



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej K u j a w y 2 0 3 5

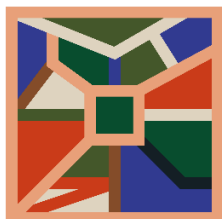


PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ KUJAWY 2035

ZAŁĄCZNIK NR 1 – ANALIZA SCENARIUSZY

Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – KUJAWY 2035. Załącznik nr 2 – Plan działania



Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
K u j a w y 2 0 3 5

zostało przygotowane na zlecenie Gminy Miasto Włocławek przez:

TOR

**ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH**

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35

00-738 Warszawa

www.zdgtor.pl

Dokument opisuje stan z października 2022 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik projektu

Krzysztof Ruciński – koordynator
merytoryczny

Jakub Balik

dr Łukasz Pancewicz

Agnieszka Gajda

Jakub Piecuch

Michał Grobelny

dr Maria Zych-Lewandowska

Michał Jabłonowski

Anna Zasada

Bartłomiej Kasiuk

i inni

Konrad Korzistka

Skład, grafika i oprawa graficzna:

Koordynator prac we WłOF:

Natalia Jamróz

Dominik Cieślíkiewicz, UM Włocławek

Spis treści

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Jak czytać ten dokument? | 4 |
| 2. | Cele szczegółowe Planu i efekty ich realizacji | 5 |
| 2.1. | Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni | 11 |
| 2.2. | Odbudowa zaufania do transportu publicznego | 15 |
| 2.3. | Rozwój aktywnej mobilności | 25 |
| 2.4. | Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy | 33 |
| 2.5. | Logistyka przyszłości | 37 |
| 2.6. | Współdecydowanie mieszkańców | 40 |
| 3. | Wdrażanie Planu | 45 |
| 3.1. | Harmonogram realizacji działań | 45 |
| 3.2. | Źródła finansowania planu | 47 |
| 3.3. | Wskaźniki oddziaływania PZMM WłOF i sposoby ich obliczania | 47 |
| 3.4. | Monitoring, realizacja, ewaluacja i aktualizacja w latach 2022-2030 | 54 |
| 4. | Spis tabel i rysunków | 57 |

1. Jak czytać ten dokument?

Miarą jakości każdego planu jest jego wykonalność. Nawet najlepszy plan nie zostanie zrealizowany, jeśli nie przypisano odpowiedzialności za jego realizację do konkretnych jednostek, nie przypisano terminów realizacji i nie określono, co będzie efektem realizacji planu. Właśnie dlatego Komisja Europejska wymaga konkretnych zobowiązań zgodnych z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu w zamian za środki unijne na mobilność. W dokumencie podsumowano zaplanowane efekty działań w obszarach strategicznych oraz opisano szczegółowo sposoby wdrażania Planu. Dokument ten ma syntetyczny, wdrożeniowy charakter i został napisany z myślą o jego późniejszych zmianach w miarę realizacji i późniejszej ewaluacji PZMM Kujawy 2035. Miarą sukcesu realizacji Planu jest osiągnięcie poprawy wartości wskaźników oddziaływania, tj. zmiany sposobu funkcjonowania systemu mobilności. Poszczególne cele szczegółowe dobrano więc tak, by stanowiły logiczną całość, która prowadzi do osiągnięcia mierzalnych celów strategicznych. Plan działania składa się z następujących części:

- **Opisu budowy i instrukcji korzystania z dokumentu;**
- **Listy celów szczegółowych SUMP** – przypisania celów szczegółowych wraz z opisami do scenariuszy, wskazanie jednostki odpowiedzialnej za realizację celu i horyzontu czasowego jego realizacji, wskazanie źródeł finansowania przedsięwzięcia oraz możliwych partnerów. Przypisanie wskaźników do celów.
- Opisu sposobów monitorowania oraz podsumowaniu odpowiedzialności poszczególnych jednostek odpowiedzialnych za wdrażanie.

Wszystkie zaplanowane działania mają charakter SMART, co oznacza, że są:

- skonkretyzowane – mają jednoznaczny charakter i nie mogą być luźno interpretowane;
- mierzalne – dla każdego zadania określono efekt realizacji – najczęściej w postaci wskaźnika produktu;
- osiągalne – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie dla każdego ze scenariuszy;
- istotne – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów Planu;
- określone w czasie – mają określony horyzont czasowy, w którym chcemy je wykonać. W pierwszej kolejności wykonane zostaną działania najważniejsze dla realizacji celów Planu.

Podstawą merytoryczną dla budowy dokumentu są standardy CIVITAS w zakresie planów wdrażania SUMP¹. Dokument czerpie w swojej budowie z części wdrożeniowych nagradzanych europejskich planów mobilności.

¹ https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf.

2. Cele szczegółowe Planu i efekty ich realizacji

By ułatwić wiązanie celów Planu z innymi dokumentami strategicznymi, Wieloletnimi Prognozami Finansowymi czy inwestycyjnymi, cele Planu zostały ujęte w tabelę, a działania w scenariuszach podzielono na obszary, które wynikają z kompetencji jednostek realizujących zapisy.

Tabele opisujące cele szczegółowe PZMM WłOF składają się z:

- numeru celu,
- nazwy celu szczegółowego,
- zwięzłego opisu sposobu realizacji celu,
- przypisania celu do konkretnego wykonawcy,
- określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji,
- informacji o źródłach finansowania działania i klasie kosztów,
- informacji o partnerach w realizacji działania,
- informacji o pożądanym efekcie realizacji celu, w większości wypadków w postaci wskaźników produktu.

Wykaz skrótów dotyczących partnerów i osób odpowiedzialnych za realizację:

KPTS – Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA,

UMW – Urząd Miasta Włocławek,

UG – Wszystkie urzędy gmin WłOF,

SPW – Starostwo Powiatu Włocławskiego,

UMWKP – Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego,

ZPG – Związek powiatowo-gminny lub w przyszłości powiatowo-gminno-wojewódzki lub inny o podobnych kompetencjach,

KPBPPiRW – Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku,

ZDW – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy,

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

MZIDiT – Miejski Zarząd Infrastruktury Drogowej i Transportu we Włocławku,

PZD – Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku,

MI – Ministerstwo Infrastruktury.

Wykaz źródeł finansowania działań i klas kosztów:

- środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład WłOF;
- fundusze europejskie krajowe (FEWL – Fundusze Europejskie dla Lubuskiego, FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, ZIT WłOF – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Obszaru Funkcjonalnego Włocławka);
- fundusze i programy europejskie międzynarodowe (Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS);
- fundusze krajowe i wojewódzkie (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025);
- budżet obywatelski;
- środki prywatne oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1. Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Organizacja trzech wyjazdów studyjnych dla przedstawicieli wszystkich gmin WłOF do miejsc, w których funkcjonują związki powiatowo-gminne oraz do Czech. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2023-2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Fundusze europejskie krajowe, fundusze i programy europejskie międzynarodowe. |
| PARTNERZY | Samorządy miejsc, dokąd organizowany jest wyjazd |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zrozumienie czynników sukcesu zintegrowanych systemów transportowych |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2. Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Instytucjonalizacja współpracy we WłOF w zakresie koordynacji planowania przestrzennego oraz projektów infrastrukturalnych |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2024 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | UMWKP, RPP, KPBPPiRW |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Powołanie organizacji integrującej współpracę we WłOF |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3. Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Powołanie związku powiatowo-gminnego lub innego zapewniającego możliwość wspólnej organizacji transportu. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UWM, UG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | 2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (składki członkowskie związku poprzez budżety JST) |
| PARTNERZY | UMWKP w zakresie kolei |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba jednostek samorządu terytorialnego WłOF finansujących jednolitego organizatora transportu |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.4. Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Utworzenie i wdrożenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń dla publicznego transportu zbiorowego na obszarze WłOF. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (składki członkowskie związku poprzez budżety JST) |
| PARTNERZY | UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba organizatorów transportu, operatorów i przewoźników stosujących jednolity rozkład |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.5. Integracja taryfowa we WłOF

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Etap I: zapewnienie wzajemnego honorowania biletów KTPS i MPK Włocławek na obszarze Włocławka. Etap II: utworzenie jednolitego systemu taryfowego opartego o model strefowy i cyfrowe systemy płatności. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | Etap I: 2025 Etap II: 2030 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (składki członkowskie związku poprzez budżety JST) |
| PARTNERZY | UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Dostępność wspólnego biletu miesięcznego i jednorazowych obejmujących cały obszar WłOF |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.6. Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | Prywatni przewoźnicy autobusowi, UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Objęcie jednolitą numeracją publicznego transportu zbiorowego; włączenie do systemu wspólnej numeracji kursów o charakterze komercyjnym. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.7. Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF w jednym z dwóch wskazanych wariantów:

-za pomocą rozwiązania publicznego

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Rozszerzenie funkcjonalności portalu informacji pasażerskiej na wszystkie połączenia we WłOF oraz uzupełnienie informacji o infrastrukturze transportu publicznego (np. parkingi P&R). |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, ZPG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | 2027: statyczny 2030: dynamiczny |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | UMWKP, komercyjne platformy planowania podróży: np. Mapy Google, jakdojade.pl, Moovit. |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zakres funkcjonowania zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej we WłOF: 2022: tylko Włocławek, 2027: WłOF, 2030: WłOF + kolej |

lub

-z wykorzystaniem otwartych danych

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Zapewnienie otwartych danych o organizowanych przez siebie połączeniach w formacie GTFS i skuteczne nawiązanie współpracy z dostawcami komercyjnych usług. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, ZPG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | 2027: statyczny 2030: dynamiczny |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | Komercyjne platformy planowania podróży: np. Mapy Google, jakdojade.pl, Moovit. |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zakres funkcjonowania zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej we WłOF: 2022: tylko Włocławek, 2027: WłOF, 2030: WłOF + kolej |

