

RAPORT METODYCZNY

procesu opracowania dokumentu
pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wrocław, kwiecień 2026 r.



Fundusze Europejskie
dla Wielkopolski



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO

Zamawiający:

Miasto Leszno
ul. Kazimierza Karasia 15
64-100 Leszno

Wykonawca:

Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory
ul. Świebodzka 2B
50-046 Wrocław

Spis treści

1.	Wprowadzenie	4
2.	Szczegółowy opis procesu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.....	5
2.1.	Metodologia części diagnostyczno-strategicznej.....	5
2.2.	Metodologia części planistycznej.....	7
3.	Ramowy harmonogram przygotowania SUMP LOF	9
4.	Metodyka badań ilościowych	10
4.1.	Metoda desk research – analiza danych zastanych.....	10
4.2.	Wywiad wspomagany komputerowo (CAWI).....	11
4.3.	Badania jakościowe.....	11
4.4.	Zasady doboru próby CAWI oraz kryteria rekrutacji respondentów	14
4.5.	Pilotażowy kwestionariusz ankiety	15
5.	Scenariusze spotkań konsultacyjnych	22
6.	Identyfikacja interesariuszy	24

1. Wprowadzenie

Opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego” (dalej: SUMP) wymaga zastosowania podejścia partycypacyjnego i procesowego, poprzedzonego szczegółową diagnozą obszaru funkcjonalnego obejmującego Miasto Leszno jako miasto rdzeniowe, Powiat Leszczyński oraz gminy: Rydzyna, Osieczna, Lipno i Świąciechowa. Diagnoza ta stanowi podstawę do wypracowania listy działań o potencjale skutecznego wdrożenia na obszarze objętym niniejszym dokumentem. Zastosowanie odpowiednio dobranych metod badawczych pozwoli wykonawcy na rzetelne rozpoznanie problemów oraz oczekiwań mieszkańców w zakresie transportu i mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to strategiczny dokument stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny¹. Celem działań jest uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na terenie Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (LOF) poprzez przygotowanie dokumentu spełniającego założenia procesu SUMP, a także wymagania Komisji Europejskiej, jak i stanowiącego dokument wskazujący cele, priorytety i kierunki działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w obszarze zrównoważonej mobilności, którego założenia będą realizowane przez miasto i gminy.

¹ CIVITAS PROSPERITY. Poradnik. Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). SMG Ekspert 2019.

2. Szczegółowy opis procesu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

2.1. Metodologia części diagnostyczno-strategicznej

W ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego zostaną dostarczone produkty analityczne, oraz zostanie ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele SUMP dla LOF, wskaźniki do osiągnięcia oraz wykonane kroki 2-6 cyklu SUMP. Raport będzie obejmował analizę stanu obecnego, w tym inwentaryzację dokumentów strategicznych, analizę barier i motywatorów działania głównych interesariuszy. Zostanie wykonana analiza listy planowanych/realizowanych zadań inwestycyjnych i działań, przedłożonych przez interesariuszy wewnętrznych. Propozycje zostaną ocenione pod kątem obszarów strategicznych, celów i założeń planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz pod kątem możliwości zastosowania rozwiązania/działania na całym leszczyńskim obszarze funkcjonalnym. Podsumowaniem produktów analitycznych będzie analiza SWOT, na podstawie której zostanie opracowany przegląd ustalonych wcześniej obszarów strategicznych i rozważanych działań.

W Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym zostanie dokonany przegląd faktycznej realizacji wcześniejszych istniejących dokumentów dotyczących szeroko pojętej zrównoważonej mobilności, wskazując działania, które nie zostały zrealizowane oraz efekty, które nie zostały osiągnięte. Autorzy dokumentu podejmą próbę wyjaśnienia przyczyn takiego stanu rzeczy (identyfikacja barier finansowych, instytucjonalnych itp.) lub wskażą sposób badania tych przyczyn.

Plan Raportu Diagnostyczno-Strategicznego wraz z przypisanymi produktami analitycznymi został przedstawiony poniżej.

I. Wstęp.

II. Analiza dokumentów strategicznych dot. zrównoważonego transportu.

1. Dokumenty europejskie.
2. Dokumenty Krajowe.
3. Dokumenty Wojewódzkie.
4. Dokumenty lokalne (gminne).

III. Uwarunkowania rozwoju mobilności.

1. Uwarunkowania demograficzne.
2. Uwarunkowania przestrzenne. *Inwentaryzacja i analiza istniejących opracowywanych programów rozwoju dotyczących zagospodarowania przestrzennego pod kątem zrównoważonej mobilności. Analiza zagospodarowania pod kątem wskazania centrów lokalnych – obszarów węzłowych dla obszaru funkcjonalnego oraz generatorów ruchu.*
3. Uwarunkowania gospodarcze i społeczne. *Analiza głównych atrakcji turystycznych mających wpływ na mobilność wraz z analizą związanych z tym przemieszczeń w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument.*

