



Stowarzyszenie
na Rzecz Wsparcia Rozwoju
Gmin Powiatu Wałęckiego



TRAKO
PROJEKTY TRANSPORTOWE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałęckiego Obszaru Funkcjonalnego (*SUMP WOF*)

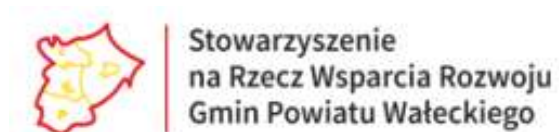


Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50 - 305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:



Stowarzyszeniem na Rzecz Wsparcia Rozwoju Gmin
Powiatu Wąteckiego
ul. J. Dąbrowskiego 17, 78-600 Wątecz,
email: m.draus@stowarzyszenie.powiatwalecki.pl
<https://stowarzyszenie.powiatwalecki.pl/>

Wrocław, wrzesień 2025 r.

Spis treści

1	Streszczenie	7
2	Wstęp	14
3	Wnioski z diagnozy stanu mobilności w WOF	17
3.1	Zachowania i oczekiwania transportowe w WOF	17
3.2	Stan mobilności w WOF	19
3.2.1	Mocne strony mobilności w WOF	20
3.2.2	Słabe strony mobilności w WOF	20
3.2.3	Szanse mobilności w WOF	22
3.2.4	Zagrożenia mobilności w WOF	23
4	Obszary interwencji SUMP WOF	24
5	Scenariusze rozwoju mobilności w WOF	27
5.1	Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)	28
5.2	Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej	29
5.3	Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego	30
5.4	Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy	31
5.5	Wybór scenariusza rozwoju do realizacji SUMP WOF	32
6	Wizja i cele SUMP WOF	35
6.1	Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych	35
6.2	Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP WOF	36
6.3	Cele Strategiczne SUMP WOF	38
6.3.1	Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	39
6.3.2	Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	40
6.3.3	Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	40
6.3.4	Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	41
6.3.5	Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	42
6.3.6	Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	42
6.3.7	Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	43
6.3.8	Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	43
7	Zasady realizacji SUMP WOF	44
7.1	Działania realizujące Cele Strategiczne SUMP WOF	48

7.1.1	Działania realizujące Cel Strategiczny 1.....	49
7.1.2	Działania realizujące Cel Strategiczny 2.....	50
7.1.3	Działania realizujące Cel Strategiczny 3.....	53
7.1.4	Działania realizujące Cel Strategiczny 4.....	57
7.1.5	Działania realizujące Cel Strategiczny 5.....	60
7.1.6	Działania realizujące Cel Strategiczny 6.....	61
7.1.7	Działania realizujące Cel Strategiczny 7.....	62
7.1.8	Działania realizujące Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	63
7.2	Zestawy działań realizujących SUMP WOF	65
7.2.1	Pakiety działań realizujących SUMP WOF	67
7.2.2	Pozostałe działania realizujące SUMP WOF	71
7.3	Podmioty zaangażowane w realizowanie działań SUMP WOF	74
7.4	Źródła finansowania realizacji działań SUMP WOF	77
8	Monitorowanie realizacji SUMP WOF	80
8.1	Wskaźniki realizacji produktu SUMP WOF	83
8.2	Wskaźniki rezultatu SUMP WOF	94
9	Spis rysunków	99
10	Spis tabel	100

Słowniczek

All red: System Dyscyplinowania Kierowców, którego zadaniem jest wymuszenie na kierowcach poruszanie się z prędkością dozwoloną na danym odcinku drogi – większa prędkość powoduje włączenie sygnału czerwonego, wymuszając tym na kierowcy zatrzymanie się przed sygnalizatorem

BEV: (ang. Battery Electric Vehicle) w pełni elektryczny pojazd, który używa do napędu wyłącznie energii elektrycznej, przechowywanej w bateriach

B+R: (ang. Bike and Ride), podróż łączona rower – transport publiczny: (podjedź rowerem) i ZAPARKUJ (na parking) i JEDŹ DALEJ (transportem publicznym)

CNG: (ang. compressed natural gas), sprężony gaz ziemny stosowany do napędu pojazdów silnikowych

Diagnoza WOF: Raport Diagnostyczno-Strategiczny sytuacji mobilnościowej w Wateckim Obszarze Funkcjonalnym

DK: droga krajowa

DMC: dopuszczalna masa całkowita pojazdu

droga dla pieszych: (chodnik) droga lub część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i UWR oraz do pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymywania lub postoju pojazdów

droga dla rowerów: (trasa rowerowa) droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnog elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie Prawo o ruchu drogowym – ruchu pieszych i UWR

droga dla pieszych i rowerów: (ciąg pieszo-rowerowy) droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnog elektrycznych oraz UTO i UWR

DW: droga wojewódzka

droga zamiejska: droga klasy technicznej A, S, GP, G, Z, L, D niebędąca ulicą

FCEV: (ang. Fuel Cell Electric Vehicles) pojazd elektryczny z napędem na ogniwa paliwowe – z silnikiem napędzanym wodorem

GDDKiA Szczecin: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie

Gminy WOF: Miasto i Gmina Cztopa, Gmina i Miasto Mirosławiec, Gmina i Miasto Tuczo, Gmina Wiejska Wątcz

GPR: Generalny Pomiar Ruchu

GUS/BDL: Główny Urząd Statystyczny / Bank Danych Lokalnych

HEV: (ang. Hybrid Electric Vehicle) pojazd z silnikiem spalinowym oraz z napędem elektrycznym, bez możliwości ładowania baterii z sieci elektrycznej.

JST: jednostka samorządu terytorialnego

JST WOF: Gmina Miejska Wątcz, Miasto i Gmina Cztopa, Gmina i Miasto Mirosławiec, Gmina i Miasto Tuczo, Gmina Wiejska Wątcz oraz Powiat Watecki

K+R: (ang. Kiss and Ride) miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby, lub osób korzystających z transportu publicznego

LK: linia kolejowa

LNG: (ang. liquefied natural gas) skroplony gaz ziemny stosowany jako paliwo do pojazdów

MHEV: (ang. Mild Hybrid Electric Vehicle) pojazd wykorzystujący niewielki silnik elektryczny wspomagający silnik spalinowy

Miasto Wątcz: Gmina Miejska Wątcz

Miasta WOF: Miasto Wątcz, miasto Cztopa, miasto Mirosławiec, miasto Tuczo

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy

organizator ptz: organizator publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej

osoby ze szczególnymi potrzebami: osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, a także osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi oraz z małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne

PHEV: (ang. Plug-in Hybrid Electric Vehicle) pojazd hybrydowy typu plug-in z silnikiem spalinowym i elektrycznym, który można ładować z sieci elektrycznej

POG: Plan ogólny gminy

p.p.: punkt procentowy – jednostka różnicy między wielkościami podanymi w procentach

projektowanie uniwersalne: projektowanie infrastruktury dostępnej dla każdego – użytecznej dla wszystkich, elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsłudze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregującej (niestygmatyzującej w żaden sposób) użytkowników ze względu na ich ograniczenia (dot. osób ze szczególnymi potrzebami, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami – ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi)

ptz: publiczny transport zbiorowy

ruch rowerowy na jezdni: pasy rowerowe, kontrapasy rowerów, kontraruch rowerowy

SUMI: (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dla SUMP, służące do określania mocnych i słabych stron systemów mobilności oraz do wskazania obszarów wymagających poprawy

SULP: (ang. Sustainable Urban Logistics Plan) plan strategiczny mający na celu zrównoważone zaspokajanie potrzeb ludzi i przedsiębiorstw w zakresie mobilności towarowej, stanowiący wsparcie dla JST w programowaniu i zarządzaniu przepływami towarów w miastach oraz na ich obszarach funkcjonalnych, wykorzystując metodykę i wytyczne opracowane dla SUMP, z którym powinien być zintegrowany

SUMP WOF: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wateckiego Obszaru Funkcjonalnego

suikzp: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

TOD: (ang. transit-oriented development) rozwój struktur zurbanizowanych zorientowany na transport publiczny (tj. w odległości nie większej niż 2 km od kluczowych linii ptz) – element planowania przestrzennego i urbanistycznego

trasa rowerowa: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerowy na jezdni (nie obejmuje turystycznych tras / szlaków rowerowych)

ulica: droga klasy technicznej GP, G, Z, L, D, otoczona terenami zabudowy lub terenami przeznaczonymi pod zabudowę

UTK: Urząd Transportu Kolejowego

UTO: urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnog elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe

UWR: urządzenie wspomagające ruch – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni

węzeł przesiadkowy: miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz, wyposażone w pełną funkcjonalną infrastrukturę przystankową, infrastrukturę około przystankową oraz w parkingi P+R, B+R oraz K+R

Wizja Zero: dążenie do zmniejszenia liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych, oraz ciężko rannych w nich

WOF: Watecki Obszar Funkcjonalny

ZZDW: Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

ZKM: Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o w Wątczu

1 Streszczenie

Tworzenie oraz wdrażanie **planów zrównoważonej mobilności miejskiej** odpowiada na potrzeby rozwiązywania problemów transportowych w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych oraz w aglomeracjach. Zrównoważona mobilność w WOF stanowić ma remedium na zdominowane przez ruch samochodowy przemieszczanie się mieszkańców WOF po całym obszarze WOF. Wynika to także z konieczności oszczędzania energii oraz troski o środowisko, w którym żyjemy oraz klimat.

Proces tworzenia **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałęckiego Obszaru Funkcjonalnego** z perspektywą do 2035 roku i horyzontalnie do roku 2040 obejmuje cztery etapy: **etap I** – przygotowanie i analiza – wykonana **Diagnoza WOF**, **etap II** – rozwój strategii, **etap III** – planowanie działań oraz **etap IV** – wdrażanie i monitorowanie.

Etap IV realizacji SUMP WOF jest sygnałem, że istotne jest nie tylko planowanie zmian w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, ale także skuteczne jest wdrażanie działań ustalonych w SUMP WOF oraz sprawdzanie postępów jego realizacji, co wymaga określenia horyzontu czasowego. Dlatego ustalone zostały ramy wdrażania SUMP WOF, które obejmują:

- **określenie celów strategicznych w horyzoncie do 2040 roku**, specyficznych dla obszaru WOF i wpisujących się równocześnie w cele unijnej oraz krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych,
- **operacjonalizację celów strategicznych w perspektywie do 2035 roku**, co łączy w sobie (w przelocie na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań służących realizacji danego celu) kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych i planistycznych.

Celem planowanych zmian wynikających z SUMP WOF ma być zwiększenie wykorzystywania alternatywnych wobec samochodów osobowych środków transportu na dłuższe dystanse, w szczególności transportu zbiorowego, głównie w dojazdach do Miasta Wałcz (miasta rdzennego WOF oraz głównego generatora ruchu i ośrodka społeczno-gospodarczego oraz administracyjnego dla całego obszaru WOF) oraz do siedzib każdej z Gmin WOF i z nich do siedziby Powiatu Wałęckiego.

Na krótsze dystanse (w ramach podróży niedalekich) w SUMP WOF promowana jest aktywna mobilność rowerem, a lokalnie na krótkie odległości – także pieszo.

Zmniejszenie częstotliwości korzystania z samochodów poprawi jakość życia mieszkańców WOF oraz zminimalizuje emisję gazów, pyłów i hałasu komunikacyjnego, co z kolei wpłynie korzystnie na poprawę stanu ich zdrowia.

Diagnoza stanu mobilności w WOF wykazała przede wszystkim, że w ostatnich latach widoczny jest wyraźnie odczuwalny **spadek liczby mieszkańców WOF**, w tym szczególnie liczby ludności w wieku produkcyjnym, przy jednoczesnym **wzroście udziału osób w wieku poprodukcyjnym** – co potwierdza **postępujący proces starzenia się społeczeństwa**. W 2023 roku grupa seniorów stanowiła **25%** wszystkich mieszkańców WOF – więcej w porównaniu z grupą osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiącej już tylko **17%** mieszkańców WOF, a wyraźnie widoczne jest to w Mieście Wałcz.

Tak postępujące procesy wpływają na mobilność mieszkańców WOF, zwiększając zapotrzebowanie przemieszczania się po WOF przez osoby starsze z wykorzystaniem transportu publicznego. Natomiast obecnie niedostateczna oferta transportu publicznego, szczególnie autobusowego, powoduje konieczność korzystania przez mieszkańców WOF z własnego transportu (głównie z samochodu osobowego).

