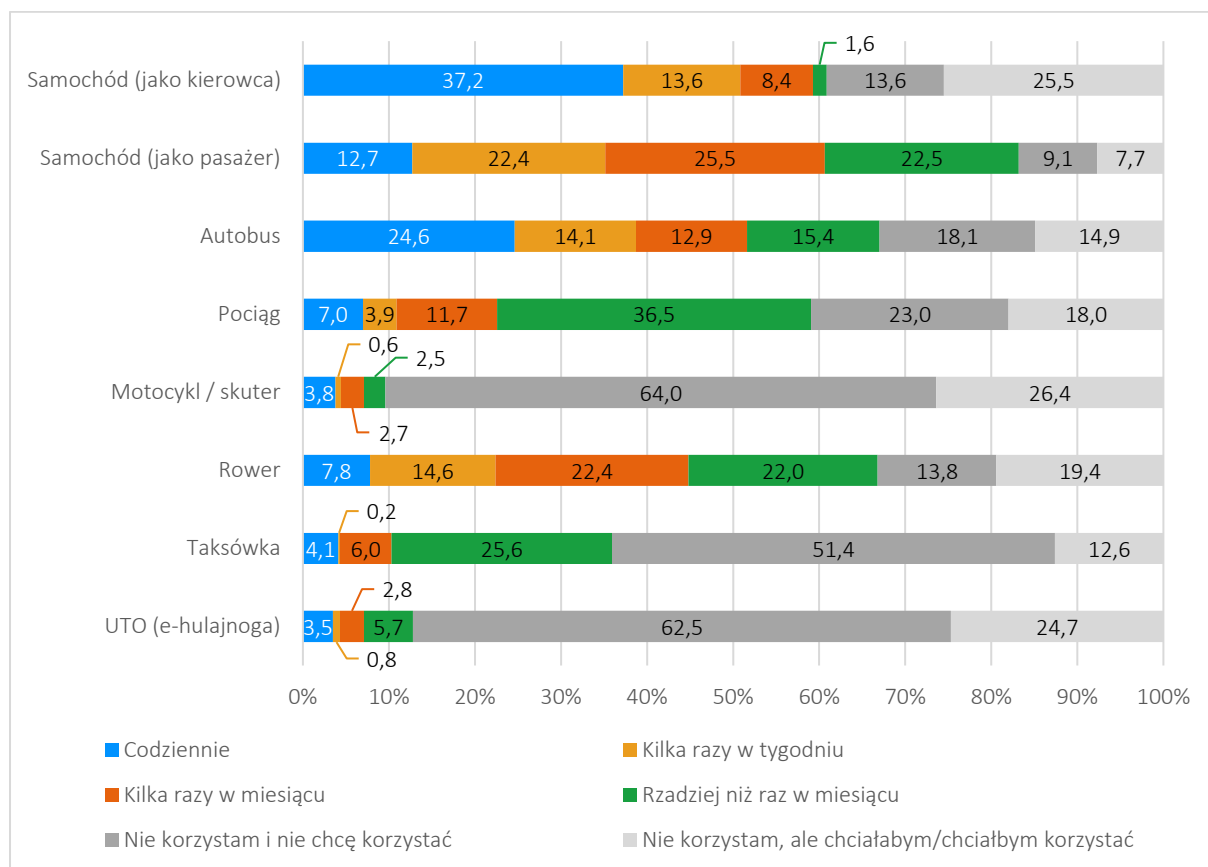
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Zestawienie danych uzyskanych z ankiet umożliwiło autorom opracowania przyporządkowanie środków transportu do celów podróży ankietowanych z poszczególnych Gmin MOF Miasta Siedlce. Tak jak w przypadku poprzednich pytań, również dane przedstawione na Wykres 7. ukazują, iż **samochód jest najpopularniejszym środkiem transportu** w Obszarze. Jednakże w tym zakresie gmina Zbuczyn jest wyjątkiem. Odpowiedzi osób zamieszkujących ten obszar wskazują na częstsze wykorzystanie autobusów i podróży pieszych – odpowiednio 32,1% oraz 31,3%. Jednocześnie liczba odpowiedzi „Chodzę pieszo” ze wspomnianej gminy była największa na tle pozostałych Gmin MOF.

Suma podróży wykonywanych samochodem (jako kierowca oraz pasażer) nie przekroczyła połowy głosów jedynie w gminie Zbuczyn, mieście Siedlce i gminie Kotuń. Respondenci z wymienionych JST wskazywali częściej na wykorzystywanie w swoich podróżach **autobusów** (miasto Siedlce – 25,1%, gmina Zbuczyn – 32,1%) lub **pociągów** (gmina Kotuń – 36,7%) niż aut.

Najrzadziej wykorzystywanymi środkami transportu w obszarze objętym opracowaniem są taksówki (używane jedynie w mieście i gminie Siedlce) oraz pojazdy UTO (które wykorzystywane są tylko w mieście Siedlce).

Wykres 8. Częstotliwość podróży danym środkiem transportu w MOF Miasta Siedlce [%]



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

Uzyskane wyniki badania ankietowego jednoznacznie pokazują, że **samochód jest najczęściej używanym środkiem transportu** w MOF Miasta Siedlce. Ponad 50% kierowców wskazało, że używa auta co najmniej kilka razy w tygodniu. Dodatkowo, ponad 35% użytkowników samochodów podróżuje nimi w charakterze pasażera co najmniej kilka razy w tygodniu. Wśród osób deklarujących się jako pasażerowie samochodów, największą grupę stanowią osoby poniżej 18. roku życia (20,8%). Wysoki udział niepełnoletnich w tym gronie wynika zapewne ze zjawiska podwożenia dzieci i młodzieży do szkół. Co ciekawe, aż 25,5% ankietowanych odpowiedziało, że **nie prowadzi obecnie samochodu i nie planuje tego zrobić również w przyszłości**.

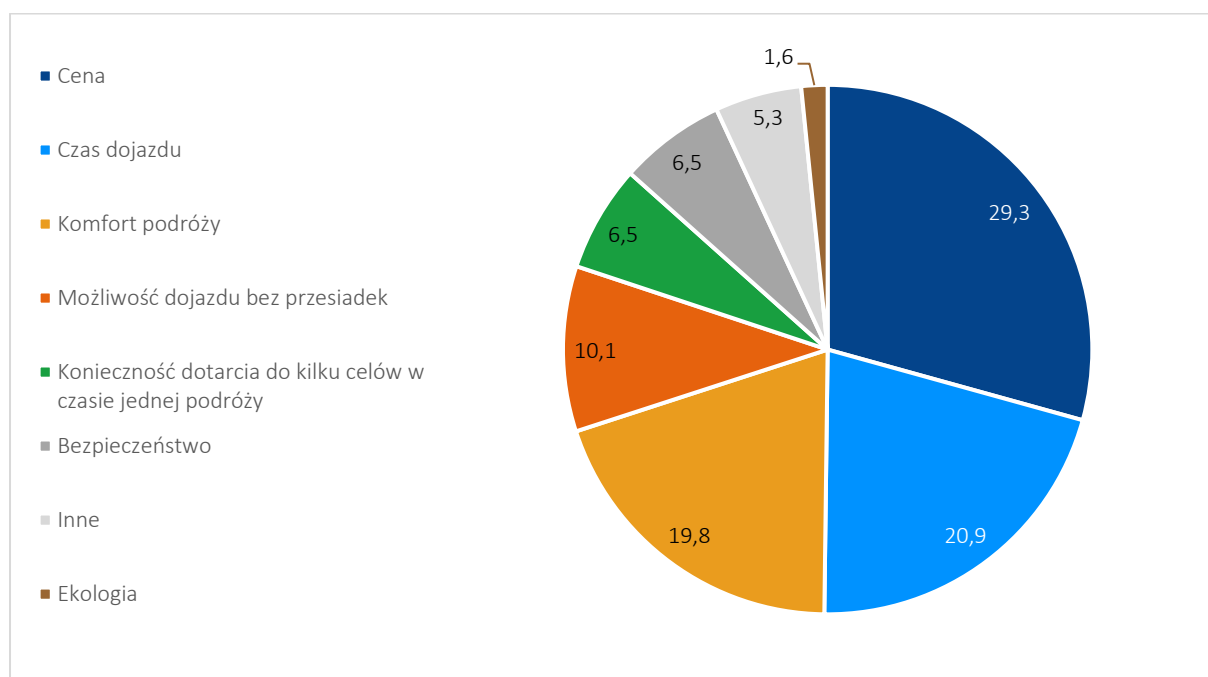
Jako drugi najczęściej wykorzystywany środek transportu w Obszarze został wskazany **autobus**. Niespełna 40% użytkowników tego środka transportu wskazuje na ich wykorzystanie codziennie lub niemal codziennie. Podobnie jak w przypadku pasażerów samochodów, wśród podróżujących autobusami najliczniejszą grupą wiekową były osoby niepełnoletnie – prawie 21%. Wyniki ankiety wskazują, iż najwięcej użytkowników komunikacji autobusowej mieszka w mieście Siedlce – grupa ta liczy ponad 60%, a dodając do niej również osoby z Gminy Siedlce, odsetek użytkowników korzystających z autobusów wzrasta do prawie 80%. Fakt ten wynika z pewnością z działalności spółki MPK Siedlce obsługującej transport miejski w mieście i w najbliższej okolicy.

Kolej to o wiele rzadziej wykorzystywany środek transportu. Niewiele ponad 10% pasażerów pociągów korzysta z nich regularnie (codziennie lub kilka razy w tygodniu) - wśród nich najliczniejszą grupę stanowią osoby pracujące i uczniowie.

Również **rower** nie jest zbyt popularnym środkiem transportu wykorzystywanym w codziennych podróżach. Respondenci najczęściej wskazywali, że korzystają z roweru kilka razy w miesiącu (22,4%). Można zatem założyć, iż mieszkańcy MOF wybierają rower głównie w dni wolne w celach rekreacyjnych.

Pozostałe wspomniane w pytaniu środki transportu są zdecydowanie rzadziej wykorzystywane w codziennych podróżach respondentów z MOF. Na uwagę zasługuje jednak liczba odpowiedzi osób określających swoje wykorzystanie **UTO** oraz **motocykli/skuterów**. Średnio ¼ respondentów ze wskazanych grup wskazywała, iż obecnie nie korzysta z tych pojazdów, ale chciałaby je używać w przyszłości. Jednocześnie wskazane pojazdy zebrały najwięcej odpowiedzi „nie korzystam i nie chcę korzystać” – odpowiednio po ponad 60%.

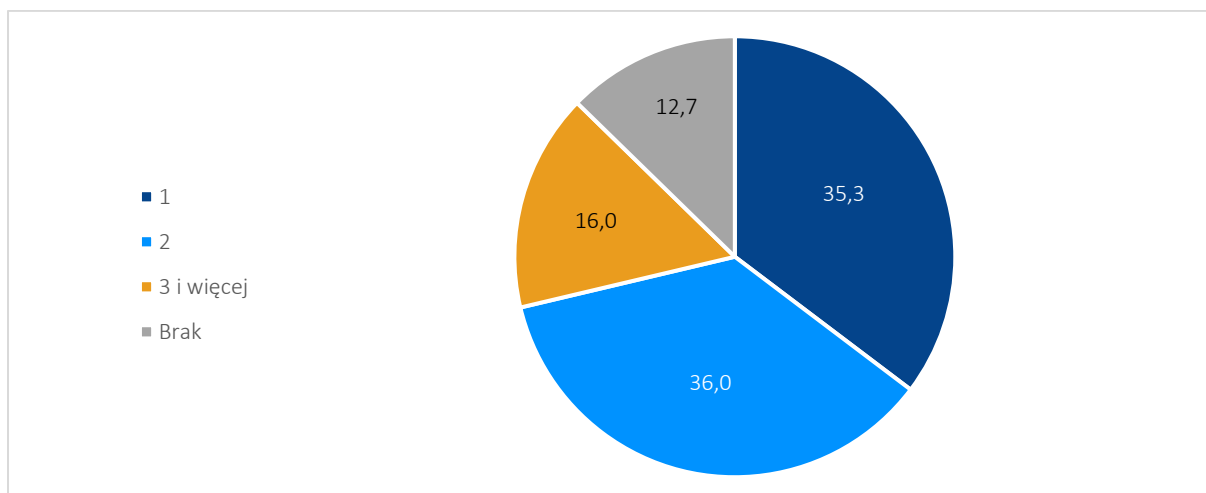
Wykres 9. Czynniki warunkujące wybór środka transportu [%]



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

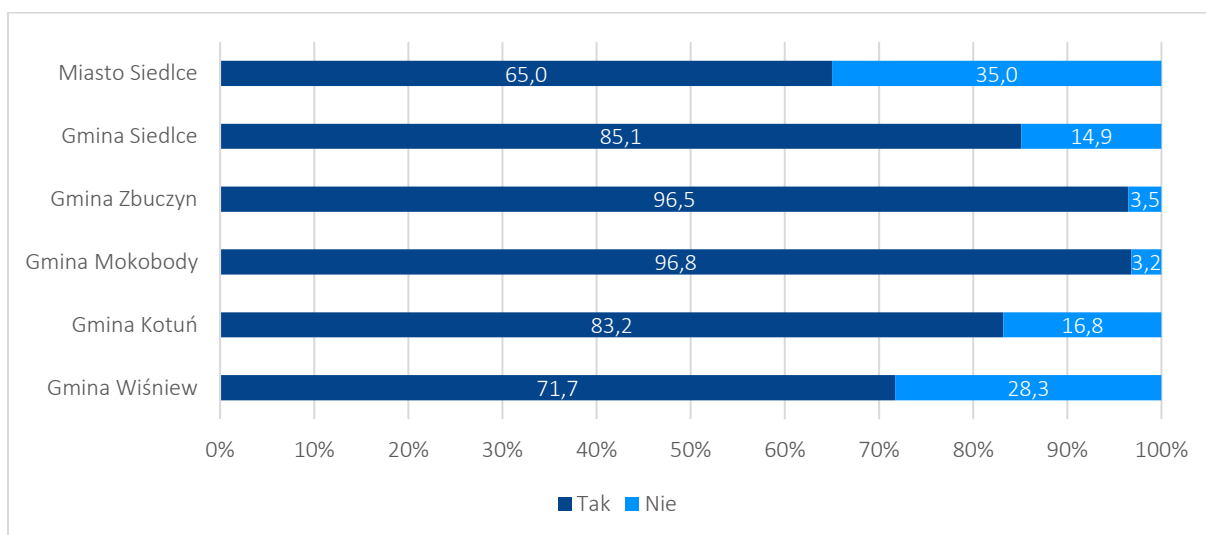
W ramach kolejnego pytania respondenci zostali poproszeni o wskazanie spośród podanych czynników tych, które w ich przypadku w największym stopniu warunkują wybór środka transportu. Jako najczęstsza determinanta wskazana została **cena** (prawie 30% odpowiedzi). Kolejne równie ważne czynniki stanowiące o wybranym sposobie podróży to **czas dojazdu** (ponad 20% głosów) oraz **komfort podróży** (niespełna 20%). Trzy wskazane motywacje zebrały w sumie 70% odpowiedzi. Za najmniej ważny aspekt w procesie wyboru środka transportu, mieszkańcy uznali ekologię – jedynie 1,6% osób wskazało tę odpowiedź. Na potrzeby omawianego pytania, ankietowani mieli możliwość wpisania swojego czynnika. Najczęściej pojawiały się: miejsce postoju pojazdu, dostępność do środka transportu, czy warunki atmosferyczne.