CEL SZCZEGÓŁOWY 1.8. Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego

| | |
|---------------------------------------|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Przedstawiciele organizatora transportu będą brać udział w szkoleniach, konferencjach, wizytach studyjnych (także za granicą) w celu podnoszenia swoich kompetencji.</p> <p>Organizator transportu pozyska niezbędne oprogramowanie do zarządzania systemem.</p> <p>Zatrudnienie w biurze organizatora transportu WłOF będzie utrzymywane na poziomie adekwatnym do liczby zadań.</p> <p>Organizator transportu będzie dysponował budżetem i kadrami pozwalającymi na szkolenie także podmiotów prywatnych, np. w zakresie przygotowywania rozkładów w formacie GTFS, by można było włączyć przewoźników prywatnych w jeden system.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Fundusze europejskie krajowe, fundusze i programy europejskie międzynarodowe (CIVITAS) |

| | |
|--|---|
| PARTNERZY | Organizatorzy transportu w Polsce i Europie, organizacje branżowe, DG MOVE, CUPT |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby zrealizowanych wizyt studyjnych Wzrost kompetencji pracowników Zapewnienie dostępności oprogramowania |

2.1. Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni

CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1. Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Uzupełnienia istniejącej zabudowy oraz nowe tereny rozwojowe planowane w oparciu o hierarchiczny system przestrzeni publicznych oraz z zapewnieniem różnorodnych funkcji w oparciu o zapisy dokumentów planistycznych i strategicznych, wskazujących:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tereny rozwoju zabudowy mieszkaniowej wraz z terenami usługowymi, zieleni publicznej i/lub przestrzeni publicznych; • tereny zieleni urządzonej i rekreacyjne w maksymalnym zasięgu 15 minut spaceru dla całego obszaru terenów o przeznaczeniu mieszkaniowym; • układ komunikacyjny tworzony z uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów, m.in. stosowanie zasady najkrótszej drogi dojścia; • pasy drogowe o minimalnej szerokości zapewniającej lokalizację wygodnych ciągów pieszych i rowerowych wraz z zielenią wysoką. <p>Budowa nowych oraz przebudowy i remonty istniejących przestrzeni publicznych zgodnie z ww. wskazaniem</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2030 i później w przypadku aktualizacji lub tworzenia nowych dokumentów oraz inwestycji związanych z przestrzeniami publicznymi |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące), budżet obywatelski, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | KPBPPiRW |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wzrost powierzchni terenów zieleni urządzonej/ parkowej/ rekreacyjnej/ terenów przestrzeni publicznych wskazywanych w SUIKZP i MPZP.</p> <p>Wzrost powierzchni remontowanych, przebudowanych i wybudowanych placów, skwerów, zieleńców i parków.</p> |

| | |
|--|---|
| | Liczba nowych SUIKZP i MPZP, w których dostęp do przestrzeni publicznych (parki, place, skwery, zieleńce, ulice itd.), do których przylegają tereny usługowe, w tym mieszkaniowo-usługowe, wynosi maksymalnie 15 min spaceru dla wszystkich obszarów zabudowy mieszkaniowej |
|--|---|

CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2. Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Wyznaczenie przebiegu obwodnic miast WłOF oraz ich budowa wraz z równoczesną kameralizacją ulic w centrum tych miast, a w szczególności ulic przeprowadzających dotychczas ruch tranzytowy. Kameralizacja może być realizowana poprzez zawężanie pasów ruchu, wprowadzanie stref Tempo 30 oraz stref zamieszkania itp., budowy woonerfów oraz stref pieszych.</p> <p>Projektowanie i budowa ulic i dróg adekwatnie do ich funkcji oraz dominującego sposobu przemieszczania się po nich. Należy przez to rozumieć m.in. zapewnienie pierwszeństwa pieszych i rowerzystów na głównych ulicach handlowo-usługowych miast oraz w obrębie najważniejszych przestrzeni publicznych, a także na obszarach zabudowy rezydencjonalnej.</p> <p>Budowa kluczowych odcinków dróg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brześcia Kujawskiego, • budowa obwodnicy Lubrańca. <p>Realizacja ww. inwestycji drogowych może być realizowana jedynie pod warunkiem uspokojenia ruchu w centrach miast, które ta infrastruktura ma odciążać.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | GDDKiA (obwodnica Brześcia Kujawskiego), ZDW (obwodnica Lubrańca), UG (uspokojenie ruchu), MZDIT, UMW, UG (pozostałe inwestycje) |
| HORYZONT CZASOWY | <p>2030: Brześć Kujawski,</p> <p>2023: Lubraniec,</p> <p>2030: pozostałe inwestycje</p> |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | MI, UMWKP, GDDKiA |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wzrost liczby miast WłOF z obwodnicami.</p> <p>Wzrost długości ulic objętych uspokojeniem ruchu, m.in. strefa Tempo 30, strefa zamieszkania, woonerf, strefy piesze.</p> <p>Spadek natężenia ruchu w centrach miast związany ze zmniejszeniem liczby podróży tranzytowych odbywających się przez centrum miasta.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3. Współpraca w zakresie planowania przestrzennego

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Utworzenie przez członków WłOF grupy roboczej, której liderem i inicjatorem będzie Miasto Włocławek. Zadaniem grupy będzie wsparcie merytoryczne dla lokalnych samorządów w pracach planistycznych oraz wymiana doświadczeń, a także opiniowanie SUIKZP i MPZP, które swoim zasięgiem będą oddziaływały poza granice gminy. Grupa będzie mogła włączyć się również w ocenę aktualności SUIKZP. Istotnym elementem działalności grupy będą organizowane szkolenia i wyjazdy studyjne dla urzędników i polityków odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, promujące rozwiązania zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności, uwzględniające polskie realia planistyczne. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2024 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (składki członkowskie gmin należących do grupy roboczej), fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | KPBPPiRW |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba gmin WłOF należąca do grupy roboczej. Liczba spotkań, przeprowadzonych szkoleń i wyjazdów, zaopiniowanych MPZP i SUIKZP przez grupę roboczą. Wzrost kompetencji osób odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne we WłOF. Ograniczenie liczby konfliktów przestrzennych występujących na stykach gmin we WłOF. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 2.4. Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania

| | |
|---------------------------------------|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Wygradzanie terenów zieleni, trawników i innych stref, które mogą stać się „dzikimi” parkingami. Ograniczenie dewastacji terenów zielonych i chodników przez parkujące pojazdy przez zabezpieczanie tych terenów elementami małej architektury; wyznaczanie miejsc parkingowych na jezdniach. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2035 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | straż miejska |

| | |
|--|--|
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Spadek liczby pojazdów zaparkowanych w sposób nieprzepisowy lub poza formalnymi miejscami parkingowymi; spadek liczby wykroczeń nieprawidłowo zaparkowanych samochodów. |
|--|--|

CEL SZCZEGÓŁOWY 2.5. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Wyznaczanie w SUIKZP i MPZP (lub w innych adekwatnych dokumentach planistycznych w przypadku reformy planowania przestrzennego) terenów pod zabudowę jedynie jako uzupełnienie oraz kontynuacja obszarów o w pełni wykształconej strukturze funkcjonalno-przestrzennej oraz o dobrym dostępie do istniejącej lub planowanej infrastruktury transportu zbiorowego.</p> <p>Przeznaczanie terenów pod nowe inwestycje oparte o racjonalne prognozy demograficzne i gospodarcze.</p> <p>Wskazywanie w nowych SUIKZP oraz MPZP terenów wyłączonych z możliwości lokalizacji nowych obiektów kubaturowych z wyjątkiem rozbudowy, przebudowy, nadbudowy i remontów obiektów w ramach istniejących siedlisk oraz niezbędnych do prowadzenia działalności rolniczej. Tereny wyłączone z możliwości lokalizacji nowej zabudowy to m.in. tereny rolnicze, zieleń nieurządzona, zieleń izolacyjna itp.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UG, UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2030 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Utrzymanie obecnej lub zmniejszenie powierzchni przeznaczonej w obowiązujących SUIKZP pod zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Zwiększenie powierzchni gmin WłOF objętej MPZP.</p> <p>Wzrost powierzchni wskazywanej w MPZP gmin WłOF wskazującej tereny o ograniczonej lub braku możliwości zabudowy.</p> |

2.2. Odbudowa zaufania do transportu publicznego

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1. Odbudowa oferty komunikacji powiatowo-gminnej

| | |
|---|--|
| <p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p> | <p>Opracowanie sieci komunikacji autobusowej na poziomie WłOF, opartej na kluczowych ciągach komunikacyjnych oraz komunikacji lokalnej, pełniącej rolę dowozowo-odwozową na terenie 1 lub 2 gmin (możliwość organizacji w formie transportu na żądanie).</p> <p>Kluczowe ciągi komunikacyjne autobusowe WłOF:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Włocławek – Lubanie, 2. Włocławek – Szpetal Górny – Nasiegniewo – Fabianki – Cyprianka, 3. Włocławek – Brześć Kujawski przez Strefę Przemysłową, 4. Włocławek – Wieniec-Zdrój – Brześć Kujawski – Lubraniec – Izbica Kujawska, 5. Włocławek – Chocień (– Boniewo) – Chodecz, 6. Izbica Kujawska – Chodecz – <i>st. Kaliska Kujawskie</i> – Lubień Kujawski, 7. Włocławek – <i>p.o. Warząchewka</i> – Kowal – Lubień Kujawski, 8. Włocławek – Mostki – Kowal – Baruchowo, 9. Brześć Kujawski – <i>p.o. Gołaszewo Kujawskie</i> – <i>st. Czerniewice</i> – Kowal. <p>Ustalenie bazowych regularnych częstotliwości kursowania linii autobusowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • na kluczowych ciągach: co 1 h poza szczytem komunikacyjnym, co 30 min w szczycie; • na pozostałych trasach: co 2 h poza szczytem komunikacyjnym, co 1 h w szczycie komunikacyjnym. <p>Godziny szczytu zostaną ustalone w dokładnym badaniu.</p> <p>Wyznaczenie lokalnych węzłów przesiadkowych (częściowe przywrócenie dawnej funkcji) w następujących lokalizacjach na terenie WłOF:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brześć Kujawski – dworzec autobusowy, • Kowal – dawny dworzec autobusowy, • Izbica Kujawska – dawny dworzec autobusowy, • Chodecz – dawny dworzec autobusowy, • Lubień Kujawski – dworzec autobusowy. <p>Koordinacja rozkładów jazdy linii gminnych z komunikacją powiatowo-gminną, zakładająca odpowiednie ustalenie godzin przejazdu oraz obowiązkowe skomunikowania w wyznaczonych miejscach przesiadek.</p> <p>Uzupełnienie sieci bazowej o linie autobusowe międzypowiatowe – przedłużenie linii wewnątrz WłOF do istotnych ośrodków lokalnych poza WłOF.</p> |
|---|--|

