



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

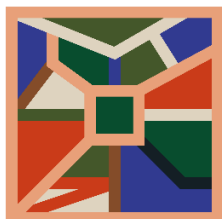


PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ KUJAWY 2035

ZAŁĄCZNIK NR 1 – ANALIZA SCENARIUSZY

Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – KUJAWY 2035. Załącznik nr 1 – Analiza scenariuszy



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

Spis treści	3
1. Wypracowane scenariusze działań	4
2. W jakich obszarach będziemy działać?	8
4. Ocena efektywności działań	13
4.1. Ocena efektywności działań w kontekście celów sump	13
4.2. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat	19
4.3. Ocena efektywności kosztowej	23
4.4. Działania o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności	26
5. Scenariusz do realizacji	28
6. Spis tabel i rysunków	29

1. Wypracowane scenariusze działań

Zasadniczą część załącznika stanowią opisy celów strategicznych, które są wynikiem analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z Obszaru, a także wykorzystania wiedzy eksperckiej. Osiągnięcie celów Planu może mieć miejsce dzięki realizacji jednego z zaproponowanych scenariuszy. Nie są one wyłącznie wynikiem obecnych głosów i sygnalizowanych oczekiwań interesariuszy i mieszkańców, ale także próbą odpowiedzi na regulacje i trendy, które za kilka lat będą warunkować system mobilności w Polsce.

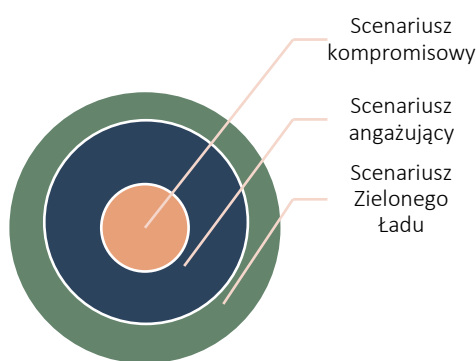
W warunkach złożonej sytuacji politycznej i społecznej nie jesteśmy jednak dziś w stanie przewidzieć wszystkiego, co będzie wpływało na system mobilności we Włocławku i jego otoczeniu w przyszłości. Wiemy jednak, że założenia Planu muszą wpisywać się w ramy Europejskiego Zielonego Ładu. W **2035 r. w Polsce ma obowiązywać zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych**, znamy główne kierunki polityki europejskiej – **do 2050 r. emisje z transportu w Unii Europejskiej mają spaść o 90%**.

Posiadamy też informacje na temat najważniejszych tendencji demograficzno-przestrzennych Obszaru i wiemy, że w perspektywie realizacji Planu możemy oczekiwać istotnego wzrostu gospodarczego OF Włocławka. Możemy spodziewać się, że zwiększać się będzie znaczenie paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, a **ceny energii pochodzącej z paliw kopalnych (także w transporcie) będą rosły – zarówno za sprawą czynników rynkowych, jak i polityki klimatycznej**.

Osiągnięcie zakładanych celów Planu wymaga myślenia długoterminowego i przewidywania wyzwań, które w przyszłości zrodzą obecne tendencje. Na wszystkie wyzwania Obszaru nie da się odpowiedzieć w kilka lat, ponadto w Planie musimy przewidzieć odpowiedzi na kwestie, które dziś nie są jeszcze naglące. Z tego względu wypracowaliśmy trzy scenariusze rozwoju systemu mobilności WłOF do 2035 r. oraz punkt odniesienia – scenariusz referencyjny.