Wykres 10. Liczba samochodów w gospodarstwach domowych mieszkańców MOF Miasta Siedlce [%]



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? [%]

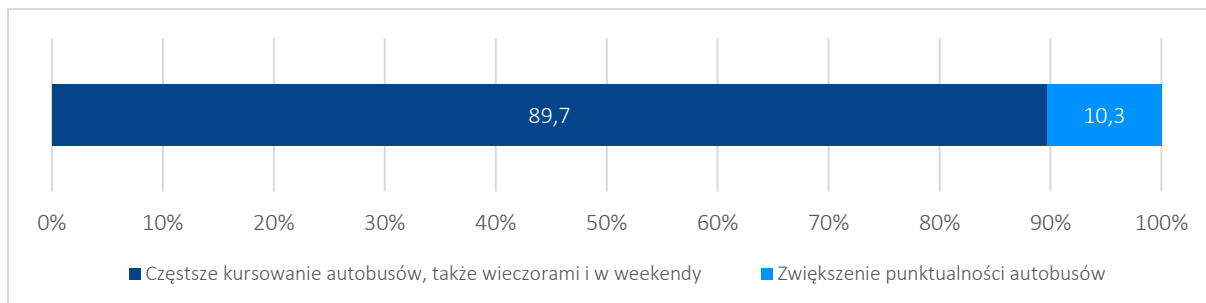


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Analiza wcześniejszych odpowiedzi zadanych podczas przeprowadzania ankiety wskazała samochód jako najczęściej wykorzystywany środek transportu w MOF Siedlce. Wyniki kolejnych pytań pokazują, że prawie 73% odpowiadających mieszkańców Obszaru określiło **konieczność użycia samochodu w załatwianiu codziennych spraw**. Co więcej, około 87% respondentów posiada co najmniej jeden samochód w swoim gospodarstwie domowym, z czego najwięcej osób z tej grupy ma ich dwa.

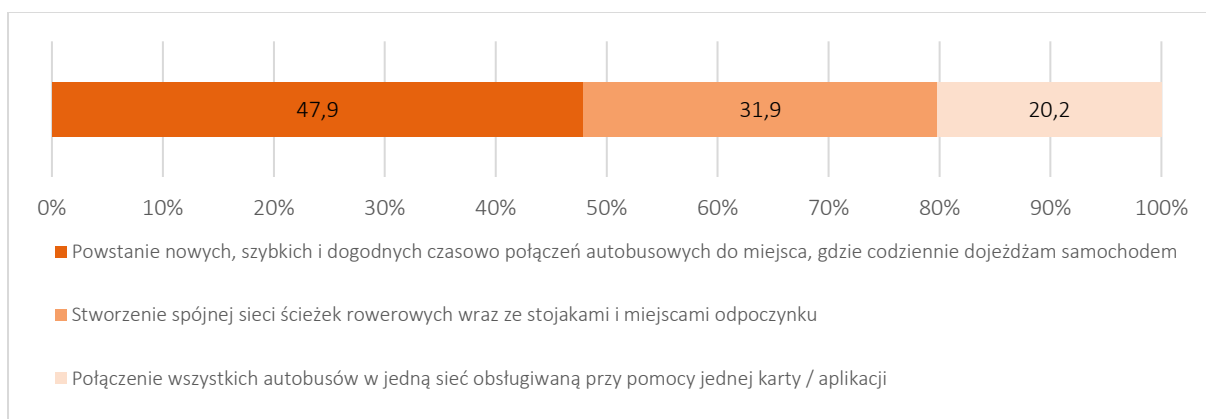
Porównując odsetek odpowiedzi „Tak” i „Nie” w poszczególnych gminach, największy udział odpowiedzi „Tak” pojawia się w Gminie Zbuczyn i Mokobody, gdzie ich liczba wyniosła po około 97%. W tej sytuacji można wysnuć wniosek, że alternatywne dla samochodu metody przemieszczania się na terenie tych dwóch gmin są najmniej atrakcyjne względem pozostałych jednostek MOF.

Wykres 12. Czynniki wpływające na zmianę samochodu na inny środek transportu, Kategoria 1: Poprawa płynności kursów autobusów [%]



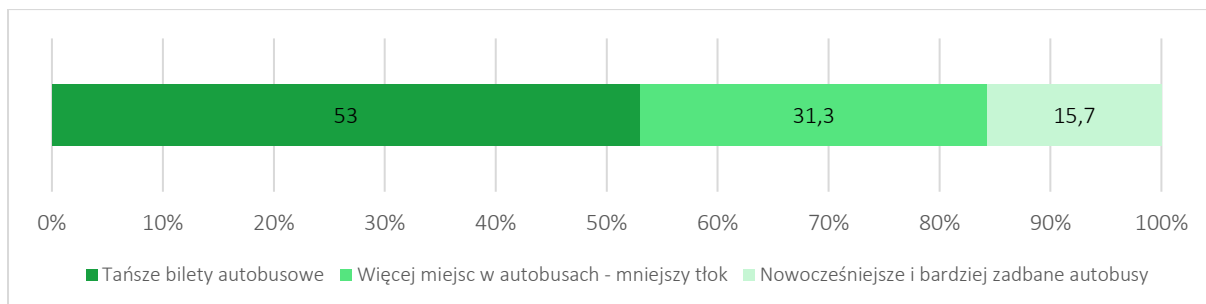
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 13. Czynniki wpływające na zmianę samochodu na inny środek transportu, Kategoria 2: Stworzenie alternatywnych połączeń w ramach sieci transportu [%]



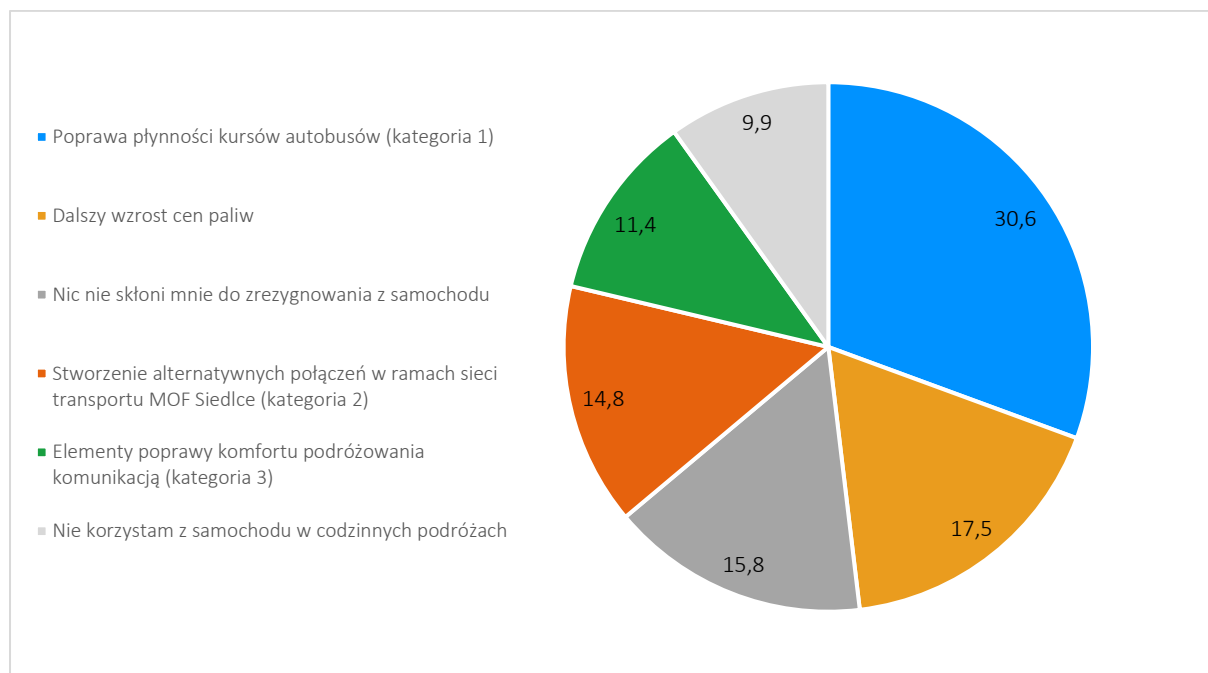
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 14. 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 15. Kategorie czynników mogące wpłynąć na zmianę samochodu na inny środek transportu [%]



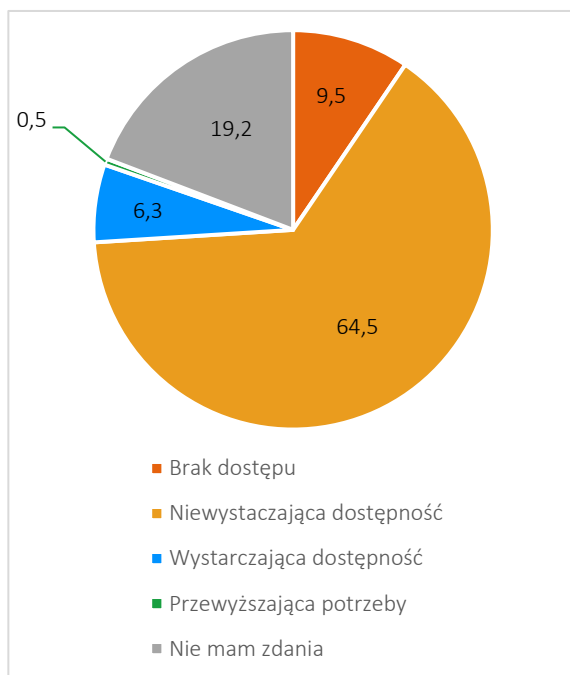
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W ramach jednego z pytań ankietowani zostali poproszeni o wskazanie trzech spośród przedstawionych czynników mogących potencjalnie wpłynąć na rezygnację z samochodu na rzecz innych środków transportu. W związku z mnogością przedstawionych czynników, w celu ułatwienia wizualizacji wyników, zostały one częściowo zagregowane do trzech kategorii, które przedstawia Wykres 12., Wykres 13. i Wykres 14.

Najwięcej odpowiedzi w omawianym pytaniu zyskały **czynniki poprawiające płynność kursowania autobusów**, tj. kategoria 1 – w sumie 30,6% odpowiedzi wskazało na częstsze kursowanie oraz poprawę punktualności kursów autobusów. Kategoria 2 gromadząca **czynniki odwołujące się do zmian w siatce połączeń komunikacji** w Obszarze, czyli budowę sieci ścieżek rowerowych i utworzenie jednej sieci komunikacji autobusowej w MOF z nowymi i dogodnymi połączeniami zebrała około 15% odpowiedzi. Ostatnia **grupa elementów wpływających na komfort podróży** została uznana za istotną przez niewiele ponad 11% respondentów, co oznacza, że nowoczesny i pojemny tabor oraz tańsze bilety nie są najważniejszymi determinantami wyboru alternatywnych dla samochodu środków transportu.

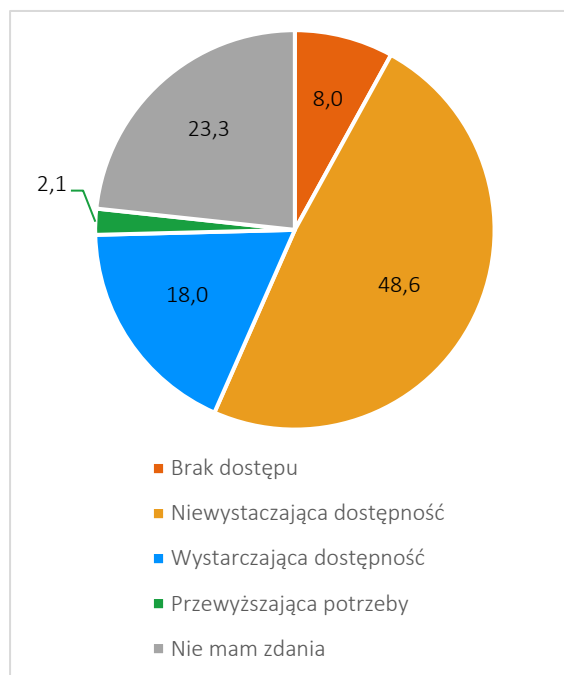
Trzecią najczęściej wybieraną opcją w omawianym pytaniu było zdanie: „**nic nie skłoni mnie do zrezygnowania z samochodu**”. Grupa osób, które zaznaczyła tę odpowiedź to niecałe 16%. Spośród respondentów, którzy nie chcą rezygnować z samochodów na rzecz innych sposobów przemieszczania się, największą część stanowili kolejno mieszkańcy Miasta i Gminy Siedlce oraz Gminy Wiśniew. Można zatem stwierdzić, iż przywiązanie do korzystania z własnego samochodu wśród tych ankietowanych jest zauważalne.

Wykres 16. Ocena dostępności infrastruktury parkingowej dla samochodów w MOF Miasta Siedlce [%]



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

Wykres 17. Ocena dostępności infrastruktury parkingowej dla rowerów w MOF Miasta Siedlce [%]



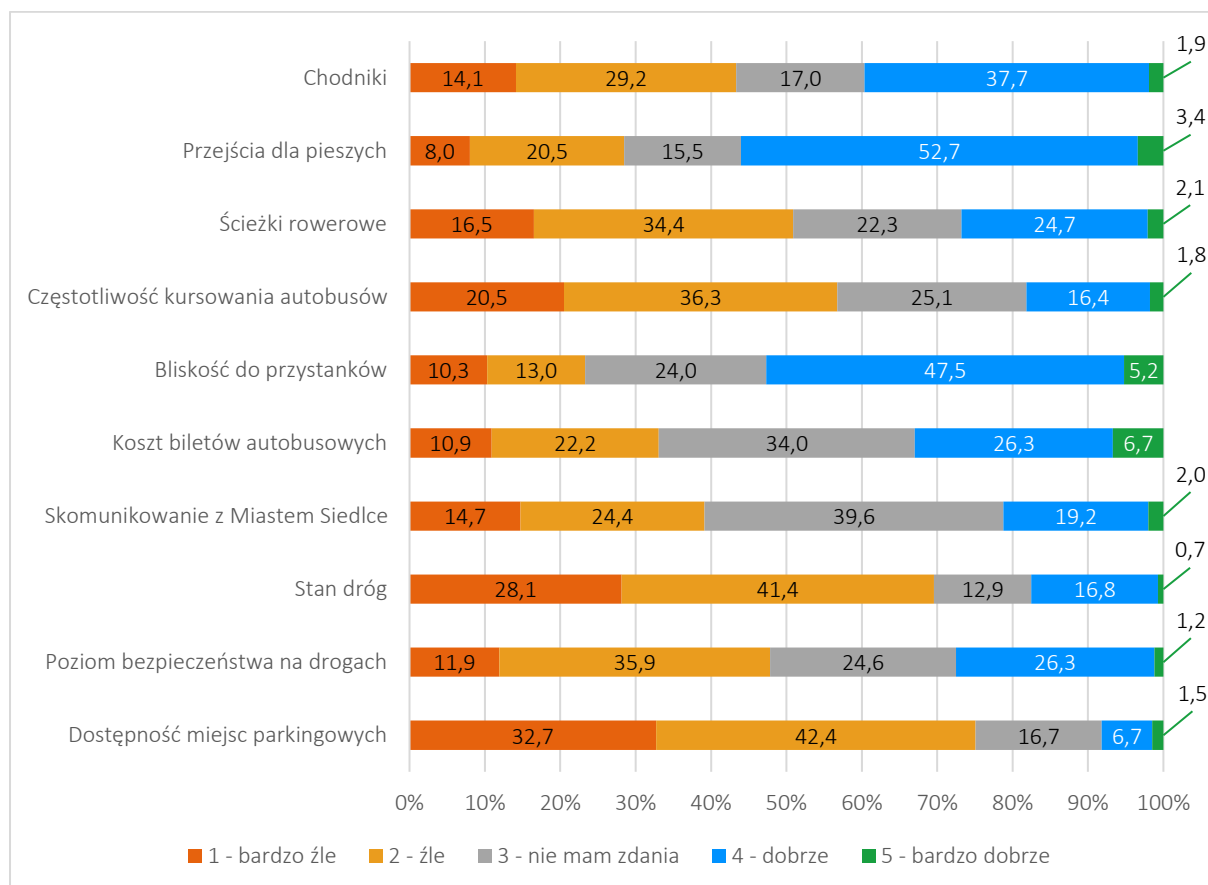
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Funkcjonująca w ramach MOF Miasta Siedlce **infrastruktura parkingowa dla samochodów i rowerów** została poddana ocenie w ramach badania ankietowego. Według prawie 65% ankietowanych istniejące parkingi dla aut nie są wystarczające, a w połączeniu z udzielonymi odpowiedziami o braku dostępu do tych miejsc, grupa osób niezadowolonych z liczby dostępnych miejsc postojowych dla aut wyniosła 74% pytanym. Również liczna grupa (56,6%) respondentów wskazała na ograniczoną dostępność do parkingów rowerowych, zaznaczając odpowiedzi „brak” i „niewystarczająca dostępność”. Co ciekawe w obu pytaniach ok. 20% respondentów wskazała na brak zdania. Można założyć, iż osoby, które wybrały tę odpowiedź nie są częstymi użytkownikami rowerów lub samochodów.