| | |
|--|--|
| | <p>Zagwarantowanie obsługi linii powiatowo-gminnych odpowiednim taborzem, dostosowanym do typu linii (autobusy podmiejskie klasy MIDI i MAXI), który będzie spełniał następujące wymagania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • norma emisji spalin co najmniej Euro 5, • co najmniej 2 pary drzwi, • niska podłoga zapewniona co najmniej przy jednych drzwiach dwuskrzydłowych, • ułatwienia dla osób z ograniczoną mobilnością: rampy dla wózków, miejsca dla wózków oraz co najmniej 2 miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW, ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe (FRPA, NFOŚiGW) |
| PARTNERZY | PKP PLK, POLREGIO, UMWKP, podmioty prywatne (przewoźnicy kolejowi i autobusowi użyteczności publicznej) |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wzrost liczby wozokilometrów w transporcie publicznym we WłOF.</p> <p>Zapewnienie odpowiednich częstotliwości kursowania transportu zbiorowego w szczycie i poza szczytem przewozowym na priorytetowych ciągach komunikacyjnych.</p> <p>Likwidacja najważniejszych „białych plam” – miejsc bez dostępu do transportu publicznego.</p> <p>Udział taboru spełniającego normę emisji zanieczyszczeń Euro 5 lub wyższą [%].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2. Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Zwiększenie bazowych częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej we Włocławku:</p> <ul style="list-style-type: none"> co 30 minut poza szczytem komunikacyjnym w dni robocze, a także przez cały dzień w dni wolne; co 15 minut w godzinach szczytu komunikacyjnego w dni robocze. <p>Uwzględnienie linii komunikacji powiatowo-gminnej na odcinkach miejskich wewnątrz Włocławka – jako linie przyspieszone.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | MPK Włocławek |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wzrost liczby wozokilometrów w transporcie publicznym we Włocławku.</p> <p>Zapewnienie bardzo dobrej dostępności czasowej transportu publicznego dla obszarów o najwyższej koncentracji zabudowy mieszkaniowej i usługowej.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.3. Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności

| | |
|---------------------------------------|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Uzgodnienie jednolitej taryfy biletowej dla całego WłOF, która będzie zakładała:</p> <ul style="list-style-type: none"> bilety jednorazowe czasowe zamiast jednorazowych, pozwalające na przesiadki w ramach jednego biletu; bilety krótkookresowe (dobowe, tygodniowe); premiowanie posiadaczy biletów okresowych (30-, 90-, 120-dniowych) poprzez ich opłacalność względem biletów jednorazowych, a także dodatkowe benefity dla ich posiadaczy. <p>Uzgodnienie wspólnej taryfy biletowej z organizatorem transportu kolejowego, w celu wygodnych podróży na terenie WłOF przy użyciu jednego biletu.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | <p>Etap I: 2025</p> <p>Etap II: 2030</p> |

| | |
|--|---|
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Dostępność wspólnego biletu miesięcznego i jednorazowych czasowych obejmujących cały obszar WŁOF. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.4. Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Wykonanie audytu przystanków, a w jego wyniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja miejsc, gdzie występuje niedostateczne doświetlenie w porze nocnej – budowa oświetlenia; • budowa przejść dla pieszych wraz z infrastrukturą wymuszającą zredukowanie prędkości przez kierowców na wysokości przystanków; • budowa peronów przystankowych oraz chodników na drodze dojścia do przystanku. <p>Wymiana oświetlenia przystanków na energooszczędne (np. lampy LED). Czytelne oznakowanie przystanków i uzupełnienie braków w tym zakresie.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW,UG, SPW, ZPG, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2035 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | UMWKP, ZDW, GDDKiA, podmioty prywatne |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Liczba przystanków z zapewnionym bezpiecznym dojściem do przystanków i możliwością oczekiwania na autobus.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa pasażerów publicznego transportu zbiorowego.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.5. Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Zmiana organizacji ruchu w pobliżu węzła przesiadkowego we Włocławku celem umożliwienia szybkiego wyjazdu dla transportu publicznego, np. przez wytyczenie pasa rozbiegowego. Wypośażenie lokalnych węzłów przesiadkowych w poczekalnię, toaletę, miejsce do bezpiecznego pozostawienia roweru czy UTO, dostosowanie peronów i przejść do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, MZiDiT |
| HORYZONT CZASOWY | 2030 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | PKP PLK, UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby pasażerów transportu autobusowego we WłOF. Liczba węzłów przesiadkowych wyposażonych w poczekalnię, toaletę, miejsce do bezpiecznego pozostawienia roweru czy UTO oraz dostosowanie do obsługi osób z ograniczoną mobilnością na obszarze WłOF. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.6. Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Identyfikacja przystanków autobusowych na terenie WłOF, gdzie występuje średnio co najmniej 1 odjazd autobusu na godzinę, w godz. 6:00-20:00, oraz obowiązkowe wyposażenie ich we wiatę oraz w małą infrastrukturę. Stopniowe doposażanie wszystkich przystanków na terenie WłOF co najmniej w podwyższony peron oraz infrastrukturę służącą do odpoczynku (ławkę z oparciem). Budowa nowych tzw. zielonych przystanków. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, MZiDiT, UG, SPW, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2035 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | UMWKP, ZDW, GDDKiA |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba doposażonych przystanków w małą infrastrukturę. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.7. Uprzywilejowanie autobusów: budowa śluz autobusowych we Włocławku

| | |
|---|---|
| <p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p> | <p>Wyznaczenie śluz autobusowych, umożliwiających szybki przejazd autobusom przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, a także krótkich odcinków buspasów w następujących lokalizacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al. Jana Pawła II i ul. Kaliska – priorytetowy wjazd autobusu na rondo Falbanka; • Ul. Warszawska i pl. Wolności – wydzielony wjazd dla autobusów na pl. Wolności; • Ul. Kapitulna w kierunku ul. Wysokiej, odcinek tuż przed skrzyżowaniem; • Ul. Wojska Polskiego – do skrzyżowania z ul. Okrzei i jazdy na wprost w kierunku ul. Kilińskiego; • Ul. Aleksandra Fredry – od ul. Zgodnej do ronda Falbanka; • Ul. Stefana Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego – w relacji na wprost i do skrzyżowania z ul. Kapitulną. <p>Uprzywilejowanie transportu publicznego poprzez wyłączenie wybranych relacji/zakazy (nakazy) skrętu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ul. Kaliska (od ronda Falbanka do Węgłowej) – nakazy skrętu w prawo, pas do ruchu na wprost jedynie dla autobusów; • Ul. Warszawska (pl. Wolności – Królewiecka); • Ograniczenie tranzytowej roli ul. Wyszyńskiego poprzez organizację ruchu, która uniemożliwia bezpośredni przejazd przez centrum ulicami Cyganka/Stodólną i ul. Tumską/Łęską. |
| <p>ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ</p> | <p>UMW, MZiDiT</p> |
| <p>HORYZONT CZASOWY</p> | <p>2027</p> |
| <p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>PARTNERZY</p> | <p>MPK Włocławek</p> |
| <p>EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU</p> | <p>Skrócenie rozkładowego i rzeczywistego czasu przejazdu autobusów na wymienionych trasach [%; względem stanu obecnego].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.8. Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Budowa nowych oraz przebudowa istniejących przystanków autobusowych w formie bez zatok – tam, gdzie ze względów funkcjonalnych lub bezpieczeństwa stosowanie zatok nie jest uzasadnione, w celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • skrócenia czasu przejazdu autobusu; • zwiększenia dostępnej przestrzeni dla pieszych, rowerzystów i podróżnych w obrębie przystanków; • zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów oraz pieszych i rowerzystów przemieszczających się w obrębie przystanku. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, MZiDiT |
| HORYZONT CZASOWY | 2030 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | PZD, ZDW |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wzrost liczby przystanków autobusowych bez zatok.</p> <p>Zmniejszenie średniego czasu przejazdu autobusów na liniach, na których zlikwidowano zatoki autobusowe [% względem stanu obecnego].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.9. Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Budowa punktów socjalnych dla kierowców na pętlach komunikacji miejskiej oraz na węzłach przesiadkowych.</p> <p>Konkurencyjne stawki wynagrodzeń dla kierowców oraz pakiety świadczeń dodatkowych.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2030 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | MPK Włocławek |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Udział przystanków końcowych/ pętli nawrotowych wyposażonych w toaletę [%].</p> <p>Wzrost średniego miesięcznego wynagrodzenia netto w grupie kierowców autobusów na terenie WłOF [% względem stanu obecnego].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.10. Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Udostępnienie połączeń szkolnych dla wszystkich pasażerów poprzez zmianę rodzaju przewozu na regularny, szczególnie w gminach Lubień Kujawski, Fabianki, a także w innych obszarach, gdzie funkcjonują dedykowane połączenia szkolne. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (składki członkowskie związku poprzez budżety JST) |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Spadek liczby wzm wykonywanych w ramach zamkniętych przewozów szkolnych. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3. 11. Integracja przystanków autobusowych i kolejowych

