



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO WŁODAWY

Włodawa, maj 2025 r.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy

powstał na zlecenie:

Gmina Miejska Włodawa

Al. J. Piłsudskiego 41,
22-200 Włodawa

opracowany przez konsorcjum firm:

Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

ul. Świebodzka 2B
50-046 Wrocław

SMG Ekspert Maciej Michnej

ul. Juliusza Lea 114/417
30-133 Kraków

zespół autorski:

mgr inż. Maciej Gabory - kierownik zespołu
dr inż. Maciej Michnej - konsultant
mgr Anna Rutka - konsultant

Konsultacje merytoryczne:

mgr inż. Tomasz Zwoliński

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, Priorytet V Zrównoważona mobilność miejska,
Działanie 5.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych.



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską

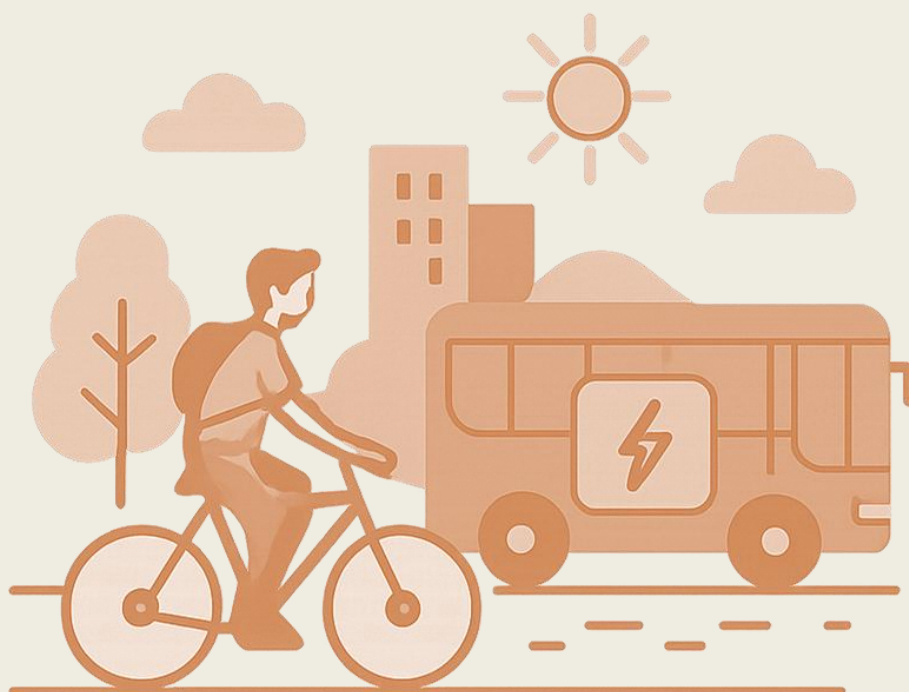


SPIS TREŚCI

1	Wprowadzenie.....	6
2	Proces opracowywania dokumentu	7
2.1	Jak powstał SUMP – kalendarium	8
2.2	Partycypacja społeczna	9
2.3	Konsultacje społeczne	9
2.4	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	9
3	Analiza stanu mobilności.....	10
3.1	Liczba ludności - prognozowane zmiany	11
3.2	Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności	13
3.3	Parkowanie a zrównoważona mobilność	15
3.4	Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach	17
3.5	Transport rowerowy	20
3.6	Transport zbiorowy.....	22
3.6.1	Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa.....	22
3.6.2	Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego	23
3.7	Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe.....	24
3.8	Transport indywidualny – samochodowy.....	27
3.8.1	Samochody elektryczne	28
3.8.2	Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO).....	29
3.9	Transport towarowy	30
3.10	Bezpieczeństwo w ruchu drogowym	31
3.11	Uwarunkowania organizacyjne	33
3.11.1	Analiza potrzeby tworzenia systemu zarządzania obszarem funkcjonalnym.....	33
3.11.2	Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego.....	35
3.12	Stan mobilności – podsumowanie.....	40
4	Analiza SWOT.....	41
5	Scenariusze rozwoju systemu transportowego.....	46

5.1	Scenariusz podstawowy (BAU)	49
5.2	Scenariusz rozwojowy.....	50
5.3	Scenariusz realistyczny	51
5.4	Ocena wrażliwości scenariuszy.....	53
6	Wizja rozwoju mobilności	55
7	Cele rozwoju.....	57
8	Zasady wdrażania planu.....	59
9	Sposób realizacji działań.....	66
9.1	Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację planu.....	67
9.2	Źródła finansowania	68
10	Jak planujemy wdrażać PZMM – harmonogram.....	70
11	Monitorowanie	73

WPROWADZENIE



1 WPROWADZENIE

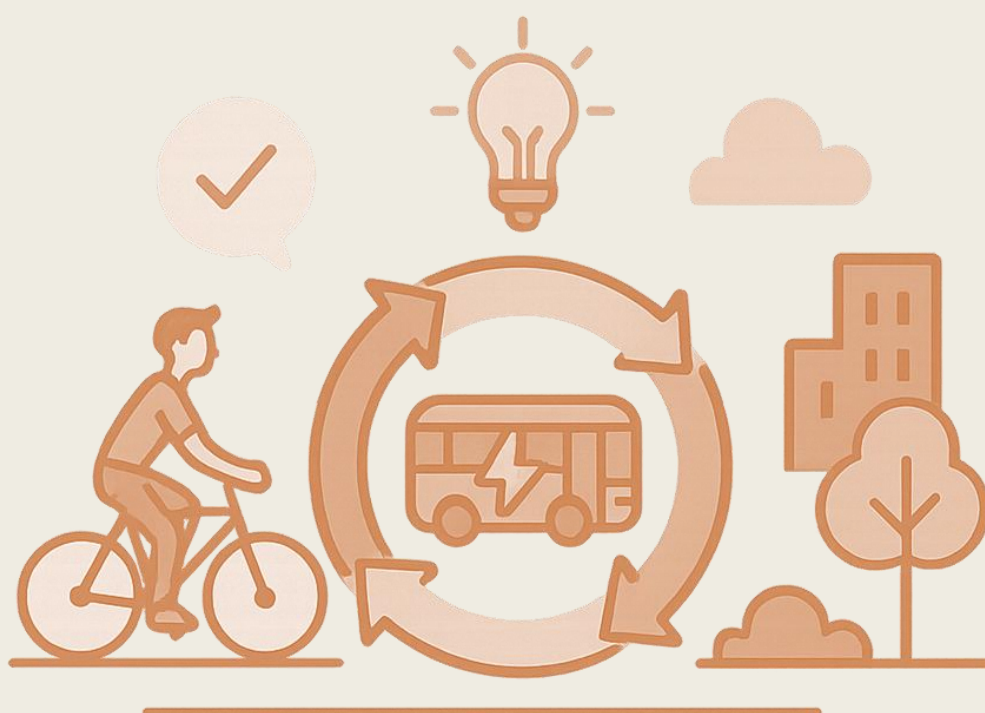
Podejście kluczowych instytucji na szczepku Unii Europejskiej, w tym Komisji Europejskiej, ukierunkowane jest na konieczność posiadania strategicznego dokumentu wskazującego na główne kierunki rozwoju mobilności, przygotowanego w odniesieniu do obszaru funkcjonalnego składającego się z sąsiadujących ze sobą jednostek samorządu terytorialnego. Dokument ten określany jest jako Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (w języku angielskim określany mianem Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP), a jego głównym celem jest zaspokojenie potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Dokument ten, przyjęty na poziomie politycznym, w zamierzeniu ma zapewniać spójny kierunek działań i inwestycji w dziedzinie zrównoważonej mobilności, ogniskujących się wokół głównego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego z punktu widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.

W związku z fundamentalnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności dla rozwoju regionu oraz w kontekście planowanego uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021-27 od obowiązywania na terenie gmin Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej samorządy Gmina Miejska Włodawa oraz Gmina Włodawa, tworzące Miejski Obszar Funkcjonalny Włodawa (dalej jako „MOF Włodawa”), przy wsparciu finansowym Funduszy Europejskich podjęły się realizacji opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy.

Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na obszar funkcjonalny miasta rdzeniowego jako prawidłowy z punktu widzenia opracowania dokumentu oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mającego na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, Miasto Włodawa podjęło się roli koordynatora prowadzonych prac.

Celem działań jest uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na terenie ww. obszaru poprzez przygotowanie dokumentu spełniającego założenia procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, spełniającego zarówno ww. wymagania Komisji Europejskiej na obecne i kolejne perspektywy finansowe jak i stanowiącego dokument wskazujący cele, priorytety i kierunki działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w obszarze zrównoważonej mobilności, którego założenia będą realizowane przez gminy.

PROCES OPRACOWANIA PLANU



2 PROCES OPRACOWYWANIA DOKUMENTU

2.1 JAK POWSTAŁ SUMP – KALENDARIUM

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu warsztatów i konsultacji społecznych

2.2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu warsztatów i konsultacji społecznych

2.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu warsztatów i konsultacji społecznych

2.4 STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu oceny

ANALIZA STANU MOBILNOŚCI



3 ANALIZA STANU MOBILNOŚCI

3.1 LICZBA LUDNOŚCI - PROGNOZOWANE ZMIANY

Cały obszar funkcjonalny MOF Włodawa według danych Głównego Urzędu Statystycznego (dalej także jako GUS) na koniec 2023 roku zamieszkały był przez około 17,84 tys. osób. Największą jednostką obszaru jest miasto Włodawa, które zamieszkane było na koniec 2023 roku przez 12,12 tys. mieszkańców. Stanowiło to 34% ludności obszaru funkcjonalnego Włodawy.

Tabela 1. Stan liczby ludności w tys. mieszkańców (2013/2023).

JST	2013	2023	Zmiana w %
Miasto Włodawa	13,64	12,12	-11,14
Gmina Włodawa	6,04	5,72	-5,29

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

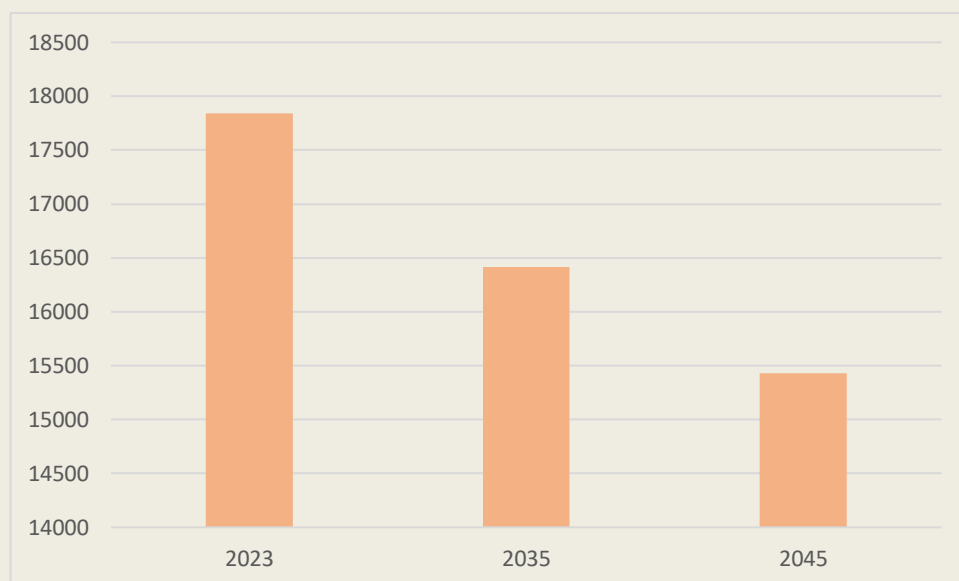
Ogółem w latach 2013-2023 liczba ludności obszaru funkcjonalnego i gmin wchodzących w jego skład zmniejszyła się średnio o ok. 9%. Oprócz zmian liczby mieszkańców obszaru funkcjonalnego Włodawy w aspekcie planowania mobilności istotne są także informacje na temat struktury wiekowej społeczeństwa. W ostatnich latach w Polsce obserwowane były dynamiczne zmiany struktury wiekowej mieszkańców polegające na zwiększeniu się odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Podobne zjawiska zachodziły na badanym obszarze.

Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu oraz planowaniem zagospodarowania przestrzennego istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności. Poniżej w tabeli oraz na wykresach przedstawiono zmiany liczby ludności dla MOF Włodawa w perspektywie kolejnych lat do 2045 roku.

Tabela 2. Prognoza zmian liczby ludności obszaru funkcjonalnego w perspektywie 2045 roku.

Jednostka samorządu	2023	2035	2045
MOF Włodawa	17 840	16 412	15 428

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 1. Prognoza zmian liczby ludności dla MOF Włodawa w perspektywie do 2045 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz liczba ludności na obszarze funkcjonalnym obejmującym MOF Włodawa do roku 2045 będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym.

Według prognoz liczba ludności na obszarze funkcjonalnym obejmującym MOF Włodawa będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym.

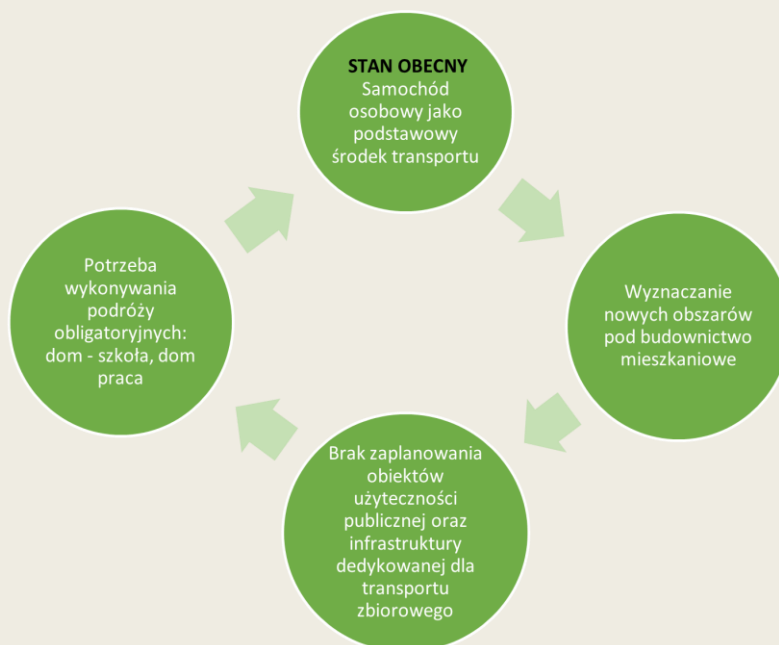
W planowaniu przestrzennym, planowaniu infrastruktury i transportu należy uwzględnić proces starzenia się społeczeństwa.