Najmniej odpowiedzi w obu pytaniach zyskała opcja wskazująca na **nadpodaż miejsc postojowych** – 0,5% w przypadku samochodów i 2,1% dla rowerów.

Konieczne jest nadmienienie w tym miejscu, że problem z dostępnością miejsc parkingowych dla samochodów wynika ze stale rosnącego na nie popytu. Celem uzyskania odpowiedzi na wskazane pytanie nie jest zebranie informacji o potrzebach parkingowych, a zwiualizowanie skali **problemu wzmożonego wykorzystania samochodów** w podróżach mieszkańców MOF. Ciągła budowa kolejnych parkingów nie rozwiąże problemu, a może przyczynić się do dalszego wzrostu liczby codziennych podróży wykonywanych samochodem, przez co problem będzie stale wracał i narastał.

Wykres 18. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego [%]

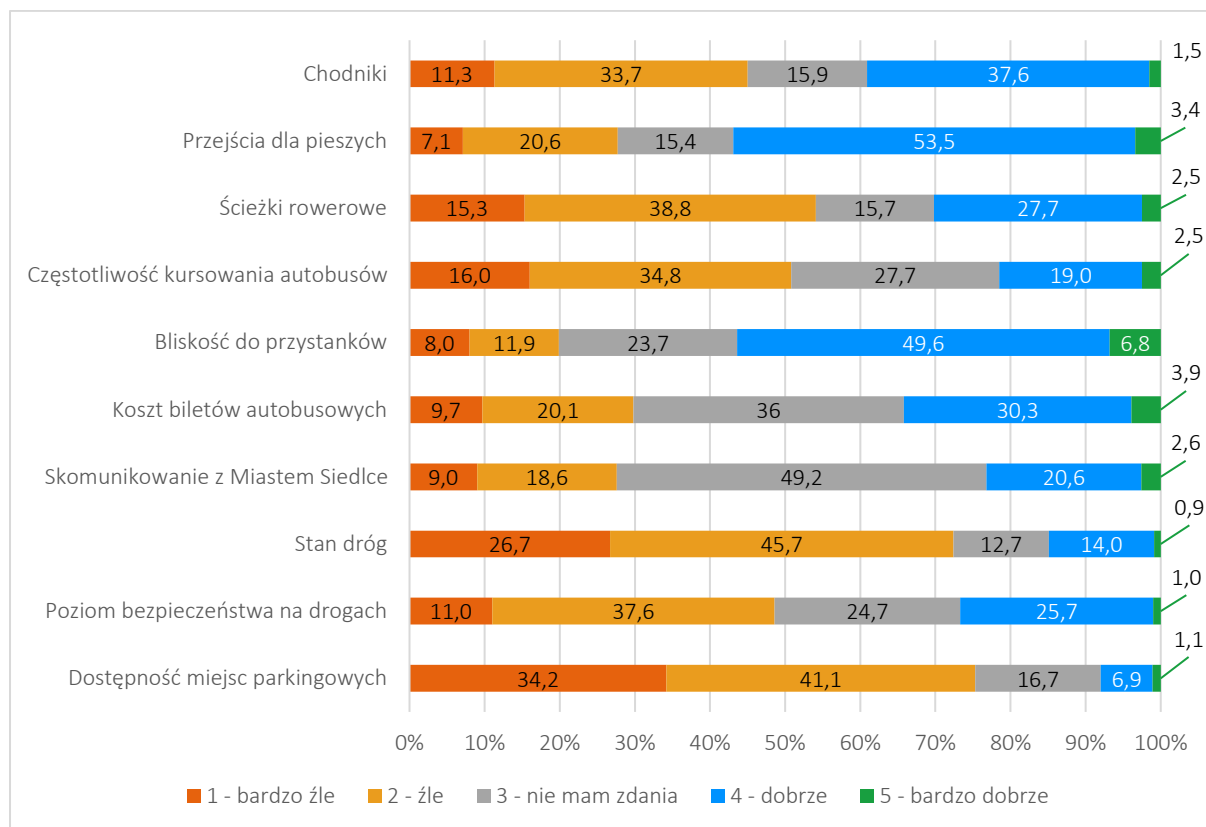


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W ramach jednego z pytań ankietowani zostali poproszeni o przyznanie oceny dla przedstawionych elementów systemu transportowego wykorzystując skalę od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze). Synteza uzyskanych głosów została zaprezentowana na Wykres 18, jednakże w celu poznania opinii mieszkańców poszczególnych Gmin MOF w dalszej części umieszczone zostały wykresy wraz z analizą danych z każdej z gmin.

Ankietowani mieszkańcy MOF Siedlce wyraźnie pozytywnie ocenili przejścia dla pieszych oraz bliskość do przystanków – wskazane elementy uzyskały oceny odpowiednio 56,1% oraz 52,7% ocen 4 i 5. Pozostałe elementy nie uzyskały zbyt pochlebnych opinii, gdyż tylko dwa wymienione wyżej przekroczyły 50% ocen pozytywnych. Najwięcej negatywnych ocen zostało przypisanych do dostępności miejsc parkingowych (75,1% ocen 1 i 2) oraz stanu dróg (69,5% odpowiedzi złych i bardzo złych). Co ciekawe, ankietowani często nie mieli sprecyzowanej opinii na temat skomunikowania z Siedlcami – wskazany punkt zebrał najwięcej odpowiedzi o braku zdania (3), prawie 40%. Wysoki odsetek negatywnych ocen przyporządkowanych do elementów związanych z grupą użytkowników samochodów osobowych wiąże się najpewniej z wysokim stopniem zmotoryzowania mieszkańców MOF Miasta Siedlce oraz z przyzwyczajeniem do wykorzystywania auta w codziennych podróżach.

Wykres 19. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Miasta Siedlce [%]

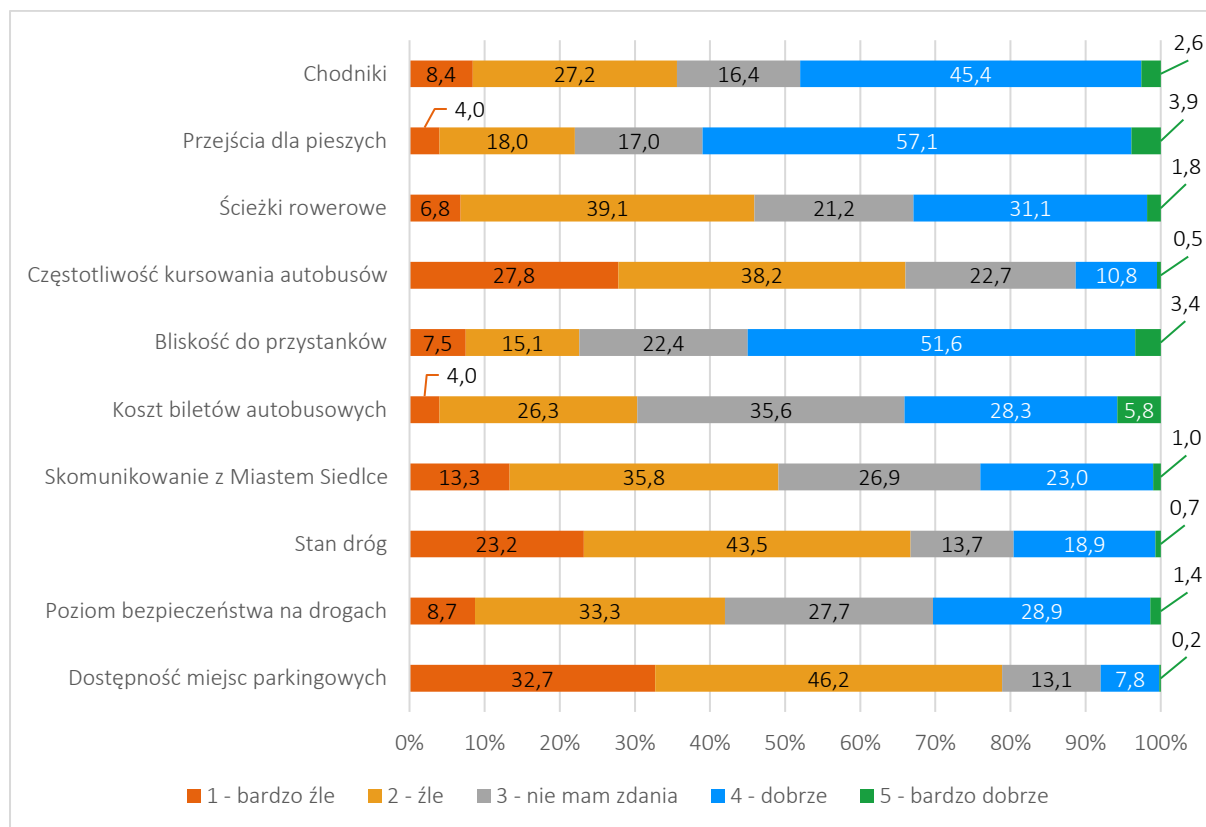


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Ankietowani mieszkańcy Siedlec wyraźnie dobrze ocenili dostępność do przystanków autobusowych – oceny 4 i 5 zaznaczyło przeszło 56% osób. Równie dobrze zostały ocenione przejścia dla pieszych (prawie 57% ocen dobrych i bardzo dobrych).

Wiele przedstawionych w pytaniu elementów systemu mobilności w Obszarze zostało jednak ocenionych wyraźnie nisko. Dostępność miejsc parkingowych, stan dróg, częstotliwość kursowania autobusów czy ścieżki rowerowe zebrały zdecydowanie więcej odpowiedzi negatywnych niż pozytywnych.

Wykres 20. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Gminy Siedlce [%]

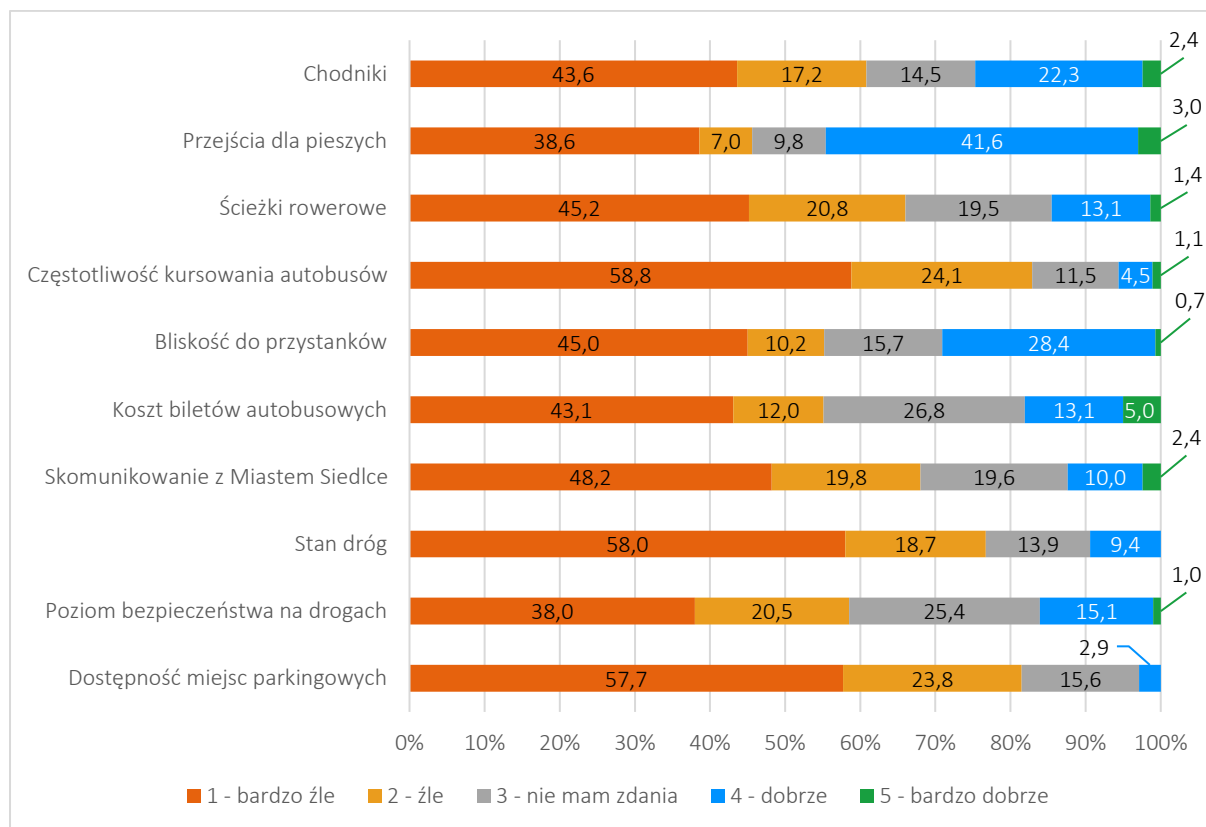


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Ankietowani mieszkańcy Gminy Siedlce zdecydowanie pozytywnie ocenili trzy przedstawione elementy systemu transportowego, tj. przejścia dla pieszych, bliskość do przystanków oraz chodniki, które uzyskały odpowiednio – 61%, 55% oraz 48% ocen dobrych i bardzo dobrych.

