

**UCHWAŁA NR XIX/53/2016
RADY MIASTA WŁOCŁAWEK
z dnia 30 maja 2016 r.**

w sprawie przyjęcia Polityki mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030.

Na podstawie art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz.446)

uchwała się, co następuje:

§1. Przyjmuje się „Politykę Mobilności Miejskiej dla Miasta Włocławek do roku 2030”, która ustala kierunki rozwoju i działania dla ogółu zagadnień związanych z transportem i mobilnością w mieście, w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Włocławek.

§3.1. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

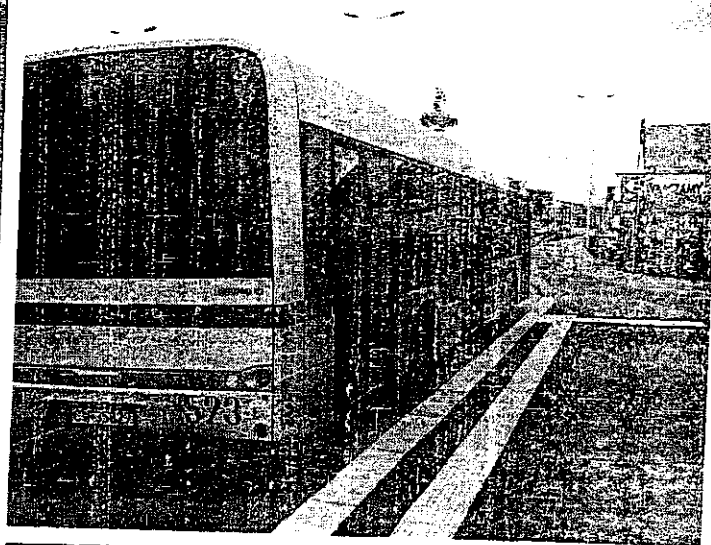
2. Uchwała podlega podaniu do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Włocławek.



**Przewodniczący
Rady Miasta**
Jarosław Chmielewski

POLITYKA MOBILNOŚCI

dla miasta Włocławek
do roku 2030



Dokument powstał w koordynacji z Planem mobilności miejskiej, miasta Włocławek
opracowanym w roku 2015 (rewizja zero)

Październik/Grudzień 2015

Ten dokument został przygotowany w ramach zlecenia dotyczącego opracowania Planu mobilności miejskiej i stanowi podstawę wdrożenia polityki mobilności miejskiej we Włocławku w latach 2016 – 2030 ; Zakładane cele zostały opracowane w oparciu o zalecenia zawarte w dokumencie „Wytyczne. Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, wersja Styczeń 2014 (poprawiony wstęp), przygotowanego dla Komisji Europejskiej, zawartych w nim informacji.

Więcej informacji

Niniejszy dokument został przygotowany na zlecenie Urzędu Miasta Włocławek w celu wyznaczenia strategicznych celów związanych z poprawą mobilności miejskiej w celu podniesienia jakości życia w mieście w oparciu o diagnozę stanu istniejącego oraz analizę potrzeb i możliwości przeprowadzone w związku z opracowaniem Planu mobilności miejskiej. Natomiast Polityka mobilności dla miasta Włocławek stanowi dokument, którego przyjęcie do realizacji wyznaczy strategiczne kierunki działań w tym obszarze oparte przedmiotowych badaniach i analizach.

Kontrakt (Umowa) zawarty w dniu 17 lipca 2015 roku, dotyczący sporządzenia Planu mobilności miejskiej, pomiędzy Gminą Miasto Włocławek a Fineo Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni.

Autor opracowania: Artur Fojud

Autor zdjęć wykorzystanych w opracowaniu: Artur Fojud

Jednostka realizująca kontrakt: Fineo Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni

Polityka mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030

1.	UZASADNIENIE DLA PRZYJĘCIA POLITYKI MOBILNOŚCI	4
2.	CELE POLITYKI MOBILNOŚCI	5
3.	STRUKTURA ORGANIZACYJNA NIEZBĘDNA DO REALIZACJI CELÓW POLITYKI	7
4.	ZASADY REALIZACJI CELÓW POLITYKI	10
5.	ŚRODKI REALIZACJI CELÓW POLITYKI	11
6.	MONITOROWANIE REALIZACJI CELÓW POLITYKI.....	12
7.	ZALECENIA DOTYCZĄCE IMPLEMENTACJI POLITYKI MOBILNOŚCI	19
8.	UZASADNIENIE DLA PRZYJĘCIA POLITYKI MOBILNOŚCI	19

1. Uzasadnienie dla przyjęcia Polityki mobilności

Proces poprawy mobilności miejskiej jest zadaniem trudnym i skomplikowanym oraz rozłożonym w czasie. Kluczem do sukcesu w dobrze zaplanowanym działaniu jest precyzyjnie zaplanowany i rozłożony w czasie program działań mających na celu stworzenie oferty, która umożliwi zmianę dotychczasowego funkcjonowania mieszkańców i zaakceptowanie rozwiązań w układzie komunikacyjnym miasta, które w dłuższym horyzoncie wpłyną na zmianę nawyków komunikacyjnych. Z uwagi na ograniczone możliwości rozbudowy układów komunikacyjnych w miastach co także dotyczy Włocławka, konieczne jest zaplanowanie i skoordynowanie z innymi działaniami takimi jak rewitalizacja, czy obniżenie emisyjności funkcjonowania miasta, przedsięwzięć wpływających na sposób przemieszczania się po mieście. Z wdrożeniem przedsięwzięć poprawiających mobilność mieszkańców wiążą się, także w sposób ścisły zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i planowaniu usług związanych z obsługą komunikacyjną mieszkańców. Ogół działań ma w efekcie spowodować korzystne i odczuwalne zmiany w sposobie korzystania z miasta w tym poprawiające możliwości skutecznego przemieszczania się, korzystania z przestrzeni publicznej i publicznego transportu zbiorowego oraz ożywienie centrum miasta, a w przypadku Włocławka wprost ma wzmocnić osiągnięcie i utrwalenie celów rewitalizacji ścisłego centrum miasta i obszarów nadrzecznych.

Poprawa dostępności i bezpieczeństwa w pasie drogowym ulic miasta jest obok stworzenia warunków rozwoju i promocji transportu kombinowanego kluczowym elementem, któremu powinna zostać podporządkowana Polityka mobilności we Włocławku w latach 2016-2030. Tak sformułowana wizja kierunków rozwoju miasta i wynikająca z niej Polityka mobilności została sprecyzowana w oparciu o przeprowadzoną wcześniej diagnozę stanu istniejącego i analizę oczekiwań mieszkańców wynikającą z przeprowadzonych badań i opracowań na etapie sporządzania Planu mobilności miejskiej dla miasta Włocławek. W efekcie przygotowania Planu mobilności miejskiej powstały wytyczne strategiczne, które przybrały formę niniejszej Polityki mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030, która zastępuje dotychczasowe dokumenty strategiczne w zakresie Polityki transportowej miasta i wyznacza kierunki, które dla spójnego rozwoju miasta muszą być realizowane zgodnie i w koordynacji z działaniami wynikającymi z Planu gospodarki niskoemisyjnej oraz z dokumentów strategicznych dotyczących rewitalizacji obszarów kryzysowych.