4. Uwarunkowania środowiskowe.
5. Uwarunkowania organizacyjne. *Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności – zakres dokumentu /poradnika/ standardów dla jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. Analiza dotychczasowej współpracy w zakresie realizacji projektów ze zrównoważonej mobilności na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy, wraz ze wsparciem facylitacyjnym i eksperckim procesu dialogu między członkami obszaru funkcjonalnego.*
6. Uwarunkowania transportowe:
 - 6.1. Transport zbiorowy.
 - i. Transport kolejowy
 - ii. Transport autobusowy miejski i regionalny *Inwentaryzacja sieci transportu publicznego, badanie stanu obecnego oraz przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy. Analiza możliwości prawnych i technicznych wprowadzenia transportu na życzenie.*
 - iii. Działalność przewoźników prywatnych
 - 6.2. Transport indywidualny. *Analiza barier, potencjału i formy współpracy terytorialnej na rzecz spójności układu drogowego z uwzględnieniem istniejących planów inwestycyjnych. Identyfikacja miejsc, w których transport drogowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców. Tranzyt. Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych. Analiza potencjalnych obszarów - w tym pilotażowych w zakresie stref ruchu – kameralizacji ciągów drogowych.*
 - i. Polityka parkingowa. *Analiza skuteczności prowadzonej w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument polityki parkingowej pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc parkingowych oraz obsługi ruchu turystycznego. Analiza istniejących, planowanych oraz potencjalnych lokalizacji/obszarów w zakresie parkingów strategicznych do obsługi ruchu turystycznego i turystyki samochodem (kampery) – włączenie w system komunikacji publicznej. Analiza lokalizacji parkingów strategicznych z punktu widzenia ruchu turystycznego – włączenie w system transportu publicznego.*
 - 6.3. Transport rowerowy. *Analiza potoków ruchu rowerowego i celów podróży. Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem. Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz **rowerzystom**.*
 - 6.4. Ruch pieszy i mikromobilność. *Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych **pieszym** oraz rowerzystom. Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym car sharing, UTO sharing) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych.*

6.5. Logistyka miejska.

6.6. Elementy integracji systemów transportowych. *Wyznaczenie obszarów, przykładowych działań, pilotaży z zakresu budowy zintegrowanej sieci transportu.*

IV. Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców. *Badanie/analiza przepływu mieszkańców pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego realizującego dokument dla których celem podróży jest praca i szkoła (podróże konieczne) oraz określenie motywatorów dla podróży spontanicznych.*

V. Przegląd dobrych praktyk dot. zrównoważonej mobilności. *Wskazanie możliwych działań („dobrych praktyk”) w zakresie logistyki miejskiej. Analiza dobrych praktyk w zakresie promocji i edukacji zrównoważonej mobilności miejskiej z kraju i świata. Inwentaryzacja istniejących rozwiązań w zakresie współpracy w obrębie obszaru funkcjonalnego oraz dobrych praktyk z całej Polski.*

VI. Analiza SWOT

VII. Podsumowanie diagnozy.

VIII. Scenariusze rozwoju systemu transportowego

1. Założenia
2. Opis możliwych scenariuszy

IX. Wizja i cele rozwoju

2.2. Metodologia części planistycznej

Sporządzając niniejsze opracowanie uznano, iż dostatecznie wnikliwie scharakteryzowano w literaturze przedmiotu metodykę opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Proces opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego zostanie zrealizowany zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych Komisji Europejskiej zawartych w *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)*- *Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH* oraz z uwzględnieniem tzw. Nowych Unijnych Ram Mobilności Miejskiej – wytycznych Komunikatu Komisji Europejskiej COM(2021)811 final, opublikowanego w grudniu 2021 oraz Zaleceniami Komisji Europejskiej UE 2023/550 z dnia 8 marca 2023 roku w sprawie krajowych programów wsparcia a rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)

Celem Nowych Unijnych Ram Mobilności Miejskiej oraz Zaleceń Komisji Europejskiej z 2023 roku jest przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską dzięki bardziej zdecydowanym działaniom, obejmującym m.in. inicjatywy legislacyjne oraz finansowanie.

W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania, SUMP dla LOF będzie kładł szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo, itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami. Z uwagi na to, że plany zrównoważonej mobilności miejskiej

wymagają długofalowej i zrównoważonej wizji, w trakcie opracowania dokumentu wzięte zostaną pod uwagę szeroko pojęte koszty i korzyści społeczne, mając na celu „internalizację kosztów” oraz docenienie istotności prowadzenia oceny podejmowanych działań.

Głównym celem każdego procesu planowania powinno być stworzenie zrównoważonego systemu transportowego w gminach poprzez:

- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa transportu publicznego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska;
- redukcję zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków;

Ramowy zakres dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego” został przedstawiony poniżej.

1. Wprowadzenie.
2. Proces opracowania dokumentu.
3. Analiza stanu mobilności.
4. Analiza SWOT.
5. Scenariusze rozwoju systemu transportowego.
6. Wizja rozwoju w odniesieniu do mobilności miejskiej.
7. Główne priorytety i cele SUMP LOF.
8. Opracowanie zestawu działań SUMP dla LOF jako narzędzi dla realizacji celów w zakresie różnych podsystemów transportowych i aspektów mobilności.
9. Propozycja podziału odpowiedzialności dla realizacji planu wśród jednostek władz gminnych.
10. Propozycja źródeł finansowania dla realizacji zamierzeń SUMP dla LOF.
11. Opracowanie Planu Monitorowania i Ewaluacji.
12. Propozycja działań dla skutecznego przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LOF na poziomie politycznym.
13. Podsumowanie.