Niestety znalazły się również elementy, które uzyskały wyraźnie negatywną ocenę, a zaliczają się do nich dostępność miejsc parkingowych, stan dróg oraz częstotliwość kursowania autobusów. Wskazane składowe systemu transportowego zebrały w Gminie Siedlce najwięcej ocen 1 i 2.

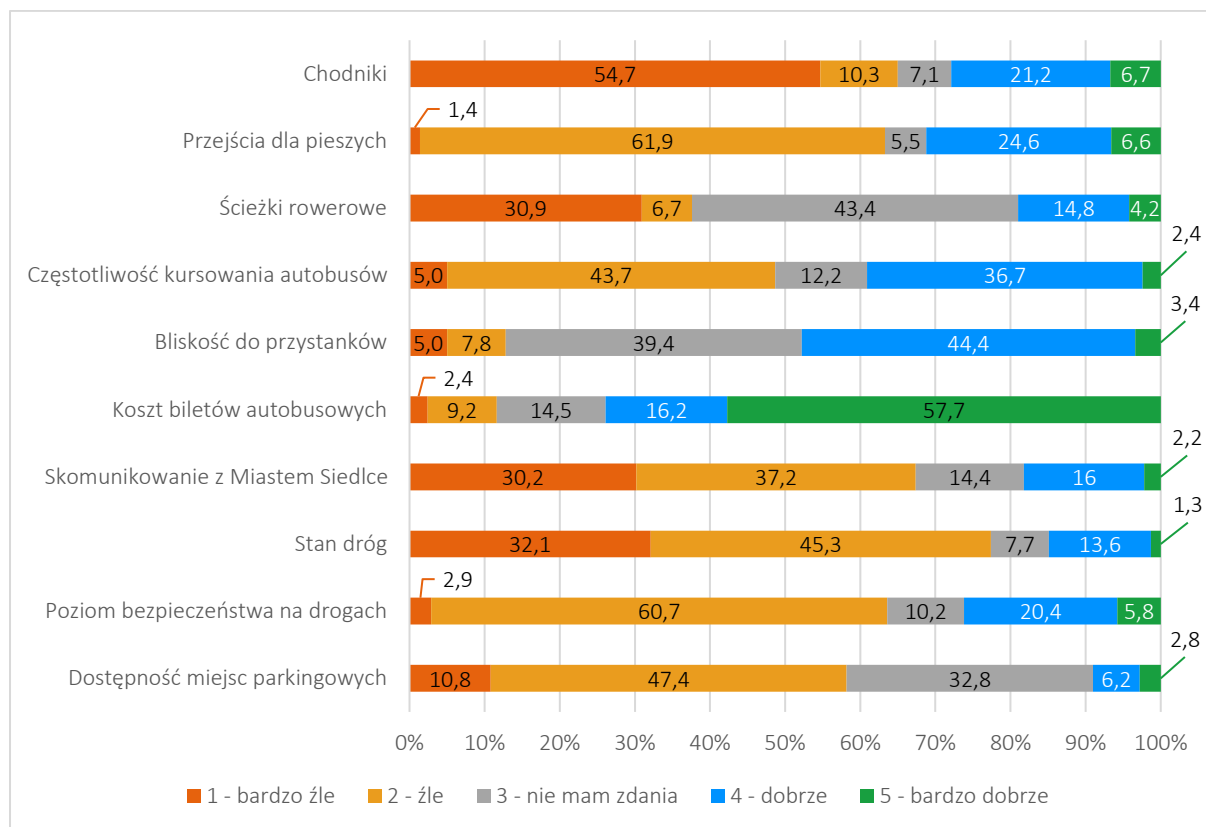
Wykres 21. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Gminy Zbuczyn [%]



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

Ankietowani mieszkańcy Gminy Zbuczyn wyraźnie negatywnie ocenili część elementów systemu mobilności w MOF. Najgorzej w zestawieniu wypadła dostępność miejsc parkingowych oraz częstotliwość kursowania autobusów. Elementy te uzyskały odpowiednio 81,5% oraz 82,9% ocen złych i bardzo złych. Analizując przytoczone dane można wysnuć tezę, iż to kierowcy samochodów oraz pasażerowie autobusów negatywnie oceniają najczęściej używane przez siebie środki transportu. Spośród poddanych ocenie elementów, ankietowani z Gminy Zbuczyn przyznali najwięcej pozytywnych ocen (4 i 5) przejściom dla pieszych – 44,6%

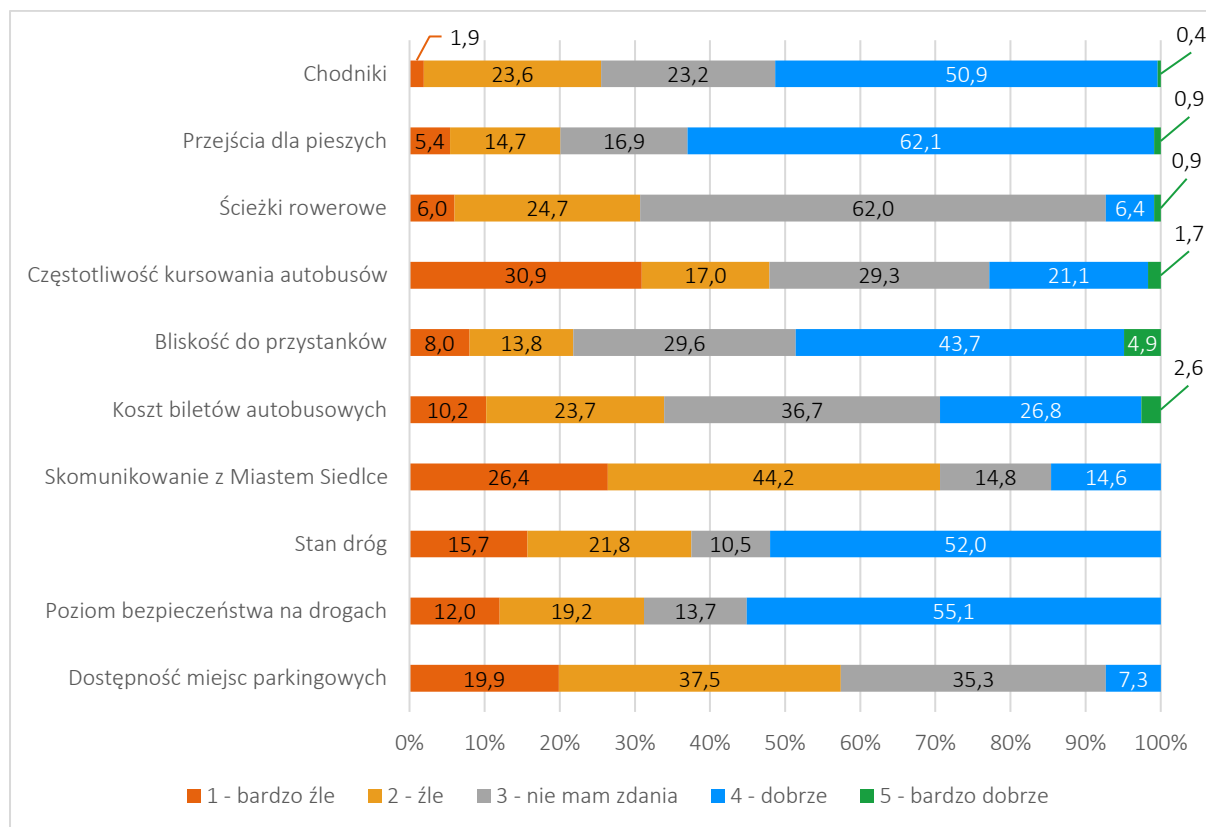
Wykres 22. Ocena wskazanych elementów systemu transportowego przez mieszkańców Gminy Mokobody [%]



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

Mieszkańcy z Gminy Mokobody bardzo dobrze ocenili ceny biletów autobusowych, punkt ten zebrał aż 73,9% ocen pozytywnych, z czego zdecydowana większość to oceny bardzo dobre. Wskazany element miał jednocześnie najmniej ocen negatywnych – „jedynek” i „dwójek”. Również pozytywnie ankietowani zaopiniowali inne elementy dotyczące komunikacji autobusowej, tj. bliskość do przystanków, który zagregował niespełna 50% odpowiedzi 4 i 5. Zdecydowanie negatywnie badani mieszkańcy ocenili stan dróg (aż 77,4% głosów złych i bardzo złych) oraz skomunikowanie z miastem Siedlce (łącznie 67,4% ocen 1 i 2).

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

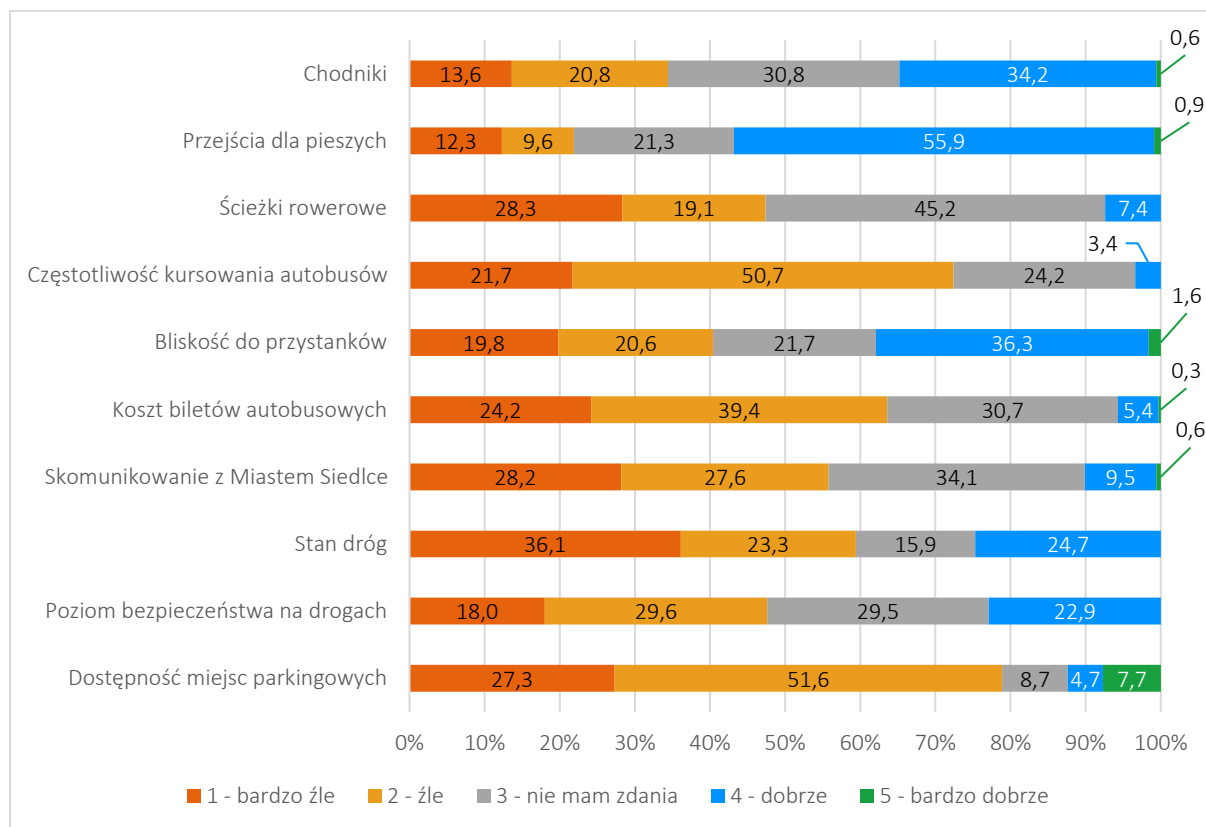


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Ankietowani mieszkańcy Gminy Kotuń zdecydowanie pozytywnie zaopiniowali przejścia dla pieszych, chodniki, a także bezpieczeństwo na drogach oraz ich stan – wskazane elementy zebrały więcej ocen 4 i 5 niż 1, 2 i 3.

Dwa spośród przedstawionych elementów systemu mobilności wyróżniają się ze względu na sumę głosów negatywnych. To, podobnie jak w innych gminach, dostępność miejsc parkingowych, ale także skomunikowanie z Miastem Siedlce, które zebrały odpowiednio 57,4% oraz 70,6% ocen złych i bardzo złych.

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



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

Spośród odpowiedzi mieszkańców Gminy Wiśniew na uwagę zasługuje fakt przyznania bardzo niskiej liczby oceny bardzo dobrej (5) wszystkim przedstawionym w pytaniu elementom systemu transportowego. Niektóre z nich nie otrzymały takiej oceny. Najgorzej zostały ocenione: dostępność miejsc parkingowych (78,9% ocen 1 i 2) oraz częstotliwość kursowania autobusów (63,6% ocen złych i bardzo złych).

Uczestnicy badania zamieszkujący Gminę Wiśniew pozytywnie ocenili natomiast przejścia dla pieszych, które łącznie uzyskały 56,8% ocen dobrych i bardzo dobrych.

1.2. Wnioski i opinie mieszkańców zebrane w ramach badania CAWI

Jak wskazano we wcześniejszej części niniejszego załącznika, ostatnie pytanie badania ankietowego zawierało możliwość wpisania własnych przemyśleń, uwag i wniosków dotyczących systemu transportowego w MOF Miasta Siedlce. W sumie zebrano 594 odpowiedzi, a najczęściej pojawiające się wnioski zostały zagregowane w Tabeli 1. Wiele z nich opisywało konkretne miejsca wymagające poprawy – miejscowości, ulice, linie autobusowe itp. W celu ujednoczenia i niepowielania zebranych informacji, zostały one przedstawione w formie podsumowującej całość odpowiedzi, ze wskazaniem ogólnych problemów systemu transportowego MOF Siedlce.

Zdecydowana większość zebranych opinii opisywała problemy związane z komunikacją autobusową oraz samochodową. Wielu mieszkańców podkreślało brak alternatywy dla podróży realizowanych samochodem z uwagi uwarunkowania innych sposobów przemieszczania się obniżające ich atrakcyjność – począwszy od rzadkich kursów linii autobusowych poza miasto Siedlce, przez nierówne chodniki, na braku sieci bezpiecznych i funkcjonalnych tras rowerowych kończąc. Z odpowiedzi mieszkańców można także wyczytać informację o wielu spięciach i konfliktach, które powstały wskutek źle zaplanowanej przestrzeni drogowej, przez co koegzystowanie różnych grup użytkowników jest utrudnione.

Warto także zaznaczyć, że ankietowani zauważyli brak trzech gmin MOF w obszarze opracowania SUMP. Niestety, wskazane JST, które są członkami obszaru funkcjonalnego, nie podjęły się współpracy w tworzeniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Miasta Siedlce.

Tabela 1. Podsumowanie wolnych wniosków ankietowanych mieszkańców zebranych w ramach ankiety CAWI

Lp.	Element systemu transportowego	Najczęściej poruszane kwestie
Autobusy		
1.	Autobusy	Brak połączeń autobusowych do wsi i mniejszych miejscowości w Gminach MOF Siedlce.
2.	Autobusy	Postulat wydłużenia tras linii podmiejskich autobusowych przynajmniej do centralnych punktów gmin. Aktualnie kursujące linie dojeżdżają do granic gmin i nie wjeżdżają w ich głąb. Autobusy jeżdżące po gminach wiejskich mają zdecydowanie za niską częstotliwość kursowania, czasami tylko 3 kursy na dzień.
3.	Autobusy Kolej	Częste opóźnienia kursów autobusów i pociągów. Brak poczucia pewności dojazdu wybranym środkiem transportu do celu.