Wyniki badań zachowań i oczekiwań mieszkańców WOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po WOF, prezentujące stan mobilności na II kwartał 2025 roku wskazują, że 67% mieszkańców Wałcza realizuje podróże obligatoryjne wyłącznie w obrębie miasta. Zaledwie 11% tych podróży odbywa się w kierunku gmin Człopa, Mirosławiec i Tuczo, natomiast 22% mieszkańców Wałcza podróżuje do gminy Wałcz. Wśród Gmin WOF, największy odsetek podróży obligatoryjnych do miasta Wałcz odbywa się z gminy Wałcz (55%), z gminy Mirosławiec (15%) oraz z gminy Tuczo (8%). Wartości te wskazują na dominację ruchu wewnątrzgminnego w ramach podróży obligatoryjnych, szczególnie w gminie Tuczo (75%) oraz w gminie Mirosławiec (65%).

W ramach podróży obligatoryjnych mieszkańcy WOF najczęściej przemieszczają się: samochodem własnym (43%), pieszo (19%), rowerem własnym (14%) oraz komunikacją miejską (8%). Oczekiwana przez nich zmiana sposobu przemieszczania się po WOF polegać miałyby na zwiększeniu podróży publicznym transportem zbiorowym o 23% oraz na zmniejszeniu podróży samochodem własnym o 22%. Najistotniejszą przeszkodą uniemożliwiającą mieszkańcom WOF zmianę dotychczasowego środka transportu w podróżach obligatoryjnych jest niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (21%). Samochodu nie posiada tylko 10% gospodarstw domowych w WOF, natomiast 51% z nich posiada jeden lub dwa samochody.

Tylko 45% mieszkańców WOF byłoby zainteresowanych uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po WOF, co może być wyraźnym efektem niedostatecznych działań JST WOF w tym obszarze mobilności.

W ramach konsultacji społecznych z mieszkańcami WOF, interesariuszami SUMP WOF oraz z JST WOF odbyły się trzy warsztaty. Podczas pierwszego z nich oceniono, które z 7 obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF są najistotniejsze, co pozwoliło na priorytetyzację kierunków działań. W drugim dla każdego z czterech scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF dokonano oceny pod kątem, czy prawidłowo rozwija się w nim każdy z 7 obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, w szczególności te, które zostały wskazane w poprzednich warsztatach jako najistotniejsze. Trzecim zadaniem było stworzenie wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF.

Uczestnicy konsultacji społecznych w ramach pierwszego zadania wskazali jako zdecydowanie najistotniejsze z 7 obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF cztery obszary w kolejności od najważniejszego: 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, 3. Budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej i pieszej oraz 4. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność. Natomiast najmniej znaczenie dla nich miały dwa obszary: 6. Działanie edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne i 7. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej. Jako najbardziej oczekiwana przez mieszkańców WOF forma przemieszczania się po WOF wskazana została atrakcyjna i funkcjonalna komunikacja zbiorowa, wspomagana aktywną mobilnością pieszą i rowerową.

Podczas drugiego zadania oceniono wspólnie cztery scenariusze rozwoju mobilności WOF: Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU), Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej, Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego, Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy, wskazując, że najbardziej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF jest najwyżej oceniony Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego.

Drugim najwyżej ocenionym był Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej. Natomiast jako najmniej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF był oceniony najniżej Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU).

Trzecim zadaniem była wspólna praca nad wypracowaniem treści wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF. Zebrane postulaty i hasła (w postaci pojedynczych słów, wyrażen i całych zdań) oraz wnioski z pozostałych prac warsztatowych zostały wykorzystane do budowy wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF i stworzenia niniejszego SUMP WOF.

W toku prac nad SUMP WOF w Diagnozie WOF przeprowadzona została analiza SWOT, wskazującą najistotniejsze cechy dla wszystkich obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF pod względem jakości ich funkcjonowania oraz znaczenia dla mieszkańców WOF. Za **najistotniejsze mocne strony mobilności w WOF** uznano m.in.:

- wielkość Miast WOF pozwalająca załatwić podstawowe sprawy do 15 minut pieszo lub szybciej rowerem – miasta kompaktowe, miasta 15-minutowe,
- obsługę w dni robocze autobusowym transportem zbiorowym 80% miejscowości w Gminach WOF,
- funkcjonującą obwodnicę Miasta Wałcz w ciągu drogi ekspresowej S10,
- realizację kolejnych odcinków drogi ekspresowej S10, co pozwoli na całkowite przeniesienie ruchu tranzytowego w całości poza wszystkie miasta i miejscowości w WOF na obecnym przebiegu DK10,
- realizację w ciągu DK22 obwodnic Rusinowa, Prusinówka, Strączna i Wałcza oraz Szwecji, a także planowana budowa obwodnica Człopy,

Za **najistotniejsze słabe strony mobilności w WOF** uznano m.in.:

- brak integracji taryfowej i biletowej pomiędzy autobusowymi liniami ptz w WOF oraz pomiędzy nimi a transportem kolejowym,
- brak obsługi w dni wolne autobusowym transportem zbiorowym, oprócz Miasta Wałcz (w soboty i w niedziele) oraz dwóch miejscowości w gminie Wałcz (tylko w soboty) pozostałych miejscowości w Gminach WOF,
- brak połączenia linią Kolei Wielkopolskich do Piły – najbliższego dla WOF dużego ośrodka społeczno-gospodarczego, a następnie do Poznania,
- bardzo niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF – w roku 2023 wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców, wynoszący 19,9, który był blisko czterokrotnie większy od wskaźnika dla województwa zachodniopomorskiego i kraju,
- brak prowadzonych kampanii edukacyjnych i promocyjnych traktujących o zrównoważonej mobilności w aspekcie przemieszczania się po WOF i ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i zdrowie człowieka, kierowanych do różnych grup mieszkańców WOF, w tym szczególnie do przedszkolaków i uczniów oraz do seniorów.

Jako **najistotniejsze szanse dla mobilności w WOF** określono:

- rozwój mobilności aktywnej w WOF w oparciu o podróże bliskie realizowane na krótkie odległości pieszo w Miastach WOF i w miejscowościach, a na dłuższe – rowerem, skorelowane z atrakcyjnym autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym w WOF, z minimalizowaniem używania samochodów,
- utworzenie jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego w WOF w przewozach autobusowych w formule preferowanego związku powiatowo-gminnego, lub związku międzygminnego, celem integracji rozkładowej i taryfowej transportu autobusowego w WOF,
- uspokajanie ruchu w centrum Miast WOF po wybudowaniu drogi ekspresowej S10 i obwodnic w ciągu DK22, celem ograniczenia liczby wjeżdżających pojazdów oraz zminimalizowania przejazdów tranzytowych (miejskich i międzyosiedlowych), a także możliwości kameralizowania ulic i przywracania przestrzeni pieszym,
- wprowadzanie zmian organizacji ruchu na ulicach i drogach zamiejskich w WOF (szczególnie na DK10, która na całym swoim przebiegu będzie zastąpiona drogą ekspresową S10 i na odcinkach DK22 zastąpionych obwodnicami), celem jak najszybszego uzyskania pozytywnych efektów w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów,
- opracowanie i wdrożenie jednolitej polityki parkingowej w WOF oraz uporządkowanie parkowania i ograniczenie lub co najmniej minimalizowanie wykorzystywania pod parkingi obszarów nieprzeznaczonych.

Jako **najistotniejsze zagrożenia dla mobilności w WOF** wymieniono:

- wzrost udziału grupy osób w wieku poprodukcyjnym, która w 2024 stanowiła już 25% wszystkich mieszkańców WOF (20% w roku 2017), szczególnie w porównaniu do niższego 58% udziału grupy osób wieku produkcyjnym (62% w roku 2017) i 17% udziału grupy osób w wieku przedprodukcyjnym (18% w roku 2017), co wyraźnie wskazuje na postępujący proces starzenia się społeczeństwa w WOF,
- mentalność społeczna jeszcze niestety bardziej ukierunkowana na przemieszczanie się po WOF tylko lub głównie samochodem osobowym, wynikająca z braku oraz niskiego poziomu edukacji, marketingu oraz informacji o innych możliwościach alternatywnego wobec samochodu osobowego przemieszczania się po WOF,
- pogarszanie się sytuacji finansowej budżetów JST WOF, utrudniającej realizację zaplanowanych działań, w tym inwestycji infrastrukturalnych i związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską,
- spadek poziomu dofinansowania z funduszy UE i z programów krajowych oraz wojewódzkich,
- niedostateczne rozwijanie oferty publicznego transportu zbiorowego i infrastruktury pieszej oraz rowerowej w relacjach po Miastach i Gminach WOF, oraz pomiędzy nimi (w tym szczególnie do Miast WOF), które skutkować może dalszym zwiększaniem podróży po WOF realizowanych samochodem.

W SUMP WOF powstającym ramach partycypacji społecznej wskazano obszary strategiczne wynikające z **Diagnozy WOF**. Są to w kolejności od najistotniejszego: – **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** (ocena **4,4**), **Rozwój publicznego transportu zbiorowego** (ocena **4,2**), **Rozwój aktywności mobilnej** (ocena **4,0**), **Integracja polityki przestrzennej z transportową** (ocena **1,9**), **Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat** (ocena **1,5**), **Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności** (ocena **1,4**) i **Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej** (ocena **1,0**).

Następnie dokonano ich analizy, wstępnie wypracowano działania zaradcze oraz wspólnie wypracowano oczekiwane scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF. Pozwoliło to na wyznaczenie Celów Strategicznych SUMP WOF możliwych do realizacji do roku 2040. W toku konsultacji społecznych wskazano najistotniejsze działania zaradcze niwelujące zdiagnozowane w **Diagnozie WOF**.

Z wypracowanych czterech **Scenariuszy realizacji SUMP WOF**:

- **Scenariusz 1: Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)**, opierający się na zachowaniu obecnego tempa i zakresu realizacji działań z zakresu transportu i mobilności w WOF, czyli bez realizacji dodatkowych zadań wynikających z SUMP WOF, jako scenariusz referencyjny, tzw. „*Business as Usual*”, posiłkujący się analizami istniejącego stanu transportu w WOF.
- **Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej** zakładający, że JST WOF będą wspólnie działać w zakresie stworzenia atrakcyjnego i zintegrowanego systemu mobilności aktywnej, opartego przede wszystkim o zwarte planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do lokalnych przedszkoli i szkół, a także miejsc handlu i usług, zlokalizowanych na osiedlach mieszkalnych w Miastach WOF oraz w większych miejscowościach w Gminach WOF w zasięgu do 5-15 minut pieszo lub do 15 minut rowerem.
- **Scenariusz 3: Poprawa oferty transportu zbiorowego** zakładający, że Miasto Wałcz – miasto rdzenne WOF, będzie głównym celem podróży rozpoczynających się w jego obszarze funkcjonalnym, istotny będzie także ruch międzydzielnicowy w samym Mieście Wałcz, natomiast mając na uwadze potrzebę zapewnienia alternatywnego do samochodowego sposobu podróżowania na większe odległości, konieczna jest istotna poprawa oferty transportu zbiorowego na obszarze WOF.

- **Scenariusz 4: Zeroemisyjny ruch samochodowy** zakładający realizację działań ukierunkowanych na transformację istniejącego transportu samochodowego w WOF, w tym towarowego, na zero- i niskoemisyjny, a mając na uwadze negatywny wpływ transportu samochodowego na emisję hałasu i trujących spalin, konieczna będzie sukcesywna wymiana samochodów, autobusów i flot pojazdów JST WOF na zero- lub niskoemisyjne i ograniczanie ich wykorzystywania w niektórych rejonach WOF (np. w centrach Miast WOF, na obszarach zabytkowych i chronionych), ważne będzie uspokajanie ruchu drogowego na osiedlach mieszkaniowych, a dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapotrzebowanie na przestrzeń miejską realizowana będzie zgodnie z dotychczasowym trendem.

Biorąc pod uwagę istotność 8. kluczowych Obszarów Strategicznych mobilności w WOF, wspólnie oceniono, że najbardziej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF jest **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**.