Zaleca się, aby Polityka mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030, była dokumentem inicjującym wytyczne strategiczne w zakresie poprawy mobilności obszarowej dla obszaru strategicznej interwencji, w którym miasto Włocławek powinno pełnić istotną rolę ośrodka, wokół którego należy realizować w praktyce ideę policentrycznego rozwoju regionu. Działanie to wynika wprost z zaleceń dotyczących polityki rozwoju regionów i kraju, opartej na policentrycznym rozwoju małych i średnich miast Polski. Działania te powinny w horyzoncie do roku 2030 wzmocniać proces metropolizacji przestrzeni w zakresie koncentracji rozwoju obszarów metropolitalnych podnoszących konkurencyjność regionu przez co, możliwe będzie wyrównywanie szans rozwojowych dla jego mieszkańców.

W tym kontekście poprawa mobilności miejskiej oraz obszarowej – regionalnej, stanowi kluczowe wyzwanie i jest działaniem koniecznym, by poprawić jakość życia w mieście i regionie. Rozwój policentryczny przestrzeni, którego podstawą jest mobilność mieszkańców jest rekomendowany zarówno w dokumentach krajowych, jaki i w dokumentach UE, w tym odnoszącej się do rozwoju przestrzennego „Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego” (European Spatial Development Perspectiv – ESPD), natomiast działania na rzecz poprawy mobilności wynikają m.in.

z zaproponowanego przez Komisję Europejską w 2009 roku planu działania na rzecz mobilności w miastach. Wobec powyższego należy uznać, że Polityka mobilności miejskiej dla miasta Włocławek jest dokumentem strategicznym z punktu widzenia rozwoju miasta i poprawy jakości życia jego mieszkańców i zaleca się, aby przyjęta postać aktu woli (regulacji wewnętrznej Samorządu) przyjętej do realizacji na podstawie Uchwały Rady Miasta. Przygotowanie przedsięwzięć mających na celu realizację poprawy mobilności miejskiej we Włocławku powinno być realizowane przez odpowiednio przygotowaną, przeszkoloną i umocowaną w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta Włocławek grupę specjalistów ds. realizacji niniejszej polityki.

2. Cele polityki mobilności

Polityka mobilności dla miasta Włocławek ma na celu wdrożenie innowacyjnej idei planowania procesów i przedsięwzięć skoncentrowanej na najkorzystniejszej obsłudze potrzeb ludzi, a nie tak jak to było w przypadku podejścia tradycyjnego w polityce transportowej skoncentrowanej głównie na ruchu (płynność i prędkość przejazdu). W miejsce dotychczasowych priorytetów dla samochodu, określa się działania mające na celu poprawę jakości życia, dostępności i bezpieczeństwa w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju miasta i poszanowanie równości społecznej i jakości środowiska. Zatem poprawa mobilności oddziałuje nie tylko na transport, ale jest jednym z kluczowych czynników realizacji polityki zrównoważonego rozwoju uwzględniającego strategiczne cele gospodarcze, społeczne i środowiskowe. Odejście od realizowanej do tej pory strategii skoncentrowanej na środkach transportu i infrastrukturze tak, by realizować cele obsługi komunikacyjnej i dostępności z uwzględnieniem multimodalnego i kombinowanego modelu przemieszczania się jako modelu zrównoważonego i bardziej ekologicznego. W odniesieniu do infrastruktury, zaleca się aby oprócz planowania rozwoju ilościowego zwrócić uwagę na optymalizację i wykorzystanie istniejącego potencjału przy jednoczesnym skoordynowaniu użyteczności tej infrastruktury rozumianej jako zbiór czynników takich jak: jej funkcjonalność, racjonalność i odczuwalność w celu poprawy jakości życia w mieście. Polityka mobilności nie jest tak, jak to było w przypadku polityki transportowej sektorowym dokumentem planistycznym, ale strategicznym dokumentem planistycznym skoordynowanym, komplementarnym i spójnym z powiązanymi politykami rozwoju (takimi jak: planowanie przestrzenne, rewitalizacja, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.). Realizacja polityki mobilności nie jest wyłączną domeną inżynierów komunikacji tak, jak to było w przypadku polityki transportowej, ale jest realizowana przez interdyscyplinarne zespoły doradczo – planistyczne w oparciu o model konsultacyjny – włączający w proces poprawy mobilności miejskiej społeczeństwo. W tabeli 1 zaprezentowano strategiczne cele, które wyznaczono w horyzoncie krótko i średniookresowym, jakie zamierza się osiągnąć dzięki realizacji Polityki mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030. Aby cele te mogły zostać osiągnięte, każde z przedsięwzięć przygotowanych do realizacji w okresie realizacji Polityki mobilności dla miasta Włocławek powinny zawierać odniesienie jakie mierzalne efekty zostaną osiągnięte w odniesieniu do zaplanowanych celów poprawy mobilności dzięki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, którego opis zawiera obligatoryjne odniesienie do niniejszej Polityki z prezentacją mierzalnych i możliwych do monitorowania efektów związanych lub wpływających na poprawę mobilności mieszkańców miasta. Z obowiązku tego wyłącza się wprost tylko dokumenty służące realizacji przedsięwzięć, które nie zostały uznane za mogące wpływać bezpośrednio lub pośrednio na osiągnięcie celów wskazanych w dalszej części punktu 2.

Planowane cele strategiczne:

Cel 1: osiągnięcie wartości wskaźnika *udziału podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście Włocławek* *odpowiednio:* do roku 2018 (cel krótkoterminowy): >45 % ; do roku 2023 (cel średnioterminowy):>55% ; do roku 2030 (cel długoterminowy): >65 %

Cel 2: ocena poziomu mobilności w obszarze miasta Włocławek [% odpowiedzi pozytywnych (poziom satysfakcjonujący respondenta) w stosunku do wszystkich odpowiedzi udzielonych w badaniu na reprezentatywnej próbie mieszkańców]: badanie w roku 2018 (cel krótkoterminowy): >50 % ; badanie w roku 2023(cel.średnioterminowy):>65 % ; badanie w roku 2030 (cel długoterminowy): >75 %

Planowane cele uzupełniające:

Cel bezpieczeństwa: zmniejszenie ilości wypadków i zdarzeń z udziałem dzieci i osób starszych: do roku 2018 (cel krótkoterminowy): o minimum 30 % ; do roku 2023 (cel średnioterminowy) o minimum 50 % ; do roku 2030 (cel długoterminowy): o minimum 75 % w stosunku do roku bazowego (Proponuje się przyjąć za rok bazowy rok: 2016)

Cel satysfakcji: osiągnięcie ogólnego poziomu satysfakcji z mobilności w obszarze miasta określony jako procent osób zadowolonych w stosunku do wszystkich osób udzielających odpowiedzi w badaniu kontrolnym przeprowadzonym na reprezentatywnej próbie dla celu, któremu ma badanie służyć: do roku 2018 (cel krótkoterminowy): 35 % ; do roku 2023 (cel średnioterminowy) 50 % ; do roku 2030 (cel długoterminowy): o minimum 75 %

Cel jakości przestrzeni miejskiej: osiągnięcie poziomu satysfakcji ze sposobu zagospodarowania i organizacji ruchu w przestrzeni miejskiej w stosunku do wszystkich osób udzielających odpowiedzi w badaniu kontrolnym przeprowadzonym na reprezentatywnej próbie dla celu, któremu ma badanie służyć: do roku 2018 (cel krótkoterminowy): 40 % ; do roku 2023 (cel średnioterminowy) 55 % ; do roku 2030 (cel długoterminowy): o minimum 75 %