4.	Autobusy	Zbyt wysokie ceny biletów autobusowych skutecznie zniechęcają do podróżowania tym środkiem transportu. Niewielka liczba punktów zakupu biletów.
5.	Autobusy	Brak określonego taktu kursowania linii autobusowych. Konieczne jest kompleksowe podejście do układania rozkładów jazdy wszystkich linii autobusowych. Obecna siatka połączeń i rozkład jazdy nie zachęca do przesiadki z samochodu na komunikację miejską. Ponadto rozkład jazdy nie uwzględnia uruchamiania połączeń w późnych godzinach wieczornych oraz w weekendy, przez co brakuje kursów poza godzinami szczytu.
6.	Autobusy	Słabo rozwinięta sieć komunikacji miejskiej i wzmożony ruch samochodowy – samochód jest więc podstawowym środkiem transportu w obszarze.
7.	Autobusy	Niewystarczająca liczba punktów doładowania kart miejskich umożliwiających przejazd autobusami MPK. W Siedlcach funkcjonuje jedynie 5 punktów tego typu, w których płacić można tylko gotówką. Brak jest też możliwości doładowania biletu online. Ponadto brakuje jednorazowego biletu autobusowego pozwalającego na jazdę wieloma liniami w określonym na bilecie czasie (np. bilet godzinny).
8.	Autobusy Kolej	Brak skomunikowania kursów autobusów z rozkładem jazdy pociągów.
9.	Autobusy	Kursy linii autobusowych przejeżdżających przy szkołach powinny być dostosowane do godzin rozpoczęcia i zakończenia lekcji w tych placówkach. Obecnie dotarcie autobusem na czas wymaga skorzystania z wcześniejszych kursów, co może oznaczać nawet 2-godzinne oczekiwanie na rozpoczęcie lekcji.
10.	Autobusy	Brak aplikacji umożliwiającej planowanie podróży komunikacją miejską, takiej jak funkcjonują w innych miastach (np. JakDojade w Warszawie).
Samochody		
11.	Samochody	Zwiększenie rotacji wolnych miejsc parkingowych poprzez rozszerzenie strefy płatnego parkowania w Siedlcach. Równocześnie konieczny jest montaż większej liczby parkometrów.

12.	Samochody	Zjawisko kongestii w mieście Siedlce. Godziny szczytu porannego i popołudniowego związane są z długotrwałym oczekiwaniem na wjazd lub wyjazd z miasta.
13.	Samochody	Kultura jazdy kierowców samochodów pozostawia wiele do życzenia. Piesi i rowerzyści nie czują się bezpiecznie na przejściach i przejazdach rowerowych przez jezdnię.
14.	Samochody Piesi Rowery	Parkowanie samochodów na chodnikach i ścieżkach rowerowych utrudnia swobodne poruszanie się pieszych i rowerzystów. Ponadto właściciele samochodów posiadający miejsca postojowe na posesjach pozostawiają pojazdy na wjazdach, co również utrudnia swobodne poruszanie się po chodnikach.
15.	Samochody	Parkingi wielopoziomowe powinny znajdować się również poza centrum miasta, aby nie zachęcać kierowców do wjeżdżania w głąb Siedlec.
Kolej		
16.	Kolej	Uciążliwości związane z remontem budynku dworca kolejowego zniechęcają do podróży koleją.
17.	Kolej	Przeniesienie niektórych przystanków kolejowych w miejsca o lepszej dostępności dla pasażerów (np. przystanek Stok Lacki znajduje się w lesie).
Rowery		
18.	Rowery	Brak spójnej sieci dróg rowerowych na terenie wszystkich gmin MOF Siedlce. Obecna infrastruktura rowerowa to niepołączone ze sobą odcinki.
19.	Rowery Piesi	Ścieżki rowerowe, chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe nie są na bieżąco sprzątane, w szczególności w sezonie jesienno-zimowym. Nie są oczyszczane z liści, czy odśnieżane a gałęzie wrastające w przestrzeń wspomnianych ciągów nie są przycinane.
Infrastruktura		
20.	Infrastruktura	Niewłaściwe utrzymanie dróg i chodników – liczne ubytki w nawierzchni. Niektóre drogi na obrzeżach miasta Siedlce są nieutwardzone.

21.	Infrastruktura	Brak wiat przystankowych na przystankach autobusowych stwarza problem w momencie zaistnienia niedogodnych warunków atmosferycznych.
22.	Infrastruktura	Konieczne jest wyznaczanie przystanków w taki sposób, aby przesiadki pomiędzy liniami były jak najbardziej dogodne i komfortowe.
23.	Infrastruktura	Drogi rowerowe nie powinny mieć nawierzchni z kostki. Ponadto niektóre są niepoprawnie oznaczone lub tych oznaczeń nie ma wcale.
24.	Infrastruktura	Ciągi piesze, przejścia dla pieszych, wejścia do budynków nie są dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osób z niepełnosprawnościami (np. chodnik przy ul. Bema w Siedlcach jest w tragicznym stanie).
25.	Infrastruktura	Konieczne jest doświetlenie jak największej liczby przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych oraz chodników.
Inne		
26.	Transport	Brak alternatywnych względem samochodu sposobów podróży z gmin MOF do miasta Siedlce.
27.	Edukacja	Widoczne są braki w edukacji i świadomości mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności. Większość mieszkańców jest przywiązana do przemieszczania się samochodami.
28.	Transport	Brak widocznych działań zmniejszających natężenie samochodów w Siedlcach. Inne środki transportu nie są na tyle atrakcyjne, żeby przesiąść się do nich z samochodu, choć część odpowiedzi wskazuje na chęć zmiany poruszania się na bardziej zrównoważone i ekologiczne sposoby.
29.	Transport	Wiele ulic zostało wskazanych jako niebezpieczne. Konieczne są działania z zakresu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (szczególnie w newralgicznych punktach jak np. okolice szkół) np. poprzez doświetlenie przejść, czy montaż progów zwalniających.
30.	Transport	Widoczne jest zjawisko wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców gmin wiejskich MOF.

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

Ogólne konkluzje wynikające z zebrania prawie 600 opinii od mieszkańców MOF Miasta Siedlce są następujące:

- konieczna jest reorganizacja rozkładów jazdy linii autobusowych MPK Siedlce poprzez tworzenie kursów w takcie, z atrakcyjnymi połączeniami w godzinach porannego i popołudniowego szczytu oraz połączeniami w weekendy i późnych godzinach wieczornych;
- wskazane jest tworzenie połączeń autobusowych z gmin wiejskich MOF Siedlce umożliwiających podróż po gminie i do Miasta Siedlce bez konieczności wykorzystania samochodu;
- niezbędne są działania podnoszące poziom bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez m.in. wytyczenie dedykowanych dla tych grup ciągów i przejść przez jezdnię oraz doświetlanie miejsc kolizyjnych;
- widoczna jest chęć mieszkańców do zmiany sposobów przemieszczania się, jednak, aby do tego doszło, konieczne jest zapewnienie atrakcyjnej, bezpiecznej i funkcjonalnej infrastruktury.

Przedstawione tezy prezentują tylko część działań, o realizację których wnioskuje mieszkańcy. Rozwiązania proponowane w Planie mobilności będą brały pod uwagę zdiagnozowane problemy i rozwiązania proponowane przez uczestników badania ankietowego w myśl partycypacyjnego charakteru tworzenia opracowania SUMP dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce.

1.3. Wyniki pracy przedstawicieli samorządów MOF zebrane w czasie warsztatów stacjonarnych

28 marca 2023 r. w sali Urzędu Miasta Siedlce przy Skwerze Niepodległości 2 miało miejsce spotkanie przedstawicieli Wykonawcy SUMP Gmin MOF Miasta Siedlce z reprezentantami gmin obszaru funkcjonalnego. Spotkanie przybrało formę warsztatu i trwało od godziny 11 do 14. W pierwszej (krótszej) części spotkania kierownik projektu przedstawił prezentację opisującą specyfikę tworzenia Planu mobilności oraz informacje na temat idei zrównoważonej mobilności. Po prezentacji zebrani uczestnicy podzielili się na 4 zespoły zebrane przy stolikach roboczych, do których przypisani zostali moderatory – pracownicy Wykonawcy.

Tabela 2. Zestawienie uczestników porannego spotkania przy stolikach warsztatowych

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Liczba moderatorów z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR	Przedstawiciele Gmin MOF Siedlce
1. Publiczny transport zbiorowy, zarządzanie i kolej	1	Miasto Siedlce, Gmina Siedlce, Gmina Wiśniew
2. Piesi, parkowanie, logistyka miejska	2	Miasto Siedlce
3. Ruch rowerowy, hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego	1	Miasto Siedlce Gmina Siedlce
4. Układ komunikacyjny i planowanie przestrzenne	1	Miasto Siedlce, Gmina Siedlce, Gmina Kotuń, Gmina Wiśniew

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

W trakcie pracy przy stolikach, utworzone zespoły omawiały sytuację bieżącą, diagnozę problemów i inne aspekty związane z tematyką podejmowaną przy stoliku. Po zakończonych pracach, moderatory podsumowali pracę grupy na forum. Synteza uzyskanych informacji, opinii i wniosków została przedstawiona poniżej.

Tabela 3. Wnioski z części warsztatowej spotkania z przedstawicielami Gmin MOF Siedlce

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
<p>1. Publiczny transport zbiorowy, zarządzanie i kolej</p>	<p>Grupa przy stoliku nr 1 wykazała zainteresowanie kwestią publicznego transportu zbiorowego, aktywnie włączając się w dyskusję. Pomocne było zaproponowane przez jednego z uczestników wyświetlenie przy użyciu rzutnika mapy połączeń podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce na podstawie porozumień międzygminnych.</p> <p>Uczestnicy dostrzegają istotną rolę publicznego transportu zbiorowego w ich codziennym funkcjonowaniu oraz powiązanie go z innymi systemami transportowymi.</p> <p>O ile transport autobusowy w Siedlcach spełnia oczekiwania mieszkańców i wymaga raczej drobnych korekt, o tyle stan transportu autobusowego w gminach ościennych (poza gminą Siedlce – ze względu na jej położenie, wszystkie kursy autobusów podmiejskich przejeżdżają przez jej teren) jest mocno niezadowolający, można wręcz uznać, że funkcjonuje on tam szczątkowo. Kursy autobusów podmiejskich są zbyt rzadkie oraz nie wjeżdżają do większości miejscowości, ledwo przekraczając granice gminy. Do tego kursy są niedostosowane do potrzeb mieszkańców pod względem rozkładu jazdy. Do tego charakterystyka linii podmiejskich powoduje, że autobusy z miasta do miejscowości ościennych odjeżdżają o podobnych godzinach, więc na wspólnych odcinkach występuje następujące zjawisko: w krótkim przedziale czasowym (np. do 30 minut) jedzie kilka autobusów, następnie przez nawet kilka godzin nie jedzie żaden. Ponadto międzymiastowe kursy komercyjne funkcjonują tylko na drogach głównych. Podsumowując, istnieje spory problem wykluczenia transportowego, dotyczący młodzieży szkolnej (licealiści) oraz osób pracujących. Są oni zmuszeni używać samochodu prywatnego do codziennych podróży.</p> <p>Problem wykluczenia transportowego mogłaby rozwiązać lepsza współpraca pomiędzy gminami a miastem Siedlce</p>

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>oraz zwiększenie poziomu finansowania PTZ przez gminy. Został także poruszony temat organizacji przewozów autobusowych – obecnie organizatorem jest miasto Siedlce na podstawie porozumień międzygminnych; były próby zmiany struktury organizacyjnej w celu m.in. możliwości starania się o dotacje w ramach FRPA, natomiast mimo chęci współpracy wszystkich zainteresowanych JST, nie ma w tej kwestii porozumienia i struktura organizacyjna PTZ pozostaje niezmienną; w ocenie uczestników nie ma widoków na to, żeby zmieniła się w najbliższym czasie.</p> <p>Kolej została oceniona bardzo dobrze (szczególnie na linii do Warszawy), bądź dobrze (pozostałe czynne trasy z Siedlec). Zwrócono uwagę na to, że wiele osób korzysta z kolei codziennie, do dojazdu do pracy bądź na studia do Warszawy. Ze względu na brak dogodnego dojazdu transportem zbiorowym między domem a dworcem kolejowym w Siedlcach (co jest częściowo spowodowane przez brak skoordynowania rozkładu jazdy autobusów z godzinami odjazdów i przyjazdów pociągów), osoby te dojeżdżają na dworzec kolejowy prywatnym samochodem. Pomimo istnienia dużego parkingu (ok. 300 miejsc) przy centrum przesiadkowym, miejsc parkingowych przy okolicznych ulicach (z obu stron stacji kolejowej) oraz „dzikiego” parkingu od południowo-wschodniej strony centrum przesiadkowego, nadal możliwość zaparkowania przy dworcu kolejowym jest określona jako trudna. Do tego centrum przesiadkowe, w opinii uczestników, nie spełnia swojej funkcji, ponieważ nie integruje transportu autobusowego i kolejowego – zatrzymują się tam nieliczne kursy linii miejskich, a przewoźnicy linii międzymiastowych nie wnoszą o możliwość postoju w centrum przesiadkowym, prawdopodobnie jest to dla nich nieopłacalne.</p> <p>Uczestnicy wspólnie opracowali podsumowanie pracy (w punktach), które następnie zostało zaprezentowane na</p>

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>forum wszystkim osobom, które brały udział w warsztacie. Wyszczególniono następujące kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stan transportu zbiorowy na terenie miasta Siedlce i gminy Siedlce jest zadowolający, wymaga jednak modyfikacji (zwiększenia) liczby kursów oraz lepszego dostosowania rozkładu jazdy do obecnych potrzeb. • Stan transportu zbiorowego na terenie pozostałych gmin uczestniczących w pracach jest niezadowolający, wymaga całkowitego przemodelowania. • Istnieje problem prawny, który uniemożliwia rozwinięcie szerszej współpracy gmin z przewoźnikiem miejskim (dotyczy wykluczeń z FRPA dla linii miejskich oraz konieczności stworzenia nowej struktury organizacyjnej publicznego transportu zbiorowego). • Uwarunkowania geograficzne blokują rozwój transportu zbiorowego (większość gmin sąsiaduje z „obwarzankową” gminą Siedlce, a nie bezpośrednio z miastem). • Problemy z centrum przesiadkowym w zakresie MPK i PKS (transportu regionalnego). • Brak buspasów w mieście. • Dogodny transport kolejowy na trasach Siedlce – Warszawa, Siedlce – Łuków, Siedlce – Hajnówka. • Podsumowując, transport publiczny na terenie gmin ościennych nie funkcjonuje.
<p>2. Piesi, parkowanie, logistyka miejska</p>	<p>Grupa przy stoliku nr 2 pracowała nad zagadnieniami związanymi z ruchem pieszych, parkowaniem i logistyką miejską. Szczególną uwagę poświęcono kwestii „odciążenia” centrum Siedlec. Przede wszystkim należy działać kompleksowo, ponieważ takie działanie przyniesie oczekiwane rezultaty. Grupa jednoznacznie stwierdziła, że należy rozszerzyć Strefę Płatnego Parkowania, która będzie obejmować część śródmiejską miasta. W celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego trzeba poprawić częstotliwość kursowania autobusów i zmienić</p>