3. Ramowy harmonogram przygotowania SUMP LOF

W tabeli 1 przedstawiono szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu, wskazanie ich produktów oraz osób odpowiedzialnych, związanych z procesem opracowania dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego” Zaproponowane terminy realizacji zadań mogą ulec zmianie po uzgodnieniu z Zamawiającym.

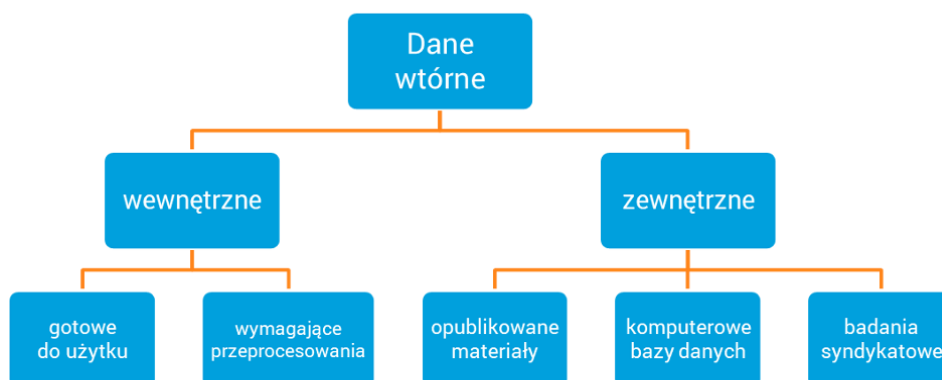
Tabela 1. Harmonogram działań związanych z procesem opracowania dokumentu SUMP LOF.

L.p.	Nazwa zadania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
1	PODPISANIE UMOWY	03.04.2026	
2	Przekazanie listy materiałów do zweryfikowania i uzupełnienia przez Zamawiającego	do 15.04.2026	Wykonawca
3	Raport Metodyczny	do 24.04.2026	Wykonawca
4	Przekazanie materiałów	do 29.04.2026	Zamawiający
5	Przekazanie draftu ankiety badawczej dotyczącej preferencji komunikacyjnych	do 05.05.2026	Wykonawca
6	Uzgodnienie treści ankiety	do 12.05.2026	Zamawiający
7	Rozpoczęcie kampanii informacyjno-edukacyjnej związanej z badaniami ankietowymi	05.05.2026	Zamawiający/ Wykonawca
8	Badania preferencji komunikacyjnych - ankieta online	od 14.05.2026 do 30.06.2026	Wykonawca
9	Przeprowadzenie warsztatu diagnostycznego	do 30.06.2026	Wykonawca
10	Raport pośredni - analiza SWOT	31.08.2026	Wykonawca
11	Raport pośredni - analiza głównych problemów i możliwości	17.09.2026	Wykonawca
12	Raport pośredni - budowa i ocena scenariuszy	30.09.2026	Wykonawca
13	Zakończenie prac nad Raportem Diagnostyczno-Strategicznym, dostarczenie produktów analitycznych	do 03.10.2026	Wykonawca
14	Wypracowanie wizji, ogólnej strategii oraz logiki zmian wspólnie z interesariuszami – warsztat nad rozwiązaniami	do 27.11.2026	Wykonawca
15	Raport pośredni – wizja i ogólna strategii	do 15.01.2027	Wykonawca
16	Raport pośredni – logika zmian	do 31.01.2027	Wykonawca
17	Prezentacja i dyskusja wspólnie z interesariuszami nad projektem SUMP, rozpoczęcie procedury SOOŚ	do 26.02.2027	Wykonawca
18	Konsultacje społeczne	od 01.03.2027 do 29.03.2027	Wykonawca/ Zamawiający
19	Opiniowanie SUMP w CUPT	od 12.04.2027 do 12.05.2027	Wykonawca

4. Metodyka badań ilościowych

4.1. Metoda desk research – analiza danych zastanych

Metoda desk research polega na zbieraniu i analizie danych wtórnych, czyli takich, które już istnieją i zostały przygotowane przez inne podmioty. Nie są więc wytwarzane przez badacza i nie wymagają prac w terenie². W niniejszym badaniu analiza desk research obejmie szeroki katalog źródeł, w tym: dane statystyczne GUS, sprawozdania dostępne w JST i/lub instytucjach im podległych, dane dostępne w źródłach internetowych, opracowania tematyczne obejmujące badane jednostki terytorialne, oraz inne dane udostępnione przez Beneficjenta. Wszystkie źródła danych do analizy desk research zostaną dobrane w oparciu o dobór celowy, co oznacza selekcję źródeł i treści na podstawie ich użyteczności³. Na rysunku 1 zaprezentowano uproszczoną procedurę pracy ze źródłami danych wtórnych.



Rys. 1. Struktura danych wtórnych w metodzie *desk research*⁴

Bazując na minimalnym zakresie przedmiotowym dokumentów, źródła zostaną dobrane na podstawie subiektywnych osądów, w sposób świadomy i kontrolowany. Na podstawie podstawowej wiedzy na temat dostępnych źródeł wybierane są takie źródła danych, które są użyteczne w kontekście realizacji celów badania, a treści w nich zawarte umożliwiają udzielenie odpowiedzi na zdefiniowane w badaniu pytania badawcze. Katalog źródeł, jakie zostaną poddane analizie w toku całego procesu badawczego w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, będzie rozszerzany metodą kuli śniegowej. Polega ona na wyszukiwaniu kolejnych materiałów dzięki przypisom, bibliografiom i komentarzom zawartym w tych opracowaniach, będących przedmiotem badania.