Cel jakości transportu publicznego: procentowy udział oceny pozytywnej w badaniu mieszkańców na reprezentatywnej próbie z punktu widzenia celu któremu badanie ma służyć w zakresie oceny jakości i przewidywalności publicznego transportu zbiorowego: do roku 2018 (cel krótkoterminowy): 35 % ; do roku 2023 (cel średnioterminowy) 60 % ; do roku 2030 (cel długoterminowy): o minimum 75 %

Cel skuteczności implementacji polityki mobilności: procent osiągniętych pożądanych wartości lub kierunków zmian wartości mierników w ostatnim badaniu okresowym w stosunku do horyzontu kontrolnego tj. odpowiednio:

do roku 2018 - wartość oczekiwana: 60 % (min. 45 %)

do roku 2023- wartość oczekiwana: 70 % (min. 55 %)

do roku 2030- wartość oczekiwana: 80% (min. 65 %)

Cele strategiczne dotyczące dziełnicy Śródmieście (odpowiednio dla lat: 2018/2023/2030):

Zmniejszenie ruchu samochodowego [% spadek SDR do roku bazowego]: 20%/40%/50%

Zwiększenie udziału ruchu niesamochodowego o min 35%/55%/80% (ruch pieszy ,rowerowy, motorowerowy) w stosunku do pomierzonego w roku bazowym¹

Średnia prędkość poruszania się w ciągach ulic: 37 km/h / 30 km/h / 25 km/h

Zmniejszenie podaży miejsc parkingowych poza parkingami buforowymi i kubaturowymi [% redukcji]: 25 %/ 35 %/ 65 %

Pozytywna ocena jakości i użyteczności przestrzeni publicznej dzielnicy Śródmieście [% ocen pozytywnych]: 35 %/ 55 % / 85 %

Zmniejszenie udziału procentowego w odniesieniu do liczby mieszkańców dzielnicy zamieszkujących obszary kryzysowe wymagające rewitalizacji na tle liczby wszystkich mieszkańców dzielnicy [spadek o %]: 25 %/ 50 % / 80 %

Wartości dla dzielnicy Śródmieście należy traktować jako oczekiwane z tolerancją +/- 10 % podanych wartości.

Uwaga !

W przypadku nie osiągnięcia celu skuteczności implementacji na poziomie minimum (wartości w nawiasach) należy opracować program naprawczy i zaktualizować Plan mobilności miejskiej oraz odpowiednio zaktualizować Politykę mobilności dla miasta Włocławek w oparciu o dwuetapowy model włączenia w proces aktualizacji społeczeństwa (warsztaty i konsultacje).

3. Struktura organizacyjna niezbędna do realizacji celów polityki

Planowanie zmian wynikających z realizacji celów Polityki mobilności dla miasta Włocławek nie powinno odbywać się wyłącznie przy udziale ekspertów ds. komunikacji i transportu, ale musi zostać oparte na interdyscyplinarnym zespole ekspertów współpracujących w ramach warsztatów i konsultacji obywatelskich z grupą sędziów kompetentnych, którymi są interesariusze miasta (mieszkańcy, przedsiębiorcy, turyści itp.) Aby wdrożyć ten model niezbędne jest wyznaczenie i przeszkolenie kluczowej kadry odpowiedzialnej w Urzędzie Miasta Włocławek za realizację celów Polityki Mobilności, której zadania i kompetencje w tym zakresie będą jednoznacznie powiązane z zaszerogowaniem stanowiskowym w Strukturze Organizacyjnej Urzędu Miasta. Zaleca się aby kompetencje w zakresie poprawy mobilności miejskiej i realizacji celów Polityki Mobilności Miejskiej były przypisane na stałe do odpowiednich stanowisk w Urzędzie Miasta, co stwarza w przyszłości możliwość do przeprowadzenia reorganizacji struktury organizacyjnej Urzędu Miasta w taki sposób aby możliwe było powołanie osobnej komórki lub zespołu ds. realizacji celów Polityki mobilności miasta. Propozycja zalecanej struktury organizacyjnej dla Urzędu Miasta we Włocławku została wskazana m.in. w opracowaniu pt. Plan mobilności miejskiej dla miasta Włocławek. Jednakże stanowi ona wyłącznie zalecenie a nie jest obligatoryjna. Jako obligatoryjne należy traktować przydzielenie odpowiednich funkcji tj. zadań, praw i obowiązków jednoznacznie określających zakres odpowiedzialności za realizację poszczególnych celów Polityki mobilności dla miasta Włocławek. Wyznaczenie stanowisk odpowiedzialnych za realizację tych celów pozwoli na nadzorowanie, monitorowanie i skuteczne zarządzanie procesem poprawy mobilności w obszarze miasta Włocławek.

¹ Zaleca się aby wykonać pomiar dla ścisłego śródmieścia z modelem ruchu pieszego, rowerowego i kołowego we wrześniu 2016 roku lub najpóźniej we wrześniu 2017 roku. Wyniki należy przyjąć jako bazowe dla wyznaczania wartości poszczególnych celów Polityki w odniesieniu do śródmieścia. Analogiczną metodologię wyznaczania mierzalnych celów należy przyjąć dla pozostałych dzielnic miasta.

Poprawa mobilności miejskiej wymaga ciągłego monitoringu efektów realizowanego w sposób usystematyzowany i zaplanowany a także skoordynowany z wszystkimi potencjalnymi jednostkami miejskimi, których działania mogą mieć wpływ na zmianę stanu w zakresie mobilności miejskiej. Zaleca się aby okresowo monitorować zakres i skuteczność osiągnięcia planowanych efektów oraz ich trwałość, tak by umożliwić strojenie i poprawę procesu poprawy mobilności interesariuszy i mieszkańców miasta. Bardzo ważne jest także wprowadzenie analizy wpływu realizowanych na terenie miasta przedsięwzięć w obszarze transportu, polityki parkingowej czy rewitalizacji oraz zmian w ogólnodostępnej przestrzeni miejskiej na poziom mobilności mieszkańców i interesariuszy miasta. Cały proces poprawy mobilności miejskiej wymaga ustabilizowanego i kształconego ustawicznie zespołu wdrożeniowego umocowanego odpowiednio w strukturze miasta Włocławek (cele, zadania, kompetencje, odpowiedzialność). W tym celu, by skutecznie i w sposób komplementarny do innych działań strategicznych zrealizować ustalenia Polityki mobilności dla miasta Włocławek zaplanowane do osiągnięcia w latach 2016 – 2030 niezbędne jest powiązanie zadań z właściwymi stanowiskami w strukturze miejskiej a docelowo wydzielenie w strukturze organizacyjnej dedykowanej jednostki organizacyjnej.

Na rysunku 1 zaprezentowano aktualną strukturę organizacyjną Urzędu Miasta. Zaleca się aby w ramach tej struktury przed ewentualnym (opcjonalnym) wprowadzeniem zmian poszerzyć odpowiednio dla celu wdrożenia i zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską kompetencje osoby odpowiednio umocowanej w aktualnej strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta Włocławek. Możliwe jest także stworzenie, dla prawidłowej realizacji celów niniejszej Polityki, nowego stanowiska tak by zapewnić prawidłową koordynację i nadzór nad wdrożeniem jej celów. Prawa i obowiązki w tym zakresie należy powierzyć właściwej osobie z grona ścisłego kierownictwa Urzędu Miasta ds. rozwoju. Tak silne umocowanie w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta jest niezbędne dla prawidłowego i kompleksowego wdrażania a następnie zarządzania i nadzorowania Polityki Zrównoważonej mobilności miasta Włocławek. Dlatego postuluje się aby jako właściwe umocowanie rozumieć bezpośrednią podległość w strukturze Prezydentowi Miasta lub właściwemu jego zastępcy tzn. Zastępcy Prezydenta w kompetencjach którego będzie nadzór ze strony Zarządu Miasta nad wdrażaniem i zarządzaniem Polityki zrównoważonej mobilności miejskiej we Włocławku. Sprawowany przez niego nadzór powinien dotyczyć obszarów poprawy mobilności związanych z ruchem pieszych, rowerzystów, podróży publicznego transportu zbiorowego i kierowców ze szczególnym uwzględnieniem zasad sprawiedliwego podziału funkcjonalnego przestrzeni miejskiej i uniwersalnego projektowania uwzględniającego potrzeby słabszych użytkowników miasta np. Seniorów i dzieci.

