

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO**



RAPORT Z BADAŃ FGI

Kraków, październik 2023 r.



Wykonawca:
VIA VISTULA Sp. z o.o.
ul. Nowowiejska 35/5
30-052 Kraków



Zamawiający:
Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego
Ul. Rudzka 13C
44-200 Rybnik



Sfinansowano w ramach reakcji Unii Europejskiej na pandemię COVID-19

Spis treści

1	Wstęp	6
1.1	Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami/NGO	7
1.2	Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami i JST	10
2	Wyniki	14
2.1	Wywiad 1.....	14
2.2	Wywiad 2.....	19
2.3	Wywiad 3.....	23
2.4	Wywiad 4.....	29
2.5	Wywiad 5.....	34
2.6	Wywiad 6.....	38
2.7	Wywiad 7.....	44

1 Wstęp

W ramach prac związanych z tworzeniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego zaplanowano badania jakościowe służące głębszemu poznaniu sytuacji mobilności na terenie Subregionu, a także potencjalnych możliwości zmian. Wyników badań nie można generalizować na całą populację.

Wywiady FGI – badania grup fokusowych zostały zrealizowane w dniach 8-12 maja 2023 r.. Rekrutacją osób do grup zajmował się Zamawiający. Rolą Wykonawcy było przeprowadzenie i analiza wywiadów.

Wywiady właściwe były poprzedzone badaniem pilotażowym przeprowadzonym na pracownikach Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Wywiady zostały zrealizowane w siedmiu grupach fokusowych:

Tabela 1 Grupy fokusowe FGI

Data	Miejsce	Rodzaj grupy	Frekwencja
8 maj 2023 13.00	Rybnik Halo Rybnik	Mieszkańcy	11 osób
9 maj 2023 9.00	Radlin Urząd Miasta Radlin	Mieszkańcy + przedstawiciele NGO	6 osób
9 maj 2023 13.00	Żory Miejska Biblioteka Publiczna	Mieszkańcy + przedstawiciele JST	8 osób
10 maj 2023 9.00	Wodzisław Śląski Dworzec Kolejowy Warsztatownia	Mieszkańcy	6 osób
10 maj 2023 13.00	Czerwionka-Leszczyny Centrum Kulturalno- Edukacyjne	Mieszkańcy	6 osób
11 maj 2023 13.00	Rydułtowy Szarłota Lab	Mieszkańcy + przedstawiciele NGO	7 osób
12 maj 2023 9.00	Racibórz Urząd Miasta	Mieszkańcy + przedstawiciele JST	14 osób

W wywiadach uczestniczyli także, w roli obserwatorów, przedstawiciele Zamawiającego.

Wywiady zostały przeprowadzone zgodnie ze scenariuszami zawartymi w Raporcie metodycznym.

Każde ze spotkań było nagrywane (dźwięk) oraz sporządzana była także na bieżąco **notatka**.

1.1 Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami/NGO

SCENARIUSZ ZOGNISKOWANEGO WYWIADU GRUPOWEGO:

JAKIEGO SYSTEMU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI CHCEMY NA TERENIE SUBREGIONU ZACHODNIEGO? – BADANIE Z NGO I MIESZKAŃCAMI INFORMACJA DLA MODERATORA

Przed przystąpieniem do FGI, zapoznaj się z instrukcją jego prowadzenia, przygotuj materiały dydaktyczne. Pamiętaj, że niniejszy scenariusz jest materiałem przeznaczonym wyłącznie dla Ciebie. Służy jako podstawa do organizacji FGI oraz robienia ewentualnych notatek z wywiadu pogłębionego.

Metoda badawcza: zogniskowany wywiad grupowy (FGI)

Czas trwania FGI: od 90-150 minut (w zależności od przebiegu wywiadu)

Potrzebne materiały: tablica typu flipchart, papier, markery, sprzęt audio rejestrujący przebieg badania, mapa obszaru, który obejmuje SUMP.

Metody pracy: dyskusja grupowa, burza mózgów, mapa myśli.

Imię i nazwisko moderatora	
Miejsce realizacji badań:	
Oznaczenie grupy fokusowej:	
Liczba osób obecna podczas wywiadu (na podstawie listy obecności):	

*całość tabeli wypełnia moderator

PRZEBIEG BADANIA

1. Część wstępna:

Respondenci zapoznają się z mapą Subregionu Zachodniego w formacie A2. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem SUMPa. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Subregionu Zachodniego. Następnie moderator krótko przedstawia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi o przedstawienie się uczestników grupy badawczej.

Pytania wprowadzające:

- a. Czy się Państwo zajmują na co dzień?
- b. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?

2. Mapa myśli:

Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji.

- a. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego? Jakie typy działań, inwestycji przychodzi Państwu do głowy?

- b. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

3. Dyskusja grupowa:

a. PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

- i. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
- ii. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
- iii. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
- iv. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
- v. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
- vi. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
- vii. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?

b. PRIORYTET II – Rowery + piesi

- i. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
- ii. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
- iii. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
- iv. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
- v. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?

c. PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

- i. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
- ii. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
- iii. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
- iv. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?

- v. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
 - vi. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?
 - vii. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?
- d. PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań
- i. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zmierzaniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?
 - ii. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?
 - iii. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?
 - iv. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?
- e. OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne
- i. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadaża za rozwojem przestrzennym?
 - ii. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
 - iii. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
 - iv. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
 - v. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
 - vi. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- f. OBSZAR – powiązania zewnętrzne
- i. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?

- ii. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
- iii. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiazań transgranicznych w kierunku Czech?
- g. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla OF

4. Zamknięcie FGI:

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego. Następnie moderator zegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

1.2 Scenariusz wywiadu FGI – z mieszkańcami i JST

SCENARIUSZ ZOGNISKOWANEGO WYWIADU GRUPOWEGO:
 JAKIEGO SYSTEMU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI CHCEMY NA TERENIE SUBREGIONU ZACHODNIEGO? – BADANIE Z MIESZKAŃCAMI I PRZEDSTAWICIELAMI JST INFORMACJA DLA MODERATORA

Przed przystąpieniem do FGI, zapoznaj się z instrukcją jego prowadzenia, przygotuj materiały dydaktyczne. Pamiętaj, że niniejszy scenariusz jest materiałem przeznaczonym wyłącznie dla Ciebie. Służy jako podstawa do organizacji FGI oraz robienia ewentualnych notatek z wywiadu pogłębionego.

Metoda badawcza: zogniskowany wywiad grupowy (FGI)

Czas trwania FGI: od 90-150 minut (w zależności od przebiegu wywiadu)

Potrzebne materiały: tablica typu flipchart, papier, markery, sprzęt audio rejestrujący przebieg badania, mapa obszaru, który obejmuje SUMP.

Metody pracy: dyskusja grupowa, burza mózgów, mapa myśli.

Imię i nazwisko moderatora	
Miejsce realizacji badań:	
Oznaczenie grupy fokusowej:	
Liczba osób obecna podczas wywiadu (na podstawie listy obecności):	

**całość tabeli wypełnia moderator*

PRZEBIEG BADANIA

5. Część wstępna:

Respondenci zapoznają się z mapą Subregionu Zachodniego w formacie A2. W ramach części wstępnej następuje przywitanie uczestników grupy badawczej. Moderator przedstawia się, dziękuje za przybycie i przedstawia informacje o tym, że badanie będzie przeprowadzone w związku z opracowywaniem SUMPa. Moderator przedstawia uczestnikom krótką informację na temat Subregionu Zachodniego. Następnie moderator krótko przedstawia formy pracy (czas trwania FGI, informacja o rejestracji dźwięku, zapewnienie o poufności i anonimowości) oraz cele badania. Po wprowadzeniu moderator prosi o przedstawienie się uczestników grupy badawczej.

Pytania wprowadzające:

- a. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
- b. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?

6. Mapa myśli:

Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji.

- a. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego? Jakie typy działań, inwestycji przychodzi Państwu do głowy?
- b. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

7. Dyskusja grupowa:

a. PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

- i. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
- ii. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
- iii. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
- iv. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
- v. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
- vi. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
- vii. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
- viii. Czy występują jakieś bariery związane ze wspólną organizacją transportu publicznego? Co nimi jest? Jak można je przezwyciężyć? Kto powinien odpowiadać za całość organizacji systemu transportu? Jak to wygląda z perspektywy mieszkańca?

b. PRIORYTET II – Rowery + piesi

- i. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?

- ii. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
 - iii. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
 - iv. Jakie są główne bariery we współpracy pomiędzy samorządami przy tworzeniu spójnej sieci dróg rowerowych i pieszych?
 - v. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
 - vi. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
- c. PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany
- i. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
 - ii. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
 - iii. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
 - iv. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
 - v. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
 - vi. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?
 - vii. Jak Państwo postrzegają pobieranie opłat za parkowanie?
 - viii. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?
- d. PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań
- i. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?
 - ii. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?
 - iii. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?
- e. PRIORYTET V – Współpraca subregionalna
- i. Jak w Państwa ocenie można zintegrować działania związane z zarządzaniem systemem transportowym Subregionu?
 - ii. Czy istniejące struktury współpracy (np. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Woj. Śląskiego) są wystarczające? Co należałoby zmienić aby współpraca przebiegała lepiej?

- iii. Jak wygląda wymiana wiedzy pomiędzy samorządami? Czy istnieje konieczność organizowania platformy wymiany wiedzy? Jak można włączyć w te procesy mieszkańców?
- f. OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne
- i. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadaża za rozwojem przestrzennym?
 - ii. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
 - iii. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
 - iv. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
 - v. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
 - vi. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
- g. OBSZAR – powiązania zewnętrzne
- i. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
 - ii. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
 - iii. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?
 - iv. Jak wygląda współpraca z samorządami sąsiednich jednostek terytorialnych?
- h. Wolne wnioski i uwagi, pomysły do planu mobilności dla OF

8. Zamknięcie FGI:

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, ponowne zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego. Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

2 Wyniki

2.1 Wywiad 1

Pytania wprowadzające:

1. Czym się Państwo zajmują na co dzień?

Członkowie stowarzyszeń:

- KTK Rybnik,
- Izba Przemysłowo – Handlowa,
- Oligos,
- Rada Seniorów,
- Uniwersytet III Wieku,
- mieszkańcy Subregionu.

2. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?

Pieszo, autobusem, rowerem, samochodem

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

1. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?

- **synchronizacja i dobra logistyka połączeń,**
- **zwiększenie liczby autobusów i połączeń,**
- **przemieszczanie się na piechotę,**
- **gaszenie silników na postojach, w tym komunikacji autobusowej,**
- **transport miejski,**
- **wyprowadzenie transportu z centrum miasta.**

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- **zwiększenie liczby połączeń,**
- **dostosowanie rozkładu jazdy (godzin odjazdów) do rzeczywistych potrzeb mieszkańców,**
- **dostosowanie rozkładu jazdy (godzin odjazdów) w weekendy,**
- **przywracanie zlikwidowanych połączeń (m.in. do Katowic),**
- **dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji autobusowej do obciążenia (ilości pasażerów).**

2. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

Zwiększenie liczby połączeń komunikacji autobusowej z uwzględnieniem potrzeb pasażerów, z dobrą logistyką połączeń (dedykowanym pracownikiem do obsługi logistyki tych działań).

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

1. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?

Wskazano, że jest problem z połączeniami, zwłaszcza w późnych godzinach popołudniowych oraz wieczornych. Komunikacja nie jest skorelowana. Często autobus odjeżdża zanim przyjedzie pociąg, czy inny autobus. Również zwrócono uwagę, że cały czas systematycznie ubywa połączeń.

2. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?

Zwrócono uwagę, że najważniejsze jest odpowiednie skorelowanie i logistyka połączeń, a tego nie ma. Zwrócono uwagę, że ze względu na coraz większy udział osób starszych w społeczeństwie jest to zwłaszcza istotne w okolicy szpitali, przychodni, czy cmentarza.

Dodano, że zarówno parkingi, jak autobusy powinny być bezpłatne aby to zadziałało.

Co do hulajnóg, czy rowerów, to zgłoszono, że mieszkańcy jeżdżą na nich po chodnikach z dużą prędkością co stwarza zagrożenie dla pieszych. Do tego porzucanie hulajnóg gdzie popadnie jest również sporym problemem.

3. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?

Zgłoszono, że jest widoczny brak zrozumienia problemu przez niektórych lokalnych przewoźników autobusowych, którzy oczekują, że kolej PKP dostosuje swoje połączenia do przewoźników autobusowych. Dodano, że w pandemii niektóre miasta w subregionie honorowały swoje bilety, aktualnie już niestety nie ma to miejsca, a było to dobre rozwiązanie.

4. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?

Wskazano, że często konsultacje i postulowane na nich wnioski nie są brane pod uwagę. Do tego nowe procedury związane ze skanowaniem biletu przy każdym wejściu do autobusu (bilety miesięczne) komplikują korzystanie. Zawiłość i różnorodność biletów oraz procedur mocno zniechęca do korzystania z transportu publicznego.

5. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?

Wskazano, że zarówno na komunikacji kolejowej, jak i komunikacji autobusowej. Jest to zależne od dostępności infrastruktury w różnych lokalizacjach w subregionie.

6. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?

Zwrócono uwagę, że kierowcy autobusów jeżdżą niebezpiecznie, wskazano przykład osoby (uczestniczki FGI), która doznała poważnego uszkodzenia nosa podczas ostrego hamowania. Kierowca nie zareagował w odpasieni sposób, nie zawiadomił pogotowia – poszkodowana została sama. Takie sytuacje mocno zniechęcają. Wskazano na potrzebę obecności pasów w komunikacji zbiorowej. Większa przejrzystość procedur. Kuriozum sprawy jest czytnik e-karty, gdzie należy wybrać na ekranie rodzaj przejazdu, etc. – co w sytuacji osoby niewidomej, czy niedowidzącej. Do tego zgłoszono, że te czytniki są coraz częściej niesprawne. Również powinien się poprawiać stan wiat przystankowych (odśnieżanie, ławki, sama lokalizacja w stosunku do przystanku, etc.).

7. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Musiałyby się poprawić jakość tej infrastruktury (parkingi, punkty przesiadkowe) i skomunikowanie (dojazdy np. do dworców). Co do płatnego parkowania, to generalnie stwierdzono, że opłaty za parkowanie nie powinny być zwiększane. Również powiedziano, że jest to związane z kalkulowaniem czasu przejazdu – dopóki ten przejazd samochodem będzie dużo krótszy, dopóty kierowcy będą wybierali samochód.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

1. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
W Rybnickich lasach wskazano, że po wycince wygląda to bardzo źle. Te szlaki są zaniedbane, miejscami nawet niebezpieczne (Szlak Żelazny). W samym mieście ścieżki są bardzo dobre (co 2 lata są odnawiane), natomiast w innych miastach już nie.
2. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Brakuje ścieżek pomiędzy regionami – brakuje współpracy na poziomie gmin.
Dodano, że dla osób niewidomych powinna być wyraźna granica pomiędzy chodnikiem, a ścieżką rowerową.
3. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Powinna ta współpraca być realizowana pomiędzy gminami aby to było spójne i nie kończyło się na granicy miasta lub gminy.
4. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Zwrócono uwagę, że osoby starsze często mają zaburzoną równowagę i tutaj wchodzi w grę, tylko rowery 3 kołowe.
5. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
Brakuje ich zwłaszcza poza centrami miast.

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

1. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
Jako niebezpieczne wskazano ulicę Rudzką (Rybnik) oraz główne skrzyżowanie w Rudach. Do tego ulica Zdrojowa w Jastrzębiu Zdroju. Do tego zwrócono uwagę, że stan przejść dla pieszych i ich oznakowanie jest kiepskie.
2. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Tak w Rudach, Jastrzębiu nagminnie. Natomiast w Rybniku, czy Wodzisławiu od czasu do czasu.
3. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?

Tak, do tego również samochody osobowe które podjeżdżają do piekarni, paczkomatu i blokują chodnik.

4. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Jest sporo paczkomatów i to jest dobre pokrycie topograficzne.
5. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
Rudzka, Reymonta (Rybnik). Do tego zdarzają się źle oznakowane przejścia dla pieszych.
6. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?
Z jednej strony wskazano, że centra miast powinny być wolne od samochodów niespełniających norm, ale również motocykli.
Pojawił się natomiast głos, że należy takie ograniczenia robić rozważnie, ponieważ spowoduje to obumieranie małych działalności gospodarczych (kawiarni, gastronomi, etc.), gdyż ludzie są wygodni i jeżeli nie będą mogli podjechać, to nie pojadą w ogóle.
7. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?
Wskazano, że nie są skłonni (wzbudziło to spore emocje). Ewentualnie gwarancja miejsca pod pracą mogłaby być argumentem za. Powiedziano natomiast, że pierwsze 90 minut parkowania w mieście powinno być darmowe, a każda kolejna godzina powinna być płatna na poziomie 2 zł/ h.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

1. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?
W Rybniku wskazano, że organizacje raczej są zapraszane na konsultacje. Różnie jest natomiast z uwzględnianiem sugestii na temat omawianego tematu.
2. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?
Wskazano, że brakuje miejsc, gdzie można zostawić, czy przypiąć rower. Dodano, że muszą być wprowadzane usprawnienia, promocja jest drugorzędną kwestią.
3. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?
Musi być dobra oferta tej komunikacji transportowej (w Rybniku nie ma dworca autobusowego!) Zwrócono uwagę na seniorów, którzy niejednokrotnie są wykluczeni cyfrowo i dla nich ważna jest informacja analogowa (pisana) na przystankach.
4. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Zwrócono uwagę, że mieszkańcy raz nie są tak aktywni, jak byśmy od nich tego oczekiwali, dwa zniechęcają się ponieważ wiele ich wniosków, czy inicjatyw nie jest uwzględnianych w realizacjach w subregionie.

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

1. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadąża za rozwojem przestrzennym?
Nie nadąża. Podano przykład osiedla w Jastrzębiu Zdroju (ul. Jesionowa), gdzie nie ma żadnego połączenia komunikacją publiczną.
2. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
Przykładem są Rudy. O godzinie 18:00 bez samochodu nie ma możliwości dojechania z Rybnika do Rud.
3. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
W ramach Rybnika te usługi są dostępne, ale np. w Jastrzębiu Zdroju brakuje oferty kulturalnej (nie ma teatru) i osoby muszą dojeżdżać do Rybnika.
4. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
W przypadku mieszkanki Jastrzębia Zdroju, rozpatruje ona taką ewentualność (np. do Rybnika).
5. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Tak wielokrotnie, zwłaszcza w godzinach wieczornych, czy w czasie weekendu.
6. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
Głównie jest to spokój i cisza. Niestety występuje tutaj potrzeba posiadania samochodu.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

1. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
Tak, na kierunku Ustronia, Gliwic, Wisły, Katowice, Wrocław, Opole, Poznań, Kraków. Najważniejsze są Katowice, następnie Gliwice.

2. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?

W przypadku transportu zbiorowego, to do miast sąsiednich różnie to wygląda, ale generalnie połączeń jest za mało. Co do ścieżek, to potrzebna jest poprawa tej infrastruktury (głównie brakuje tej ciągłości).

3. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?
Tak, potrzeba połączeń z Cieszynem, Ostrawą (jest przez Bogumin).

2.2 Wywiad 2

Pytania wprowadzające:

3. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
 - Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego
 - przedstawiciele JST,
 - radny,
 - mieszkańcy Subregionu.
4. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?
Pieszko, autobusem, rowerem rekreacyjnie, samochodem, pociąg na dłuższych trasach poza subregion

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

3. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?
 - pociąg,
 - autobus,
 - rower,
 - pieszo.