Opracowanie **wizji zrównoważonej mobilności dla WOF** jest jednym z najważniejszych elementów tworzenia SUMP WOF. Wpisuje się ona w ramy strategiczne wyznaczone przez kluczowe dokumenty strategiczne przyjęte przez JST WOF, w szczególności w ich strategię rozwoju. **Wizję zrównoważonej mobilności dla WOF** w perspektywie do 2035 roku określono następująco: „**Watecki Obszar Funkcjonalny to region, w którym funkcjonuje bezpieczny i zrównoważony system mobilności miejskiej, który sprzyja zarówno mieszkańcom, jak i środowisku naturalnemu**”. Tak sformułowana wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w WOF – publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, a także istotne dla mieszkańców WOF aspekty zrównoważonego rozwoju, w tym – ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

Wyznaczone zostały także cele zrównoważonej mobilności miejskiej dla JST WOF w postaci **8. Celów Strategicznych SUMP WOF**, które są zgodne w zakresie wymogów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zgodne z celami strategicznymi i kierunkami interwencji w aktualnie obowiązujących strategiach lokalnych i regionalnych, a także nawiązują do strategii krajowych oraz europejskich:

- **Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF,**
- **Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków,**
- **Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego,**
- **Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej,**
- **Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność,**
- **Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin,**
- **Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne,**
- **Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw,**

Realizacja każdego z powyższych 8 Celów Strategicznych SUMP WOF w różnym stopniu, ale także w zróżnicowanym horyzoncie czasowym – w perspektywie do roku 2035 i horyzontalnie do roku 2040, przyczyni się do obniżania emisji z sektora transportu oraz do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cele Strategiczne SUMP WOF zostały **rozwinęte i doprecyzowane w postaci działań je realizujących**, z których **najważniejsze** dla mieszkańców WOF oraz dla Interesariuszy SUMP WOF i dla JST WOF, zostały połączone w trzech funkcjonalnych **Pakietach działań realizacyjnych SUMP WOF**, dedykowanych osobno dla **Miasta Wałcz**, osobno dla **Gmin WOF** i osobno dla **Powiatu Wałeckiego**.

Spośród wszystkich działań w drodze konsultacji społecznych wybrano w ramach każdego z 8 Celów Strategicznych SUMP WOF te działania, które uzyskały największe wartości priorytetu realizacji oraz priorytetu wykonalności (liczby wszystkich wskazań dla danego zadania), uzupełnione wagą istotności danego obszaru strategicznego SUMP WOF dla **Obszarów Interwencji SUMP WOF** – osobno dla **Rdzienia WOF**, osobno dla **Obszaru Gmin WOF** i osobno dla **Obszaru powiatu waleckiego**. Powstała w ten sposób priorytetyzacja działań dla Miasta Wałcz, dla Gmin WOF i dla Powiatu Wałeckiego, wskazująca na zadania, które są:

- **ważne i pilne** – **obligatoryjne** dla JST WOF, mające **największy priorytet realizacji**, do realizacji **od razu**, ale nie dalej niż **do 2035 roku**,
- **ważne, ale niepilne** – **obligatoryjne** dla JST WOF, mające **niższy priorytet realizacji**, zaplanowane do realizacji – **najlepiej do roku 2035**, ale **nie dalej niż do 2040 roku**,
- **nieważne, ale pilne** – **fakultatywne** do realizacji przez JST WOF, **niemające priorytetu realizacji**, możliwe do realizacji do 2040 roku,
- **nieważne i niepilne** – **fakultatywne** do realizacji przez JST WOF, **nieistotne**, lub **do ograniczenia zakresu**, lub **do rezygnacji** z realizacji zadania, **niemające określonego horyzontu czasowego** ich realizacji,

które zostały wskazane na poniższych diagramach Eisenhowera osobno dla Miasta Wałcz, dla Gmin WOF i dla Powiatu Wałeckiego, w odpowiednim polu istotności ich realizacji. Główne działania SUMP WOF w trzech dedykowanych pakietach – w **Pakiecie działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wałcz**, w **Pakiecie działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF** i w **Pakiecie działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego** to działania wybrane jako najistotniejsze z grupy działań **ważnych i pilnych** oraz z grupy działań **ważnych, ale niepilnych** (pogrubione numery działań w tabelach poniżej), wskazane do realizacji w ramach poszczególnych celów operacyjnych.

Tab. 1.1 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Miasta Wałcz

PILNE	WAŻNE		NIEPILNE
	1.1.; 1.2.; 2.1.; 2.4.; 3.2.; 3.3.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 4.2.; 4.3.	1.3.; 1.4.; 2.2.; 2.3.; 3.1.; 3.7.; 4.1.; 5.1.; 5.2.; 5.3.; 6.3.; 7.2.; 7.3.; 8.2.	
	6.2.; 7.1.; 7.4.; 8.1.; 8.3.	6.1.	
NIEWAŻNE			

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 1.2 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Gmin WOF

PILNE	WAŻNE		NIEPILNE
	1.1.; 1.2.; 2.1.; 2.2.; 3.2.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 3.7.; 4.1.; 4.2.; 4.3.	1.3.; 1.4.; 2.3.; 2.4.; 3.1.; 3.3.; 5.1.; 5.2.; 5.3.; 6.3.; 7.2.; 7.3.; 8.2.	
	7.1.; 7.4.; 8.1.; 8.3.	6.1.; 6.2.	
NIEWAŻNE			

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 1.3 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Powiatu Wąteckiego

PILNE	WAŻNE		NIEPILNE
	1.1.; 1.2.; 2.1.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 3.7.; 4.1.; 4.2.; 4.3.	1.3.; 3.1.; 3.2.; 5.2.; 6.3.; 7.2.; 7.3.; 8.2.	
	1.4.; 2.2.; 2.3.; 2.4.; 3.3.; 7.4.; 8.1.	6.1.	
	NIEWAŻNE		

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wątcz, Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF i Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wąteckiego, ukierunkowane są na perspektywę do roku 2035, a wchodzące w jego skład działania zostały wskazane przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF, jako kluczowe dla poprawy stanu mobilności w WOF. Ich realizacja przyczyni się do szybszego osiągnięcia przypisanych im w SUMP WOF 8. Celów Strategicznych SUMP WOF oraz do zaspokojenia potrzeb mobilnościowych mieszkańców WOF i dbałości o ich zdrowie, przy uwzględnieniu zasad i wymogów ochrony środowiska naturalnego oraz klimatu.

Szczególnie istotne dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF jest cykliczne monitorowanie postępu realizacji SUMP WOF. Pozwoli to sprawdzać, w jakim stopniu są zaspokajane potrzeby mieszkańców WOF a w zakresie obszaru zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zweryfikować, czy działania są właściwie realizowane i czy wdrażanie SUMP WOF następuje zgodnie z przyjętymi założeniami. Podmiotem koordynującym wdrażanie postanowień SUMP WOF będzie **Stowarzyszeniem na Rzecz Wsparcia Rozwoju Gmin Powiatu Wąteckiego**. Zadaniem koordynatora będzie także monitorowanie procesu realizacji SUMP WOF we wszystkich JST WOF, które będą przekazywać informacje na temat realizacji przez siebie postanowień SUMP WOF w formie raportów w określonych latach – w roku 2026, 2029, 2031, 2036 i 2041. Następnie podmiot koordynujący będzie je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji celów SUMP WOF.

2 Wstęp

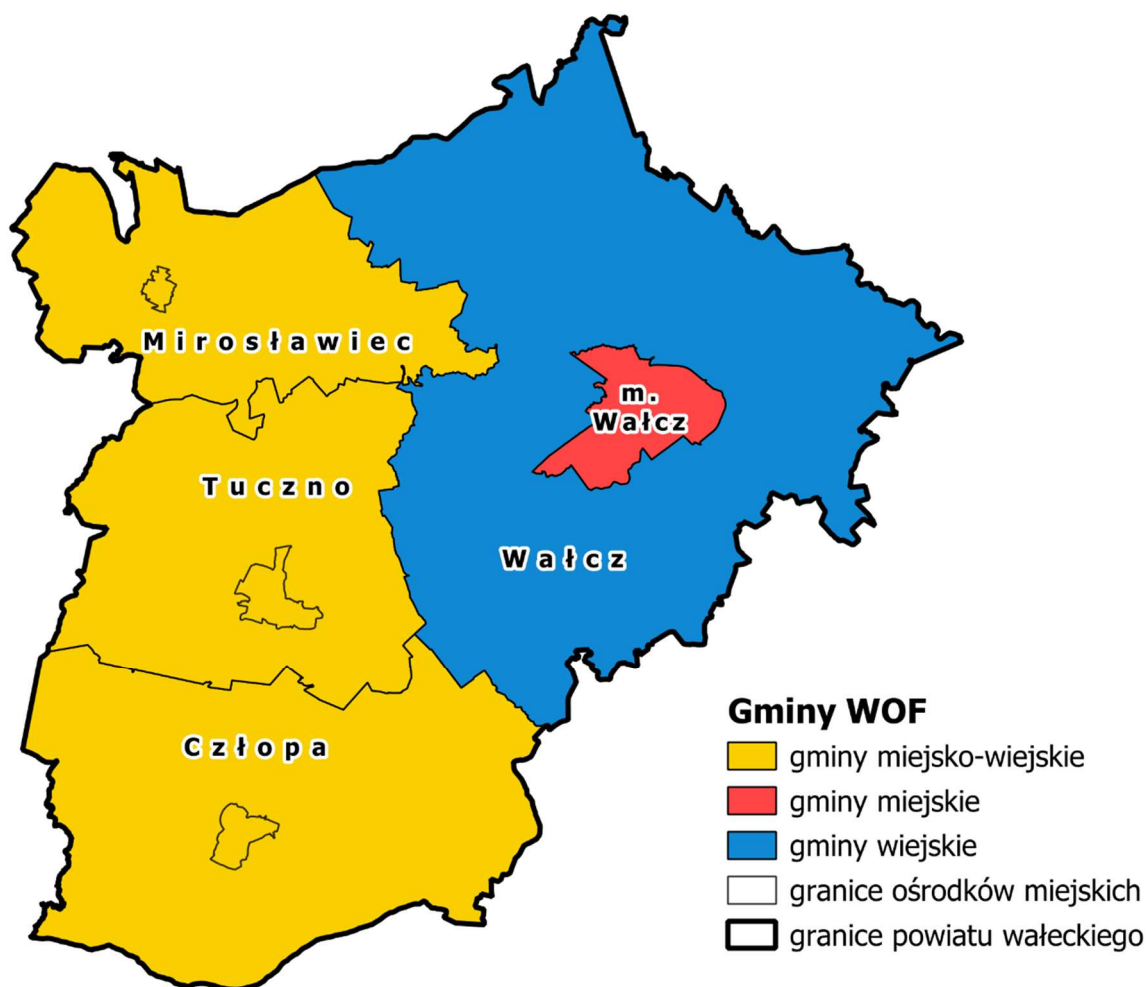
Opracowany jako pierwszy etap **Raport Diagnostyczno-Strategiczny sytuacji mobilnościowej w Wałęckim Obszarze Funkcjonalnym** stanowi dokument będący punktem wyjścia do opracowania niniejszego **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałęckiego Obszaru Funkcjonalnego**.

Pod pojęciem **Wałęckiego Obszaru Funkcjonalnego** rozumiany jest obszar, który:

- pokrywa się w całości z obszarem powiatu wałęckiego, tworzonego przez wszystkie gminy wchodzące w jego skład,
- został częściowo zdelimitowany w **Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030**, jako **Wałęcki Obszar Funkcjonalny**, składający się z: z **Miasta Wałcz** jako ośrodka subregionalnego z jego miejskim obszarem funkcjonalnym obejmującym **Miasto Wałcz** i **Gminę Wałcz**, oraz z jego strefy dalszego oddziaływania obejmującego Gminę Człopa, Gminę Mirosławiec i **Gminę Tuczno**,

w skład którego wchodzi 6 JST WOF:

- **Miasto Wałcz** – miasto rdzenne WOF,
- **Miasto i Gmina Człopa**,
- **Gmina i Miasto Mirosławiec**,
- **Gmina i Miasto Tuczno**,
- **Gmina Wałcz**,
- **Powiat Wałęcki**.