| | |
|--------------------------------|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>W celu polepszenia oferty przewozowej dla pasażerów należy umożliwić dogodną przesiadkę między autobusem a pociągiem, a także dać szansę dojazdu do pociągu samochodem prywatnym. W tym celu należy wprowadzić w życie następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W miejscowości Lubanie należy przedłużyć kursy autobusów komunikacji lokalnej pod dworzec kolejowy, udrożnić pętlę do nawracania autobusów, a także wybudować parking P&R. • Wprowadzić kursy wariantowe linii jadących z i do Anwilu (oba kierunki są istotne) we Włocławku, do przystanku kolejowego Brzezina przez ul. Kolejową, gdzie powinna powstać pętla nawrotowa, umożliwiająca dogodną przesiadkę <i>door-to-door</i>; wspomniane kursy powinny zostać wprowadzone szczególnie w okolicach godzin zmian w okolicznych zakładach, aby umożliwić dogodny dojazd kombinowany autobusem i pociągiem do i z pracy. • W miejscowości Pinczuta należy dążyć do wybudowania przystanku kolejowego wraz z parkingiem P&R i pętlą nawrotową dla autobusów. • W miejscowościach Warząchewka i Gołaszewo przy przystankach kolejowych należy zlokalizować parkingi P&R oraz przystanki końcowe dla autobusów, które miałyby rolę węzłową dla transportu autobusowego na żądanie; taką samą rolę powinien pełnić przystanek kolejowy w Czerniewicach, gdzie należy przystosować plac dworcowy do tej roli, a także wyznaczyć więcej miejsc parkingowych w jego bliskiej okolicy. |
|--------------------------------|---|

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> W miejscowości Kaliska należy wprowadzić tzw. wjazd kieszeniowy autobusów pod budynek dworca, gdzie powinna znajdować się pętla nawrotowa i przystanek autobusowy, służący jako przelotowy (obecnie znajduje się tam już przystanek autobusowy), a także wybudować w bliskiej okolicy parking P&R. <p>Wyżej wymienione parkingi czy przystanki autobusowe powinny być zlokalizowane możliwie jak najbliżej peronów, z dogodnym dojściem również dla osób z ograniczoną mobilnością.</p> <p>Wspólna informacja pasażerska dla kolei oraz autobusów miejskich i lokalnych w punktach stycznych ww. środków transportu.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UG, SPW, ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | UMW, UMWKP, MI, PKP PLK |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby pasażerów w systemie transportu publicznego WłOF. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3. 12. Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Budowa nowego przejazdu pod torami kolejowymi w osi ulicy Kaliskiej (odcinek Węglowa – Okrzei) tylko dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych.</p> <p>W przypadku niemożliwości realizacji tunelu odbudowa przejazdu naziemnego (przez torowisko kolejowe), otwartego tylko dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | MZIDiT, UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2035 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, środki europejskie krajowe |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Skrócenie czasu przejazdu autobusów, zwłaszcza w relacji os. Południe – Dworzec Kolejowy.</p> <p>Poprawa dostępu do dworca kolejowego.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3. 13. Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Pilotażowe wprowadzenie czterech stref transportu na życzenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w gminie Fabianki z koncentracją w węźle w Fabiankach; • w gminie wiejskiej Włocławek na jej wschodnim obszarze, z koncentracją we Włocławku przy ul. Płockiej; • wokół przystanku kolejowego Warząchewka; • na styku gmin Chocień, Kowal i wiejskiej Włocławek, z połączeniem z siecią kolejową w Gołaszewie oraz siecią autobusów powiatowo-gminnych w Choceniu. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UG, SPW, ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2025 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| PARTNERZY | UMW, UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Likwidacja najważniejszych „białych plam” – miejsc bez dostępu do transportu publicznego.</p> <p>Liczba sołectw z zapewnionym transportem publicznym.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 3.14. Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Koordinacja rozkładów jazdy autobusów z rozkładami jazdy kolei w wyznaczonych punktach integracji ww. środków transportu, polegająca na takim ułożeniu rozkładów, aby autobus dowiózł ludzi na pociąg i odwiózł z pociągu, w razie potrzeby (spóźnienia) – oczekując na przyjazd pociągu. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW, UMWKP, ZPG |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | Operator przewozów kolejowych |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba miejsc z zapewnionymi miejscami dogodnych przesiadek. |

2.3. Rozwój aktywnej mobilności

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.1. Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku

| | |
|---|---|
| <p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p> | <p>Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci rowerowej i budowa nowych odcinków dróg rowerowych. Powinny one być wykonywane w jak najwyższym standardzie, aby zachęcić jak największą liczbę osób do korzystania z roweru, zarówno jako środka transportu, jak i rekreacyjnie. Przy budowie i modernizacji należy uwzględniać standardy krajowe i dobre praktyki tak, aby uzyskać sieć jak najlepiej dopasowaną do potrzeb mieszkańców Włocławka. Uzyskana sieć powinna być spójna, bezpieczna i wygodna w użyciu oraz jak najgęstsza na obszarze miasta i zapewniająca połączenie jak największej liczby kluczowych miejsc docelowych.</p> <p>Analogicznie należy zmodernizować i rozbudować infrastrukturę pieszą, dostosować ją do współczesnych standardów i zapewnić pieszym swobodę i bezpieczeństwo przemieszczania się po całym mieście. Piesi powinni mieć najwyższy priorytet w ruchu oraz zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa. Ciągi powinny być odpowiednio szerokie, równe, oświetlone i dobrze utrzymane oraz w jak najmniejszym stopniu krzyżować się z jezdniami. Nie należy łączyć ciągów pieszych z rowerowymi, chyba że nie ma innej możliwości.</p> <p>Całość musi zostać uzupełniona wysokiej jakości infrastrukturą punktową, taką jak: parkingi B&R, rowerownie, stacje napraw, spoczniki, ławki, źródła i in.</p> <p>Należy również dążyć do udostępnienia rowerzystom zaplecza sanitarnego, takiego jak prysznice, szatnie itd. Tego typu miejsca powinny pojawić się w każdym obiekcie publicznym i warto podjąć działania zachęcające właścicieli prywatnych obiektów ogólnodostępnych oraz pracodawców do tworzenia takiego zaplecza (np. poprzez akcje promocyjne, konkursy, nadawanie przywilejów).</p> |
| <p>ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ</p> | <p>UMW, UG, SPW, UMWKP, ZDW, GDDKiA, PZD, Gmina</p> |
| <p>HORYZONT CZASOWY</p> | <p>2027 – realizacja tras priorytetowych, 2035 – realizacja pozostałych tras</p> |
| <p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie</p> |
| <p>PARTNERZY</p> | <p>NGO, podmioty prywatne, mieszkańcy</p> |
| <p>EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU</p> | <p>Zmiana podziału zadań przewozowych – ograniczenie ruchu drogowego, zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego. Zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu, zwiększenie dostępności przestrzeni miejskich, zwiększenie mobilności mieszkańców, zwiększenie atrakcyjności turystycznej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz podniesienie jakości zdrowia i życia mieszkańców.</p> <p>Długość dobrej jakościowo sieci rowerowej i chodników (w km).</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Udział oświetlonych chodników i ścieżek rowerowych [%].</p> <p>Gęstość punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz jej jakość.</p> |
|--|---|

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.2. Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Analogicznie jak we Włocławku. Na terenach podmiejskich i wiejskich gęstość sieci pieszej i rowerowej będzie mniejsza niż we Włocławku, jednak infrastruktura powinna spełniać te same standardy, zapewniając pieszym i rowerzystom najwyższy poziom bezpieczeństwa i komfort przemieszczania się. Każda osoba, która wyraża chęć poruszania się pieszo lub rowerem, powinna mieć możliwość robienia tego swobodnie i nie być zmuszana do poruszania się po jezdniach samochodowych.</p> <p>Analogicznie jak we Włocławku, całość musi zostać uzupełniona wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą punktową.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW, UMWKP, KPBPPiRW, ZDW, GDDKiA, MZDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | <p>2027 – realizacja tras priorytetowych,</p> <p>2035 – realizacja pozostałych tras</p> |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | NGO, podmioty prywatne, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Zmiana podziału zadań przewozowych – ograniczenie ruchu drogowego, zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego. Zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu, zwiększenie dostępności przestrzeni miejskich, zwiększenie mobilności mieszkańców, zwiększenie atrakcyjności turystycznej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz podniesienie jakości zdrowia i życia mieszkańców.</p> <p>Długość dobrej jakościowo sieci rowerowej i chodników [km].</p> <p>Udział oświetlonych chodników i ścieżek rowerowych [%].</p> <p>Gęstość punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz jej jakość.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.3. Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową

| | |
|--------------------------------|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Priorytetem we WłOF powinno być piesze i rowerowe skomunikowanie wszystkich najważniejszych ośrodków, a także wyprowadzenie sieci pieszej i rowerowej do granic WłOF w kierunkach głównych ośrodków gmin ościennych. Trasy te powinny być najwyższej jakości, zapewniać najwyższą przepustowość i umożliwiać jak najbardziej bezkolizyjne poruszanie się, zarówno pieszym, jak i rowerzystom.</p> |
|--------------------------------|--|