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- innowacyjny nowoczesny tabor (PKP, autobusy),
 - ścieżki rowerowe (usieciowanie regionu),
 - stanowiska ładowania samochodów elektrycznych,
 - poprawa infrastruktury drogowej oraz infrastruktury dla pieszych,
 - usieciowanie połączeń komunikacyjnych przez 1 przewoźnika.
4. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?
Zainwestowanie w nowoczesny tabor oraz zwiększenie liczby kursów transportu publicznego.

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

8. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
Wskazano, że jest problem z połączeniami między gminami ze względu na częstotliwość kursów. W weekendy jest jeszcze gorzej. Są problemy zwłaszcza w aspekcie dojeżdżania do szkół średnich, które są zlokalizowane w większych miastach (np. Rybnik, Wodzisław Śl.). Połączenia są bardzo słabo dostosowane do godzin rozpoczęcia zajęć szkolnych, czy pracy.
9. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
Zwrócono uwagę, że to się już dzieje. Jest to widoczne zwłaszcza w okolicach dworców PKP, czy dzikich miejsc przy autostradach, gdzie mieszkańcy dojeżdżają swoimi samochodami i przesiadają się do 1 samochodu aby dojechać do pracy. Kwestię dojazdu rowerem utrudnia klimat i pogoda oraz możliwość przygotowania się do pracy po dojechaniu rowerem (prysznic, możliwość przebrania). Hulajnoga raczej jest dla młodszych mieszkańców.
10. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
Głównie wskazano na integrację autobusów, ale również autobusów i kolei. Zgłoszono, że mnogość przewoźników powoduje spore utrudnienia. Powinien być jeden system, gdzie będzie jeden bilet czasowy, jeden system informacji.
11. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
Czystość i zwiększona częstotliwość kursów, ale również większa liczba kursów wczesno rannych i późnowieczornych. Do tego połączenia powinny być dostosowane (potrzeba diagnozy) do obciążenia konkretnych linii w ciągu dnia.
12. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
Wskazano, że tym kręgosłupem w mieście powinny być autobusy. Natomiast do połączeń z innymi miastami można wykorzystać kolej.
13. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, że głównie, to zwiększona liczba kursów w ciągu dnia.
14. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Obecność parkingów przy węzłach przesiadkowych oraz zwiększona częstotliwość połączeń. Zwiększenia stawki za parkowanie nie ma sensu, kiedy brakuje połączeń. W mieście jest sporo miejsc przy centrach handlowych. Generalnie parkowanie w mieście jest bezpłatne.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

6. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Wskazano, że zwarta i gęsta zabudowa uniemożliwia tworzenie ścieżek rowerowych. Aktualnie funkcjonuje 1 ścieżka rowerowa.
7. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Wskazano, że ważnym połączeniem była by ścieżka z Wodzisławia Śl. do Rybnika przez Radlin (musiałaby biec terenami Lasów Państwowych)
8. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Zwrócono uwagę, że ścieżki rowerowe aktualnie są mocno obwarowane przepisami i wytycznymi, co do ich parametrów. To uniemożliwia lokalnie tworzenie takowych.
9. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Ścieżki powinny powstać, zarówno te rekreacyjne (tu jest łatwiej bo to głównie w lasach i przez tereny zielone) oraz przy drogach (tu jest bardzo duży problem).
10. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
Generalnie są. Zwrócono uwagę, że w mieście jest ulica, gdzie mieszkańcy najpierw chcieli chodnik, kiedy inwestycję rozpoczęto, to mieszkańcy się rozmyślili (chcieli tylko sam chodnik, ale przy okazji kanalizacji deszczowej, czy poprawy nawierzchni drogi już nie) – aktualnie inwestycja jest wstrzymana.

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

8. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
Ze względu na zwartą zabudowę, nie ma możliwości poszerzania dróg. Z tego względu stosuje się rozwiązania w mieście zwalniające ruch. Dodano, że ten poziom bezpieczeństwa się poprawia zwłaszcza w okolicach przejść dla pieszych, które są np. doświetlane, czy lepiej oznakowane dla kierowców. Cały czas jest kładziony nacisk na poprawę sytuacji na przejściach dla pieszych.
9. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Tak, ponieważ lokalnie działa kopalnia.
10. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Raczej nie ma takiego problemu.
11. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Jest bardzo dużo, nawet przy szkołach.
12. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
Wskazano, że są miejsca (np. ulica Rydułtowska i Rymera), gdzie zabiegano o odcinkowy pomiar prędkości, ale jest problem z ITS-em, który twierdzi, że nie da się tego zrobić.

13. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?

Wskazano, że lokalnie Radlin to za małe miasto i nie da się tego zrobić (za odważna koncepcja).

14. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?

W mieście nie ma problemów z parkowaniem.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

5. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorządy informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?

Wskazano, że mieszkańcy często są niezdecydowani, np. najpierw chcieli chodnik, potem się wycofali. Dodano, że pewne decyzje powinny być oparte o wiedzę ekspercką, a nie o wolę mieszkańców.

6. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?

Wskazano, że brakuje tej oferty, którą można by promować (słabe połączenia, za mało ścieżek). Dodano, że lokalna szkoła wręcz zniechęca dzieci do jeżdżenia na rowerze, twierdząc, że 10-latkowie są do tego za młodzi.

7. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?

Młodzi media społecznościowe, starsi – informacja na tablicach w miejscach wsiadania do transportu zbiorowego.

8. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Zwrócono uwagę, że były próby angażowania mieszkańców w procesy konsultacyjne. Niestety wyniki takich rozmów/ ankiet nie dawały jednoznacznej odpowiedzi (tyle było za, co i przeciw).

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

7. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadąża za rozwojem przestrzennym?

Nie nadąża. Aktualnie 1 mieszkaniec może mieć 2-3 samochody – brakuje miejsc parkingowych. Co do komunikacji, to miasto stara się tworzyć nowe przystanki, ale są miejsca, że jest tak mało miejsca, że się nie da.

8. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?

W przypadku osiedli domów 1 rodzinnych są wąskie uliczki, gdzie technicznie autobus nie wjedzie. Dodano, że dostępność możliwej komunikacji, często determinuje wybór szkół średnich przez lokalną młodzież.

9. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
W mieście z punktu widzenia urzędnika brakuje Wydziału Budownictwa i Architektury (jest w powiecie). Natomiast infrastruktura dla mieszkańców jest raczej na miejscu. Brakuje natomiast szkoły średniej (jest w Rybniku, Wodzisławiu Śl.).
10. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
Determinuje to wiek mieszkańców. Młodzież i dzieci muszą dojeżdżać do szkoły, również starsi będą tracić uprawnienia do prowadzenia samochodu.
11. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Wskazano, że dużo zależy od samozaparcia. Podano przykład mamy, która dowoziła dziecko kilka razy w tygodniu do Wisły (trenowało skoki).
12. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
Spokój

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

4. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
W zasadzie połączenia są. Większym problemem jest przeciążenie dróg i szukanie mniejszych dróg (bajpasów), które będą ten ruch rozładowywać. Brakuje danych co do oczekiwanych kierunków, wskazano na potrzebę diagnozy w tym kierunku.
5. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
Są podejmowane rozmowy, ale są tu podejmowane rozmowy. Problem są wozokilometry.
6. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?
Wskazano, że połączenia kolejowe na tym kierunku są dostępne. Zwłaszcza, kiedy podjedzie się do Bogumina, to z stamtąd jest wiele różnych połączeń na różnych kierunkach.

2.3 Wywiad 3

Pytania wprowadzające:

5. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
- Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego,
 - przedstawiciele JST,

- były pełnomocnik prezydenta, który zajmował się organizacją bezpłatnej komunikacji w mieście Żory,
- przedstawiciele Żorskiego Parku przemysłowego (+ KSENON – Akcelerator biznesowy),
- przedstawiciele Klubu Turystyki Kolarskiej,
- działacze społeczni,
- mieszkańcy Subregionu.

6. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?

Pieszko, autobusem, rowerem, samochodem, bezpłatna komunikacja autobusowa, pociąg na dłuższych trasach poza subregionem.

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

5. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?

- pociąg,
- ścieżki rowerowe,
- chodniki rowerowe + drogi rowerowe,
- autobusy,
- komunikacja zbiorowa,
- obwodnice.

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- budowa infrastruktury (obwodnice + chodniki + drogi rowerowe),
- inwestycje w tabor,
- budowa punktów i węzłów przesiadkowych,
- budowa piętrowych parkingów,
- inteligentne systemy zarządzania ruchem.

6. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

Budowa infrastruktury (obwodnice + chodniki + drogi rowerowe),

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

15. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?

W przypadku wyjazdów poza subregion, czy do innych miast subregionu, to w weekendy bardzo słabo, a wieczorem praktycznie nie ma połączeń czy to autobusowych, czy to kolejowych. W tygodniu natomiast bezpłatna komunikacja jest dostosowana do potrzeb pracowników, czy uczniów (również w niektóre soboty).

16. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?

Powiedziano, że mieszkańcy sami się organizują (dzikie węzły). Umawiają się w 1 punkcie w regionie, gdzie dojeżdżają swoimi samochodami, tam wsiadają w 4-5 osób do 1 samochodu i jadą do pracy. Wskazano, że dzieje się tak na kierunku Gliwickim. Krytycznym jest czekanie na bezpłatną komunikację – jest pewna granica czasu, którą mieszkańcy są skłonni akceptować czekając na komunikację zbiorową. Dodano, że kobiet posiadające dzieci, ze względu na ich dowożenie/ odwożenie nie są zainteresowane takimi rozwiązaniami.

17. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
Komunikacja w mieście jest darmowa. Co do integracji to wskazano, że głównie sąsiednie gminy do tego z Jastrzębiem Zdroju i Rybnikiem. System informacji powinien być jeden (unifikacja systemu w subregionie). Dodano, że były próby unifikacji biletu, ale Covid pokrzyżował plany.
18. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
Większa liczba połączeń, unifikacja, integracja. Boksy i stojaki przy przystankach z których odjeżdżają autobusy komunikacji międzymiastowej.
19. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
W ramach miast powinien opierać się o transport autobusowy.
20. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, że wybór środka transportu determinuje wielkość rodziny i cena biletu.
21. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Większa liczba połączeń, unifikacja, integracja rozkładów jazdy.
22. Czy występują jakieś bariery związane ze wspólną organizacją transportu publicznego? Co nimi jest? Jak można je przezwyciężyć? Kto powinien odpowiadać za całość organizacji systemu transportu? Jak to wygląda z perspektywy mieszkańca?
Miasta i gminy w regionie są bardzo różne. Powoduje to, że te potrzeby są bardzo różne. Do tego urbanistyka i zabudowanie terenu jest sporym utrudnieniem. Również wielu organizatorów utrudnia takie rozwiązania.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

11. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Brakuje spójności poza miastem. W samym mieście są i nawet na nienajgorszym poziomie. Aktualnie jest realizowany projekt ścieżek w ramach krajowej trasy nr 12.
12. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)

Dodano, że ważnym jest aby szlaki turystyczne powinny być poza centrami. Natomiast trasy dla mieszkańców pozwalające się przemieszczać w celach dojazdowych, czy do szkoły, czy do pracy, to te powinny być realizowane w centrach miast.

13. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Był projekt połączenia ścieżek rowerowych Żor z ościennymi lokalizacjami, ale trafił od „do szuflady”. Dodano, że brakuje chęci współpracy, np. z Lasami Państwowymi. Ważną barierą jest bariera finansowa.
14. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Dobra infrastruktura, w tym miejsca, gdzie można zostawić rower. Podano przykład Czech, gdzie ścieżki rowerowe są np. umiejscowione na wałach nad rzekami.
15. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
W centrum bardzo dobrze, na obrzeżach gorzej. Zwrócono uwagę, że w mieście jest kiepskie oświetlenie chodników – nie widać pieszych wieczorem, czy w nocy.

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

15. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
DK81 jest największym wyzwaniem.
16. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Ruch występuje na autostradzie A1, która biegnie do Ostrawy. Do tego problem występuje na obwodnicy Żor.
17. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Tylko w okolicach starego miasta.
18. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Na każdym osiedlu jest minimum 1 paczkomat.
19. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
W mieście, tam gdzie była tak potrzeba, to ruch uspokoiono. Dodano, że każda poprawa jakości odcinka drogi powoduje, że kierowcy jada na nim szybciej.
20. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?
Wskazano, że emisja z transportu to 5-6 % całościowej emisji (reszta to głównie ogrzewanie budynków).
21. Jak Państwo postrzegają pobieranie opłat za parkowanie?
W mieście raczej nie brakuje miejsc, do tego cały czas powstają nowe, więc nie ma takiej potrzeby.

22. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?

Miasto cały czas zwiększa liczbę miejsc parkingowych. Dużym problemem jest parkowanie przy strefa przemysłowych, gdzie te miejsca szybko się zapychają.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

9. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?

Wskazano, że ten przepływ jest kiepski. Brakuje takich informacji na FB. Osoby zainteresowane znajdują, ale brakuje takiej informacji przestrzeni publicznej.

10. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?

Wskazano, że komunikacja w mieście jest darmowa i ta promocja nie ma sensu.

11. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?

Problemem są osoby starsze, które są często w grupie wykluczonej cyfrowo. Najlepiej sprawdzają się tutaj „ambony w parafiach”. Również wspomniano o lokalnych gazetach.

12. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Zwrócono uwagę, że pewne rzeczy są konsultowane, ale z tą aktywizacją jest różnie. Głównym problemem jest przekaz informacji (jej docieralność) oraz postawa mieszkańców.

PRIORYTET V – Współpraca subregionalna

1. Jak w Państwa ocenie można zintegrować działania związane z zarządzaniem systemem transportowym Subregionu?

Najlepsza byłaby 1 idea zarządcy/ koordynatora tego systemu. MZK się nie sprawdziło.

2. Czy istniejące struktury współpracy (np. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Woj. Śląskiego) są wystarczające? Co należałoby zmienić aby współpraca przebiegała lepiej?

Współpraca jest różna, ale oparta jest niestety o interesy tych gmin, czy powiatów (jak mają interes, to współpracują).

3. Jak wygląda wymiana wiedzy pomiędzy samorządami? Czy istnieje konieczność organizowania platformy wymiany wiedzy? Jak można włączyć w te procesy mieszkańców?

Jest wymiana wiedzy pomiędzy konkretnymi komórkami w ramach JST przy konkretnych realizacjach. Sprawa się komplikuje w sytuacji, kiedy wchodzimy w drogi wojewódzkie, czy krajowe, ponieważ mocno wzrasta liczba podmiotów, z którymi ta współpraca jest konieczna.

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

13. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadąża za rozwojem przestrzennym?

Niestety nie, jest to pokłosie urbanistyki łańcuchowej. Drogi nie mają takiej przepustowości, jak powinny mieć. Do tego w tych nowych miejscach nie powstaje administracja bytowa – przychodnie, usługi, sklepów, przedszkoli, szkół.

14. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
Wskazano tutaj strefę, gdzie ten samochód jest koniecznością.
15. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
Problem jest na nowych osiedlach. W ramach miast jest lepiej, ale kultura, to Rybnik i Katowice.
16. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
Żory są atrakcyjne dla ludzi spoza Żor, dlatego infrastruktura drogowa jest tutaj bardzo ważna. Ta dostępność transportu zbiorowego będzie miało coraz większe znaczenie w przyszłości.
17. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Wskazano, że często młodzież z wiosek, która chce uczyć się w szkole średniej musi je dobierać tak aby mieć możliwość dotarcia do szkoły.
18. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
Ciasne mieszkania, chęć posiadania większego lokum.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

7. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
Wskazano Gliwice (uczelnia, strefa). Zwrócono uwagę, że szybkie dojazdy determinują chęć zostania młodych w miejscach gdzie mieszkają od urodzenia.
8. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
Wskazano, że są takie powiązania funkcjonalne np. z Rudziczką, czy Suszecem, właśnie ze względu na ofertę edukacyjną (posiadane szkoły).
9. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?
Dużym ułatwieniem jest A1 – czas dojazdu, czy do Ostrawy, czy do Katowic, to ten sam czas.

10. Jak wygląda współpraca z samorządami sąsiednich jednostek terytorialnych?
Przy tworzenia Strategii Rozwoju Miasta udało się pewne płaszczyzny tej współpracy zawrzeć – podjęto takie inicjatywy, np. z Pszczyną, czy Rybnikiem właśnie w aspekcie mobilności.

2.4 Wywiad 4

Pytania wprowadzające:

7. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
- Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego
 - przedstawiciele JST,
 - przedstawiciele Towarzystwa Entuzjastów Kolei,
 - przedstawiciel TMR,
 - mieszkańcy Subregionu.
8. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?
Pieszko (do 35 minut), autobusem, rowerem rekreacyjnie i czasem do pracy, samochodem, pociąg na dłuższych trasach poza subregion. Chcieliby komunikacją miejską, ale jest problem z jej punktualnością i ilością kursów.

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

7. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?
- pieszy,
 - rower elektryczny,
 - pociąg,
 - transport publiczny,
 - możliwość zabrania i przewożenia pociągiem roweru,
 - samochód elektryczny, hybrydowy, wodorowy.

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- zadrzewienia,
 - budowa infrastruktury, w tym dla rowerów,
 - bezpieczne garaże dla rowerów w punktach przesiadkowych,
 - zakup nowoczesnego taboru (elektryczny, wodorowy) + infrastruktury do jego obsługi,
 - budowa centrów przesiadkowych (potencjalnie każda stacja PKP jest centrum przesiadkowym,
 - wykorzystanie stacji PKP jako centrów przesiadkowych (kwestia adaptacji).
8. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?
Budowa centrów przesiadkowych – stworzenie takie HUB-u z całą infrastrukturą

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

23. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
Wskazano, że jest dobre połączenie kolejowe z Katowicami. Z Rybnikiem są dobre połączenia, np. autobus nr 10. Dodano natomiast, że autobusy, zwłaszcza rano są przepełnione (są to „krótkie” autobusy). Wieczorami zarówno tygodniu i weekendy jest za mało kursów. Dodano, że w Rydułtowach autobusy powinny jeździć w pętli (autobus co 15 min), a z przystanku (pętli przesiadkowej) powinny być połączenia do Rybika, czy Wodzisławia Śląskiego.
24. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
Wskazano, że brakuje ścieżek, a obecna infrastruktura drogowa jest niebezpieczna dla rowerzystów.
25. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
Brakuje Unii Biletowej – zasugerowano, że powinna być np. 1 karta, która pozwalałaby się przemieszczać w ramach całego subregionu (która lokalizowałaby i przewoźnika i po jakiej trasie się przemieszczał). Ma być wybudowane centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym. To wszystko powinno skorelowane, razem z rozkładem jazdy.
26. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
Wskazano, że krytycznym jest czas oczekiwania na autobus, powinno być maksymalnie 15 minut.
27. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
Zarówno kolej relacjach międzymiejskich, w miastach autobusy.
28. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, że może szynobus byłby dobrym rozwiązaniem. Wydaje się, że będą to tańsze połączenia i może dotrzeć do mniejszych miejscowości (mniejsze wymagania nośności szyn).
29. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Należy wyeliminować bariery architektoniczne dla rowerzystów. Zwrócono uwagę, że rowery z napędem elektrycznym pozwalają na pokonywanie dłuższych tras (nawet do 40 km). Dodano, że głównym problemem jest mentalność kierowców. Dodano, że lokalnie jest również jest górzasty teren, co utrudnia poruszanie się na rowerze. Wskazano, że lepiej jest nagradzać ludzi za jazdę na rowerze, a nie karać za jazdę samochodem (opłaty parkingowe). Podano dobrą praktykę z Londynu, gdzie jest system punktowania osób dojeżdżających na rowerze. Punkty te można zamieniać na różne „gifty”.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

16. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Lokalnie są 3 odcinki ścieżek rowerowych. Zwrócono uwagę, że w pierwszej kolejności należy połączyć Rydułtowy z Rybnikiem. W pierwszej kolejności należy wspierać osoby dojeżdżające do pracy w drugiej kolejności turystów. Najlepiej połączyć obie funkcje.
17. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Wskazano, że ważnym połączeniem była by ścieżka z Rydułtów do Rybnika.
18. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Wzdłuż dróg zwykłych (do szkoły, do pracy).
19. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Infrastruktura powinna powstać, te ścieżki powinny być pospinane z subregionem.
20. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
Wskazano, że część połączeń pieszych mogłaby być lepiej poprowadzona (są dłuższe niż mogłyby być). Podano przykład dojścia z osiedla Orłowiec na dworzec autobusowy. Dodano, że chodniki są wąskie i zimą jest problem, ponieważ śnieg z dróg zgarniany jest na chodniki.