² Bednarowska M.: Desk research — wykorzystanie potencjału danych zastanych w prowadzeniu badań marketingowych i społecznych, „Marketing i Rynek”, 2015, nr 7, s. 18-26.

³ Makowska M.: Analiza danych zastanych. Przewodnik dla studentów, Warszawa 2012.

⁴ Malhotra N. K., Birks D. F.: Marketing Research. An Applied Approach, 2007.

4.2. Wywiad wspomagany komputerowo (CAWI)

Wywiad CAWI polega na samodzielnym wypełnieniu internetowej wersji kwestionariusza przez respondenta, który jest mu udostępniany w formie internetowego linku, przekierowującego do przygotowanych pytań⁵. Osoba badana odpowiada kolejno na pytania, a nad poprawnością wypełnienia czuwa oprogramowanie – respondent nie będzie mógł przejść do kolejnego pytania, jeśli nie udzielił odpowiedzi na poprzednie, zaznaczył większą liczbę odpowiedzi, niż to było wskazane bądź też odpowiedzi wzajemnie się wykluczające. Dzięki temu będzie można zachować kontrolę nad procesem zbierania danych pomimo samodzielnego wypełniania kwestionariusza przez respondenta. Dane przesyłane są do bazy danych od razu w postaci zakodowanej, co oznacza, że ankieter nie musi sam przyporządkowywać odpowiedzi do odpowiednich kategorii w celu ich analizy, tylko otrzymuje je już w postaci nadającej się do analizy i wyciągania wniosków.

Badania ankietowe zostaną przeprowadzone z udziałem mieszkańców Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego. Jego celem będzie m.in. zidentyfikowanie największych problemów dostrzeganych przez mieszkańców, samooceny jakości życia, oceny dostępności do poszczególnych usług publicznych itd. Wykonawca przy współpracy z Beneficjentem wykona badania CAWI udostępnione na stronie miasta Leszno i gmin, które współtworzą LOF w tym na portalach społecznościowych. Wykonawca proponuje też rozesłanie formularza poprzez dziennik elektroniczny do rodziców uczniów oraz do dzieci w wieku szkolnym na specjalnie przygotowanym formularzu badań. Dzięki pozyskaniu informacji od najmłodszych mieszkańców regionu, dowiemy się jakie są ich wymagania względem mobilności i transportu oraz rozwoju obszaru funkcjonalnego w przyszłości.

4.3. Badania jakościowe

Badania jakościowe zostaną przeprowadzone w formie indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) oraz zogniskowanych wywiadów grupowych (FGI).

Badania IDI polegają na prowadzeniu przez badacza indywidualnej rozmowy z respondentem (interesariuszem) w oparciu o wcześniej przygotowany scenariusz. Respondent dobierany jest ze względu na jego powiązanie z tematyką badań⁶. Celem wywiadu jest poznanie poglądów, opinii i oczekiwań interesariuszy oraz uzyskanie możliwie największej liczby ważnych dla badania szczegółów. Indywidualne wywiady pogłębione pozwalają skutecznie określić przyczyny zidentyfikowanych zjawisk, wyjaśnić obecność zaobserwowanych faktów, a to wszystko dzięki odwoływaniu się do doświadczeń interesariuszy, zapewnieniu im większej swobody wypowiedzi, a przede wszystkim możliwości dopytywania ich o ważne dla

⁵ Haberla M., Kazubski B.M.: Zalecenia w zakresie przeprowadzenia badania społeczeństwa w ramach sporządzania audytu krajobrazowego. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Wrocław 2019.

⁶ Efektywność wsparcia udzielonego ze środków Krajowego Funduszu Szkoleniowego w województwie podlaskim w latach 2019-2020. Raport z badań. Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku 2021.

realizacji badania kwestie. Cała rozmowa zostaje zarejestrowana, a następnie poddana analizie.

Sposób realizacji techniki:

1. Identyfikacja interesariuszy, pozyskanie danych kontaktowych.
2. Rekrutacja interesariuszy do badania.
3. Szkolenie moderatorów – do projektu zostaną wybrani doświadczeni moderatorzy, którzy uczestniczyli już w podobnych projektach badawczych. Moderatorzy otrzymają drogą elektroniczną materiały szkoleniowe, w tym instrukcję realizacji IDI przygotowaną specjalnie pod kątem realizowanego badania. Następnie wezmą udział w szkoleniu przeprowadzanym drogą telefoniczną, podczas którego zostaną szczegółowo omówione scenariusze wywiadów.
4. Realizacja wywiadów IDI – po wyznaczeniu terminów wywiadów nastąpi proces ich realizacji w formie zdalnej poprzez MS Teams lub telefonicznie. Moderatorzy przeprowadzą wywiady w oparciu o przygotowane scenariusze, które następnie zostaną poddane transkrypcji i analizie. Moderatorzy będą dostarczać nagrania wywiadów od razu po ich przeprowadzeniu, aby mogły one zostać od razu skontrolowane pod względem zawartości odpowiedzi na wszystkie powiązane z tą techniką pytania badawcze, a następnie skierowane do transkrypcji.
5. Analiza i interpretacja – transkrypcje wywiadów zostaną poddane analizie jakościowej, która będzie polegała na poszukiwaniu odpowiedzi na pytania badawcze. W ramach analizy zostanie sporządzony raport z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych zawierający najważniejsze informacje uzyskane w wyniku odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w scenariuszach wywiadów oraz ilości respondentów wyrażających takie informacje/opinie.