Zadania w ramach realizacji celów polityki mobilności nadzorowane przez właściwego Zastępcę prezydenta winny być w kompetencjach Urzędników pełniących role powiązane ściśle lub częściowo z nowymi zadaniami wynikającymi z realizacji celów Polityki mobilności miasta Włocławek.

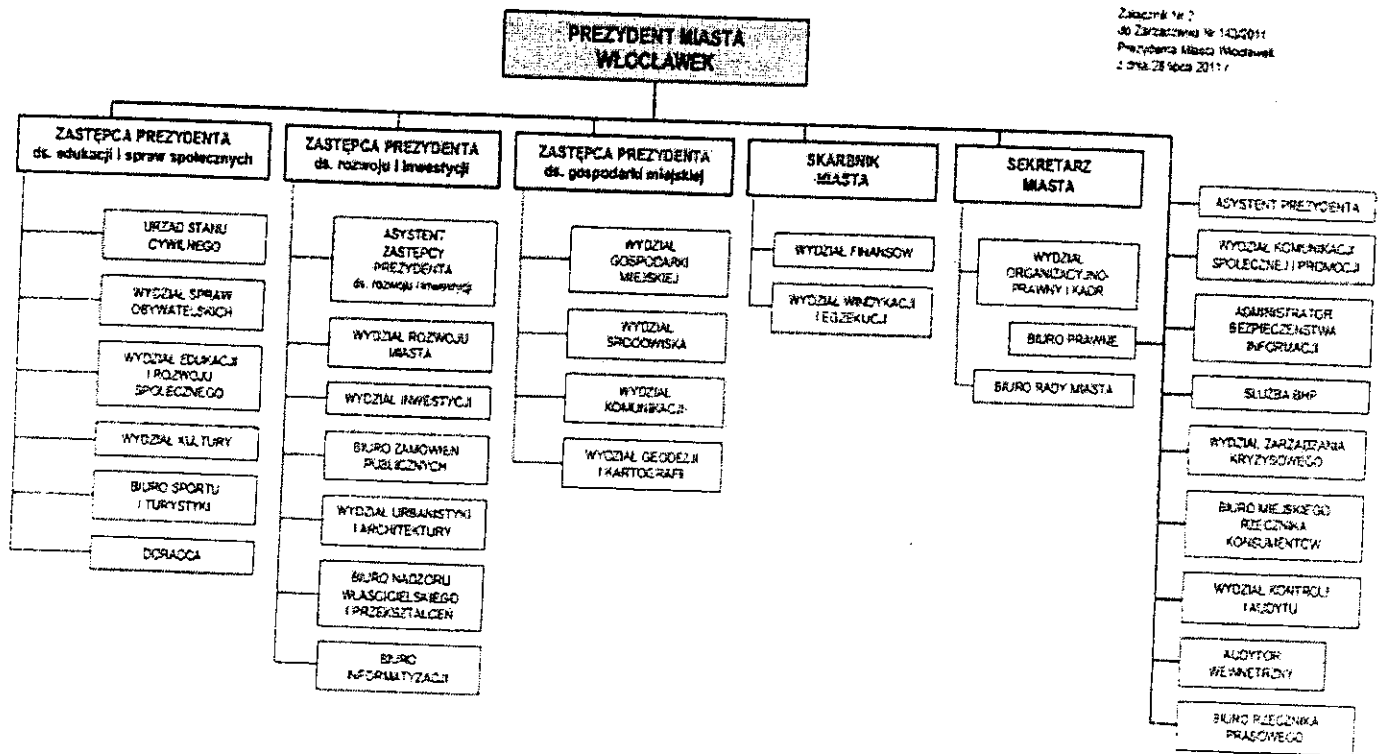
Dlatego zaleca się aby funkcje (zadania, prawa, cele i obowiązki) w zakresie odpowiednio:

powołanego w przyszłości Oficera ds. ruchu pieszych, pełnił prawidłowo umocowany przedstawiciel właściwej komórki w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta w kompetencji której jest opiniowanie i uzgadnianie wszelkich zmian oraz przedsięwzięć dotyczących przestrzeni publicznej w mieście w tym także zmian w organizacji ruchu w tej przestrzeni,

w zakresie przyszłych kompetencji Oficera ds. ruchu rowerowego, pełnił prawidłowo umocowany przedstawiciel właściwej komórki w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta w kompetencji której jest opiniowanie i uzgadnianie

wszelkich zmian oraz przedsięwzięć dotyczących przestrzeni publicznej w mieście w tym także zmian w organizacji ruchu w tej przestrzeni, w zakresie przyszłych kompetencji Oficera dostępności, którego alternatywną nazwą może być także Oficer ds. użyteczności przestrzeni miejskiej, pełnił prawidłowo umocowany przedstawiciel właściwej komórki w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta w kompetencji której jest opiniowanie i uzgadnianie wszelkich zmian oraz przedsięwzięć dotyczących przestrzeni publicznej w mieście w tym także zmian w organizacji ruchu w tej przestrzeni, natomiast w zakresie przyszłych kompetencji Oficera ds. ruchu samochodowego, polityki parkingowej oraz publicznego transportu zbiorowego, pełnił prawidłowo umocowany przedstawiciel właściwej komórki w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta w kompetencji której jest opiniowanie i uzgadnianie wszelkich zmian oraz przedsięwzięć dotyczących przestrzeni publicznej w mieście w tym także zmian w organizacji ruchu w tej przestrzeni.

Jednocześnie dopuszcza się w okresie wstępnego przygotowania realizacji celów polityki mobilności miejskiej delegowanie poszczególnych zadań które w przyszłości mają realizować odpowiedni Oficerowie w formule outsourcingu podmiotom lub ekspertom zewnętrznym. Za okres wstępnego przygotowania realizacji celów polityki mobilności miejskiej należy uznać okres od daty przyjęcia do realizacji Polityki mobilności miejskiej dla miasta Włocławek w postaci właściwej Uchwały podjętej przez Radę Miasta w tej sprawie do czasu przydziału zadań i kompetencji oraz przeszkolenia odpowiedniej i odpowiedzialnej kadry pełniącej swoje obowiązki w ramach aktualnej lub skorygowanej dla tego celu struktury organizacyjnej Urzędu Miasta Włocławek. Przy czym okres ten nie powinien przekraczać 12 miesięcy licząc od daty podjęcia uchwały o której mowa wcześniej.