Rys. 2.1 Podział administracyjny WOF

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych stat.gov.pl

Wszystkie 6 JST WOF tworzą także [Stowarzyszenie na Rzecz Wsparcia Rozwoju Gmin Powiatu Wąteckiego – partnerstwo JST WOF](#)¹, którego głównym zadaniem realizowanie przez wszystkie JST WOF kluczowych kierunków rozwoju i interwencji dla wyzwań, których ustalenie pozwoliło na zdefiniowanie misji i celów partnerstwa oraz wskazanie najważniejszych projektów strategicznych do wykonania w WOF.

Zgodnie z [Wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności](#) i [poradnikiem Civitas](#), SUMP WOF, uwzględniając odmienną cechę rdzenia WOF – [Miasta Wątcza](#) i okalającego go obszaru funkcjonalnego – [Gmin WOF](#) wraz z całym [Powiatem Wąteckim](#), oraz indywidualnych cech każdej z JST WOF, ma na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po całym obszarze WOF, obecnie wyraźnie niestety zdominowanego przez wysoki udział indywidualnego ruchu samochodowego.

Dlatego też potrzeba opracowania i realizacji SUMP WOF wynika z konieczności:

- znaczącej poprawy niskiego obecnie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne i na klimat, przy jednoczesnym dążeniu do poprawy jakości życia i poziomu zdrowia mieszkańców WOF.

Zapewnienie mieszkańcom WOF wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca ich zamieszkania wymaga wdrożenia działań minimalizujących uciążliwość odtransportową oraz zmniejszających liczbę koniecznych do zrealizowania dłuższych podróży obowiązkowych (np. dom – praca, dom – szkoła), szczególnie z terenu Gmin WOF do Miasta Wątcza.

Można to osiągnąć także poprzez istotne uatrakcyjnienie podróżowania:

- autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym po całym obszarze WOF:
 - po Mieście Wątcza,
 - w granicach każdej z Gmin WOF,
 - pomiędzy wszystkimi gminami w WOF,
- w zakresie lokalnym, realizując podróże krótkie – pieszo i rowerem.

Przystąpić się temu może lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania (zgodnie z ideą miasta/obszaru 15-minutowego).

Żeby SUMP WOF prawidłowo wskazywał niezbędne i istotne działania, konieczne było prawidłowe wykonanie diagnozy sytuacji mobilnościowej w WOF oraz obecnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców WOF, oraz ich otoczenia funkcjonalno-przestrzennego, w którym żyją i innych determinant wpływających na wybór środka transportu.

Konieczne było także kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych szczebla lokalnego, gminnego i powiatowego) oraz regionalnego (wojewódzkiego), krajowego i unijnego, dotyczących komunikacji, transportu oraz zrównoważonej mobilności miejskiej.

Opracowana [Diagnoza WOF](#) objęła wszystkie zagadnienia związane z funkcjonującymi w WOF systemami transportowymi oraz z przemieszczaniem się po WOF różnymi formami transportu – pieszo, rowerem, hulajnogą, autobusowym i kolejowym transportem publicznym oraz samochodem.

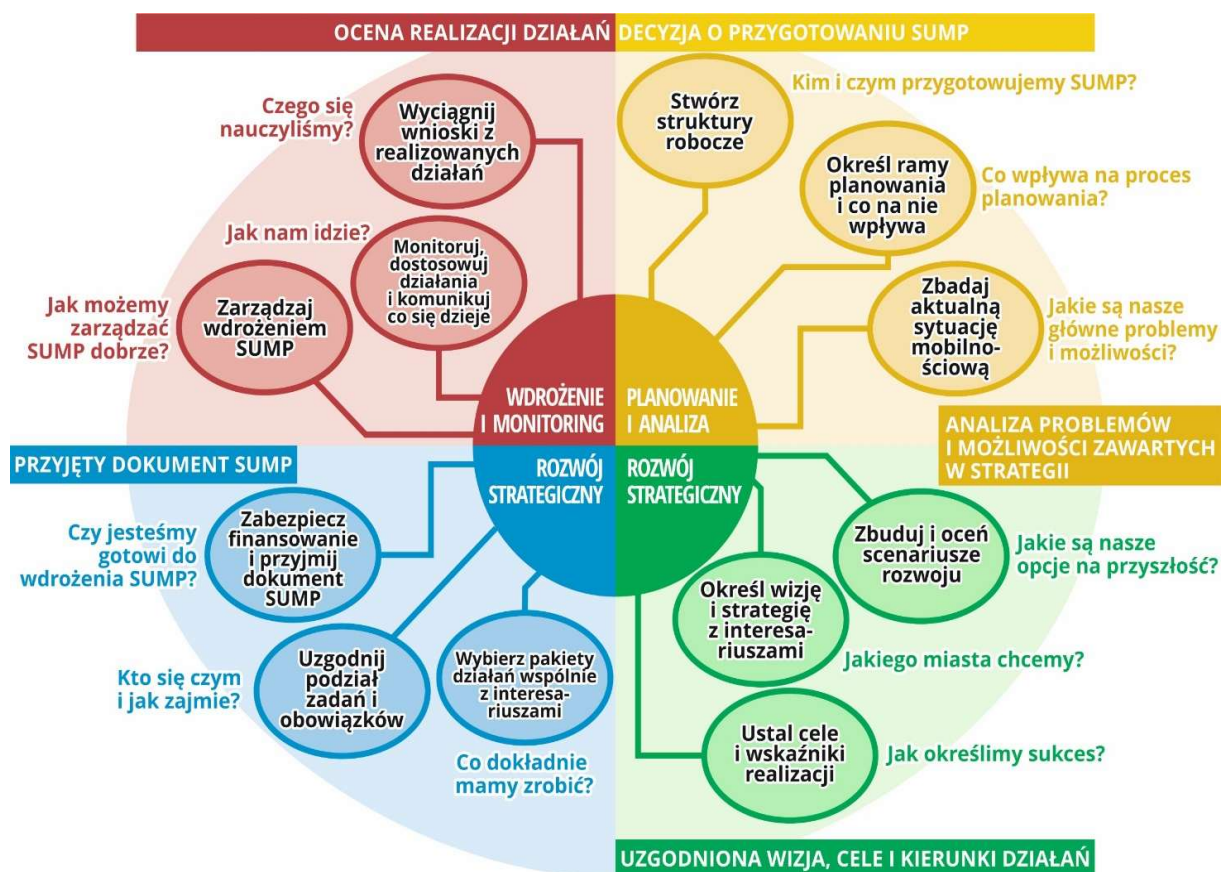
Prawidłowość funkcjonowania zapisów SUMP WOF oraz realizacji wskazanych w nim działań w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, wymagać będzie także partycypacji społecznej.

Przeprowadzone w ramach [Diagnozy WOF](#) badania i konsultacje społeczne, pozwoliły zidentyfikować aktualne oczekiwania mieszkańców WOF i kluczowych Interesariuszy SUMP WOF, a także JST WOF, dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

¹ Uchwała Nr XLI/267/2022 Rady Powiatu w Wątczu z dnia 20 października 2022 r. w sprawie utworzenia stowarzyszenia pod nazwą „Stowarzyszenie na rzecz wsparcia rozwoju gmin powiatu wąteckiego”.

Kluczowym efektem **Diagnozy WOF** dla SUMP WOF jest przede wszystkim opracowanie potencjalnych scenariuszy działań (i wybór jednego do dalszej realizacji), wypracowanie wizji rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF wraz z prawidłowo określającymi ją celami strategicznymi i ustaleniem działań realizujących poszczególne cele strategiczne, wraz z gradacją ich wykonania.

Proces opracowania SUMP WOF, zgodnie z **Wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach – edycja druga**, będzie oparty o cykl 12. kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Niektóre czynności będą wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte będą w jednym kroku i kontynuowane oraz pogłębiane w kolejnym.



Rys. 2.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej

Źródło: Diagnoza WOF

Końcowy projekt SUMP WOF będzie dokumentować cały proces prac nad SUMP zgodnie z ujętym w cyklu SUMP krokami 1–9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać będzie zaplanowany proces dla kroków 10–12.

3 Wnioski z diagnozy stanu mobilności w WOF

3.1 Zachowania i oczekiwania transportowe w WOF

Wyniki badań zachowań i oczekiwań mieszkańców WOF, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po WOF, prezentują stan mobilności na II kwartał 2025 roku. Poniżej przedstawiono kluczowe wyniki pochodzące z Raportu z przeprowadzonych badań zachowań i preferencji mobilnościowych WOF, stanowiącego załącznik do Raportu Diagnostyczno - Strategicznego WOF.

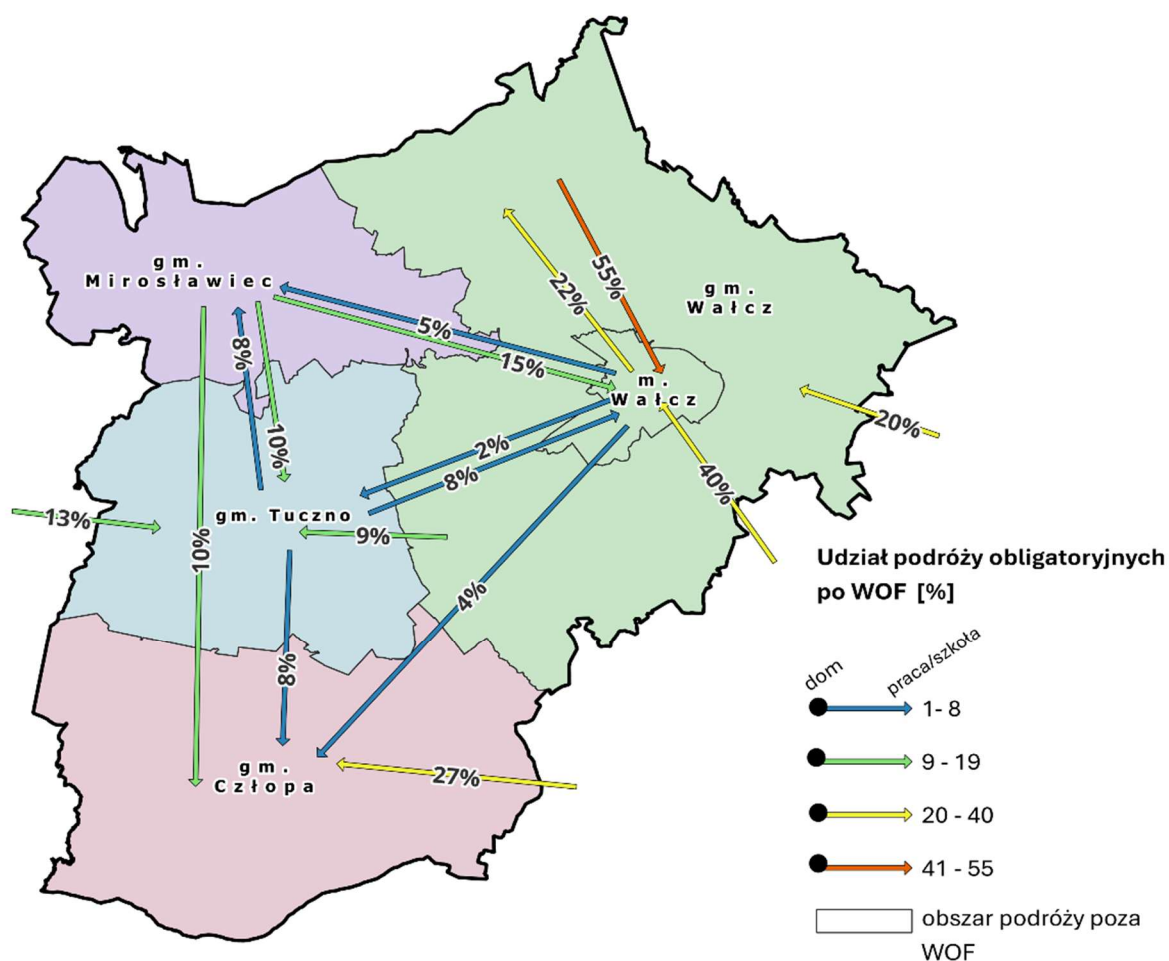
Zgodnie z danymi przedstawionymi na Rys. 3.1, aż **67% mieszkańców Wałcza** realizuje podróże obligatoryjne wyłącznie **w obrębie miasta**. Zaledwie **11% tych podróży** odbywa się w kierunku gmin: **Człopa, Mirosławiec i Tuczno**, natomiast **22% mieszkańców Wałcza** podróżuje do **gminy Wałcz**.

