

**UCHWAŁA NR LXVI/110/2023
RADY MIASTA WŁOCŁAWEK
z dnia 29 sierpnia 2023 r.**

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U z 2023 r., poz. 40, 572)

uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się na obszarze Miasta Włocławek „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Włocławek.

§ 3. 1. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

2. Uchwała podlega podaniu do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Włocławek.



**Przewodniczący
Rady Miasta**

Piotr Kowal

Uzasadnienie:

Plan zrównoważonej mobilności dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego to dokument integrujący rozwój transportu z planowaniem przestrzennym, polityką społeczną, gospodarczą oraz ochroną środowiska.

Jest to dokument strategiczno-operacyjny, zaprojektowany tak, aby spełniał potrzeby mobilności osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Proces planowania zrównoważonej mobilności skupia się na wyzwaniach w ujęciu funkcjonalnym próbując zrozumieć problemy wykraczające poza granice gmin i wąsko rozumiane obowiązki ustawowe. Z tego względu Plan przygotowano dla całego obszaru funkcjonalnego Włocławka. Obejmuje on zakres wyzwań transportowych charakterystycznych dla transportu miejskiego, powiatowo-gminnego oraz częściowo regionalnego.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wynikiem realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, pozostaje zgodny z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu. W nowej perspektywie unijnej „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” stanowi warunek wypłaty funduszy europejskich. Odpowiednim poziomem planowanie w mobilności we WIOF jest poziom obszaru funkcjonalnego pokrywający się z granicami powiatu włocławskiego.

PREZYDENT MIASTA

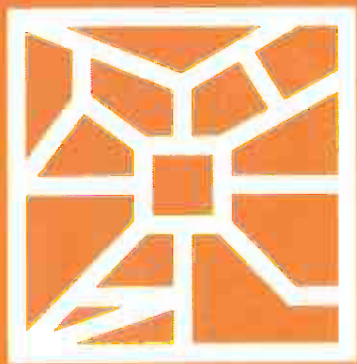
dr Marek Wojcik

DYREKTOR WYDZIAŁU

Feliks Ziobłanisz

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Krzysztof Kukucki



Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
Kujawy 2035

**Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
Kujawy 2035**

Opracowanie pt.

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY
2035*



**Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
Kujawy 2035**

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

Bartłomiej Kasiuk

Krzysztof Ruciński – koordynator merytoryczny

Konrad Korzistka

Jakub Balik

dr Łukasz Pancewicz

Agnieszka Gajda

Jakub Piecuch

Michał Grobelny

dr Maria Zych-Lewandowska

Michał Jabłonowski

Anna Zasada

Bartosz Jarecki

i inni

Skład, grafika i oprawa graficzna:

Natalia Jamróż

Krzysztof Ruciński

Koordynator prac po stronie Zamawiającego:

Dominik Cieślíkiewicz, UM Włocławek

Spis treści

Spis treści.....	4
Wykaz pojęć i skrótów.....	5
1. KUJAWY 2035: Czas wielkiej transformacji.....	6
2. ABC Europejskiego Zielonego Ładu w transporcie	8
3. Czym jest Plan Mobilności?	8
3.1. Dlaczego Kujawy potrzebują Planu i czym jest zrównoważona mobilność?	9
4. Gdzie dziś jesteśmy i skąd to wiemy?	17
4.1. Jak jest?	17
5. Jakie mamy opcje na przyszłość?.....	21
6. W jakich obszarach będziemy działać?.....	25
6.1. Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania	26
6.2. Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni	29
6.3. Odbudowa zaufania do transportu publicznego.....	35
6.4. Rozwój aktywnej mobilności	46
6.5. Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy.....	58
6.6. Logistyka przyszłości.....	60
6.7. Współdecydowanie mieszkańców.....	66
7. Efekty realizacji Planu	69
7.1. Jak zapewnimy faktyczną realizację zapisów Planu?.....	70

Wykaz pojęć i skrótów

Bike & Ride (B&R lub B+R) – parking dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego.

ETS – europejski system handlu emisjami dwutlenku węgla.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA) – fundusz ustanowiony ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

WłOF – Miejski Obszar Funkcjonalny Włocławka.

MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

PAPI – Paper & Pen Personal Interview – wywiady przeprowadzone z użyciem kwestionariusza w bezpośrednim kontakcie z badanym.

Park & Ride (P&R lub P+R) – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego.

Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035.

PZMM/SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ang. Sustainable Urban Mobility Plan (także: Plan Mobilności).

Wykluczenie komunikacyjne – brak możliwości skorzystania z alternatywnych środków transportu wobec samochodu, wynikające z braku połączeń środkami transportu publicznego, braku infrastruktury przystankowej, pieszej lub rowerowej oraz ograniczonego dostępu do informacji o połączeniach i możliwości zakupu biletów.

1. KUJAWY 2035: Czas wielkiej transformacji

Drodzy Kujawianie,

przedstawiamy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035. Jako odpowiedzialni gospodarze wierzymy, że współpraca naszych samorządów i myślenie przez pryzmat wspólnoty sprawią, że wszyscy na tym skorzystamy. Myślimy o rozwoju w sposób długoterminowy – właśnie dlatego już dziś rozmawiamy otwarcie o naszej przyszłości w roku 2035. Dlatego również w Planie założyliśmy działania, które będą wyrazem szacunku do krajobrazu i przestrzeni Kujaw.

Zmiany geopolityczne, efekty kryzysu energetycznego, Europejski Zielony Ład, ale przede wszystkim chęć poprawy jakości życia mieszkańców Obszaru sprawiają, że sposób, w jaki się poruszamy i przestrzeń, w której mieszkamy, będą ulegać w najbliższych latach istotnym przeobrażeniom. Zmian rozpoczętych przez UE i strategii krajowych nie można zatrzymać, można jednak mądrze nimi zarządzać.

Plan jest warunkiem wypłaty środków europejskich dla samorządów Obszaru. Jest także biletem do realizacji przemyślnych inwestycji transportowych dofinansowanych ze środków unijnych w kolejnych latach. To czas, który poświęcimy na odbudowę zaufania do transportu publicznego. Dzięki środkom unijnym przywrócimy PKS-y w standardzie XXI wieku. Zadbamy o to, by nasze dzieci były bezpieczne na drogach, a przestrzeń przyjazna także dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Długofalowy rozwój gospodarczy WIOF oparty będzie o niskoemisyjną logistykę przyszłości.

Nie zrobimy tego jednak bez Was, mieszkańców, przedsiębiorców i osób, którym dobro Kujaw leży na sercu. Właśnie dlatego poprawimy standardy komunikacji, a zarządzania transportem będziemy uczyć się od najlepszych w Polsce i Europie.

Przyszłość Kujaw zaczyna się dzisiaj.



Miejski Obszar Funkcjonalny Włocławka tworzą następujące jednostki samorządu terytorialnego:

Baruchowo	Boniewo	Brześć Kujawski	Chocień	Chodecz
Fabianki	Izbica Kujawska	Kowal (wiejska)	Kowal (miejska)	Lubanie
Lubień Kujawski	Lubraniec	Włocławek (miasto)	Włocławek (gmina wiejska)	Powiat włocławski



2. ABC Europejskiego Zielonego Ładu w transporcie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wynikiem realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności i pozostaje zgodny z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu. W nowej perspektywie unijnej „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” stanowi warunek wypłaty funduszy europejskich w perspektywie 2021-27. Odpowiednim poziomem planowania w mobilności we WłOF jest poziom Obszaru Funkcjonalnego pokrywający się granicami powiatu włocławskiego. Nie w każdym miejscu w Unii Europejskiej możliwe będzie ograniczenie emisji w podobnym stopniu. **Obszary takie jak WłOF otrzymają jednak szczególne wsparcie ze strony Komisji Europejskiej.**

Tabela 1. Zrównoważony i dostępny cenowo transport dla wszystkich

Wydajny, bezpieczny i przyjazny dla środowiska transport w UE		
55% mniej emisji z samochodów do 2030	50% mniej emisji z pojazdów dostawczych do 2030 r.	0 emisji z nowych samochodów po 2035 r.
Zasada: zanieczyszczający płaci w transporcie od 2026 r.	Wsparcie elektromobilności, odbudowy transportu publicznego i wysokiej jakości urbanistyki	Zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych w Polsce od 2035 r.

Zapisy Planu są wynikiem wytycznych Komisji Europejskiej dla tworzenia PZMM oraz zgodne z zapisami Krajowej Polityki Miejskiej 2030.

3. Czym jest Plan Mobilności?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego jest dokumentem zawierającym zagadnienia związane z mobilnością i logistyką, urbanistyką, środowiskiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego Włocławka. Obszary analiz w Planie nie są wyznaczone przez granice administracyjne, uprawnienia ustawowe, obszary działań spółek. Proces planowania zrównoważonej mobilności skupia się na wyzwaniach w ujęciu funkcjonalnym, podejmując próbę zrozumienia problemów wykraczających poza granice gmin i wąsko rozumiane obowiązki ustawowe. Z tego względu Plan przygotowano dla całego Obszaru Funkcjonalnego Włocławka, a nie samego miasta, i obejmuje on zakres wyzwań transportowych charakterystycznych dla transportu miejskiego, powiatowo-gminnego i częściowo regionalnego.

3.1. Dlaczego Kujawy potrzebują Planu i czym jest zrównoważona mobilność?

Pomimo deklaratywnego wsparcia zrównoważonej mobilności na etapie składania wniosków o dofinansowanie, tworzenia strategii czy komunikacji społecznej – **przemieszczanie osób i towarów w Polsce nie staje się coraz mniej uciążliwe dla mieszkańców ani bardziej przyjazne dla środowiska**. W znacznej części Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego za normę uznaje się transport oparty niemal w całości o spalinowe samochody osobowe. Przystanki kolejowe we WłOF pozostają niewykorzystane, przewozy autobusowe nie stanowią realnej opcji podróży, a infrastruktura rowerowa nie ma charakteru spójnej sieci. Choć w Obszarze rozwijają się strefy przemysłowe i nowe osiedla domów jednorodzinnych, niemal całkowite uzależnienie od transportu drogowego sprawia, że **Kujawy w wymiarze transportowym co do zasady oddalają się, a nie zbliżają do celów środowiskowych i społecznych, wyznaczanych przez europejskie czy krajowe strategie**.

W latach 2005-2017 emisje z sektora transportowego w Polsce wzrosły o 76% – w całej Unii w tym czasie spadły o 3%. Dzieje się tak pomimo najwyższych w skali Unii Europejskiej dofinansowań na inwestycje transportowe – kolej, niskoemisyjne autobusy, węzły przesiadkowe.

Za wzrost emisji w znacznej mierze odpowiada także chaos przestrzenny: źle zlokalizowana zabudowa wymusza dłuższe dojazdy mieszkańców i łańcuchy dostaw towarów. **Choć Włocławek wyludnia się w rekordowym tempie, przedmieścia miasta i obszary wiejskie ciągle znajdują się pod presją inwestorów**. Godzi to w skuteczność rewitalizacji, której fundamentem jest powrót mieszkańców do centrum, i stabilność finansową samorządów. Skala niekontrolowanej urbanizacji i chaosu przestrzennego staje się kosztownym obciążeniem dla wielu samorządów w Polsce – **koszty chaosu przestrzennego w kraju wynoszą aż 84,3 mld zł – 2 200 zł na każdego mieszkańca Polski**. Aż 31,5 mld zł spośród tej kwoty to koszty nadmiernych dojazdów do pracy, wartość utraconego czasu związanego z kongestią i koszty zewnętrzne związane z transportem. Gdyby ograniczyć zjawisko chaosu przestrzennego, polskie gminy zaoszczędziłyby rocznie co najmniej 5,8 mld zł. Wyludnianie się miast przy jednoczesnym rozlewaniu się przedmieść sprawiają, że na utrzymanie każdego odcinka infrastruktury składa się coraz mniej osób.

W ostatnich latach niemal całkowicie załamała się oferta transportu publicznego poza największymi ośrodkami, co dotknęło także WłOF, pogłębiając zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. **Posiadanie samochodu przestało być kwestią wyboru – stało się w obszarach pozamiejskich podstawą funkcjonowania w społeczeństwie, co potwierdzają wyniki badań społecznych, w których 45% respondentów przyznało, że nic nie skłoni ich do rezygnacji z przemieszczania się samochodem, zaś własny samochód posiada aż 74% z nich**.

Jak wynika z badań przeprowadzonych na potrzeby Planu, mieszkańcy mniejszych ośrodków WłOF poświęcali więcej czasu na dojazd do miejsc pracy, nauki czy do miejsc rozrywki (w ostatnim wypadku aż dwukrotnie dłużej) niż mieszkańcy Włocławka. Proces odpływu mieszkańców z miasta rdzeniowego sprawia więc, że spada dostęp mieszkańców do usług.

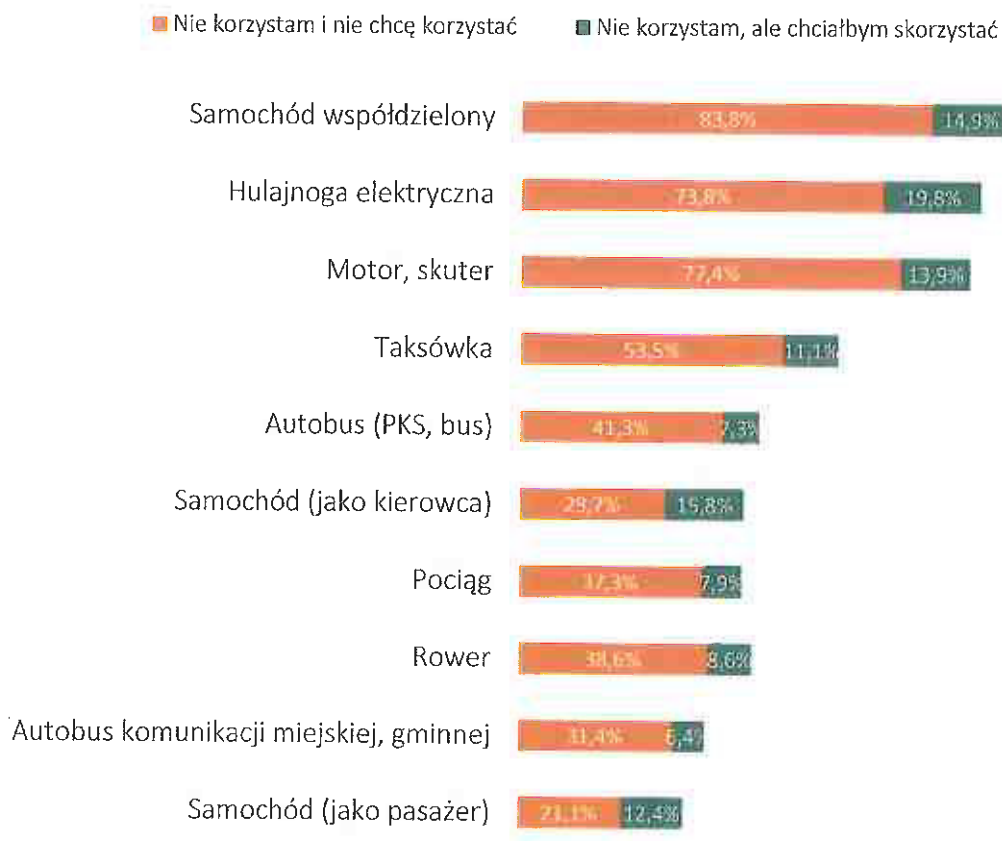
Polska jako istotny członek Unii Europejskiej jest zobowiązana do realizacji celów klimatycznych. **Na 2030 r. prawnie wiążący cel redukcji emisji dla Polski to 7% w stosunku do poziomu z 2005 r.** – jest to cel dla całego obszaru non-ETS: czyli transportu, rolnictwa, odpadów, emisji przemysłowych poza ETS i sektora komunalno-bytowego – w znacznej mierze wpływ na emisję w tych obszarach mają samorządy. Transport jest głównym źródłem emisji w tym obszarze i jedynym, w którym dziś nie są widoczne realne perspektywy spadków. Jak wspomniano wcześniej, od 2005 r. emisje z transportu dynamicznie rosły.

Osiągnięcie celów klimatycznych poprzez odpowiednio szybką dobrowolną zmianę napędu samochodów osobowych przy braku innych zmian w systemie transportowym to mało prawdopodobny scenariusz. Ceny paliw alternatywnych i pojazdów nimi napędzanych nie spadną dostatecznie szybko, by po prostu wymienić flotę (często starych) pojazdów spalinowych na hybrydy plug-in, elektryczne czy wodorowe, przy zachowaniu wszystkich obecnych trendów w zakresie przyzwyczajzeń transportowych i rozwoju przestrzennego. Rozwój technologiczny nie rozwiąże problemów związanych z emisją dostatecznie szybko.

Samorządy ponoszą znaczną część odpowiedzialności za działanie w obszarze zrównoważonej mobilności – to one dysponują narzędziami, które kształtują politykę przestrzenną i charakter większości codziennych podróży. To na poziomie lokalnym, poprzez kształtowanie ulic zapewniające atrakcyjność ciągów pieszki i rowerowych, inwestycje w transport zbiorowy, polityki parkingowe, tworzy się polityka mobilności. Nawet kwestie pozornie będące poza zakresem kompetencji gmin są związane z ich działaniami: popularność i przydatność kolei, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, jest w znacznej mierze pochodną polityki przestrzennej i skuteczności integracji działań poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego.

Wyniki badań prowadzonych z mieszkańcami WłOF potwierdzają, że istnieje zapotrzebowanie na zróżnicowany system mobilności, który oferuje szereg alternatyw wobec samochodów. Zróżnicowanie częstotliwości korzystania z poszczególnych form transportu różni się ze względu na płeć badanych. **Dla przykładu: autobusy miejskie i gminne to środek częściej wykorzystywany przez kobiety** (nie podróżuje nimi 32%) niż przez mężczyzn (44% nie jeździ autobusami). Odsetek regularnych użytkowników (tj. osób jeżdżących autobusem codziennie lub kilka razy w tygodniu) jest istotnie niższy wśród mężczyzn niż wśród kobiet (25% vs 37%).

Wykres 1. Zaangażowanie poszczególnymi środkami transportu; n = 606

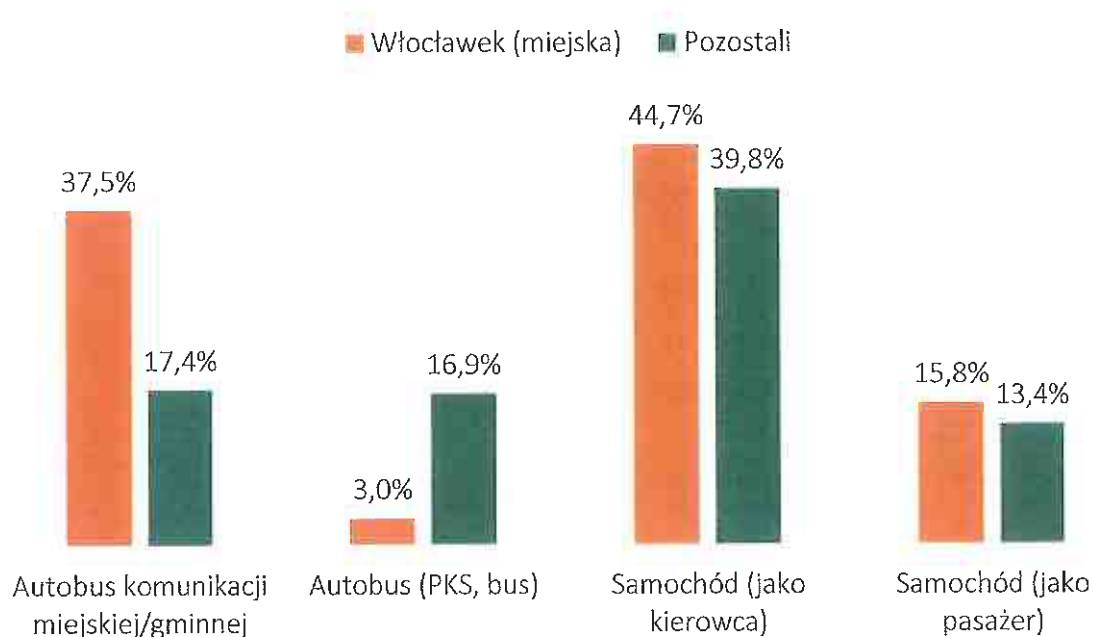


Źródło: Badanie PAPI na potrzeby PZMM Kujawy 2035

Kwestia dostępności transportu publicznego czy innych alternatyw dla samochodu nie jest tylko częścią polityki transportowej, ale fundamentalnego prawa obywatela do dostępu do usług publicznych. Choć podczas rozmów badacze i eksperci wielokrotnie usłyszeli tezę, że w Obszarze „wszyscy mają samochody, więc transport publiczny nie jest potrzebny”, często były to słowa wypowiedziane bez refleksji nad grupami, które z różnych powodów nie mogą bądź nie chcą z samochodów korzystać. Przeszło 70% osób w wieku 18-24 lata korzysta regularnie z transportu publicznego we WIOF, zaś tylko 36,3% korzysta z samochodu jako kierowca. W żadnej grupie wiekowej odsetek kierowców nie przekracza ¼ badanej grupy.

Co istotne, odsetek osób korzystających regularnie z samochodu jako kierowca wcale nie jest wyższy poza Włocławkiem – brak oferty transportu publicznego może oznaczać tam więc ryzyko wykluczenia komunikacyjnego w warunkach rosnących cen paliw i nakładania nowych podatków.