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

23. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
Jeden z uczestników, który brał udział w FGI miał wywrotkę na progu zwalniającym, który jak się okazało może być niebezpieczny. Wskazano ulice Strzody, jako potencjalnie niebezpieczną. Pojawił się głos, że powinny być połączone lokalnie światła na drodze z fotoradarami. Dodano tutaj, że takie działania powinny być w wybranych miejscach, gdzie to jest potrzebne. Również wskazano, że jest potrzeba założenia liczników czasu jaki będzie świeciła sygnalizacja świetlna.
24. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Wskazano, że jest duży zakład w centrum miasta, który generuje taki ruch ulicami Mickiewicza, Leona do Raciborskiej.
25. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Tak, wzdłuż dróg są parkingi dla samochodów, więc kiedy dostawca chce wyładować towar, to blokuje chodnik albo ulicę.
26. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Jest bardzo dużo, różnych firm. Najlepiej, żeby były przy dużych sklepach, super, hipermarketach. Jeżeli są w mieści, to często kurierzy niszczą te chodniki, krawężniki.

27. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?

Tak są takie miejsca, wskazano Szykany, ul. Gajową.

28. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?

Wskazano, że samochód powinien być obciążony nie z powodu norm emisji spalin, tylko od ilości przejechanych kilometrów. Dodano, że miasto jest małe i raczej nie ma takiego problemu. Należy również zwrócić na przedsiębiorców, którzy prowadzą lokalnie działalności i są nastawieni na klientów (często również zmotoryzowanych).

29. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?

W mieście działa rozwiązanie parkowania do 2 godzin (z zegarem), ale nie jest egzekwowane. Dodano, że opłaty powinny być liczone w krótszych czasokresach, np. 1 zł/ 15 min., do tego pierwsza godzina gratis.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

13. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?

Wskazano, że jest sporo organizowanych takich konsultacji, ale jest sporo takich informacji często się dezaktualizują lub znikają ze strony (jest sporo nowych i ta spada w pozycjonowaniu).

14. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?

Wskazano, że nie ma czego promować. Najpierw trzeba wprowadzić takie rozwiązania. Dodano natomiast, że można takie akcje prowadzić w szkołach, jako dobra praktykę wskazano „Rowerowy Maj”, który motywuje dzieci i wpaja im pewne zasady oraz buduje taką świadomość.

15. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?

Strona internetowa i FB dotrze do osób młodych, osób chętnych i zainteresowanych. Do tego osoby starsze są nauczone przemieszczać się autobusami (znają reguły) i często jest im łatwiej się zorientować co i jak.

16. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Powiedziano, że można nagradzać część osób, która bierze udział w takich konsultacjach, czy spotkaniach. Do tego również można próbować dotrzeć podczas eventów w mieście.

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

19. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadąża za rozwojem przestrzennym?

Wskazano, że do lokalnej strony ekonomicznej brakuje połączeń komunikacji transportu publicznego. Dodano, że w przypadku nowych osiedli miasto stara się przygotować koncepcję budowy przystanku autobusowego, czy ścieżki rowerowej.

20. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
Dodano, że takim miejscem jest strefa ekonomiczna. W przypadku UM przystanek jest 500 m od niego. Czasami jest problem z możliwościami dojazdu do niektórych miejsc (wąskie i kręte drogi) i duży autobus tam nie da rady wjechać. Może małe bus-y dałyby radę, ale to jest problem kalkulacji.
21. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
Katowice, Racibórz, Wodzisław Śląski, Rybnik – dojazd do szkoły; Rybnik – dojazd do wydarzeń kulturalnych; Wodzisław Śl. – dojazd do lekarza.
22. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
Jest to ważne dla dzieci (osób posiadających dzieci) i dla osób starszych (są plany weryfikowania uprawnień do prowadzenia samochodów od pewnego wieku).
23. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Wskazano, że rodzice często wożą dzieci do takich punktów zbornych –dworzec autobusowy lub konkretny przystanek, gdzie te dzieci pojadą dalej na swoje działania.
24. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
Koszt użytkowania mieszkań, spokój, cisza.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

11. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
Wskazano Wrocław (sporo młodzieży z regionu tam studiuje), Kędzierzyn-Koźle jako miejsce przesiadkowe dla dalszych podróży, Wisła, Ustroń jako dojazd w góry.
12. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
Wskazano, że można by tworzyć ścieżki rowerowe wzdłuż tras kolejowych.
13. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?

Wskazano, że jest połączenie Praga – Kraków, który przejeżdża przez miasta w subregionie, ale różnie jest z tym zatrzymywaniem na tych stacjach. Powinno być więcej takich połączeń. Drogowe połączenia trans graniczne są bardzo dobre, jest autostrada A1. W przypadku dojazdów do pracy na tych kierunkach, to odradza się tzw. komunikacja zakładowa.

2.5 Wywiad 5

Pytania wprowadzające:

9. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
 - Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego,
 - przedstawiciel Stowarzyszenie LGD „Morawskie Wrota”,
 - przedstawiciele Towarzystwa Entuzjastów Kolei,
 - przedstawiciele WUTW,
 - mieszkańcy Subregionu.
10. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?
Pieszko (w tym bieganie), rowerem, samochodem (w tym samochodami współdzielonymi), pociąg (na dłuższych trasach do Krakowa, do Warszawy), autobusem.

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

9. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?
 - rower,
 - na piechotę,
 - kolej,
 - transport wodny,
 - autobus elektryczny,
 - autobusy niskoemisyjne (elektryczne),
 - szybownictwo,
 - hulajnogi.

Jakie typy działań, inwestycji przychodzi Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- wybudować ścieżki rowerowe wzdłuż dróg,
 - utworzenie bezpiecznych miejsc postojowych,
 - kampanie informacyjne,
 - odbudowa linii kolejowych (+ pozostawieni tych linii, które jeszcze są),
 - przesunięcie środków finansowych w ramach budżetu na transport publiczny
10. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?
W pierwszej kolejności wskazano budowę ścieżek rowerowych wzdłuż dróg.

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

30. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
Uczestnicy słabo korzystają z transportu bo częstotliwość połączeń jest bardzo mała. Wskazano, że może dobrym rozwiązaniem byłyby mniejsze autobusy, ale częściej. Dodano, że w dni wolne w ciągu dnia są 2-3 autobusy. Brakuje również połączeń do lokalnych kopalń, w nocy w ogóle nie ma połączeń na zmiany nocne.
31. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
Są skłonni, jeżeli mają dalekie dojazdy. Przy autostradzie są parkingi w okolicach miejsc, gdzie stają autobusy zabierające pracowników fabryk okien (Eko-Okna, KNS, Karwina).
32. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
Tak jest taka potrzeba. Zwrócono uwagę, że kolej powinna za darmo przewozić rowery. Kiedyś tak było, aktualnie jest to usługa płatna i nie jest możliwa w każdym pociągu. Skorelowanie wszystkich przewoźników (rozkład jazdy, połączenia, wspólny bilet). Do tego powinny być skorelowane koleje z autobusami. Podkreślono, że przejazd między miastami subregionu koleją jest szybszy niż samochodem. Problemem jest świadomość ludzi i ich „rozpuszczenie” – ludzie są zbyt wygodni i chcą oszczędzać czas.
33. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
Wskazano, że musi być sprawny transport. Muszą być połączenia to po pierwsze, a po drugie czas przejazdu i czekania musi być odpowiedni (akceptowalny). Ta różnica nie może być większa niż 30 minut. Może być troszkę drożej, musi być czysto i schludnie.
34. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
Kolej międzymiastowo, międzypowiatowo – jako szkielet, a autobusy jako połączenia lokalne w miastach i terenach podmiejskich.
35. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, że przede wszystkim transport CARGO powinien wrócić na tory. Kolumny tirów na drogach działają zniechęcająco na ludzi i nie tworzą atmosfery do postaw proekologicznych.
36. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Wskazano, że system rozliczania oparty o ilość przejechanych kilometrów na pewno przekonałby część osób do komunikacji zbiorowej. Płatne parkingi mogą spowodować, że ludzie zaczną parkować wszędzie. Może strefy parkowania byłyby dobrym rozwiązaniem (w centrum powinno być najdrożej). Ważnym jest aby były jasne zasady korzystania z kolei – jeden bilet na autobusy +jak się da na kolej, np. bilety czasowe.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

21. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Jest Żelazny Szlak Rowerowy, ale jest on głównie ukierunkowany na turystów. Są ścieżki, ale nie są logiczne i nie są pospinane.
22. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Jest sporo tras rowerowych (turystycznych), ale bez utwardzonej nawierzchni. Są szlaki, np. żółty szlak rowerowy, który jest systematycznie remontowany. Dodano, że powinny się pojawić ścieżki równoległe do dróg – to jest najlepsze, najbezpieczniejsze (zwłaszcza dla dzieci jeżdżących na rowerach).
23. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Dojazdowe, najlepiej wzdłuż dróg. Turystyczne mogą być w innej konfiguracji (przez lasy, tereny polne, itd.).
24. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Obecność ścieżek wzdłuż głównych dróg, które są ukierunkowane na lokalnych mieszkańców przemieszczających się po regionie.
25. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
W miastach nie jest źle. W miejscowościach wiejskich jest różnie, jednak dodano, że utworzenie tej infrastruktury to jedno (tutaj często były środki z finansowania zewnętrznego), a utrzymanie, to drugie (to już spoczywa na barkach gmin, które często nie mają na to środków).