3.2 PLANOWANIE PRZESTRZENNE W KONTEKŚCIE MOBILNOŚCI

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już od Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (dalej także jako SUIKZP), a w następnej kolejności także od opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej także jako MPZP). Miasto Włodawa posiada plan zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie gminy objęte założeniami przygotowywanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy posiadają uchwalone SUIKZP oraz sukcesywnie uchwalają Miejskowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego.

Analizując wielkość gmin, rozmieszczenie miejscowości, liczbę ludności, potencjalne generatory ruchu na terenie MOF Włodawa dostrzega się możliwość tworzenia tzw. „obszarów (miast, miejscowości) 15 minutowych”. Koncentrują się one wokół poszczególnych centrów dzielnic i osiedli Miasta Włodawa. Odległości między dowolnymi dwoma punktami w każdej miejscowości wchodzącej w skład obszaru, są na tyle małe, że każdy pełnosprawny mieszkaniec jest w stanie pokonać pieszo lub rowerem w czasie około 15 minut. Miasto Włodawa ze względu na swój sposób zabudowy wymaga ustalenia konkretnych działań, żeby w przyszłości mogło również stać się „miastem 15 minutowym”.

Poniżej został przedstawiony rysunek pokazujący skutki nieprawidłowego planowania przestrzennego.



Rysunek 1. Błędne koło nieprawidłowego planowania przestrzennego

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie analizy dokumentów planistycznych stwierdza się, że cały obszar rozwija się w sposób kontrolowany i planowany. Należy położyć nacisk na dalszy rozwój infrastruktury dedykowanej dla transportu zbiorowego, rowerowego, jego dostępność oraz promowanie. Obecnie na całym obszarze MOF Włodawa podstawowym środkiem transportu jest własny samochód.

Wyznaczanie nowych stref pod budownictwo mieszkaniowe, przemysł jest jak najbardziej uzasadnione z punktu widzenia rozwoju gminy i potrzeb mieszkańców. Planowanie tych powinno opierać się o zasadę rozwoju zorientowanego na transport (TOD – *Transport Oriented Development*) i zaczynać się od zbadania możliwości rozwoju transportu zbiorowego, zaplanowania infrastruktury (przystanki, węzły przesiadkowe), a także zaplanowania niezbędnych obiektów użyteczności publicznej (żłobki, przedszkola, oddziały szkolne, lokale usługowe itp.), dzięki którym mieszkańcy tych stref nie będą musieli wykonywać zbędnych, obligatoryjnych podróży. Tak zaplanowane obszary pozwolą stworzyć funkcjonalne przyjazne do życia obszary oraz obniżą wydatki na infrastrukturę, funkcjonowanie oraz uzbrojenie terenu.

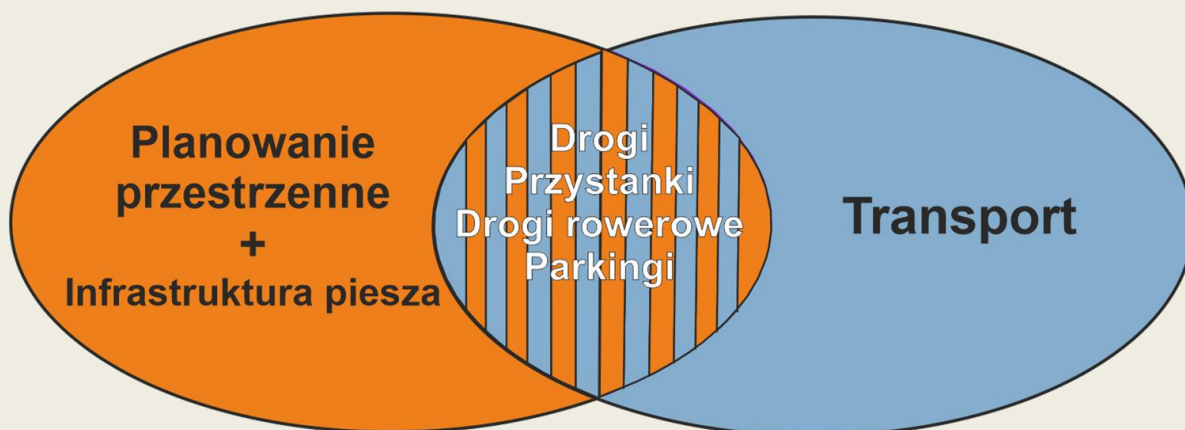
Po opracowaniu planu mobilności i wyznaczaniu działań do realizacji należy wykonać inwentaryzację obowiązujących dokumentów planistycznych pod kątem zgodności ich z planowanymi działaniami (w tym wielkościami wyznaczonych obszarów).

Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością:

- w przypadku planowania nowych obszarów należy wyznaczać je na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej,
- w dokumentach strategicznych i planistycznych należy wziąć pod uwagę faktyczne zapotrzebowanie na zabudowę,
- nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z drogami rowerowymi, chodnikami, usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi na podstawie planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych), uwzględniając realne potrzeby wynikające z długo okresowych trendów demograficznych.
- na obszarach miejskich odległość od przedszkola, szkoły, sklepów nie powinna być większa niż 1 km, a w uzasadnionych przypadkach do max 1,5 km,
- na obszarach wiejskich odległość od przystanku komunikacji zbiorowej nieprzekraczająca czasu dojścia pieszo – 10 minut. Droga dojścia musi być prowadzona chodnikami i oświetlona,
- zabudowa przemysłowa (pod kątem obsługi logistycznej) powinna być lokalizowana z dostępem do sieci drogowej wyższych kategorii/klasy oraz linii kolejowych oraz wyposażona w infrastrukturę pieszą, rowerową oraz przystanki dla komunikacji zbiorowej.

3.3 PARKOWANIE A ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ

Prawidłowo zaplanowany rozwój przestrzenny uwzględnia system transportowy, a dobrze działający system transportowy charakteryzuje się konsekwentnie realizowaną polityką parkingową w szczególności na obszarach miejskich.



Rysunek 2. Zrównoważona mobilność w planowaniu przestrzennym

Źródło: Opracowanie własne.

Dobrze prowadzona polityka parkingowa zapewnia opcję sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest konieczna nie tylko w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu do drugiej, czyli w węzłach przesiadkowych i centrach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy uwidacznia się ta niedogodność. Szczególnie cierpią pod tym względem miasta turystyczne, gdzie samochody odwiedzających często pozostają w jednym miejscu nawet przez okres kilku godzin. Dodatkowy postój na pasie drogowym przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu. Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem będzie budowa nowych parkingów, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia centrów miast.

W ramach przeprowadzonych badań wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Włodawy zdecydowana większość respondentów, bo aż ok. 77% posiada samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. Ponad połowa (54%) respondentów zauważa problemy z parkowaniem na obszarze objętym planem. Około jedna piąta respondentów zdecydowanie nie zgadza się ze stwierdzeniem, że „w moim mieście/gminie nie występują problemy z parkowaniem”. Odpowiedzi ankietowanych na to pytanie wskazują na stosunkowo dobrą sytuację w obszarze polityki parkingowej, niemniej istniejącą potrzebę podjęcia działań

związanych z tą polityką. Należy jednak zaznaczyć, że oczekiwania społeczne związane ze wzrostem liczby dostępnych miejsc postojowych, nie rozwiążą problemu dostępności i parkowania w atrakcyjnych lokalizacjach u celów podróży. Celem wdrażania idei zrównoważonej mobilności jest stosowanie przemyślanych kombinacji działań związanych z tym obszarem, zmierzających do zwiększenia rotacji pojazdów, ograniczeń w parkowaniu długoterminowym, uwalnianie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Skutecznie prowadzona polityka parkingowa może być b. dobrym narzędziem służącym ograniczaniu podróży samochodowych.

Na grafie przedstawiono błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej.



Rysunek 3. Błędne koło nieprawidłowej polityki parkingowej

Źródło: Opracowanie własne.

- **Przestrzeń publiczna, w szczególności w miastach, ma dużą wartość, dlatego korzystanie z niej dla wybranych funkcji (jak parkowanie) powinno być płatne**
- **Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do bardziej zrównoważonego wyboru środków transportu, prowadząc w efekcie do poprawy jakości życia.**
- **Prawidłowe zarządzanie parkowaniem pomaga wspierać lokalną gospodarkę.**
- **Zagwarantowanie miejsc parkingowych w miejscach pracy znacząco wpływa na wybór środka transportu, często samochodu osobowego.**
- **Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, stanowiąc istotny element prawidłowej organizacji ruchu.**

3.4 RUCH PIESZY I OSOBY O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się na obszarze objętym planem. Ponadto stanowi uzupełnienie dla podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową). Infrastruktura dla ruchu pieszego pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dostosowania do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, jak również eliminacji barier w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników.

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych oraz osób z niepełnosprawnościami powinno się zapewnić odpowiednią wysokość krawężników, szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich. Tworzona infrastruktura pieszka powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latką i 80-latką). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu).



Fotografia 1. Infrastruktura pieszo-rowerowa we Włodawie

Źródło: Opracowanie własne.

Podnoszenie bezpieczeństwa pieszych powinno odbywać się również poprzez odpowiednie doświetlanie przejść dla pieszych. Większość odcinków chodników i ciągów pieszych posiada nową nawierzchnię z kostki brukowej.

Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami. Niemniej jednak w niektórych gminach zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszej lub brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej jak i osób z niepełnosprawnościami. W ostatnich latach sukcesywnie podejmowane są inwestycje związane z budową, przebudową oraz modernizacją chodników w tym także ciągów pieszo-rowerowych.

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych, w tym osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej zdolności ruchowej, powinno się zapewnić wyniesienie jezdni do poziomu chodnika przy przejściach dla pieszych oraz ciągłość nawierzchni i niwelety. Pozwoli to na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Tworzona infrastruktura piesza powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ważne jest również podnoszenie bezpieczeństwa pieszych, które może odbywać się np. poprzez doświetlanie przejść dla pieszych lub budowę tzw. aktywnych przejść dla pieszych.

Dokonując modernizacji/remontu/budowy dróg na obszarach zabudowanych, powinno się nadać priorytet pieszym np. poprzez wyniesienie jezdni do poziomu chodnika w obrębie przejścia - zachowanie ciągłości nawierzchni i niwelety.

Ponadto powinno się minimalizować liczbę miejsc parkingowych wyznaczanych na chodnikach (w miarę możliwości przenosić je na jezdnię), a w przypadku konieczności wyznaczenia ich należy dokonać szczegółowej analizy, czy nie zostanie utrudnione poruszanie się pieszych, w tym osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej.

3.5 TRANSPORT ROWEROWY

Infrastruktura dla ruchu rowerowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Włodawa znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju. Na terenie gminy Włodawa trasy rowerowe mają głównie przeznaczenie turystyczne o zróżnicowanym stopniu trudności. Najbardziej popularne są trzy szlaki rowerowe: „Stykiem granic” „Trasa Włodawa-Okuninka-Wola Uhruska” oraz „Green Velo – Wschodni Szlak Rowerowy”. Miasto Włodawa wybudowało łącznie ok. 17 km dróg dla rowerów umożliwiając przejazd wybranymi ulicami Włodawy. Niemniej jednak, możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w dalszej rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miasta i gminy systemu typu „rower miejski”. Rozwój tej formy mobilności ograniczają również czynniki ekonomiczne i formalno-instytucjonalne.

Tabela 3. Długość dróg dla rowerów ogółem w (km) w MOF Włodawa.

Jednostka terytorialna	2019	2023
Włodawa (miasto)	13,1	16,5
Włodawa (gmina)	19,5	22,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa, co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji. Brakuje również rozwiązań z obszaru zarządzania ruchem, takich jak ulice z kontraruchem rowerowym, wydzielone pasy dla rowerów. itp.

a)



b)



Fotografia 2. Przykłady rozwiązań pro-rowerowych na obszarze objętym Planem Zrównoważonej Mobilności

Źródło: Opracowanie własne.

Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego MOF Włodawa. Brakuje opracowania dokumentów planistycznych, np. planu sieci dróg i ścieżek rowerowych dla obszaru MOF Włodawa, które pokazałyby koncepcję docelowej sieci dróg i ścieżek rowerowych, a także określały standardy, jakie powinny spełniać wszystkie nowo budowane drogi i ścieżki rowerowe.

Analizy przeprowadzone na obszarze MOF Włodawy wskazały także na niezadowalający stan systemu dróg rowerowych, ogólny brak kultury jazdy zmotoryzowanych uczestników ruchu, ograniczenia związane z dużymi odległościami do pokonania. Z drugiej strony zidentyfikowano wzrost znaczenia aktywności fizycznej wśród mieszkańców oraz duży potencjał ruchu rowerowego w poprawie jakości powietrza czy też ekonomiczne walory wyboru roweru jako środka transportu.

Ważnym elementem jest współpraca wszystkich jednostek od momentu planowania dróg, ścieżek rowerowych poprzez proces realizacji inwestycji. Przy planowaniu koncepcji sieci dróg, ścieżek rowerowych należy pamiętać o punktach integracji między różnymi środkami transportu. System roweru miejskiego, a docelowo np. regionalnego (który swoim zasięgiem obejmowałby kilka gmin, a docelowo cały obszar MOF Włodawy może w przyszłości znacząco podnieść atrakcyjność transportu rowerowego zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

3.6 TRANSPORT ZBIOROWY

Publiczny transport zbiorowy na terenie MOF Włodawa opiera się na rynku przewoźników prywatnych. W tym przypadku gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników. Na obszarze powiatu włodawskiego regularny przewóz osób w krajowym transporcie drogowym świadczy trzech przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez Starostę Włodawskiego. Przewoźnicy oferują połączenia zarówno na terenie gmin powiatu włodawskiego jak i poza jego granicami na terenie województwa lubelskiego.

Analizując sieć połączeń oraz liczbę i lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej można stwierdzić, że obejmuje ona zróżnicowany katalog kierunków, uruchamianych w zależności od istniejących potrzeb. Niemniej jednak zasadne wydaje się być przeprowadzenie analizy stopnia zaspokajania potrzeb komunikacyjnych mieszkańców (biorąc pod uwagę w szczególności rozmieszczenie placówek edukacyjnych oraz zakładów pracy na potrzeby zapewnienia dowozu). Potrzeby te należy analizować odrębnie dla Miasta Włodawy jako rdzenia obszaru funkcjonalnego, oraz pozostałych gmin zarówno w relacji do Włodawy, jak i powiązań międzygminnych.