| | |
|--|---|
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW, UMWKP, KPBPPiRW, ZDW, GDDKiA, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | NGO, podmioty prywatne, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zmiana podziału zadań przewozowych – ograniczenie ruchu drogowego, zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego. Zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu, zwiększenie dostępności przestrzeni miejskich, zwiększenie mobilności mieszkańców, zwiększenie atrakcyjności turystycznej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz podniesienie jakości zdrowia i życia mieszkańców. Gęstość sieci rowerowej i chodników [km/100 km ²]. Udział miejscowości połączonych z całą siecią rowerową i pieszą [%]. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.4. Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Stosowanie wszelkich rozwiązań, które nadają pieszym priorytet, takich jak np.: wyniesione skrzyżowania czy, przede wszystkim, wszelkie rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu, szczególnie stosowanie stref (ruchu, zamieszkania, Tempo 30, zakazu ruchu, ograniczeń ruchu itp.), woonerfów, deptaków itd. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, KPBPPiRW, ZDW, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe, Uspokojenie ruchu i oddanie kluczowych przestrzeni: do 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | NGO, podmioty prywatne, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, ograniczenie ruchu drogowego, poprawa jakości życia mieszkańców. Procent km ulic z uspokojonym ruchem. Liczba wypadków z udziałem pieszych (dążenie do zera). |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.5. Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Włączenie w system tras rowerowych przystanków transportu zbiorowego, w szczególności przystanków i stacji kolejowych, oraz zapewnienie możliwości wygodnego, bezpiecznego i najlepiej bezpłatnego przewożenia rowerów transportem zbiorowym.</p> <p>Budowa parkingów Bike&Ride oraz wyposażanie kluczowych przystanków w stojaki rowerowe.</p> <p>Zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków.</p> <p>Opracowanie wytycznych dotyczących przystanków komunikacyjnych.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | KPTS, UMW, UG, ZPG, KPBPPiRW, ZDW, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | <p>Integracja: do 2027 trasy kluczowe, do 2035 pozostałe.</p> <p>Przewóz rowerów: 2024</p> |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | NGO, podmioty prywatne, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Zmiana podziału zadań przewozowych na korzyść pieszych, rowerów oraz transportu zbiorowego. Ograniczenie ruchu drogowego, zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu, poprawa jakości życia.</p> <p>Udział kluczowych przystanków z zapewnionym dostępem do rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej [%].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.6. Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych w inwestycjach infrastrukturalnych

| | |
|---------------------------------------|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Zastosowanie się do standardów i praktyk ułatwi wykonywanie wszystkich projektów infrastrukturalnych i przyspieszy prace, jednocześnie gwarantując uzyskanie najwyższej jakości rozwiązań. Ponadto umożliwi dopasowanie poszczególnych elementów do specyficznych potrzeb na każdym obszarze.</p> <p>Przy projektowaniu jakichkolwiek elementów infrastruktury pieszej i rowerowej warto również zasięgnąć opinii mieszkańców, dla których będzie ona tworzona i którzy potrafią wiele wniesić w proces projektowania, znając specyficzne potrzeby własne i obszaru.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, KPBPPiRW, ZDW, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |

| | |
|--|---|
| PARTNERZY | Podmioty NGO, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Wysokiej jakości infrastruktura pieszka i rowerowa zapewni najwyższy wzrost udziału podróży pieszych i rowerowych w ogólnym modal split. Ponadto będzie wizytówką obszaru i jego promocją, a przede wszystkim zapewni mieszkańcom i przyjezdnym bezpieczeństwo i komfort użytkowania.</p> <p>Procent elementów infrastruktury spełniających standardy.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.7. Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Utrzymywanie infrastruktury pieszej i rowerowej, po jej budowie, jest najważniejszym procesem umożliwiającym jej bezpieczne i wygodne użytkowanie. Dbłość o odpowiednią jakość nawierzchni (na etapie budowy: wybór najtrwalszej, najbezpieczniejszej i najwygodniejszej, następnie niedopuszczanie do powstawania i/lub naprawa ubytków, wyrzuteń itd.) jest kluczowa dla zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu użytkowania.</p> <p>Wszelkie ciągi pieszkie i rowerowe należy utrzymywać w odpowiedniej czystości, tak aby zapewnić bezpieczeństwo przemieszczania się, a ponadto usuwać wszelkie zanieczyszczenia specyficzne dla różnych sezonów (liście, śnieg itd.), tak by możliwe było korzystanie z nich przez cały rok.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, ZDW, GDDKiA, MZDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | Mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Dobrze utrzymana infrastruktura umożliwi bezpieczne i komfortowe całoroczne użytkowanie, tym samym ograniczając całorocznie ruch drogowy i dając wszelkie tego korzyści, w tym znaczącą poprawę jakości życia mieszkańców.</p> <p>Procent dróg rowerowych i chodników objętych bieżącym utrzymaniem. Liczba interwencji w czasie.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.8. Budowa parkingów B&R

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Rozwój sieci parkingów Bike&Ride zlokalizowanych przy wszystkich węzłach przesiadkowych oraz w jak największej liczbie miejsc popularnych wśród mieszkańców lub mających potencjał stania się popularnymi. Sieć tych parkingów powinna być w miarę możliwości gęsta i obejmować co najmniej wszystkie kluczowe węzły i zapewniać dostęp do każdego środka transportu publicznego. Możliwość bezpłatnego korzystania z tych parkingów powinien mieć każdy rowerzysta posiadający bilet na komunikację publiczną.</p> <p>Parkingi te powinny, zwłaszcza przy kluczowych węzłach przesiadkowych, spełniać najwyższe standardy, zapewniać możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru osłoniętego od negatywnych warunków atmosferycznych.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, ZPG, ZDW, MZIDiT, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | W kluczowych węzłach: 2027, pozostałe: 2035 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | Operatorzy komercyjni |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Rozbudowana sieć parkingów Bike&Ride umożliwi integrację transportu rowerowego ze zbiorowym. Zapewnienie możliwości odbywania tego typu podróży multimodalnych przyczyni się do znaczącej zmiany modal split na korzyść podróży rowerowych i wykorzystujących transport zbiorowy. W efekcie ograniczone zostaną ruch drogowy i wszelkie jego negatywne oddziaływania.</p> <p>Wzrost dostępności usług publicznych i prywatnych rowerem.</p> <p>Przywrócenie zaufania do transportu zbiorowego.</p> <p>Dostępność parkingów rowerowych w docelowych miejscach podróży (praca, szkoła, zakupy) oraz węzłach przesiadkowych [w szt./km²].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.9. Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Rozwój Włoweru i roweru publicznego w Brześciu Kujawskim oraz analiza wprowadzenia i finansowania systemu współdzielonej mobilności aktywnej w systemie łączonym z transportem zbiorowym, uwzględniająca nowe trendy na całym obszarze WłOF. Użytkownikom tego systemu powinny zostać udostępnione różne rodzaje rowerów, w tym m.in.: turystyczne, miejskie, cargo, dziecięce i/lub z fotelikami, elektryczne, o obniżonej ramie (tzw. „damki”), przyczepki rowerowe i in. Poza systemami typowo miejskimi, jak Włower, warto rozważyć współpracę z takimi dostawcami, jak Tier, Bolt itd. Zadanie może być też realizowane w formie pilotażu. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, środki prywatne |
| PARTNERZY | Podmioty NGO, mieszkańcy, gminy ościenne WłOF |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Umożliwienie osobom nieposiadającym rowerów korzystania z tego środka transportu. Ograniczenie ruchu drogowego. Poprawa jakości środowiska, poziomu bezpieczeństwa i jakości życia.</p> <p>Liczba sprawnych udostępnionych urządzeń mobilności współdzielonej [w szt./1000 mieszkańców].</p> <p>Dostępność pojazdów współdzielonych [gęstość stacji/rowerów/100 km²].</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.10. Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Podejmowanie działań z zakresu promocji i edukacji, mających na celu przedstawianie mieszkańcom możliwości i korzyści z korzystania z roweru jako środka transportu. Jednym z podstawowych działań mających pomóc w realizacji tego zadania będzie z kolei budowa spójnej sieci rowerowej o wysokiej jakości, która sama będzie stanowić zachętę do użytkowania roweru w ten sposób. Uzupełniona o rowery współdzielone i ogólnodostępne zaplecza sanitarne umożliwi zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, dla których brak takiej infrastruktury jest przyczyną niekorzystania z roweru. Dodatkowo jednak warto wykonywać warsztaty edukacyjne, podejmować kampanie reklamowe w tym zakresie, a także dawać dobry przykład. Wiele osób może nie mieć świadomości, że przy odpowiednich warunkach technicznych rower może się okazać naprawdę doskonałą alternatywą dla kosztownego i niezdrowego samochodu. Przy właściwej integracji sieci rowerowej z siecią transportu zbiorowego będzie można uzyskać jeszcze silniejszy efekt.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, środki prywatne |
| PARTNERZY | Podmioty NGO, szkoły i inne placówki edukacyjne, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Zwiększenie udziału rowerów w podziale zadań przewozowych. Zmiana zachowań komunikacyjnych. Podniesienie jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie ich świadomości w temacie zrównoważonej mobilności.</p> <p>Liczba wydarzeń promujących rower jako środek transportu oraz edukujących w tym temacie.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.11. System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Podjęcie działań mających na celu umożliwienie mieszkańcom uzyskania wsparcia finansowego do zakupu rowerów elektrycznych/cargo. Utworzenie programów, konkursów itd. Rowery elektryczne stają się coraz doskonalszą alternatywą dla ruchu samochodowego, szczególnie w miastach. Rowery cargo z kolei umożliwiają nie tylko przewożenie bagaży, ale również rozwój nowoczesnej logistyki miejskiej. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW, UMWKP, MI |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe do rozpowszechnienia się technologii i zmniejszenia cen rynkowych |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, środki prywatne |
| PARTNERZY | Podmioty NGO |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Zwiększenie liczby rowerów, zmiana modal split na korzyść podróży rowerowych. Zmniejszenie ruchu drogowego, zmniejszenie zapotrzebowania na parkingi, poprawa jakości środowiska, ograniczenie hałasu podniesienie jakości życia. Kwota środków przeznaczonych na dofinansowania. |