Wykres 2. Regularnie wykorzystywane środki transportu a początkowy punkt podróży; n = 606



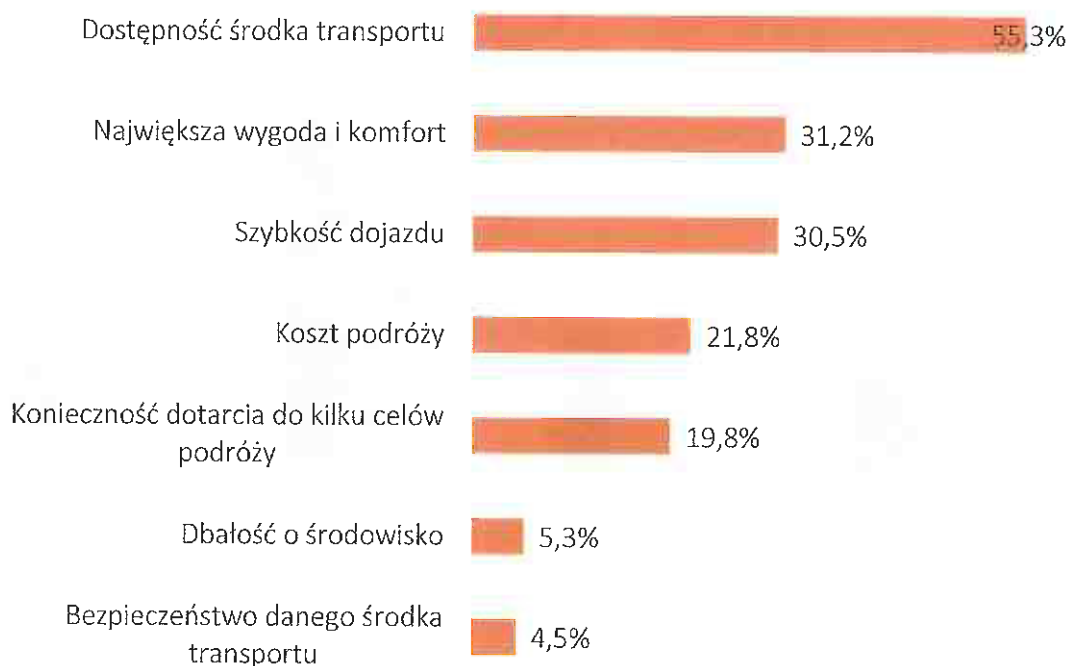
Źródło: Badanie PAPI na potrzeby PZMM Kujawy 2035

Brak realizacji Planu rodzi ryzyko, że po 2035 r. mieszkańców Kujaw nie będzie stać na samochody zero-/niskoemisyjne i jednocześnie transport publiczny będzie niedostatecznie atrakcyjny, a cele podróży jeszcze bardziej oddalone od mieszkańców niż obecnie. Objęcie transportu towarów drogą lądową systemem opłat za emisję przy braku rozwoju alternatyw sprawi z kolei, że wzrosną ceny towarów i usług. **Wszystko to może przełożyć się na znaczące pogorszenie sytuacji bytowej mieszkańców i wykluczenie wielu ich grup.**

O wyborze środka transportu we Włocławskim Obszarze Funkcjonalnym decydują w pierwszej kolejności sam fakt jego dostępności, dopiero później wygoda, szybkość czy koszt. Tylko 5,3% badanych zwracało uwagę na kwestie środowiskowe, jeszcze mniej (4,5%) na kwestie bezpieczeństwa. Kwestia dostępności środka transportu była znacznie bardziej istotna dla kobiet (61% badanych). **Aż 81,6% mieszkańców spoza Włocławka wskazywało na kluczowe znaczenie dostępności środka transportu przy jego wyborze.**

Badania wskazują na obecność w Obszarze zjawiska tzw. **motoryzacji wymuszonej** – sytuacji, w której rodziny o niskich dochodach zostają niejako zmuszone do zakupu i użytkowania samochodu, ponieważ inne opcje transportu nie są dla nich dostępne, a rodziny takie potrzebują dostępności transportowej, którą daje samochód.

Wykres 3. Czynniki decydujące o wyborze środka transportu; n = 606

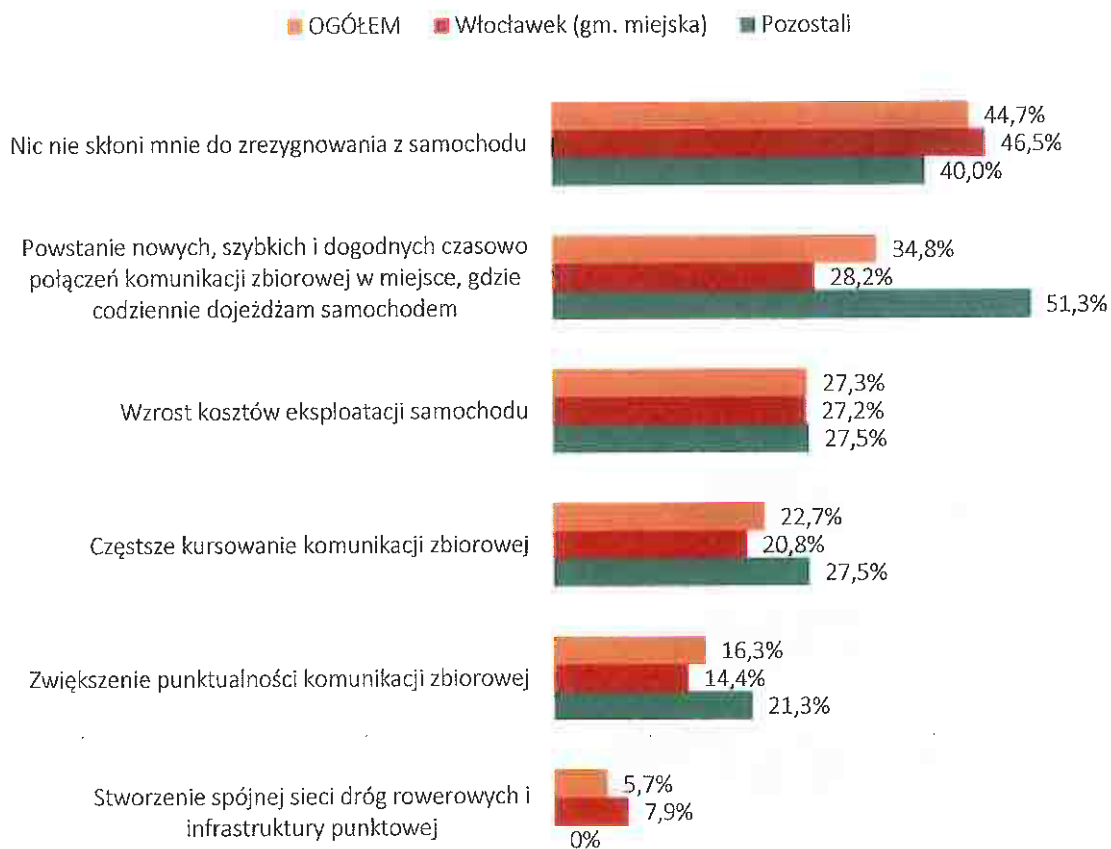


Źródło: Badanie PAPI na potrzeby PZMM Kujawy 2035

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035 to narzędzie, które ma doprowadzić do realizacji celów środowiskowych, klimatycznych i społecznych w sposób najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym – tak by transformacja w sektorze transportu nie uderzyła w najbardziej potrzebujących mieszkańców Obszaru.

Podstawowym celem procesu SUMP jest diagnoza rzeczywistych problemów, wyzwań i potrzeb związanych z przemieszczaniem osób i towarów w obszarze analizy i jego bezpośrednim otoczeniu oraz **znalezienie rzeczywistych i wykonalnych rozwiązań**, które mają szansę powodzenia przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki społecznej, administracyjnej i politycznej. PZMM ma prowadzić do realizacji koncepcji zrównoważonej mobilności. Ta wynika z kolei z koncepcji zrównoważonego rozwoju, która ma prowadzić do zaspokajania potrzeb obecnych pokoleń bez ograniczania przyszłym możliwości zaspokojenia swoich potrzeb pod względem rozwoju gospodarczego oraz ochrony środowiska. **Transformacja WIOF w obszarze transportu jest możliwa. Jak wynika z badań, nawet 50% mieszkańców WIOF jest gotowych do rezygnacji z samochodów na rzecz innych środków transportu, jeśli jakość tych środków znacząco się poprawi.**

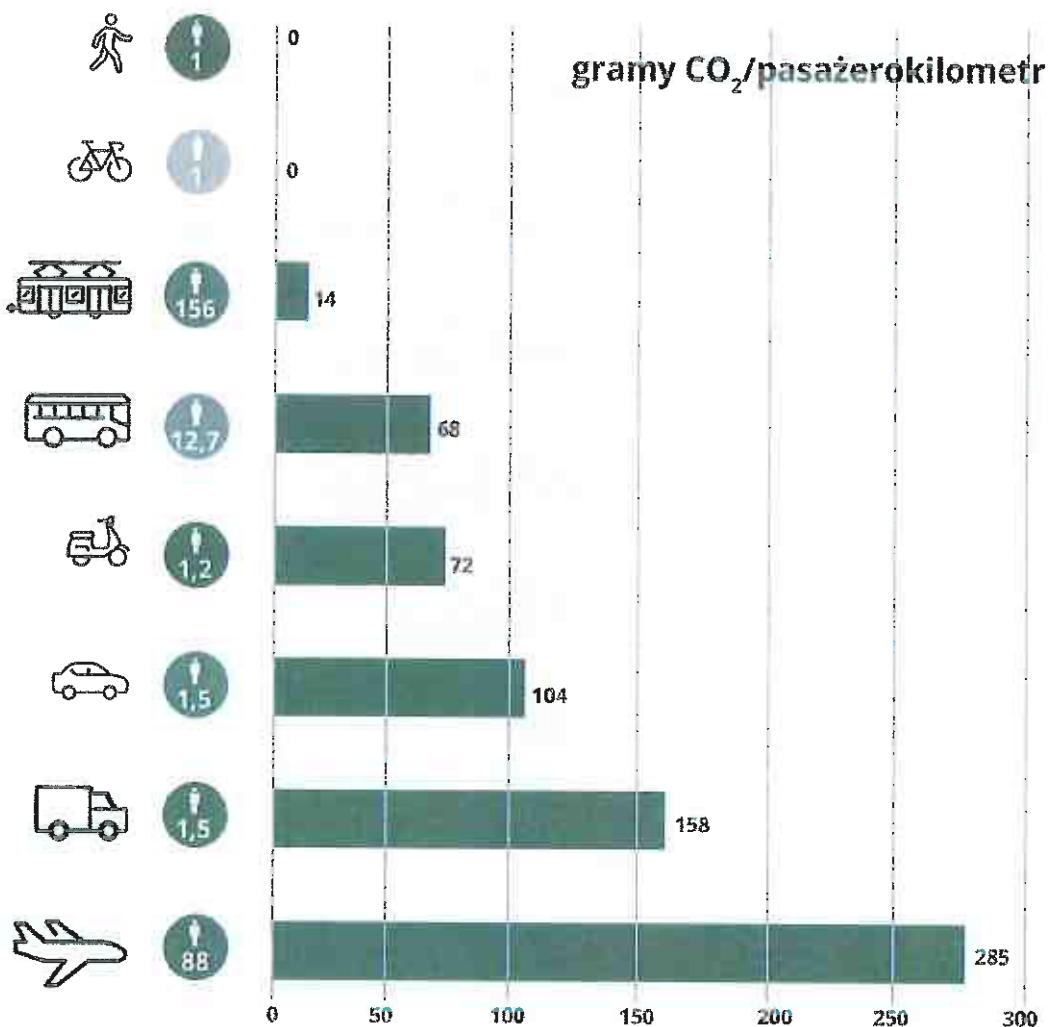
Wykres 4. Czynniki mogące wpłynąć na ograniczenie korzystania z samochodu; n = 282



Źródło: Badanie PAPI na potrzeby PZMM Kujawy 2035

Idea zrównoważonej mobilności nie oznacza całkowitego wyeliminowania samochodu z systemu transportowego – chodzi jednak o budowę systemu, w którym możliwe jest dokonanie wyboru pomiędzy różnymi środkami transportu i premiowanie tych najbardziej przyjaznych dla przestrzeni i środowiska.

Rysunek 1. Efektywność energetyczna sposobów przemieszczania się (g CO₂ na pasażerokilometr)



Źródło: *Towards clean and smart mobility*, EEA Signals, 2016

Planowanie zrównoważonej mobilności ma charakter wieloletniego procesu, a nie jednorazowej czynności.

Koncepcja planowania zrównoważonej mobilności nie polega na tworzeniu dokumentów – PZMM jest wynikiem procesu, a nie jego celem.

Rysunek 2. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2)*, Rupprecht Consult 2019

4. Gdzie dziś jesteśmy i skąd to wiemy?

Podstawą dla formułowania założeń Planu był rozbudowany wieloetapowy proces analityczny i badawczy prowadzony pod nadzorem Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Raport diagnostyczno-strategiczny powstał na przestrzeni wielu miesięcy i liczy 361 stron. Badania społeczne przeprowadzono na ulicach miast, miasteczek i wsi WłOF na reprezentatywnych próbach badawczych.

łącznie w procesie badawczym oraz warsztatach w różnej formie wzięło udział ok. 700 osób – od władz miast i gmin, przez pracowników urzędów szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego, spółek komunalnych, przedstawicieli stref gospodarczych, zwykłych mieszkańców, organizacje pozarządowe i grupy nieformalne (np. klub seniora w niewielkim mieście), aż po młodzież szkolną.

Badania społeczne były podstawą do opisu sytuacji mobilnościowej i wypracowania kierunków rozwoju systemu mobilności WłOF. Dostosowanie odpowiednich metod badawczych zapewniło wykonawcy możliwość rzetelnego poznania problemów i oczekiwań osób poruszających się po Obszarze Funkcjonalnym Włocławka. Co istotne, badania przeprowadzono tak, by nie pytać o zdanie tylko osób zaangażowanych społecznie i politycznie. Zapisy Planu wynikają przede wszystkim ze zrozumienia potrzeb i obaw zwykłych mieszkańców Obszaru.

Samorządy WłOF są na wstępnym etapie rozmów o wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności. Choć w przeszłości wielokrotnie te kwestie pojawiały się w dokumentach strategicznych gmin, rzeczywistość polityki samorządów w ograniczonym stopniu przyczyniała się do spadku emisji. PZMM Kujawy 2035 stanowi pierwszą realną próbę zaplanowania działań, dla których w sposób ścisły metodycznie określono terminy realizacji, wskazano wykonawców i ściśle określone wskaźniki.

Od 2025 r. wskaźniki zrównoważonej mobilności będą raportowane na poziomie unijnym. Pozwoli to na skuteczny monitoring efektów wsparcia unijnego. To nie liczba kilometrów wybudowanych dróg dla rowerów i zakupionych autobusów decyduje o spadku liczby wypadków i emisji. Liczy się efekt.

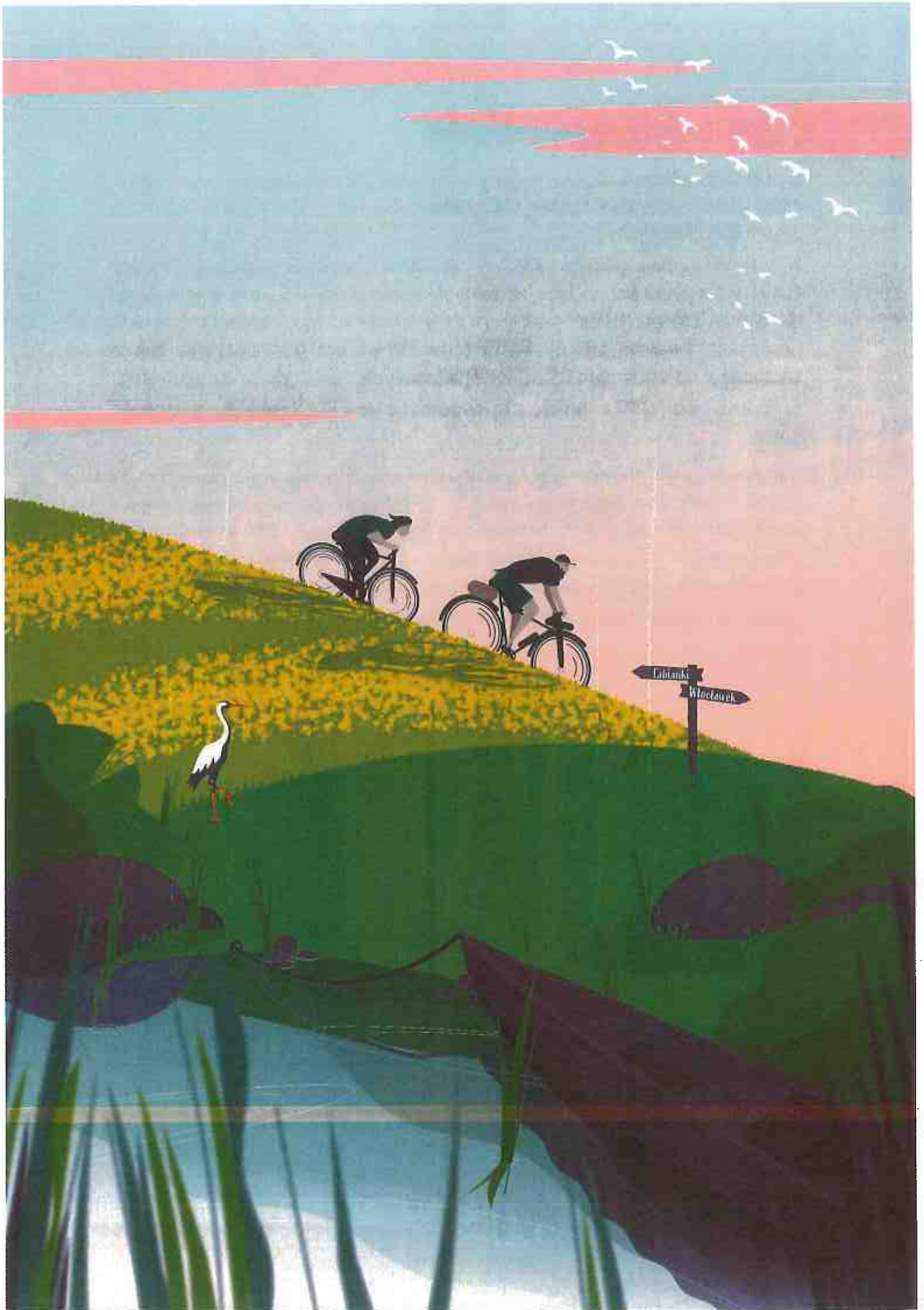
4.1. Jak jest?

- WłOF charakteryzuje się zmniejszającą się liczbą mieszkańców oraz zwiększającym się obciążeniem demograficznym.
- Na strukturę funkcjonalno-przestrzenną WłOF składa się główny ośrodek – miasto Włocławek – oraz ośrodki lokalne – miejscowości gminne: Lubanie, Brześć Kujawski, Izbica Kujawska, Kowal, Chodecz, Chocień, Lubień Kujawski, Boniewo, Szpetal Górny, Fabianki, Lubraniec i Baruchowo. Ośrodki lokalne stanowią bazę podstawowych usług dla ich mieszkańców oraz mieszkańców sąsiednich miejscowości.
- Miasto Włocławek stanowi bazę usług specjalistycznych oraz miejsc pracy, jest także ośrodkiem edukacji ponadpodstawowej i wyższej.

- WIOF charakteryzuje dynamiczny rozwój nowych miejsc pracy w ramach stref aktywności gospodarczej w Brześciu Kujawskim, Włocławku i Lubieniu Kujawskim. Obszary te będą stawały się istotnymi generatorami ruchu we WIOF. Sektor publiczny nie zajmuje się kompleksowo wyzwaniami związanymi z mobilnością i logistyką w nowych strefach. Podstawę transportu osób stanowią samochody osobowe, a transportu towarów – samochody ciężarowe. Jakikolwiek inicjatywy w zakresie zrównoważonej mobilności i logistyki w odniesieniu do stref wynikają ze zgłaszanych przez przedsiębiorców potrzeb.
- **Brak spójnego systemu transportu publicznego w ujęciu ponadlokalnym jest barierą dla rozwoju gospodarczego WIOF i może ograniczać jego konkurencyjność.** Firmy, co do zasady, nie organizują linii pracowniczych i oczekują inicjatyw ze strony sektora publicznego. Dzięki zaangażowaniu samorządu Włocławka i FRPA w ostatnich latach pojawił się szereg nowych linii dowozowych do stref – oferta połączeń jest jednak wciąż uboga i nieskoordynowana.
- Obecnie zauważalne są dwa trendy zmian w przestrzeni WIOF – **zmiana miejsca zamieszkania z Włocławka na tereny podmiejskie** lub w gminach sąsiadujących z miastem (suburbanizacja) oraz **wyludnianie się gmin położonych najdalej od Włocławka.**
- WIOF charakteryzuje rozproszony układ zabudowy. Zabudowa na większości obszaru WIOF rozwija się w sposób **niekontrolowany**, na podstawie decyzji administracyjnych. W największym stopniu proces ten ma miejsce w gminach ościennych miasta Włocławek, przede wszystkim w gminie Fabianki.
- WIOF cechuje **niski poziom planowania przestrzennego.** Świadczy o tym poziom aktualności studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, wieloletnie i bezskuteczne procesy aktualizacji tych dokumentów oraz niski poziom pokrycia gmin miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.
- Linia kolejowa nr 18 jest oddalona od największych skupisk miejsc zamieszkania (z wyjątkiem Włocławka). Kolej oraz dostęp do przystanków kolejowych nie wpływają na kształtowanie zabudowy we WIOF, tj. nowe tereny zabudowy nie są lokalizowane z zapewnieniem dobrego dostępu do przystanków kolejowych.
- Jedynie w przypadku Włocławka można mówić o skoordynowanym rozwoju systemu transportowego w oparciu o dokumenty strategiczne, jednak i tu **postępy realizacji strategii nie są dokładnie monitorowane.** Miasto Włocławek prowadzi regularne badania napełnień pojazdów i na ich podstawie wprowadza korekty sieci połączeń autobusowych oraz rozkładów jazdy.
- **Żadna jednostka samorządu terytorialnego nie odpowiada dziś za budowę kompleksowego systemu przewozów autobusowych o charakterze ponadlokalnym,** brakuje koordynacji rozproszonych kompetencji. Województwo rozumie swoje kompetencje w wąski sposób, ograniczając się głównie do zarządzania koleją; powiat realizuje nieliczne kursy ze wsparciem FRPA bez długoterminowej wizji; gminy skupiają

się przede wszystkim na przewozach szkolnych. W wypadku wielu samorządów brakuje zrozumienia dla potrzeby organizacji transportu publicznego.