3.6.1 Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa

Komunikacja regionalna i ponadregionalna częściowo opiera się na rynku przewoźników prywatnych. Na tych połączeniach gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników.

Zidentyfikowane zostały następujące połączenia autobusowe o charakterze regionalnym i ponadregionalnym:

- **Linia nr 1** – Holeszów PGR – Włodawa
- **Linia nr 2** – Kosyń – Włodawa przez Kosyń
- **Linia nr 3** – Krzywowierzba – Włodawa
- **Linia nr 4** – Lubień – Włodawa
- **Linia nr 5** – Urszulin – Włodawa
- **Linia nr 6** – Kuzawka – Włodawa
- **Linia nr 7** – Włodawa – Hańsk
- **Linia nr 8** – Włodawa – Uhrusk
- **Linia nr 9** – Włodawa – Suchawa

3.6.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego

System transportu kolejowego na terenie MOF Włodawa, opiera się na połączeniach sezonowych. W okresie letnim pociągi spółki Polregio kursowały w soboty i niedziele od 24 czerwca do końca sierpnia, zapewniając dogodne poranne i popołudniowe godziny kursów. Dodatkowo, autobusy szynowe kursowały w wybrane dni świąteczne, takie jak 14 i 15 sierpnia. Autobus szynowy zapewniał połączenie na stacji Chełm z pociągami dalekobieżnymi i regionalnymi, takimi jak Intercity „KUJAWIAK” do Bydgoszczy i Szczecinka oraz „CHEŁMIANIN” do Warszawy. Dodatkowe udogodnienia obejmowały możliwość przewozu rowerów i zwierząt, klimatyzowane wnętrza oraz dostęp do toalety. Kursy są były skierowane przede wszystkim do turystów.

Spółka Polskie Linie Kolejowe SA prowadzi postępowanie dotyczące dokumentacji projektowej rewitalizacji linii kolejowej pomiędzy Chełmem a Włodawą wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego we Włodawie. Projekt o szacowanej wartości ponad 500 mln zł obejmuje odnowienie ok. 41 km linii kolejowej nr 81 na odcinku Chełm – Okuninka Białe oraz budowę ok. 10 km jednotorowej niezelektryfikowanej linii kolejowej przez Okuninkę do Włodawy. Pociągi pojadą z prędkością do 120 km/h. Czas przejazdu między Włodawą a Chełmem wyniesie ok. 53 min. Dzięki realizacji projektu możliwe będzie przywrócenie regularnych połączeń pasażerskich na tej linii. W ramach prac planowana jest modernizacja 9 przystanków: Koza-Gotówka, Karolinówka, Ruda-Huta, Ruda-Opalin, Uhrusk, Wola Uhruska, Stulno, Sobibór, Okuninka Białe oraz budowa stacji Włodawa Miasto. Wszystkie obiekty będą przystosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Oba projekty mają powstać do końca 2026 roku, a budowa rozpocznie się w 2027 r.

Połączenia kolejowe wraz z układem przystanków mogą stanowić alternatywę dla transportu indywidualnego w relacjach na zewnątrz obszaru funkcjonalnego Włodawy.

Transport kolejowy w MOF Włodawa z uwagi na słabo rozwiniętą infrastrukturę nie ma potencjału do pełnienia znaczącej roli w podziale zadań przewozowych.

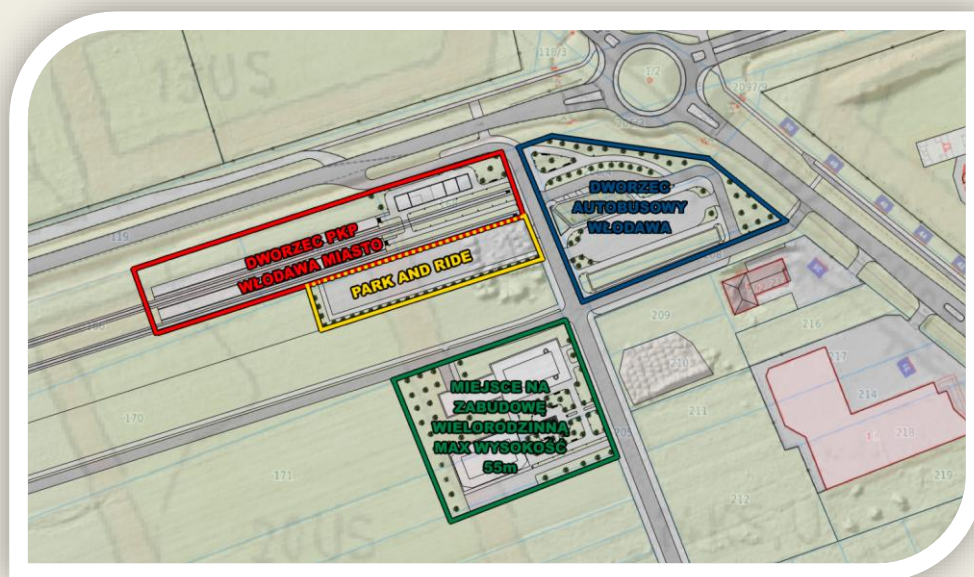
3.7 WĘZŁY PRZESIADKOWE, PRZYSTANKI AUTOBUSOWE

Jedną z kluczowych kwestii służących pozytywnym zmianom w codziennym przemieszczeniu mieszkańców jest integracja funkcjonujących systemów transportowych. Najlepszym sposobem integracji kilku elementów systemu transportowego w celu dywersyfikacji istniejących sposobów przemieszczania się i zapewnienia mieszkańcom różnych form mobilności jest tworzenie węzłów i centrów przesiadkowych. W przypadku Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy miejscem, które posiada potencjał do stworzenia węzła lub centrum przesiadkowego jest miasto Włodawa oraz ewentualne stacje i przystanki kolejowe, które mogą funkcjonować na obszarze MOF.

Ww. lokalizacje powinny zostać poddane analizie pod kątem szczególnie istotnych elementów definicji węzła przesiadkowego oraz ich otoczenia, by mogły stać się miejscami o odpowiednim standardzie, zapewniającymi integrację różnych rodzajów systemów transportu poprzez:

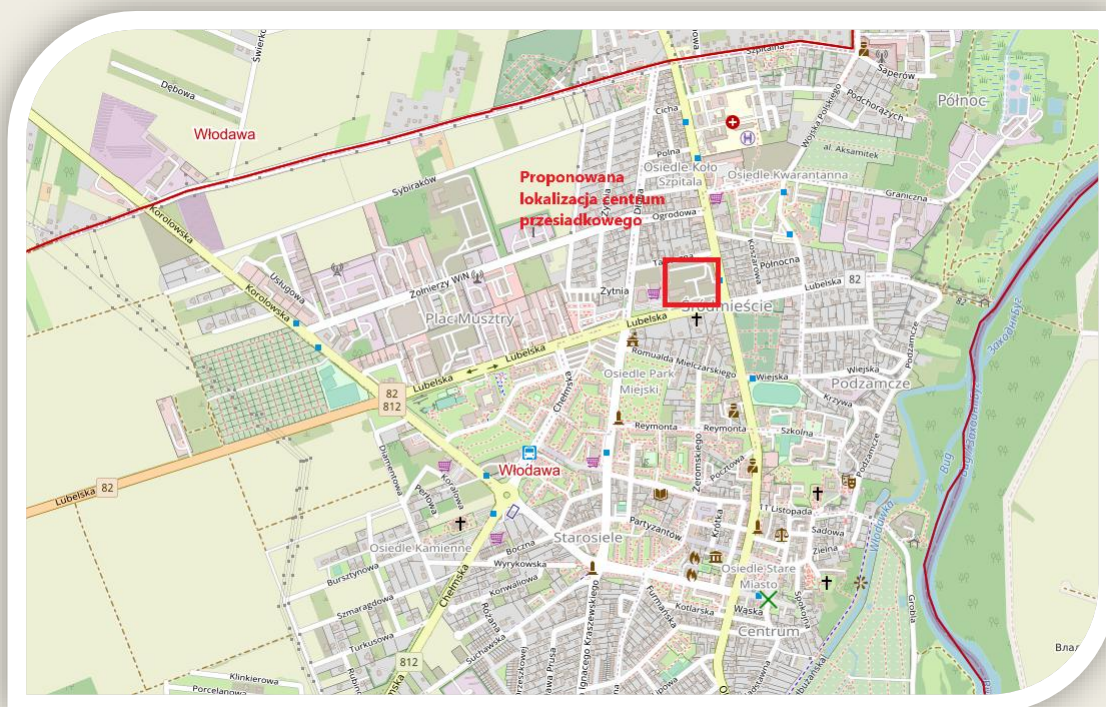
- miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu,
- miejsce wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną,
- dogodną drogę dotarcia w postaci bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej (założenie zapewnienia dostępności pieszej i rowerowej do węzła w uzgodnionej odległości – np. promień 1 km od węzła).

Analiza infrastruktury miasta Włodawy wskazuje na to, że spełnia on najważniejsze elementy węzła przesiadkowego (w tym funkcjonującą infrastrukturę przesiadkową Park & Ride). Natomiast analiza infrastruktury i otoczenia dworców i przystanków kolejowych jako istniejących i potencjalnych węzłów wskazuje na to, że spełniają one wybrane elementy węzła, jednak wymagają one uzupełnienia i zapewnienia odpowiedniej jakości infrastruktury w celu osiągnięcia ich pełnej funkcjonalności. Lokalizacje te obejmują budynki dworców wraz z podstawowymi elementami informacji pasażerskiej i infrastruktury obsługi podróżnych. Znacznie wyższych nakładów wymagają w szczególności inwestycje budowy potencjalnych węzłów powiązane z przystankami i stacjami kolejowymi w mniejszych miejscowościach MOF Włodawy, które w związku z lokalizacją wymagają zapewnienia bezpiecznej drogi dojścia pieszego i dojazdu rowerem. Lokalizację zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych węzłów i centrów przesiadkowych przedstawiają poniższe mapy.



Rysunek 4. Proponowana lokalizacja centrum przesiadkowego w mieście Włodawa

Źródło: Materiały miasta Włodawa.



Rysunek 5. Proponowana lokalizacja centrum przesiadkowego w mieście Włodawa

Źródło: Opracowanie własne.

Przy dostosowywaniu potencjalnych istniejących lokalizacji do roli węzłów przesiadkowych oraz przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

- możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu (w tym między parkingami a przystankami),
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,
- zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,
- dostępność węzła – ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,
- możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.

W przypadku potencjalnych lokalizacji węzłów i centrów przesiadkowych warto w przyszłości rozważyć budowę parkingów Park & Ride. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta/w większym oddaleniu i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym, rowerem miejskim (w przypadku utworzenia takiego systemu) lub wypożyczoną hulajnogą elektryczną.

Przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

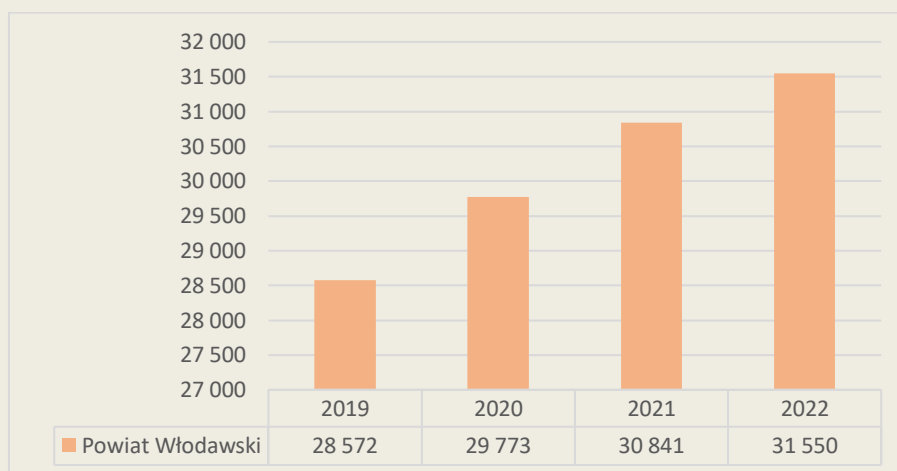
- możliwość zmiany środka transportu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, należy unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,
- zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,
- dostępność węzła – ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,
- możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.

Warto przy okazji tworzenia węzłów przesiadkowych uwzględnić ww. zapisy zarówno dot. kwestii technicznych (budowy przestrzennej węzła – generalnie, im mniejszy węzeł, tym lepszy), jak i niezbędnego wyposażenia, które wpływa na poprawę komfortu i bezpieczeństwa samej przesiadki, umożliwiając jednocześnie korzystanie z dodatkowych usług np. handlowo-logistycznych.

Na obszarze MOF Włodawy bardzo ważny jest także rozwój parkingów P&R, które umożliwią pozostawienie samochodu i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym.

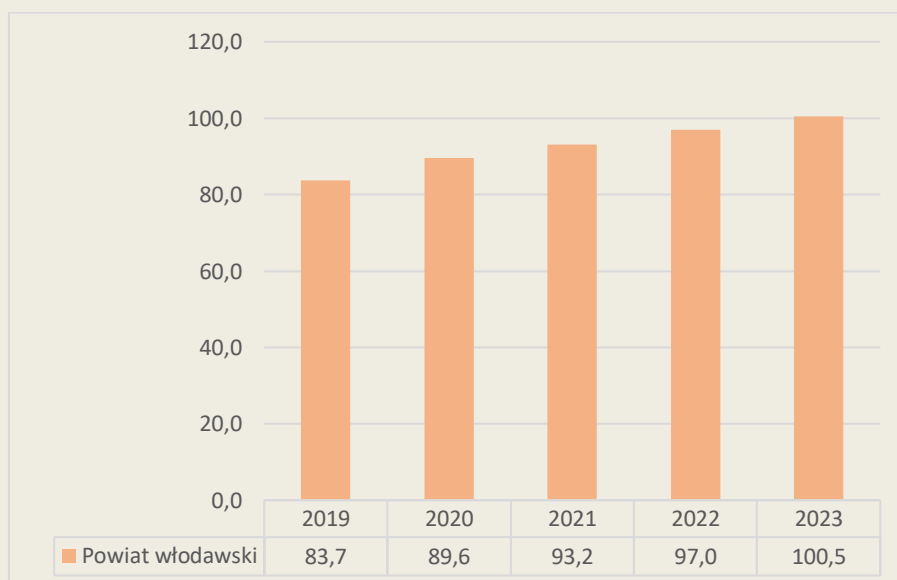
3.8 TRANSPORT INDYWIDUALNY – SAMOCHODOWY

Na przestrzeni ostatniej dekady w niektórych krajach Europy i w Polsce zauważalna jest silna tendencja wzrostowa samochodów osobowych. Skutki tej sytuacji widoczne są w postaci zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz zatłoczenia dróg, a także sprzyjają rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej na wykresie przedstawiono liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie włodawskim w latach 2019 – 2023.