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

30. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
Jest DK78, która jest przeciążona – włączając się do ruchu trzeba przepuścić średnio 6 samochodów. Również w terenach nadgranicznych, np. Olza jest spore zagrożenie spowodowane dużym natężeniem ruchu pojazdów czeskich (mieszkańcy przyjeżdżają na zakupy do Polski).
31. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Głównie dojazd do autostrady A1 (ul. Jastrzębska). Pewne obawy w tym obszarze budzi powstanie nowego zakładu firmy Eko-Okna.
32. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Jest to sporadyczne zjawisko.
33. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Nie zgłoszono tutaj żadnych braków.

34. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?

Powiedziano, że niejednokrotnie progi zwalniające są zagrożeniem dla rowerzystów, oraz są tak wyprofilowane, że jadąc powoli można zahaczyć podwoziem lub przyczepką. Należy zobaczyć co się będzie działo jak ruszą Eko-Okna.

35. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?

Wskazano, że nie jest to realny do realizacji projekt.

36. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?

Wskazano, że akceptowalnym poziomem jest 1,5 -2,0 zł/ h.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

17. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?

Wskazano, że brakuje takiego przekazu w mediach społecznościowych. Często organizacje pozarządowe i mieszkańcy dowiadują się o tym po fakcie.

18. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?

Powiedziano, że powinno się skupić na działaniach podnoszących świadomość o takiej konieczności. Dodano, że najlepszą promocją byłby 1 bilet i przejrzysty system komunikacji.

19. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?

Młodzi, osoby dorosłe - media społecznościowe, starsi – telewizja publiczna, regionalna (Silesia). Dodano, że generalnie starsze osoby powinny jeździć za darmo.

20. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Decydujące zdanie powinni mieć tutaj eksperci i specjaliści. Formuła takich spotkań powinna być online, wtedy jest szansa, że więcej osób będzie brało w tum udział.

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

25. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadażą za rozwojem przestrzennym?

Nie nadażą. Najpierw stawia się nową inwestycje, a potem zaczyna się myśleć o infrastrukturze. Powinna być zawsze przewidziana bocznica kolejowa przy budowanych strefach, czy dużych zakładach przemysłowych.

26. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?

Strefa, zakłady pracy (w tym kopalnie, zwłaszcza dojazd na noc, czy międzyzmianny). Problem jest widoczny zwłaszcza na obszarach wiejskich.

27. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

Wskazano, że BOK-i w Wodzisławiu odsyłają do Rybnika. Również dojazd do lekarza/szpitala jest problemem (trzeba jeździć do innych miast).

28. Jeśli myślą Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?

Na razie regionalnie ze względu na bliskość miejscowości nie jest to duży problem, ale będzie on coraz bardziej widoczny. Starzejące się społeczeństwo spowoduje, że będzie to coraz bardziej istotna sprawa.

29. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.

Jest to nagminne zjawisko. Rodzice chcąc zapewnić aktywność swoim dzieciom sami zawożą je samochodem lub angażują do tego dziadków.

30. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?

Budownictwo – większa przestrzeń, mieszkania i czynsze są coraz droższe.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

14. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?

Tak, wskazano Cieszyn, Gliwice, Głubczyce, Wisła, Ustroń.

15. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?

Z Cieszynem nie ma, z województwem opolskim również brakuje. Dodano, że aby jechać gdzieś dalej najpierw trzeba dojechać do Raciborza.

16. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?

Brakuje połączenia kolejowego do Ostrawy. Koleje Śląskie nie mają połączenia do Ostrawy. Jeździ prywatny przewoźnik autobusowy na tym obszarze, ale to za mało.

2.6 Wywiad 6

Pytania wprowadzające:

11. Czym się Państwo zajmują na co dzień?
- Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego,
 - przedstawiciele JST,

- przedstawiciel Stowarzyszenie Gmin Dorzecza Górnej Odry (Euroregionu Silesia),
- PK Sp. z o.o.,
- PZERII Racibórz,
- przedstawiciel przedsiębiorców,
- mieszkańcy subregionu.

12. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?
Pieszo, autobusem, rowerem, samochodem, pociąg na dłuższych trasach poza subregionem, komunikacja miejska (wskazano, że raczej zimą)

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

11. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?
- kolejowy,
 - rower (w tym elektryczny) w korelacji pociągiem (dostosowany do przewozu rowerów),
 - hulajnogi,
 - samochód osobowy,
 - transport zbiorowy (punktualny).

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- ulepszenie + budowanie + rewitalizacja infrastruktury komunikacji zbiorowej oparta na diagnozie,
 - dostosowanie taboru do ilości podróżnych,
 - zrewidowanie środków połączeń,
 - rozwiązania informatyczne usprawniające zakup biletu + informowanie o połączeniach (zbiorowo w skali subregionu),
 - pakiety promocyjne,
 - 1 wspólny bilet,
 - możliwość przewożenia w pociągu dodatkowych rzecz (w domyśle podróżowania z rowerem).
12. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?
Wskazano ulepszenie + budowanie + rewitalizacja infrastruktury komunikacji zbiorowej oparta na diagnozie.

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

37. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?
Siatki połączeń nie są przyjazne, kupowanie biletu i informacja o konkretnych przejazdach jest słaba. Dużym problemem jest często zmieniający się rozkład (brak stałości). W weekendy jest mało połączeń zarówno w mieście, jak i poza nim.

38. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?
Wskazano, że w mieście widać zaparkowane samochody w punktach zborowych, głównie w rekreacyjnie. W tygodniach, w okolicach dworców widać zaparkowane samochody, nie jest to duża ilość, ale widać to.
39. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?
Dużym zniechęceniem jest tutaj brak tej stałości dla rozkładów jazdy, również kwestia różnych dostawców usług, zakup biletu.
40. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?
Staość rozkładu jazdy jest bardzo ważna. Jeden wspólny bilet na całą trasę przejazdu z pkt. A do pkt. B. Dodano, że problem jest aby pociągi skorelować z autobusami, raczej jest szansa aby autobusy dostosowały się do pociągów. Również ważna jest informacja o połączeniach, wskazano na potrzebę kodyfikacji połączeń (np. kolorami linii), w zależności od trasy.
41. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?
Kolej w relacjach między miastami (z możliwością przewozu rowerów), autobusy w relacjach miejskich.
42. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, na promowanie takich rozwiązań, np. hasło „Jadę 160 bez mandatu”. (promocja kolei). Oczywiście ta przewidywalność połączeń.
43. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Wskazano, że duże miasta w Polsce, rok do roku redukują liczbę miejsc parkingowych o 10 - 15% aby wyprowadzić część ruchu z miasta. Podnoszenie opłat może również skłonić część kierowców do rezygnacji z samochodu.
44. Czy występują jakieś bariery związane ze wspólną organizacją transportu publicznego? Co nimi jest? Jak można je przezwyciężyć? Kto powinien odpowiadać za całość organizacji systemu transportu? Jak to wygląda z perspektywy mieszkańca?
Wielu przewoźników – wiele różnych grup interesów. Spora część taboru nie jest dostosowana do przewożenia osób niepełnosprawnych.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

26. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Ścieżki są odcinkowe, brakuje spójności. Zdarza się, że ścieżka po prostu się kończy. Dużym problemem jest współpraca z PKP, które nie jest chętne.

27. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Jeden z największych problemów występuje w okolicach Brzezia. Dodano, że dobrym rozwiązaniem byłoby ścieżki wzdłuż torów kolejowych (są tam często takie ścieżki nieformalne na drogach technicznych).
28. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Powinny być usieciowane jak drogi. Z punktu subregionu powinna być Strategia w tym obszarze. Niestety gminy działają na własną rękę.
29. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Wskazano, że najważniejsza jest świadomość, mentalność i wychowanie do takiego przemieszczania się rowerem do pracy (da się nawet w garniturze, czy będąc w szpilkach. Zwrócono uwagę, że powinno się uczyć takich postaw już w szkołach).
30. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
Nie są do końca wyremontowane. Wskazano, że jest również problem szerokość chodników. Miejscami są tak wąskie, że czuć podmuch powietrza przejeżdżającego TIR-a. Dodano, że sposób oznaczania na chodnikach miejsc parkingowych, ścieżek dla rowerów jest bardzo podobny i powoduje pomyłki (np. na czerwono oznacza się i miejsce parkingowe i ścieżkę rowerową).

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

37. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
DK45 jest to trasa tranzytowa. Ulica Warszawska jest niebezpieczna dla pieszych i rowerzystów. Do tego most zamkowy jest niebezpieczny. Do tego ulice Opawska i Papieży.
38. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Tak na DK45.
39. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Zdania były podzielone, ale zwrócono uwagę, że często zastawiane są ścieżki rowerowe. Wskazano, że powinny być tutaj wyznaczone godziny dla takich dostawców
40. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Jest sporo paczkomatów. Przekazano informację, że są przymiarki firm kurierskich do opcji 1 samochód dla 3 przewoźników (dostosowany do ilości paczek). Dodano, że powinny być przepisy regulujące, gdzie można postawić paczkomat.
41. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
Powiedziano, że zdarza się, że ścieżki rowerowe są przecięte barierkami, co jest bardzo niebezpieczne. Wskazano, że ulica Brzeska, Kozielska są takimi miejscami.

42. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?

Zdania były podzielone. Powiedziano że należy o tym myśleć, ale perspektywicznie.

43. Jak Państwo postrzegają pobieranie opłat za parkowanie?

Powiedziano, że aby taki system parkowania na parkingu i poruszania się dalej w obrębie miasta autobusem była akceptowalny to poza opłatami, ważniejszym jest dostępność komunikacji autobusowej. Akceptowalny czas oczekiwania na autobus to do 15 minut.

44. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?

Wskazano koncepcję liczników, które przy wjazdach np. do centrum pokazywałyby ile jest dostępnych miejsc parkingowych.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

21. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorządy informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?

Zasygnalizowano, że są zapraszani. Problem z frekwencją spowodowany jest brak utożsamiania się z omawianym problemem. Dobrze tutaj działa marketing szeptany.

22. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?

Tak, jako dobre praktyki wskazano darmowe podróżowanie z książką (czytasz książkę – jedziesz za darmo). Jakiś drobny „gift” np. woda mineralna. Również programy punktowe, takie, które dają korzyści mogą tutaj pomóc. Zwrócono natomiast, że najważniejszym jest częstotliwość połączeń – np. gwarancja, że co 20 minut mam autobus. Wskazano, że można tutaj wykorzystać chęć do rywalizacji wśród młodzieży szkolnej.

23. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?

Pojawiły się zdania, że można próbować przez szkołę, ale z drugiej strony młodzież jest zdystansowana do akcji w szkołach. Była natomiast zgoda, że TIK TOK i Instagram mają teraz wzięcie wśród młodzieży. Spada natomiast popularność FB. Powiedziano natomiast, że w mieście działa system rozsyłania sms-ów z informacjami, ale jest związane z udzieleniem zgody na taką akcję (trzeba wysłać sms-a ze zgodą). Niestety świadomość o tym systemie jest słaba. Dla starszych prasa lokalna, ogłoszenia z ambony, informacja na przystankach, radio lokalne.

24. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?

Zwrócono uwagę, że zarówno mieszkańcy, jak i NGO są zapraszani na różnego rodzaju konsultacje, natomiast jeżeli nie utożsamiają się z omawianym problemem, to nie przyjdą.

PRIORYTET V – Współpraca subregionalna

4. Jak w Państwa ocenie można zintegrować działania związane z zarządzaniem systemem transportowym Subregionu?

System informacji powinien być zunifikowany. Z punktu JST, najlepiej żeby spotykali się pracownicy – eksperci, którzy wypracowują koncepcję. Dopiero potem spotykają się włodarze gmin, którzy podpisują już odpowiednie dokumenty.

5. Czy istniejące struktury współpracy (np. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Woj. Śląskiego) są wystarczające? Co należałoby zmienić aby współpraca przebiegała lepiej? **Wskazano na współpracę, nie tylko na oczekiwania. Każda strona powinna dać coś od siebie.**
6. Jak wygląda wymiana wiedzy pomiędzy samorządami? Czy istnieje konieczność organizowania platformy wymiany wiedzy? Jak można włączyć w te procesy mieszkańców? **Są grupy robocze. Mają swoje kanały komunikacji, np. WhatsApp-ie.**

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

31. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadaża za rozwojem przestrzennym?
Wskazano, że zazwyczaj osoby, które zamieszkają nowe osiedla, to poruszają się samochodem (mają takie nastawienie). Nie ma tam komunikacji zbiorowej.
32. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
Wskazano tutaj, że w Raciborzu ZUS jest umiejscowiony w takim miejscu, że przed bardzo długi czas nie dojeżdżał żaden autobus. Jest jeszcze kwestia dojazdu do szpitala, czy Arboretum.
33. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
Problemem jest chirurgia dziecięca, której w mieście brakuje i trzeba dojeżdżać w przypadku urazu do innych miast.
34. Jeśli myślał Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
Jeżeli ktoś ma samochód i Prawo Jazdy, to o tym nie myśli. Problem głównie dotyczy osób starszych. W przypadku posiadania dzieci, komunikacja zbiorowa zaczyna być istotna (dojazd do szkoły, dojazd na zajęcia pozalekcyjne).
35. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Tak, są takie sytuacje. Potwierdzono, że determinantą wyboru szkoły średniej jest komunikacja zbiorowa i możliwy dojazd do szkoły.

36. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?

Estetyka, cisza, chęć bycia „na swoim”.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

17. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?

Wskazano Gliwice, Kędzierzyn Koźle (jest mało połączeń). Zwrócono również uwagę, że sporo uczniów dojeżdża do Raciborza do szkół i tutaj są również potrzeby komunikacyjne.

18. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?

Wskazano, że w tym obszarze są już realizowane inwestycje (BlueVelo).

19. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?

Wskazano Bogumin, który jest takim centrum komunikacji na całe Czechy.

20. Jak wygląda współpraca z samorządami sąsiednich jednostek terytorialnych?

Wskazano, że są grupy robocze. Nie zgłoszono tutaj większych problemów.

2.7 Wywiad 7

Pytania wprowadzające:

1. Czym się Państwo zajmują na co dzień?

- Związek Gmin i Powiatów Subregionu zachodniego
- przedstawiciele JST,
- przedstawiciele Towarzystwa Entuzjastów Kolei,
- przedstawiciel TMR,
- mieszkańcy Subregionu.

2. Jak Państwo zazwyczaj poruszają się na obszarze Subregionu? Jakie środki transportu są przez Państwa wykorzystywane?

Pieszo (do 35 minut), autobusem, rowerem rekreacyjnie i czasem do pracy, samochodem, pociąg na dłuższych trasach poza subregion. Chcieliby komunikacją miejską, ale jest problem z jej punktualnością i ilością kursów.

Mapa myśli: Na tablicy typu flipchart do każdego z punktów dyskusji moderator tworzy mapę myśli, zapisując każdą z obserwacji!

1. Co przychodzi Państwu do głowy, kiedy pomyślicie państwo o przyjaznym dla środowiska transporcie w obszarze Subregionu Zachodniego?

- pieszy,
- rower elektryczny,
- pociąg,
- transport publiczny,
- możliwość zabrania i przewożenia pociągiem roweru,
- samochód elektryczny, hybrydowy, wodorowy.

Jakie typy działań, inwestycji przychodzą Państwu do głowy? Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

- zadrzewienia,
- budowa infrastruktury, w tym dla rowerów,
- bezpieczne garaże dla rowerów w punktach przesiadkowych,
- zakup nowoczesnego taboru (elektryczny, wodorowy) + infrastruktury do jego obsługi,
- budowa centrów przesiadkowych (potencjalnie każda stacja PKP jest centrum przesiadkowym,
- wykorzystanie stacji PKP jako centrów przesiadkowych (kwestia adaptacji).

2. Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Obszarze i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

Budowa centrów przesiadkowych – stworzenie takie HUB-u z całą infrastrukturą

PRIORYTET I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe

1. Jak różni się dostępność transportu zbiorowego w dni robocze i weekendy oraz w ciągu dnia i godzinach wieczornych/nocnych?

Wskazano, że jest dobre połączenie kolejowe z Katowicami. Z Rybnikiem są dobre połączenia, np. autobus nr 10. Dodano natomiast, że autobusy, zwłaszcza rano są przepełnione (są to „krótkie” autobusy). Wieczorami zarówno tygodniu i weekendy jest za mało kursów. Dodano, że w Rydułtowach autobusy powinny jeździć w pętli (autobus co 15 min), a z przystanku (pętli przesiadkowej) powinny być połączenia do Rybika, czy Wodzisławia Śląskiego.

2. Czy mieszkańcy Subregionu Zachodniego są skłonni dojeżdżać do węzła przesiadkowego samochodem, by potem kontynuować podróż innym środkiem transportu? A rowerem/hulajnogą elektryczną też mogliby dojeżdżać?

Wskazano, że brakuje ścieżek, a obecna infrastruktura drogowa jest niebezpieczna dla rowerzystów.

3. Czy widzą Państwo potrzebę integracji różnych środków transportu? Jak powinna ona wyglądać: wspólny bilet, jednolity system informacji, skoordynowane rozkłady jazdy? Które środki transportu w szczególności powinny być ze sobą zintegrowane?

Brakuje Unii Biletowej – zasugerowano, że powinna być np. 1 karta, która pozwalałaby się przemieszczać w ramach całego subregionu (która lokalizowałaby i przewoźnika i po jakiej trasie się przemieszczał). Ma być wybudowane centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym. To wszystko powinno skorelowane, razem z rozkładem jazdy.

4. Jaki musi być/jaki powinien być transport publiczny, by skłonić więcej osób do korzystania z niego?

Wskazano, że krytycznym jest czas oczekiwania na autobus, powinno być maksymalnie 15 minut.

5. Jaki powinien być model obsługi transportu publicznego w Subregionie Zachodnim? Czy kręgosłupem systemu powinna być kolej, czy linie autobusowe?

Zarówno kolej relacjach międzymiejskich, w miastach autobusy.