- **Przewozy autobusowe na terenie WłOF są wykonywane w większości przestarzałym taborem**, niedostosowanym do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością; wymiana taboru ma miejsce, ale na pojazdy używane. Pozytywnie wyróżnia się pod tym względem sam Włocławek – w komunikacji miejskiej jeżdżą wyłącznie pojazdy niskopodłogowe.
- Z założeń funkcjonowania nowego węzła przesiadkowego we Włocławku wynika, że ma on dużą szansę poprawić integrację komunikacji miejskiej, lokalnej autobusowej oraz kolejowej na terenie WłOF.
- **Istnieje wiele miejsc wykluczenia komunikacyjnego na terenie WłOF**. Poprawą sytuacji ich mieszkańców mogłyby być rozwiązania takie jak np. transport na żądanie.
- Choć sytuacja pieszych w Obszarze poprawia się, ma to miejsce przede wszystkim przy okazji inwestycji drogowych, które nadal **faworyzują ruch kołowy**. We Włocławku zauważalna jest jednak zmiana podejścia w polityce inwestycyjnej, choćby w ramach projektu „Zielone Tereny Śródmieścia”.
- Historyczne układy miast i miejscowości WłOF co do zasady sprzyjają ruchowi pieszemu. **Nowa zabudowa jednorodzinna** powstaje jednak w sposób dostosowany niemal wyłącznie do poruszania się samochodem.
- Sieć rowerowa we Włocławskim Obszarze Funkcjonalnym jest niespójna, a istniejące odcinki infrastruktury rowerowej w wielu miejscach są zbyt niskiej jakości.
- Występuje duża rozbieżność pomiędzy gęstością infrastruktury rowerowej na obszarze Włocławka i całego WłOF. Poza miastem sieć rowerowa jest rozbudowana w niewielkim stopniu.
- We Włocławku realizowanych jest wiele działań, mających na celu rozwój transportu rowerowego, m.in. Włower i Włovelo, jednak zarówno we Włocławku, jak i w całym WłOF **rower nadal jest postrzegany raczej jako narzędzie rekreacji a nie środek transportu**. Na obszarze WłOF jest zdecydowany niedobór punktowej infrastruktury rowerowej, w szczególności bezpiecznych, zadaszonych parkingów rowerowych, brakuje także powiązań z siecią transportu zbiorowego, takich jak np. parkingi Bike&Ride.
- Jedną z głównych barier rozwoju transportu rowerowego we WłOF jest niski poziom bezpieczeństwa rowerzystów, wynikający m.in. z niedoborów infrastrukturalnych.
- We Włocławku podejmowane są pewne działania mające na celu promocję zrównoważonej mobilności, jednak warto je rozszerzyć. W obszarze WłOF, poza Włocławkiem, **działania z zakresu promocji mobilności praktycznie nie są podejmowane**.



5. Jakie mamy opcje na przyszłość?

Na podstawie diagnozy sytuacji mobilności we WIOF sformułowaliśmy trzy scenariusze możliwych kierunków zmian oraz oceniliśmy konsekwencje braku zmian w polityce mobilności – scenariusz referencyjny.

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 zwiększania znaczenia paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, a także **wzrostu ceny energii pochodzącej z paliw kopalnych (także w transporcie) – zarówno za sprawą czynników rynkowych, jak i polityki klimatycznej**.

Osiągnięcie zakładanych celów Planu wymaga myślenia długoterminowego i przewidywania wyzwań, które obecne tendencje zrodzą w przyszłości. 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, ale za kilka lat takimi się staną. Z tego względu wypracowaliśmy trzy scenariusze rozwoju systemu mobilności WIOF do 2035 r. oraz punkt odniesienia – scenariusz referencyjny.

SCENARIUSZ REFERENCYJNY	SCENARIUSZ KOMPROMISOWY	SCENARIUSZ ANGAŻUJĄCY	SCENARIUSZ ZIELONEGO ŁADU
Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dojazdami. Transport publiczny (w tym kolej) nie będzie realną alternatywą dla samochodów, a rozwój	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 WIOF, jednak jego uprzywilejowanie nie będzie konsekwentne, przez co efekty działań zostaną ograniczone.	Większość budynków będzie powstawała w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej. Transport publiczny będzie najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie.	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.

**SCENARIUSZ
REFERENCYJNY**

ruchu pieszego i rowerowego będzie ograniczany przez brak realizacji spójnej wizji jego rozwoju.

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.

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.

Obszar nie będzie gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu do 2035 r.

**SCENARIUSZ
KOMPROMISOWY**

Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a Obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.

Powstanie jeden organizator transportu publicznego we WIOF, który wypełni większość swoich zadań, jednak współpraca będzie trudna.

Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.

Obszar będzie częściowo gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.

**SCENARIUSZ
ANGAŻUJĄCY**

Wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego. Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a Obszar będzie gotowy na zmiany w logistyce.

Powstanie jeden organizator transportu publicznego we WIOF, który wypełni wszystkie swoje zadania. Postrzeganie mobilności przez mieszkańców mocno się zmieni, co wpłynie na istotną zmianę zachowań komunikacyjnych.

Obszar będzie w przeważającym stopniu gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.

**SCENARIUSZ
ZIELONEGO ŁADU**

Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

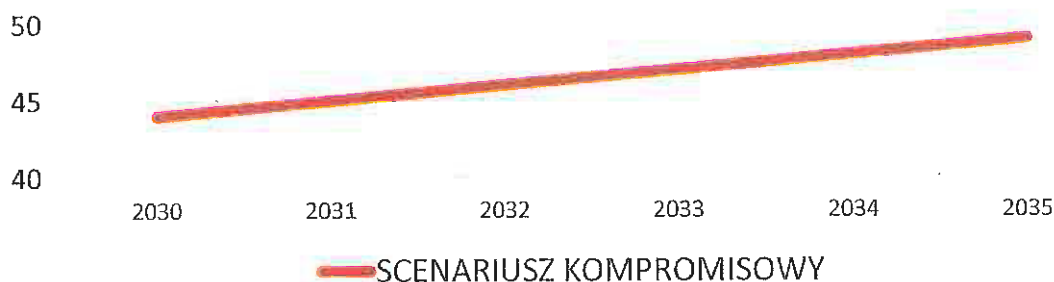
Wyraźnie wzrośnie udział podróży pieszych i rowerowych.

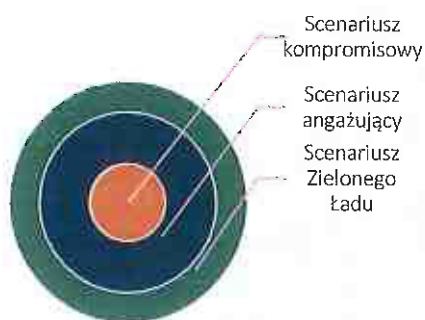
System transportu publicznego we WIOF będzie jednym z najlepiej zintegrowanych i zorganizowanych w Polsce.

We WIOF osiągnięte zostaną niemal wszystkie cele krajowych i europejskich dokumentów strategicznych w zakresie polityki transportowej.

Obszar będzie zasadniczo gotowy na Europejski Zielony Ład w sferze transportu w 2035 r.

Wykres 5. Udział podróży pieszych, rowerem, transportem publicznym w całości wszystkich podróży po realizacji scenariusza kompromisowego





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, pożądanych 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.

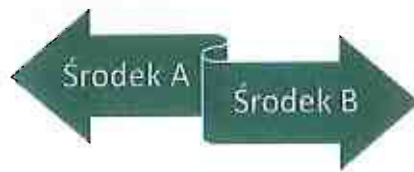
SCENARIUSZ ZIELONEGO ŁADU

Działania możliwe są do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów WIOF i sprzyjających okolicznościach, trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu.

Skuteczne zmiany zachowań komunikacyjnych nie zawsze muszą wiązać się z dużymi wydatkami, ale raczej 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 ambitnych, zbyt kosztownych czy całkowicie niedostosowanych 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 krajowe nie zostaną osiągnięte, ponieważ były zbyt ambitne, by mogły zostać zrealizowane w sposób akceptowalny społecznie. **Lepiej jednak zaplanować wykonalne działania, zbliżające nas do realizacji celów, niż nieakceptowalne społecznie czy niemożliwe do sfinansowania, które nigdy nie zostaną zrealizowane.** Planowanie zrównoważonej mobilności jest wieloletnim procesem (niniejszy Plan zakłada perspektywę 15 lat). **Uchwalenie Planu przez samorządy to dopiero 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 w informacje o postępach będą mieli 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.

Na podstawie analizy wielokryterialnej oraz wyniku konsultacji społecznych zdecydowano o realizacji minimalnego scenariusza, który pozwala na realizację zasadniczych kierunków założeń polityki unijnej – scenariusza kompromisowego.

SCENARIUSZ KOMPROMISOWY

Uwarunkowania gospodarcze, społeczne i polityczne nie pozwalają na realizację bardziej ambitnych scenariuszy zrównoważonej mobilności na tym etapie, jednak do celów scenariusza angażującego i Zielonego Ładu należy powrócić po ewaluacji perspektywy unijnej 2021-2027, tak by do 2035 r. osiągnąć cele polityki krajowej i europejskiej.

W wielu obszarach należy jednak zacząć od podstaw.

6. W jakich obszarach będziemy działać?



**Wspólnota samorządowa
dla lepszego zarządzania**



**Szacunek dla krajobrazu
i przestrzeni**

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 WIOF infrastruktura Obszaru będzie spójna i oparta o wspólne standardy. W poruszaniu się po Włocławku i jego otoczeniu nie będą odczuwalne granice jednostek samorządu terytorialnego.

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. Dbłość 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 WIOF transportem publicznym powinno być intuicyjne i dostępne dla możliwie najszerszej 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 WIOF.



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.

6.1. Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania



Im mniej jest środków na transport publiczny, tym lepiej należy wydawać każdą złotówkę.

To nie granice gmin decydują o tym, jak przemieszczamy się po Kujawach. Sprawny system zrównoważonej mobilności odzwierciedla rzeczywiste potrzeby mieszkańców. Jeśli przemieszczenia następują z Włocławka do strefy przemysłowej w Brześciu Kujawskim, oznacza to, że konieczne jest pochylenie się nad tym wyzwaniem w sposób systemowy na poziomie WłOF. Ten fakt zmusza nas do wypracowania **narzędzi współpracy i porozumienia**.

Właśnie dlatego pierwszym działaniem Planu jest **wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji** dzięki organizacji wyjazdów studyjnych, które pozwolą władzom gmin poznać najlepsze praktyki w zakresie współpracy między samorządami.

Tak długo, jak nie zaczniemy zarządzać mobilnością na odpowiednim poziomie, tak długo nie zbudujemy spójnego systemu zrównoważonej mobilności. Musimy ujednoczyć standardy zarządzania rozwojem przestrzennym, infrastrukturą i usługami mobilności w całym Obszarze Funkcjonalnym Włocławka po to, by uzyskać dostęp do środków unijnych.

Wyściowy budżet na transport publiczny we WłOF – 2022

Transport zbiorowy – WłOF poza Włocławkiem	4 970 335 zł
Transport zbiorowy – Włocławek	32 286 417 zł

Dowożenie uczniów do szkół	4 495 861 zł
Łączne nakłady WIOF na transport	41 752 613 zł

Źródło: Budżety gmin, stan na maj 2022 r.

Środki te zostaną wydane lepiej, jeśli zarządzać będzie nimi jedna instytucja wyspecjalizowana w transporcie publicznym – związek powiatowo-gminny lub inny.

Tabela 2. Korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu¹

<p>TANIEJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobusy podmiejskie będą korzystały ze środków Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych i będą objęte refundacją ulg ustawowych, co pozwoli obniżyć koszty ich uruchamiania; • Dzięki wspólnym zamówieniom możliwe będzie uzyskanie niższych cen usług ze względu na wystąpienie efektu skali; • W zamówieniach o niewielkiej skali lub w wypadku podmiotu wewnętrznego brak konieczności rozpisywania postępowań przetargowych na usługi transportu publicznego; • W wypadku zamówień na konkurencyjnym rynku, dzięki łączeniu mniej i bardziej rentownych linii w pakiety, koszt przejechania jednego kilometra przez przewoźnika autobusowego może być niższy;
<p>PROŚCIEJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwe będzie wypracowanie jednolitej taryfy biletowej dla pasażera (bilet łączony transport miejski + powiatowo-gminny); • Związek umożliwi też ujednoczenie warunków przewozów, metod płatności za bilety, stworzenie jednolitej informacji pasażerskiej, oznakowania pojazdów oraz integracji rozkładowej, taryfowej i biletowej na obszarze WIOF; • Gminy, które nie mogą sobie pozwolić na finansowanie stanowiska ds. transportu publicznego nie będą musiały samodzielnie kontrolować jakości usług świadczonych przez prywatnych przewoźników; • Rozpatrywanie wniosków i skarg składanych przez pasażerów będzie łatwiejsze;
<p>LEPIEJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wyspecjalizowana jednostka, która jest skoncentrowana na poszczególnych zadaniach publicznych i zwiększeniu znaczenia lokalnego i ponadlokalnego transportu publicznego, stworzy lepszy system niż poszczególne samorządy osobno; • Związek jest lepszym i skuteczniejszym partnerem dla rozmów z podmiotami szczebla krajowego i wojewódzkiego niż poszczególne samorządy z osobna; • Związek może mieć kompetencje, by uruchamiać pilotażowe projekty testujące nowoczesne rozwiązania – w gminach dziś brakuje na to budżetu.

¹ W październiku 2022 r. optymalną formą jest utworzenie związku powiatowo-gminnego, jednak w krajowej polityce miejskiej mowa jest także o formie związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego. Procedowane są także nowelizacje ustaw.

Istnieją dwie drogi do utworzenia we WłOF jednolitego organizatora transportu: pełna integracja (jeden związek) lub zachowanie odrębności komunikacji miejskiej we Włocławku (związek współpracujący z Włocławkiem).

Tabela 3. Orientacyjny wyjściowy budżet na transport publiczny w zależności od modelu integracji we WłOF

Związek powiatowo-gminny z pełnym powierzeniem przewozów przez wszystkie jednostki do związku.	Związek powiatowo-gminny z powierzeniem przewozów przez gminy i powiat, ale z oddzielnym systemem transportu publicznego we Włocławku objętym integracją taryfową na terenie Włocławka
41 752 613 zł	ZPG: 4 970 335 zł + budżet linii wybiegających poza granice Włocławka Włocławek: 32 286 417 zł – budżet linii wybiegających poza granice Włocławka

W obu modelach integracji wkładem Miasta Włocławek w system jest rozszerzenie systemu informacji pasażerskiej na spółki inne niż MPK Włocławek (przede wszystkim Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy) w zamian za wzrost partycypacji finansowej gmin w kosztach połączeń wybiegających poza granice miasta w ramach związku powiatowo-gminnego.

Związek powiatowo-gminny w każdym wypadku przejmuje kwestię obsługi połączeń szkolnych – optymalnie w modelu zastąpienia przewozów szkolnych kursami otwartymi.

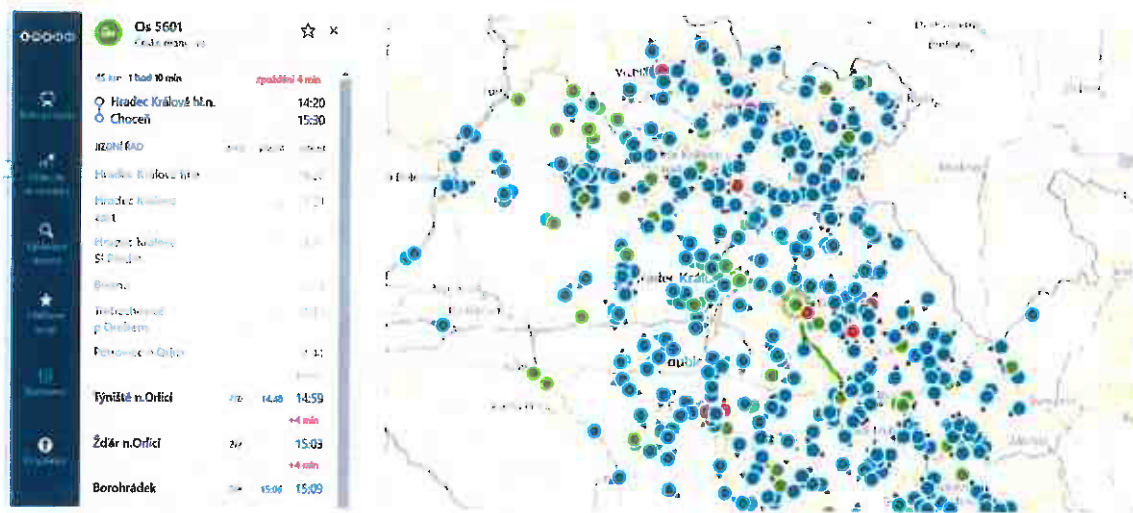
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 4. Cele w obszarze zarządzania transportem publicznym

Obszar	2022	2027	2035
Liczba organizatorów transportu na poziomie gminnym oraz powiatowym	9 (brak realnego organizatora transportu na obszarze wielu gmin)	2 lub 1	1
Integracja taryfowa	Regionalny bilet WIT	Integracja dotycząca Obszaru	Pełna integracja cyfrowa
Zintegrowana cyfrowa informacja pasażerska	Niepełna we Włocławku	Dynamiczna dla Włocławka + statyczna (rozkłady) dla powiatowo-gminnych	Cały transport publiczny we WłOF niezależnie od przewoźnika i organizatora

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

Rysunek 3. Mapa z planerem podróży pokazująca lokalizację na żywo pociągów (zielony), autobusów (niebieski) oraz tramwajów (czerwony) wraz z informacjami o aktualnych opóźnieniach (czeski związek IREDO). Podświetlona trasa i lokalizacja pociągu na trasie Choceń – Hradec Králové

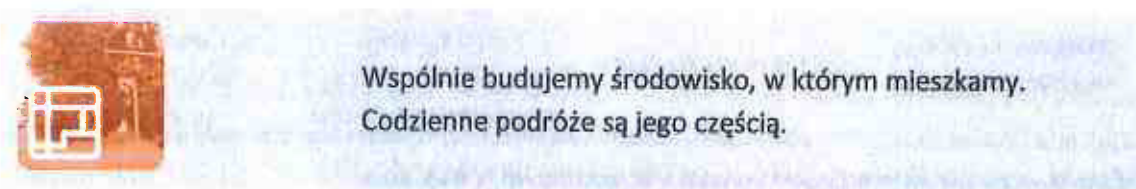


Źródło: <https://tabule.oredo.cz/idspublic/>, dostęp: maj 2022 r.

Tabela 5. Lista działań w obszarze budowania wspólnoty samorządowej dla lepszego zarządzania

1.1.	Wsparcie liderów w podejmowaniu odważnych decyzji
1.2.	Instytucjonalizacja współpracy w Obszarze
1.3.	Utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze WłOF
1.4.	Utworzenie jednolitego wzoru rozkładu oraz oznaczeń we WłOF
1.5.	Integracja taryfowa we WłOF
1.6.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii we WłOF
1.7.	Zapewnienie dostępności jednolitego planera
1.8.	Budowa kompetencji i szkolenia dla przedstawicieli sektora publicznego

6.2. Szacunek dla krajobrazu i przestrzeni



Rozwój przestrzenny, czyli to, gdzie powstają nowe miejsca zamieszkania, miejsca pracy i usługi, bezpośrednio wpływa na podróże, jakie odbywane są przez mieszkańców WłOF. Determinuje kierunek podróży, dystans, jaki należy pokonać, krajobraz, jaki będzie towarzyszył w trakcie

przemieszczania się, oraz jest jednym z kluczowych czynników wpływających na wybór środka transportu oraz czas podróży. To, w jakiej lokalizacji powstaje nowa zabudowa i jak w związku z tym będą przemieszczali się mieszkańcy ma również bezpośredni wpływ na środowisko, tj. może wpływać na zmniejszenie powierzchni gruntów rolnych, ograniczać i zanieczyszczać tereny ważne dla systemów przyrodniczych, zwiększać emisję dwutlenku węgla oraz pyłów i zużycie zasobów potrzebnych do budowy nowej infrastruktury, a w efekcie niekorzystnie wpływać na zmiany klimatu.

Ostatnie lata we WłOF to w dużej mierze rozwój terenów podmiejskich, głównie zabudowy jednorodzinnej na terenach rolniczych. Sielski krajobraz, możliwość posiadania ogrodu oraz większa dostępność finansowa tych terenów to istotne czynniki sprzyjające rozbudowie przedmieść. Wraz z liberalną polityką przestrzenną gmin oraz ograniczonymi możliwościami mniejszych samorządów czynniki te prowadzą do rozwoju rozproszonej zabudowy, która w wielu przypadkach będzie niemożliwa do efektywnego obsłużenia transportem zbiorowym.