Wykres 2. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie włodawskim w latach 2019 - 2023

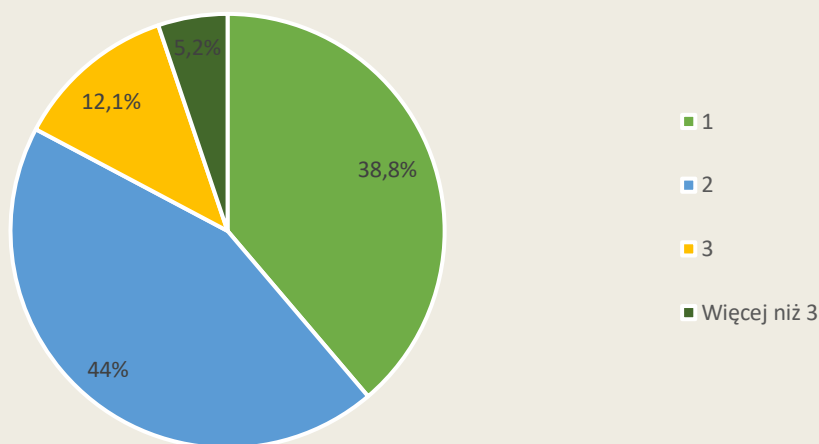
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiecie włodawskim w latach 2019 - 2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

W ramach przeprowadzonych badań ankietowych zapytano mieszkańców obszaru: „Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?”.



Wykres 4. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=464)

Źródło: Opracowanie własne.

38,8% ankietowanych deklaroowało, że posiada w gospodarstwie domowym 1 samochód, 44% badanych odpowiedziało, że posiada 2 pojazdy, zaś 12,1% ankietowanych deklaroowało posiadanie w gospodarstwie domowym 3 samochodów. Odpowiedzi "więcej niż 3" udzieliło 5,2% respondentów.

Przeprowadzone analizy pokazują, że mieszkańcy traktują własny samochód jako podstawowy środek transportu. Słaba oferta transportu publicznego pogłębia zjawisko wykluczenia komunikacyjnego, przez co posiadanie samochodu nie jest kwestią wyboru tylko stanowi na obszarze objętym planem podstawowy i często jedyny środek transportu.

3.8.1 Samochody elektryczne

Obecnie promuje się pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi, które są bezemisyjne podczas poruszania się. Samochody elektryczne nie rozwiązują problemu kongestii drogowej, tak samo zajmują przestrzeń miejską, są przeznaczone do przewozu średnio od 2 do 5 osób. Ich zaletą jest zmniejszona ilość emisji substancji szkodliwych do środowiska. Na koniec kwietnia 2022 roku w Polsce były zarejestrowane łącznie 46 552 osobowe i użytkowe samochody z napędem elektrycznym, a na koniec marca 2023 roku liczba ta wzrosła do 67 127 pojazdów, czyli o 63% więcej niż rok wcześniej. Pokazuje to wzrost liczby pojazdów z napędem elektrycznym. Jednak w dalszym ciągu problemem jest zbyt słabo rozwinięta infrastruktura do ich ładowania. Chociaż liczba ta rośnie w coraz szybszym tempie, pozostaje znacznie poniżej celów rządu,

który początkowo zakładał, że do 2025 roku po polskich drogach będzie jeździć milion pojazdów elektrycznych. Odsetek pojazdów elektrycznych w Polsce jest również jednym z najniższych w Unii Europejskiej.

W Polsce sieć infrastruktury nadal koncentruje się przede wszystkim na obszarach o największym zapotrzebowaniu na urządzenia do ładowania, a konkretnie w ośrodkach miejskich o liczbie ludności przekraczającej 100 000 mieszkańców. W pierwszym kwartale 2023 roku Warszawa odnotowała najbardziej znaczący wzrost - powstało aż 31 nowych instalacji.

Według danych BDL GUS na koniec 2023 roku w powiecie włodawskim zarejestrowanych było 840 samochodów osobowych przypisanych do kategorii rodzajów stosowanego paliwa „inne”. Stosunkowo mała liczba samochodów elektrycznych w MOF Włodawy może wynikać z ograniczonej infrastruktury do ładowania tego typu pojazdów, co skutecznie hamuje rozwój elektromobilności w transporcie indywidualnym oraz ciągle wysokich cen ich zakupu.

3.8.2 Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO)

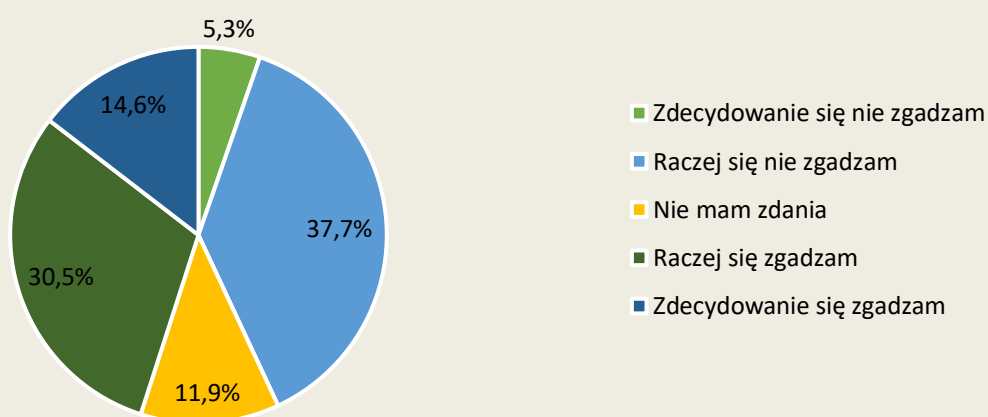
W Polsce coraz większą popularnością cieszą się hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego. Pojazdy te pozwalają sprawnie i szybko przemieszczać się nawet na trasach o długości do kilku kilometrów. W przyszłości mogą być bardzo dobrym uzupełnieniem systemu transportu, a także alternatywą dla samochodów osobowych.

3.9 TRANSPORT TOWAROWY

Główną rolę w transporcie ładunków w analizowanym obszarze funkcjonalnym pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR). Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo. Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód – zachód odbywa drogą DK 82. Analiza danych dotyczących ruchu ciężarowego na wybranych drogach obszaru funkcjonalnego w rejonie Włodawy rzuca światło na kluczowe wyzwania związane z logistyką miejską oraz transportem ładunków w tym obszarze. Komunikacja drogowa, zwłaszcza za pośrednictwem drogi krajowej nr 63 oraz DK 82 odgrywa fundamentalną rolę w przemieszczaniu towarów w regionie. Zrównoważona mobilność dotyczy także wdrażania odpowiedniej polityki dot. transportu towarów. Niestety w kontekście krajowym nie opracowano jak dotąd szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

Według przeprowadzonych badań ankietowych dotyczących mobilności wśród mieszkańców oraz osób podróżujących na terenie obszaru funkcjonalnego około 45,1% deklaruje, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Jest to niepokojące, ponieważ ciężarowy ruch tranzytowy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo komunikacyjne, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym oraz wpływa negatywnie na jakość życia i środowisko naturalne.

Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych

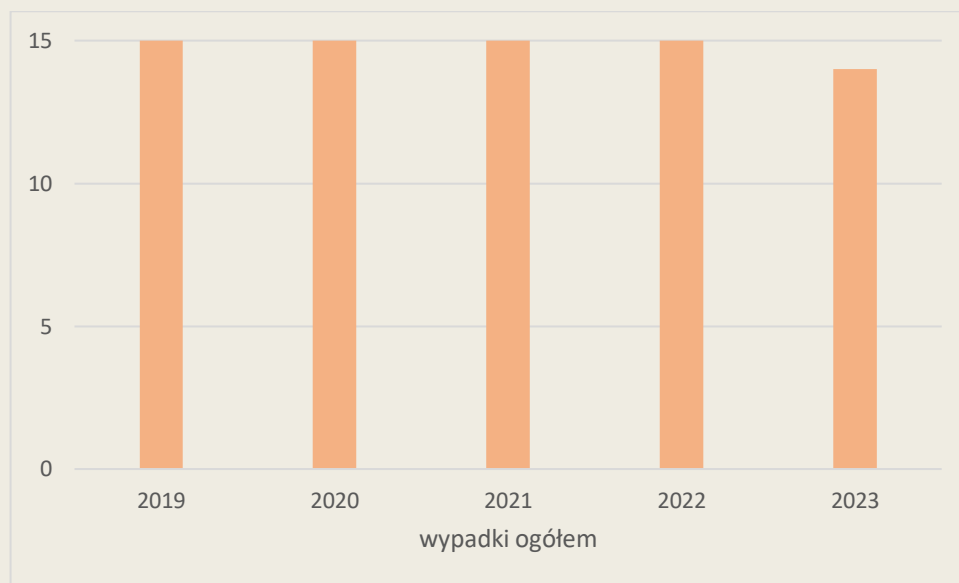


Wykres 5. Na ile zgadza się Pan/i z poniższymi stwierdzeniami? Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych (n=604)

Źródło: Opracowanie własne.

3.10 BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM

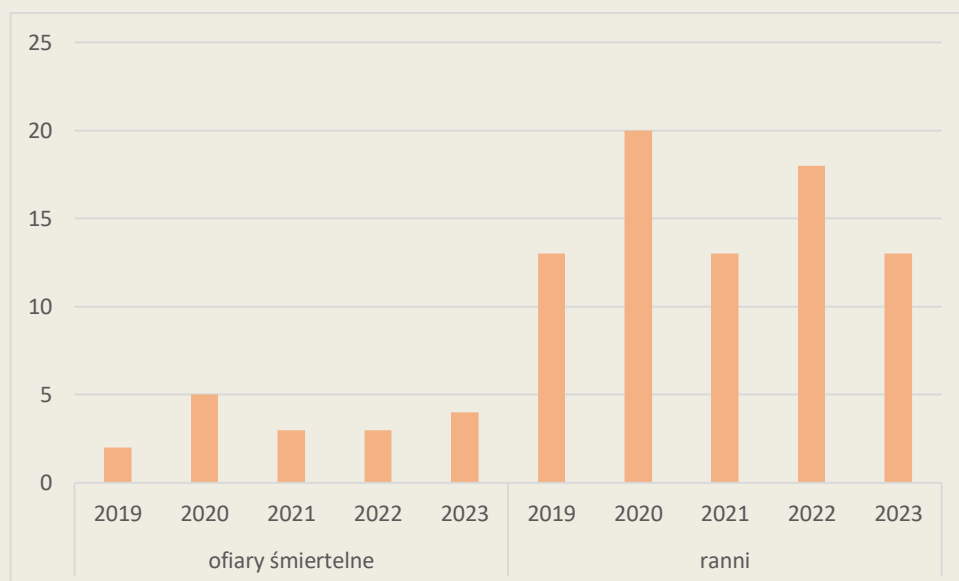
Jednym z podstawowych wskaźników, na podstawie których można ocenić poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na danym obszarze są liczba wypadków i kolizji. Poniżej przedstawiono statystyki liczby wypadków w powiecie włodawskim w latach 2019 – 2023.



Wykres 6. Liczba zdarzeń i wypadków odnotowanych w latach 2019-2023 na terenie powiatu włodawskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Jak wynika z powyższej statystyki i wyznaczonej linii trendu, liczba wypadków drogowych nieznacznie spadła. Oprócz wypadków na obszarze MOF Włodawa dochodzi do kolizji drogowych, zdarzeń, w których powstały wyłącznie straty materialne (nie było osób poszkodowanych). Trudno określić, jaka jest faktyczna liczba takich sytuacji i gdzie mają one miejsce, ponieważ większość z nich nie jest zgłaszana i rejestrowana w statystykach.



Wykres 7. Ofiary śmiertelne i osoby ranne w wypadkach drogowych w latach 2019-2023 na terenie powiatu włodawskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Liczba osób rannych w wypadkach utrzymuje się na stałym poziomie, co przy wzroście liczby rejestrowanych samochodów świadczy o skuteczności działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako miejsca szczególnie niebezpieczne i narażone na występowanie tego typu zdarzeń można wskazać odcinki dróg wojewódzkich i dróg niższej kategorii przebiegające przez intensywnie zurbanizowany i zamieszkały teren (Miasto Włodawa, inne gęsto zaludnione miejscowości obszaru) oraz odcinki dróg w mniejszych miejscowościach, w przypadku których występują deficyty właściwej jakości infrastruktury pieszej i rowerowej (chodniki, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów) i oświetlenia oraz wyposażenia w podstawowe elementy i urządzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD).

3.11 UWARUNKOWANIA ORGANIZACYJNE

3.11.1 Analiza potrzeby tworzenia systemu zarządzania obszarem funkcjonalnym

Obserwowane w Polsce od ponad dwudziestu lat procesy suburbanizacji, w tym procesy demograficzne, społeczne i gospodarcze, które wykraczają poza granice administracyjne jednostek samorządu terytorialnego, wymuszają wprowadzanie nowych systemów zarządzania terytorialnego oraz planowania strategicznego i przestrzennego. Wypracowanie sprawnego systemu zarządzania obszarem, który z założenia obejmuje miasto centralne oraz sąsiadujące jednostki terytorialne, stanowi jeden z najtrudniejszych problemów współczesnej administracji publicznej w Polsce. Pierwszym z nich jest delimitacja obszarów funkcjonalnych, czyli określenie ich granic.

Obszar funkcjonalny jest to obszar obejmujący jednostki samorządowe powiązane ze sobą funkcjonalnie i zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju wspólnego obszaru. Założenia obszaru funkcjonalnego współgrają z istotą coraz bardziej popularyzowanych działań mających na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastami, a ich obszarami funkcjonalnymi, rozumianymi jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego), którego szczególnym typem jest miejski obszar funkcjonalny¹. Obszar funkcjonalny jest powierzchnią, która na wielu płaszczyznach wymaga wspólnych rozwiązań służących zharmonizowanemu rozwojowi przestrzennemu i skutecznej polityce społeczno-gospodarczej. Zgodnie z polskimi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, tj.: Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010–2020 oraz Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania w sferze zarządzania i planowania, w tym strategię rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym. Wielkość obszaru funkcjonalnego i wielość skupionych w nim jednostek samorządowych przekładają się natomiast w sposób wprost proporcjonalny na potrzebę maksymalnej centralizacji działań w celu realizacji wspólnych dla obszaru funkcjonalnego założeń.