Sposób przygotowania badania odgrywa kluczową rolę w rekrutacji. Dlatego zaproszenie powinno odznaczać się następującymi cechami:

- przedstawiać cel badania i powód zwrócenia się akurat do danego interesariusza (czyli podkreślenie, że zaproszenie tej konkretnej osoby nie jest przypadkowe),
- zaciekać – zawierać informację na temat zaplanowanych rezultatów badania i tego w jaki sposób będą one użyteczne dla interesariusza (zastosowania języka korzyści),
- zawierać informację o długości wywiadu,
- zawierać zapewnienie o poufności,
- być możliwie krótkie, przejrzyste i napisane poprawną polszczyzną.

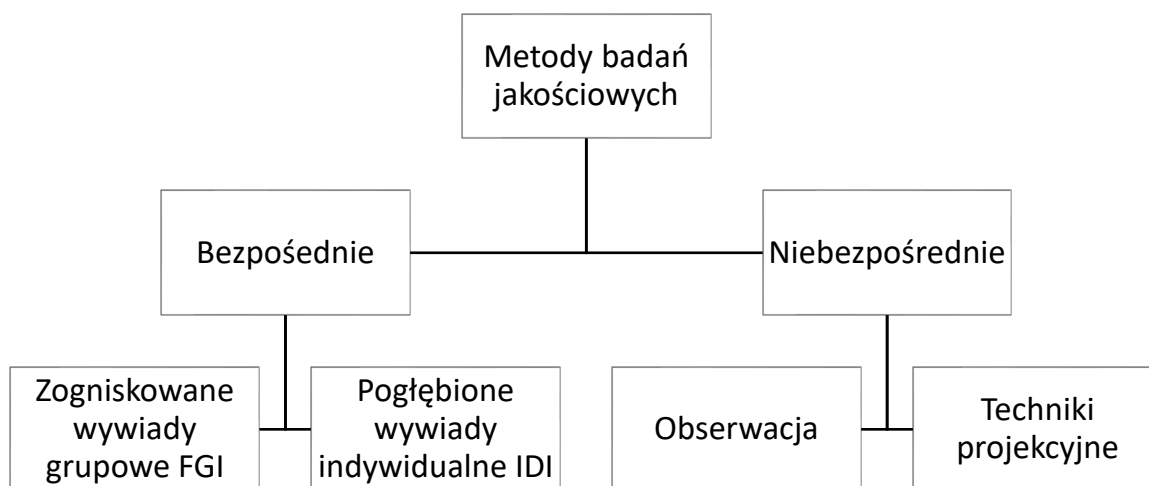
Zaproszenie zawierające powyższe informacje powinno być przekazane drogą mailową w ślad za kontaktem telefonicznym. Zaproszenia kieruje rekruter - chodzi o to, aby podczas kontaktu telefonicznego móc odpowiedzieć na ewentualne pytania osoby rekrutowanej i poświęcić jej odpowiednią ilość czasu. Ponadto, w celu zminimalizowania ryzyka odmowy udziału w badaniu, moderatorzy zapewniają pełne dostosowanie terminu (dnia i godziny) do możliwości respondentów.

Badania jakościowe w formie wywiadów ogniskowych (FGI) mają przede wszystkim charakter eksploracyjny. Poszukiwane informacje przyjmują zazwyczaj postać pytań problemowych: jak? dlaczego? co?⁷ Nie jest to metoda mówiąca o natężeniu danej cechy, ale o przyczynach i genezie konkretnych opinii. Wyników badań jakościowych nie generalizuje się na całą populację. FGI ma charakter dyskusji prowadzonej przez moderatora w formie online lub stacjonarnie, w której uczestniczy kilka osób. Zadaniem moderatora jest właściwe ukierunkowanie rozmowy oraz zachęcanie respondentów do aktywności.

Sposób realizacji techniki:

1. Identyfikacja interesariuszy, pozyskanie danych kontaktowych.
2. Ustalenie miejsca i konkretnych terminów przeprowadzenia spotkań.
3. Rekrutacja.
4. Realizacja wywiadów.
5. Przygotowanie transkrypcji z wywiadów.
6. Analiza zebranego materiału.

Szczegółowy zakres scenariusza zostanie określony podczas uzgodnień z Beneficjentem.



Rys. 2. Struktura metod badań jakościowych

Badania jakościowe zostaną również przeprowadzone metodą niebezpośrednią, techniką obserwacji systemu transportowego i zachowań komunikacyjnych mieszkańców na analizowanym obszarze.