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>przebieg linii autobusowych. Kompleksowe działanie poprzez poprawę komunikacji miejskiej oraz rozszerzenie SPP przyczyni się do odciążenia centrum Siedlec.</p> <p>Podczas dyskusji Zastępczyni Naczelnika Wydziału Edukacji przedstawiła interesujące wyniki ankiety, która została przeprowadzona przez tenże Wydział. Celem ankiety było zbadanie sposobu docierania uczniów i pracowników do placówek oświatowych. Z przeprowadzonych badania wynika, że wśród uczniów najczęściej wybieraną formą dotarcia do placówki edukacyjnej jest samochód (niespełna 34%). Równie duży odsetek uczniów chodzi pieszo (niespełna 33%) oraz korzysta z komunikacji autobusowej (27%). Sytuacja nieco inaczej kształtuje się w przypadku pracowników placówek oświatowych. Niemalże 65% osób dojeżdża do szkoły samochodem, z czego aż 57% parkuje auta w pobliżu szkoły na czas pracy. Jedynie 22% osób stwierdziło, iż chodzi pieszo, natomiast korzystanie z komunikacji autobusowej zadeklarowało tylko niespełna 10% osób.</p> <p>Podczas pracy zwrócono uwagę na kwestie związane z planami miejscowymi, które są zbyt szczegółowe, co przekłada się na utrudniony proces tworzenia nowych inwestycji. Również zwrócono uwagę na ilość miejsc parkingowych, jakie znajdują się w pobliżu placówek oświatowych. Łącznie szkoły dysponują 745 miejscami parkingowymi, a wykorzystanie ich szacuje się na 99%. Przedstawiono również dane dotyczące liczby stojaków rowerowych na terenie miasta, których łącznie jest 1091, a wykorzystanie ich szacuje się na 80%.</p> <p>Zespół jednoznacznie stwierdził, że bez pozytywnego nastawienia mieszkańców, ciężko będzie wprowadzić zmiany, chociażby rozszerzenie SPP będzie wiązać się ze sprzeciwem zdecydowanej części mieszkańców. W tym celu postawić należy na edukację i uświadamianie mieszkańców, że wprowadzane zmiany są odpowiedzią na ich potrzeby i uwagi. Konieczna jest też promocja wykorzystania komunikacji miejskiej w codziennych podróżach.</p>
<p>3. Ruch rowerowy, hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego</p>	<p>Grupa przy stoliku nr 3 aktywnie podeszła do pracy warsztatowej. Uczestnicy dyskusji wskazywali konkretne miejsca problemowe wraz z możliwymi rozwiązaniami</p>

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>oraz opisywali obecną sytuację komunikacji rowerowej w Obszarze. Jednocześnie dyskutanci podkreślali chęć wykorzystywania roweru zdecydowanie częściej niż obecnie, w przypadku zapewnienia odpowiedniej jakości infrastruktury rowerowej cechującej się wysokim poziomem bezpieczeństwa. Inne ustalenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zidentyfikowano 3 grupy użytkowników rowerowych ze względu na wykorzystanie jednośladów: <ul style="list-style-type: none"> ➤ w codziennych podróżach; ➤ rekreacyjnie; ➤ sportowo/wyczynowo. • Pierwsze pomysły budowy sieci rowerowej w mieście sięgają początku XXI wieku. • Wskazano wiele punktów, w których należałoby podjąć interwencje z zakresu poprawy poziomu bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i pieszych. • Wskazano wiele miejsc o wysokim potencjale dla turystyki rowerowej, które już teraz są często odwiedzane przez cyklistów. • Konieczne jest uzupełnianie luk w infrastrukturze rowerowej, która w obecnym kształcie ma postać odseparowanych od siebie odcinków tras, dlatego aktualnie trudno mówić o jakiegokolwiek sieci rowerowej w MOF. • Istniejąca infrastruktura rowerowa nie zapewnia wystarczającej jakości jazdy oraz odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. • Podróże rowerowe poza miastem zostały ocenione jako bezpieczniejsze niż te wykonywane w mieście Siedlce. • W Siedlcach zrealizowano pilotażowy projekt roweru publicznego, jednakże nie spotkał się on z odzewem na poziomie pozwalającym na pozostawienie tego rozwiązania. Jako przyczynę fiaska projektu wskazano brak wystarczającej infrastruktury rowerowej. Jednocześnie zaznaczono możliwość

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>wprowadzenia miejskiej wypożyczalni rowerów w przyszłości, w momencie zapewnienia odpowiedniego poziomu rozwoju infrastruktury.</p> <ul style="list-style-type: none">• Konieczna jest współpraca pomiędzy wszystkimi Gminami MOF w zakresie budowy sieci rowerowej, tak aby była ona spójna w całym obszarze funkcjonalnym.• W celu zapewnienie należytej staranności wykonania tras rowerowych, niezbędne jest zachowanie spójnego standardu wszystkich ciągów w każdej z gmin MOF zgodnie z ministerialnymi standardami WR-D-42.• Wyliczono, że jedynie 2 z 7 dróg wyjazdowych z miasta Siedlce nie posiada żadnej formy infrastruktury, po której mogą poruszać się rowerzyści poza jezdnią dla samochodów.• Wskazano konieczność edukacji społeczeństwa – zarówno najmłodszych, jak i starszych mieszkańców MOF.• Widoczne jest sezonowe wykorzystanie rowerów w Obszarze, ze szczególnym natężeniem podróży rowerowych w sezonie wiosenno-letnim.• Zauważono możliwość wykorzystania roweru w transporcie „last mile” jako środka zapewniającego dojazd do punktów przesiadkowych. Jednocześnie konieczne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury parkingowej w obrębie węzłów przesiadkowych.• Siedlce, w przeciwieństwie do gmin okalających to miasto, mają ograniczoną przestrzeń (w szczególności w centrum) na realizację nowych inwestycji rowerowych bez konieczności zmian organizacji ruchu.• W mieście funkcjonuje wypożyczalnia e-hulajnog firmy Lime.• Podobnie jak w innych samorządach, istnieje problem z porzucaniem hulajnog elektrycznych

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<p>w przestrzeni miasta i wizualne zaśmiecianie krajobrazu Siedlec.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Widoczna jest tendencja wzrostowa wykorzystania prywatnych hulajnóg elektrycznych, szczególnie wśród młodzieży. • Wiele do życzenia pozostawia kultura jazdy użytkowników hulajnóg, którzy ze względu na brak ścieżek rowerowych i wąskie chodniki, z dużą prędkością wyprzedzają pieszych, co wpływa na ograniczony komfort użytkowników chodników. • Zgodnie stwierdzono, że niezbędnym elementem procesu zmiany zachowań komunikacyjnych w MOF jest szeroko pojęta edukacja społeczeństwa w zakresie zrównoważonej mobilności w każdej grupie wiekowej.
<p>4. Układ komunikacyjny i planowanie przestrzenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Głównym celem codziennych przemieszczeń mieszkańców MOF-u jest śródmieście Siedlec, które jest jednocześnie centrum funkcjonalnym obszaru i miejscem, w którym wiele osób przesiada się na kolej. • Inne ważne generatory ruchu to: centra handlowe w Białkach oraz na ul. Sokołowskiej w Siedlcach (ośrodki usługowe), najliczniej zamieszkane osiedla mieszkaniowe (okolice ul. Nowy Świat, ul. Sobieskiego oraz ul. Młynarskiej i Starowiejskiej), oraz tereny przemysłowe i inwestycyjne (Północna Dzielnica Przemysłowa i Południowa Dzielnica Przemysłowa). • Mieszkańcy większości terenów MOF są uzależnieni od korzystania z samochodu w codziennych dojazdach. W gminie Kotuń jest to ok. 50% mieszkańców. Wykluczenie komunikacyjne obejmuje m.in. takie miejscowości jak: Sosnowe, Łączka, Łęki, Tymianka, Czarnowąż (gmina Kotuń), Tchórzew, Modrzew, Kwasy (gmina Zbuczyn), a także większość obszarów wiejskich na całym badanym obszarze.

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<ul style="list-style-type: none">• Jedną z głównych przyczyn braku alternatyw dla dojazdu transportem indywidualnym jest ograniczony charakter sieci połączeń autobusów komunikacji publicznej - obejmujące Siedlce i kilka miejscowości poza tym miastem. Przewozy busowe komercyjne nie wypełniają powstałej luki, gdyż obsługują przede wszystkim główne ciągi komunikacyjne obszaru, co biorąc pod uwagę układ urbanistyczny MOF, nie przyczynia się do skutecznego skomunikowania transportem zbiorowym licznie zamieszkałych i rozbudowujących się terenów wiejskich.• Środkiem transportu, który ze względu na rozbudowaną sieć, stanowi duży potencjał rozwoju przemieszczeń w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Siedlec jest kolej. Znacząca część mieszkańców badanego terenu odbywa nią codzienne podróże do pracy w Warszawie. Obecnie jedynie stacja kolejowa w centrum Siedlec stanowi ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców całego obszaru, gdyż w jej otoczeniu jest odpowiednio duży parking, gdzie można zostawić samochód i zmienić środek transportu.• Centrum Siedlec jest przepełnione samochodami, gdyż inne stacje kolejowe w Obszarze Funkcjonalnym nie pełnią funkcji punktów przesiadkowych, chociaż potencjał ku temu jest.• Gminy położone w MOF Miasta Siedlce, z wyłączeniem głównego ośrodka miejskiego, są w niewielkim stopniu pokryte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, co przekłada się na rozproszony charakter zabudowy i niekontrolowany jej rozrost na obszarach wiejskich.• Tereny pokryte planami miejscowymi w gminie Kotuń stanowią okolice trasy A2 oraz linii kolejowej, gdzie występuje zwarta zabudowa.

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Ustalenia wynikłe z pracy przy stolikach
	<ul style="list-style-type: none">• W przyszłości nie planuje się uchwalania planów miejscowych dla obszarów rozproszonej zabudowy w gminie Kotuń. Natomiast działaniami, które mogłyby poprawić dostępność transportu w MOF Miasta Siedlce jest budowa P+R przy stacjach kolejowych.• Zawartość części z miejscowych planów jest niedostosowana do obecnie obowiązujących przepisów prawnych (np. w zakresie szerokości pasa jezdni lub rowerowego). W konsekwencji na styku granic MPZP występują zmiany szerokości transportowej infrastruktury liniowej, co utrudnia przemieszczanie się tymi ciągami, zwłaszcza pieszym i rowerzystom. Opisane zjawisko występuje m.in. na granicy Siedlec i Stoku Lackiego, gdzie chodnik znacznie się zwęża, utrudniając swobodne poruszanie się dwóch przechodniów obok siebie.• Zauważalnym problemem jest brak centrów lokalnych w MOF, w obrębie których mieszkańcy mogliby zmienić środek transportu oraz zaopatrzyć się w produkty pierwszej potrzeby.• Planowane są inwestycje drogowe uzupełniające obecny układ komunikacyjny w Siedlcach, tj. wschodnia część obwodnicy wewnętrznej Siedlec (odcinek od ul. Kasztanowej do obwodnicy Północnej), czy południowa wewnętrzna obwodnica Siedlec (odcinek od Łukowskiej do Okopowej). Realizacja tych inwestycji odciążą centrum Siedlec, przekierowując ruch tranzytowy.• Na obrzeżach Siedlec brakuje parkingów buforowych, z których mieszkańcy mogliby korzystać w dojeździe do miasta, zamiast parkować w zatłoczonym centrum.

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

1.4. Wyniki pracy mieszkańców gmin MOF zebrane w czasie warsztatów stacjonarnych

28 marca 2023 roku w sali Urzędu Miasta Siedlce przy Skwerze Niepodległości 2 odbyło się także spotkanie przedstawicieli wykonawcy opracowania PZMM Gmin MOF Miasta Siedlce z mieszkańcami gmin obszaru funkcjonalnego. Spotkanie zostało zrealizowane w identycznej formie jak warsztat z przedstawicielami samorządów lokalnych. Podczas pierwszej części spotkania zaznajomiono zebrane osoby z Planem oraz z ideą zrównoważonej mobilności. Następnie mieszkańcy podzielili się na dwa zespoły zebrane przy stolikach roboczych, do których przypisani byli moderаторzy z zespołu wykonawcy opracowującego SUMP.

Tabela 4. Zestawienie uczestników wieczornego spotkania przy stolikach warsztatowych

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Liczba moderatorów z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR	Przedstawiciele Gmin MOF Siedlce
1. Publiczny transport zbiorowy, zarządzanie i kolej 2. Piesi, parkowanie, logistyka miejska	3	Miasto Siedlce, Gmina Siedlce, Gmina Wiśniew
3. Ruch rowerowy, hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego 4. Układ komunikacyjny i planowanie przestrzenne	2	Miasto Siedlce, Gmina Siedlce, Gmina Wiśniew

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

Wnioski, informacje i postulaty przedstawione przez mieszkańców zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 5. Wnioski z części warsztatowej spotkania z mieszkańcami Gmin MOF Siedlce

Numer i obszar omawiany przy stoliku	Wyniki pracy przy stolikach
1. Publiczny transport zbiorowy, zarządzanie i kolej 2. Piesi, parkowanie, logistyka miejska	Przy stoliku zasiedli uczestnicy spotkania – mieszkańcy zarówno samych Siedlec, jak i okolicznych miejscowości. Większość z nich przedstawiła przemyślane postulaty, dotyczące systemowych problemów z transportem zbiorowym w Siedlcach. Zidentyfikowano następujące obszary problemowe dotyczące PTZ:

	<ul style="list-style-type: none">• Brak komunikacji zbiorowej w gminach ościennych względem Siedlec i okolic (za przykład posłużyła gmina Wiśniew).• Konieczność dostosowania linii i przystanków do lokalizacji instytucji publicznych (za przykład posłużył Sąd Rejonowy przy ul. Kazimierzowskiej i kursy zajeżdżające pod pobliski Park Wodny, które mogłyby mieć przedłużoną trasę w ten sposób, aby dogodnie obsłużyć osoby zainteresowane dojazdem do sądu).• Brak wiat przystankowych na niektórych przystankach.• Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, szczególnie poza godzinami szczytu (jako przykład wskazana została jedna z najważniejszych linii w sieci komunikacji miejskiej, linia nr 3, która przez większość dnia kursuje regularnie co 20 minut, natomiast po 20:00 ta częstotliwość nie jest utrzymana). Część linii podmiejskich w ogóle nie posiada kursów w godzinach popołudniowych, co powoduje, że np. uczniowie szkół średnich nie mogą korzystać z popołudniowych zajęć pozalekcyjnych – nie mają czym wrócić do domu. Przewoźnicy komercyjni również nie wykonują dodatkowych kursów poza godzinami szczytu, ponieważ nie jest to dla nich opłacalne.• W mieście w godzinach szczytu tworzą się stosunkowo duże korki, autobusy stoją razem z samochodami osobowymi, co generuje spóźnienia.• Brak niektórych relacji bezpośrednich autobusów miejskich, np. na osi wschód-zachód czy do dworca kolejowego.• Tablice elektroniczne systemu DIP są bardzo dobrym rozwiązaniem, dostosowanym także dla seniorów czy osób z niepełnosprawnościami, w związku z tym system powinien być rozszerzany w jak największym możliwym zakresie.• Należy poprawić punktualność autobusów w kwestii odjazdów przed czasem – potrzebna jest większa dyscyplina kierowców, zwłaszcza na liniach podmiejskich, gdzie kursy są nieliczne.• W weekendy jest za mało kursów autobusów. Jest to widoczne szczególnie w tych miejscowościach
--	--