¹ Art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 324 ze zm.).

Obszar funkcjonalny, skupiając jednostki zainteresowane współpracą i realizowaniem wspólnych celów, nie posiada mechanizmów prawnych, które umożliwiałyby mu podejmowanie działań. Samo utworzenie obszaru funkcjonalnego nie przekłada się na powstanie organizmu prawnego, który w sposób podmiotowy mógłby realizować wspólne współtworzącym go jednostkom cele. Nie jest też możliwym prowadzenie efektywnych działań przy rozproszeniu obowiązków i odpowiedzialności na obszarze kompetencyjnym znaczącej liczby jednostek samorządu.

Odpowiedzią na te problemy miało być wprowadzenie do porządku prawnego instytucji związku metropolitalnego, który przewidywała ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1890 ze zm.). Niestety spotkała się ona z licznymi zastrzeżeniami odnoszącymi się do sposobu delimitacji obszarów metropolitalnych, niewystarczającym sposobem uregulowania kwestii płynnego przejmowania zadań publicznych przez związek metropolitalny, braku zdolności do wykonywania kluczowych z punktu widzenia obywateli zadań publicznych na skutek niejasnych przepisów odnoszących się do funkcjonowania zarządu związku, w tym jego liczebności oraz trybu wyboru². W konsekwencji ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych została uchylona po nieco ponad roku obowiązywania³.

Wobec braku mechanizmów prawnych, które w sposób wyczerpujący i kompleksowy regulowałyby tworzenie i funkcjonowanie obszarów o metropolitalnym charakterze, konieczne jest posłużenie się instrumentami prawnymi, jakie przewidują przepisy ustaw samorządowych⁴, w celu scedowania określonych kompetencji na podmioty dające najlepszą rękojmię kompetentnego i kompleksowego wdrożenia działań w celu realizacji wspólnych celów. W przypadku zakresu działania, jakim jest zarządzanie elementami zrównoważonej mobilności, istotne jest, aby kompetencje zostały powierzone jednostce lub jednostkom, które mają największe doświadczenie w organizowaniu transportu publicznego, a tym samym dają najlepsze gwarancje podjęcia efektywnych i kompleksowych działań.

² Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim; druk nr 1211; <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=1211>.

³ Uchylona przez ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 730).

⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 609 ze zm.), ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 107 ze zm.).

3.11.2 Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego

Realizacja wspólnych celów jednostek samorządu zrzeszonych w obszarze funkcjonalnym wymaga podjęcia przez nie ścisłej współpracy w ramach form dopuszczalnych przez przepisy ustaw samorządowych. W przypadku partycypacji w obszarze funkcjonalnym zarówno gmin, jak i powiatów, rozważane mogą być wyłącznie struktury współpracy, które uwzględniają udział w nich powiatów.

Ustawa o samorządzie gminnym w art. 10 ust. 1 przewiduje, że wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego, a zatem między jednostkami wszystkich szczebli (gminami, powiatami, województwami). Zawarte w tej ustawie regulacje form współpracy gmin z innymi jednostkami samorządu terytorialnego obejmują:

- 1) publicznoprawne formy współdziałania: związki i porozumienia międzygminne,
- 2) prywatnoprawne formy współdziałania: stowarzyszenia gmin.

W zakresie form współpracy gmin z jednostkami samorządowymi innego szczebla przepisy ustawy o samorządzie gminnym dopuszczają współpracę z powiatami w formie:

- 1) związku powiatowo-gminnego;
- 2) porozumienia gminnego z udziałem powiatu, ale wyłącznie, jeśli zostało zawarte w celu przygotowania i realizacji strategii rozwoju ponadlokalnego (art. 10g ust. 4 ustawy o samorządzie gminnym);
- 3) stowarzyszenia.

Jeśli współpraca ma zostać nawiązana pomiędzy gminą a powiatem w formie związku powiatowo-gminnego, konieczne jest stosowanie odpowiednich regulacji zawartych w ustawie o samorządzie powiatowym. Odesłanie do przepisów ustawy o samorządzie powiatowym w tym zakresie zawiera art. 73b ustawy o samorządzie gminnym, który stanowi, że jeśli do związku międzygminnego przystąpi powiat, to w takim przypadku następuje przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym stroną porozumienia międzygminnego, o którym mowa w art. 10g ust. 4 tej ustawy, może być również powiat. Oznacza to, że ustawa o samorządzie gminnym dopuszcza udział powiatu w porozumieniu międzygminnym tylko, jeśli jego przedmiotem jest przygotowanie i realizacja strategii rozwoju ponadlokalnego. Wyłączenie to dotyczy powiatu, na którego terytorium znajduje się co najmniej jedna gmina, która uczestniczy w opracowaniu strategii rozwoju ponadlokalnego.

Ustawa o samorządzie gminnym reguluje też kwestię współdziałania gmin z powiatami w formie stowarzyszeń, stanowiąc, że mogą być zawiązywane w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów.

Powyższe regulacje ustawy o samorządzie gminnym należy zestawić z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie powiatowym, które regulują formy współdziałania powiatu z gminą. Zasady przekazywania przez powiat zadań własnych w ramach publicznoprawnych form współpracy określają przede wszystkim art. 65 i nast. ustawy o samorządzie powiatowym regulujące instytucję związku powiatów i związku powiatowo-gminnego oraz art. 73 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję porozumienia powiatów i art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję stowarzyszenia tworzonego przez powiaty, w tym również z gminami i województwami. W wypadku wykorzystania tych form współpracy następuje przeniesienie, odpowiednio na związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo powiat wskazany w porozumieniu powiatów albo na stowarzyszenie, kompetencji publicznoprawnych przysługujących powiatowi i odpowiedzialności publicznoprawnej za realizację zadania własnego.

Zakładając pełne zaangażowanie w realizację wspólnych zadań zarówno przez powiaty przynależne do obszaru funkcjonalnego, jak i przez gminy z tego obszaru, należy wskazać, że dopuszczalną formą współpracy wszystkich jednostek może być związek powiatowo-gminny. Zgodnie z art. 72a ustawy o samorządzie powiatowym w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny, czyli odrębny od powiatów i gmin podmiot, posiadający osobowość prawną (art. 66 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym). Związek powiatowo-gminny z jednej strony nabywa prawa i obowiązki współtworzących go jednostek samorządu terytorialnego, z drugiej strony współtworzące go jednostki tracą prawa i kompetencje do wykonywania zadań, które zostały przejęte przez związek. Przejście praw i obowiązków oznacza, że zadania te stają się zadaniami własnymi związku powiatowo-gminnego.

Powiaty mogą też zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym, powiat może zawrzeć porozumienie z gminą lub z innym powiatem, przekazując im swoje zadania do realizacji. Porozumienie to dwustronna lub wielostronna czynność dokonana przez powiaty (i gminy), a dochodząca do skutku na podstawie zgodnych oświadczeń woli tych podmiotów.⁵ Porozumienia powiatów mają jednak charakter publicznoprawny, a nie umowy cywilnoprawnej.

⁵ Ustawa o samorządzie powiatowym. Komentarz; red. dr Paweł Drembkowski, Warszawa 2019.

W orzecznictwie podkreśla się, iż w ramach współdziałania przez utworzenie związku albo zawarcie porozumienia następuje zawsze przekazanie zadań publicznoprawnych⁶. Kontrowersyjnym zagadnieniem, które nabiera praktycznego znaczenia zwłaszcza w zakresie wspólnej realizacji zadania własnego, jest możliwość częściowego przekazania zadań publicznych na rzecz powiatu wskazanego w porozumieniu albo na rzecz związku powiatów lub powiatowo-gminnego. Ta fragmentaryczność przekazania może mieć różny wymiar, może dotyczyć przekazania jednego z kilku łączących się ze sobą funkcjonalnie i formalnie zadań, powierzenia tylko wybranych kompetencji z zachowaniem przez powiat powierzający innych wynikających z przepisów, a służących realizacji zadania, uprawnień czy wreszcie powierzenia realizacji zadania innemu powiatowi albo związkowi jedynie na ograniczonym obszarze. Uzasadnioną wątpliwość budzi poprawność dokonywania tego typu fragmentarycznego przekazania zadania własnego. Wydaje się jednak, że w wielu przypadkach podział taki, na warunkach określonych w przepisach prawa, powinien być dopuszczalny, bowiem wymaga tego skomplikowana praktyka realizacji zadań własnych gminy i powiatów z wielu obszarów.⁷

Rekomendowanym sposobem współpracy na potrzeby realizacji zadań w zakresie zarządzania elementami zrównoważonej mobilności nie może być zawiązanie stowarzyszenia z udziałem powiatów i gmin (art. 75 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym). W piśmiennictwie słusznie wskazuje się, że pomimo braku wyrażnie zdefiniowanego w ustawie o samorządzie powiatowym celu, dla którego miałyby być tworzone stowarzyszenia, należy odwoływać się w tym kontekście do tej samej przesłanki co przy tworzeniu stowarzyszeń gminnych. Celem tym będzie zatem wspieranie idei samorządowej oraz obrona wspólnych interesów⁸. Kierując się zasadami wykładni, należy przyjąć, że stowarzyszenie nie może zostać utworzone w celu wspólnej realizacji zadań mieszczących się w katalogu zadań własnych powiatu. Po pierwsze, ustawodawca przewidział dla realizacji tego typu celów odrębne formy organizacyjno-prawne, takie jak związek powiatów oraz porozumienie powiatów, po drugie zaś, wykonywanie tych zadań nie będzie związane z realizacją jednego z dwóch ww. celów, tj. wspierania idei samorządu lub obrony interesów stowarzyszonych jednostek. W konsekwencji powiaty i gminy zrzeszone w ramach obszaru funkcjonalnego nie powinny podejmować współpracy w ramach stowarzyszenia w celu zarządzania elementami zrównoważonej mobilności jako działania przynależnego do zadań własnych jednostek samorządu.

Poza wymienionymi wyżej formami współpracy jednostek samorządu, możliwymi do wdrożenia w ramach obszaru funkcjonalnego, zacieśnienie współpracy może nastąpić poprzez scedowanie działań w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością na podmiot

⁶ Zob. wyr. NSA w Łodzi z dnia 27.09.1994 r., SA/Łd 1906/94, niepubl.

⁷ Zob. Vademecum wójta, burmistrza, prezydenta; red. Zygmunt Jerzmanowski; Warszawa 2018, wyd. 1

⁸ Zob. Moll, w: B. Dolnicki (red.), Ustawa o samorządzie powiatowym, 2007, s. 513

wyspecjalizowany, odrębny od jednostek samorządu współtworzących obszar funkcjonalny. Proponowanym rozwiązaniem jest utworzenie spółki prawa handlowego, której zadaniem byłoby kompleksowe wdrożenie założeń w zakresie zrównoważonej mobilności na obszarze wszystkich jednostek samorządu przynależących do obszaru funkcjonalnego. Spółka prawa handlowego mogłaby zostać utworzona przy współdziałaniu wyłącznie jednostek samorządu przynależnych do obszaru funkcjonalnego. Utworzonej spółce prawa handlowego mogłoby zostać zlecone wykonywanie zadań z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością. Wyjaśnienia wymaga, że kapitałowa spółka prawa handlowego, czyli spółka akcyjna lub spółka z o.o., inaczej niż jednostki sektora finansów publicznych, posiada osobowość prawną. Jest podmiotem odrębnym od jej wspólnika (lub wspólników, tu: jednostek samorządu terytorialnego), posiada własny majątek wniesiony do niej przez wspólnika lub nabyty albo wytworzony w toku bieżącej działalności, może nabywać prawa, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywana. Prowadzi własną, odrębną od powiatu czy gminy gospodarkę finansową, nie jest ani zobowiązana odprowadzać do budżetu powiatu czy gminy wypracowanych przez siebie przychodów, ani nie może pokrywać swoich wydatków z budżetu powiatu lub gminy. Przesunięcia majątkowe pomiędzy spółką a jej wspólnikiem mogą się odbywać tylko na zasadach wynikających z prawa handlowego⁹ lub innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa (zwłaszcza cywilnego). Spółka działa we własnym imieniu i na własne ryzyko. Jednostki samorządu nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania spółek przez nie współtworzonych, a te nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania swoich wspólników.

Alternatywą dla utworzenia spółki prawa handlowego przez jednostki samorządu terytorialnego może być utworzenie takiej spółki z wykorzystaniem procedury partnerstwa publiczno-prywatnego. Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółkę akcyjną. Alternatywnie, umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania partner prywatny nabędzie udziały albo akcje spółki z udziałem podmiotu publicznego. Nabycie może nastąpić w drodze objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym albo akcji. Cel i przedmiot działalności takiej spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast samą spółkę zawiązuje się na czas oznaczony, niezbędny do wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz zakończenia jej spraw. Najpóźniej w terminie roku od dnia zakończenia czasu trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, partner prywatny zbywa udziały w tej spółce albo akcje tej spółki na rzecz podmiotu publicznego albo

⁹ Ustawa z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 18 ze zm.).

podlegają one umorzeniu. Zbycie albo umorzenie udziałów albo akcji może być nieodpłatne, jeżeli statut albo umowa spółki tak stanowi.

W zależności od wybranej formy współpracy przez jednostki zaangażowane w obszar funkcjonalny, wspólne działania mogą być finansowane ze środków własnych jednostek współtworzących obszar funkcjonalny, jak też mogą być pozyskiwane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, a zatem przy zaangażowaniu finansowym podmiotu zewnętrznego.

W zakresie związanym ze współpracą finansową w ramach obszaru funkcjonalnego należy zaznaczyć, że popularyzowanie idei tworzenia obszarów funkcjonalnych związane jest z zainteresowaniem Unii Europejskiej tzw. polityką miejską, która zakłada wzmocnienie współpracy między miastem i jego otoczeniem poprzez wprowadzenie nowych instrumentów finansowania inwestycji ze środków unijnych, czyli Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). W ramach tego programu obszary funkcjonalne stały się pełnoprawnym podmiotem polityki i beneficjentem środków UE. Wdrożenie instrumentu ZIT do prawa polskiego nastąpiło w przepisach ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020¹⁰, a następnie w przepisach ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027¹¹. W perspektywie na lata 2021 – 2027 nastąpiło rozszerzenie zasięgu realizacji ZIT-ów, poprzez położenie większego nacisku na współpracy miast średnich. W Polsce ZIT angażuje środki z dwóch funduszy – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)¹².