Taki rozwój przestrzenny sprzyja wykorzystaniu samochodu osobowego jako głównego środka transportu przez mieszkańców WłOF oraz w znacznym stopniu ogranicza mobilność osób, które nie mogą lub nie chcą korzystać z samochodu. Istotną tego konsekwencją jest również postrzeganie ulic i przestrzeni pomiędzy budynkami głównie jako elementu infrastruktury transportowej, której zadaniem jest jedynie umożliwienie łatwego i szybkiego przejazdu oraz pozostawienia pojazdu. W znacznym stopniu wpływa to na ograniczenie rozwoju innych funkcji, jakie powinny towarzyszyć zabudowie mieszkaniowej: terenów zieleni, miejsc rekreacji i sportu oraz placów.

Wiemy, że kluczem do zrównoważonej mobilności jest poprawa jakości przestrzeni, w której żyjemy. Zdając sobie jednak sprawę ze skali problemu oraz ograniczonych możliwości, będziemy podejmowali stopniowe działania, zarówno na poziomie operacyjnym, jak i strategicznym, mające na celu w pierwszej kolejności ograniczenie negatywnych skutków chaosu przestrzennego we WłOF.

Rozwój przestrzenny

Codziennie podróże to przede wszystkim dojazdy do pracy, szkoły, sklepów i usług. Zrównoważona mobilność to budowa lepszych połączeń transportem zbiorowym z celami podróży, ale również ograniczenie zapotrzebowania na podróże na dłuższym dystansie. Dlatego istotne jest takie planowanie nowych osiedli oraz uzupełnianie infrastruktury istniejących, aby w zasięgu spaceru lub podróży rowerem znajdowały się podstawowe usługi społeczne, sklepy oraz w miarę możliwości – żłobki, przedszkola i szkoły podstawowe. Codziennie podróże mogą być również związane ze sportem i rekreacją. Zapewnienie atrakcyjnych przestrzeni publicznych i terenów zieleni towarzyszących miejscom zamieszkania może pozwolić zrealizować część z tych potrzeb na miejscu i również ograniczyć zapotrzebowanie na podróże. Dodatkowo zapewnienie tych usług w najbliższym sąsiedztwie jest ważne dla osób o ograniczonej mobilności, w tym dla osób starszych, które będą stanowiły coraz większy odsetek naszego społeczeństwa.

We WłOF będziemy dążyli do objęcia kolejnych terenów planami miejscowymi, w szczególności na obszarach podmiejskich, gdzie zabudowa rozwija się obecnie najbardziej dynamicznie, dotyczy to m.in. terenów w gminie wiejskiej Włocławek, gminie Brześć Kujawski, Lubanie oraz Fabiankach. Proponowana zabudowa będzie zaplanowana w oparciu o hierarchiczny układ przestrzeni publicznych (od najbardziej ogólnodostępnej przeznaczonej dla wszystkich mieszkańców do kameralnej, skierowanej głównie do mieszkańców najbliższego otoczenia), o dobrej dostępności do usług, terenów zieleni i placów. Nowa zabudowa będzie zwarta, a rdzeniem projektowanego układu komunikacyjnego będzie infrastruktura transportu zbiorowego. Podjęte działania, choć realizowane jedynie na ograniczonym obszarze, wskażą właściwy kierunek zmian w zagospodarowaniu przestrzeni WłOF. Atrakcyjnym terenem podmiejskim, o dobrym dostępie do infrastruktury transportowej, który może stać się jednym z modelowych przykładów zagospodarowania terenu zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, są okolice przystanku kolejowego Warząchewka. Działania dążące do zagospodarowania tego terenu wymagają współpracy Miasta Włocławek, gminy wiejskiej Włocławek oraz wsparcia Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego.

Wraz z zapewnieniem jakości miejsc zamieszkania będziemy podejmowali działania ograniczające rozpraszanie zabudowy. To ważne, bo sprzyja ochronie krajobrazu oraz tworzeniu efektywnego systemu transportu zbiorowego oraz ogranicza koszty, jakie gminy ponoszą w związku z budową i utrzymywaniem infrastruktury. Tereny z ograniczeniami powstawania nowej zabudowy będą wskazywane w Studiach oraz planach miejscowych. W dokumentach możliwa będzie lokalizacja jedynie infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności rolniczej oraz rozbudowa istniejących siedlisk. Tereny te powinny być wskazywane na obszarach oddalonych od istniejących skupisk zabudowy oraz usług.

Studia i plany miejscowe

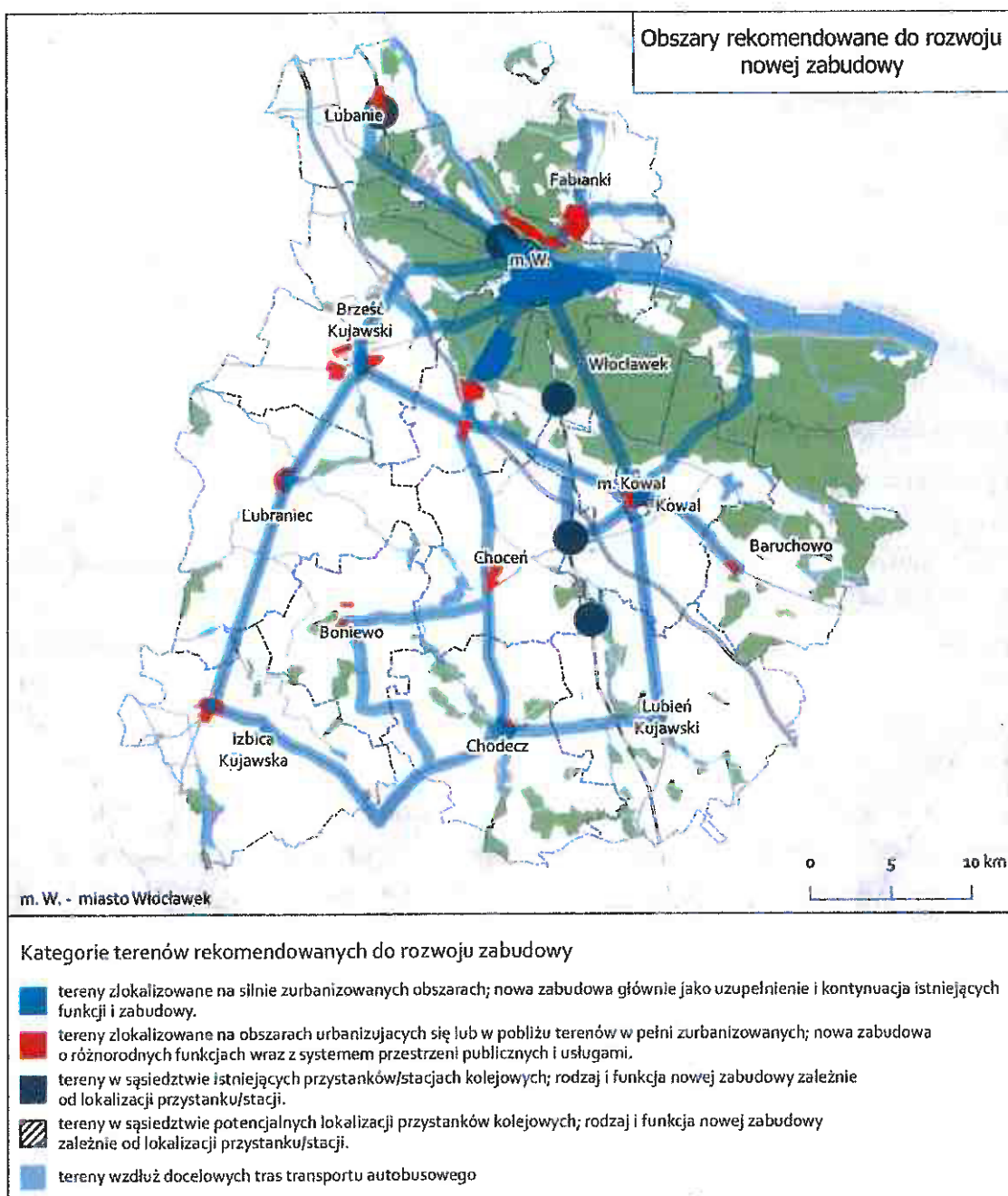
Rekomendacje dla Studiów i planów miejscowych w zakresie poprawy dostępności transportu zbiorowego, tworzenia miasta kompaktowego oraz centrów lokalnych zintegrowanych z infrastrukturą transportu zbiorowego, a w efekcie zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach, to:

- lokalizowanie zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej w zasięgu dojścia do przystanków kolejowych, tj. do ok. 1 km oraz w zasięgu dojścia do przystanków autobusowych, tj. ok. 500 m;
- zapewnienie zróżnicowanej funkcji zabudowy, tj. usługowej, biurowej, mieszkaniowej, w sąsiedztwie przystanku kolejowego (do ok. 1 km) – funkcja i charakter zabudowy oraz decyzja o rozwoju zabudowy powinna być dobierana indywidualnie do lokalizacji;
- zapewnienie atrakcyjnych przestrzeni publicznych zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego, polegających na usunięciu barier przestrzennych, tworzeniu komfortowych połączeń pieszych zgodnych z zasadami projektowania uniwersalnego, uzupełnieniu zabudowy usługowymi parterami wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych,

lokalizowaniu terenów zieleni publicznej i szpalerów drzew w sąsiedztwie przystanków kolejowych oraz wzdłuż ciągów pieszych prowadzących do przystanków itp.;

- wyznaczanie istotnych połączeń pieszych i rowerowych w Studiach oraz planach miejscowych, stosując jako nadrzędne komfort użytkownika przez pieszych i rowerzystów oraz obsługę transportem zbiorowym;
- uwzględnienie w dokumentach planistycznych rezerwy terenu pod budowę infrastruktury transportowej (parkingi B&R, P&R) w sąsiedztwie przystanków kolejowych.

Rysunek 4. Mapa obszarów rekomendowanych do rozwoju nowej zabudowy we WIOF



Źródło: opracowanie własne

Współpraca w planowaniu przestrzennym

Aby zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym były możliwe, konieczna jest współpraca na poziomie Obszaru Funkcjonalnego. Mniejsze samorządy posiadają ograniczone możliwości świadomego kształtowania polityki przestrzennej. Z jednej strony, są to ograniczenia kadrowe, a z drugiej, techniczne i finansowe. Natomiast miasto takie jak Włocławek jest silnie powiązane z podmiejskimi gminami, a procesy przestrzenne w nich zachodzące bezpośrednio rzutują na jego funkcjonowanie. Współpraca będzie więc niosła korzyści dla każdej ze stron.

We WłOF utworzymy grupę roboczą, która będzie wspierała samorządy Obszaru Funkcjonalnego w prowadzeniu zrównoważonej polityki przestrzennej. Inicjatorem działań, przy współpracy z KPBPiR, będzie Miasto Włocławek. Współpraca samorządów w grupie będzie odbywała się na podstawie dobrowolnych porozumień. Obszarem działań grupy będzie wsparcie merytoryczne i techniczne dla urzędników zajmujących się planowaniem przestrzennym, organizowanie szkoleń oraz cyklicznych spotkań, mających na celu wymianę doświadczeń. Grupa będzie zajmowała się opiniowaniem Studiów i planów oddziaływujących poza granice gmin, dla których będą opracowywane. Może być również wsparciem w ocenie aktualności Studium. Grupa robocza będzie również istotnym partnerem dla gmin w momencie wejścia w życie reformy planowania przestrzennego – z jednej strony, zapewni odpowiednie wsparcie merytoryczne, z drugiej – będzie sprzyjała zachowaniu spójności dokumentów planistycznych opracowywanych we WłOF.

Drogi i przestrzenie publiczne

Ulice miast to przede wszystkim przestrzenie publiczne, a więc miejsca codziennej aktywności mieszkańców, interakcji sąsiedzkich, spotkań, spędzania wolnego czasu, sportu i rekreacji. To także istotny element systemu komunikacyjnego miasta, który umożliwia przemieszczanie się ludzi i towarów. Miejskie ulice, w zależności od ich lokalizacji i dominującej funkcji, powinny umożliwiać zachodzenie wszystkich lub znacznej części z wymienionych aktywności. Ulica to nie tylko element systemu transportowego. Dlatego we WłOF będziemy podejmowali działania mające na celu dostosowanie zagospodarowania ulic do ich rzeczywistej funkcji w układzie komunikacyjnym i systemu przestrzeni publicznych.

Działania realizujące ten cel będą prowadzone dwutorowo. **Pierwsze będą skupiały się na uzupełnieniu kluczowych elementów infrastruktury drogowej, które odciążą centra miast z ruchu tranzytowego.** Będą to obwodnice Brześcia Kujawskiego i Lubrańca. Podobne funkcje będą spełniały również inwestycje realizowane przez instytucje rządowe, np. planowana droga S10. Dzięki nim podróże tranzytowe, czyli takie, których cel nie jest zlokalizowany w obrębie danego miasta, a jedynie ich trasa przez nie prowadzi, będą mogły odbywać się z pominięciem centrów tych miast. Wpłyne to korzystnie na ograniczenie natężenia ruchu, przyczyni się do ograniczenia emisji spalin oraz hałasu – poprawi jakość życia mieszkańców centralnych dzielnic i osiedli. Należy podkreślić, że realizacja obwodnic i kluczowych elementów infrastruktury drogowej będzie realizowana jedynie z założeniem równoczesnej kameralizacji ulic w centrach miast. Działania te będą ogłaszane mieszkańcom jednocześnie oraz zostaną poprzedzone

kampanią objaśniającą ich cel oraz płynące z nich korzyści. Budowa obwodnic i obejść drogowych, bez kameralizacji ulic w centrach miast, w szczególności tych, które dotychczas pełniły funkcje tranzytowe, będzie niezgodna z Planem.

Mniejsze obciążenie ulic ruchem samochodowym w centrach miast pozwoli na ich nowe zagospodarowanie i dostosowanie do nowej funkcji, znacznie mniej istotnej dla transportu samochodowego. To drugi typ działań, które będziemy realizować. Ulice miejskie, te znajdujące się na osiedlach mieszkaniowych, w dzielnicach mieszkalnych, pełniące funkcje handlowo-usługowe i głównych przestrzeni publicznych miast, ale także kluczowe dla ruchu pieszego i rowerowego, będziemy kształtować tak, aby umożliwiały komfortowe przemieszczanie się, w pierwszej kolejności – pieszym i rowerzystom. Będziemy również podejmować działania, aby stały się bezpiecznym miejscem spędzania wolnego czasu dla wszystkich grup wiekowych.

Aby osiągnąć ten cel, zastosujemy rozwiązania uspokajające ruch drogowy: zawężenia pasów jezdni, wyniesione skrzyżowania, ulice w formie woonerfów oraz miejscowe zwężenia pasów ruchu. Wraz z nowymi zmianami pojawi się miejsce na zielen, zwiększającą komfort korzystania z ulic i placów w upalne dni, a także poprawiającą estetykę przestrzeni. Warto podkreślić, że wprowadzone rozwiązania nie będą zakazywały poruszania się samochodem osobowym, a jedynie wprowadzały bardziej demokratyczny sposób korzystania z ulic, uwzględniający potrzeby wszystkich użytkowników tych przestrzeni.

Jak każde radykalne zmiany kameralizacja ruchu może jednak wiązać się z powstawaniem konfliktów społecznych. W przypadku miasta o stosunkowo dużym udziale transportu indywidualnego, jakim jest Włocławek, dalsze ograniczanie ruchu samochodowego w Śródmieściu z pewnością spotka się z głosami sprzeciwu wśród kierowców. Dlatego tak ważne jest, aby działania związane z kameralizacją ruchu były powiązane z rozwijaniem oferty transportu zbiorowego, budową infrastruktury rowerowej, ale też realizacją kluczowych połączeń drogowych, ograniczających ruch tranzytowy, oraz kampanią informacyjno-edukacyjną.

Parkowanie i przestrzenie publiczne

Duży udział samochodów osobowych w codziennych podróżach przyczynia się do wysokiego popytu na miejsca postojowe. Zajmowane są nie tylko te wyznaczone w pasie drogowym. Jako miejsca do parkowania wykorzystywane są również niezagospodarowane działki i nieużytki. Konsekwencje takiej sytuacji to z jednej strony, sprzyjanie przemieszczaniu się mieszkańców Włocławka samochodem – gwarancje znalezienia miejsca postojowego, szczególnie bezpłatnego, zachęca do podróży tym środkiem transportu – z drugiej, obniża się jakość miejskiego krajobrazu – tereny, które mogłyby zostać zagospodarowane jako skwery, zieleńce lub parki kieszonkowe są wykorzystywane jako parkingi. Funkcjonowanie nieformalnych parkingów to także ograniczenie skuteczności Strefy Płatnego Parkowania jako narzędzia realizacji polityki parkingowej miasta.

Wraz z rozwojem oferty transportu zbiorowego, systemu tras pieszych i rowerowych stopniowo będziemy dążyli do ograniczenia parkowania na terenach do tego nieprzeznaczonych. Odzyskana w ten sposób przestrzeń, w miarę możliwości, będzie zagospodarowywana jako atrakcyjne przestrzenie publiczne: skwery, zieleńce, place zabaw, parki kieszonkowe. Uzupełnieniem tych działań mogą być strategiczne parkingi buforowe na obrzeżach Włocławka.

Tabela 6. Lista działań na rzecz budowy szacunku 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

6.3. Odbudowa zaufania do transportu publicznego



Transport publiczny powinien stanowić rzeczywistą alternatywę dla samochodu.
Zbudujmy ofertę transportu publicznego na miarę 2035 r.

Diagnoza sytuacji obecnej wykazała, że w ostatnich latach transport publiczny na terenie WłOF (głównie transport autobusowy) jest w odwrocie. Funkcjonowanie linii jest ograniczane, przewozy wojewódzkie, zaplanowane w dokumentach strategicznych, nie zostały uruchomione, a dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych tylko częściowo spowalniają degradację sieci autobusowej. W związku z tym transport publiczny w coraz większym stopniu pełni funkcję czysto socjalną – jako chociażby dowóz i odwóz młodzieży szkolnej.

Celem podjętych przez nas działań będzie odbudowa zaufania do transportu publicznego, co wiąże się ze stworzeniem realnej alternatywy dla transportu indywidualnego – głównie samochodowego. Transport publiczny będzie spełniał takie postulaty przewozowe, jak: niezawodność, dobra częstotliwość kursowania, zapewnienie dogodnych przesiadek, dostępność, bezpieczeństwo, jednolita taryfa biletowa.

Podejmiemy działania na rzecz utworzenia jednolitego systemu transportu publicznego na terenie WłOF, który będzie również obejmował połączenia kolejowe, zintegruje wszystkie linie autobusowe i będzie rozszerzony pilotażowo o nowe rozwiązania - takie jak transport na żądanie. Docelowo z każdego tych środków będzie można skorzystać przy użyciu jednego biletu. Nie zapomnimy przy tym również o integracji środków transportu zbiorowego z transportem indywidualnym (w tym samochodów, rowerów czy pojazdów współdzielonych). W systemie zrównoważonej mobilności każdy z nich mieć będzie swoje miejsce, przy czym dostępność,

niezawodność i jakość ekologicznych sposobów przemieszczania się skutecznie zachęcą do ograniczania wykorzystania prywatnych samochodów – środka transportu w największym stopniu szkodliwego dla środowiska, najbardziej emisyjnego i generującego znaczne koszty dla mieszkańców.