Wśród pozostałych gmin wchodzących w skład WOF, największy odsetek podróży obligatoryjnych do miasta Wałcz pochodzi z:

- gminy Wałcz – **55%**,
- gminy Mirosławiec – **15%**,
- gminy Tuczno – **8%**.

Dane te wskazują również na **dominację ruchu wewnątrzgminnego** w ramach podróży obligatoryjnych, szczególnie w:

- gminie Tuczno – **75%**,
- gminie Mirosławiec – **65%**.



Rys. 3.1 Podróże mieszkańców WOF

Źródło: Wyniki badań zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców WOF

W ramach podróży obligatoryjnych mieszkańcy WOF najczęściej przemieszczają się: samochodem własnym (43%), pieszo (19%), rowerem własnym (14%) oraz komunikacją miejską (8%).

Oczekiwana przez respondentów zmiana sposobu przemieszczania się po WOF polegać miałyby na zwiększeniu podróży autobusem gminnym, międzygminnym o 15%, komunikacją miejską o 8%, rowerem własnym o 3% oraz na zmniejszeniu podróży samochodem własnym o 22%, pieszo o 10%.

Prawie 60% ankietowanych wybiera obecny sposób przemieszczania się w podróżach związanych z pracą, szkołą i uczelnią, ponieważ tak jak podróżują obecnie jest najszybciej lub brak jest innego wyboru, lub obecny sposób jest komfortowy i daje niezależność.

Wśród mieszkańców WOF, którzy chcieliby zmienić dotychczasowy środek transportu, najczęstszą przyczyną uniemożliwiającą im ten wybór w podróżach obligatoryjnych jest:

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (21%),
- zły stan/brak odpowiedniej infrastruktury (10%),
- zbyt duża odległość do przystanku (9%),
- ryzyko opóźnień w dotarciu do celu (8%).

Poprawie jakości przemieszczania się mieszkańców WOF po WOF pomógłby według 53% ankietowanych — rozwój infrastruktury rowerowej oraz komunikacji miejskiej i gminnej, a także lepsza oferta komunikacji miejskiej oraz gminnej i międzygminnej. Najmniej istotne dla 9% ankietowanych są – pojazdy systemów współdzielonych, wymiana taboru, priorytety dla pojazdów transportu zbiorowego, taksówki, przejazdy umawiane, a także brak oczekiwań do zmian.

Mieszkańcy WOF oceniają na poziomie bardzo dobrym i dobrym - lokalizację przejść dla pieszych, poziom brd pieszych na nich oraz na chodnikach, dostępność do przystanków w mieście i poziom brd na nich. Na poziomie złym – dostępność do parkingów rowerowych i parkingów dla samochodów, a na poziomie krytycznym brak dostępności do pojazdów systemów współdzielonych.

Samochodu nie posiada tylko 10% gospodarstw domowych w WOF, natomiast 51% gospodarstw domowych w WOF posiada jeden lub dwa samochody.

Co najmniej jeden raz zdarzyło się 74% mieszkańców WOF zrezygnować z propozycji pracy ze względu na trudność dotarcia do niej z miejsca zamieszkania. Łącznie średnio dla 30% mieszkańców WOF nie miała znaczenia odległość od miejsca zamieszkania (obecnego i wybieranego) przy wyborze szkoły dla swojego dziecka i szkoły średniej oraz studiów.

Jako bardzo potrzebne i potrzebne uruchomienie dodatkowych linii turystycznych obsługujących turystykę w WOF, wskazało łącznie 70% ankietowanych.

Tylko 45% mieszkańców WOF byłoby zainteresowanych uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po WOF, co może być wyraźnym efektem niedostatecznych działań JST WOF w tym obszarze mobilności.

Ocena dotychczasowych sposobów konsultowania z mieszkańcami WOF planowanych zmian w transporcie przez władze miasta / gminy, wskazywana jest przez 48% z nich jako zła, a tylko przez 27% jako dobra.

Rozbudowane konsultacje społeczne są najbardziej oczekiwaną przez 36% mieszkańców WOF.

3.2 Stan mobilności w WOF

Analiza SWOT ma za zadanie wskazanie najistotniejszych cech wszystkich obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF pod względem jakości ich funkcjonowania oraz stopnia ich znaczenia dla wszystkich mieszkańców WOF. Do przeprowadzenia analizy SWOT wykorzystano dane i informacje pozyskane od JST WOF, z GUS/BDL, zarządców dróg, UTK, oraz z dokumentów strategicznych JST WOF i diagnozy stanu mobilności na obszarze WOF – [Diagnozy WOF](#).

Analiza SWOT dla WOF składa się z czterech elementów:

- **mocnych stron** – wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców WOF, które są wewnętrznymi czynnikami, zależnymi głównie od działań prowadzonych w WOF,
- **słabych stron** – wszystkich wad zrównoważonej mobilności miejskiej oraz barier hamujących jej rozwój i wpływających na jej negatywny wizerunek, które wynikają z wewnętrznych działań JST WOF lub także częściej z ich braku,
- **szans** – czynników, przeważnie zewnętrznych, które w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawę zrównoważonej mobilności miejskiej oraz trendów sprzyjających jej rozwojowi na obszarze WOF,
- **zagrożeń** – potencjalnych czynników, przeważnie zewnętrznych, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany we wdrażaniu i efekty zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,

które składają się z czynników wpływających na funkcjonowanie całego obszaru WOF. Część z nich można kontrolować, a niektóre pozostają niezależne od mieszkańców WOF oraz od JST WOF.

Elementy analizy SWOT odnoszą się do 8. Celów Strategicznych SUMP WOF i zostały wykazane na podstawie dokonanej diagnozy stanu zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF oraz w drodze partycypacji społecznej, w ramach której mieszkańcy WOF wraz z Interesariuszami SUMP WOF oraz z JST WOF, wskazali wspólnie swoje potrzeby, oczekiwania i obecne ograniczenia w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Mając świadomość wykazanych mocnych i słabych stron oraz wskazanych potencjalnych szans i zagrożeń, możliwe jest takie kierowanie rozwojem całego obszaru WOF w zakresie mobilności, żeby odbywało się to w sposób przyjazny i efektywny dla wszystkich mieszkańców WOF. Jest to szczególnie ważne w przypadku występowania kryzysowych zdarzeń zewnętrznych, które wpływają np. na ograniczone funkcjonowanie miejscowości w WOF i ich mieszkańców, w tym na ich zachowania komunikacyjne.

Elementy analizy SWOT są podane:

- w oparciu o 8 Obszarów Strategicznych mobilności w WOF: [Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego](#), [Rozwój publicznego transportu zbiorowego](#), [Rozwój aktywności mobilnej](#), [Integracja polityki przestrzennej z transportową](#), [Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat](#), [Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności](#) oraz [Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej](#),
- na podstawie dokonanej diagnozy stanu mobilności w WOF oraz w drodze partycypacji społecznej, w ramach której mieszkańcy WOF wraz z Interesariuszami SUMP WOF oraz z JST WOF, wskazali swoje potrzeby, oczekiwania i obecne możliwości i ograniczenia w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Należy zwrócić uwagę na to, że zarówno mieszkańcy WOF, jak i same JST WOF, zdają sobie sprawę z istniejących atutów, barier, a także z własnych możliwości w szeroko rozumianym obszarze mobilności, który dotyczy ich bezpośrednio lub tylko pośrednio. Dlatego potrafili oni wskazać potrzebne zmiany w obecnym transporcie osób i towarów na obszarze WOF, szczególnie w aspekcie dostępności, komfortu i czasu podróży, ochrony środowiska i klimatu oraz zdrowia człowieka, czy też wykorzystania dostępnych rozwiązań i technologii, co wykazano w poniższej analizie SWOT.

3.2.1 Mocne strony mobilności w WOF

Mocne strony zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF to:

- utworzenie Wateckiego Obszaru Funkcjonalnego przez wszystkie JST WOF, pozwalającego na skonsolidowany rozwój społeczno-gospodarczy i pozyskiwanie środków na realizację inwestycji,
- wielkość Miast WOF pozwalająca załatwić podstawowe sprawy do 15 minut pieszo lub szybciej rowerem – miasta kompaktowe, miasta 15-minutowe,
- dostateczna dostępność do 15 minut pieszo do czynnych w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych,
- bardzo dobra dostępność do 15 minut jazdy rowerem do czynnych w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych,
- wszystkie autobusy ZKM obsługujące linie miejskie są niskopodłogowe (co pozwala na swobodne korzystanie z nich osobom ze szczególnymi potrzebami, w tym osobom z niepełnosprawnościami) oraz posiadają klimatyzację przestrzeni pasażerskiej,
- w dni robocze autobusowym transportem zbiorowym obsługiwanych jest 80% miejscowości w Gminach WOF,
- wzrostowy trend dobowej wymiany pasażerskiej na przystankach kolejowych Dobino Wateckie i Tuczo Krajeńskie oraz stabilny trend na pozostałych stacjach i przystankach kolejowych w WOF,
- 21 wdrożonych stref uspokojonego ruchu – Tempo-30 w WOF, 9 wyniesionych przejść dla pieszych, doświetlone przejścia dla pieszych i wzbudzone sygnalizacje, jako elementy uspakajania ruchu i zwiększania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie mieszkańców WOF przemieszczających się pieszo,
- funkcjonująca obwodnica Miasta Wałcz w ciągu drogi ekspresowej S10,
- realizacja kolejnych odcinków drogi ekspresowej S10, co pozwoli na całkowite przeniesienie ruchu tranzytowego w całości poza wszystkie miasta i miejscowości w WOF na obecnym przebiegu DK10,
- realizacja w ciągu DK22 obwodnic Rusinowa, Prusinówka, Strączna i Wałcza oraz Szwecji, a także planowana budowa obwodnica Człopy,
- bardzo wysoki udział autobusów zero- i niskoemisyjnych w taborze ZKM – 92,9% (w tym 57,1% autobusów elektrycznych oraz 35,7% autobusów spalinowych z silnikami o normie EURO 6), odczuwalnie zmniejszający emisję komunikacyjną w obsłudze linii miejskich,
- funkcjonujące ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych – w Mieście Wałcz (6 stacji), w gminie Człopa (1 stacja) i w gminie Mirosławiec (2 stacje), co stanowi zachętę do wzrostu liczby pojazdów zeroemisyjnych,

3.2.2 Słabe strony mobilności w WOF

Słabe strony zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF to:

- bardzo niski poziom pokrycia WOF obowiązującymi mpzp wynoszący 8,7% (powyżej tej średniej jest tylko Miasto Wałcz – 30,3%, a poniżej 3% gminy: Człopa, Mirosławiec i Tuczo), co prowadzi na obszarach bez mpzp do niekontrolowanego rozwoju zagospodarowania (szczególnie zabudowy mieszkaniowej) w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy (co stoi wyraźnie w sprzeczności z racjonalnym kształtowaniem przestrzeni w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zasadami zrównoważonej mobilności),
- niski poziom zapisów w najważniejszych dokumentach strategicznych JST WOF dotyczących zasad i wymogów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz transportu i komunikacji zbiorowej,
- duży udział nieaktualnych dokumentów strategicznych JST WOF lub ich całkowity brak – wśród 22 analizowanych dokumentów dotyczy to 7 z nich,
- niski poziom zapisów w *suikzp*, nieuwzględniający szczegółowo lub w ogóle zmian w strukturze przestrzennej oraz potrzeb transportowych i obszaru zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską,