Jednostki zrzeszone w obszarze funkcjonalnym, poza środkami finansowymi pozyskiwanymi ze źródeł zewnętrznych, mogą korzystać także z zewnętrznego wsparcia eksperckiego przy koordynowaniu wspólnych działań i wypracowywaniu wspólnych stanowisk. Wsparcie facylitacyjne jest szczególnie istotne przy współpracy jednostek współtworzących duży (obszarowo i liczebnie) obszar funkcjonalny. Podstawowym założeniem facylitacji jest wsparcie grupy tworzącej obszar funkcjonalny w taki sposób, aby proces pracy grupy był maksymalnie efektywny i zakończony osiągnięciem założonych celów. Facylitacja ma na celu wypracowanie wspólnego stanowiska przy pełnym zaangażowaniu podmiotów zainteresowanych tak, aby podejmowane decyzje były wspólne, a nie narzucone w sposób autorytarny przez podmiot dominujący. Prowadzenie wspólnej polityki w ramach obszaru funkcjonalnego bez wsparcia facylitacyjnego czy innej formy wsparcia eksperckiego jest trudne, jeśli nie niemożliwe.

¹⁰ Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 818 ze zm.).

¹¹ Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1079 ze zm.).

¹² Zob. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz.Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 60, z późn. zm.).

Należy zważyć, że obszar funkcjonalny współtworzą zróżnicowane jednostki o różnych, niekiedy rozbieżnych, interesach. Istotne jest, aby członkowie obszaru funkcjonalnego mieli pełną świadomość problemów i braków występujących na całym obszarze funkcjonalnym tak, aby wdrażane rozwiązania faktycznie przyczyniały się do rozwoju całego obszaru. Rekomenduje się tym samym, aby w ramach obszaru funkcjonalnego została nawiązana współpraca z podmiotami eksperckimi, a zarazem niezależnymi i niezaangażowanymi osobiście w projekt działalności obszaru funkcjonalnego, które będą wspierać koncyliacyjne podejmowanie decyzji w ramach obszaru funkcjonalnego (do rozważenia jest np. współpraca z uczelniami wyższymi w roli wsparcia facylitacyjnego).

3.12 STAN MOBILNOŚCI – PODSUMOWANIE

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym MOF Włodawa wymaga w pierwszej kolejności poprawy warunków ruchu pieszego, budowy infrastruktury dla rowerów, zapewnienia atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego, modernizacji infrastruktury dla transportu zbiorowego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej rozwój elektromobilności, w tym parkingów typu P&R i P&B. Pozostałe obszary interwencji takie jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Należy poszerzać zakres współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych na całym obszarze funkcjonalnym. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzebę budowy dróg i konieczność zwiększania podaży miejsc parkingowych.

ANALIZA SWOT



4 ANALIZA SWOT

SWOT jest jedną z podstawowych metod analizy strategicznej jednostki (obszaru). Nazwa metody jest akronimem angielskich słów strengths (mocne strony), weaknesses (słabe strony), opportunities (szanse potencjalne lub zaistniałe w otoczeniu) i threats (zagrożenia prawdopodobne lub istniejące w otoczeniu). Można ją stosować dla różnych przedsięwzięć jako technika wstępnej analizy strategicznej.

W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), zgodnie z europejskimi wytycznymi, przed podjęciem decyzji o przyszłej polityce niezbędna jest wiedza na temat problemów, z jakimi obecnie mamy do czynienia. W transporcie miejskim i mobilności wiedza ta jest często bardzo fragmentaryczna i niepełna. Jak kawałki układanki, dane i informacje muszą być zestawione razem, aby opisać obecną sytuację. Może temu służyć właśnie syntetyczna analiza SWOT. Aby przeprowadzić dobrą analizę, należy najpierw określić, jakie dane są potrzebne (do analizy wszystkich aspektów SUMP, a w szczególności priorytetów politycznych procesu), jakie informacje są dostępne, a jakich nadal brakuje. Wyzwaniem dla większości miast jest fakt, że ich dane nie są zharmonizowane pod względem ram czasowych lub zasięgu przestrzennego, a także, że dane są często dystrybuowane pomiędzy różnymi właścicielami, posiadaczami lub systemami przechowywania danych. W rezultacie dostęp może stać się problemem ze względu na brak informacji o istniejących bazach danych oraz z powodu niechęci do dzielenia się informacjami - w szczególności w przypadku operatorów komercyjnych, którzy mogą również żądać wysokich opłat za swoje dane lub powoływać się na poufność handlową. Dokładny audyt danych, doskonała komunikacja z właścicielami danych oraz wzajemna wymiana danych z nimi mogą pomóc w przezwycięzeniu tego problemu. Doświadczenie pokazało, że wczesne zaangażowanie wewnętrznych i zewnętrznych właścicieli danych oraz jasne porozumienia mogą przyczynić się do większej gotowości do współpracy.

Tabela 4. Analiza SWOT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
• Populacja o dużym udziale osób w wieku produkcyjnym. • Wysoki poziom zaangażowania mieszkańców w działalność społeczną i inicjatywy lokalne. • Bardzo dobra dostępność usług publicznych na obszarze miasta. • Silnie rozwinięty sektor usług i handlu związanego z turystyką. • Wysoka mobilność ekonomiczna mieszkańców. • Miasto Włodawa jako środek rdzeniowy kumulujący wszystkie funkcje publiczne. • Dobrze rozwinięta sieć drogowa. • Dobry stan infrastruktury dla ruchu pieszego, bliskość źródeł i celów podróży. • Istniejąca infrastruktura rowerowa, w tym ciągi EuroVelo.	• Zmniejszająca się liczba ludności i gęstość zaludnienia. • Ujemny przyrost naturalny. • Brak systemu publicznego transportu zbiorowego. • Brak dużych podmiotów gospodarczych. • Stale wysoki poziom bezrobocia. • Obszar MOF odległy od dużych ośrodków miejskich i kluczowych ciągów komunikacyjnych. • Niewielka powierzchnia użytków ekologicznych. • Mała powierzchnia obszaru objęta planami zagospodarowania przestrzennego. • Zróżnicowany stan jakości dróg wymagający pilnych uzupełnień i modernizacji. • Brak połączeń z miastem wojewódzkim (Lublin) lub małą częstotliwość kursów transportem publicznym. • Trudności w dotarciu do terenów wiejskich. • Brak chodników na obrzeżach miasta i przy centrach handlowych. • Brak zieleni wysokiej towarzyszącej ciągom pieszym. • Wielu różnych zarządców dróg publicznych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
• Zwiększenie liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. • Poprawa dostępności usług publicznych przez wdrożenie ich elektronizacji i ograniczenie konieczności podróży dla ich realizacji. • Integracja transportowa pomiędzy rdzeniem MOF (miastem Włodawa) a jego obszarem funkcjonalnym (gminą wiejską Włodawa). • Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego. • Tworzenie w MOF warunków sprzyjających przedsiębiorcom, dzięki realizacji polityk krajowych i wspólnotowych. • Zdywersyfikowanie rozwoju turystyki dzięki ogromnym walorom rekreacyjnym, przyrodniczym i krajobrazowym unikalnym w skali europejskiej. • Poprawa tkanki drogowej na terenach zurbanizowanych. • Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru MOF. • Rozbudowa infrastruktury towarzyszącej (chodników, ścieżek rowerowych, parkingów, zatok autobusowych i oświetlenia). • Budowa dworca kolejowego PKP oraz punktów przesiadkowych. • Zieleni izolująca ciągi piesze od ruchu samochodowego jako czynnik zachęcający do tej formy przemieszczania się. • Uzupełniające inwestycje w doświetlanie skrzyżowań, przejść dla pieszych, dróg, węzłów i parkingów rowerowych	• Perspektywa utrzymującej się niekorzystnej sytuacji na rynku pracy, w postaci nadal najwyższego bezrobocia w województwie. • Rosnąca liczba mieszkańców w wieku powyżej 50 roku życia, wpływająca również na niemożność wyboru roweru lub ruchu pieszego jako podstawowej formy przemieszczania się. • Utrzymująca się tendencja migracji zarobkowej osób w wieku produkcyjnym. • Brak obsługi obszaru przez publiczną komunikację zbiorową uniemożliwiający integrację obszaru funkcjonalnego. • Peryferyjne położenie MOF względem regionalnych centrów rozwoju. • Niewystarczająca promocja obszaru walorów turystycznych MOF. • Niedobór dróg o zadowalającym standardzie. • Brak zewnętrznego finansowania na rozwój transportu publicznego.

Źródło: opracowanie własne.

W wyniku analizy SWOT (opartej o analizę badań zachowań komunikacyjnych oraz preferencji mieszkańców, analizę dokumentów planistycznych, w tym Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy na lata 2021 – 2030 oraz określających stan poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego, jak też przeprowadzonych warsztatów diagnostycznych we Włodawie w listopadzie 2024 roku) dla obszaru funkcjonalnego Włodawy w zakresie mobilności, podkreślić należy dość wysoką pozycję samochodu osobowego w podróżach do miejsc pracy i nauki (ok. 50% podróży), ale także wysoki odsetek podróży pieszych (ok. 30%). w zakresie dostępności samochodu w gospodarstwach domowych aż 44% respondentów deklaruje posiadanie dwóch pojazdów w gospodarstwie domowym, a 17% trzech pojazdów i więcej. Posiadanie na własny użytek jednego pojazdu deklaruje 39% respondentów.

Jednocześnie mieszkańcy dobrze oceniają stan infrastruktury pieszej i rowerowej (odpowiednio 70% i 58% respondentów). W bardzo dużym stopniu respondenci deklarują brak możliwości codziennego korzystania z transportu zbiorowego (75 %) w podróżach do miejsc pracy i nauki, a 72% mieszkańców nie może wykonywać swojej pracy w sposób zdalny. Około 25% respondentów nie widzi możliwości rezygnacji z użytkowania samochodu osobowego na rzecz innych środków transportu. Dla większości jest to możliwe, pod warunkiem zapewnienia wysokiej jakości transportu zbiorowego i/lub sieci dróg rowerowych. Około 22% respondentów nie użytkuje na co dzień własnego samochodu.

Wysoki jest też stopień akceptacji dla potencjalnych ograniczeń dla ruchu samochodowego, przy jednoczesnej poprawie warunków poruszania się pieszo czy rowerem (tylko około 25% respondentów nie widzi potrzeby dokonywania takiej zmiany - w kierunku mobilności zrównoważonej). W wyniku analiz zauważono obiektywne przeszkody czy uwarunkowania utrudniające wdrażanie idei zrównoważonej mobilności, takie jak np. brak sprawnych powiązań transportem zbiorowym, w tym kolejowym i ryzyko braku rentowności nowych połączeń transportem zbiorowym oraz ogólnie duże problemy z dostępnością transportową w skali całego województwa lubelskiego.

Ważnym obszarem wynikającym z diagnozy sytuacji społecznej i przestrzennej na poziomie strategii ponadlokalnej jest transport i infrastruktura transportowa, gdzie wnioski prowadzą do jednoznacznego wskazania występowania sytuacji wykluczenia komunikacyjnego na terenie MOF Włodawy, które to stanowi poważny deficyt rozwojowy obszaru. Zauważalny wyraźnie jest brak systemu publicznego transportu zbiorowego, umożliwiającego mieszkańcom dostęp do większości usług publicznych, w tym edukacyjnych, skumulowanych w ośrodku rdzeniowym. W związku z potrzebą ograniczenia niekorzystnych zmian klimatycznych poprzez ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, wskazane jest oparcie systemu transportowego na zrównoważonym transporcie niskoemisyjnym.

Tworzenie zrównoważonej mobilności miejskiej będzie możliwe poprzez:

- stworzenie systemu komunikacji miejsko-gminnej, zwiększającego spójność komunikacyjną obszaru MOF,
- zwiększenie ilości i podniesienie jakości regionalnej infrastruktury komunikacyjnej w celu integracji różnych rodzajów transportu,
- budowę punktów przesiadkowych na terenie gmin MOF,
- budowę lub przebudowę układu drogowego oraz infrastruktury towarzyszącej,
- zakup niskoemisyjnego taboru.

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności zapewnienia atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego (brak której stanowi największą przeszkodę w rezygnacji z podróży samochodem osobowym na obszarze MOF Włodawa), budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów typu „parkuj i jedź”. Pozostałe obszary interwencji takiej jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania. Istnieje konieczność poszerzenia zakresu współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z interesariuszami zewnętrznymi oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzeby budowy dróg i zwiększania podaży miejsc parkingowych.

SCENARIUSZE ROZWOJU



5 SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

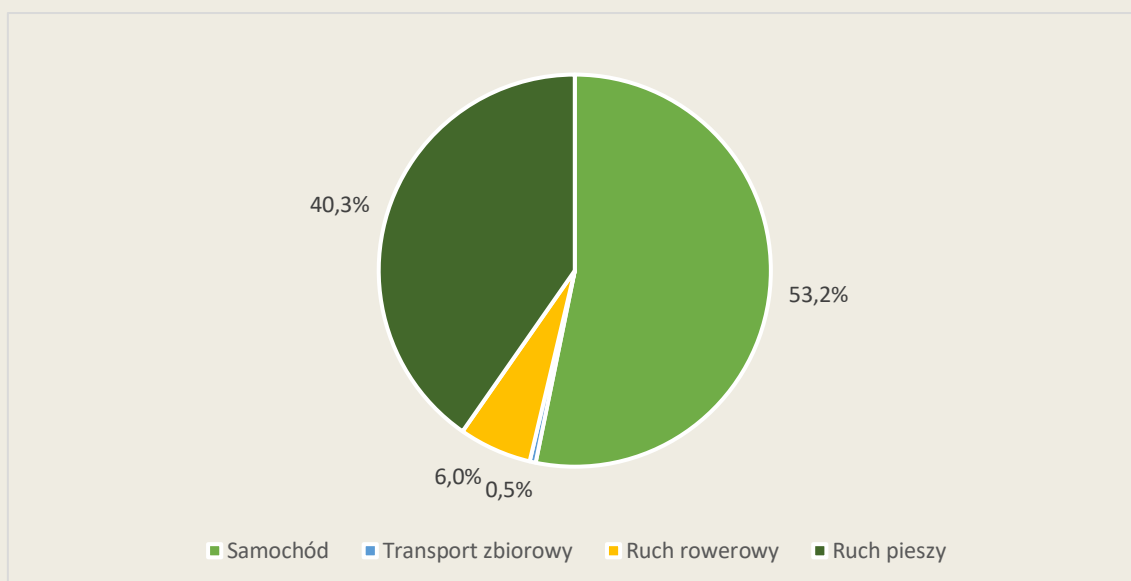
Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (wytyczne SUMP 2.0), rekomendowanymi przez Komisję Europejską etap rozwoju strategii rozpoczyna się od opracowania scenariuszy przyszłych działań. Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości scenariusze pozwalają na dokonanie niezależnej oceny konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz nowych wyborów co do kierunków działania i wdrożeń. Analiza efektów tych różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów. Scenariusze rozwoju systemu transportowego umożliwiają jednostkom samorządowym zidentyfikować efekty działań technicznych omawianych w dokumencie.