	<p>podmiejskich, które w dni robocze mają dostateczną liczbę kursów (gmina Siedlce), lecz w weekend ona wyraźnie maleje.</p> <ul style="list-style-type: none">• Rozkłady jazdy autobusów (miejskich i podmiejskich) nie są dostosowane do rozkładu jazdy kolei. Stanowi to bardzo duży problem ze względu na wysoką liczbę osób, które codziennie dojeżdżają pociągiem do pracy bądź na studia do Warszawy. Są one zmuszone do podróży na dworzec prywatnymi samochodami, które zajmują miejsca parkingowe. Mimo zapewnienia dużej liczby miejsc wokół dworca (299 na samym parkingu przy centrum przesiadkowym, do tego miejsca na pl. Zdanowskiego oraz „dziki” parking przy ulicy Pileckiego), są duże problemy z zaparkowaniem. Często występuje sytuacja, że autobusy odjeżdżają kilka minut przed pociągiem bądź przyjeżdżają już po jego odjeździe. Skoordynowanie rozkładu jazdy autobusów jest w opinii uczestników łatwiejsze do zorganizowania i bardziej wykonalne, niż dostosowanie rozkładu jazdy kolei, a póki co uwagi od miasta i MPK w tym zakresie są rzadko uwzględniane przez spółki kolejowe. <p>Podczas prac przy stoliku zostały również poruszone kwestie związane z ruchem pieszych, parkowaniem i logistyka miejską. Mieszkańcy zwrócili uwagę na następujące aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none">• utrudniony dostęp do chodników (nie wszystkie chodniki są dostosowane do poruszania się osób z niepełnosprawnościami i osób z wózkami dziecięcymi);• gwałtowne opady deszczu przyczyniają się do zalewania przejść dla pieszych;• konieczność odseparowania ruchu pieszego od rowerowego – w miejscach, w których znajduje się wolna przestrzeń, mieszkańcy postulowali wybudowanie ścieżek rowerowych, ponieważ rowerzyści jeżdżą po chodnikach i stwarzają niebezpieczeństwo dla pieszych. <p>Podczas spotkania mieszkańcy zadeklarowali, że są zainteresowani korzystaniem z komunikacji autobusowej w codziennych dojazdach do pracy i szkoły, jednak</p>
--	--

	<p>najpierw musi powstać oferta przewozów dostosowana do ich potrzeb. Stwierdzili oni, że w obecnej sytuacji ekonomicznej posiadanie samochodu wiąże się z dużymi wydatkami, jednak mieszkańcy bez własnego auta są wykluczeni komunikacyjnie.</p>
<p>3. Ruch rowerowy, hulajnogi i inne urządzenia transportu osobistego</p> <p>4. Układ komunikacyjny i planowanie przestrzenne</p>	<p>W pracach przy stoliku warsztatowym swoją kilkuosobową reprezentację miał Siedlecki Klub Turystyki Rowerowej „Doktorek” oraz lokalni radni. Uczestnicy warsztatu precyzyjnie określali swoje obawy, problemy, potrzeby, a także potencjalne perspektywy rozwoju komunikacji rowerowej, również na jeszcze niezagospodarowanych obszarach MOF Siedlce. Opinie i postulaty wypracowane podczas spotkania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stwierdzono, że ulica Piłsudskiego w Siedlcach powinna być kręgosłupem sieci rowerowej w mieście, agregującym ruch z innych, bocznych dróg. • Widoczny jest brak jednolitego standardu infrastruktury rowerowej. • Proponuje się poprowadzenie drogi rowerowej (np. w formie ciągu pieszo-rowerowego) wzdłuż obwodnicy miasta Siedlce. • Zaznaczono, że w MOF funkcjonują dobrze zrealizowane inwestycje rowerowe, np. na ulicy Monte Cassino. • Niezbędna jest budowa różnych typów miejsc postojowych dla rowerzystów – od pojedynczych stojaków, po wiaty na kilkadziesiąt pojazdów. Ich lokalizacja powinna mieć miejsce nie tylko w obrębie węzłów przesiadkowych, ale także przy większości generatorów ruchu – przy szkołach, sklepach, urzędach itp. • Dwa razy do roku (wiosną i jesienią) odbywa się Rajd Rowerowy. • Postuluje się budowę miejsc obsługi rowerzystów (MOR) w gminach ościennych Siedlec. • Zauważono, że po MOF poruszają się różne typy rowerów – od typowo miejskich, po specjalistyczne, wyczynowe.

	<ul style="list-style-type: none">• Wg uczestników spotkania drogi są projektowane w sposób uwzględniający przede wszystkim ruch samochodowy, bez zwracania uwagi w odpowiednim stopniu na ruch pieszy i rowerowy.• Pozytywnym aspektem jest widoczna zmiana sytuacji rowerzystów na niektórych ulicach (CPR na ulicy Cmentarnej i pas rowerowy na ul. Monte Cassino w Siedlcach). Jednakże odbywa się ona w zbyt wolnym tempie.• Konieczne jest podjęcie konkretnych działań w zakresie naprawy punktów negatywnie wpływających na funkcjonalność tras rowerowych, jak np. wysokie krawężniki, brak działających wind w obrębie stacji kolejowej Siedlce, gałęzie drzew w skrajni ciągów rowerowych, brak doświetlenia przejazdów przez jezdnie, czy sygnalizacja świetlna nastawiona na przepustowość dróg (zdarza się, iż pieszy lub rowerzysta musi czekać nawet 7 min na zielone światło) itp.• Grupa wskazała wiele miejsc, w których chodnik, trasa rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy znajduje się w bardzo złym stanie (np. ulica Bema, Jana Pawła II, ciąg wokół Zalewu nad Muchówką).• Jeden z uczestników spotkania, będący radnym miejskim, zaznaczył, iż w budżecie miasta Siedlce na 2023 rok zarezerwowano około 500 tys. zł na usuwanie barier architektonicznych.• Wypracowano pomysł stworzenia stanowiska oficera rowerowego całego MOF Siedlce, który byłby łącznikiem między mieszkańcami a urzędami i sprawowałby kontrolę nad realizowanymi inwestycjami rowerowymi.• Oprócz budowy i modernizacji tras dla rowerzystów niezbędne jest ich bieżące utrzymanie, tj. odgarnianie liści, przycinanie gałęzi, malowanie przejazdów rowerowych, naprawa nawierzchni itp.• Zauważalna jest tendencja wzrostowa wykorzystania hulajnóg elektrycznych przez młodzież oraz jednoczesny odwrót od użytkowania rowerów.
--	--

	<ul style="list-style-type: none">• Uczestnicy warsztatu wnioskowali o odważne decyzje i współpracę z mieszkańcami w procesach inwestycyjnych.• Reorganizacja ruchu w centrum Siedlec wiążąca się m.in. z jego uspokojeniem i ograniczeniem liczby pojazdów jest wykonalna. Aby jednak mogła ona nastąpić, potrzebna jest poprawa infrastruktury dającej alternatywę dla ruchu rowerowego, m.in. poprawa ciągłości i rozbudowa systemu dróg rowerowych oraz modernizacja infrastruktury dla pieszych.• Niskokosztowe rozwiązania pilotażowe takie jak czasowe (na okres weekendu) wyłączanie centrum z ruchu pojazdów jest realnym działaniem, które można implementować w Siedlcach. Dotychczas była podejmowana próba wdrożenia takiego rozwiązania, które nie generowało utrudnień dla ruchu samochodowego i zakończyło się sukcesem.
--	--

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

2. Podsumowanie badań społecznych – etap II

2.1. Wyniki pracy przedstawicieli samorządów MOF zebrane w czasie warsztatów stacjonarnych

13 czerwca 2023 roku w sali Urzędu Miejskiego w Siedlcach przy Skwerze Niepodległości 2 odbyły się spotkania przedstawicieli Wykonawcy opracowania SUMP Gmin MOF Miasta Siedlce z reprezentantami gmin obszaru funkcjonalnego. Spotkanie przybrało formę warsztatu i trwało 2,5 godziny. Po powitaniu wszystkich uczestników przez Prezydenta Miasta Siedlce Andrzeja Sitnika, przedstawiciel Wykonawcy przedstawił prezentację, która przypominała ideę tworzenia Planu mobilności oraz podsumowanie przeprowadzonej diagnozy wraz z badaniami społecznymi. Następnie odbyła się część warsztatowa, w trakcie której przedstawiciele samorządów MOF zostali pogrupowani w obrębie trzech stolików tematycznych, do których przypisani byli moderatorzy - przedstawiciele Wykonawcy.

Tabela 6. Zestawienie stolików warsztatowych spotkania z przedstawicielami samorządów MOF

Numer i obszary omawiane przy stoliku	Liczba moderatorów z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR	Przedstawiciele Gmin MOF Siedlce
1. Wspólny system mobilności + Zintegrowany system transportu publicznego	2	Miasto Siedlce
2. Dobrze zaplanowany MOF + Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy	1	Miasto Siedlce Gmina Kotuń
3. Rozwój mobilności aktywnej + Świadomi mieszkańcy MOF	1	Miasto Siedlce Gmina Kotuń

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

Praca przy stolikach skupiła się na omówieniu propozycji działań Planu mobilności MOF, a następnie przyporządkowaniu każdego z zadań do miejsca w macierzy priorytet-wykonalność zgodnej ze wzorem przedstawionym w

Tabela 7.

Tabela 7. Macierz priorytet-wykonalność

	Wysoki priorytet	Średni priorytet	Niski priorytet
Wysoka wykonalność			
Średnia wykonalność			
Niska wykonalność			

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

Na zakończenie spotkania, moderatorzy podsumowali wyniki pracy na forum ogólnym w celu zapoznania wszystkich uczestników spotkania z przebiegiem części warsztatowej w każdym obszarze.

Tabela 8. Wnioski z części warsztatowej spotkania z przedstawicielami Gmin MOF Siedlce

Numer i obszary omawiane przy stoliku	Wyniki pracy przy stolikach
1. Wspólny system mobilności + Zintegrowany system transportu publicznego	<p>Matryca priorytet-wykonalność:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wysoki priorytet, wysoka wykonalność: <ul style="list-style-type: none"> 1.5. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym 3.8. Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Wysoki priorytet, średnia wykonalność: <ul style="list-style-type: none"> 1.4. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów 1.7. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach 3.5. Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej. 3.10. Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec) Wysoki priorytet, niska wykonalność:

	<p>1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <p>1.9. Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego</p> <p>3.2. Współpraca na rzecz dobrej kolei</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, wysoka wykonalność: - • Średni priorytet, średnia wykonalność: <p>1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>1.6. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <p>1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>3.1. Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce</p> <p>3.9. Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, niska wykonalność: <p>1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p> <p>1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętymi Planem Mobilności</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski priorytet, wysoka wykonalność: - • Niski priorytet, średnia wykonalność: <p>1.10. Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i ich członkami</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski priorytet, niska wykonalność: - <p>Wnioski, postulaty:</p> <p>-</p>
<p>2. Dobrze zaplanowany MOF + Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy</p>	<p>Matryca priorytet-wykonalność, I tura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, wysoka wykonalność: <p>2.3. Cyfryzacja danych przestrzennych</p> <p>5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, średnia wykonalność: <p>2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p>

	<p>2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>5.8. Wprowadzenie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, niska wykonalność: <p>5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej</p> <p>5.2. Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, wysoka wykonalność: <p>5.6. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym</p> <p>5.9. Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, średnia wykonalność: <p>2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, niska wykonalność: - • Niski priorytet, wysoka wykonalność: - • Niski priorytet, średnia wykonalność: - • Niski priorytet, niska wykonalność: <p>5.7. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych</p> <p>Matryca priorytet-wykonalność, II tura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, wysoka wykonalność: <p>2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej</p> <p>5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, średnia wykonalność: <p>2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>5.9. Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none">• Wysoki priorytet, niska wykonalność: 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce• Średni priorytet, wysoka wykonalność: 5.8. Wprowadzenie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawę towarów w przestrzeni miejskiej• Średni priorytet, średnia wykonalność: 5.2. Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach 5.6. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym 5.7. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych• Średni priorytet, niska wykonalność: 2.3. Cyfryzacja danych przestrzennych• Niski priorytet, wysoka wykonalność: -• Niski priorytet, średnia wykonalność: -• Niski priorytet, niska wykonalność: -
	<p>Wnioski, postulaty:</p> <ul style="list-style-type: none">• Stwierdzono, że rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych ma już miejsce i jest realizowany przez przedsiębiorstwa paliwowa w obrębie stacji paliw, w związku z tym nie istnieje pilna potrzeba realizacji takowych działań przez samorząd.• Aktualizacja obecnego SUIKZP Miasta Siedlce uwzględni zasady idei <i>Transit-Oriented Development</i> poprzez dogęszczenie istniejącej tkanki miejskiej oraz zwiększenie intensywności jej zabudowy w wybranych lokalizacjach, jako rekompensata ograniczenia terenów zabudowy w dalszych obszarach miasta. Jednocześnie uchwalenie nowego Studium spotyka się z problemami natury politycznej.• Zauważono, że należy zweryfikować konieczność instalacji barier dźwiękochłonnych, gdyż poza pozytywnymi aspektami, mają one również negatywny wpływ na jakość wizualną przestrzeni.• Pozytywnie oceniono zadanie dotyczące idei budowy parkingów buforowych, wraz z umożliwieniem kontynuowania podróży autobusem do centrum miasta.• Reorganizacja przestrzeni śródmieścia miasta Siedlce została odebrana jako działanie potrzebne, lecz złożone, z uwagi na różne aspekty konieczne do zmiany.• Wspólny system GIS dotyczący danych planistycznych mógłby ułatwić pracę, lecz konieczne byłoby ujednoczenie treści w nim

	<p>zawartych przez wszystkie gminy. Obecnie mimo udostępniania danych w formie cyfrowej, widoczne są różne standardy tych danych pomiędzy gminami.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaznaczono, że po wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu istnieje problem z późniejszym ich egzekwowaniem i ewentualnym nadzorem. • Zauważono, iż remonty infrastruktury kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym wpływają negatywnie na podróże realizowane koleją do stolicy.
<p>3. Rozwój mobilności aktywnej + Świadomi mieszkańcy MOF</p>	<p>Matryca priorytet-wykonalność, I tura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, wysoka wykonalność: <p>4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>6.2. Poprawa wizerunku transportu publicznego</p> <p>6.3. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, średnia wykonalność: <p>4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>4.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p> <p>6.4. Organizacja wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, niska wykonalność: <p>4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, wysoka wykonalność: <p>6.1. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, średnia wykonalność: <p>4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, niska wykonalność: <p>4.8. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski priorytet, wysoka wykonalność: - • Niski priorytet, średnia wykonalność: <p>4.7. Pilotáže systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski priorytet, niska wykonalność: -