<p>SCENARIUSZ REFERENCYJNY</p>	<p>Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dojazdami.</p> <p>Transport publiczny (w tym kolej) nie będzie realną alternatywą dla samochodów, a rozwój ruchu pieszego i rowerowego będzie ograniczany przez brak realizacji spójnej wizji jego rozwoju.</p> <p>Ulice będą stopniowo coraz bezpieczniejsze, jednak ze względu na ich zatłoczenie nie będzie można uznać ich za przyjazne. Logistyka będzie rozwijała się w dotychczasowym modelu.</p> <p>Nie będzie wspólnego zarządzania ofertą mobilności i daleko idącej współpracy samorządów. Wydane zostaną duże środki (przede wszystkim na drogi), jednak nie przyniesie to wymiernych efektów w postaci zmiany zachowań komunikacyjnych.</p> <p>Obszar nie będzie gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu do 2035 r.</p>
<p>SCENARIUSZ KOMPROMISOWY</p>	<p>Będziemy odpowiadać na skutki procesów przestrzennych i transportowych z pewną skutecznością. Osiągnięty zostanie najważniejszy cel Planu: transport publiczny stanie się jednym z wyborów w podróżach po WłOF, jednak jego uprzywilejowanie nie będzie konsekwentne, przez co efekty działań zostaną ograniczone.</p> <p>Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a Obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.</p> <p>Powstanie jeden organizator transportu publicznego we WłOF, który wypełni większość swoich zadań, jednak współpraca będzie trudna.</p> <p>Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.</p> <p>Obszar będzie częściowo gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.</p>
<p>SCENARIUSZ ANGAŻUJĄCY</p>	<p>Większość budynków będzie powstawała w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej.</p> <p>Transport publiczny będzie najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie. Wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego. Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a Obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.</p> <p>Powstanie jeden organizator transportu publicznego we WłOF, który wypełni wszystkie swoje zadania. Postrzeganie mobilności przez mieszkańców mocno się zmieni, co wpłynie na istotną zmianę zachowań komunikacyjnych.</p> <p>Obszar będzie w przeważającym stopniu gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.</p>
<p>SCENARIUSZ ZIELONEGO ŁADU</p>	<p>Dzięki poprawie jakości planowania przestrzennego rozwój zabudowy będzie w większości spójny z siecią efektywnego finansowo i uprzywilejowanego systemu transportu zbiorowego, którego kręgosłupem będzie sprawnie działająca kolej.</p> <p>Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców.</p> <p>Wyraźnie wzrośnie udział podróży pieszych i rowerowych.</p>

	<p>System transportu publicznego we WłOF będzie jednym z najlepiej zintegrowanych i zorganizowanych w Polsce.</p> <p>We WłOF osiągnięte zostaną niemal wszystkie cele krajowych i europejskich dokumentów strategicznych w zakresie polityki transportowej.</p> <p>Obszar będzie zasadniczo gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.</p>
--	---



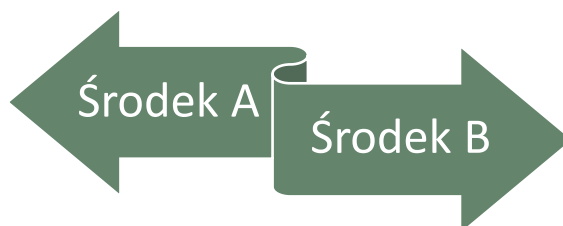
Z każdym celem strategicznym związane są konkretne pakiety działań, które mają przynieść mierzalne efekty. Planowanie długoterminowe musi jednak mieć elastyczny charakter, a zmieniająca się sytuacja wpływać na aktualizację zapisów Planu. Scenariusz referencyjny jest tłem dla zmian kierunku polityki mobilności, które wyznaczają poszczególne scenariusze Planu.

Każdy kolejny scenariusz określa zestawy coraz skuteczniejszych środków, które mają doprowadzić do zmian w systemie mobilności. Plan zrównoważonej mobilności nie jest listą niewykonalnych postulatów, połączonych inwestycji czy życzeń.

SCENARIUSZ REFERENCYJNY	Obecnie trwające procesy i działania, które już są zaplanowane lub już mają miejsce niezależnie od Planu Zrównoważonej Mobilności. Stanowi punkt odniesienia.
SCENARIUSZ KOMPROMISOWY	Minimalny zestaw działań, które powinny zostać zrealizowane niezależnie od uwarunkowań zewnętrznych.
SCENARIUSZ ANGAŻUJĄCY	Zestaw działań, które wymagają przekonania do ich realizacji pewnych interesariuszy czy sprzyjających uwarunkowań zewnętrznych.
SCENARIUSZ ZIELONEGO ŁADU	Działania możliwe są do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów WłOF i sprzyjających okolicznościach, trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu

Skuteczne zmiany zachowań komunikacyjnych nie zawsze muszą wiązać się z dużymi wydatkami, ale z odważnymi decyzjami politycznymi czy udaną współpracą pomiędzy samorządami i rządem. W scenariuszu Zielonego Ładu koszt przewiezienia jednego pasażera na odległość jednego kilometra przez autobus komunikacji podmiejskiej byłby najniższy, zaś koszty związane z deficytem ładu przestrzennego byłyby najmniejsze. W ujęciu wszystkich kosztów nie jest to więc scenariusz najdroższy. W scenariuszu referencyjnym koszty zmian w transporcie odczuwają przede wszystkim najmniej zamożni mieszkańcy Obszaru, scenariusz Zielonego Ładu zakłada zaś najbardziej sprawiedliwą transformację. Scenariusz

kompromisowy zakładał najmniej trudne politycznie cele, scenariusz Zielonego Ładu – potencjalnie najbardziej kontrowersyjne i wymagające największej współpracy. Niekiedy istnieje kilka sposobów na osiągnięcie tego samego celu za pomocą różnych środków:



W tym wypadku będziemy mówić o alternatywnych środkach działania. Wszystkie zaproponowane działania prowadzą do realizacji celów Planu, nie wszystkie jednak są równie skuteczne. **W Planie Zrównoważonej Mobilności nie analizowano działań całkowicie nierealnych w perspektywie realizacji** – zbyt ambitne, zbyt kosztowne czy całkowicie niedostosowane do potrzeb lokalnej społeczności. Także scenariusz Zielonego Ładu jest wykonalny technicznie, ale niekoniecznie akceptowalny społecznie czy politycznie.

W wypadku wybranych sfer Planu może to oznaczać, że pomimo realizacji Planu cele wyznaczone przez Komisję Europejską czy strategię krajową nie zostaną osiągnięte, ponieważ były zbyt ambitne, by mogły zostać osiągnięte w sposób akceptowalny społecznie. **Lepiej jednak zaplanować wykonalne działania zbliżające nas do realizacji celów niż nieakceptowalne społecznie czy niemożliwe do sfinansowania rozwiązania, które nigdy nie zostaną zrealizowane.** Planowanie zrównoważonej mobilności jest wieloletnim procesem (ten Plan zakłada perspektywę 15 lat). **Uchwalenie Planu przez samorządy to początek drogi, a nie jej koniec.** Skuteczność jego realizacji będzie weryfikowana i omawiana, a cele i scenariusze dostosowywane do zmieniających się warunków w procesie ewaluacji. Skuteczność każdego działania zapisanego w planie można ocenić, a wgląd będą mieli w to wszyscy mieszkańcy. Od 2025 r. postępy w zakresie zrównoważonej mobilności będą w sposób jednolity monitorowane także na poziomie europejskim. Można będzie więc porównać, jak radzą sobie poszczególne regiony i które środki są naprawdę skuteczne.

2. W jakich obszarach będziemy działać?



Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania

Wysoka jakość oferty zrównoważonej mobilności wynika bezpośrednio z wysokiej jakości współpracy samorządowców w Obszarze. Kluczowe są także kompetencje pracowników samorządowych – właśnie dlatego należy wspierać rozwój osób odpowiedzialnych za system mobilności. Dzięki współpracy wszystkich samorządów WłOF infrastruktura Obszaru będzie spójna i oparta o wspólne standardy. W poruszaniu się po Włocławku i jego otoczeniu nie będą odczuwalne granice jednostek samorządu terytorialnego.



Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni

Wspólnie kształtujemy przestrzeń, w której żyjemy. To, gdzie i jak mieszkamy, wpływa bezpośrednio na to, jak się przemieszczamy. Dlatego zrównoważona mobilność powinna być brana pod uwagę na każdym etapie rozwoju naszych miast i wsi. Dbałość o przestrzeń publiczną i krajobraz to wyraz szacunku dla miejsc, w których mieszkamy.



Odbudowa zaufania do transportu publicznego

Dobra, stabilna oferta wysokiej jakości transportu publicznego jest gwarantem wzrostu liczby pasażerów i zaufania do transportu zbiorowego oraz zatrzymania erozji.

Poruszanie się po WłOF transportem publicznym powinno być intuicyjne i dostępne dla możliwie najszerzej grupy mieszkańców niezależnie od wieku i stanu zdrowia. Musimy myśleć o jego ofercie w kategorii jednego systemu – nie poszczególnych gmin i spółek.



Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy

Bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców jest najważniejsze. System transportowy, w którym bezpiecznie czują się zarówno dzieci, jak i seniorzy to bezpieczne środowisko dla każdego. Zminimalizujemy negatywne efekty transportu, stworzymy obszar, w którym na drogach nikt nie ginie, a nasze podróże nie przyczyniają się do pogarszania warunków życia innych i umniejszania szans kolejnych pokoleń na wysoką jakość życia.



Logistyka przyszłości

Zrównoważona mobilność dotyczy także logistyki codziennych dostaw do sklepów, zakładów pracy czy paczkomatów. Chcemy, aby dostawy te były bardziej sprawne niż dotychczas, ale przy tym jak najmniej uciążliwe dla mieszkańców WłOF.



Współdecydowanie mieszkańców

Zmiany w mobilności wymagają zrozumienia i wiedzy mieszkańców. Będziemy promować zrównoważony rozwój naszych ośrodków, dzięki któremu będziemy zdrowsi, bezpieczniejsi i zaoszczędzimy przy tym pieniądze. Zmiany w transporcie będą szeroko konsultowane z mieszkańcami.



Rozwój aktywnej mobilności

Aktywna mobilność jest podstawą mobilności zrównoważonej. To piesi, rowerzyści i użytkownicy innych UTO powinni stanowić podstawową grupę osób poruszających się w przestrzeni. Dla nich należy stworzyć jak najlepsze warunki podróżowania: zapewnić najwyższe bezpieczeństwo, udostępnić wysokiej jakości wygodną, dostępną, spójną i atrakcyjną infrastrukturę. Dzięki temu powstanie przyjazna, dostępna przestrzeń, poprawi się jakość środowiska, ograniczone zostaną negatywne oddziaływania transportu, a w efekcie znacznie podniesie się jakość życia mieszkańców.

Tabela 1. Lista działań z podziałem na scenariusze, które są wynikiem analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z Obszaru

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF
7.3.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego
7.4.	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych
7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu
7.6.	Edukacja dla zrównoważonej mobilności
7.7.	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych
7.8.	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych
Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	
2.1.	Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej
2.2.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego
2.3.	Współpraca w zakresie planowania przestrzennego
2.4.	Likwidacja nieformalnych parkingów

2.5.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych
Odbudowa zaufania do transportu publicznego	
3.1.	Odbudowa oferty komunikacji powiatowo-gminnej
3.2.	Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku
3.3.	Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności
3.4.	Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus
3.5.	Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych
3.6.	Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)
3.7.	Uprzywilejowanie autobusów: budowa słuz autobusowych we Włocławku
3.8.	Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona
3.9.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego
3.10.	Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów
3.11.	Integracja przystanków autobusowych i kolejowych
3.12.	Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów.
3.13.	Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF
3.14.	Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych
Odbudowa zaufania do transportu publicznego	
3.1.	Odbudowa oferty komunikacji powiatowo-gminnej
3.2.	Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku
3.3.	Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności
3.4.	Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus
3.5.	Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych
3.6.	Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)
3.7.	Uprzywilejowanie autobusów: budowa słuz autobusowych we Włocławku
3.8.	Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona
3.9.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego
3.10.	Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów

3.11.	Integracja przystanków autobusowych i kolejowych
3.12.	Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów.
3.13.	Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF
3.14.	Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych
Rozwój aktywnej mobilności	
4.1.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku
4.2.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich
4.3.	Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową
4.4.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom
4.5.	Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych inwestycjach infrastrukturalnych
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz także utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni
4.8.	Budowa parkingów B&R
4.9.	Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja
4.10.	Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo
Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	
5.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg, chodników, dróg rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i elementów infrastruktury punktowej
5.2.	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R
5.3.	Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych
5.4.	Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie
5.5.	Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk w infrastrukturze liniowej itp.
Logistyka przyszłości	
6.1.	Uporządkowanie przestrzeni parkingowych dla dostaw w centrum Włocławka

6.2.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z terenów zabudowanych
6.3.	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego
6.4.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień
6.5.	Analiza możliwości i zasadności budowy terminalu intermodalnego w Brzeziu
Współdecydowanie mieszkańców	
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF
7.3.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego
7.4.	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych
7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu
7.6.	Edukacja dla zrównoważonej mobilności
7.7.	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych
7.8.	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych

4. Ocena efektywności działań

Środki na zrównoważoną mobilność nigdy nie będą miały nieograniczonego charakteru. Jeśli wszystko będzie naszym priorytetem, w praktyce nie będzie nim nic. Z tego względu w wyniku analizy wielokryterialnej oceniliśmy każde z zadań w skali od 0 do 3, uwzględniając aspekty kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko. Na podstawie analizy zostanie wybrany scenariusz działań oraz grupa zadań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

4.1. Ocena efektywności działań w kontekście celów sump

Tabela 2. Skala ocen efektywności

NIE WPŁYWA NA REALIZACJĘ CELU	NAJMNIEJ SKUTECZNE	UMIARKOWANIE SKUTECZNE	NAJBARDZIEJ SKUTECZNE
0	1	2	3

Tabela 3. Ocena wpływu zaplanowanych działań na realizację celów

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania									
1.1.	Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji	3	3	3	3	3	3	3	3,00
1.2.	Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze	3	3	3	3	3	3	3	3,00
1.3.	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF	3	2	3	2	3	1	3	2,43
1.4.	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF	1	2	3	1	1	0	1	1,29
1.5.	Integracja taryfowa we WłOF	2	1	3	2	2	0	1	1,57
1.6.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF	2	1	3	1	2	0	1	1,43

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
1.7.	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF za pomocą rozwiązania publicznego LUB Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF z wykorzystaniem otwartych danych	1	2	3	1	2	0	1	1,43
1.8.	Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego	3	3	3	3	3	3	3	3,00
Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni									
2.1.	Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej	1	3	2	3	2	1	1	1,86
2.2.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego	0	2	0	2	3	3	0	1,43
2.3.	Współpraca w zakresie planowania przestrzennego	3	3	3	3	3	3	2	2,86
2.4.	Likwidacja nieformalnych parkingów	0	3	1	3	3	1	0	1,57
2.5.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	1	3	2	3	3	2	1	2,14
Odbudowa zaufania do transportu publicznego									
3.1.	Odbudowa oferty komunikacji powiatowo- gminnej	2	2	3	2	1	0	1	1,57
3.2.	Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku	0	2	3	2	1	0	1	1,29
3.3.	Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności	1	2	3	2	1	0	0	1,29

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
3.4.	Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus	1	2	2	1	2	0	0	1,14
3.5.	Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych	2	3	2	2	2	0	0	1,57
3.6.	Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)	0	2	3	1	4	0	0	1,43
3.7.	Uprzywilejowanie autobusów: budowa śluz autobusowych we Włocławku	0	1	3	0	0	0	0	0,57
3.8.	Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona	0	2	3	1	1	0	0	1
3.9.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego	1	0	3	0	3	0	0	1,00
3.10.	Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów	2	1	2	1	0	0	0	0,86
3.11.	Integracja przystanków autobusowych i kolejowych	2	2	3	1	0	0	0	1,14
3.12.	Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów	0	2	2	0	0	0	0	0,57
3.13.	Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF	2	2	1	1	0	0	3	1,29
3.14.	Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych	2	1	3	1	0	0	0	1,00

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
Rozwój aktywnej mobilności									
4.1.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku	1	3	1	3	3	1	1	1,86
4.2.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich	1	3	1	3	3	1	1	1,86
4.3.	Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową	2	3	1	3	3	2	1	2,14
4.4.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom	2	3	1	3	3	1	3	2,29
4.5.	Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów	1	3	3	3	3	1	0	2,00
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych inwestycjach infrastrukturalnych	0	3	1	3	3	2	0	1,71
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz także utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni	2	3	1	3	3	2	0	2,00
4.8.	Budowa parkingów B&R	1	1	3	3	3	1	0	1,71

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
4.9.	Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja	1	3	2	3	3	0	1	1,86
4.10.	Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu	1	3	1	3	3	1	3	2,14
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo	2	3	0	3	3	3	3	2,43
Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy									
5.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg, chodników, dróg rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i elementów infrastruktury punktowej	3	0	0	3	3	1	1	1,57
5.2.	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	1	1	1	1	1	1	2	1,14
5.3.	Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych	2	0	0	0	2	2	1	1,00
5.4.	Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie	3	2	2	3	3	3	1	2,43
5.5.	Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk w infrastrukturze liniowej itp.	3	0	0	3	3	1	1	1,57
Sprawny system logistyki miejskiej									
6.1.	Uporządkowanie przestrzeni parkingowych dla dostaw w centrum Włocławka	1	3	0	2	2	3	1	1,71
6.2.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pojazdów	2	2	0	2	2	3	0	1,57