Zachowania komunikacyjne mieszkańców wyrażone w podziale zadań przewozowych, w tym udział samochodu osobowego w podróżach wewnątrz obszaru funkcjonalnego, są jednymi z podstawowych determinantów stanu systemu transportowego MOF Włodawa. Podział zadań przewozowych w analizowanym obszarze uwarunkowany jest szeregiem czynników, do których zaliczają się:

- czynniki natury przestrzennej (ukształtowanie terenu utrudniające korzystanie np. z roweru jako środka transportu),
- czynniki ekonomiczne (krajowa polityka podatkowa względem właścicieli samochodów, polityka parkingowa, ceny paliwa itp.),
- czynniki kulturowe, socjologiczne i psychologiczne.

Na zachowania komunikacyjne mieszkańców wpływ mają również czynniki zewnętrzne związane z uwarunkowaniami transportowymi miast i gmin MOF Włodawa. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu, polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów, pieszych oraz użytkowników UTO, działania edukacyjne, promocyjne, informacyjne itp.

Jako stan wyjściowy dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy przyjęto wyniki badań preferencji transportowych przeprowadzonych w 2024 roku. Ogólny podział zadań przewozowych wyłaniający się z tego badania został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 8. Podział zadań przewozowych w MOF Włodawa

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione w następnych rozdziałach scenariusze rozwoju mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Włodawa zostały opracowane z uwzględnieniem kryteriów wiarygodności, spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji i obejmują perspektywę czasową do roku 2045. W ramach przedstawionych scenariuszy wskazano scenariusz *business as usual* oraz dwa scenariusze kładące nacisk na rozwój ruchu rowerowego i pieszego oraz zwiększenie rozwiązań w zakresie stopniowego zmniejszania udziału samochodu w prywatnych podróżach.

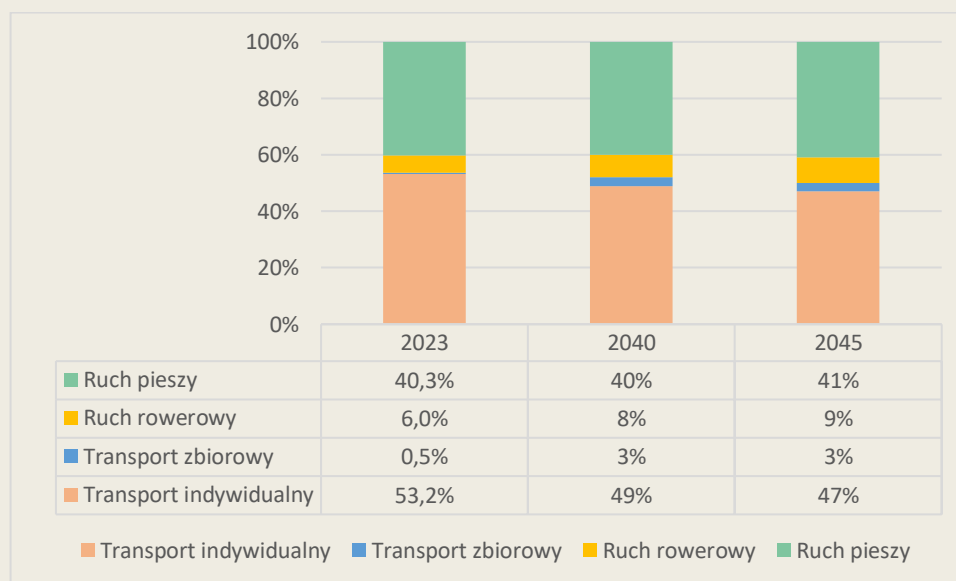
5.1 SCENARIUSZ PODSTAWOWY (BAU)

Scenariusz podstawowy (*business as usual* – BAU, bieżące działania) odzwierciedla stan istniejący dla perspektywy całego obszaru funkcjonalnego, stanowi on perspektywę dominującej roli samochodu w prywatnych podróżach oraz niższego udziału środków transportu zbiorowego oraz aktywnych form mobilności.

Wizja stanu mobilności określona w tym scenariuszu utrzyma się w przypadku wystąpienia niepożądanych okoliczności takich: rosnące koszty funkcjonowania transportu zbiorowego, redukcja częstotliwości i liczby kursów, zamykanie połączeń, rozbudowa osiedli i miejscowości poza atrakcyjną dostępnością do zrównoważonych form mobilności. Do realizacji tego scenariusza przyczyni się również brak instrumentów ograniczających popyt na podróże prywatnym samochodem.

Scenariusz ten jest najbardziej niekorzystny dla mieszkańców miejscowości obszaru funkcjonalnego, ponieważ spowoduje kilkunastoprocentowe zwiększenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 9. Podział zadań przewozowych – scenariusz podstawowy (BAU)

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,

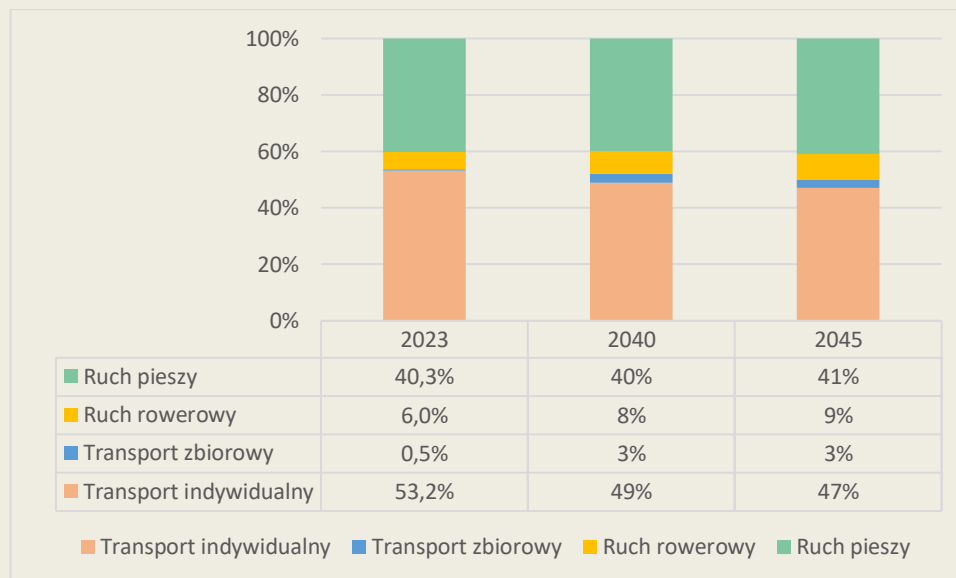
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.2 SCENARIUSZ ROZWOJOWY

Scenariusz rozwojowy (mobilnościowy) zakłada, że mieszkańcy zwrócą się w kierunku alternatywnych dla samochodu prywatnego sposobów podróżowania, co przełoży się na zahamowanie wzrostu wskaźnika motoryzacji. Scenariusz obrazuje sytuację zrównoważonego podziału zadań przewozowych, w którym wiodącą rolę odgrywa mobilność aktywna (podróże piesze, rower, hulajnoga) oraz w równym stopniu transport zbiorowy, a rola samochodu osobowego nie jest dominująca.

W tym scenariuszu dostępność transportowa w obszarze funkcjonalnym nie ulegnie pogorszeniu, ale jednocześnie wdrożone zostaną działania z obszaru zarządzania mobilnością, tj. stymulujące popyt na zrównoważone środki transportu, poprawa warunków podróży dla pieszych i rowerzystów, działania informacyjne, promocyjne, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego. Realizacja tego scenariusza jest dużym wyzwaniem, ponieważ rezultaty przeprowadzonej przez interesariuszy oceny warunków ruchu rowerowego i ruchu pieszego wskazują, że bez poprawy oferty transportu zbiorowego dla mieszkańców nie uda się uzyskać istotnych zmian w zakresie ograniczenia roli samochodu w codziennych podróżach. Mobilność zrównoważona z niską dostępnością spowoduje minimum kilkuprocentowe zmniejszenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 10. Podział zadań przewozowych – scenariusz rozwojowy (mobilnościowy)

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

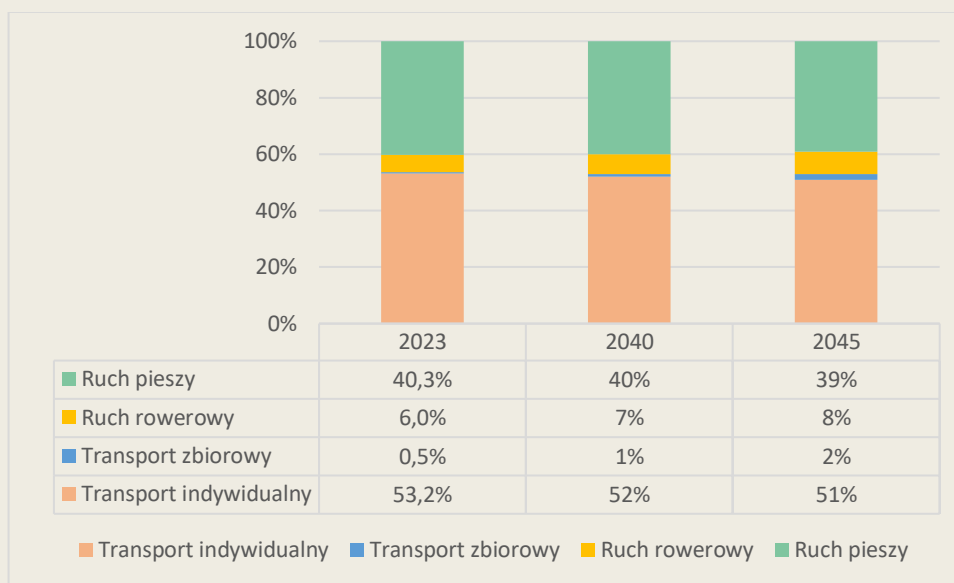
5.3 SCENARIUSZ REALISTYCZNY

Ponieważ obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze dają niewielkie szanse na osiągnięcie efektów scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2045 roku, należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, dzięki szerokiej akceptacji społecznej i politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy.

Scenariusz ten zakłada realizację celów dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni MOF Włodawy oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspakajających ruch

samochodowy oraz ograniczających dostępność obszarów dla samochodów we Włodawie i jej obszarze funkcjonalnym. Równocześnie będą realizowane działania związane z rozbudową sieci dróg dla rowerów w gminach, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych i przestrzenie parkingowej w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 11. Podział zadań przewozowych – scenariusz realistyczny

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.4 OCENA WRAŻLIWOŚCI SCENARIUSZY

Przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której oceniono wpływ scenariusza na pięć zasadniczych aspektów (kryteriów oceny) mobilności miejskiej. Każdemu z kryteriów oceny przypisano wartość wagową. W poniższej tabeli przedstawiono kryteria oceny wraz z wartością wagową.

Tabela 5. Kryteria oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Włodawy

Lp.	Kryteria oceny	Waga
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.	1,5
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.	1,0
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego.	1,5
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego.	1,5
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego.	1,0
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.	1,5
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza.	2,0

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki wielokryterialnej oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy. Do oceny przyjęto pięciostopniową skalę ocen od 1 do 5, gdzie wartość 1 oznacza brak wpływu/brak efektywności kosztowej, a wartość 5 oznacza wpływ znaczący/wysoką efektywność kosztową.

Tabela 6. Wielokryterialna ocena scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Włodawy.

Lp.	Kryteria oceny	Scenariusze		
		Scenariusz BAU	Scenariusz rozwojowy	Scenariusz realistyczny
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.	2	5	3
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.	2	4	3
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego.	1	3	4
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego.	3	3	5
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego.	2	4	5
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.	2	5	4
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza.	2	3	5
SUMA		40	76	84

Źródło: Opracowanie własne.

Nieprzewidywalne zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym oraz istniejące ryzyka wymagają w pierwszej kolejności koncentracji na działaniach najbardziej oczekiwanych i akceptowanych przez mieszkańców oraz efektywnych pod względem czasu i kosztów wdrożenia. Te założenia zostaną spełnione dla scenariusza zachowawczego, który uzyskał największą liczbę punktów. Wybrany scenariusz *mający charakter* zachowawczego skupia się na działaniach najbardziej wymiernych i jest jednocześnie wstępem do scenariusza rozwojowego.

WIZJA I CELE ROZWOJU



6 WIZJA ROZWOJU MOBILNOŚCI

Wizja rozwoju odpowiada na kluczowe pytania dotyczące przyszłości miejscowości, w której chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy dla definicji celów i działań wdrożeniowych. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, powinna zawierać opis pożądanej przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego definiując transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego i społeczeństwa. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu.

Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu istniejącego oraz identyfikacji podstawowych słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz oceny możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określono wspólną wizję, która umożliwia ustanowienie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności.

Uwzględniając zapisy *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy* z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

Wizja została zaplanowana do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 i brzmi w następujący sposób:

System transportowy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Włodawy będzie spójny i zrównoważony, zapewniający sprawną obsługę mieszkańców. Rozwój mobilności będzie powiązany z planowaniem przestrzennym i oparty na współpracy terytorialnej, sprzyjając rozwojowi gospodarczemu i jakości życia mieszkańców.

7 CELE ROZWOJU

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”.



W oparciu o wybrane scenariusze oraz treść wizji zdefiniowano strategiczne i operacyjne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy.

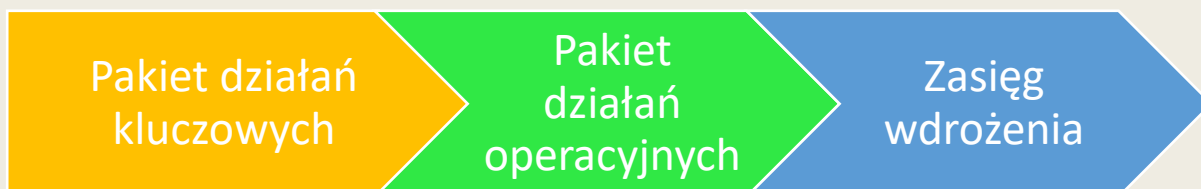
Powyższe cele kładą szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami.