- czterech różnych zarządców dróg dla każdej kategorii dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) w WOF, co powoduje brak możliwości jednolitego zarządzania, utrzymania i rozwoju infrastruktury drogowej w JST WOF, w tym co najmniej na poziomie całego WOF dla dróg gminnych i dróg powiatowych,
- funkcjonująca w WOF sieć tras rowerowych o łącznej długości tylko około 53 km tras rowerowych w WOF, jeszcze o fragmentarycznych przebiegach i licznych lukach w ich przebiegach,
- brak integracji taryfowej i biletowej pomiędzy autobusowymi liniami ptz w WOF oraz pomiędzy nimi a transportem kolejowym,
- niska częstotliwość komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Wałcz oraz komunikacji gminnych organizowanych przez Gminy WOF i powiatowej organizowanej przez Powiat Wałecki,
- brak obsługi w dni wolne autobusowym transportem zbiorowym, oprócz Miasta Wałcz (w soboty i w niedziele) oraz dwóch miejscowości w gminie Wałcz (tylko w soboty) pozostałych miejscowości w Gminach WOF,
- w ogóle autobusowym transportem zbiorowym w Gminach WOF nie jest obsługiwanych 19 miejscowości, co stanowi blisko 1/5 wszystkich miejscowości w Gminach WOF,
- średnia liczba pasażerów korzystających z transportu kolejowego w WOF (wartość średniej dobowej wymiany pasażerskiej na wszystkich czynnych w ruchu kolejowym 9 stacjach i przystankach kolejowych wynosząca 665 pasażerów na dobę, w tym 475 pasażerów w Mieście Wałcz i 190 pasażerów w Gminach WOF),
- brak połączenia linią Kolei Wielkopolskich do Pity – najbliższego dla WOF dużego ośrodka społeczno-gospodarczego, a następnie do Poznania,
- brak dedykowanych parkingów dla samochodów – P+R przy stacjach i przystankach kolejowych w WOF, w tym brak w ogóle możliwości zaparkowania samochodu na 4 z 10 z nich,
- brak dedykowanych parkingów dla rowerów – B+R przy stacjach i przystankach kolejowych w WOF, w tym brak w ogóle stojaków rowerowych na 7 z 10 z nich,
- brak chodników doprowadzających do 6 z 10 stacji i przystanków kolejowych w WOF, oraz tras rowerowych do 7 z nich,
- funkcjonująca Strefa Płatnego Parkowania w Mieście Wałcz ze 139 miejscami postojowymi,
- wysoki wskaźnik motoryzacji w WOF – 695 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców, większy o 1/4 w porównaniu z rokiem 2018, co wskazywać może na nadal niedostateczną ofertę transportu zbiorowego w podróżach po WOF,
- bardzo niski udział we wszystkich zarejestrowanych samochodach osobowych w powiecie wałeckim samochodów elektrycznych BEV – wynoszący tylko 0,06%, a także wszystkich samochodów osobowych zero- i niskoemisyjnych – wynoszący 1,1% wszystkich samochodów osobowych,
- bardzo niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF – w roku 2023 wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców, wynoszący 19,9, który był blisko czterokrotnie większy od wskaźnika dla województwa zachodniopomorskiego i kraju,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego – w roku 2023 wyrażony łączną liczbą 9 ofiar śmiertelnych i 23 ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach w WOF,
- ograniczenia tonażowe dla pojazdów ciężarowych i także dla samochodów dostawczych na 15 wiaduktach i mostach drogowych w WOF, co stanowi odczuwalne ograniczenia w przepływie osób (transport zbiorowy) i towarów (handel, produkcja) oraz obsługi rolniczej,
- brak prowadzonych kampanii edukacyjnych i promocyjnych traktujących o zrównoważonej mobilności w aspekcie przemieszczania się po WOF i ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i zdrowie człowieka, kierowanych do różnych grup mieszkańców WOF, w tym szczególnie do przedszkolaków i uczniów oraz do seniorów.

3.2.3 Szanse mobilności w WOF

Szanse zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF to:

- niższy o 0,9 p.p. udział osób niepełnosprawnych w WOF w roku 2021 (14,9%) w porównaniu z rokiem 2011 (15,8%), wskazujący na obniżającą się liczbę mieszkańców WOF wykluczonych społecznie łącznie o 1 107 osób niepełnosprawnych,
- rozwój mobilności aktywnej w WOF w oparciu o podróże bliskie realizowane na krótkie odległości pieszo w Miastach WOF i w miejscowościach, a na dłuższe – rowerem, skorelowane z atrakcyjnym autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym w WOF, z minimalizowaniem używania samochodów,
- możliwość współpracy pomiędzy Miastem Wałcz i Gminami WOF oraz Powiatem Wałeckim, lub pomiędzy JST WOF a Województwem Zachodniopomorskim oraz Województwem Wielkopolskim, przy realizowaniu oraz finansowaniu autobusowych i kolejowych przewozów (dopłaty, taryfa, bilety, przejazdy bezpłatne itp.) oraz infrastruktury ptz (przystanki komunikacyjne autobusowe i kolejowe) na obszarze WOF,
- utworzenie jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego w WOF w przewozach autobusowych w formule preferowanego związku powiatowo-gminnego lub związku międzygminnego, celem integracji rozkładowej i taryfowej transportu autobusowego w WOF,
- lobbowanie rewitalizacji LK410 na odcinku Drawno – Choszczno oraz uruchomienie na niej pasażerskich przewozów kolejowych obsługujących także gminę Mirosławiec, celem zwiększenia potencjału transportu kolejowego,
- uspokajanie ruchu w centrum Miast WOF po wybudowaniu drogi ekspresowej S10 i obwodnic w ciągu DK22, celem ograniczenia liczby wjeżdżających pojazdów oraz zminimalizowania przejazdów tranzytowych (miejskich i międzyosiedlowych), a także możliwości kameralizowania ulic i przywracania przestrzeni pieszym,
- wprowadzanie zmian organizacji ruchu na ulicach i drogach zamiejskich w WOF (szczególnie na DK10, która na całym swoim przebiegu będzie zastąpiona drogą ekspresową S10 i na odcinkach DK22 zastąpionych obwodnicami), celem jak najszybszego uzyskania pozytywnych efektów w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów,
- możliwość realizacji (wynikającej głównie z wymogów ustawowych) kolejnych ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych, uzupełniona możliwością lobbowania przez JST WOF budowy stacji przez operatorów komercyjnych,
- opracowanie i wdrożenie jednolitej polityki parkingowej w WOF oraz uporządkowanie parkowania i ograniczenie lub co najmniej minimalizowanie wykorzystywania pod parkingi obszarów nieprzekształconych,
- opracowanie i wdrożenie zasad dla obsługi towarowej i logistyki miejskiej w WOF, w oparciu o strefowanie ruchu ciężarowego, miejsca postojowe dla dostaw, obsługę pojazdami zeroemisyjnymi na odcinku tzw. ostatniej mili.

3.2.4 Zagrożenia mobilności w WOF

Zagrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF to:

- spadek liczby mieszkańców WOF w okresie 2017-2024 o 8,1 p.p. (o 4 354 osoby), w tym największy w gminie Tuczo (o 12,3 p.p.), w gminie Człopa (o 10,6 p.p.) i w Mieście Wątcz (o 9 p.p.),
- wzrost udziału grupy osób w wieku poprodukcyjnym, która w 2024 stanowiła już 25% wszystkich mieszkańców WOF (20% w roku 2017), szczególnie w porównaniu do niższego 58% udziału grupy osób wieku produkcyjnym (62% w roku 2017) i 17% udziału grupy osób w wieku przedprodukcyjnym (18% w roku 2017), co wyraźnie wskazuje na postępujący proces starzenia się społeczeństwa w WOF,
- mentalność społeczna jeszcze niestety bardziej ukierunkowana na przemieszczanie się po WOF tylko lub głównie samochodem osobowym, wynikająca z braku oraz niskiego poziomu edukacji, marketingu oraz informacji o innych możliwościach alternatywnego wobec samochodu osobowego przemieszczania się po WOF,
- widoczny i odczuwalny brak lub tylko odcinkowo występujące chodniki w miejscowościach w WOF i pomiędzy nimi na drogach publicznych (w szczególności w ciągach dróg powiatowych i gminnych), co wymusza na pieszych konieczność poruszania się po poboczu drogi lub po jezdni, wpływając na zmniejszanie ich poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- nierealizowanie w całości lub tylko w części działań ujętych w SUMP WOF,
- brak korelacji decyzji urbanistycznych i transportowych w WOF, skutkujący konfliktami przestrzennymi, funkcjonalnymi oraz społecznymi,
- ograniczony bezpośredni wpływ JST WOF na inwestycje i zadania dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej na sieci dróg krajowych (DK22) i dróg wojewódzkich oraz na sieci kolejowej,
- zmiany w otoczeniu prawnym samorządów lokalnych (m.in. regulacje wyraźnie zmniejszające dochody gmin i powiatów lub nakładające na nie dodatkowe obowiązki),
- spadek poziomu dochodów JST WOF,
- pogarszanie się sytuacji finansowej budżetów JST WOF, utrudniającej realizację zaplanowanych działań, w tym inwestycji infrastrukturalnych i związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską,
- spadek poziomu dofinansowania z funduszy UE i z programów krajowych oraz wojewódzkich,
- możliwość ograniczania pozyskiwania oraz aplikowania o dofinansowanie ze środków zewnętrznych,
- zmieniająca się polityka UE promująca zrównoważoną mobilność miejską i działania związane z adaptacją do zmian klimatu,
- niedostateczne rozwijanie oferty publicznego transportu zbiorowego i infrastruktury pieszej oraz rowerowej w relacjach po Miastach i Gminach WOF, oraz pomiędzy nimi (w tym szczególnie do Miast WOF), które skutkować może dalszym zwiększaniem podróży po WOF realizowanych samochodem,
- konieczność zmniejszania wysokości środków przeznaczonych na komunikację zbiorową, przy jednoczesnym wzroście kosztów jej utrzymania i rozbudowy (nieprzewidywalne zmiany cen paliw i energii oraz dalsze utrzymywanie systemu energetycznego opartego na nieodnawialnych źródłach energii, wahania poziomu inflacji itp.).

4 Obszary interwencji SUMP WOF

W **Diagnozie WOF** zostały wyartykułowane zagadnienia – problemy, oczekiwania i potrzeby oraz plany, do rozwiązania w WOF w całym zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. W drodze partycypacji społecznej – mieszkańcy WOF, Interesariusze SUMP WOF oraz wszystkie JST WOF, przy uwzględnieniu swoich potrzeb mobilnościowych, w ramach przeprowadzonych konsultacji wspólnie wskazali spośród siedmiu obszarów strategicznych zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF **trzy główne obszary strategiczne** (Rys. 4.1) oraz **jeden scenariusz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF** (Rys. 5.1) spośród czterech analizowanych scenariuszy rozwoju, które są istotne dla prawidłowej realizacji rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków.	
Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego.	
Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej.	
Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność.	
Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin.	
Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne.	
Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw.	

Rys. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych mobilności w WOF wskazana w drodze partycypacji społecznej

Raport z 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałęckiego Obszaru Funkcjonalnego

Najbardziej istotny obszar strategiczny – **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** (ocena 4,4), wraz z dwoma głównymi obszarami strategicznymi: **Rozwój publicznego transportu zbiorowego** (ocena 4,2) oraz **Rozwój aktywności mobilnej** (ocena 4,0), stanowią podstawę realizacji wybranego scenariusza rozwoju – **Scenariusza 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**. Scenariusz 3 powinien realizować postanowienia uchwalonego SUMP WOF przez rady miast i gmin, który przy zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pasażerów transportu zbiorowego (w drodze do i z przystanku oraz w autobusach), jak i dla niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów (w tym pasażerów korzystających z transportu zbiorowego).