⁷ Mierzwiński A., Ferenc M, Szawara A. Raport podsumowujący konsultacje społeczne projektów „harmonogramu i programu prac związanych z aktualizacją planów gospodarowania wodami” oraz „przeglądu istotnych problemów gospodarki wodnej”. Ekoekspert Sp. z o.o. Warszawa 2012 r.

4.4. Zasady doboru próby CAWI oraz kryteria rekrutacji respondentów

Badanie ilościowe CAWI zostanie przeprowadzone na próbie mieszkańców Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego, dobranej w sposób zapewniający możliwie wysoką reprezentatywność wyników dla całego obszaru badania. Dobór próby będzie miał charakter kwotowy, z zachowaniem minimalnej liczebności próby wymaganej w OPZ, z uwzględnieniem udziału mieszkańców wszystkich gmin tworzących LOF. Struktura próby będzie odzwierciedlała strukturę populacji co najmniej ze względu na płeć i wiek, a w razie potrzeby wyniki mogą zostać poddane ważeniu statystycznemu. Rekrutacja respondentów będzie prowadzona z wykorzystaniem kanałów komunikacji uzgodnionych z Zamawiającym, w szczególności stron internetowych, mediów społecznościowych oraz innych narzędzi umożliwiających dotarcie do różnych grup mieszkańców. Dobór próby będzie na bieżąco monitorowany tak, aby zapewnić osiągnięcie założonych kwot terytorialnych i społeczno-demograficznych.

W odniesieniu do wszystkich metod badawczych i partycypacyjnych przyjmuje się zasadę, że dobór uczestników powinien zapewniać udział podmiotów i osób istotnych z punktu widzenia przygotowania SUMP oraz uwzględniać zróżnicowanie terytorialne i społeczne obszaru funkcjonalnego. W badaniu CAWI podstawowymi kryteriami udziału będą miejsce zamieszkania na terenie jednej z gmin LOF oraz przynależność do założonych kategorii demograficznych. W przypadku indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) dobór respondentów będzie miał charakter celowy i obejmie osoby posiadające wiedzę ekspercką, praktyczne doświadczenie lub kompetencje związane z mobilnością, transportem, planowaniem przestrzennym, bezpieczeństwem ruchu, ochroną środowiska, edukacją i rozwojem lokalnym. W przypadku zogniskowanych wywiadów grupowych (FGI) uczestnicy będą dobierani w sposób celowy, z uwzględnieniem ich doświadczeń transportowych oraz przynależności do grup istotnych z punktu widzenia diagnozy, takich jak mieszkańcy dojeżdżający do pracy i szkół, młodzież, seniorzy, rodzice, piesi, rowerzyści, przedsiębiorcy czy przedstawiciele organizacji społecznych. W przypadku warsztatów i spotkań konsultacyjnych rekrutacja będzie miała charakter otwarty, przy jednoczesnym zapewnieniu udziału kluczowych interesariuszy instytucjonalnych i społecznych. W przypadku obserwacji terenowych oraz analiz niebezpośrednich dobór nie dotyczy respondentów, lecz miejsc i obiektów obserwacji, które będą wybierane celowo, z uwzględnieniem obszarów problemowych, generatorów ruchu oraz lokalizacji istotnych dla realizacji celów SUMP. W przypadku analizy danych zastanych dobór źródeł będzie miał charakter ekspercki i celowy, z naciskiem na dokumenty, dane i opracowania aktualne, wiarygodne oraz użyteczne z perspektywy diagnozy i projektowania działań.

4.5. Pilotażowy kwestionariusz ankiety

Kwestionariusz ankiety zostanie przygotowany w aplikacji Google Forms. Lista przykładowych pytań została przedstawiona poniżej.

Mobilność to nie tylko transport...

Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? *

☐ Tak

☐ Nie

Samochody w gospodarstwie domowym

Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? *

☐ 1

☐ 2

☐ 3

☐ więcej niż 3

Jak codziennie podróżujemy...

W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? *

	Nie dotyczy (nie podróżuję do tego miejsca)	Pieszo	Rowerem	Motocyklem	Samochodem jako pasażer	Samochodem jako kierowca
Praca	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nauka (szkoła)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zakupy (sklep)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zdrowie (przychodnia, szpital)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sprawy urzędowe/ administracyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Inne (np. miejsca rozrywki, rekreacji, gastronomia)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie do następujących celów podróży? *

	Nie dotyczy	do 5 minut	od 5 do 10 minut	do 10 do 15 minut	od 15 do 20 minut	powyżej 20 minut
Pracy	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nauka (szkoła)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zakupy (sklep)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Jakie jest Twoje zdanie w poniższych kwestiach... Twoje zdanie ma znaczenie...

Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? *

	Zdecydowanie się nie zgadzam	Raczej się nie zgadzam	Nie mam zdania	Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się zgadzam
Chodniki w miejscu mojego zamieszkania są w stanie dobrym, czuję się bezpiecznie chodząc pieszo	☒	☐	☐	☐	☐
Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem	☒	☐	☐	☐	☐
Czas dojazdu rowerem z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki jest krótszy niż 20 minut	☒	☐	☐	☐	☐
System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo	☐	☐	☐	☐	☐

Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/ nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową (autobusem)	☐	☐	☐	☐	☐
Czas dojazdu komunikacją zbiorową (autobusem) z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki jest krótszy niż 45 minut	☐	☐	☐	☐	☐
Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu	☐	☐	☐	☐	☐
Infrastruktura drogowa (ulice, drogi, oznakowanie, sygnalizacje) w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym	☐	☐	☐	☐	☐

Jeszcze kilka kwestii, w których chcielibyśmy poznać Twoje zdanie...

Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? *

	Zdecydowanie się nie zgadzam	Raczej się nie zgadzam	Nie mam zdania	Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się zgadzam
W mojej gminie/mieście nie występują problemy z parkowaniem	☐	☐	☐	☐	☐
Wiem co to jest Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride	☐	☐	☐	☐	☐
Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych	☐	☐	☐	☐	☐
Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/ szkoły	☐	☐	☐	☐	☐
Swoją pracę mogę wykonywać zdalnie np. z miejsca mojego zamieszkania.	☐	☐	☐	☐	☐

Uważam, że należy promować ruch pieszy i rowerowy kosztem wprowadzania ograniczeń w ruchu samochodowym	☐	☐	☐	☐	☐
Uważam, że ważne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery generowanych przez transport (w szczególności samochody osobowe)	☐	☐	☐	☐	☐
Przynajmniej raz w tygodniu korzystam z komunikacji zbiorowej (pociąg/autobus)	☐	☐	☐	☐	☐
Przynajmniej raz w miesiącu korzystam z komunikacji zbiorowej (pociąg/autobus)	☐	☐	☐	☐	☐

Czy akceptujesz zmiany w sposobie poruszania się

Czy jest Pan/i w stanie zmienić swoje preferencje transportowe, zrezygnować z ^{*} korzystania z samochodu?

- ☐ Tak, jeśli będzie bardziej rozbudowany system komunikacji publicznej (np. więcej kursów)
- ☐ Tak, jeśli będzie priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy będzie zbliżony do czasu jazdy samochodem)
- ☐ Tak, jeśli będzie więcej ścieżek rowerowych
- ☐ Nie, nic mnie nie przekona do zmiany preferencji transportowych, nadal będę korzystał z własnego samochodu
- ☐ Nie korzystam na co dzień z własnego samochodu

Trochę informacji o Tobie....

Proszę podać swoją płeć *

- ☐ Kobieta
☐ Mężczyzna

Proszę zaznaczyć przedział wiekowy w którym Pan/i się znajduje *

- ☐ do 19 lat
☐ 20-27 lat
☐ 28-49 lat
☐ 50-64 lat
☐ powyżej 64

Czy posiada Pan/i dzieci uczęszczające do żłobka, przedszkola lub szkoły podstawowej? *

- ☐ Tak posiadam 1 dziecko
☐ Tak posiadam 2 lub więcej dzieci
☐ Nie posiadam dzieci uczęszczających do żłobka, przedszkola lub szkoły podstawowej
☐ Inne: _____

Proszę wskazać grupę do której Pan/i się zalicza *

- ☐ Prowadzi własną działalność gospodarczą
☐ Pracuje i uczy się/ studiuje
☐ Pracuje i jest na rencie/ emeryturze
☐ Pracuje
☐ Nie pracuje
☐ Uczeń/ student
☐ Emeryt/ rencista

5. Scenariusze spotkań konsultacyjnych

W poniższych tabelach przedstawiono scenariusze spotkań konsultacyjnych obejmujących warsztaty z interesariuszami oraz konsultacje społeczne projektu dokumentu *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego*.

Tabela 2. Scenariusz warsztatu diagnostycznego.

Czas trwania	Co?	Kto?	Przebieg
00:05	Otwarcie spotkania	Moderator	Moderator wita zebranych uczestników, przedstawia kontekst, cel spotkania i agendę spotkania
00:15	Proces opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	Moderator	Moderator przedstawia prezentację multimedialną nt. procesu opracowania dokumentu SUMP
00:10	Prezentacja wybranych wyników badań dotyczących mobilności wśród mieszkańców	Moderator	Moderator przedstawia wyniki badań jakościowych i ilościowych
00:10	Wprowadzenie do identyfikacji głównych problemów i możliwości rozwoju systemu transportu	Moderator	Moderator przedstawia zasady pracy warsztatowej
00:30	Identyfikacja głównych problemów i możliwości rozwoju systemu transportu	Uczestnicy spotkania	Praca w zespołach
00:15	Dyskusja	Moderator / Uczestnicy spotkania	Zespoły przedstawiają zidentyfikowane problemy
00:05	Podsumowanie i zakończenie warsztatów	Moderator	

Tabela 3. Scenariusz warsztatu nad rozwiązaniami.

Czas trwania	Co?	Kto?	Przebieg
00:05	Otwarcie spotkania	Moderator	Moderator wita zebranych uczestników, przedstawia kontekst, cel spotkania i agendę spotkania

00:15	Zasady doboru działań w dokumentach SUMP.	Zaproszony gość	Gość przedstawia prezentację multimedialną nt. zasad doboru działań wdrożeniowych
00:10	Dobre praktyki doboru działań w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.	Moderator	Moderator przedstawia przykłady i dobre praktyki w zakresie doboru działań w SUMP
00:10	Wprowadzenie do warsztatów - identyfikacja i dobór działań do wdrożenia	Moderator	Moderator przedstawia zasady pracy warsztatowej
00:30	Identyfikacja i dobór działań do wdrożenia	Uczestnicy spotkania	Praca w zespołach
00:15	Dyskusja	Moderator / Uczestnicy spotkania	Zespoły przedstawiają wypracowaną pakiety działań wdrożeniowych
00:05	Podsumowanie i zakończenie warsztatów	Moderator	

Tabela 4. Scenariusz spotkań konsultacyjnych.