WDRAŻANIE I MONITOROWANIE



8 ZASADY WDRAŻANIA PLANU

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy oraz pozostali interesariusze, w tym przedstawiciele gmin: Włodawa oraz Miasto Włodawa - wyselekcjonowali pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2035. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Włodawa. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasto Włodawa
- Ośrodki ponadlokalne – Gmina Włodawa, Powiat Włodawski
- Ośrodki lokalne – sołectwa (jednostki pomocnicze gminy) – Krasówka, Stawki, Żuków, Różanka, Korolówka, Szuminka, Suszno, Orchówek, Okuninka, Sobibór, Luta, Żłobek, Wołczyń.

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu. Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tabela 8. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla MOF Włodawa.

				Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla MOF Włodawa		
Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1. Poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie obszaru funkcjonalnego						
1.1	Zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług transportu zbiorowego	1.1.1	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu	X	X	X
		1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Włodawa	X		
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej	1.2.1	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Włodawy	X	X	X
		1.2.2	Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	X		
		1.2.3	Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych)	X	X	
1.3		1.3.1	Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia	X	X	

	Nisko i zeroemisyjny transport zbiorowy		emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania" pojazdów elektrycznych.			
		1.3.2	Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	X	X	X
		1.3.3	Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	X	X	X
		1.3.4	Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego	X		
1.4	Zarządzanie przestrzenią parkingową	1.4.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	X		
		1.4.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Włodawa.	X		
		1.4.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	X		
Cel 2. Rozwój mobilności aktywnej						
2.1	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	2.1.1	Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.	X	X	
		2.1.2	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	X	X	X
		2.1.3	Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	X	X	
		2.1.4	Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	X	X	
2.2	Rozwój systemu roweru miejskiego / gminnego	2.2.1	Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa	X	X	X

		2.2.2	Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych)	X	X	X
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców						
3.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	3.1.1	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Włodawa	X	X	
		3.1.2	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Włodawa (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze)	X	X	X
		3.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Włodawa.	X		
3.2	Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	3.2.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	X	X	
		3.2.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	X	X	X
		3.2.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	X	X	
		3.2.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	X	X	

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli dokonano oceny działań kierunkowych pod kątem prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 9. Macierz oceny działań kierunkowych.

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Cel 1. Poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie obszaru funkcjonalnego					
Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu	↑	↑	↑	↑	→
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Włodawa	↑	↑	↑	↑	→
Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Włodawy	→	→	↑	→	↑
Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	↑	↑	↑	→	↑
Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych)	↑	↑	↑	↑	→
Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania" pojazdów elektrycznych.	↑	↑	↑	↑	↑
Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	↑	↑	↑	↑	→
Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego	↑	↑	↑	↑	↑
Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	↑	↑	↑	→	→

Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Włodawa.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	↑	↑	↑	↑	→
Cel 2. Rozwój mobilności aktywnej					
Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.	↑	↑	↑	↑	↑
Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	↑	↑	↑	↑	↑
Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	↑	↑	↑	↑	→
Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa	↑	↑	→	↑	→
Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych)	↑	↑	→	↑	→
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców					
Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Włodawa	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Włodawa (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze)	↑	↑	→	↑	↑
Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Włodawa.	↑	↑	↑	↑	→
Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	↑	↑	↑	↑	→
Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	↑	↑	↑	↑	↑
Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	↑	↑	↑	↑	↑
Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	↑	↑	↑	↑	↑

Źródło: Opracowanie własne.

9 SPOSÓB REALIZACJI DZIAŁAŃ

Wszystkie działania wskazane powyżej w sposób możliwie efektywny zrealizują najważniejsze potrzeby mieszkańców MOF Włodawa w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, co w istotny sposób zapewni jej dalszy prawidłowy rozwój. Jednocześnie podniosą one komfort podróżowania wszystkimi środkami transportu zbiorowego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także przyczynią się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa przemieszczania się po obszarze funkcjonalnym.

W celu dotarcia do grup docelowych oraz wykazania kierunku wprowadzanych zmian i realizacji działań konieczne jest poznanie oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Dlatego tak ważne jest analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych, co służyć będzie opracowywaniu i przeprowadzaniu kampanii informacyjnych promujących zrównoważoną mobilność miejską w MOF Włodawa, skierowanych do różnych grup docelowych. Kampanie edukacyjne w ramach każdego działania wspierają kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko mają ich codzienne wybory środka transportu. Należy również pamiętać, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi ciągły proces, gdzie ważnymi etapami cyklu SUMP są procesy i działania związane z monitorowaniem, oceną i wyciąganiem wniosków.

Należy dążyć do jak najefektywniejszego doboru działań w kontekście posiadanych zasobów ludzkich, finansowych oraz infrastrukturalnych. Dopiero wdrożone działania (w odpowiednich pakietach wzmacniających ich zasięg i skuteczność oddziaływania) często – co ważne, wspierane działaniami informacyjno-promocyjnymi – poddane odpowiedniej ocenie ilościowej i jakościowej pozwolą na zmierzenie ich skuteczności na konkretnym obszarze.

Jednym z elementów każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską będzie jest poprawa jakości życia mieszkańców i środowiska naturalnego, w tym rozwoju przestrzeni publicznej o nowe tereny zielone. Planowanie inwestycji, w tym inwestycji komunikacyjnych, powinno uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

9.1 JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ PLANU

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego tj., samorządów gmin i powiatów:

- Miasta Włodawy
- Gminy Włodawy
- Powiatu Włodawskiego,

funkcjonują wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Koordynatorem głównym realizacji Planu jest Gmina Miejska Włodawa, natomiast za realizację *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy* w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru publicznego transportu zbiorowego,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji i/lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

lecz także te niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności jak:

- współpracy zewnętrznej (samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,
- funduszy krajowych oraz europejskich,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Każda z Gmin MOF Włodawa zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji *Planu* do miasta Włodawa, które prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji *Planu*. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie

współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w *Planie* mogą być także Starostwa Powiatu Włodawskiego jak też graniczące z MOF Włodawa jednostki samorządu terytorialnego – powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ideą wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest kombinacja działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami w zakresie zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. Dla usprawnienia realizacji *Planu* może okazać się pożądane dokonanie zmian, modyfikacji lub całkiem nowego podejścia w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze MOF Włodawa na przykład poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością,
- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne poziome struktury zarządcze (grupy robocze, zespoły zadaniowe, zespoły koordynujące itp.).

9.2 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Do realizacji działań przyjętych w ramach *Planu* wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania są środki własne oraz zewnętrzne. Środki własne, którymi w ramach uchwalanego budżetu dysponują poszczególne gminy, pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (w tym np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskooprocentowanych pożyczek dla miast (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posilkować się środkami np. z emisji własnych obligacji. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),

- programu regionalnego na lata 2021–2027 Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru MOF Włodawa,
- programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej,
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie jak w latach 2014–2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021–2027 przynosi ustalony dla województw podkarpackiego i świętokrzyskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska dalej jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Przyjęcie na poziomie europejskim Krajowego Planu Odbudowy uruchomiło także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią element programu modernizacji kraju pn. Polski Ład.

Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP), możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urzędy Wojewódzkie lub poszczególne ministerstwa, np. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Centralizacja państwa w rzeczywistości postpandemicznej jest także celem programu Polski Ład, w ramach którego możliwe jest pozyskanie przez gminy dodatkowych środków m.in. na inwestycje czy wsparcie zrównoważonego rozwoju.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP), możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych, takich jak np. udostępnienie hulajnóg elektrycznych w modelu współdzielonym. Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych zadań zostanie określony w ramach odrębnego dokumentu.

10 JAK PLANUJEMY WDRAŻAĆ PZMM – HARMONOGRAM

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2026–2035, który został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 10. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2026–2035.

Rok	Działanie kierunkowe	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez dane działanie kierunkowe
2026-2032	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu	1.1.
2026-2035	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Włodawa	1.1.
2028-2032	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Włodawy	1.2.
2026-2028	Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	1.2.
2026-2030	Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych)	1.2.
2028-2030	Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania” pojazdów elektrycznych.	1.3.
2026-2032	Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	1.3.
2028-2035	Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	1.3.
2026-2030	Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego	1.3.
2028-2030	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	1.4.
2028-2032	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Włodawa.	1.4.
2028-2032	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	1.4.
2026-2030	Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.	2.1.

2027-2030	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	2.1.
2027-2030	Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	2.1.
2027-2030	Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	2.1.
2028-2029	Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa	2.2.
2030-2032	Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Włodawa (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych)	2.2.
2027-2028	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Włodawa	3.1.
2027-2028	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Włodawa (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze)	3.1.
2027-2028	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Włodawa.	3.1.
2026-2030	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	3.2.
2026-2030	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	3.2.
2026-2030	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	3.2.
2026-2030	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	3.2.
2029-2035	Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu.	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych
2035	Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP.	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli określono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 7. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta.

Działania kierunkowe	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	Przestrzeń									
Działanie 1.1.2										
Działanie 1.2.1										
	Infrastruktura									
Działanie 1.2.2										
Działanie 1.2.3										
	Integracja i cyfryzacja									
Działanie 1.1.1										
Działanie 3.1.1										
Działanie 3.1.2										
Działanie 3.1.3										
	Parkowanie									
Działanie 1.4.1										
Działanie 1.4.2										
Działanie 1.4.3										
	Mobilność aktywna									
Działanie 1.3.1										
Działanie 1.3.2										
Działanie 1.3.3										
Działanie 1.3.4										
Działanie 2.1.1										
Działanie 2.1.2										
Działanie 2.1.3										
Działanie 2.1.4										
Działanie 2.2.1										
Działanie 2.2.2										
	Współpraca i promocja									
Działanie 3.2.1										
Działanie 3.2.2										
Działanie 3.2.3										
Działanie 3.2.4										

Źródło: Opracowanie własne.

11 MONITOROWANIE

Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej są użytecznym narzędziem dla miast i obszarów miejskich, pozwalającym określić mocne i słabe strony ich systemu mobilności oraz skupić się na obszarach wymagających poprawy. W miarę jak miasta i obszary miejskie kontynuują opracowywanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) i pracują nad osiągnięciem celów polityki UE, ważne jest, aby ten postęp był udokumentowany, aby takie osiągnięcia stały się widoczne. Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki monitorowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej pozwalają na ciągłe monitorowanie statusu działań wdrożeniowych oraz umożliwiają śledzenie postępów w realizacji działań i strategicznych celów SUMP.

Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 określiła rekomendacje dotyczące pomiarów, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Włodawa rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Włodawy.

Tabela 8. Wybrane wskaźniki rezultatu dla MOF Włodawy.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	25	28	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych obszarze MOF Włodawa	11,23	3,00	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	23450	22 000	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	7 500	6 800	kg PM 2,5 (ekw.)	Spadkowy 

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw wskaźników monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Włodawa.

Tabela 9. Wybrane wskaźniki monitorowania realizacji MOF Włodawa.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2025	Wartość docelowa dla roku 2035*	Jednostka miary	Przewidywany trend
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	0	2	szt.	Wzrostowy 
	udział sołectw obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym w liczbie wszystkich sołectw	15	25	%	Wzrostowy 
Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Włodawa	50	100	%	Wzrostowy 

	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę chodników w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Włodawa	50	100	%	Wzrostowy 
Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	liczba parkingów B+R i P+R	0	2	szt.	Wzrostowy 
	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Włodawa	0	2	szt.	Wzrostowy 
Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Włodawa	39,4	60,0	km	Wzrostowy 
Zeroemisyjny transport zbiorowy	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	0	12	%	Wzrostowy 
Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	0	2	szt.	Wzrostowy 

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring realizacji planu do roku 2035 powinien odbyć się minimum dwukrotnie. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego MOF Włodawa w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane powinny być przekazane do koordynatora prac nad SUMP, w celu ich wspólnego zestawienia i przygotowania raportu z postępu realizacji wdrażania Planu przez MOF Włodawa.

Poniżej w tabeli przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Tabela 14. Definicje wskaźników monitorowania realizacji MOF Włodawa.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki rezultatu			
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców MOF Włodawa, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla miast MOF Włodawa dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 6 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin MOF Włodawa dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 18:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę	Pomiary własne JST
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w MOF Włodawa	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tys. mieszkańców	Policja/BDL GUS
3	Cykl emisji CO₂	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST MOF Włodawa lub wyniki publikowane przez GIOŚ
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w miastach MOF Włodawa	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST MOF Włodawa lub wyniki publikowane przez GIOŚ

Wskaźniki produktu			
1	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – przystanków komunikacyjnych różnych rodzajów transportu publicznego (np. komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, kolejowej, autobusowej) zlokalizowanych w MOF Włodawa. Wskaźnik prezentowany łączną liczbą obiektów w MOF Włodawa.	JST MOF Włodawa
2	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Włodawa	Długość w km zmodernizowanych, wyremontowanych dróg, ulic, w ramach, których przebudowano/ wybudowano dodatkowo drogę rowerową, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2025 r. Wskaźnik prezentowany w liczbie kilometrów nowych/ zmodernizowanych/ wyremontowanych dróg ulic w ramach, których przebudowano/ wyremontowano/ wybudowano drogę rowerową np. 10 kilometrów	JST MOF Włodawa
3	liczba parkingów B+R i P+R	Liczba parkingów P+R oraz parkingów B+R wybudowanych w JST MOF Włodawa łącznie. W przypadku, kiedy inwestycja w danej lokalizacji obejmuje parking P+R oraz B+R, należy liczyć je osobno jako dwa parkingi. Wynik podawany jest łącznie dla całego OF i obejmuje sumę wszystkich parkingów P+R oraz B+R w danym roku	JST MOF Włodawa
4	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Włodawa	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST MOF Włodawa prezentowana łącznie dla MOF Włodawa. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę – nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu	JST MOF Włodawa

5	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Włodawa	Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszko-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych). Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w MOF Włodawa	JST MOF Włodawa
6	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	Liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych (autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6, autobusy z silnikami elektrycznymi, silnikami napędzanymi wodorem oraz z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6D i wyższą) we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w MOF Włodawa	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w MOF Włodawa
7	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla MOF Włodawa, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład MOF Włodawa. Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot. organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy MOF Włodawa np. 2 porozumienia	JST MOF Włodawa

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami Planu zaktualizują obowiązujący Plan.

Miejski Obszar Funkcjonalny Włodawa rozwija się w zmieniających się uwarunkowaniach. Po zakończeniu cyklu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wymienić się doświadczeniami i opiniami z mieszkańcami, aby ocenić, co poszło dobrze, a co nie, oraz zidentyfikować i rozważyć nowe problemy i wyzwania. Należy mieć świadomość tego, że koniec procesu planowania jest jednocześnie jego **początkiem, a proces Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest cyklem, którego siłą napędową jest dążenie do ciągłego rozwoju.**