Rysunek 1 Model organizacyjny Urzędu Miasta Włocławek w roku 2015 (źródło: <http://www.bip.um.wlocl.pl>)

4. Zasady realizacji celów polityki

Wszelkie działania na rzecz realizacji celów Polityki mobilności we Włocławku będą realizowane z uwzględnieniem i poszanowaniem następujących zasad:

- a. system transportowy będzie utrzymywany i rozwijany w harmonii z otoczeniem;
- b. kształtowanie systemu transportowego będzie oparte o zasadę hierarchicznego dostępu poszczególnych obszarów miasta wynikających z jego funkcji w miejskim organizmie i w poszanowaniu zasad zrównoważonego rozwoju;
- c. przestrzeń miejska będzie sprawiedliwie dzielona, tak by najkorzystniej obsługiwać potrzeby wszystkich użytkowników miasta;
- d. priorytet dla ruchu pieszego nie oznacza stygmatyzowania pozostałych uczestników ruchu, ale wszędzie gdzie będzie stosowany wymaga kompromisowego ich podporządkowania w celu zapewnienia oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa ruchu w przestrzeni miejskiej (ruch kołowy i rowerowy);
- e. kształtowanie układu transportowego miasta będzie dostosowane do specyfiki obszaru i potrzeb jego obsługi;
- f. kształtowanie rozwiązań w przestrzeni miejskiej, jej zagospodarowanie i lokalizacja preferencji usług będzie miała na celu także wpływanie na popyt na przemieszczania się i sposób zaspakajania tego popytu;
- g. poprawa mobilności zakłada priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej przebudowy i rozbudowy;
- h. poprawa mobilności wymaga preferowania adaptację z optymalizacją i rozbudowę w niezbędnym zakresie: infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz połączeń rowerowych i zwiększenia udziału wysokiej jakości stref i połączeń komunikacji pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego;
- i. przyjmuje się zasadę zachowanie właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej, a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów, przy założeniu poszukiwania rozwiązań opartych na optymalizacji sposobu wykorzystania zasobów istniejących;
- j. bezwzględnie przyjmuje się uwzględnianie potrzeb i sukcesywną poprawę ich obsługi w odniesieniu do osób o ograniczonej sprawności przy planowaniu, projektowaniu i realizacji oraz utrzymaniu infrastruktury transportowej opierając się na zasadach uniwersalnego projektowania usług, rzeczy i przestrzeni publicznej;
- k. przyjmuje się co do zasady realizację współpracy z podmiotami zewnętrznymi dla integracji systemu transportowego miasta i obszaru z nim bezpośrednio powiązanego i dążenie do stworzenia warunków dla rozwoju policentrycznego regionu, a następnie do poprawy mobilności w przyszłym obszarze metropolitalnym;
- l. przyjmuje się zasadę ustawicznego kształcenia kluczowej kadry odpowiedzialnej za rozwój miasta w tym za poprawę i zarządzanie mobilnością w obszarze miasta;
- m. wszelkie działania będą oparte o włączający model przygotowania i realizacji przedsięwzięć, a w szczególności gdzie zakres przedsięwzięcia może oddziaływać na mobilność mieszkańców miasta. Model ten opierać się powinien na zastosowaniu zasady dwustopniowego włączania społeczeństwa w proces przygotowania przedsięwzięć w celu uzyskania wysokiej akceptowalności rozwiązań. Działania te mają umożliwić najmniej konfliktowe osiągnięcie celów polityki mobilności poprzez planowanie zakresu przedsięwzięć w oparciu o warsztaty społeczne z udziałem ekspertów i sędziów kompetentnych (społeczeństwo) oraz modelowe konsultacje społeczne jako formuła poddania ocenie wypracowanych w ramach warsztatów rozwiązań obsługi potrzeb interesariuszy miasta (społeczeństwo).

Wszelkie działania realizowane w oparciu o powyższe zasady prowadzić będą do wzrostu udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego – pieszego i rowerowego – w ogólnej liczbie podróży w mieście, tym samym przyczyniając się do kształtowania zrównoważonej mobilności, zmniejszeniu emisyjności, poprawie dostępności i jakości przestrzeni miejskiej i usług, co spowoduje poprawę poziomu jakości życia w mieście. Poprawa mobilności wpłynie korzystnie na rozwój gospodarczy, kulturalny i budowę kapitału społecznego przy jednoczesnej adaptacji miasta do zmieniających się potrzeb i zjawisk, w tym prognozowanego zjawiska starzenia się społeczeństwa i zmian klimatycznych dla przeciwdziałania, których niezbędne jest także zachowanie równowagi pomiędzy środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym w mieście.

5. Środki realizacji celów polityki

Realizacja założonych celów podstawowych musi być realizowana na wielu płaszczyznach funkcjonowania miasta. Środkami do realizacji założonych celów podstawowych są działania podejmowane w następujących obszarach:

- planowania przestrzennego,
- kształtowania użytecznej przestrzeni miejskiej,
- kształtowania zrównoważonej mobilności,
- transportu zbiorowego,
- poprawy bezpieczeństwa przemieszczania się,
- dialogu społecznego,
- uniwersalnego projektowania w odniesieniu do infrastruktury ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności,
- transportu rowerowego,
- polityki parkingowej,
- transportu samochodowego osobowego (indywidualnego),
- transportu ładunków,
- organizacji i zarządzania usługami komunalnymi,
- ekonomii i finansów,
- ochrony środowiska,
- monitorowania oraz modelowania zachowań komunikacyjnych,

Środki te w wielu przypadkach będą się przenikać i najczęściej będą dotyczyły kilku obszarów równocześnie. Odniesienie szczegółowe do poszczególnych obszarów znajduje się w Planie mobilności miejskiej. Najistotniejsze z punktu widzenia celu obszary wyróżniono na liście poprzez wytłuszczenie.

Dla tych obszarów szczególnie istotne jest zachowanie pięciu podstawowych zasad:

1. zasady równości
2. zasady użyteczności stosowanych rozwiązań opartej na ich funkcjonalności, racjonalności i odczuwalności
3. zasady bezpieczeństwa użytkowania (ze szczególnym uwzględnieniem BRD)
4. implementacji zasad uniwersalnego projektowania w przygotowaniu przedsięwzięć i planowaniu usług komunalnych oraz transportu zbiorowego
5. zapewnienia zgodności z wizją miasta XXI wieku określoną w „Nowej Karcie Ateńskiej” z 2003 roku w szczególności dążenie do zwartej struktury miejskiej i przeciwdziałanie jego rozlewaniu się (zjawisku niekontrolowanej suburbanizacji)

6. Monitorowanie realizacji celów polityki

Warunkiem osiągnięcia celów Polityki mobilności wskazanych w punkcie 2 jest konsekwentne realizowanie ustaleń zawartych w niniejszym dokumencie (Polityka mobilności dla miasta Włocławek do roku 2030) w procesach planowania: strategicznego, przestrzennego i inwestycyjnego oraz w późniejszym wdrażaniu tych planów do realizacji.

Przez cały okres obowiązywania Polityki mobilności opartej na niniejszym dokumencie procesom wskazanym wcześniej (planowanie i realizacji) towarzyszyć musi system monitorowania efektów działań polegający na okresowej analizie wybranych czynników i mierników skuteczności oraz poziomu osiągnięcia celów polityki mobilności.