Celem prawidłowego wyznaczenia obszarów interwencji w ramach SUMP WOF w zakresie zrównoważenia mobilności miejskiej na całym obszarze WOF:

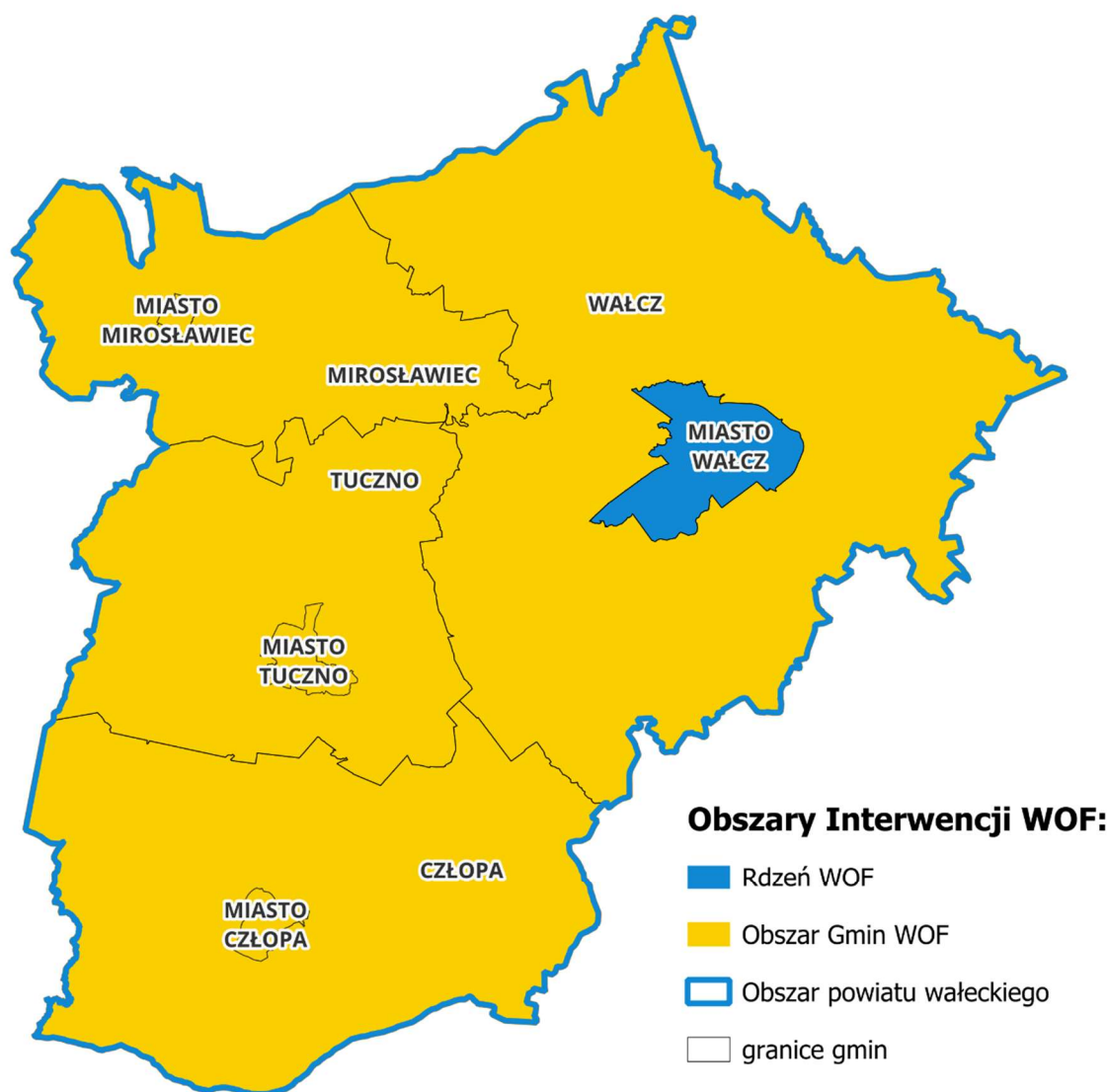
- w aspekcie spełnienia zdiagnozowanych potrzeb mobilnościowych mieszkańców WOF,
- rozwoju w zakresie zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonalnego planowania przestrzennego, które skoncentrowane powinny być na optymalnym wykorzystaniu dostępności szczególnie do autobusowego transportu zbiorowego (w tym także zgodnie z ideą TOD, wskazującą transport szynowy poprzez jego stacje i przystanki kolejowe, jako główne osie rozwojowe obecnych i nowych obszarów zurbanizowanych oraz zgodnie z ideą miast / osiedli 15-minutowych),

wykorzystano przede wszystkim:

- wcześniejsze wyznaczenie:
 - w [Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030](#) obszarów tożsamych z obecnym WOF, tj.: **Miasta Wałcz** i **gminy Wałcz** – miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego, wraz ze [strefą dalszego oddziaływania miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego](#) – **gminą Człopa**, **gminą Mirosławiec** i **gminą Tuczno**,
 - w [Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego](#): obszaru [Wateckiego Obszaru Funkcjonalnego](#) – **Miasta Wałcz** i **gminy Wałcz**,
- wskazania Miasta Wałcz jako:
 - **ośrodka subregionalnego** w [Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030](#),
 - **miasta o znaczeniu subregionalnym** w [Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego](#),
- objęcie obszarem WOF [wszystkich JST WOF](#) – Miasta Wałcz, Gmin WOF oraz Powiatu Wałeckiego,
- [powiązania funkcjonalno-przestrzenne](#) Miasta Wałcz z pozostałymi Gminami WOF,
- funkcję Miasta Wałcz jako [głównego generatora ruchu](#) i [ośrodka społeczno-gospodarczego](#) oraz [administracyjnego dla całego obszaru WOF](#),
- konieczność [integracji transportu zbiorowego](#) opartego na połączeniach autobusowych o charakterze miejskim w Mieście Wałcz i podmiejskim w gminie Wałcz, a także, gminnym i międzygminnym w gminach w WOF, uzupełnionego transportem kolejowym oraz skomunikowania z obszarami zewnętrznymi, w tym z także z Piłą w województwie wielkopolskim,
- konieczność [ściślej i partnerskiej współpracy](#) Miasta Wałcz z Gminami WOF oraz z Powiatem Wałeckim na całym obszarze WOF,
- wnioski z [Diagnozy WOF](#).

Dlatego wskazuje się na możliwość podziału WOF na trzy strefy funkcjonalne SUMP WOF:

- **Rdzeń WOF – Miasto Wałcz:**
 - ośrodek subregionalny,
 - miasto o znaczeniu subregionalnym,
 - siedziba Powiatu Wałeckiego,
 - główny generator ruchu oraz ośrodek społeczno-gospodarczy i administracyjny WOF,
- **Obszar Gmin WOF:**
 - wszystkie [Gminy WOF](#), w tym
 - [Miasta WOF](#) – wszystkie miasta w Gminach WOF,
- **Obszar powiatu wałeckiego**, obejmującego:
 - [Miasta WOF](#) – Rdzeń WOF i pozostałe Miasta WOF,
 - wszystkie [Gminy WOF](#).



Rys. 4.2 Obszary interwencji SUMP WOF

Źródło: Opracowanie własne (Diagnoza WOF)

Wytyczne oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF zostały wykorzystane w SUMP WOF do opracowania wizji oraz celów strategicznych, a także możliwych scenariuszy i kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF z perspektywą do 2035 roku i horyzontalnie do roku 2040.

Następnie wypracowane zostały konkretne projekty, działania i możliwe rozwiązania, zagregowane w funkcjonalne pakiety realizacyjne (dotyczące obszarów miejskich i wiejskich), które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze WOF, dedykowane wskazanym powyżej trzem obszarom strategicznym.

Rodzaj zadań, działań i projektów będzie mógł dotyczyć ze względu na miejski i wiejski charakter gmin w WOF, osobno Miasta Wałecz i pozostałych Miast WOF w gminach miejsko-wiejskich oraz osobno obszarów wiejskich w gminach miejsko-wiejskich i w gminach wiejskich.

5 Scenariusze rozwoju mobilności w WOF

Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru WOF zostały wypracowane w drodze partycypacji społecznej już podczas prac nad SUMP WOF na I etapie konsultacji społecznych. Wskazane wspólnie scenariusze rozwoju są pomocne przy określeniu prawdopodobnych skutków różnych kierunków zmian dotyczących Obszarów Strategicznych mobilności w WOF, wynikających także z czynników zewnętrznych, m.in. takich jak:

- zmieniające się zasady oraz możliwości finansowania oraz dofinansowania zewnętrznego, szczególnie ze środków unijnych,
- zmieniające się wytyczne, wymogi i zakresy dla poszczególnych rodzajów inwestycji,
- zmieniające się wymagania oraz ograniczenia prawne, a także legislacja krajowa i unijna,
- zmienność sytuacji i stanu gospodarki krajowej,
- sytuacja geopolityczna i zmiany poziomu inflacji,
- stan środowiska naturalnego i antropogenicznego,
- kryzys klimatyczny,

jak i z czynników wewnętrznych, takich jak przede wszystkim:

- stan budżetów własnych JST WOF, zależny także od sytuacji makroekonomicznej w kraju, w Unii Europejskiej oraz na świecie,
- możliwości finansowe JST WOF, wynikające ze stanu budżetów własnych, wpływów i wydatków oraz z realizacji szeregu zadań własnych,
- stan zagospodarowania przestrzennego – aktualność dokumentów strategicznych i planistycznych (plany ogólne gmin oraz pokrycie gmin obowiązującymi mpzp), uwzględniających także rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
- stan przygotowania projektów i programów,
- aktualne uwarunkowania społeczno-gospodarcze w WOF,
- stan demografii w WOF, szczególnie wzrastający udział osób w wieku poprodukcyjnym.

Każdy z możliwych do przeprowadzenia scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF pozwala na dokonanie oceny konsekwencji realizacji obecnych tendencji oraz potencjalnych zmian społecznych i gospodarczych w WOF w poszczególnych Obszarach Strategicznych mobilności w WOF. Alternatywne scenariusze wskazują także prawdopodobne skutki wyboru różnych strategicznych kierunków polityki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla całego obszaru WOF.

Ocena poszczególnych scenariuszy rozwoju mobilności w WOF pozwala na analizę wpływu różnych czynników zewnętrznych oraz czynników wewnętrznych zarówno na system transportowy WOF, jak i na stan rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Uwzględniając powyższe, mieszkańcy WOF wspólnie z Interesariuszami SUMP WOF i z JST WOF, wypracowali cztery różne, możliwe do realizacji scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:

- **Scenariusz 1.** rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:
 - **Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU),**
- **Scenariusz 2.** rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:
 - **Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej,**
- **Scenariusz 3.** zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:
 - **Poprawa oferty transportu zbiorowego,**
- **Scenariusz 4.** rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:
 - **Zeroemisyjny ruch samochodowy.**

5.1 Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)

Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU) opiera się na zachowaniu obecnego tempa i zakresu realizacji działań z zakresu transportu i zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, czyli bez realizacji dodatkowych zadań wynikających z SUMP WOF. Jest to więc [scenariusz referencyjny](#), tzw. „[Business as Usual](#)”, posiłkujący się analizami istniejącego stanu transportu w WOF.

Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF postępuje w ograniczonym (wcześniej założonym) zakresie. Brakuje holistycznego podejścia do planowania przestrzennego ukierunkowanego na minimalizację zbędnych podróży, w szczególności realizowanych obecnie własnym samochodem, a poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niezadowalający, co najmniej na obecnym (niestety) niskim poziomie.

Miasto Wałcz wraz z pozostałymi Miastami WOF i Gminami WOF oraz z Powiatem Wałeckim, [nie rezygnują z już rozpoczętych działań](#). [Tempo i zakres planowanych obecnie działań związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi oraz kwestiami organizacyjnymi są ograniczone](#), mając na uwadze dążenie do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF.

Wzrostowi liczby samochodów osobowych w WOF sprzyja nadal niekontrolowana i chaotyczna suburbanizacją, co generuje dalszy wzrost liczby codziennych dojazdów samochodami do Miast WOF, w tym do Miasta Wałcz. To z kolei skutkuje dalszym wzrostem kongestii (zatorami drogowymi i obniżaniem przepustowości dróg), szczególnie w godzinach szczytu komunikacyjnego w samym Mieście Wałcz i na jego wlotach, oraz zwiększaniem poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego oraz pogorszeniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności jego niechronionych uczestników (pieszych i rowerzystów).

Scenariusz 1. utrzymujący obecne kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, skutkować może przede wszystkim:

- co najmniej utrzymaniem lub nawet wyraźnie odczuwalnym obniżaniem dotychczasowego niskiego poziomu zrównoważonej mobilności mieszkańców WOF,
- opóźnieniem procesu integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze WOF,
- opóźnieniem realizacji i rozwoju infrastruktury transportu publicznego, szczególnie w systemie przesiadkowym,
- małą liczbą zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów P+R, parkingów B+R oraz parkingów K+R w Miastach WOF oraz na stacjach i przystankach kolejowych, powodując tym ubywanie pasażerów z transportu publicznego oraz zniechęcanie mieszkańców WOF do przesiadki z samochodu na autobus, na pociąg lub na rower,
- utrzymaniem obecnej, niedostatecznej oferty transportu publicznego w WOF, przyczyniając się do dalszego wzrostu liczby samochodów osobowych i realizowania nimi większości podróży, zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych po WOF,
- zmniejszaniem się udziału podróży pieszych, rowerowych oraz podróży publicznym transportem zbiorowym po WOF na rzecz przemieszczania się samochodami osobowymi,
- postępującą suburbanizacją i wynikającą z niej kongestią i wyczerpywaniem się przepustowości lokalnego układu komunikacyjnego WOF, szczególnie na obszarach Miast WOF,
- powstawaniem kolejnych osiedli niekompletnych, powodujących konieczność wykonywania podróży związanych z każdą, nawet najmniejszą podstawową sprawą w Miastach WOF po całym ich obszarze, a w Gminach WOF do innej miejscowości, do siedziby gminy lub do Miast WOF,
- zwiększaniem kosztowności transportu osób i towarów w WOF, m.in. poprzez wzrost kosztów przejazdu wynikający z suburbanizacji, z kongestii, wydłużania się czasu przejazdu oraz ze wzrastających kosztów paliwa i opłat za parkowanie.