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
	ciężarowych z terenów zabudowanych								
6.3.	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	1	1	0	3	2	3	1	1,57
6.4.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień	1	3	0	2	1	3	1	1,57
6.5.	Analiza możliwości i zasadności budowy terminalu intermodalnego w Brzeziu	2	1	0	0	1	3	0	1,00
Współdecydowanie mieszkańców									
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności	3	3	3	2	3	1	3	2,57
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF	3	3	3	3	1	1	3	2,43
7.3.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	3	3	3	3	3	3	3	3,00
7.4.	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych	2	3	3	2	3	1	3	2,43
7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	2	1	3	2	2	1	3	2,00

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	Odbudowa zaufania do transportu publicznego	Rozwój aktywnej mobilności	Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy	Logistyka przyszłości	Współdecydowanie mieszkańców	Średnia
7.6.	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	3	2	2	2	2	1	3	2,14
7.7.	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	3	1	3	3	2	0	3	2,14
7.8.	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	0	1	1	3	2	0	3	1,43

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.2. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

Tabela 4. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY	WPŁYW NAJMNIEJ POZYTYWNY	UMIARKOWANIE POZYTYWNY	NAJBARDZIEJ POZYTYWNY
0	1	2	3

- **BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY (0)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne.
- **WPŁYW NAJMNIEJ POZYTYWNY (1)** – oddziaływanie pozytywne o niezauważalnej skali oddziaływania lub którego występowanie jest potencjalne, a jego ewentualne skutki dla środowiska będą znikome.
- **UMIARKOWANIE POZYTYWNY (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko.
- **NAJBARDZIEJ POZYTYWNY (3)** – pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływanie.

Tabela 5. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania		
1.1.	Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji	1
1.2.	Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze	1
1.3.	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF	1
1.4.	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF	1
1.5.	Integracja taryfowa we WłOF	2
1.6.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF	1
1.7A.	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF za pomocą rozwiązania publicznego	1
1.7B.	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF z wykorzystaniem otwartych danych	1
1.8.	Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego	1
Szacunek do krajobrazu i przestrzeni		
2.1.	Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej	3
2.2.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego	0
2.3.	Współpraca w zakresie planowania przestrzennego	2
2.4.	Likwidacja nieformalnych parkingów	2
2.5.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	3
Odbudowa zaufania do transportu publicznego		
3.1.	Odbudowa oferty komunikacji powiatowo-gminnej	2
3.2.	Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku	2
3.3.	Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności	1
3.4.	Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus	1
3.5.	Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych	1
3.6.	Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)	0
3.7.	Uprzywilejowanie autobusów: budowa szluz autobusowych we Włocławku	2
3.8.	Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona	2
3.9.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego	0
3.10.	Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów	1
3.11.	Integracja przystanków autobusowych i kolejowych	1
3.12.	Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów	1

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
3.13.	Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF	1
3.14.	Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych	0
Rozwój aktywnej mobilności		
4.1.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku	3
4.2.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich	3
4.3.	Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową	3
4.4.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom	3
4.5.	Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów	3
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych inwestycjach infrastrukturalnych	1
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz także utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni	2
4.8.	Budowa parkingów B&R	3
4.9.	Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja	3
4.10.	Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu	2
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo	2
Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system transportowy		
5.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg, chodników, dróg rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i elementów infrastruktury punktowej	1
5.2.	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	0
5.3.	Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych	2
5.4.	Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie	2
5.5.	Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk w infrastrukturze liniowej itp.	0
Sprawny system logistyki miejskiej		
6.1.	Uporządkowanie przestrzeni parkingowych dla dostaw w centrum Włocławka	1
6.2.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z terenów zabudowanych	2

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
6.3.	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	2
6.4.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień	1
6.5.	Analiza możliwości i zasadności budowy terminalu intermodalnego w Brzeziu	2
Świadomi i zaangażowani mieszkańcy		
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności	1
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF	3
7.3	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	3
7.4	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych	2
7.5	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	2
7.6	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	3
7.7	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	3
7.8	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	3

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.3. Ocena efektywności kosztowej