Tabela 7. Przybliżone możliwości przewozowe różnych środków transportu

Środek transportu	Liczba pasażerów możliwych do przewiezienia na godzinę
Autobusy w ruchu niewydzielonym	do 1 250 pas./h
Samochód (pojedynczy pas ruchu)	do 9 000 pas./h (2 250 samochodów/h, 4 osoby w pojeździe)
Autobusy na buspasie	do 10 000 pas./h
Tramwaje w ruchu niewydzielonym	do 11 800 pas./h
Lekka kolej (LRT)	do 19 000 pas./h
BRT (wysokopojemny autobus z wydzieloną trasą)	9 000-35 000 pas./h
Metro	do 36 000 pas./h
Kolej	do 49 000 pas./h

Źródło: *Transit Capacity and Quality of Service, Manual 2nd Edition*, The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine, Waszyngton 2003

Najważniejszym elementem systemu transportowego WłOF będzie zintegrowana siatka połączeń autobusowych. Stworzymy sieć przewozów powiatowo-gminnych na terenie Obszaru, wzajemnie ze sobą powiązanych, a także połączonych z siecią kolejową (stacje kolejowe wpisano kursywą). Jej kręgosłup będą stanowić następujące relacje:

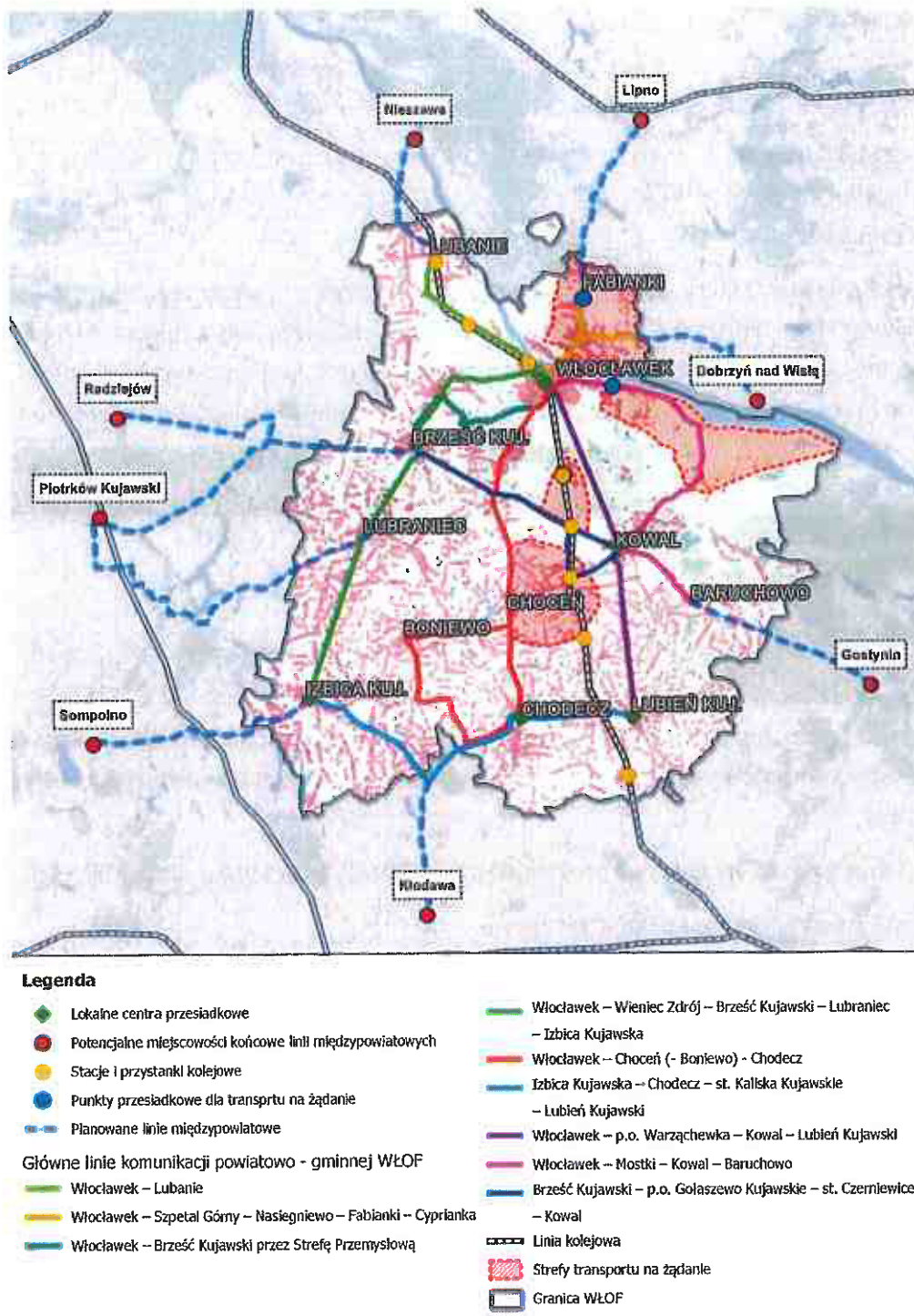
1. Włocławek – Lubanie,
2. Włocławek – Szpetal Górny – Nasiegniewo – Fabianki – Cyprianka,
3. Włocławek – Brześć Kujawski przez Strefę Przemysłową,
4. Włocławek – Wieniec-Zdrój – Brześć Kujawski – Lubraniec – Izbica Kujawska,
5. Włocławek – Choceń (– Boniewo) – Chodecz,
6. Izbica Kujawska – Chodecz – *st. Kaliska Kujawskie* – Lubień Kujawski,
7. Włocławek – *p.o. Warząchewka* – Kowal – Lubień Kujawski,
8. Włocławek – Mostki – Kowal – Baruchowo,
9. Brześć Kujawski – *p.o. Gołaszewo Kujawskie* – *st. Czerniewice* – Kowal.

Ponadto, w dalszym etapie, niektóre linie zostaną przedłużone jako **przewozy międzypowiatowe** do miejscowości, które są funkcjonalnie powiązane z WłOF, takich jak:

- Nieszawa (przez *st. Nieszawa Waganiec*),
- Piotrków Kujawski,
- Radziejów,
- Kłodawa,
- Gostynin
- Dobrzyń nad Wisłą,
- Lipno.

Przebieg linii przedstawia poniższa mapa (potencjalne trasy międzypowiatowe oznaczono przerywaną linią):

Rysunek 5. Mapa sieci transportu powiatowo-gminnego WłOF



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

Linie powiatowo-gminne będą uzupełniane na terenie 1 lub 2 sąsiednich gmin przez przewozy o charakterze lokalnym, które będą pełniły także funkcję dowozową. Ze względu na poziom szczegółowości dokumentu nie zostały one wyróżnione.

Chociaż głównym punktem na mapie systemu transportu autobusowego będzie Centrum Przesiadkowe we Włocławku, ważną funkcją zostanie przywrócona dawnym dworcom

autobusowym – **lokalne centra przesiadkowe** powstaną w ich miejscu w następujących lokalizacjach:

- Brześć Kujawski,
- Kowal,
- Izbica Kujawska,
- Lubień Kujawski,
- Chodecz.

Istotnym czynnikiem, który wpływa na zaufanie do transportu publicznego, jest dostateczna częstotliwość jego kursowania. Będziemy dążyć do ustalenia następującej częstotliwości całodzienniej (tj. w dni robocze w godzinach poza szczytem komunikacyjnym, a także w dni wolne od pracy) oraz szczytowej (w godzinach szczytu komunikacyjnego rano i po południu):

	Częstotliwość całodzienna	Częstotliwość szczytowa
Linie powiatowo-gminne (Linie międzypowiatowe)	60 min	30 min
Linie lokalne	120 min	60 min

Przestarzały i mało dostępny tabor to obecnie spora bolączka komunikacji publicznej na terenie WłOF. System powiatowo-gminny będzie obsługiwany przez autobusy spełniające następujące wymagania:

- tabor dostosowany do linii podmiejskich – autobusy podmiejskie klasy MIDI i MAXI,
- norma emisji spalin co najmniej Euro 5,
- co najmniej 2 pary drzwi,
- niska podłoga zapewniona przy co najmniej jednym 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.

Spełnienie tych wymagań w dużym stopniu poprawi komfort podróży, dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością oraz wpływ transportu autobusowego na środowisko, jednocześnie nie stanowiąc zbyt wysokiego „progu wejścia” do obsługi przewozów WłOF dla lokalnych przewoźników.

System komunikacyjny WłOF, poza liniami autobusowymi bezpośrednio łączącymi miejscowości gminne z Włocławkiem, **będzie również oparty o system przesiadek**. Z jednej strony, jak już wspomniano wcześniej, zapewni to możliwość dogodnego dojazdu z dowolnej miejscowości do jednej z głównych linii autobusowych WłOF, z drugiej – da mieszkańcom możliwość wyboru alternatywnych tras transportu publicznego. **W system przesiadek i skomunikowań zostanie także włączona kolej** – punkty przesiadkowe między autobusami

a kolejną zostaną wyznaczone w następujących lokalizacjach (tam, gdzie istnieją już przystanki autobusowe, zostaną one wykorzystane):

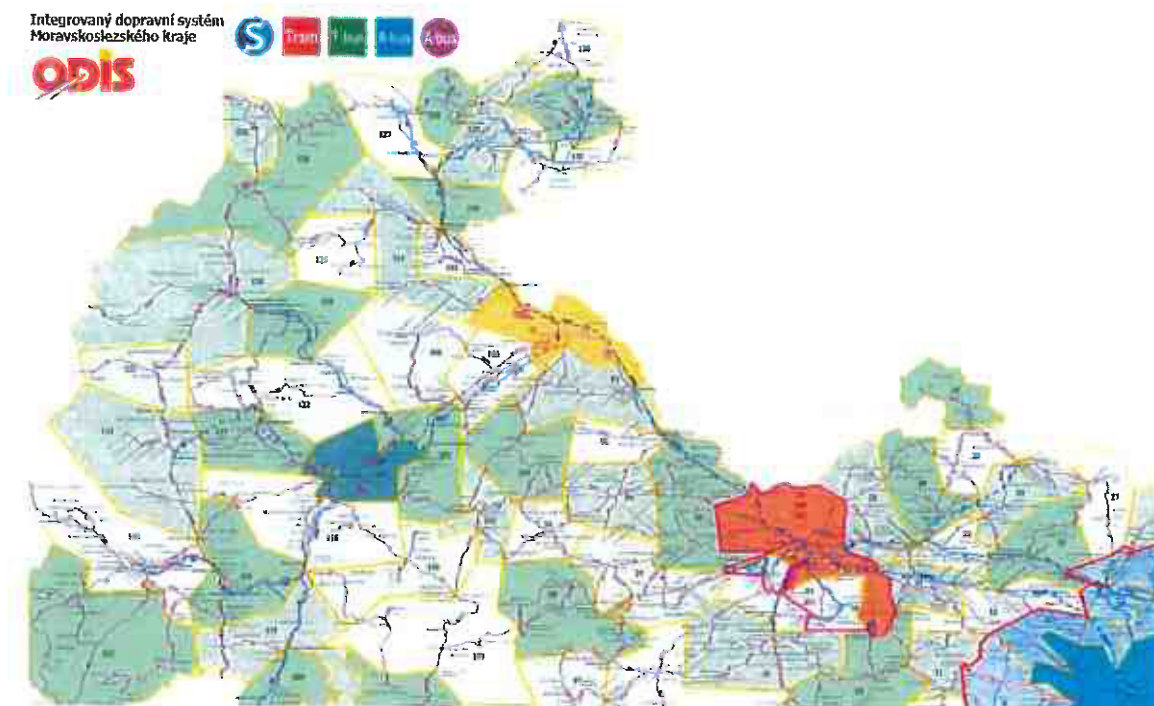
- Lubanie,
- Warząchewka,
- Gołaszewo Kujawskie,
- Czerniewice,
- Kaliska Kujawskie.

Ponadto, nowy przystanek kolejowy wraz z przystankiem autobusowym i pętlą nawrotową dla autobusów powinien zostać wybudowany w miejscowości Pinczata.

Rozkład jazdy linii autobusowych, których trasy przechodzą przez przystanki styczne z koleją, będzie ułożony w taki sposób, aby zapewnić dogodne przesiadki. **Autobusy będą też oczekiwały** – w razie ich spóźnień – **na przyjazd pociągów w godzinach popołudniowych i wieczornych**, aby zagwarantować odwóz mieszkańców jak najbliżej ich miejsc zamieszkania.

Integracji różnych środków transportu musi towarzyszyć **wspólna taryfa biletowa** – **każdy mieszkaniec powinien móc dojechać na jednym bilecie w dowolne miejsce na terenie WłOF, z wykorzystaniem dowolnych środków transportu zbiorowego**. Bilety jednorazowe będą funkcjonować nie jako jednorazowe, lecz jako czasowe, umożliwiające dowolną liczbę przesiadek w okresie ważności biletu. W ofercie pojawią się także bilety krótkookresowe, o okresie ważności od doby (24 h) do tygodnia (168 h). Bilety okresowe (co najmniej 30-dniowe) będą najbardziej korzystną finansowo opcją, do której poza ceną powinny zachęcać także dodatkowe benefity dla posiadaczy, np. zniżki na wejścia do obiektów sportowych czy na wydarzenia kulturalne. Bilety będą dostępne na karcie elektronicznej bądź w aplikacjach mobilnych.

Rysunek 6. Fragment schematu komunikacyjnego zintegrowanego systemu transportowego ODIS obejmującego kolej, tramwaje, trolejbusy, autobusy regionalne i lokalne na obszarze miast i wsi (kraj morawsko-śląski w Czechach)



Źródło: Koordynator ODIS s.r.o., <https://kods.cz/>. Numery oznaczają strefy taryfowe, na zielono oznaczono obszary wiejskie, innymi kolorami – miasta. Kolorem fioletowym oznaczono połączenia regionalne i powiatowo-gminne, kolorem niebieskim – komunikację miejską, przerywaną linią – kolej.

W celu zapewnienia pasażerom komfortu i bezpieczeństwa zostaną przeprowadzone szeroko zakrojone działania w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków, a także infrastruktury towarzyszącej.

Wyznaczone lokalne węzły przesiadkowe zostaną wyposażone w poczekalnię z toaletą dla podróżnych, miejsce do bezpiecznego pozostawienia roweru czy UTO (np. hulajnogi elektrycznej), a także w stanowiska odjazdowe z podwyższoną krawędzią peronową oraz przejścia między budynkiem dworca a peronami dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

Standard wszystkich przystanków autobusowych na obszarze WłOF będzie stopniowo podwyższany poprzez budowę peronów, a także doposażanie przystanków we wiaty oraz elementy tzw. małej infrastruktury – ławki, kosze na śmieci czy klomby na kwiaty. Wszystkie przystanki otrzymają też czytelną tabliczkę z nazwą. Aby poprawić bezpieczeństwo na przystankach, ale także na trasie dojścia do nich, zostanie w pierwszej kolejności przeprowadzony audyt wszystkich przystanków autobusowych na terenie WłOF pod kątem oznakowania, oświetlenia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego w bezpośredniej okolicy. Następnym krokiem będzie uzupełnienie brakującego oznakowania, oświetlenia (co najmniej 1 latarnia na przystanek) oraz budowa brakujących chodników i przejść dla pieszych w okolicy

przystanków, wraz z infrastrukturą drogową wymuszającą na kierowcach zredukowanie prędkości w okolicy miejsc zatrzymania autobusów.

Aby utrzymać rozwiniętą sieć przewozów autobusowych, konieczne jest zapewnienie przez przewoźników – nieważne, czy będą to prywatne podmioty wyłaniane w przetargu, czy podmiot własny – odpowiednio wykwalifikowanego personelu. W obecnych czasach przewoźnicy w całej Polsce mierzą się z problemem niedoboru kierowców autobusów, zdarzało się, że kursy linii autobusowych były odwoływane z powodu braku obsady. Dlatego istotną kwestię stanowi zapewnienie kierowcom **godnych warunków pracy**. Minimum w tym zakresie to budowa punktów socjalnych dla kierowców na wszystkich węzłach przesiadkowych oraz stopniowe wyposażanie pętli nawrotowych w toalety. Wymagania organizatora transportu względem przewoźników powinny obejmować także **obowiązek zatrudniania w oparciu o umowę o pracę**.

Rozwiązania dedykowane Włocławkowi

Głównym celem dla najważniejszego ośrodka Obszaru – Włocławka – będzie przywrócenie i w dalszej perspektywie utrzymanie trendu wzrostowego liczby pasażerów korzystających z przewozów miejskich. Najważniejszym działaniem prowadzącym do tego celu będzie **zwiększenie częstotliwości kursowania miejskich linii autobusowych**. Docelowe wartości – podobnie jak dla przewozów powiatowo-gminnych – podzielone na dwa przedziały częstotliwości całodzienną (tj. w dni robocze w godzinach poza szczytem komunikacyjnym, a także w dni wolne od pracy) oraz szczytowej (w godzinach szczytu komunikacyjnego rano i po południu) – będą następujące:

	Częstotliwość całodzienna	Częstotliwość szczytowa
Komunikacja miejska	30 min	15 min

Ponadto, aby jeszcze bardziej wzmocnić efekt zagęszczenia liczby kursów autobusów na głównych ciągach komunikacyjnych w mieście, autobusy linii powiatowo-gminnych będą zatrzymywać się na najważniejszych przystankach we Włocławku – z perspektywy komunikacji miejskiej będą stanowić linie przyspieszone, uzupełniające siatkę stricte miejską.

Centrum przesiadkowe we Włocławku, wskazane jako najważniejszy punkt na sieci przewozów powiatowo-gminnych, będzie integrować kolej, komunikację autobusową na poziomie WłOF oraz komunikację miejską. Aby jak najlepiej mogło pełnić swoją funkcję, wyjazd z Centrum na ul. Okrzei zostanie przebudowany, wraz ze zmianą organizacji ruchu w tym rejonie, w celu ułatwienia przejazdu autobusom.

W zakresie infrastruktury dla transportu publicznego będą promowane dalsze „zielone przystanki” – podobne do istniejącego już przy ul. Kaliskiej, a także rozwój systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – poprzez zwiększenie liczby tablic elektronicznych pokazujących odjazdy autobusów w czasie rzeczywistym.

Zdjęcie 1. „Zielony przystanek” we Włocławku – Kaliska (Zbiegniewskiej).



Fot. Krzysztof Ruciński

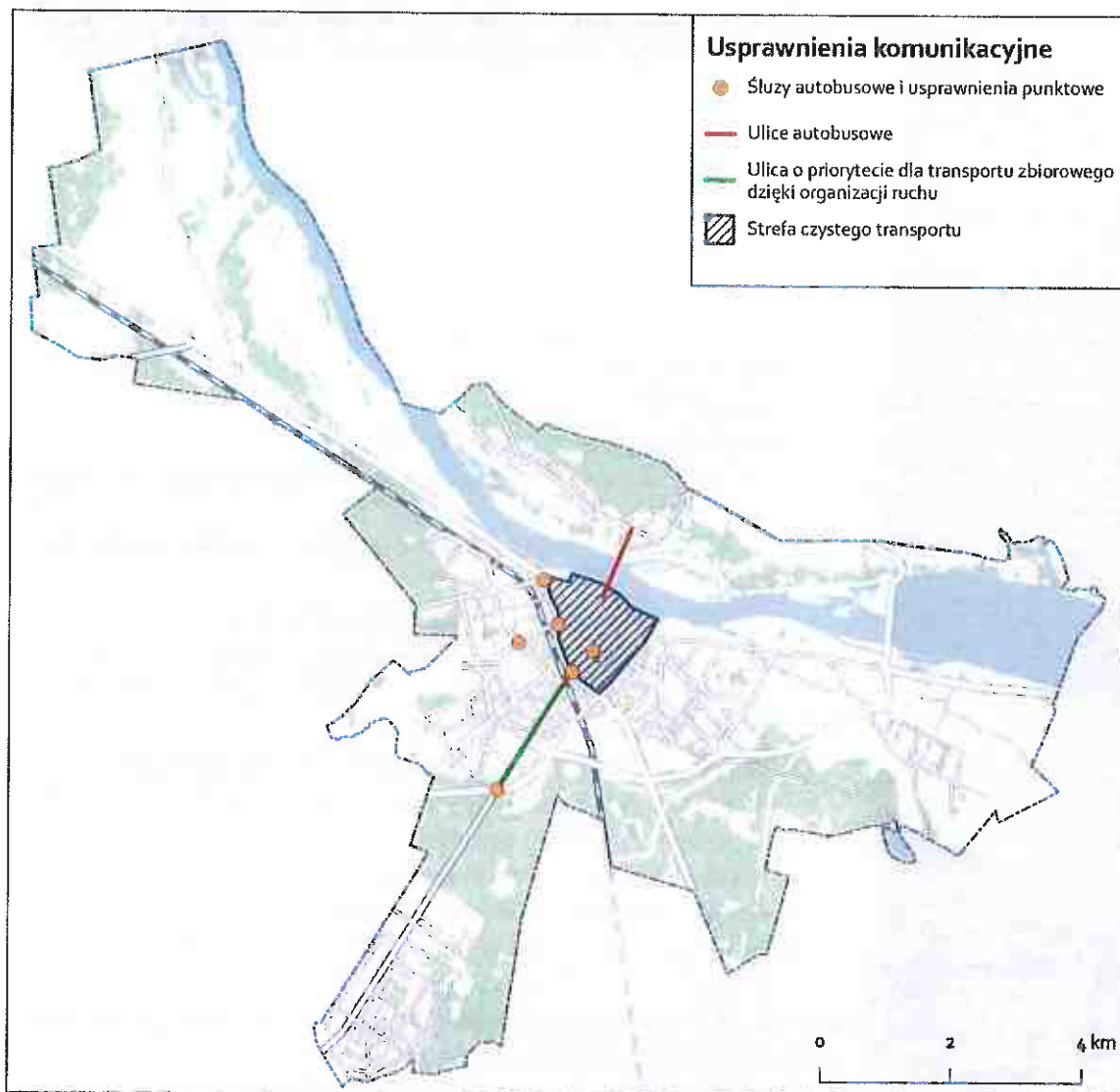
Kluczowe dla uzyskania **wysokiej jakości, wydajności i niezawodności** kursowania transportu zbiorowego jest zapewnienie mu priorytetu, uprzywilejowanie go oraz wdrożenie różnych usprawnień to umożliwiających. Dlatego zbudujemy we Włocławku **buspasy i śluzy autobusowe**, zlikwidujemy **wybrane relacje skrętne** na skrzyżowaniach dla pojazdów innych niż transportu publicznego oraz wdrożymy **rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu**. Rozważymy również zastosowanie **ulic autobusowych** oraz wdrożenie **Strefy Czystego Transportu**. Wszystkie te działania sprawią, że **transport zbiorowy będzie bardziej przyjazny, częstotliwość jego kursowania będzie mogła być wyższa, tak jak i punktualność oraz niezawodność**. W efekcie ograniczymy natężenie ruchu drogowego, zmniejszymy hałas, poprawimy jakość powietrza, ograniczymy degradację infrastruktury i zabudowy, a przede wszystkim poprawimy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz niechronionych uczestników ruchu. Zredukujemy także liczbę zatok autobusowych, zwłaszcza w miejscach, gdzie ich obecność nie jest dostatecznie uzasadniona względami bezpieczeństwa. W ten sposób transport zbiorowy i przestrzeń miejska staną się bardziej dostępne i przyjazne, a jakość życia mieszkańców znacznie się podniesie.