Czas trwania	Co?	Kto?	Przebieg
00:05	Otwarcie spotkania	Moderator	Moderator wita zebranych uczestników, przedstawia kontekst, cel spotkania i agendę spotkania
00:45	Prezentacja dokumentu SUMP	Moderator	Moderator przedstawia prezentację multimedialną nt. głównych założeń i wniosków dokumentu SUMP
00:30	Pytania, komentarze i wnioski do dokumentu SUMP	Moderator/ Przedstawiciele LOF	Moderator otwiera dyskusję ramach, której uczestnicy mogą zadawać pytania do prezentacji
00:30	Dyskusja nt. celów i przypisanych pakietów działań	Moderator/ Przedstawiciele LOF	Moderator przedstawia slajd z celem strategicznym i pakietami działań i otwiera dyskusję
00:10	Informacja na temat możliwości zgłaszania uwag. Zakończenie spotkania	Moderator	Moderator przedstawia terminarz konsultacji i możliwości zgłaszania uwag do dokumentu

6. Identyfikacja interesariuszy

Zidentyfikowanie interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienie ich potencjalnej roli i pozycji w całym procesie jest ważne dla osiągnięcia ogólnych celów zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Pozwoli to na zidentyfikowanie możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowanie jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście obszaru geograficznego, integracji między politykami, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje⁸.

W celu uzyskania pełnego obrazu, należy wyróżnić trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji, jaką zajmują w procesie⁹:

- **Podstawowi interesariusze:** Na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty, turyści)?
- **Kluczowi interesariusze:** Na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka, itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja, itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe (dostawcy towarów, porty, lotniska, itp.)? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

W innym, bardziej skonkretyzowanym ujęciu można przyjąć 7 głównych grup interesariuszy:

1. Władze samorządowe - działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.
2. Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
3. Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.

⁸ Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)- Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy)

⁹ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod redakcją M. Wołka. Civitas Dyn@mo. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2016 r.

4. Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie SUMP zwiększy atrakcyjność transportu publicznego jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równoważenia całego układu transportowego.
5. Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.
6. Organizacje pozarządowe - w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje proekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych, etc.
7. Inne podmioty i interesariusze (np. turyści, instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości, etc.).

W tabeli 5 zestawiono potencjalnych interesariuszy procesu planistycznego dla SUMP Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 5. Interesariusze procesu planistycznego SUMP LOF

Osoba/instytucja	Typ	Rola w procesie przygotowania SUMP LOF
Przedstawiciel Miasta Leszno	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu gminy
Przedstawiciel Powiatu Leszczyńskiego	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu powiatu
Przedstawiciele gmin: Rydzyna, Osieczna, Lipno i Świąciechowa	Przedstawiciele urzędów miasta, powiatu i gmin	Rozpoznanie wyzwań przestrzennych i urbanistycznych związanych z mobilnością
Przedstawiciele Samorządu Województwa Wielkopolskiego	Przedstawiciele samorządów	Zapewnienie zgodności planu z dokumentami regionalnymi, polityką transportową województwa oraz planowanymi przedsięwzięciami ponadlokalnymi
Specjaliści ds. urbanistyki	Przedstawiciele urzędów miasta, powiatu i gmin	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. środowiska	Przedstawiciele urzędów miasta, powiatu i gmin	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji	Przedstawiciele urzędów miasta, powiatu i gmin	Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi
Przedstawiciel PKP PLK	Zarządcy infrastruktury transportowej (kolejowej)	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych	Zarządcy infrastruktury transportowej (drogowej)	Rozpoznanie wyzwań i planów
Rada Miejska Leszno, Rada Powiatu Leszczyńskiego oraz rady gmin: Rydzyna, Osieczna, Lipno i Świąciechowa	Politycy i samorządowcy	Określenie kierunków polityki transportowej oraz zapewnienie zgodności SUMP z dokumentami strategicznymi i planistycznymi
Mieszkańcy Miasta Leszno, Powiatu Leszczyńskiego oraz gmin: Rydzyna, Osieczna, Lipno i Świąciechowa	Mieszkańcy	Rozpoznanie problemów, potrzeb transportowych, oczekiwań i opinii użytkowników systemu mobilności

Przewoźnicy kolejowi – Koleje Wielkopolskie, Polregio	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów w transporcie kolejowym
Lokalni przewoźnicy autobusowi wg. zezwoleń wydanych przez Starostę	Podmioty z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów

Interesariusze będą dobierani w oparciu o działalność wskazującą na zainteresowanie/zaangażowanie w problematykę SUMP dla LOF. Skład osób zaproszonych zostanie określony tak, by przekrojowo pozwolił odpowiedzieć na pytania, które będą prowadzić do wypracowania wizji, celów i listy działań SUMP. Wykonawca dokona identyfikacji interesariuszy, którzy realnie mogą posiadać wiedzę i koncepcje związane z transportem, środowiskiem i urbanistyką.