W tym zakresie przedmiotem analiz będą m.in.:

1. wykaz przedsięwzięć wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście;
2. wykaz przedsięwzięć wpływających na poprawę jakości przestrzeni miejskiej niezbędnej do poprawy mobilności mieszkańców;
3. udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście z rozbiorem na poszczególne środki transportu;
4. wykaz podjętych przez Miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego, bezpieczeństwa ruchu, oczekiwanych zachowań komunikacyjnych mających poprawić mobilność miejską-mieszkańców;
5. liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności;
6. zmiany poziomu akceptacji wśród użytkowników miasta w zakresie poparcia ograniczeń w ruchu samochodów osobowych;
7. zmiany poziomu akceptacji w zakresie stopniowego zmniejszania podaży miejsc postojowych w centrum miasta;
8. zmiany poziomu akceptacji dla wprowadzanych priorytetów w ruchu dla publicznego pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych;
9. okresową ocenę użyteczności i dostępności przestrzeni miejskiej z analizą trendu;
10. okresową ocenę atrakcyjności i dostępności publicznej komunikacji zbiorowej z analizą trendu;
11. okresową ocenę użyteczności i dostępności połączeń i infrastruktury rowerowej z analizą trendu;
12. stopień satysfakcji mieszkańców w podziale dzielnicowym w zakresie obsługi komunikacyjnej ich potrzeb z analizą trendu;
13. okresowa ocena stanu technicznego infrastruktury transportowej i zagospodarowania przestrzeni publicznej;
14. średnia prędkość komunikacyjna na liniach autobusowych;
15. liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową;
16. liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla transportu zbiorowego;
17. liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu oraz monitoring miejsc niebezpiecznych komunikacyjnie w przestrzeni publicznej wg ilości zdarzeń i wypadków;
18. liczba wypadków na drogach z udziałem poszczególnych grup użytkowników;
19. długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego oraz strefą Tempo 30 i strefą zamieszkania (z podziałem na strefy);
20. ilość i średnie wypełnienie miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź komunikacją zbiorową), Park&Bike (Parkuj i Jedź rowerem);
21. gęstość i natężenie ruchu pieszego (średniodobowe) oraz zmiany w modelu ruchu pieszego w strefie śródmiejskiej i strefach z priorytetem dla ruchu pieszego;
22. długość połączeń tras rowerowych wydzielonych i współdzielonych;
23. liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych;
24. liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź);
25. liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych;
26. liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych;
27. stan techniczny nawierzchni ulic w mieście;
28. stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście;
29. liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta z analizą trendu;

30. udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim z analizą trendu;
31. relacja wielkości nakładów na inwestycje w infrastrukturze transportowej do nakładów na jej utrzymanie;
32. udział w budżecie miasta rocznych nakładów na infrastrukturę transportową;
33. liczba autobusów spełniających wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach;
34. liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym na terenie miasta;
35. liczba szybkich stacji ładowania pojazdów elektrycznych w obszarze miasta z podziałem na dzielnice;
36. poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście;
37. liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny;
38. poziom ogólnej satysfakcji z jakości przestrzeni miejskiej i mobilności w mieście z analizą trendu;
39. liczba multimodalnych przystanków i punktów obsługi podróżnych;
40. liczba dostępnych miejsc w parkingach buforowych z podziałem na dzielnice i analizą dobowego napełnienia;
41. procent przedsięwzięć realizowanych pasie drogowym z oceną wpływu rozwiązań na BRD lub audytem BRD;
42. procent przestrzeni miejskich w rejonie szkół i obiektów użyteczności publicznej z pozytywną oceną Audytora BRD;
43. liczba mieszkańców na obszarach uznanych za kryzysowe i wymagające rewitalizacji do ogólnej liczby mieszkańców miasta;
44. udział dróg jednokierunkowych w sieci dróg na terenie miasta (transport-kołowy);
45. liczba połączeń publicznego transportu zbiorowego w ujęciu dzielnicowym oraz globalnym dla miasta (długość linii, liczba linii, częstotliwość kursowania każdej linii, średnie napełnienie w dobie i w godzinie szczytu komunikacyjnego, dyspersja napełnienia);
46. średnia prędkość poruszania się samochodem osobowym w podziale dzielnicowym;
47. średnia prędkość poruszania się w głównych ciągach tranzytowych z podziałem na dzielnice;
48. ogólna liczba mieszkańców w poszczególnych dzielnicach miasta;
49. liczba zarejestrowanych usług (działalności) w obszarach ruchu uspokojonego, tempo 30, oraz obszarach ruchu pieszego;
50. wskaźnik zmotoryzowania (ilość pojazdów zarejestrowanych w stosunku do liczby mieszkańców) w podziale dzielnicowym oraz ogólny wskaźnik zmotoryzowania w obszarze miasta.

Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację polityki, mające kluczowy charakter przy jej ocenie uznaje się:

- a) udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiciem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, rower i piesi);
- b) liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych;
- c) poziom ogólnej satysfakcji z jakości przestrzeni miejskiej i mobilności w mieście z analizą trendu;

W tabeli 2 zestawiono główne czynniki i mierniki wraz z ich charakterystyką.

Tabela 2: Wykaz 50 głównych czynników monitorowanych w ramach realizacji celów polityki mobilności.

Lp.	Analizowany czynnik	Okres / cykl analizy	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
1	wykaz przedsięwzięć wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście	Raz na 12 miesięcy	Lista przedsięwzięć	Zmiana ilościowa (wzrost/spadek liczby)
2	wykaz przedsięwzięć wpływających na poprawę jakości przestrzeni miejskiej niezbędnej do poprawy mobilności mieszkańców;	Raz na 12 miesięcy	Lista przedsięwzięć	Zmiana ilościowa (wzrost/spadek liczby)
3	udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w miesiącu z rozbićciem na poszczególne środki transportu;	Raz na 60 miesięcy	% udział w łącznej liczbie podróży	Oczekiwany > 65 % Pozytywny od 55 do 65 % Nieładawający < 55 %
4	wykaz podjętych przez Miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego, bezpieczeństwa ruchu i oczekiwanych zachowań komunikacyjnych mających poprawić mobilność miejską mieszkańców;	Raz na 12 miesięcy	Lista działań	Zmiana ilościowa liczby przedsięwzięć (wzrost/spadek liczby)
5	liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności;	Raz na 12 miesięcy	Liczba zakładów pracy	Zmiana ilościowa (wzrost/spadek liczby)
6	zmiany poziomu akceptacji wśród użytkowników miasta w zakresie poparcia ograniczeń w ruchu samochodów osobowych;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych	Satysfakcjonujący > 60%
7	zmiany poziomu akceptacji w zakresie stopniowego zmniejszania podaży miejsc postojowych w centrum miasta;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych	Satysfakcjonujący > 60%
8	zmiany poziomu akceptacji dla wprowadzanych priorytetów w ruchu dla publicznego pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych	Satysfakcjonujący > 60%
9	określową ocenę użyteczności i	Raz na 12	% ocen pozytywnych	Satysfakcjonujący > 65%