2.4. Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy**CEL SZCZEGÓŁOWY 5.1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg, chodników, dróg rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i elementów infrastruktury punktowej**

| | |
|--------------------------------|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Wymiana doświadczeń pomiędzy jednostkami zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego.</p> <p>Realizacja wyjazdów studyjnych w celu zapoznania się z najlepszymi praktykami w zakresie BRD w Europie.</p> <p>Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, w których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania.</p> <p>Szczególna analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i organizacji ruchu na skrzyżowaniach we Włocławku:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ul. Okrzei z ul. Wronią, • ul. Jana Pawła II z ul. Kruszyńską, • ul. Kapitulnej z ul. Okrzei, • ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Zielną, • ul. Kruszyńskiej z ul. Planty. |
|--------------------------------|--|

| | |
|--|---|
| | <p>Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmiany organizacji ruchu przy szkołach i przedszkolach.</p> <p>Wprowadzenie odcinkowych pomiarów prędkości na wybranych odcinkach we współpracy z Komendą Policji.</p> <p>Konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji.</p> <p>Nadzór i kontrola nad działaniami straży miejskich w zakresie egzekwowania kar za nielegalne parkowanie.</p> <p>Wymiana wszystkich źródeł światła przy sieci drogowej na oświetlenie typu LED w celu poprawy efektywności energetycznej oświetlenia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Realizacja programu doświetlania przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych, chodników, dróg rowerowych.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | MZiDiT, UMW, UG, SPW, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne fundusze krajowe, fundusze i programy europejskie międzynarodowe |
| PARTNERZY | GDDKiA, ZDW, policja, straż miejska, podmiot prywatny, NGO, CANARD |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Liczba ulic/skrzyżowań, dla których przeprowadzono audyty BRD.</p> <p>Liczba szkół, w pobliżu których zrealizowano programy poprawy BRD.</p> <p>Liczba odcinkowych pomiarów prędkości na obszarze WłOF.</p> <p>Spadek zużycia energii.</p> <p>Procentowy udział prawidłowo oświetlonych przejść dla pieszych.</p> <p>Uspokojenie ruchu w pobliżu placówek edukacyjnych.</p> <p>Liczba szkół biorących udział w programie „Szkołna Ulica”.</p> <p>Spadek liczby pojazdów zaparkowanych w sposób nieprzepisowy lub poza formalnymi miejscami parkingowymi.</p> <p>Spadek liczby wykroczeń nieprawidłowo zaparkowanych samochodów.</p> <p>Liczba zrealizowanych wyjazdów studyjnych.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 5.2. Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R

| | |
|--------------------------------|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Utworzenie parkingów Kiss&Ride w pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • placówek edukacyjnych – z uwzględnieniem potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa w bezpośrednim otoczeniu obiektu; • większych placówek ochrony zdrowia; • głównych węzłów przesiadkowych; • przystanków i dworców kolejowych; • kluczowych obiektów handlowo-usługowych. |
|--------------------------------|---|

| | |
|--|--|
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, MZIDiT |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba miejsc postojowych na parkingach Kiss&Ride. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 5.3. Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych.</p> <p>Wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania (m.in. na postojach dla taksówek), współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji.</p> <p>Utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych.</p> <p>Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru, zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze krajowe, fundusze i programy europejskie międzynarodowe |
| PARTNERZY | Policja, NGO |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru we WłOF. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 5.4. Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie

| | |
|---|--|
| <p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p> | <p>Prowadzenie cyklicznych badań ruchu i badań parkingowych.</p> <p>Zarządzanie Strefą Płatnego Parkowania we Włocławku jako elementem polityki transportowej miasta w oparciu o wyniki badań zajętości miejsc postojowych w obrębie miasta poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozszerzenie obszaru objętego Strefą Płatnego Parkowania; • zróżnicowanie opłat za parkowanie w strefie; • weryfikację wysokości obowiązujących opłat pod kątem ich podniesienia; • wydłużenie czasu obowiązywania płatnego parkowania (również w weekendy i święta), w zależności od lokalizacji w strefie; <p>Powiązanie polityki cenowej taryfy biletowej w transporcie publicznym z opłatami za parkowanie.</p> <p>Analiza (po uprzednich badaniach) możliwości dalszego ograniczenia pojazdów parkujących w centrum miasta, w tym np. wprowadzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku.</p> <p>Analiza budowy parkingu buforowego w pobliżu dworca kolejowego i autobusowego razem z ograniczeniem liczby miejsc parkingowych w śródmieściu Włocławka.</p> <p>Weryfikacja sprawności technicznej parkometrów oraz rozszerzenie funkcjonalności o płatność kartą oraz wydawanie reszty. Rozszerzenie płatności za SPP o kolejne kanały sprzedaży mobilnej.</p> <p>Nadzór i kontrola nad działaniami straży miejskich w zakresie egzekwowania kar za nielegalne parkowanie.</p> |
| <p>ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ</p> | <p>UMW, MZIDiT, podmiot prywatny (budowa parkingu), „Baza” sp. z o.o.</p> |
| <p>HORYZONT CZASOWY</p> | <p>2027</p> |
| <p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe, środki prywatne</p> |
| <p>PARTNERZY</p> | <p>-</p> |
| <p>EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU</p> | <p>Zmniejszenie liczby samochodów w centrach.</p> <p>Spadek liczby miejsc postojowych w centrum miasta.</p> <p>Spadek liczby samochodów parkujących w centrum miasta.</p> <p>Wzrost odsetka kierowców dokonujących prawidłowo opłat za parkowanie.</p> <p>Wzrost powierzchni miasta objętej Strefą Płatnego Parkowania.</p> <p>Zróżnicowanie obszarów objętych strefą pod względem wysokości opłat za parkowanie oraz dni, w które obowiązuje strefa.</p> <p>Przeprowadzanie badań zajętości miejsc postojowych w obrębie miasta.</p> |

CEL SZCZEGÓŁOWY 5.5. Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk w infrastrukturze liniowej itp.

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę lub zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ul. Zbiegniewskiej z ul. Kaliską i Żurawią, • ul. Włocławskiej z ul. Wiślaną w Szpetalu Górnym (gm. Fabianki), • ul. Brzeskiej z ul. Lipową w Lubrańcu razem ze zmniejszeniem przekroju jezdni do jednego pasa ruchu na tych ulicach. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | MZIDiT, UMW, UG, SPW, PZD |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | <p>Spadek liczby zdarzeń drogowych.</p> <p>Spadek liczby osób przynajmniej ciężko rannych.</p> |

2.5. Logistyka przyszłości

CEL SZCZEGÓŁOWY 6.1. Uporządkowanie przestrzeni parkingowych dla dostaw w centrum Włocławka

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Wyznaczenie „kopert 15 minut” dla samochodów dostawczych poprzedzone badaniami i konsultacjami z lokalnymi przedsiębiorcami. W ramach strefy „kopert 15 minut” postój samochodów dostawczych będzie dozwolony wyłącznie na wyznaczonych miejscach postojowych. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | Podmioty prywatne (lokalni przedsiębiorcy, firmy transportowe) |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba wyznaczonych specjalnych miejsc postojowych. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 6.2. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z terenów zabudowanych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Zmiany organizacji ruchu (ograniczenia tonażowe) uniemożliwiające ruch tranzytowy pojazdów przez tereny z gęstą zabudową mieszkaniową. Przekierowanie ruchu ciężarowego na istniejące lub planowane ciągi obwodnicowe przy współpracy z zarządcami dróg wyższego rzędu. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | Gminy WłOF, zarządcy dróg gminnych i powiatowych |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2037 (działanie ciągłe) |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe (FENiKS, KPO), fundusze i programy europejskiej międzynarodowe (CEF2) |
| PARTNERZY | ZDW, GDDKiA, PZD |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Długość odcinków dróg, z których przekierowano tranzytowy ruch ciężarowy. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 6.3. Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Rozwój i dostosowanie infrastruktury rowerowej pod kątem wykorzystania rowerów cargo (adekwatna szerokość infrastruktury i niskie nachylenie). Wyodrębnienie stref o ograniczonym ruchu pojazdów samochodowych. Uwzględnienie rowerów cargo w systemie roweru publicznego dla WłOF. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2037 (działanie ciągłe) |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | Podmioty prywatne (przedsiębiorcy, firmy logistyczne) |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba rowerów cargo dostępna w systemie wypożyczeń |

CEL SZCZEGÓŁOWY 6.4. Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Konsultowanie lokalizacji nowych automatów paczkowych z ich operatorami. Tworzenie zachęt dla operatorów paczkomatów do instalacji dodatkowych udogodnień: ładowarek samochodów elektrycznych, zieleni miejskiej. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | 2022-2037 (działanie ciągłe) |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (koszty bieżące) |
| PARTNERZY | Podmioty prywatne (operatorzy automatów paczkowych), mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Liczba automatów, których budowę skonsultowano. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 6.5. Analiza możliwości i zasadności budowy terminalu intermodalnego w Brzeziu

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Prace konsultacyjne i studialne mające na celu określenie efektywności ekonomicznej budowy nowego terminala intermodalnego Włocławek Brzezie. Konsultacje z największymi podmiotami generującymi ładunki: Anvil, Solvay, Kongsberg, LPP. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW |
| HORYZONT CZASOWY | 2027 |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe (FENiKS, KPO), fundusze i programy europejskiej międzynarodowe (CEF2) |
| PARTNERZY | Przedsiębiorcy, firmy kurierskie, mieszkańcy |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Raport z prac studialnych. |