6. Co sprawia, że są państwo skłonni korzystać z transportu publicznego?
Wskazano, że może szynobus byłby dobrym rozwiązaniem. Wydaje się, że będą to tańsze połączenia i może dotrzeć do mniejszych miejscowości (mniejsze wymagania nośności szyn).
7. Co by się musiało stać, by część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy jazdy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy zwiększenie stawki za parkowanie jest dobrym pomysłem?
Należy wyeliminować bariery architektoniczne dla rowerzystów. Zwrócono uwagę, że rowery z napędem elektrycznym pozwalają na pokonywanie dłuższych tras (nawet do 40 km). Dodano, że głównym problemem jest mentalność kierowców. Dodano, że lokalnie jest również jest górzysty teren, co utrudnia poruszanie się na rowerze. Wskazano, że lepiej jest nagradzać ludzi za jazdę na rowerze, a nie karać za jazdę samochodem (opłaty parkingowe). Podano dobrą praktykę z Londynu, gdzie jest system punktowania osób dojeżdżających na rowerze. Punkty te można zamieniać na różne „gifty”.

PRIORYTET II – Rowery + piesi

1. Jak oceniają Państwo aktualny stan sieci dróg dla rowerów? Jak wygląda ich spójność? Jak oceniają Państwo ich jakość i utrzymanie?
Lokalnie są 3 odcinki ścieżek rowerowych. Zwrócono uwagę, że w pierwszej kolejności należy połączyć Rydułtowy z Rybnikiem. W pierwszej kolejności należy wspierać osoby dojeżdżające do pracy w drugiej kolejności turystów. Najlepiej połączyć obie funkcje.
2. Gdzie zlokalizowane są braki w infrastrukturze? (brakujące odcinki dróg, stojaki)
Wskazano, że ważnym połączeniem była by ścieżka z Rydułtów do Rybnika.
3. W jakich relacjach powinien odbywać się rozwój sieci dróg rowerowych?
Wzdłuż dróg zwykłych (do szkoły, do pracy).
4. Co by Państwa przekonało do poruszania się rowerem?
Infrastruktura powinna powstać, te ścieżki powinny być pospinate z subregionem.
5. Jak wygląda stan chodników? Gdzie ich brakuje?
Wskazano, że część połączeń pieszych mogłaby być lepiej poprowadzona (są dłuższe niż mogłyby być). Podano przykład dojścia z osiedla Orłowiec na dworzec autobusowy. Dodano, że chodniki są wąskie i zimą jest problem, ponieważ śnieg z dróg zgarniany jest na chodniki.

PRIORYTET III – Ruch zmotoryzowany

1. Jak oceniają Państwo poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego? Gdzie występują niebezpieczne punkty?
Jeden z uczestników, który brał udział w FGI miał wywrotkę na progu zwalniającym, który jak się okazało może być niebezpieczny. Wskazano ulice Strzody, jako potencjalnie niebezpieczną. Pojawił się głos, że powinny być połączone lokalnie światła na drodze z fotoradarami. Dodano tutaj, że takie działania powinny być w wybranych miejscach, gdzie

to jest potrzebne. Również wskazano, że jest potrzeba założenia liczników czasu jaki będzie świeciła sygnalizacja świetlna.

2. Czy w Państwa gminie/miejscowości występuje wzmożony ruch pojazdów ciężkich?
Wskazano, że jest duży zakład w centrum miasta, który generuje taki ruch ulicami Mickiewicza, Leona do Raciborskiej.
3. Czy pojazdy dostawcze w trakcie wyładunku lub załadunku towarów utrudniają przejście?
Tak, wzdłuż dróg są parkingi dla samochodów, więc kiedy dostawca chce wyładować towar, to blokuje chodnik albo ulicę.
4. Jak oceniają Państwo rozwiązania związane z automatami paczkowymi (np. Paczkomat) – czy jest to dobre rozwiązanie?
Jest bardzo dużo, różnych firm. Najlepiej, żeby były przy dużych sklepach, super, hipermarketach. Jeżeli są w mieści, to często kurierzy niszczą te chodniki, krawężniki.
5. Gdzie powinno wprowadzać się uspokojenie ruchu drogowego – zawężanie ulic, ograniczenia prędkości, strefy TEMPO 30?
Tak są takie miejsca, wskazano Szykany, ul. Gajową.
6. Czy i gdzie wprowadzać strefy z ograniczonym wjazdem dla pojazdów niespełniających norm emisji spalin?
Wskazano, że samochód powinien być obciążony nie z powodu norm emisji spalin, tylko od ilości przejechanych kilometrów. Dodano, że miasto jest małe i raczej nie ma takiego problemu. Należy również zwrócić na przedsiębiorców, którzy prowadzą lokalnie działalności i są nastawieni na klientów (często również zmotoryzowanych).
7. Czy byliby Państwo skłonni do ponoszenia (wyższych) opłat za parkowanie, jeżeli gwarantowałyby to szybsze znalezienie miejsca postojowego? Ile maksymalnie byliby Państwo w stanie zapłacić za godzinę parkowania w takim przypadku?
W mieście działa rozwiązanie parkowania do 2 godzin (z zegarem), ale nie jest egzekwowane. Dodano, że opłaty powinny być liczone w krótszych czasokresach, np. 1 zł/ 15 min., do tego pierwsza godzina gratis.

PRIORYTET IV – dialog z mieszkańcami i digitalizacja rozwiązań

1. Jak oceniają Państwo aktualny sposób komunikowania przez samorzady informacji o planowanych zamierzeniach? Jak oceniają Państwo dotychczasowe procesy konsultacji społecznych?
Wskazano, że jest sporo organizowanych takich konsultacji, ale jest sporo takich informacji często się dezaktualizują lub znikają ze strony (jest sporo nowych i ta spada w pozycjonowaniu).
2. Jakie akcje promocyjne skłoniłyby Państwa do korzystania z transportu publicznego, roweru lub chodzenia pieszo?
Wskazano, że nie ma czego promować. Najpierw trzeba wprowadzić takie rozwiązania. Dodano natomiast, że można takie akcje prowadzić w szkołach, jako dobra praktykę wskazano „Rowerowy Maj”, który motywuje dzieci i wpaja im pewne zasady oraz buduje taką świadomość.

3. Jak w Państwa ocenie można dotrzeć do różnych grup (młodzież, dorośli, osoby starsze) aby przekonać ich do zmiany nawyków transportowych?
Strona internetowa i FB dotrze do osób młodych, osób chętnych i zainteresowanych. Do tego osoby starsze są nauczone przemieszczać się autobusami (znają reguły) i często jest im łatwiej się zorientować co i jak.
4. Jak można włączyć mieszkańców i NGO w proces kształtowania systemu transportowego?
Powiedziano, że można nagradzać część osób, która bierze udział w takich konsultacjach, czy spotkaniach. Do tego również można próbować dotrzeć podczas eventów w mieście.

OBSZAR – Urbanistyka i zagospodarowanie przestrzenne

1. Czy w Subregionie Zachodnim rozwój sieci transportu publicznego nadaża za rozwojem przestrzennym?
Wskazano, że do lokalnej strony ekonomicznej brakuje połączeń komunikacji transportu publicznego. Dodano, że w przypadku nowych osiedli miasto stara się przygotować koncepcję budowy przystanku autobusowego, czy ścieżki rowerowej.
2. Które obszary rozwijają się w sposób, który sprawia, że samochód jest jedyną opcją?
Dodano, że takim miejscem jest strefa ekonomiczna. W przypadku UM przystanek jest 500 m od niego. Czasami jest problem z możliwościami dojazdu do niektórych miejsc (wąskie i kręte drogi) i duży autobus tam nie da rady wjechać. Może małe bus-y dałyby radę, ale to jest problem kalkulacji.
3. Czy miejscowości w Subregionie Zachodnim można uznać za takie, w których wszystkie najważniejsze potrzeby można zaspokoić w najbliższym otoczeniu swojego miejsca zamieszkania? Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?
Katowice, Racibórz, Wodzisław Śląski, Rybnik – dojazd do szkoły; Rybnik – dojazd do wydarzeń kulturalnych; Wodzisław Śl. – dojazd do lekarza.
4. Jeśli myśla Państwo o przeprowadzce z obszaru miejskiego jednego z miast Subregionu, pod miasto/na wieś, czy dobrze działający transport zbiorowy mógłby wpłynąć na zmianę decyzji? Czy wybierając nową lokalizację biorą też pod uwagę dostępność transportu zbiorowego?
Jest to ważne dla dzieci (osób posiadających dzieci) i dla osób starszych (są plany weryfikowania uprawnień do prowadzenia samochodów od pewnego wieku).
5. Czy znacie Państwo przykłady sytuacji, w których ktoś mieszkający na terenie Subregionu Zachodniego musiał zrezygnować z jakiejś aktywności, ponieważ nie miał jak na nią dojechać? Proszę opisać te okoliczności.
Wskazano, że rodzice często wożą dzieci do takich punktów zbornych –dworzec autobusowy lub konkretny przystanek, gdzie te dzieci pojedą dalej na swoje działania.

6. Co skłania ludzi do wyprowadzki z obszarów zurbanizowanych na przedmieścia czy tereny wiejskie?
Koszt użytkowania mieszkań, spokój, cisza.

OBSZAR – powiązania zewnętrzne

1. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań zewnętrznych (woj. opolskie, sąsiednie powiaty) względem Subregionu Zachodniego? Które kierunki powinny być rozważane w pierwszej kolejności?
Wskazano Wrocław (sporo młodzieży z regionu tam studiuje), Kędzierzyn-Koźle jako miejsce przesiadkowe dla dalszych podróży, Wisła, Ustroń jako dojazd w góry.
2. Jak wygląda transport zbiorowy i infrastruktura rowerowa w powiązaniach z sąsiednimi powiatami?
Wskazano, że można by tworzyć ścieżki rowerowe wzdłuż tras kolejowych.
3. Czy istnieje potrzeba rozwoju powiązań transgranicznych w kierunku Czech?
Wskazano, że jest połączenie Praga – Kraków, który przejeżdża przez miasta w subregionie, ale różnie jest z tym zatrzymywaniem na tych stacjach. Powinno być więcej takich połączeń. Drogowe połączenia transgraniczne są bardzo dobre, jest autostrada A1. W przypadku dojazdów do pracy na tych kierunkach, to odradza się tzw. komunikacja zakładowa.