Tabela 8. Proponowane rozwiązania z zakresu uprzywilejowania transportu publicznego i organizacji ruchu

Rodzaj rozwiązania	Proponowane miejsca zastosowania
Ulice autobusowe	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowego tunelu pod torami kolejowymi w osi ulicy Kaliskiej (odcinek Węglowa – Okrzei) bądź przejazdu kolejowego – tylko dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych. • Docelowo, w przypadku budowy trzeciej przeprawy przez Wisłę, zamknięcie mostu Marszałka Rydza-Śmigłego dla ruchu indywidualnego i dopuszczenie na nim jedynie transportu zbiorowego, rowerowego, pieszego i innego uprzywilejowanego. Budowa parkingu P&R na Zawiszu.
Śluzы autobusowe i krótkie odcinki buspasów (usprawnienia punktowe)	<ul style="list-style-type: none"> • Ul. Brzeska – przy ul. Tumskiej, przed muzeum diecezjalnym, w powiązaniu z buspasem na moście; • Ul. Stefana Okrzei: <ul style="list-style-type: none"> ○ jako powiązanie z buspasem na ul. Kaliskiej; ○ na skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego – w relacji na wprost i do skrótu w ul. Kapitulną; • Ul. Wojska Polskiego – do skrótu w ul. Okrzei i jazdy na wprost w kierunku ul. Kilińskiego; • Ul. Aleksandra Fredry – od ul. Zgodnej do Ronda Falbanka; • 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.
Uprzywilejowanie transportu publicznego poprzez wyłączenie wybranych relacji/zakazy (nakazy) skrótu	<ul style="list-style-type: none"> • Ul. Kaliska (od ronda Falbanka do Węglowej) – nakazy skrótu 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/Stodólna i ul. Tumską/Łęską.
Strefa Czystego Transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Strefa Czystego Transportu: obszar wyznaczony ulicami Chmielną, Ogniówą, Wronią, Okrzei, Wyszyńskiego i Wisłą.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035. Raport diagnostyczno-strategiczny stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej WłOF, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Rysunek 7. Mapa wybranych usprawnień dla komunikacji zbiorowej we Włocławku wraz z postulowaną Strefą Czystego Transportu



Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035. Raport diagnostyczno-strategiczny stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej WIOF, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 9. Realizacja celu strategicznego „Odbudowa zaufania do transportu publicznego”

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
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 szluz 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

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035, Załącznik – Plan Wdrożenia

6.4. Rozwój aktywnej mobilności



Nie każdego stać na samochód, ale każdy może podróżować pieszo lub rowerem. Możliwość bezpiecznego i wygodnego przemieszczania się w ten sposób jest więc podstawą równości społecznej, a jednocześnie filarem zrównoważonej mobilności.

Przemieszczanie się pieszo, rowerem lub innymi urządzeniami transportu indywidualnego powinno stanowić fundament zrównoważonej mobilności w miastach i na obszarach, które pragną być przyjazne dla swych mieszkańców oraz przyjezdnych. Zapewnienie ludziom pieszej i rowerowej dostępności przestrzeni dla każdego prowadzi do rozkwitu każdej jednostki osadniczej. Ułatwia to rozwój usług, gastronomii, handlu itd., zachęca do poznawania okolicy, umożliwia przyjemne spędzanie czasu. Wszystko to ma ponadto zbawienny wpływ na jakość życia ludzkiego również poprzez poprawę stanu zdrowia ludności (dzięki zwiększonej ilości ruchu), poprawę dostępności, poprawę jakości powietrza i ogólnego stanu środowiska, zmniejszenie uciążliwości powodowanych przez transport (hałas, wypadki, korki, zajętość terenu itd.), ale także zacieśnianie więzi społecznych.

Aby to wszystko osiągnąć, konieczne jest jednak zapewnienie właściwej infrastruktury oraz odpowiednie zarządzanie całym systemem transportowym. Dlatego też ważne jest, aby skrupulatnie i sprawnie realizować cele odnoszące się do rozwoju aktywnej mobilności, które zostały postawione w PZMM. Jak wykazała Diagnoza, aktualnie na obszarze WłOF sieć rowerowa jest niespójna, nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i komfortu

przemieszczania się, a poza miastem Włocławkiem występuje w szcążkowej postaci. Dlatego rozbudujemy sieć rowerową i pieszą w taki sposób, aby stanowiła spójną całość, zapewniała możliwość sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się po Obszarze w sposób niezmotoryzowany, w szczególności na terenie większych miejscowości oraz pomiędzy nimi, tak, aby możliwe stało się dogodne dotarcie do każdej z nich rowerem oraz pieszo. Będziemy również dążyć do tego, aby sieć rowerowa i piesza WłOF płynnie łączyły się z analogiczną siecią na obszarach ościennych.

Tabela 10. Realizacja celu strategicznego „Rozwój aktywnej mobilności”

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
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 wygodnego przewozu nim rowerów
4.6.	Stosowanie standardów WR-D i dobrych praktyk w rowerowych i pieszych w inwestycjach infrastrukturalnych
4.7.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.) oraz 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 narzędzia rekreacji i ugruntowanie go w świadomości jako środka transportu
4.11.	System dopłat do rowerów elektrycznych/cargo

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035, Załącznik – Plan Wdrożenia

Podobnie jak w przypadku rowerów, tak i w odniesieniu do pieszych, dołożymy wszelkich starań, aby mogli oni bezpiecznie poruszać się po całym Obszarze, będziemy dążyć do likwidacji wszelkich miejsc niebezpiecznych dla pieszych. Uzyskają oni priorytet w ruchu, ciągi piesze umożliwią bezpieczne przemieszczanie się po Obszarze, a przejścia dla pieszych zostaną objęte szczególną atencją, aby zapewnić możliwość niezakłóconego przekraczania jezdni. **Zarówno sieć rowerowa, jak i piesza zostaną w odpowiednim stopniu oświetlone, oznakowane i wydzielone.**

Aby zrealizować niniejsze cele we właściwy sposób i osiągnąć najwyższą jakość uzyskanej infrastruktury, a tym samym zachęcić jak największą liczbę osób do wybrania niezmotoryzowanych form przemieszczania się, ważne jest, aby na każdym etapie rozwoju uwzględniać pięć głównych postulatów:

1. Rodzaj infrastruktury w każdym miejscu powinien być „szyty na miarę”, tj. być dopasowany do rzeczywistych (również przyszłych) potrzeb oraz, w przypadku prowadzenia drogi rowerowej wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej, korespondować z jej parametrami (klasą, przekrojem, natężeniem ruchu).
2. Każdy element infrastruktury powinien spełniać co najmniej minimalne, a najlepiej jak **najwyższe standardy**, w tym wszelkie wytyczne ministerialne (techniczne, organizacyjne, a zwłaszcza te, które bezpośrednio wiążą się z bezpieczeństwem ruchu).
3. Sieć rowerowa musi spełniać 5 wymogów CROW:
 - a. **spójności** – 100% źródeł i celów podróży powinno być dostępnych na rowerze, a trasy powinny dzielić się na główne i pozostałe;
 - b. **bezpośredniości** – trasy rowerowe powinny oferować jak najkrótsze połączenia pomiędzy miejscami docelowymi;
 - c. **atrakcyjności** – trasa powinna być dopasowana do otoczenia, przebiegać przez tereny oświetlone i bezpieczne, najlepiej w sąsiedztwie zieleni;
 - d. **bezpieczeństwa** – należy minimalizować liczbę miejsc niebezpiecznych sprzyjających kolizji z innymi uczestnikami ruchu;
 - e. **wygody** – infrastruktura powinna ograniczać straty energii i liczbę zatrzymań oraz zapewniać równą nawierzchnię.
4. **Ruch pieszy i rowerowy nie powinny być łączone.** Z założenia należy dążyć do ich rozdzielenia w celu zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu każdej grupie. Ciągi pieszo-rowerowe należy stosować w ostateczności, jedynie w miejscach o niewielkim natężeniu ruchu i przy uwzględnieniu odpowiednich separatorów.
5. Cała sieć piesza i rowerowa powinna być **jednolicie i czytelnie oznakowana**, zapewniając najwyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania się dla każdego uczestnika ruchu. Oznakowanie musi spełniać standardy techniczne i najlepiej być również odpowiednio wyróżnione, np. poprzez malowanie pasów rowerowych kolorem czerwonym.

Rozwijając aktywną mobilności we WIOF, uwzględnimy wszelkie kluczowe opracowania dotyczące ogólnych założeń tworzenia tego typu infrastruktury, jak i dobre praktyki, dokumenty

strategiczne opracowane dla WłOF oraz ponadlokalne, krajowe i ponadnarodowe, ale przede wszystkim głos Mieszkańców. W naszych działaniach zawrzemy zatem m.in. takie postulaty, jak:

- utworzenie przynajmniej jednej trasy na połączeniu każdej z dzielnic Włocławka;
- utworzenie przynajmniej jednej trasy na połączeniu każdej dzielnicy z centrum miasta;
- budowa rowerowych połączeń wewnątrzdzielnicowych;
- rozwój sieci rowerowej i pieszej w centrum miasta przy założeniu uznania go w dużej mierze za strefę współdzieloną z innymi środkami transportu;
- budowa miejsc postojowych dla rowerów oraz ścieżki i wiaty rowerowej w ramach przebudowy centrum przesiadkowego²;
- utrzymanie i uzupełnienie pasm rekreacyjnych o charakterze ciągów pieszo-rowerowych, w szczególności wzdłuż bulwarów i Wisły oraz w dolinie rzeki Zgłowiączki³;
- rozbudowa pętli autobusowych w systemie Bike&Ride⁴;
- stosowanie czujników ruchu rowerowego umożliwiających nadanie priorytetu dla rowerzystów w sygnalizacji świetlnej;
- ograniczenie stosowania wzbudzanych przez pieszych sygnalizacji świetlnych;
- montaż systemu zliczania rowerzystów, umożliwiającego w dalszej perspektywie prowadzenie analiz przepływów i tym samym dostosowywanie dalszego rozwoju do realnych, udokumentowanych potrzeb użytkowników;
- stosowanie różnych rozwiązań z zakresu rowerowej infrastruktury punktowej, ułatwiających korzystanie z infrastruktury liniowej, ale również sprawiających, że korzystanie z roweru będzie bardziej komfortowe, bezpieczne i zachęcające (np. stojaki rowerowe w kluczowych lokalizacjach, parkingi rowerowe, wiaty rowerowe i rowerownie, stacje samodzielnych napraw rowerowych, podpórki dla rowerzystów oczekujących na zielone światło itp.);
- poprawa bezpieczeństwa, np. poprzez stosowanie monitoringu, zarówno ruchu rowerowego, jak i miejsc przechowywania pojazdów, a także kluczowych miejsc dla ruchu pieszego;
- dalszy rozwój systemów rowerów miejskich, w tym udostępniających różne typy rowerów (np. cargo) lub innych form organizacyjnych umożliwiających użytkowanie rowerów (i innych pojazdów) współdzielonych;
- zmiana systemu zarządzania przewozem rowerów za pomocą środków transportu zbiorowego (uregulowanie i ułatwienie kwestii przewozu rowerów oraz zmiana taryfy biletowej);
- rozwój sieci pieszej i rowerowej we współpracy z gminami wewnątrz WłOF oraz poza nim;

² Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Włocławek na lata 2020-2035.

³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Włocławek (2016).

⁴ Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Włocławka.

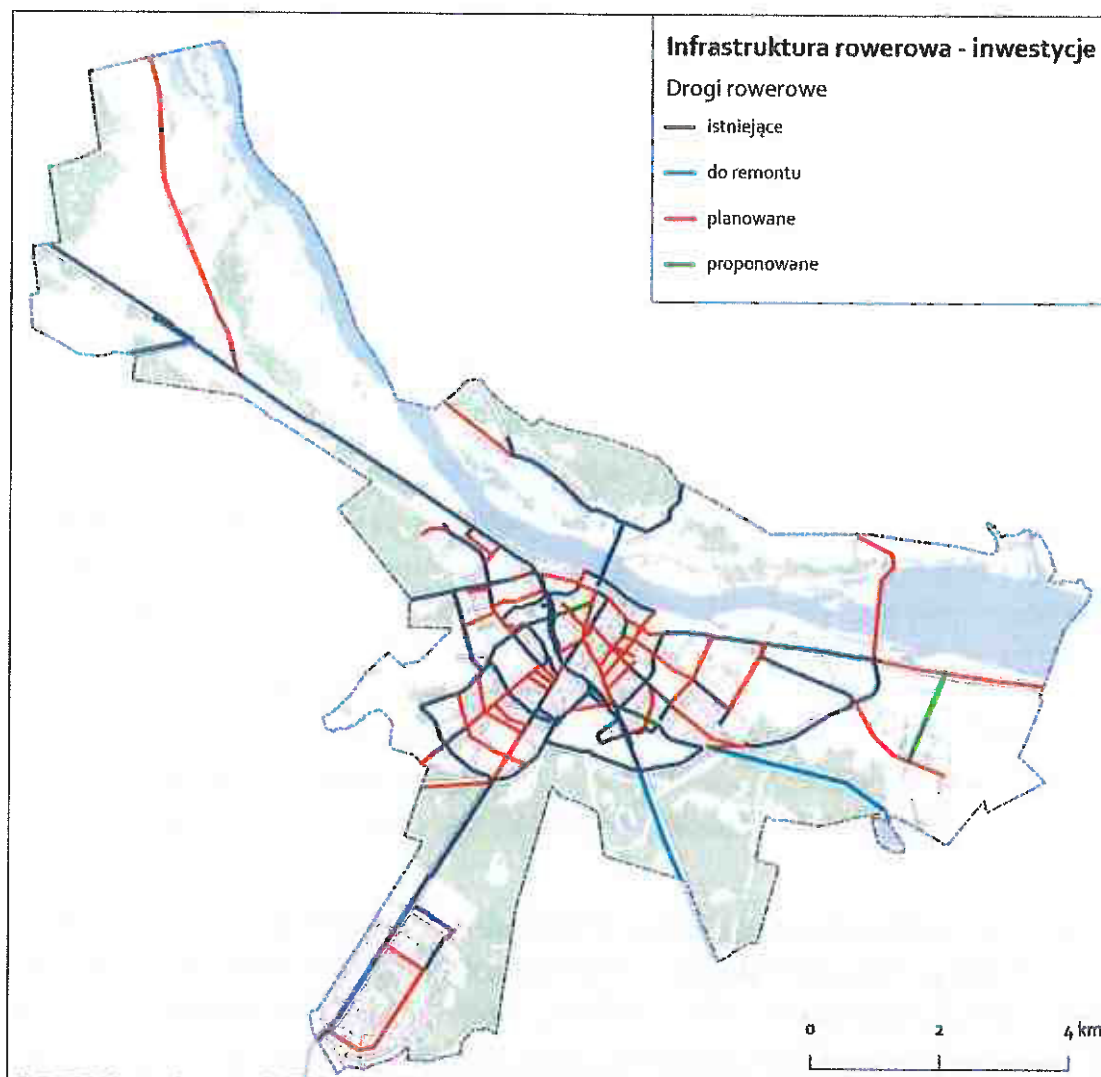
- uporządkowanie kwestii parkowania samochodów, które niejednokrotnie kolidują z ruchem pieszym i rowerowym (np. we Włocławku w ciągu ul. Kaliskiej);
- podejmowanie działań edukacyjnych, marketingowych i promocyjnych mających na celu zmianę postrzegania roweru jako wyłącznie narzędzia rekreacji, ale również środka transportu, oraz zachęcenie do korzystania z tej formy przemieszczania się;
- podejmowanie analogicznych działań w zakresie promowania ruchu pieszego;
- równoległe do rozwoju systemu rowerowego inwestowanie w inne środki niezmotoryzowanego transportu indywidualnego (np. hulajnogi). Będą one stanowić kolejną alternatywę dla ruchu samochodowego, tym samym zwiększając konkurencyjność zdrowszych i bardziej ekologicznych środków transportu.

Rozwój infrastruktury rowerowej

Kluczowe dla osiągnięcia założonych celów będzie wybudowanie odpowiedniej infrastruktury rowerowej i pieszej. Przy rozwijaniu sieci rowerowej na terenie Włocławka uwzględnimy koncepcję Włovelu, wyznaczającą 6 głównych korytarzy transportowych, w ramach których infrastruktura rowerowa będzie powstawać priorytetowo. W pierwszej kolejności zatem podejmiemy działania na ulicach: al. Kazimierza Wielkiego, 3 Maja, Barskiej, Bojańczyka, Brzeskiej, Bukowej/Kraszewskiego, Chmielnej/Stodólnej, Chopina/Warszawskiej, Energetyków, Grodzkiej/mostu, Kaliskiej, Kapitulnej/ Długiej/ Wysokiej, Kościuszki, Krzywa Góra, Leśnej, Łęskiej, Miedzianej, Ogniowej, Okrężnej, Okrzei, Ostrowskiej, Piwnej, pl. Wolności, Płockiej, Polnej, P.O.W., św. Antoniego, Traugutta, Wiejskiej, Wienieckiej, Wysokiej, Zduńskiej oraz Zazamcza.

Utworzymy spójną sieć rowerową na obszarze Włocławka, uwzględniając w niej najważniejsze docelowe miejsca podróży Mieszkańców i Turystów, a także rozwój turystyki rowerowej. Jako kluczowe jednak potraktujemy takie działania, które służyć będą zmianie zachowań komunikacyjnych, przejęciu jak największej części pracy przewozowej przez rowery oraz umiejscowieniu roweru w świadomości ludzi na pozycji środka transportu, a nie jedynie narzędzia rekreacji.

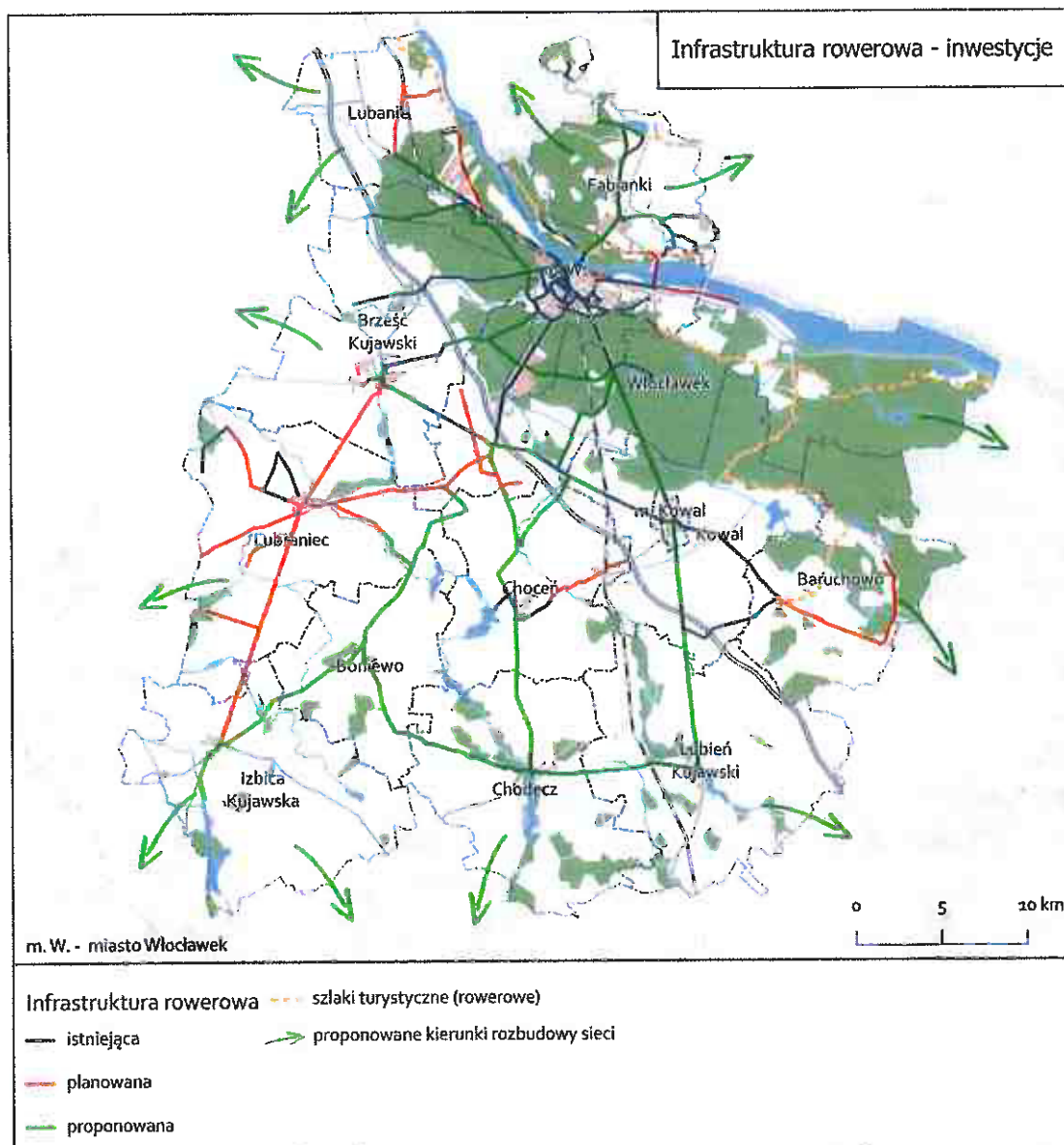
Rysunek 8. Docelowa sieć rowerowa we Włocławku



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Będziemy także dążyć do uzyskania spójnej, bezpiecznej i komfortowej sieci rowerowej na obszarze całego WIOF. Położymy szczególny nacisk na połączenie wysokiej jakości drogami rowerowymi wszystkich kluczowych miejscowości na tym terenie oraz docelowo połączenie ich z analogiczną siecią poza granicami WIOF. Całość uzupełnimy wysokiej jakości pieszą i rowerową infrastrukturą punktową.