2.6. Współdecydowanie mieszkańców

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.1. Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Organizacja z odpowiednim wyprzedzeniem konsultacji społecznych z wykorzystaniem form warsztatowych dla wszystkich istotnych zmian w funkcjonowaniu transportu publicznego we WłOF. Wykorzystanie partycypacyjnych form planowania inwestycji – np. prototypowania zmian w przestrzeni. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne (budżety gmin) |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby uczestników konsultacji społecznych i warsztatów. Wzrost poziomu zaufania do władz publicznych. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.2. Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF

| | |
|---------------------------------------|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | <p>Organizacja kampanii społecznych mających na celu promocję transportu publicznego jako pełnoprawnego wyboru w podróżach dla wszystkich mieszkańców po każdej istotnej poprawie jakości oferty.</p> <p>Szczególnym celem kampanii jest przełamywanie wizerunku samochodu jako symbolu statusu. W tym celu należy zaangażować najbardziej wpływowych i zamożnych mieszkańców WłOF w kampanie promocyjne – np. poprzez pokazywanie ich zdjęć w autobusie gminnym i podkreślanie proekologicznego charakteru tego środka transportu.</p> <p>Wykorzystanie narzędzi influencer marketingu we wszystkich w kanałach dostosowanych do potrzeb odbiorców (np. TikTok), w szczególności skierowanych do osób młodych.</p> <p>Oddziaływanie na sferę emocji – budowa kultury, w której poruszanie się transportem publicznym jest postawą prospołeczną. Bezpośrednie kwestionowanie korzyści z poruszania się samochodem tam, gdzie zrównoważona mobilność faktycznie ma przewagę.</p> <p>Przykłady kampanii: https://www.youtube.com/watch?v=S2g14MPayv8, https://www.youtube.com/watch?v=avAtMKz11FE.</p> |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |

| | |
|--|--|
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | - |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost zasięgu kampanii promocyjnych. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.3. Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Organizacja kampanii społecznych mających na celu ukazanie wad indywidualnego transportu drogowego w zakresie niszczenia przestrzeni publicznej, problemów z bezpieczeństwem czy zanieczyszczeń środowiska wraz ze wskazywaniem alternatyw. Oddziaływanie na sferę emocji – budowa kultury świadomości środowiskowej, w której poruszanie się w pojedynkę samochodem nie jest powodem do dumy. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | NGO (organizacje społeczne i ekologiczne) |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost zasięgu kampanii promocyjnych |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.4. Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez priorytetyzację, specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń; stoiska organizatora, operatora, prezentacja taboru. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, środki prywatne |
| PARTNERZY | Organizatorzy wydarzeń |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.5. Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu jako miejskiego święta będącego aktywną promocją zrównoważonego transportu. Włączenie szkół, spółek miejskich i instytucji samorządowych w organizację wydarzeń związanych ze świętem. Tymczasowe zmiany przestrzenne, ogłaszanie ważnych projektów inwestycyjnych i prezentacje pojazdów w trakcie święta. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | UMWKP |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby uczestników wydarzeń. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.6. Edukacja dla zrównoważonej mobilności

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Realizacja cyklicznej kampanii promującej zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci i uczniów szkół podstawowych, grona nauczycielskiego oraz rodziców i opiekunów. Kampania łącząca zabawę z elementami rywalizacji, popularyzująca rower jako środek transportu do szkoły. Organizacja warsztatów edukacyjnych dla dzieci w zakresie poruszania się rowerem. Organizacja zajęć o tematyce zrównoważonej mobilności w szkołach |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| PARTNERZY | Organizacje pozarządowe |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby uczestników warsztatów i zajęć. |

CEL SZCZEGÓŁOWY 7.7. Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych

| | |
|--|--|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Utworzenie opartej o narzędzia grywalizacji kampanii promującej dojazdy rowerem do pracy w instytucjach samorządowych. Nagrody/benefity za dojazd rowerem/ transportem publicznym dla pracowników. |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG, SPW |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne |
| PARTNERZY | Organizacje pozarządowe |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby pracowników biorących udział w grywalizacji. |

SZCZEGÓŁOWY 7.8. Edukacja komunikacyjna dla dorosłych

| | |
|--|---|
| OPIS SPOSOBU REALIZACJI | Organizacja kursów bezpiecznego poruszania się rowerem dla dorosłych. Organizacja wydarzeń doszkalających w zakresie przepisów ruchu drogowego |
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ | UMW, UG |
| HORYZONT CZASOWY | Działanie ciągłe |
| NIEZBĘDNE FINANSOWANIE | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze europejskie międzynarodowe, fundusze krajowe i wojewódzkie. |
| PARTNERZY | Organizacje pozarządowe |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Wzrost liczby uczestników warsztatów i zajęć. |

3. Wdrażanie Planu

3.1. Harmonogram realizacji działań

W poniższej tabeli przedstawiono harmonogram wdrożenia działań przedstawionych w rozdziale 2., które wchodzi w skład scenariusza pośredniego.

Tabela 1. Harmonogram realizacji działań

| NR CELU | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| WSPÓLNOTA SAMORZĄDOWA DLA LEPSZEGO ZARZĄDZANIA | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.6. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.7. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.8. | | | | | | | | | | | | | | |
| SZACUNEK DLA KRAJOBRAZU I PRZESTRZENI | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| ODBUDOWA ZAUFANIA DO TRANSPORTU PUBLICZNEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.6. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.7. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.8. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.9. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.10. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.11. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.12. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.13. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.14. | | | | | | | | | | | | | | |
| ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI | | | | | | | | | | | | | | |

| NR CELU | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.6. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.7. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.8. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.9. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.10. | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.11. | | | | | | | | | | | | | | |
| ZDROWI I BEZPIECZNI MIESZKAŃCY | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| LOGISTYKA PRZYSZŁOŚCI | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| WSPÓŁDECYDOWANIE MIESZKAŃCÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.1. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.3. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.4. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.5. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.6. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.7. | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.8. | | | | | | | | | | | | | | |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

3.2. Źródła finansowania planu

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności we Włocławskim Obszarze Funkcjonalnym będą realizowane z różnych źródeł finansowania:

| | | |
|---|---|--|
| Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład WłOF | Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnKS) | Fundusze Europejskie dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027, w tym środki przeznaczone dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Funkcjonalnego Włocławka |
| Program Interreg Europy Środkowej | Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) | Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (czyli tzw. Fundusze norweskie i EOG) |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg | Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) | Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych |
| Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) | Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) | Środki prywatne oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno- -prywatnego |

3.3. Wskaźniki oddziaływania PZMM WłOF i sposoby ich obliczania

Zgodnie z praktyką przyjętą w planach zrównoważonej mobilności na poziomie unijnym, głównym narzędziem służącym do monitorowania postępów realizacji założonych celów są, oprócz wskaźników produktu, **kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności**, tzw. SUMI (*Sustainable Urban Mobility Indicators*). Są to **wskaźniki oddziaływania** – odnoszą się one nie do postępów realizacji konkretnej inwestycji, ale do łącznych efektów w postaci realnej i mierzalnej zmiany zachowań mobilnościowych mieszkańców, zmniejszenia emisji szkodliwych substancji czy liczby wypadków drogowych.

Zgodnie z ideą SMART wskaźniki oddziaływania PZMM powinny być:

- **Skonkretyzowane** – jednoznacznie sformułowane i niebudzące wątpliwości interpretacyjnych;
- **Mierzalne** – dające się wyrazić liczbowo;
- **Osiągalne** – możliwe do osiągnięcia poprzez realizację działań wskazanych w niniejszym Planie²;
- **Istotne** – stanowiące określoną wartość dodaną z perspektywy celów PZMM;
- **Określone w czasie** – docelowe wartości są umiejscowione w czasie.

Źródłem danych dla wskaźników oddziaływania będą:

- Ogólnodostępne publiczne **bazy danych**: Główny Urząd Statystyczny, System Ewidencji Wypadków i Kolizji;
- Wyniki **badź ankietowych** prowadzonych każdorazowo przy wyliczeniu wartości wskaźników;
- **Analizy geoprzestrzenne** GIS wykonane według określonego algorytmu;
- Wyniki **makrosymulacyjnego modelowania ruchu**, jeżeli będą dostępne w danym roku.

Za punkt odniesienia w przypadku PZMM WłOF uznaje się wartości wskaźników zarejestrowane w latach 2020-2022, w zależności od dostępności danych źródłowych. Ponowne przeliczenie i monitorowanie wskaźników odbędzie się w latach 2030 i 2035. Monitorowanie wskaźników kluczowych ma potencjalnie dużą wartość poznawczą dla władz samorządowych, pozwalając spojrzeć na określony obszar przekrojowo i dając zestaw liczb, które można porównywać w czasie – z poprzednimi latami – i w przestrzeni – z podobnymi obszarami funkcjonalnymi. Wiedza wyciągnięta z tej informacji pozwoli także na elastyczne reagowanie i wdrożenie działań korygujących realizację Planu w przypadku istotnej zmiany okoliczności zewnętrznych.

7 Wskaźników oddziaływania PZMM WłOF i sposoby ich obliczania

1. **Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania** (cały WłOF)
2. **Wskaźnik motoryzacji** (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)
3. **Emisje CO₂** z systemu transportowego WłOF
4. **Emisje PM_{2,5}** z systemu transportowego WłOF
5. **Liczba wypadków drogowych** oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców
6. **Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów**
7. **Wskaźnik dostępności czasowej** transportu publicznego

² Oczywiście należy mieć na uwadze złożoność związków przyczynowo-skutkowych. Wartości poniższych wskaźników w przyszłości nie będą wynikać bezpośrednio z działań zawartych w PZMM, lecz w pewnym stopniu będą także zależne od krajowej polityki transportowej i fiskalnej, cen paliw, bieżących trendów w mobilności itp. Pomimo tych niedoskonałości wskaźniki SUMI, przyjęte na poziomie ogólnoeuropejskim, stanowią najlepszy dostępny sposób oceny postępów realizacji SUMP/PZMM.