	dostępności przestrzeni miejskiej z analizą trendu;	miesiące			Wymagany = utrzymaniu trendu wzrostowego przy ocenie <65 % ocen pozytywnych.
10	okresową ocenę atrakcyjności i dostępności publicznej komunikacji zbiorowej z analizą trendu;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych		Satysfakcjonujący > 65 % Wymagany = utrzymaniu trendu wzrostowego przy ocenie <65 % ocen pozytywnych.
11	okresową ocenę użyteczności i dostępności połączeń i infrastruktury rowerowej z analizą trendu;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych		Satysfakcjonujący > 65 % Wymagany = utrzymaniu trendu wzrostowego przy ocenie <65 % ocen pozytywnych.
12	stopień satysfakcji mieszkańców w podziale dzielnicowym w zakresie obsługi komunikacyjnej ich potrzeb z analizą trendu;	Raz na 24 miesiące	% ocen pozytywnych		Satysfakcjonujący > 65 % Wymagany = utrzymaniu trendu wzrostowego przy ocenie <65 % ocen pozytywnych.
13	okresowa ocena stanu technicznego infrastruktury transportowej i zagospodarowania przestrzeni publicznej;	Raz na 36 miesięcy	% w stanie dobrym		Wzrost w stosunku do poprzedniej oceny
14	średnia prędkość komunikacyjna na liniach autobusowych;	Raz na 12 miesięcy	Średnia prędkość komunikacyjna autobusów		$V_{\text{śr}}(A) > 25 \text{ km/h}$
15	liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową;	Raz na 12 miesięcy	Liczba pasażerów		Przyrost ilościowy w stosunku do okresu poprzedzającego badanie oraz zachowana tendencja wzrostowa w okresie 5 letnim poprzedzającym badanie
16	liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla transportu zbiorowego;	Raz na 12 miesięcy	Liczba skrzyżowań		Przyrost ilościowy w ciągu ostatnich 12 miesięcy
17	liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu oraz monitoring miejsc niebezpiecznych komunikacyjnie w przestrzeni publicznej wg. ilości zdarzeń i wypadków;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa		Spadek ilościowy w ciągu ostatnich 12 miesięcy
18	liczba wypadków na drogach z udziałem poszczególnych grup użytkowników;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa		Spadek ilościowy w ciągu ostatnich 12 miesięcy
19	długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego oraz strefą Tempo 30 i strefą zamieszkania	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa		Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy

(z podziałem na strefy);

20	ilość i średnie wypełnienie miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź komunikacją zbiorową), Park&Bike (Parkuj i Jedź rowerem); gęstość i natężenie ruchu pieszego (średniodobowe) oraz zmiany w modelu ruchu pieszego w strefie śródmiejskiej i strefach z priorytetem dla ruchu pieszego;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
21	długość połączeń w komunikacji rowerowej; liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa w km	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
22	liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź);	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
23	liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Spadek w ciągu ostatnich 12 miesięcy
24	liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
25	stan techniczny nawierzchni ulic w mieście;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa ocen zadowolających	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
26	stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa ocen zadowolających	Przyrost w ciągu ostatnich 12 miesięcy
27	liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta z analizą trendu;	Raz na 60 miesięcy	Wartość liczbowa / ruch średniodobowy	Spadek w ruchu średniodobowym w ciągu ostatnich 60 miesięcy
28	udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim z analizą trendu;	Raz na 60 miesięcy	Wartość liczbowa / ruch średniodobowy	Spadek w ruchu średniodobowym w ciągu ostatnich 60 miesięcy
29	relacja wielkości nakładów na inwestycje w infrastrukturze transportowej do nakładów na jej utrzymanie;	Raz na 12 miesięcy	Wartość wskaźnika inwestycje/utrzymanie	Ocena zgodności z planem wieloletnim

32	udział w budżecie miasta rocznych nakładów na infrastrukturę transportową;	Raz na 12 miesięcy	% udział	Ocena zgodności z planem wieloletnim
33	liczba autobusów spełniających wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach;	Raz na 36 miesięcy	% udział	Wzrost wartości % w okresie 36 miesięcy
34	liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym na terenie miasta;	Raz na 36 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 36 miesięcy
35	liczba szybkich stacji ładowania pojazdów elektrycznych w obszarze miasta z podziałem na dzielnice;	Raz na 36 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 36 miesięcy
36	poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście;	Raz na 12 miesięcy	Dane o emisji ze stacji pomiarowych	Spadek w odniesieniu do poprzedniego okresu kontrolnego
37	liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny;	Raz na 60 miesięcy w ramach aktualizacji mapy akustycznej	Liczba mieszkańców	Spadek w odniesieniu do poprzedniego okresu kontrolnego
38	poziom ogólnej satysfakcji z jakości przestrzeni miejskiej i mobilności w mieście z analizą trendu;	Raz na 12 miesięcy	% ocen pozytywnych w stosunku do wszystkich ocen	Satysfakcjonujący poziom > 65 %
39	liczba dostępnych miejsc w parkingach buforowych z podziałem na dzielnice i analizą dobowego napętnienia;	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 36 miesięcy
40	liczba multimodalnych przystanków i punktów obsługi podróżnych.	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w ciągu ostatnich 36 miesięcy
41	procent przedsięwzięć realizowanych pasie drogowym z oceną wpływu rozwiązań na BRD lub audytem BRD	Raz na 12 miesięcy	Wartość procentowa	Przyrost w okresie 12 miesięcy
42	procent przestrzeni miejskich w rejonie szkół i obiektów użyteczności publicznej z pozytywną oceną Audytora BRD	Raz na 12 miesięcy	Wartość procentowa	Przyrost w okresie 12 miesięcy

43	liczba mieszkańców na obszarach uznanych za kryzysowe i wymagające rewitalizacji do ogólnej liczby mieszkańców miasta	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa wskaźnika	Spadek w odniesieniu do poprzedniego okresu kontrolnego
44	udział dróg jednokierunkowych w sieci dróg na terenie miasta (transport kołowy)	Raz na 12 miesięcy	Wartość %	Wzrost w okresie ostatnich 12 miesięcy
45	liczba połączeń publicznego transportu zbiorowego w ujęciu dzielnicowym oraz globalnym dla miasta (długość linii, liczba linii, częstotliwość kursowania każdej linii, średnie natężenie w dobie i w godzinie szczytu komunikacyjnego, dyspersja natężenia)	Raz na 12 miesięcy	Wartości liczbowe	Wzrost wartości liczbowych
46	średnia prędkość poruszania się samochodem osobowym w podziale dzielnicowym	Raz na 60 miesięcy	Wartości liczbowe w km/h	Spadek / wzrost prędkości poruszania się
47	średnia prędkość poruszania się w głównych ciągach tranzytowych z podziałem na dzielnice	Raz na 60 miesięcy	Wartości liczbowe w km/h	Monitoring zmian
48	ogólna liczba mieszkańców w poszczególnych dzielnicach miasta	Raz na 24 miesiące	Wartość liczbowa	Monitoring zmian
49	liczba zarejestrowanych usług (działalności) w obszarach ruchu uspokojonego, tempo 30, oraz obszarach ruchu pieszego, wskaźnik zmotoryzowania (ilość pojazdów zarejestrowanych w stosunku do liczby mieszkańców)	Raz na 12 miesięcy	Wartość liczbowa	Przyrost w stosunku do poprzedniego okresu kontrolnego
50	w podziale dzielnicowym oraz ogólny wskaźnik zmotoryzowania w obszarze miasta	Raz na 60 miesięcy	Wartość liczbowa	Spadek w stosunku do okresu poprzedzającego

Wsparcie skutecznego i konsekwentnego wdrażania polityki mobilności we Włocławku powinno być realizowane między innymi poprzez:

- 1) Wprowadzenie procedur oceny zgodności opracowywanych dokumentów z uchwaloną polityką w szczególności w odniesieniu do:
 - a) wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego, będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach;
 - b) planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego oraz projektów inwestycyjnych;
 - c) obszarowych i punktowych projektów organizacji ruchu;
 - d) projektów rozwiązań taryfowych,
 - e) zakupów taborowych;
 - f) projektów rewitalizacji;
 - g) projektów poprawy bezpieczeństwa ruchu;

- h) projektów zmiany zagospodarowania i wyposażenia przestrzeni miejskiej;
- 2) Wprowadzenie oceny zgodności decyzji urbanistycznych tj. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, zezwoleniach na realizację inwestycji drogowej i podobnych, z polityką mobilności.
- 3) Formułowanie wymogów dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji z uwzględnieniem celów polityki mobilności
- 4) Przeprowadzanie okresowej oceny realizacji polityki oraz jej aktualizacji, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.
- 5) Wdrożenie zasady dwustopniowego modelu włączającego społeczeństwo w procesy planowania przedsięwzięć w oparciu o warsztaty i konsultacje opisane wcześniej w niniejszym dokumencie.
- 6) Wdrożenie wymogu stosowania zasad uniwersalnego projektowania w zakresie przygotowania przedsięwzięć celu publicznego w odniesieniu do przestrzeni publicznej i mobilności miejskiej.