Tabela 6. Skala ocen efektywności kosztowej

Klasa kosztów	ZNIKOMY KOSZT	NISKI KOSZT	ŚREDNI KOSZT	WYSOKI KOSZT
Ocena	3	2	1	0

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
DOBRZE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI		
1.1.	Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji	2
1.2.	Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze	2
1.3.	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF	2
1.4.	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF	3
1.5.	Integracja taryfowa we WłOF	2
1.6.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF	1
1.7.	Zapewnienie dostępności jednolitego planera podróży WłOF za pomocą rozwiązania publicznego lub z wykorzystaniem otwartych danych	2
1.8	Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego	1
DOBRZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ		
2.1.	Wskazywanie nowej zabudowy wraz z usługami, czytelnym układem przestrzeni publicznych oraz terenami zieleni rekreacyjnej	0
2.2.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego	0
2.3.	Współpraca w zakresie planowania przestrzennego	2
2.4.	Likwidacja nieformalnych parkingów	3
2.5.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	0
ODBUDOWA ZAUFANIA DO TRANSPORTU PUBLICZNEGO		
3.1.	Odbudowa oferty komunikacji powiatowo-gminnej	0
3.2.	Wzmocnienie sieci transportu publicznego we Włocławku	1
3.3.	Racjonalna polityka taryfowa nakierowana na zachęcanie do zrównoważonej mobilności	2
3.4.	Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i oczekiwania na autobus	1
3.5.	Modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych	0
3.6.	Wymiana lub instalacja wiat na przystankach, wyposażenie przystanków w małą infrastrukturę (ławki, kosze na śmieci)	1

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
3.7.	Uprzywilejowanie autobusów: budowa słuz autobusowych we Włocławku	2
3.8.	Likwidacja zatok autobusowych w miejscach, gdzie ich lokalizacja nie jest uzasadniona	2
3.9.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego	1
3.10.	Udostępnienie linii szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów	3
3.11.	Integracja przystanków autobusowych i kolejowych	1
3.12.	Tunel pod ul. Kaliską lub przejazd naziemny przez torowisko dla autobusów.	0
3.13.	Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie na obszarze WłOF	1
3.14.	Wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych	1
ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI		
4.1.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku	1
4.2.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich	1
4.3.	Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową	1
4.4.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom	2
4.5.	Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów	3
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych inwestycjach infrastrukturalnych	3
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz także utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni	2
4.8.	Budowa parkingów B&R	2
4.9.	Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja	2
4.10.	Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu	3
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo	2
BEZPIECZNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA SYSTEM TRANSPORTOWY		
5.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa i modernizacja oświetlenia dróg, chodników, dróg rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i elementów infrastruktury punktowej	0
5.2.	Wyznaczenie miejsc postojowych typu K&R	2

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
5.3.	Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych	3
5.4.	Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania we Włocławku i zmiana stawek w strefie	0
5.5.	Likwidacja miejsc niebezpiecznych, o złej widoczności, luk w infrastrukturze liniowej itp.	0
SPRAWNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ		
6.1.	Uporządkowanie przestrzeni parkingowych dla dostaw w centrum Włocławka	1
6.2.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z terenów zabudowanych	0
6.3.	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	2
6.4.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień	3
6.5.	Analiza możliwości i zasadności budowy terminalu intermodalnego w Brzeziu	2
ŚWIADOMI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY		
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności	2
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF	1
7.3.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	1
7.4.	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych	2
7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu	1
7.6.	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	1
7.7.	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	3
7.8.	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	2

4.4. Działania o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności

W poniższej tabeli przedstawiono zadania o najbardziej efektywnej relacji kosztu, wpływu i efektu środowiskowego na podstawie analizy wielokryterialnej. Poszczególnym aspektom przyznano następujące wagi:

- KOSZT – waga 0,3;
- ŚR. EFEKTYWNOŚĆ – waga 0,4;
- WPŁYW NA ŚRODOWISKO – waga 0,3.

Na podstawie analizy wybraliśmy grupę działań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności. To tzw. „łatwe wygrane” – zadania, które przynoszą duży efekt stosunkowo niewielkim kosztem, oraz priorytetowe duże zadania inwestycyjne o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności na obszarze WłOF (im bliżej oceny 3, tym bardziej znacząca inwestycja).