Rysunek 9. Docelowa sieć rowerowa na obszarze WIOF



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Będziemy kontynuować rozpoczęte i planowane zadania w zakresie rozwoju sieci rowerowej na całym obszarze WIOF, w tym:

- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż Wisły, docelowo na odcinku Włocławek – Nieszawa;
- rozwój infrastruktury rowerowej na obszarze Brzeskiej Strefy Gospodarczej Pikutkowo – Machnacz (Wieniec);
- budowę drogi rowerowej na terenie osiedla Falborek (Brześć Kujawski);
- budowę ścieżki rowerowej w Falborzu;
- budowę stacji napraw rowerów na osiedlu Falborek, w pobliżu BOPS, na Stadionie Miejskim, w Wieńcu oraz Wieńcu-Zdroju;
- budowę/rozbudowę systemu Bike&Ride na obszarze powiatu włocławskiego;

- budowę ścieżki rowerowej z Kowala do jeziora Rakutowskiego;
- budowę rowerowej obwodnicy Kowala oraz stacji rowerów elektrycznych.

Zrealizowanie przedstawionych planów pozwoli na lepszą integrację wewnątrz Obszaru i z obszarami ościennymi, ograniczenie pozamiejskiego ruchu drogowego i zwiększenie jego bezpieczeństwa. **Położymy również nacisk na oświetlenie jak największej części wybudowanej infrastruktury, aby umożliwić bezpieczne całodobowe korzystanie z niej.** Poza priorytetowymi drogami rowerowymi, mającymi stanowić szkielet sieci, pozostałe ścieżki powinny być prowadzone w miarę możliwości po terenach zielonych, atrakcyjnych krajobrazowo, oddalonych od ruchliwych szlaków drogowych lub wkomponowane w zieleń miejską. Analogiczne działania podejmiemy względem ciągów pieszych.

Uzupełnieniem infrastruktury liniowej będzie rozwój infrastruktury punktowej. Zrealizujemy ww. parkingi Bike&Ride, a także ulokujemy wiele pomniejszych parkingów, rowerowni, itd., które umożliwią użytkownikom bezpieczne pozostawienie jednośladów w docelowych miejscach podróży (praca, szkoła, sklepy itd.) oraz w miejscach zamieszkania. Skupimy się na tym, aby parkingi te były bezpieczne (monitorowane, zamykane, ogrodzone, oświetlone) oraz umożliwiały utrzymanie rowerów w dobrym stanie (tj. w miarę możliwości zadane lub całkowicie zamknięte). Montowane parkingi będą U-kształtne, ułatwiając rowerzystom korzystanie z nich. Rozbudujemy również sieć stacji samodzielnych napraw rowerów, w szczególności przy głównych parkingach rowerowych. **Będziemy również dążyć do rozwoju zaplecza sanitarnego dla rowerzystów. Udostępnimy tego typu zaplecza w budynkach użyteczności publicznej i będziemy zachęcać prywatne podmioty do analogicznych działań.** W przypadku tras rekreacyjnych będziemy dążyli do **utworzenia Miejsc Odpoczynku Rowerzystów (MOR)** w kluczowych miejscach na sieci, tj. w okolicach punktów atrakcyjnych turystycznie oraz na odcinkach tras przebiegających z dala od zabudowy.

Podejmiemy również wszelkie działania mające na celu zapewnienie jak najwyższego komfortu i bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, a także będziemy dążyć do jak największego uspokojenia ruchu drogowego, w szczególności w kluczowych miejscach, takich jak centra miejscowości, osiedla mieszkalne, okolice budynków użyteczności publicznej, główne miejsca pracy itd. Będziemy stosować wszelkie dostępne rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu, dopasowując je do potrzeb występujących w poszczególnych obszarach. Wśród rozwiązań, które będziemy wdrażać, znajdują się m.in.:

- strefy zamieszkania, strefy ruchu, strefy Tempo 30, drogi wewnętrzne;
- woonerfy i deptaki;
- zakazy ruchu pojazdów silnikowych (całkowite lub częściowe, np. dopuszczające transport publiczny);
- ograniczenia prędkości;
- wyniesione skrzyżowania, progi zwalniające, sygnalizację świetlną wzbudzaną radarem itd.

Wszystkie te działania w efekcie znacząco podniosą jakość życia mieszkańców dzięki zmniejszeniu ruchu drogowego, a co za tym idzie podniesieniu poziomu bezpieczeństwa i ograniczeniu negatywnych oddziaływań transportu (hałas, wypadki, kongestia, zanieczyszczenia powietrza, degradacja infrastruktury i zabudowy i in.). W ten sposób mieszkańcy odzyskają przestrzeń miejską, która jednocześnie będzie mogła stać się bardziej atrakcyjna, zielona i zdrowa. Dojdzie do rozwoju wielu gałęzi gospodarki, w tym handlu, gastronomii, usług itd.

Integracja systemów transportowych oraz poprawa dostępności pieszej i rowerowej

Zapewnimy dostępność przestrzeni publicznych, terenów zieleni i rekreacji oraz węzłów transportu publicznego w czasie 5 minut spaceru lub jazdy rowerem. Połączymy trasami rowerowymi i atrakcyjnymi drogami dla pieszych przystanki transportu zbiorowego (w szczególności kolei) z celami podróży. Zapewnimy dostępność rowerem terenów rekreacji oraz wybudujemy chodniki prowadzące do przystanków transportu zbiorowego. Zmienimy taryfy przewoźników oraz organizację transportu publicznego w taki sposób, aby umożliwić i ułatwić przewóz rowerów. Będziemy dobierać konkretne rozwiązania do konkretnych lokalizacji, dzięki temu uzyskamy większy udział przemieszczeń pieszych i rowerowych w ramach połączeń „ostatniej mili”. Stworzymy też **mapy dostępności pieszej i rowerowej oraz czytelne i estetyczne drogowskazy**. Ułatwi to przyjezdnym poruszanie się po Obszarze Funkcjonalnym, a mieszkańców zachęci do częstszego poruszania się pieszo lub rowerem.

Wszystkie te działania są bardzo istotne ze względu na dość dużą niechęć mieszkańców do przemieszczania się rowerem jako środkiem transportu. Nie tylko rozwój samej infrastruktury i systemów rowerowych, ale również powiązanie ich z transportem publicznym zwiększy udział tzw. podróży multimodalnych w ogólnej liczbie podróży na Obszarze. Wspomniana niechęć wynika m.in. z dość długich podróży odbywanych codziennie przez mieszkańców. Umożliwimy im zatem korzystanie z rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności pomimo tych niedogodności. **Podejmiemy wszelkie działania mające na takie planowanie przestrzeni, które będzie spójne z koncepcją miast 15-minutowych.** Dzięki temu przestrzeń będzie z założenia bardziej dostępna dla mieszkańców, mobilność bardziej zrównoważona, a jakość życia zdecydowanie wyższa. W istniejącej tkance miejskiej będziemy wdrażać rozwiązania mające na celu ułatwienie przemieszczania się pieszo i rowerem oraz zwrócenie przestrzeni miejskiej niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu.

System roweru publicznego oraz inne rozwiązania z zakresu mobilności współdzielonej

Uzupełnieniem systemu rowerowego, pieszego oraz ich styku z transportem publicznym są systemy rowerów współdzielonych. Obecnie wykorzystanie Włoweru oraz rowerów w Brześciu Kujawskim nie jest bardzo wysokie, jednak jest to spowodowane w dużej mierze brakiem właściwej infrastruktury rowerowej. Poza dążeniem do rozwoju tej infrastruktury będziemy więc również podejmować działania mające na celu rozwój Włoweru i innych tego typu inicjatyw (również typu Bolt, Blinkee, Tier itp.) oraz ich integracji, a także zagęszczania na obszarze całego WłOF. W połączeniu z rozwiniętą siecią pieszą i rowerową oraz ich integracją

z transportem publicznym uzyskamy istotne ograniczenie ruchu drogowego i wszelkie płynące z tego korzyści. W ofercie wszelkiego rodzaju wypożyczalni rowerowych powinny znaleźć się nie tylko typowo miejskie rowery, ale również inne, m.in.: cargo, dziecięce i/lub z fotelikami, o obniżonej ramie (tzw. „damki”), górskie czy nawet przyczepki rowerowe (dziecięce i cargo). Przede wszystkim zaś należy dążyć do pojawienia się i zwiększania liczby rowerów elektrycznych, które stanowią coraz lepszą alternatywę dla każdego środka transportu. Podejmiemy również działania mające na celu utworzenie systemu dopłat do zakupu rowerów elektrycznych oraz rowerów cargo, które są znacznie droższe niż zwykłe rowery, ale za to dają dużo więcej możliwości, szczególnie w zakresie zmiany podziału zadań przewozowych.

Zlokalizujemy stacje rowerów miejskich lub zachęcimy do ich ulokowania prywatnych dostawców w taki sposób, aby znalazły się w centrum każdej gminy na obszarze WłOF, docelowo umożliwiając korzystanie z nich na całym terenie WłOF. Tego typu inwestycje można rozłożyć w czasie i podejść do nich w dwojaki sposób:

1. Rozwijać system roweru publicznego w pierwszej kolejności w miejscowościach, w których ruch rowerowy jest największy (np. Kowal) i tym samym trafić do już istniejących użytkowników, poszerzając ich możliwości przemieszczania się.
2. Zainwestować w tego typu system w miejscowościach, w których obecnie ruch rowerowy jest najmniejszy (np. Izbica Kujawska) i tym samym pobudzić tam rozwój transportu rowerowego. W tym przypadku dużo większą rolę niż w pierwszej opcji będzie pełniła kampania informacyjno-edukacyjna.

Standardy infrastrukturalne i projektowanie uniwersalne

Rozwijając aktywną mobilność na obszarze WłOF, będziemy opierać się na już istniejących opracowaniach zawierających standardy techniczne oraz dobre praktyki z zakresu odpowiedniego projektowania infrastruktury rowerowej oraz pieszej. Dzięki temu uzyskamy wysokiej jakości bezpieczną i komfortową infrastrukturę i zachęcimy jak największą liczbę osób do korzystania z niej. Uwzględnimy w szczególności takie aspekty, jak:

- unikanie przeszkód na ciągach pieszych/rowerowych i wyznaczania tymczasowych tras dla ruchu pieszego/rowerowego;
- infrastruktura punktowa dla pieszych (ławki i in.) i rowerzystów (parkingi i stojaki dla rowerów, mała architektura itp.);
- oświetlenie ciągów pieszych/rowerowych;
- pokonywanie różnic wysokości w terenie;
- przejścia dla pieszych/przejazdy, śluzy dla rowerzystów;
- uporządkowanie kwestii parkowania samochodów, które kolidują z ruchem pieszym/rowerowym;
- funkcjonowania pieszych i rowerzystów w strefach uspokojonego ruchu;
- utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej (m.in. sprzątanie, odśnieżanie itd.);
- organizacja parkingów B&R i przewozu rowerów w transporcie zbiorowym.

Standardy te można czerpać z udanych przykładów polskich (np. standardy piesze i rowerowe Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii), wojewódzkich oraz standardów ministerialnych

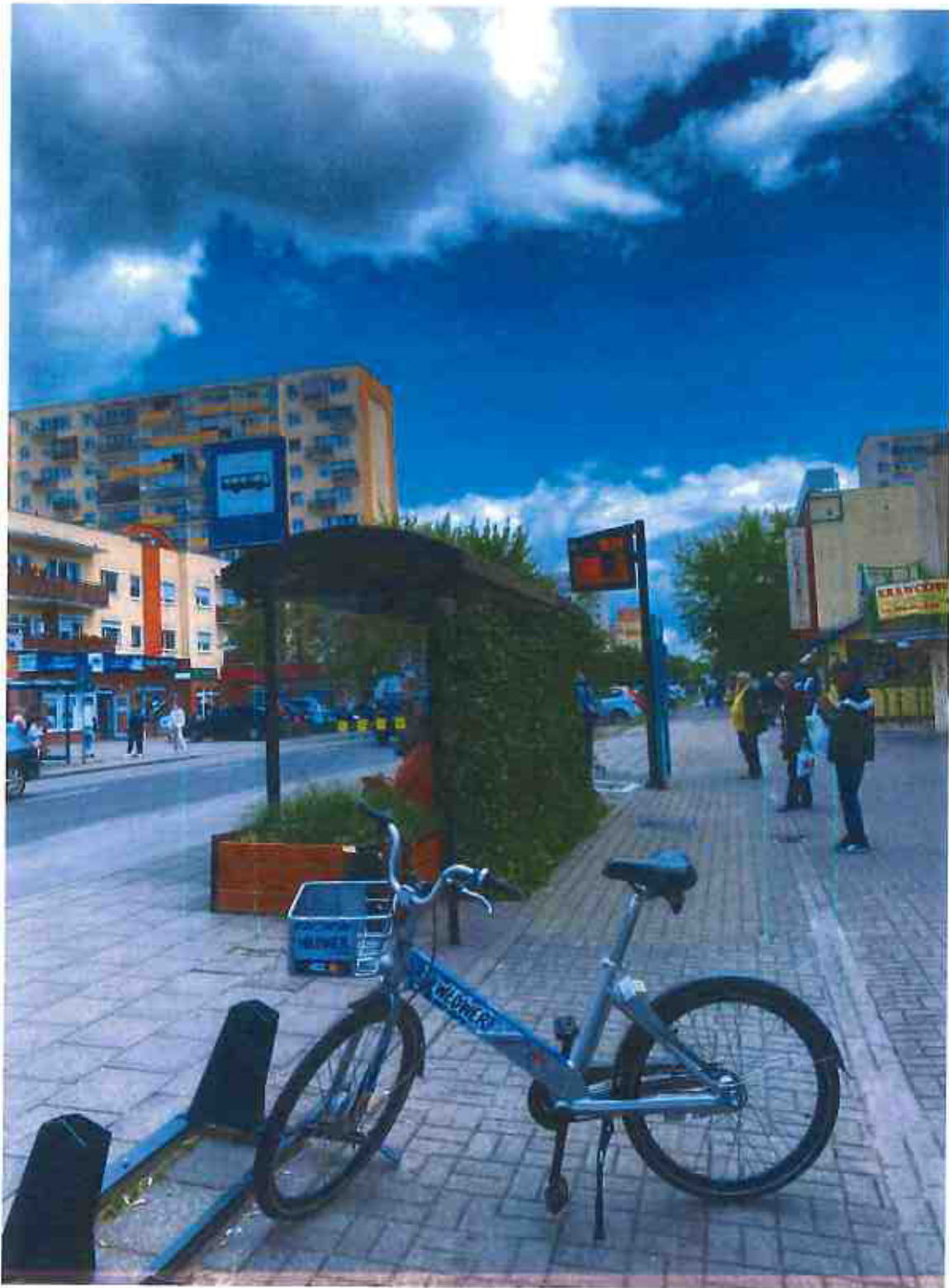
(WR-D-40 oraz WR-D-42-2). Standardy infrastruktury powinny też **uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego**, czyli odpowiednie standardy dostępności zapewniające osobom z niepełnosprawnościami czy o tymczasowym ograniczeniu mobilności możliwość swobodnego poruszania się.

Podjmiemy się również utworzenia księgi identyfikacji wizualnej oznaczeń dróg i szlaków rowerowych na obszarze WłOF. Jednolite oznakowania, design rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej pozwolą na łatwiejsze, bardziej intuicyjne użytkowanie infrastruktury oraz możliwość identyfikacji jej elementów nawet z dużych odległości i przy ograniczonej widoczności.

Utrzymanie infrastruktury

Nie tylko budowa infrastruktury pieszo-rowerowej jest ważna. **Istotnym aspektem jest też bieżąca obsługa i utrzymanie istniejących elementów w dobrym stanie i w sposób umożliwiający nawet całoroczne ich użytkowanie.** Dlatego będziemy prowadzić cyklicznie czyszczenie nawierzchni z piachu, zapobiegać zarastaniu dróg rowerowych oraz usuwać liście i śnieg. Pomimo wielu inwestycji w dalszym ciągu występują miejsca, gdzie znaleźć można podwyższone krawężniki, brak wydzielonego chodnika czy nierówną nawierzchnię. Aby dostosować istniejącą infrastrukturę do opracowanych standardów i strategii, chcemy utworzyć i realizować **program stopniowego usuwania barier architektonicznych**, który ułatwi poruszanie się w szczególności osobom o ograniczonej mobilności.

Zdjęcie 2. Stacja Włoweru przy przystanku Kaliska we Włocławku – aktywna, zdrowa, przyjazna i zintegrowana mobilność



Fot. Jakub Balik

6.5. Zdrowi i bezpieczni mieszkańcy



Dostęp do centrum miast powinien być ograniczony także ze względu na emisję; stare samochody stanowią duży udział w ruchu.

Hałas, wypadki i zanieczyszczenie środowiska nie są koniecznymi kosztami transportu. Znamy rozwiązania i dysponujemy technologiami, które pozwalają ograniczyć negatywny wpływ przemieszczania osób i towarów na ludzi i środowisko. Będziemy wspierać rozwój zielonego transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego. Dzięki temu poprawi się sytuacja obszarów, które dziś są zdegradowane, a liczba pojazdów na drogach spadnie.

Efekt ten zostanie osiągnięty zarówno w oparciu o zachęty do korzystania z alternatyw wobec samochodu, jak i działania zniechęcające do jego wykorzystania.

Tabela 11. Środki, dzięki którym transport będzie bardziej przyjazny dla środowiska

Czynniki wspierające rozwój zrównoważonej mobilności	Czynniki zmniejszające presję transportu
Rozwój zintegrowanej oferty transportu publicznego	Zmniejszenie liczby miejsc postojowych
Poprawa infrastruktury dla mobilności aktywnej	Wzrost cen paliw i kosztów zakupu samochodu
Dopłaty do samochodów elektrycznych, rozwój infrastruktury elektromobilności	Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania Zakaz rejestracji spalinowych samochodów osobowych od 2035 r. Opłaty i podatki od pojazdów spalinowych

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone będą audyty znaków drogowych i przejść dla pieszych, a także miejsc cechujących się wysoką wypadkowością, takich jak skrzyżowanie ul. Okrzei z ul. Wronią we Włocławku. Na ich podstawie wprowadzane będą zmiany infrastrukturalne. Szczególna uwaga zostanie poświęcona bezpieczeństwu w okolicy szkół, gdzie będziemy chcieli przeprowadzić kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Będziemy też dążyć do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na niebezpiecznych skrzyżowaniach: ul. Zbiegniewskiej z ul. Kaliską i Żurawią we Włocławku, ul. Włocławskiej z ul. Wiślaną w Szpitalu Górnym (gm. Fabianki), ul. Brzeskiej z ul. Lipową w Lubrańcu.

Wszystkie ośrodki WłOF będą stopniowo wymieniać oświetlenie uliczne i doświetlać przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, chodniki i drogi rowerowe. Będziemy też współpracować z lokalną komendą Policji, dążąc do wprowadzenia odcinkowych pomiarów prędkości na wybranych odcinkach Obszaru Funkcjonalnego, a także konsultując zmiany w organizacji ruchu. Szukając najlepszych rozwiązań dla naszego Obszaru, będziemy też wymieniać się doświadczeniami pomiędzy jednostkami zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz realizować wyjazdy studyjne w celu zapoznania się z najlepszymi praktykami w tym zakresie.

Włocławek będzie prowadził świadomą politykę parkingową nakierowaną na zapewnienie pewnej liczby miejsc postojowych nawet w godzinach dużego zapotrzebowania. Nie oznacza to jednak budowy dużej liczby miejsc postojowych dla samochodów kosztem innych sposobów zagospodarowania przestrzeni, ale zarządzanie zapotrzebowaniem na nie w oparciu o prowadzone badania. Strefa Płatnego Parkowania we Włocławku będzie zarządzana tak, by popyt na miejsca postojowe nie przewyższał ich podaży. Zwrócimy uwagę, żeby polityka opłat za parkowanie była powiązana z polityką cenową opłat za transport publiczny. Jeśli dotychczasowe środki nie będą wystarczające, wprowadzona zostanie Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, a sama strefa może ulec powiększeniu. W celu ułatwienia współdzielonych przejazdów przed kluczowymi celami podróży (przede wszystkim poza Strefami Płatnego Parkowania) część miejsc postojowych będzie zarezerwowana dla krótkotrwałego postoju – będzie miała charakter Kiss&Ride. By móc poprawić warunki dla osób poruszających się pieszo, na rowerach i jakość przestrzeni publicznych w kluczowych obszarach Włocławka, rozważymy budowę parkingu buforowego w pobliżu dworca kolejowego, z którego będzie można kontynuować podróż do położonych w pobliżu celów podróży. Rozszerzymy też możliwość płatności za Strefę Płatnego Parkowania o kolejne kanały sprzedaży oraz zweryfikujemy możliwości techniczne parkometrów pod kątem rozszerzenia funkcjonalności o płatności kartą i wydawanie reszty. Będziemy też nadzorować i kontrolować działania Straży Miejskiej Włocławka w zakresie egzekwowania kar za nielegalne parkowanie.

W całym obszarze WłOF wspierana będzie elektromobilność i rozwijana sieć stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania (m.in. na postojach dla taksówek). Stacje wolnego ładowania będą powszechne tam, gdzie zazwyczaj zostawiamy nasze samochody na dłużej. Zostaną też utworzone miejsca postojowe dla pojazdów zeroemisyjnych. Docelowo w obszarze powstanie także stacja tankowania wodoru.

Tabela 12. Realizacja celu strategicznego „Rozwój aktywnej mobilności”

SCENARIUSZ/ NR CELU	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

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
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.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Kujawy 2035, Załącznik – Plan Wdrożenia

6.6. Logistyka przyszłości



„We Włocławku jest coraz więcej samochodów dostawczych, parkują gdzie popadnie.”