7. Zalecenia dotyczące implementacji polityki mobilności

Realizując konsekwentnie i skutecznie cele Polityki mobilności dla miasta Włocławek, należy mieć świadomość, że proces zmiany dotychczasowych nawyków komunikacyjnych i kształtowania nowych, oczekiwanych zachowań komunikacyjnych jest procesem długofalowym i wielowątkowym, nie można więc oczekiwać natychmiastowych pozytywnych efektów. Potrzebne są zmiany zarówno na poziomie świadomości społecznej i nastawienia do problemu przemieszczania się w mieście, jak i konsekwentne decyzje i działania Miasta na wielu obszarach, aby stworzyć warunki dla zmian o alternatywę do aktualnego sposobu funkcjonowania mieszkańców i interesariuszy miasta. Takie podejście ma umożliwić w horyzoncie do roku 2030 uzyskanie oczekiwanego efektu poprawy jakości życia w mieście i jego konkurencyjności. Fundamentem powodzenia jest przekonanie mieszkańców do idei zrównoważonej mobilności, a wypracowanie zaufania w celu skutecznego i stałego współdziałania z mieszkańcami oraz przedstawicielami Miasta w poprawie jakości przestrzeni miejskiej i mobilności.

8. Uzasadnienie dla przyjęcia Polityki mobilności

Miasto Włocławek, aby rozwijać się w sposób spójny, zwarty i przyjazny dla ich mieszkańców, powinno na nowo zdefiniować zagadnienia przemieszczania osób i towarów. W nowym podejściu do tej problematyki ważne jest stopniowe odejście od koncentracji uwagi na infrastrukturze transportowej na rzecz szerokiego planowania interdyscyplinarnego obejmującego wpływ na kształtowanie zachowania komunikacyjnego mieszkańców i interesariuszy miasta w obszarze tej infrastruktury. Podejście to znajduje swój wyraz w niniejszej Polityce oraz w ograniczaniu używania pojęcia transport, na rzecz pojęcia mobilność, co wyraża szersze i bardziej kompleksowe spojrzenie na zasady kształtowania przemieszczania się w obszarze miasta, dostępności i prawidłowego dopasowania (adaptacji) do tych potrzeb przestrzeni miejskiej.

Zrównoważona mobilność definiowana jest jako ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową, zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem rozumianym jako środowisko naturalne i cywilizacyjne, w tym kulturowe. Pozytywne

i nowoczesne zachowania komunikacyjne mieszkańców i interesariuszy miasta są podstawą do stworzenia warunków lepszej dostępności i użyteczności oraz wiążą się nierozłącznie z poprawą bezpieczeństwa ruchu miejskiego.

Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu nie samochodowego, albowiem przyszłość mobilna miasta Włocławek łącznie z jego rolą w tworzeniu policentrycznego rozwoju regionu, leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu będzie stworzenie spójnej sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy i wysokiej jakości, użyteczne przestrzenie publiczne dla ruchu pieszego i uzupełnionej o dobrze funkcjonujący system dróg, miejskich punktów obsługi podróżnych wzbogacony o niezbędną infrastrukturę m.in. parkingową. Takie podejście pozwoli kreować nową kulturę mobilności i kształtować pozytywne nawyki komunikacyjne co jest zgodne z wyznaczonym dla europejskich miast kierunkiem, który został wskazany w dokumentach Unii Europejskiej i przyjęty w strategicznych dokumentach na poziomie kraju. Polityka mobilności dla miasta Włocławek jest dokumentem niezbędnym dla realizacji celów i założeń poprawy mobilności miejskiej i rozwoju miasta Włocławek, co uzasadnia potrzebę przyjęcia jej i wdrożenia w postulowanym zakresie i kształcie.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt uchwały w sprawie przyjęcia Polityki mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030 jest spójny z Planem mobilności dla miasta Włocławek i nie wchodzi w zakres kompetencji organu wykonawczego.

Plan mobilności miejskiej dla miasta Włocławek poddano konsultacjom społecznym poprzez warsztaty z Radnymi Rady Miasta oraz ankietyzację mieszkańców miasta Włocławek. Polityka mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030 została przesłana do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem zajęcia stanowiska w przedmiocie wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska działając na podstawie art.48 oraz art. 57 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r.o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz.353) pismem z dnia 9 marca 2016r. Znak: W.O.O.410.82.2016 KJ uzgodnił odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Polityki mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030 uznając, że realizacja założeń ww. opracowania, którego przedmiotem są tereny Gminy, nie powinna spowodować znaczącego oddziaływania na środowisko. Ponadto mając na względzie charakter rozpatrywanego dokumentu uznał, że rozwiązania w nim zawarte są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Miasto Włocławek chcąc się rozwijać w sposób spójny, zwarty i przyjazny dla ich mieszkańców, powinno na nowo zdefiniować zagadnienia z dziedziny przemieszczania się osób i towarów. W nowym podejściu do tej problematyki ważne jest stopniowe odejście od koncentracji uwagi na infrastrukturze transportowej na rzecz szerokiego planowania interdyscyplinarnego, obejmującego wpływ na kształtowanie zachowania komunikacyjnego mieszkańców i interesariuszy miasta w obszarze tej infrastruktury. Podejście to znajduje swój wyraz w niniejszej Polityce oraz w ograniczaniu używania pojęcia transport, na rzecz pojęcia mobilność, co wyraża szersze i bardziej kompleksowe spojrzenie na zasady kształtowania przemieszczania się w obszarze miasta, dostępności i prawidłowego dopasowania adaptacji do tych potrzeb przestrzeni miejskiej.

Zrównoważona mobilność definiowana jest jako ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową, zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonie z otoczeniem rozumianym jako środowisko naturalne i cywilizacyjne, w tym kulturowe. Pozytywne i nowoczesne zachowania komunikacyjne mieszkańców i interesariuszy miasta są podstawą do stworzenia warunków lepszej dostępności i użyteczności oraz wiążą się nierozłącznie z poprawą bezpieczeństwa ruchu miejskiego.

Z uwagi na powyższe, proszę wysoką Radę o przyjęcie uchwały w proponowanym brzmieniu.

PREZYDENTA

z Berger

KIEROWNIK REFERATU

P. Frydmanowska
Renata Frydmanowska

Frydmanowska

DYREKTOR WYDZIAŁU

Roman Stawisiński

Roman Stawisiński

wz. PREZYDENTA MIASTA

Murawski
Wojciech Murawski
Zastępca Prezydenta