Tabela 7. Zestawienie „łatwych wygranych” oraz działań o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
„ŁATWE WYGRANE”		
7.7.	Promocja dojazdów do pracy rowerem/ transportem publicznym w instytucjach samorządowych	2,66
4.5.	Integracja systemu pieszego i rowerowego z systemem transportu zbiorowego, w tym umożliwienie nim wygodnego przewozu rowerów	2,60
4.10.	Zmiana postrzegania roweru jedynie jako narzędzie rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu	2,36
2.4.	Likwidacja nieformalnych parkingów	2,13
5.3.	Dalszy rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych	1,90
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych inwestycjach infrastrukturalnych	1,89
6.4.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w zakresie ich lokalizacji, rozwiązań architektonicznych oraz towarzyszących udogodnień	1,83
1.4.	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF	1,71
DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI		
4.4.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych oraz uspokojenie ruchu drogowego i oddanie przestrzeni miejskiej pieszym i rowerzystom	2,41
7.3.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2,40
2.3.	Współpraca w zakresie planowania przestrzennego	2,34
4.9.	Rozwój systemu rowerów współdzielonych na całym WłOF i ich integracja	2,24

NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY	WPŁYW
4.8.	Budowa parkingów B&R	2,19
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo	2,17
7.2.	Zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie korzyści z korzystania z transportu publicznego na obszarze całego WłOF	2,17
7.4.	Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych	2,17
1.1.	Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji	2,10
1.2.	Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze	2,10
7.8.	Edukacja komunikacyjna dla dorosłych	2,07
4.3.	Połączenie wszystkich najważniejszych ośrodków WłOF wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą liniową	2,06
7.6.	Edukacja dla zrównoważonej mobilności	2,06
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz także utrzymywanie właściwej jakości nawierzchni	2,00
4.1.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej we Włocławku	1,94
4.2.	Rozwój spójnej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej na terenach podmiejskich i wiejskich	1,94
7.1.	Zwiększenie nakładów na partycypację społeczną w polityce mobilności	1,93
1.3.	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF	1,87
1.5.	Integracja taryfowa we WłOF	1,83
6.3.	Wsparcie rozwoju dostaw z wykorzystaniem rowerów cargo poprzez dostosowanie infrastruktury miejskiej oraz uwzględnienie rowerów cargo w ofercie roweru miejskiego	1,83
1.8.	Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego	1,80
2.5.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	1,76

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

5. Scenariusz do realizacji

W wyniku analizy wielokryterialnej i procesu konsultacji z interesariuszami zarekomendowano **realizację scenariusza kompromisowego** w perspektywie operacyjnej Planu oraz podjęcie działań na rzecz realizacji działań z pozostałych scenariuszy (angażującego i Zielonego Ładu) w kolejnym cyklu SUMP.

SCENARIUSZ KOMPROMISOWY

Wybór scenariusza kompromisowego był podyktowany uwarunkowaniami wynikającymi z obecnej sytuacji mobilnościowej we WłOF. Zanim przejdziemy do realizacji docelowych założeń polityki klimatycznej, konieczne jest wyjście z trendów, które prowadzą do wzrostu emisji. Na podstawie przeprowadzonego procesu diagnostycznego można ocenić, że w ostatnich latach we WłOF postępowały zjawiska sprzeczne z celami Planu – niekontrolowana suburbanizacja, szybki wzrost emisji z transportu, będący następstwem wzrostu liczby pojazdów spalinowych i erozji oferty autobusów regionalnych. Niski jest także poziom zaufania do transportu publicznego i świadomości ekologicznej. W takich warunkach nie można przejść od razu do budowy docelowego systemu zrównoważonej mobilności, konieczne jest wcześniejsze zatrzymanie niekorzystnych zjawisk. **Zawarte w scenariuszu konkretne działania zostały dobrane tak, by osiągnąć możliwie największy efekt przy najniższych kosztach. Wpłynęło to na zaproponowaną kolejność realizacji działań.**

6. Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Lista działań z podziałem na scenariusze, które są wynikiem analizy perspektyw i potrzeb mieszkańców oraz interesariuszy z Obszaru	9
Tabela 2. Skala ocen efektywności	13
Tabela 3. Ocena wpływu zaplanowanych działań na realizację celów.....	13
Tabela 4. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat	19
Tabela 5. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat	20
Tabela 6. Skala ocen efektywności kosztowej.....	23
Tabela 7. Zestawienie „łatwych wygranych” oraz działań o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności	26