	<p>Matryca priorytet-wykonalność, II tura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, wysoka wykonalność: <p>4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>6.2. Poprawa wizerunku transportu publicznego</p> <p>6.3. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego</p> <p>6.4. Organizacja wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, średnia wykonalność: <p>4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki priorytet, niska wykonalność: <p>4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>4.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p> <p>6.1. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, wysoka wykonalność: <p>4.8. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <ul style="list-style-type: none"> • Średni priorytet, średnia wykonalność: - • Średni priorytet, niska wykonalność: - • Niski priorytet, wysoka wykonalność: <p>4.7. Pilotáže systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niski priorytet, średnia wykonalność: - • Niski priorytet, niska wykonalność: - <p>Wnioski, postulaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podczas pracy zwrócono uwagę na fakt, iż w pierwszej kolejności należy stworzyć i zmodernizować liniową infrastrukturę pieszą i rowerową. • Zaproponowano, aby w większym stopniu wykorzystać potencjał, jaki wiąże się z powstawaniem ścieżek rowerowych
--	---

	<p>i pomyśleć nad stworzeniem informatora turystycznego, w którym przedstawiony mógłby być przebieg ścieżek rowerowych oraz miejsca atrakcyjne turystycznie np. zabytki, miejsca cenne przyrodniczo.</p> <ul style="list-style-type: none">• Stwierdzono, iż konieczne jest odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego, dlatego na etapie planowania przyszłych inwestycji związanych z infrastrukturą liniową, należy uwzględnić budowę odseparowanych ciągów pieszych i rowerowych.
--	--

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

2.2. Wyniki pracy mieszkańców gmin MOF zebrane w czasie warsztatów stacjonarnych

13 czerwca 2023 roku w sali Urzędu Miasta Siedlce przy Skwerze Niepodległości 2 o godzinie 17, odbyło się także spotkanie przedstawicieli wykonawcy opracowania PZMM Gmin MOF Miasta Siedlce z mieszkańcami gmin obszaru funkcjonalnego. Spotkanie rozpoczęło się od powitania przybyłych mieszkańców, a następnie przedstawiono prezentację multimedialną ukazującą proces tworzenia SUMP oraz podsumowującą ustalenia zawarte w raporcie diagnostyczno-strategicznym. Z uwagi na niską frekwencję, zrezygnowano z podziału na stoliki warsztatowe i realizacji grupowania proponowanych działań na macierzy priorytet-wykonalność. W zamian za to, prowadzący spotkanie przedstawili propozycje działań i rozpoczęli dyskusję na temat mobilności Obszaru oraz problemów, które mogą zostać naprawione poprzez planowane w SUMP zadania.

Wnioski i postulaty przedstawione przez mieszkańców w toku spotkania:

- Wyrażono szczególne niezadowolenie z działalności MPK Siedlce. Mieszkańcy zgłosili liczne uwagi dotyczące realizacji rozkładu jazdy, oferty przewozowej w weekendy, a także brak dostosowania odjazdów autobusów do godzin lekcji w siedleckich szkołach. Ponadto skrytykowano ograniczone możliwości zakupu biletów na przejazd komunikacją miejską. W niektórych obszarach miasta (wskazano tutaj teren „za wiaduktem”) są one ograniczone jedynie do pojedynczych punktów.
- Pojawił się głos odnoszący się do poprawy oferty kursów autobusowych na terenie gminy Wiśniew, gdzie w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego pojazdy komercyjnych przewoźników są z reguły przepełnione, przez co dojazd do Siedlec jest utrudniony. Mieszkańcy zmuszeni są więc do dojazdów własnymi samochodami lub podwożenia dzieci do szkół.
- Prowadzona była dyskusja na temat budowy bezpiecznych tras rowerowych w śródmieściu Siedlec. W toku rozmów podejmowane były tematy możliwej reorganizacji przestrzeni ulicy Piłsudskiego. Przedstawiciel Urzędu Miasta Siedlce przytaczał możliwe rozwiązania, które usprawniłyby ruch rowerowy w tej części miasta.
- W toku spotkania wielokrotnie przytaczane były uwagi odnoszące się do problemu z zajęciem przestrzeni chodnika przez parkujące pojazdy, co przyczynia się nie tylko do zmniejszenia atrakcyjności danego miejsca, ale przede wszystkim do ograniczenia swobodnego przemieszczania się pieszych i osób o ograniczonej mobilności oraz zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu.

3. Podsumowanie badań społecznych – etap III

Dnia 5 września 2023 roku w Urzędzie Miasta Siedlce przy Skwerze Niepodległości 2 odbyły się dwa spotkania przedstawicieli Wykonawcy SUMP z reprezentantami Urzędów Miasta i Gmin MOF (o godzinie 11) oraz mieszkańcami Obszaru (o godzinie 17). Spotkania trwające po około 90 minut miały na celu prezentację wyników prac, tj. projektu SUMP i zapoznanie z dalszymi krokami w celu podjęcia działań zmierzających do poprawy sytuacji mobilności w MOF. Dodatkowo, w związku z trwającą procedurą oceny oddziaływania na środowisko dokumentu SUMP przez organy ds. środowiska uczestnicy spotkań zostali poinformowani o możliwości składania uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko.

W pierwszej części spotkania przedstawiciel Wykonawcy przedstawił prezentację multimedialną, która składała się z następujących części:

- SUMP – cykl tworzenia i idea opracowania dokumentu;
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Miasta Siedlce – omówienie elementów składowych opracowania oraz załączników;
- Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko – przedstawienie głównych założeń Prognozy oraz form zgłaszania uwag, tj.:
 - pisemnie, w formie ankiet dostępnych w Biurze Obsługi Interesanta Urzędu Miasta Siedlce (ul. Skwer Niepodległości 2, 08-110 Siedlce);
 - ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Miasta Siedlce (ul. Skwer Niepodległości 2, 08-110 Siedlce);
 - elektronicznie, w formie opiniowania treści konsultowanego dokumentu
 - w Elektronicznym Systemie Konsultacji <https://www.konsultacje.siedlce.pl/>;
 - elektronicznie bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres e-mail: wpr@um.siedlce.pl.

Podczas trwania konsultacji społecznych nie zgłoszono uwag do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz prognozy oddziaływania na środowisko.

Druga część spotkania była czasem dla uczestników na zadawanie pytań dotyczących projektu SUMP i tematyki mobilności. Podczas obu spotkań pojawiły się pytania, które odnosiły się do:

- metodyki wdrażania Planu;
- sposobów monitoringu efektywności działań;
- odpowiedzialności za realizację zapisów Planu;
- elementów Planu odpowiadających na problemy z parkowaniem w Siedlcach;
- rozwoju sieci tras rowerowych, w szczególności w śródmieściu Siedlec;
- relacji między posiadaniem dokumentu SUMP a możliwością pozyskiwania finansowania zewnętrznego.

4. Załączniki

4.1. Kwestionariusz ankiety

Ankieta przeprowadzona metodą CAWI zawierała 16 pytań, spośród których dwa miały możliwość wyboru więcej niż jednej opcji. Pytania od nr 1 do 15 miały formułę zamkniętą z zastrzeżeniem, że w trzech z nich istniała możliwość wpisania własnej odpowiedzi jako uzupełnienie i rozszerzenie odpowiedzi. Udzielenie odpowiedzi na ostatnie pytanie było nieobligatoryjne i służyło wskazaniu subiektywnych opinii mieszkańców na temat mobilności w Gminach MOF Siedlce.

Kwestionariusz ankiety zawierał następujące pytania:

Pytanie 1. Płeć

- Kobieta
- Mężczyzna

Pytanie 2. Wiek

- poniżej 18 lat
- 18-20 lat
- 21-30 lat
- 31-40 lat
- 41-50 lat
- 51-60 lat
- 61-70 lat
- powyżej 70 lat

Pytanie 3. Aktywność zawodowa

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

Pytanie 4. W której gminie Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce Pani/Pan mieszka?

- Miasto Siedlce
- Gmina Siedlce
- Gmina Zbuczyn
- Gmina Mokobody
- Gmina Kotuń
- Gmina Wiśniew

Pytanie 5. Dokąd najczęściej Pani/Pan podróżuje?

- Miasto Siedlce
- Gmina Siedlce
- Gmina Zbuczyn
- Gmina Mokobody
- Gmina Kotuń
- Gmina Wiśniew
- Inne – możliwość wpisania własnej odpowiedzi

Pytanie 6. Ile czasu zajmuje Pani/Panu dotarcie do wskazanych miejsc?

	do 5 min	6-10 min	10-20 min	20-30 min	powyżej 30 min	Nie dotyczy
Praca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Szkoła	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obiekty handlowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miejsca rozrywki i sportu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Szpital / poradnia specjalistyczna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Placówki podstawowej opieki zdrowotnej	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tereny zieleni (parki, skwery, place)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urząd Gminy / Urząd Miasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pozostałe urzędy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 7. Z jakiego środka transportu korzysta Pani/Pan najczęściej?

- Autobus
- Pociąg
- Samochód (kierowca)
- Samochód (pasażer)
- Motocykl / skuter
- Rower
- Taksówka
- UTO (hulajnoga elektryczna)
- Chodzę pieszo

Pytanie 8. Jak często korzysta Pani/Pan ze wskazanego 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	<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"/>
UTO (hulajnoga elektryczna)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 9. Czym kieruje się Pani/Pan przy wyborze środka transportu? Możliwość wyboru kilku 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 10. Ile jest samochodów w Pani/Pana gospodarstwie domowy?

- 1
- 2
- 3 i więcej
- Nie ma

Pytanie 11. Co skłoniłoby Panią/Pana 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 bardziej zadbane 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
- Nie korzystam z samochodu w codziennych podróżach
- Nic nie skłoni mnie do zrezygnowania z samochodu
- Inne - możliwość wpisania własnej odpowiedzi

Pytanie 12. Czy uważa Pani/Pan, że w swoim miejscu zamieszkania samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw?

- Tak
- Nie

Pytanie 13. Jak ocenia Pani/Pan dostępność do infrastruktury parkingowej dla samochodów w MOF Siedlce?

- Brak dostępu
- Niewystarczająca dostępność
- Wystarczająca dostępność
- Przewyższająca potrzeby
- Nie mam zdania

Pytanie 14. Jak ocenia Pani/Pan dostępność do infrastruktury parkingowej dla rowerów (stojaki, stacje samodzielnej naprawy) w MOF Siedlce?

- Brak dostępu
- Niewystarczająca dostępność
- Wystarczająca dostępność
- Przewyższająca potrzeby
- Nie mam zdania

Pytanie 15. Jak ocenia Pani/Pan poszczególne elementy systemu transportowego?

	1 - bardzo źle	2 - źle	3 – nie mam zdania	4 - dobrze	5 - bardzo dobrze
Chodniki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Przejścia dla pieszych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ścieżki rowerowe	<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 do przystanków	<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 Miastem Siedlce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stan 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"/>

Pytanie 16. Wnioski, opinie i przemyślenia dotyczące transportu w gminach MOF Siedlce.

Pytanie otwarte – możliwość wpisania własnej odpowiedzi

5. Spis tabel i wykresów

SPIS TABEL

TABELA 1. PODSUMOWANIE WOLNYCH WNIOSKÓW ANKIETOWANYCH MIESZKAŃCÓW ZEBRANYCH W RAMACH ANKIETY CAWI.....	22
TABELA 2. ZESTAWIENIE UCZESTNIKÓW PORANNEGO SPOTKANIA PRZY STOLIKACH WARSZTATOWYCH	27
TABELA 3. WNIOSKI Z CZĘŚCI WARSZTATOWEJ SPOTKANIA Z PRZEDSTAWICIELAMI GMIN MOF SIEDLCE	28
TABELA 4. ZESTAWIENIE UCZESTNIKÓW WIECZORNEGO SPOTKANIA PRZY STOLIKACH WARSZTATOWYCH	37
TABELA 5. WNIOSKI Z CZĘŚCI WARSZTATOWEJ SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI GMIN MOF SIEDLCE.....	37
TABELA 6. ZESTAWIENIE STOLIKÓW WARSZTATOWYCH SPOTKANIA Z PRZEDSTAWICIELAMI SAMORZĄDÓW MOF.....	43
TABELA 7. MACIERZ PRIORYTET-WYKONALNOŚĆ	45
TABELA 8. WNIOSKI Z CZĘŚCI WARSZTATOWEJ SPOTKANIA Z PRZEDSTAWICIELAMI GMIN MOF SIEDLCE	45

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1. STRUKTURA PŁCI OSÓB UCZESTNICZĄCYCH W BADANIU ANKIETOWYM [%]	4
WYKRES 2. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA ANKIETOWANYCH [%].....	5
WYKRES 3. KIERUNKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW W MOF SIEDLCE W PODZIALE NA GMINY [%]	5
WYKRES 4. KIERUNKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW W MOF SIEDLCE [%].....	6
WYKRES 5. CZAS DOTARCIA DO WSKAZANYCH PUNKTÓW DOCELOWYCH Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA [%].....	6
WYKRES 6. POPULARNOŚĆ WYBRANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W MOF SIEDLCE [%]	7
WYKRES 7. POPULARNOŚĆ WYBRANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH MOF MIASTA SIEDLCE [%].....	8
WYKRES 8. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻY DANYM ŚRODKIEM TRANSPORTU W MOF MIASTA SIEDLCE [%]	9
WYKRES 9. CZYNNIKI WARUNKUJĄCE WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU [%]	10
WYKRES 10. LICZBA SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH MIESZKAŃCÓW MOF MIASTA SIEDLCE [%].....	11
WYKRES 11. CZY UWAŻASZ, ŻE W TWOIM MIEJSCU ZAMIESZKANIA SAMOCHÓD JEST NIEZBĘDNY DO WYGODNEGO ZAŁATWIENIA CODZIENNYCH SPRAW? [%]	11
WYKRES 12. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZMIANĘ SAMOCHODU NA INNY ŚRODEK TRANSPORTU, KATEGORIA 1: POPRAWA PŁYNNOŚCI KURSÓW AUTOBUSÓW [%]	12
WYKRES 13. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZMIANĘ SAMOCHODU NA INNY ŚRODEK TRANSPORTU, KATEGORIA 2: STWORZENIE ALTERNATYWNYCH POŁĄCZEŃ W RAMACH SIECI TRANSPORTU [%]	12
WYKRES 14. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZMIANĘ SAMOCHODU NA INNY ŚRODEK TRANSPORTU, KATEGORIA 3: ELEMENTY POPRAWY KOMFORTU PODRÓŻOWANIA KOMUNIKACJĄ [%].....	12
WYKRES 15. KATEGORIE CZYNNIKÓW MOGĄCE WPŁYNAĆ NA ZMIANĘ SAMOCHODU NA INNY ŚRODEK TRANSPORTU [%].....	13
WYKRES 16. OCENA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY PARKINGOWEJ DLA SAMOCHODÓW W MOF MIASTA SIEDLCE [%].....	14
WYKRES 17. OCENA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY PARKINGOWEJ DLA ROWERÓW W MOF MIASTA SIEDLCE [%].....	14
WYKRES 18. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO [%].....	15
WYKRES 19. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW MIASTA SIEDLCE [%]	16
WYKRES 20. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GMINY SIEDLCE [%]	17
WYKRES 21. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GMINY ZBUCZYN [%].....	18
WYKRES 22. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GMINY MOKOBODY [%]	19

WYKRES 23. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GMINY KOTUŃ [%]	20
WYKRES 24. OCENA WSKAZANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GMINY WIŚNIEW [%]	21