Tabela 2. Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania (cały WłOF)

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|---|-----------|----------------------------|----------------------|-------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p><u>ŹRÓDŁO:</u> badania ankietowe PAPI</p> <p>Procentowy udział mieszkańców Włocławka / pozostałych gmin WłOF, dla których preferowanym (najczęściej używanym) środkiem transportu jest rower, pociąg, tramwaj lub autobus.</p> <p>Dla wyliczenia wartości bazowej wykorzystano wyniki badania ankietowego PAPI [n = 2249] przeprowadzonego w ramach konsultacji etapu diagnostycznego PZMM WłOF. Ankietowani wskazali, jak często korzystają z poszczególnych środków transportu w ramach siedmiu kategorii. Jeżeli dany ankietowany wskazał transport zbiorowy lub rower jako najczęściej wykorzystywany, zasila on pulę „zrównoważonomobilnych”. Udział „zrównoważonomobilnych” w całkowitej liczbie ankietowanych, wyrażony procentowo, stanowi wartość niniejszego wskaźnika.</p> <p>Jeżeli dostępny jest makrosymulacyjny model ruchu: udział transportu publicznego (PrT) oraz rowerowego w całości generowanych podróży w ruchu pasażerskim symulowanych przez model dla stanu aktualnego.</p> | % | 33,5% (2022) | 35,0% | 40,0% |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 3. Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------|------------------------------|-------------------|-------|-------------------------|-------|--|--------------------------|--------|-------------------|--------|-------|-------------------------|---------|-------|-----|--|---------------|-----|-----|
| | | | 2030 | 2035 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>ŹRÓDŁO: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych (GUS BDL)</p> <p>Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców zarejestrowanych na obszarze WłOF. Uwaga: dane dostępne na poziomie powiatowym należy przemnożyć przez wagi odpowiadające udziałowi poszczególnych powiatów w populacji WłOF, zgodnie z poniższą metodą:</p> <table><tr><td></td><td>wskaźnik motoryzacji 2021</td></tr><tr><td>powiat włocławski</td><td>779,8</td></tr><tr><td>powiat miasto Włocławek</td><td>578,5</td></tr></table> <table><tr><td></td><td>populacja ogółem 2021</td><td>waga %</td></tr><tr><td>powiat włocławski</td><td>85 074</td><td>44,3%</td></tr><tr><td>powiat miasto Włocławek</td><td>106 928</td><td>55,7%</td></tr></table> <p>wskaźnik motoryzacji ogółem (ważony):</p> <table><tr><td>668</td></tr></table> | | wskaźnik motoryzacji 2021 | powiat włocławski | 779,8 | powiat miasto Włocławek | 578,5 | | populacja ogółem 2021 | waga % | powiat włocławski | 85 074 | 44,3% | powiat miasto Włocławek | 106 928 | 55,7% | 668 | Liczba samochodów na 1 000 mieszkańców | 668 (2021) | 655 | 630 |
| | wskaźnik motoryzacji 2021 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| powiat włocławski | 779,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| powiat miasto Włocławek | 578,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | populacja ogółem 2021 | waga % | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| powiat włocławski | 85 074 | 44,3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| powiat miasto Włocławek | 106 928 | 55,7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 668 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 4. Emisje CO₂ z systemu transportowego WłOF

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|--|--|----------------------------|----------------------|------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p>ŹRÓDŁO: kalkulator SUMI. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i kierowców (CEPiK)</p> <p>Całkowita roczna emisja dwutlenku węgla pochodząca z transportu, generowana na obszarze WłOF, w przeliczeniu na mieszkańca. Kalkulacja zgodnie z wytycznymi SUMI:</p> <p>https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/greenhouse-gas-emissions-indicator_en</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.</p> | tony CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na mieszkańca | 1,75 | 1,50 | 1,00 |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 5. Emisje PM_{2,5} z systemu transportowego WłOF

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|---|--|----------------------------|----------------------|------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p>ŹRÓDŁO: kalkulator SUMI. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i kierowców (CEPiK)</p> <p>Całkowita roczna emisja cząstek stałych PM_{2,5} pochodząca z transportu, generowana na obszarze WłOF, w przeliczeniu na mieszkańca. Kalkulacja zgodnie z wytycznymi SUMI:</p> <p>https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/air-pollutant-emissions-indicator_en</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.</p> | kg PM _{2,5} eq emitowane w ciągu roku na mieszkańca | 0,68 | 0,59 | 0,40 |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 6. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|--|--|--|-----------------------|-----------------------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p><u>ŹRÓDŁO:</u> System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) lub Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych (GUS BDL)</p> <p>Roczna liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadków na obszarze WłOF, w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców Obszaru.</p> | Liczba wypadków/ ofiar na 100 tys. mieszkańców | <p>43 wypadki/ 100 tys. mieszkańców</p> <p>8,11 ofiary/100 tys. mieszkańców (2021)</p> | <p>32</p> <p>4,56</p> | <p>21</p> <p>2,75</p> |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 7. Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|--|---|----------------------------|----------------------|------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p><u>ŹRÓDŁO:</u> System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)</p> <p>Roczna liczba ofiar wypadków drogowych zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadków z udziałem pieszych oraz rowerzystów zarejestrowanych na obszarze WłOF.</p> | Liczba ofiar wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów | <p>1</p> <p>(2021)</p> | 0 | 0 |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 8. Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego

| SPOSÓB OBLICZENIA | JEDNOSTKA | WARTOŚĆ BAZOWA (ROK) | WARTOŚCI DOCELOWE | |
|--|--|-------------------------|-------------------|-------|
| | | | 2030 | 2035 |
| <p>ŹRÓDŁO: analiza geoprzestrzenna z wykorzystaniem narzędzi GIS</p> <p>Procentowy udział liczby mieszkańców obszaru SUMP, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i tramwajów) lub 833 m w linii prostej (dla kolei i metra) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry lub dobry dostęp do transportu zbiorowego.</p> <p>Dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę.</p> <p>Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców i terenów zamiejskich dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.</p> | % mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego WŁOF OGÓŁEM | 0,0% (2022) | 0,0% | 3,5% |
| | % mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego WŁOF OGÓŁEM | 23,3% (2022) | 26,0% | 31,0% |
| | % mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego – GMINY WŁOF BEZ WŁOCŁAWKA | 15,8% (2022) | 19,0% | 25,0% |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

3.4. Monitoring, realizacja, ewaluacja i aktualizacja w latach 2022-2030

System monitorowania

Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialny Zespół ds. Mobilności jako wynik sformalizowania współpracy opartej dotychczas na porozumieniu międzygminnym. Zespół ds. Mobilności powinien składać się z członków wydziałów merytorycznych odpowiedzialnych za: organizację transportu publicznego, urbanistyki i planowania przestrzennego, współpracę z koleją, transport rowerowy i ruch pieszcy, zarządzanie infrastrukturą drogową i przystankową, politykę parkingową, bezpieczeństwo ruchu drogowego i organizację ruchu, partycypację i promocję, edukację w poszczególnych gminach. Zespół powinien posiadać swój regulamin, w którym m.in. zostanie określona częstotliwość spotkań, np. raz na miesiąc. Gminy WłOF będą jednak partycypowały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku odpowiadającego za koordynację polityki mobilności we WłOF, zadanie może zostać przejęte przez Biuro Związku.

Ewaluacja realizacji celów szczegółowych

Efekty realizacji celów szczegółowych (rozdział 2.) będą **oceniane co dwa lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie.

Tabela 9. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji celów szczegółowych Planu

| | |
|---|--|
| NR CELU | X.X. |
| NAZWA CELU SZCZEGÓŁOWEGO | Nazwa zadania z Planu wdrożenia |
| INFORMACJA O DZIAŁANIACH NA RZECZ REALIZACJI CELU | Status działań w zakresie realizacji celu |
| INFORMACJA O JEDNOSTCE ODPOWIEDZIALNEJ | Kto prowadzi działania w tym obszarze? |
| HORYZONT CZASOWY | Czy proponowany pierwotnie termin realizacji jest realny? Czy zadanie zostało już zrealizowane? |
| FINANSOWANIE | Z czego finansowana jest lub będzie realizacja zadania? |
| PARTNERZY | Jakich partnerów już udało się pozyskać? |
| EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU | Jakie są efekty realizacji danego celu? |

Tabela 10. Daty ewaluacji realizacji celów szczegółowych Planu

| | |
|------------|------------|
| 31.08.2025 | 31.08.2029 |
|------------|------------|

Wyniki ewaluacji będą prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

Aktualizacja wartości kluczowych wskaźników mobilności

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) w Planie będą **aktualizowane w 2030 i 2035 r.** Wtedy odbędą się także publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji Planu – przedstawiciele WłOF spotkają się z mieszkańcami, by zaprezentować wyniki swoich prac i porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji Planu.

Aktualizacja scenariuszy i treści celów

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego, **w 2029/2030 r.**, po aktualizacji wskaźników kluczowych przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu, która obejmie aktualizację Planu (wraz ze scenariuszami), Planu wdrożenia w zależności od obecnej sytuacji oraz dodanie do początkowej części Planu podsumowania osiągnięć w realizacji Planu z lat 2022-2028 oraz opisu niepowodzeń. Oznacza to więc, że rozpocznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń realizacji Planu wypracowanego w 2022 r. i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

| | 2021-2022 | 2022 | 2022 | 2022-2027 |
|--------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------------|
| CYKL 1 | Przygotowanie i analiza | Przygotowanie strategii | Zaplanowanie działań | Wdrażanie i monitoring |
| | 2028-2029 | 2029-2030 | 2029-2030 | 2030-2035 |
| CYKL 2 | Ocena sukcesów i porażek | Aktualizacja strategii | Aktualizacja listy działań | Wdrażanie i monitoring |

Rysunek 1. Cykl planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2)*, Rupprecht Consult 2019

4. Spis tabel i rysunków

| | |
|--|--------|
| Tabela 1. Harmonogram realizacji działań | 45 |
| Tabela 2. Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania (cały WłOF) | 49 |
| Tabela 3. Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców) | 50 |
| Tabela 4. Emisje CO ₂ z systemu transportowego WłOF | 51 |
| Tabela 5. Emisje PM _{2,5} z systemu transportowego WłOF | 51 |
| Tabela 6. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców . | 52 |
| Tabela 7. Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów | 52 |
| Tabela 8. Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego | 53 |
| Tabela 9. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji celów szczegółowych Planu | 54 |
| Tabela 10. Daty ewaluacji realizacji celów szczegółowych Planu | 55 |
| Rysunek 1. Cykl planowania zrównoważonej mobilności | 56 |