Każdy z nas nabywa produkty w celu zaspokajania swoich potrzeb. Wszyscy chcemy kupować świeże pieczywo, ubrania, książki, AGD czy artykuły przemysłowe. Wszyscy też chcemy mieć sklepy z tymi produktami względnie blisko domu. Lepsza lokalizacja sklepu, piekarni, baru czy supermarketu to po prostu oszczędność naszego czasu i wysiłku włożonego w dojazd. Powszechna demokratyzacja dostępu do Internetu sprawiła, że coraz częściej to supermarket czy restauracja dojeżdżają do nas – firmy kurierskie notują z roku na rok skokowy wzrost liczby obsługiwanych przesyłek, coraz silniej rozwijają się także platformy on-line, umożliwiające dostawę zakupów jeszcze tego samego dnia. Nie można zapominać także o paczkomatach – na terenie WłOF jest ich już ponad 200 i wszystko wskazuje na ich dalszą ekspansję. To już jest normalność – zdecydowana większość z nas, czytających ten raport, robi regularnie zakupy w Internecie i bierze udział w łańcuchu dostaw e-commerce.

Każdy zakupiony towar czy produkt wymagają, w tej czy innej formie, dostarczenia go do klienta końcowego. Oczywiście łańcuch dostaw związany z wytworzeniem danego produktu jest niezmiernie złożony, często międzynarodowy. Ostatnim jego ogniwem są jednak zawsze nasze miasta i miejscowości.

Procesy logistyczne „ostatniej mili” odbywają się w przestrzeni miejskiej, gdzie w ramach jednej ulicy koegzystują dostawcy, pojazdy komunalne, kierowcy aut osobowych, piesi i rowerzyści.

Dostawy produktów, jakkolwiek niezbędne, stanowią pewną uciążliwość dla pozostałych użytkowników przestrzeni.

Zdjęcie 3. Realizacja dostawy powodująca zastawianie i znaczące ograniczenie poruszania się pieszych



Fot. ZDG TOR, Bartosz Jarecki

Takie obrazki są dla nas codziennością – towar musi być dowieziony na czas i najlepiej pod same drzwi sklepu, czasami kosztem zajęcia trzech metrów chodnika. Nieuporządkowana logistyka miejska to nie tylko zastawione chodniki, ale także większy hałas i korki na drogach. Oczywiście nie powinniśmy w tym miejscu potępiać kurierów czy kierowców śmieciarek – oni mają określone zadanie do wykonania, z którego potem zostaną rozliczeni przez swoich przełożonych.

Władze samorządowe WłOF dostrzegają to zjawisko i pracują nad uporządkowaniem kwestii dostaw, szczególnie w centralnej części Włocławka. Miejski układ drogowy pozwala na częściowe wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza gęsto zabudowany obszar, gdzie obowiązują ograniczenia masy pojazdów do 3,5 tony (wyjątkiem jest droga krajowa nr 91). W samym Śródmieściu zaś istnieje kilkadziesiąt miejsc postojowych zarezerwowanych dla działających tam przedsiębiorców. Działania te nie są jednak wystarczające – z perspektywy dalszej minimalizacji uciążliwości logistyki potrzeba z jednej strony, domknięcia układu obwodnicowego, z drugiej – wzmocnienia roli specjalnych miejsc postojowych.

W zakresie ruchu ciężarowego kluczowa dla władz członków WIOF powinna być kwestia minimalizowania uciążliwości tego transportu dla mieszkańców Obszaru. Dokonuje się tego poprzez **wyprowadzenie tranzytowego ruchu ciężarowego z terenów zabudowanych**. Głównym narzędziem w rękach władz gminnych i powiatowych są tutaj ograniczenia tonażowe na zarządzanych przez siebie odcinkach – 3,5 t, 10 t itp. – w zależności od potrzeb w danej lokalizacji. Warto podkreślić że mowa tutaj o ruchu tranzytowym, a nie docelowym dla danego miejsca. Rolą WIOF jest także współpraca z zarządcami dróg wojewódzkich i krajowych w celu lepszej koordynacji działań i wyznaczania optymalnych dróg odwozu ładunków. Dla rozpoczętych projektów inwestycyjnych – budowy obwodnic Brześcia Kujawskiego i Lubrańca – warto zadbać o pełne wyprowadzenie ruchu ciężarowego poza obszar tych miejscowości poprzez umiejętne zarządzanie ograniczeniami tonażowymi na sąsiadujących drogach powiatowych i gminnych.

W kwestii **uporządkowania miejsc postojowych dla dostaw** można posłużyć się przykładem takich miast, jak Gdynia czy Warszawa, gdzie w porozumieniu z przedsiębiorcami i mieszkańcami przeprowadzono programy mające na celu upłynnienie dostaw do punktów usługowych w centrum miasta oraz minimalizację ich uciążliwości dla pozostałych użytkowników ruchu. Najczęściej stosowanym rozwiązaniem są „koperty 15 minut”, czyli specjalne miejsca postojowe przeznaczone do załadunku i rozładunku towarów. Jedno takie miejsce jest dedykowane do obsługi kilku (3-6) podmiotów, co wpływa na uwolnienie przestrzeni wykorzystywanej dotychczas do realizacji dostaw „na dziko”.

Zdjęcie 4. „Koperty 15 minut” – przykład



Fot. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

Paczkomaty

Liczba zainstalowanych na terenie WIOF **automatów paczkowych** przekracza już 200 i stale rośnie. Każde takie urządzenie generuje spory ruch – kilka samochodów dostawczych i dziesiątki, jeśli nie setki mieszkańców odbierających przesyłki dziennie. Oczywiście każdy operator paczkomatu chce go wybudować w jak najbardziej dogodnej lokalizacji. Dowolna lokalizacja paczkomatów może sprawiać problemy: organizacja dostaw może zaburzyć organizację ruchu w okolicy, a sam paczkomat może nie być spójny z lokalną zabudową. Dlatego ta kwestia nie powinna być pozostawiona do decyzji wyłącznie podmiotom prywatnym – samorząd powinien świadomie kontrolować rozwój tego rodzaju obiektów w mieście.

Firma kurierska InPost współpracuje z miastami w ramach inicjatywy „Green City”. Program zakłada instalację „zielonych” paczkomatów wyposażonych w ładowarki dla samochodów elektrycznych, wymianę floty pojazdów obsługujących automaty na elektryczne oraz wsparcie finansowe dla miejskich inicjatyw dotyczących zieleni.

Rozwiązaniem proponowanym na uporządkowanie kwestii automatów paczkowych jest nawiązanie współpracy z ich operatorami w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. W ramach tego typu współpracy określenie lokalizacji nowych urządzeń jest przedmiotem konsultacji, których celem jest zachowanie ładu przestrzennego i panujących standardów infrastrukturalnych. W zamian za preferencyjne warunki udostępnienia lokalizacji paczkomatu inwestor prywatny jest zobowiązany do remontu fragmentu przestrzeni publicznej zlokalizowanej w pobliżu oraz zadbania o zieleni, np. w postaci nowych nasadzeń. Podjęcie inicjatywy przez miasto ma na celu lokalizowanie skrytek w miejscach, w których proces dostawy i odbioru paczek nie będzie prowadził do konfliktów w przestrzeni, takich jak niszczenie zieleni czy parkowanie na chodnikach.

Rowery cargo

Klasyczna logistyka opiera się na samochodach ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym, dowożących produkty z magazynów zlokalizowanych na obrzeżach miast do punktów usługowych w ich centrach. Taki sposób dostaw jest sprawdzony i skuteczny, jednak cierpi na tym przestrzeń miejska, a także nasze środowisko. Dlatego polskie i europejskie miasta stale poszukują rozwiązań mających na celu odejście od wysokoemisyjnych sposobów dostaw.

Jednym z filarów logistyki przyszłości będą **rowery towarowe (cargo)**. Są one wykorzystywane w tzw. „ostatniej mili”, tj. pomiędzy punktem konsolidacji przesyłek a ich końcowymi odbiorcami. Według raportu European Cyclist Federation średnia prędkość poruszania się rowerem cargo w centrum miasta wynosi 14,4 km/h i jest zbliżona do samochodu dostawczego (18 km/h). Pojazdy mogą być wyposażone we wspomaganie elektryczne – pozwala to na osiągnięcie ładowności 200 kilogramów i więcej. W Polsce w ciągu ostatniego roku trzy największe firmy dostarczające paczki i towary (DPD, DHL, GLS) wprowadziły do swojej floty rowery cargo w ramach działań pilotażowych. Najszerzej zakrojoną operację realizuje obecnie DHL – dostawy według tej formuły funkcjonują w Warszawie, Krakowie, Gdańsku i Wrocławiu. W kolejnych miastach pojawiają się także wypożyczalnie rowerów towarowych – są one

dostępne zarówno dla mieszkańców, jak i przedsiębiorców, wypożyczenie odbywa się w ramach formuły roweru miejskiego lub jako odrębne przedsięwzięcia.

Na terenie WłOF także chcemy wspierać ten sposób dostaw – pierwszym krokiem będzie dostosowanie sieci dróg rowerowych do obsługi takich pojazdów poprzez zapewnienie ich odpowiedniej szerokości oraz niskiego nachylenia. Po drugie należy wpływać na popularyzację idei wykorzystania rowerów cargo poprzez pilotażowe udostępnienie kilku tego typu pojazdów w ramach systemu roweru miejskiego/publicznego.

Terminal intermodalny we Włocławku?

Nowoczesna logistyka to także **multimodalność**, rozumiana jako sprawny przeładunek towarów pomiędzy różnymi środkami transportu. Duże podmioty gospodarcze działające we WłOF do obsługi procesów logistycznych wykorzystują aktualnie terminale intermodalne zlokalizowane w Kutnie lub dowożą towary bezpośrednio ciężarówkami do terminali zlokalizowanych przy Zatoce Gdańskiej. Z uwagi na dużą koncentrację przemysłu w północnej części Obszaru istnieje realny potencjał dla budowy terminala intermodalnego Włocławek Brzeziny, pozwalającego na konsolidację wysyłek. Potencjał ten musi zostać dokładnie określony – niniejszy Plan zakłada przeprowadzenie konsultacji z największymi nadawcami i odbiorcami ładunków we WłOF (m.in. Anwil, Solvay, Kongsberg, LPP) w celu zbadania możliwości grupowania przesyłek kontenerowych na potencjalnym terminalu. Jeżeli skala zapotrzebowania pozwoli na regularną obsługę takiego terminala transportem kolejowym, należy przedsięwziąć prace studialne mające na celu określenie warunków technicznych i kosztów uruchomienia i funkcjonowania terminala. Podobne inicjatywy były prowadzone dla dwóch budowanych obecnie terminali (Bydgoszcz Emilianowo, Zduńska Wola Karsznice) przy wsparciu środków unijnych.

Nowy terminal intermodalny wydatnie zmniejszy ruch ciężarowy na terenie WłOF – każdy uruchomiony pociąg to około 80 ciężarówek, które w przeciwnym wypadku obciążąłyby lokalną sieć drogową. Przeniesienie głównego ciężaru logistyki z dróg na kole pozwala na znaczną redukcję efektów zewnętrznych transportu: zanieczyszczenia powietrza, hałasu komunikacyjnego i wypadków.

Rysunek 10. Potencjalna lokalizacja terminala intermodalnego Brzezie



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

Tabela 13. Realizacja celu strategicznego „Logistyka przyszłości”

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
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

SCENARIUSZ/ NR CELU	CEL SZCZEGÓŁOWY
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

6.7. Współdecydowanie mieszkańców



Rozwinięty kraj to nie taki, w którym biedni mają samochody. To taki, w którym bogaci korzystają z transportu publicznego.
Enrique Peñalosa

Zbudujmy system zrównoważonej mobilności, z którego dumni są mieszkańcy Kujaw.

Ostatecznym celem dostarczania każdej usługi publicznej jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców. Nie inaczej jest z usługami mobilności.

Polityka zrównoważonej mobilności nie odnosi sukcesów tam, gdzie ludzie w nią nie wierzą.

Właśnie dlatego realizacja Planu Mobilności w warunkach kultury przyzwalającej na antyspołeczne zachowania na drogach i w przestrzeni jest niemożliwa.

Budowa kultury wspólnoty, poszanowania dla przestrzeni i krajobrazu i środowiska to jeden z podstawowych celów Planu. Dopiero w takich warunkach możliwa będzie odbudowa zaufania do transportu publicznego i rozwój aktywnej mobilności. W takich warunkach mieszkańcy WłOF będą zdrowi i bezpieczni i będzie mogła się rozwijać logistyka przyszłości.

Budowa nowych postaw powinna dotyczyć przede wszystkim najmłodszych mieszkańców Obszaru. W wielu porannych kursach transportu publicznego.

O transport publiczny w 2035 r. należy zapytać ludzi, którzy mają realną szansę poruszać się nim wówczas poruszać. Właśnie dlatego należy wykorzystać grywalizację, by rozmawiać o świecie przyszłości z najmłodszymi mieszkańcami obszaru.

Sprawmy, by młodzi ludzie z WłOF nie zrezygnowali z PKS-ów, kiedy będą mogli sobie pozwolić na zakup samochodu. Koncerny motoryzacyjne poświęcają olbrzymie środki i zasoby, by udowodnić nam, że poruszanie się samochodem jest synonimem wolności, komfortu, bezpieczeństwa i niezależności. Choć sfera planowania transportu wydaje się być kwestią czysto inżynierską i techniczną, **w rzeczywistości o naszych codziennych**

transportowych wyborach decydują także nasze wartości, postawy, przyzwyczajenia i emocje.

Właśnie dlatego wprowadzenie skutecznych zmian w polityce mobilności Obszaru wymaga wykorzystania argumentów racjonalnych i emocjonalnych na rzecz zmiany postaw.

Jeśli Polska chce w 2035 r. pozostać członkiem Unii Europejskiej w warunkach Europejskiego Zielonego Ładu, transport publiczny nie może być jedynie usługą socjalną, powinien być także źródłem dumy mieszkańców i mieszkank.

Nie możemy patrzeć na przyszłość wyłącznie przez pryzmat tego, co już było. W 2035 r. inaczej będziemy postrzegać wiele zjawisk, tak jak inaczej postrzegaliśmy je w 2009 r. Przez ostatnich 13 lat mocno zmieniły się nasze poglądy i nawyki konsumenckie. Dziś, w trakcie bezprecedensowego kryzysu energetycznego, niemal zewsząd słyszalne są głosy o potrzebie rozwiązań, które określić można jako „zielone”.

Rurociąg „Przyjaźń”, przebiegający przez WłOF, oraz rosyjski gaz nie są już gwarantami odporności naszego systemu transportowego na wyzwania przyszłości.

Właśnie dlatego musimy jak najszybciej zrezygnować z zależności od ropy naftowej, gazu ziemnego i węgla w transporcie. Tylko to zagwarantuje nam realizację celów klimatycznych Unii Europejskiej i budowę systemu mobilności, który będzie odpowiadał na wyzwania przyszłości.

W 2035 r. w dorosłość będą wchodzić Ci, którzy urodzili się w 2017 r. Jaką wizję rozwoju miast i regionów chcemy im przekazać, mając pełną świadomość wyzwań geopolitycznych i klimatycznych, przed którymi stoimy?

Tabela 14. Postawy sprzyjające realizacji celów Planu

2022	>	2035
Jeżdżę SUV-em, wybudowałam z mężem dom na przedmieściach, ponieważ śródmieście Włocławka uważam za mało atrakcyjne. Zakupy robię po drodze do pracy, głównie w hipermarketach.	ASPIRACJE	Poruszam się głównie transportem publicznym i rowerem, mieszkam w śródmieściu Włocławka po rewitalizacji. Zakupy najczęściej robię po drodze w sklepach w parterach budynków, które mam blisko domu.
Rowerzyści i piesi to święte krowy! Autobusy to zawalidrogi, buspasy obniżają przepustowość!	EMOCJE	Kilka lat temu zacząłem jeździć rowerem do pracy. To całkiem wygodne. Znam podstawy inżynierii ruchu drogowego, więc wiem, że samochód

2022	>	2035
		jest najmniej efektywnym środkiem transportu.
Wymyślają jakieś polityki klimatyczne, żeby odebrać nam wolność.	EMOCJE	Co zrobiliście, żeby uchronić nas przed suszą i wysokimi cenami paliw?
Na imprezę przyjadę nowym samochodem, wszyscy będą mi zazdrościć!	POSTAWY	Pierwszy poranny PKS jest skomunikowany z pociągiem, a lokalizację i bilety na oba kupię w tej samej aplikacji.
Kontrahenci muszą zobaczyć, że przed firmą stoją nowe samochody.	POSTAWY	Jako silny eksporter na rynki europejskie muszę w swoim raporcie ESG ⁵ wykazać, że nasza logistyka jest odpowiedzialna.
Boję się jeździć rowerem po Włocławku!	OBAWY	W końcu mogę bezpiecznie pojechać rowerem na drugi koniec miasta!
Żaden urzędnik nie będzie decydować o tym, co dzieje się na mojej działce. Mogę wybudować, co chcę i gdzie chcę!	WARTOŚCI	Dobrze zaplanowana przestrzeń, w której mam dostęp do wszystkiego, czego potrzebuję, wymaga wspólnego planowania i dogadania się między sąsiadami.

Tabela 15. Działania włączające 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

⁵ Raport z realizacji strategii społecznej odpowiedzialności biznesu.

7. Efekty realizacji Planu

Za sukces realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności należy uznać sytuację, w której wartości kluczowych wskaźników zbliżone są do scenariuszy przewidzianych przez SUMP i nie powielają scenariusza referencyjnego.

System mobilności WłOF w 2035 r.

Tabela 16. Efekty realizacji SUMP

Wskaźnik	WARTOŚĆ WYŚCIGOWA (2032)	BRAK REALIZACJI PLANU	REALIZACJA PLANU
Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania [%]	33,5%	32,2%	40%
Wskaźnik motoryzacji (samochody osobowe na 1.000 mieszkańców)	668	679	630
Emisje CO ₂ z systemu transportowego WłOF [tony CO ₂ eq rocznie na mieszkańca]	1,75	1,27	1,00
Emisje PM _{2,5} z systemu transportowego WłOF [kg PM _{2,5} rocznie na mieszkańca]	0,68	0,49	0,40
Liczba wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	43	27	21
Liczba ofiar wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	8,11	3,95	2,75
Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	1	1	0
Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego [% mieszkańców WłOF o dobrej ⁶ dostępności transportu zbiorowego]	23,3%	22,1%	31,0%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

⁶ Por. Załącznik nr 1 do PZM (Plan wdrożenia), rozdział 4.3.

7.1. Jak zapewnimy faktyczną realizację zapisów Planu?

Dokument, który mieli Państwo okazję przeczytać, jest wynikiem szerokiego procesu analiz, ustaleń i konsultacji – podsumowaniem procesu planowania zrównoważonej mobilności.

Pogłębioną analizę stanu wyjściowego i możliwych działań zawarliśmy na 361 stronach *Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej WIOF* i załącznikach do niego.

Z kolei konkretne informacje na temat terminów wdrożenia poszczególnych opisanych w Planie działań znajdują Państwo w załączniku do PZMM WIOF – **Planie działań**. Opisano tam, w jaki sposób zostaną zrealizowane poszczególne cele PZM, kto będzie za to odpowiedzialny i do kiedy zostanie to wykonane. W pogłębiony sposób przeanalizowano także efektywność poszczególnych działań z punktu widzenia celów Planu, wpływ działań na środowisko i klimat.

Kto odpowiada za realizację tego Planu?

PZMM WIOF nie jest dokumentem, który trafi na półkę. Postępy w realizacji dokumentu będą monitorowane corocznie, zarówno w zakresie realizacji poszczególnych zadań, jak i wskaźników kluczowych. Za realizację tego Planu odpowiedzialne są władze Włocławka i poszczególnych ośrodków WIOF. W ich imieniu nadzorem nad realizacją zadań, monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio następujące jednostki i stanowiska:

Tabela 17. Jednostki odpowiedzialne za realizację Planu

Włocławek	Wydział Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii
Powiat włocławski	Wydział Komunikacji
Brześć Kujawski	Wydział Inwestycji i Infrastruktury
Baruchowo	Referat Inwestycji, Budownictwa i Rolnictwa
Boniewo	Referat Zamówień Publicznych, Inwestycji, Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Gospodarki Nieruchomościami
Chocień	Referat Drogowo-Budowlany
Chadecznica	Stanowisko ds. ochrony środowiska, dróg gminnych i planowania przestrzennego
Fabianki	Referat Rozwoju, Funduszy Zewnętrznych i Gospodarki Komunalnej i Referat Inwestycji i Zamówień Publicznych
Izbica Kujawska	Referat Rolnictwa, Ochrony Środowiska i Ewidencji Działalności Gospodarczej oraz Referat Gospodarki Komunalnej, Lokalowej i Przestrzennej
Lubanie	Referat Gospodarowania Mieniem Komunalnym
Lubień Kujawski	Stanowisko ds. dróg
Lubraniec	Referat Inwestycji i Rozwoju Gminy
gm. Kowal	Komórka ds. gospodarki komunalnej
m. Kowal	Komórka ds. Budownictwa i Ochrony Środowiska

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Jak opisano w rozdziale „Wspólnota samorządowa dla lepszego zarządzania”, skuteczna realizacja zapisów Planu wymaga działania na forum związku i współpracy wszystkich jednostek WIOF. Optymalną sytuacją byłaby delegacja kompetencji przynajmniej części wskazanych powyżej jednostek do jednej instytucji zarządzającej mobilnością.

Monitoring

Za zbieranie i publikację danych odpowiedzialny będzie Zespół ds. Mobilności. Gminy WIOF będą jednak partycypowały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku odpowiadającego za koordynację polityki mobilności we WIOF zadanie może zostać przejęte przez Biuro Związku.