5.2 Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej

Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej zakłada, że Miasto Wałcz wraz z pozostałymi Miastami WOF i Gminami WOF oraz z Powiatem Wałeckim, będą wspólnie działać w zakresie stworzenia atrakcyjnego i zintegrowanego systemu mobilności aktywnej (szczególnie mikromobilności) w WOF, opartego przede wszystkim o zwarte planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do przedszkoli i szkół podstawowych i ponadpodstawowych, a także do miejsc handlu i usług, zlokalizowanych na osiedlach mieszkaniowych oraz w większych miejscowościach, w zasięgu do 5-15 minut pieszo lub do 15 minut rowerem.

Działania te pozwolą zmniejszyć zapotrzebowanie na wykonywanie dalekich podróży przez całe Miasto Wałcz i pozostałe Miasta WOF oraz po całym obszarze Gmin WOF.

Scenariusz 2. charakteryzuje się ograniczeniem czasu poświęcanego na przemieszczanie się po WOF, a także zmniejszaniem poziomu hałasu komunikacyjnego w obszarach zurbanizowanych i minimalizowaniem poziomu zanieczyszczenia powietrza. Zwiększona przez to aktywność ruchowa pozytywnie wpłynie na stan zdrowia oraz na długość i jakość życia mieszkańców WOF. Rozwój mobilności aktywnej opiera się na uzyskaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pieszych i rowerzystów.

Miasto Wałcz wraz z pozostałymi Miastami WOF, Gminami WOF i z Powiatem Wałeckim, mając do dyspozycji środki budżetowe (własne i zewnętrzne), [skupiają się na realizacji działań nakierowanych na kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości życia, rozwój infrastruktury pieszej oraz rowerowej, a także na działania o charakterze miękkim, tj. wyjaśniające, edukujące i promujące prowadzoną politykę transportową i przestrzenną](#), jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych w WOF.

Realizacja scenariusza 2. pozwoli na uzyskanie następujących efektów wzrostu mobilności mieszkańców WOF, przede wszystkim takich jak:

- realizacja i wdrażanie idei miast/osiedli 15-minutowych (tzw. miast/osiedli kompletnych), poprawiająca odczuwalnie poziom życia i funkcjonowania mieszkańców WOF w dostępie do usług podstawowych oraz w ramach realizowania przez nich podróży obligatoryjnych poprzez ograniczenie zbędnych podróży samochodem osobowym na rzecz podróży krótkich, realizowanych pieszo lub rowerem,
- budowa chodników z likwidowaniem luk w ich istniejących przebiegach, w tym realizowanie całych ciągów pieszych, przyczyniające się m.in. do komfortu przemieszczania się pieszych i do wzrostu ich poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- realizacja ciągów tras rowerowych bez luk w ich istniejących przebiegach, zarówno w Miastach WOF, jak i w Gminach WOF, w tym pomiędzy miejscowościami oraz w dojazdach do Miast WOF,
- zwiększenie udziału podróży wykonywanych pieszo i rowerem na krótkie odległości w WOF,
- wyhamowanie suburbanizacji, a docelowo nawet jej zlikwidowanie, co przełoży się na zmniejszenie natężenia ruchu samochodów i wzrost przepustowości dróg, a przez to na zwiększenie komfortu przemieszczania się wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zbliżanie się do założeń [Wizji Zero](#) i [Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030](#) w ramach tendencji spadkowej liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych, szczególnie z udziałem pieszych i rowerzystów,
- wzrost jakości życia mieszkańców WOF, szczególnie w aspekcie klimatu i zdrowia ludzi.

5.3 Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego

Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego zakłada, że Miasto Wałcz – miasto rdzenne WOF, będzie głównym celem podróży rozpoczynających się jego obszarze funkcjonalnym (w pozostałych Miastach WOF oraz w Gminach WOF). Istotny będzie także ruch międzyczdzielnicowy w samym Mieście Wałcz. Natomiast mając na uwadze potrzebę zapewnienia alternatywnego do samochodowego sposobu podróżowania na większe odległości po całym obszarze WOF, konieczna jest istotna i wyraźnie odczuwalna poprawa oferty transportu zbiorowego na terenie WOF.

Działania na rzecz dostosowania transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców WOF w taki sposób, żeby stanowił on realną alternatywę do podróżowania samochodem osobowym i był dostępny i bezpieczny dla wszystkich pasażerów, będą stanowić wyzwanie dla prowadzenia i kształtowania polityki budżetowej JST WOF.

Miasto Wałcz wraz z pozostałymi Miastami WOF, Gminami WOF i z Powiatem Wałeckim, mając do dyspozycji środki budżetowe (własne i zewnętrzne), **skupiają się na realizacji działań nakierowanych na obsługę całego WOF i zapewnienie dużej częstotliwości kursowania nowoczesnych autobusów zabierających pasażerów z gęsto zlokalizowanych przystanków oraz z węzłów przesiadkowych, z uzupełnieniem w postaci funkcjonalnych pasażerskich połączeń kolejowych (głównie kolei regionalnych)**, jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych w WOF.

W ramach realizacji scenariusza 3 sieć autobusowej komunikacji miejskiej i gminnej oraz powiatowej obejmować będzie Miasta WOF, oraz docelowo wszystkie miejscowości w danej Gminie WOF, a jej uzupełnieniem będą regionalne połączenia kolejowe zatrzymujące się na stacjach i przystankach kolejowych pełniących także funkcje węzłów przesiadkowych:

- obsługując istniejące i planowane obszary zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowane w niedalekiej i akceptowalnej odległości od przystanków transportu zbiorowego, w tym także zgodnie z ideą TOD od stacji i przystanków kolejowych,
- umożliwiając szybki dostęp do przystanków transportu zbiorowego, oddalonych najczęściej do 5 minut dojścia pieszo ze swojego domu oraz do swojego celu podróży (szczególnie w Miastach WOF) oraz na dojazd rowerem do 15 minut na całym obszarze WOF,
- oferując atrakcyjną częstotliwość kursowania zarówno w dni robocze, jak i w dni wolne, dostosowaną do potrzeb mieszkańców WOF,
- pozwalając na dojazd rowerem po trasie rowerowej lub samochodem do stacji i przystanku kolejowego celem przesiadki na pociąg do Miasta Wałcz oraz do Piły,
- umożliwiając wzrost liczby podróży łączonych w WOF – rower i samochód z transportem publicznym, poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych wyposażonych w parkingi B+R dla rowerów, w parkingi P+R dla samochodów i w parkingi K+R, uzupełnionych dostępem do autobusowego i kolejowego transportu publicznego oraz do pojazdów systemów współdzielonych,
- zapewniając zintegrowanie systemów linii autobusowych i linii kolejowych, zarówno pod względem taryfowo-biletowym, jak i skoordynowania ich rozkładów jazdy, zapewniając możliwości przesiadek na węzłach przesiadkowych w WOF,
- umożliwiając przemieszczanie się po WOF bez samochodu, poprzez system podróży przesiadkowych na jednym zintegrowanym bilecie (pieszo, rowerem lub autobusem do węzła przesiadkowego i dalej innym autobusem lub pociągiem do celu podróży).

5.4 Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy

Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy zakłada realizację działań ukierunkowanych na transformację obecnego transportu samochodowego – pasażerskiego, towarowego i indywidualnego w WOF, na transport zero- i niskoemisyjny. Mając na uwadze negatywny wpływ transportu drogowego na poziom hałasu, emisję spalin i inne zanieczyszczenia komunikacyjne, konieczna jest sukcesywna wymiana samochodów osobowych, autobusów i floty pojazdów JST WOF, na pojazdy zero- lub niskoemisyjne, oraz ograniczanie ich wykorzystywania w niektórych obszarach WOF (np. w centrach Miast WOF, na obszarach zabytkowych i chronionych).

Miasto Wałcz wraz z pozostałymi Miastami WOF, Gminami WOF i z Powiatem Wałeckim, skupiają się na wspieraniu działań nakierowanych na doprowadzeniu infrastruktury technicznej (głównie elektroenergetycznej) do obszarów zurbanizowanych (w tym do obszarów gęstej zabudowy mieszkaniowej i aktywności gospodarczej), umożliwiając budowę stacji i punktów ładowania i tankowania pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Uspokajają także ruch na obszarach zabudowy (szczególnie w Miastach WOF, w centrach miast i miejscowości oraz na osiedlach mieszkaniowych), nie zapominając jednocześnie o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych w WOF. Dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapotrzebowanie na przestrzeń miejską, podążają co najmniej zgodnie z dotychczasowym trendem.

W ramach realizacji scenariusza 4., oprócz konieczności wydatkowania coraz większych środków własnych w postaci finansowania całkowitego lub częściowego inwestycji drogowych oraz konieczności ponoszenia corocznie zwiększających się nakładów finansowych na utrzymanie i remonty zarządzanej przez siebie infrastruktury drogowej oraz możliwego braku dostatecznych środków na pozostałe inwestycje związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, JST WOF będą musiały liczyć się dodatkowo z:

- postępującym wzrostem liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców WOF, które potrzebować będą kolejnych miejsc parkingowych, także w centrach Miast WOF,
- dalszym zwiększaniem się udziału podróży po WOF realizowanych samochodem, istotnie wpływającym na spadek podróży publicznym transportem zbiorowym oraz możliwością ograniczania mobilności aktywnej mieszkańców WOF,
- wzrostem poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych – hałasu drogowego oraz emisji liniowej,
- zwiększaniem negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne oraz na klimat, a przez to także bezpośrednio na zdrowie mieszkańców WOF,
- utrzymaniem co najwyżej niedostatecznego obecnie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach, skutkującym możliwym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych oraz osób ciężko rannych w wypadkach drogowych (szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów),
- koniecznością ciągłej rozbudowy istniejącej infrastruktury drogowej oraz budowy jej kolejnych, nowych elementów,
- koniecznością dalszej oraz kosztownej rozbudowy istniejącej lokalnej sieci drogowej, w tym realizacji nowych odcinków ulic i dróg zamiejskich na drogach wojewódzkich, drogach powiatowych i drogach gminnych,
- zwiększaniem ruchu samochodów w centrach miast i w miejscowościach, powodującego wzrost zapotrzebowania pod presją społeczną na kolejne miejsca parkingowe,
- wzrostem liczby miejsc parkingowych degradując tym jakość wspólnej przestrzeni publicznej szczególnie w Miastach WOF,
- postępującym obniżaniem się jakości dotychczasowych, wspólnych przestrzeni publicznych poprzez zawłaszczanie ich części pod inwestycje drogowe, wynikające ze skutków niekontrolowanej suburbanizacji i wzrastającej przez to kongestii,
- dalszym wzrostem kosztowności transportu osób i towarów w WOF.

Efektom powyższego może być konieczność wzrostu wydatków JST WOF na infrastrukturę drogową, co będzie mogło z kolei wpłynąć na braku dostatecznych środków na realizację innych inwestycji i działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w WOF.

5.5 Wybór scenariusza rozwoju do realizacji SUMP WOF

Mieszkańcy WOF, Interesariusze SUMP WOF oraz JST WOF, podczas I etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do SUMP WOF, wspólnie wskazali stopień uwzględnienia poszczególnych obszarów strategicznych mobilności w WOF dla każdego z czterech analizowanych scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF (opisanych w [Rozdziałach 5.1 – 5.4](#)). Zostały one ocenione przez nich w skali od 1 (ocena [niedostateczna](#)) do 5 (ocena [bardzo dobra](#)), pod kątem, czy każdy z obszarów strategicznych – szczególnie te obszary, które zostały wskazane jako najistotniejsze ([Rys. 4.1](#)), rozwijać się będzie prawidłowo w danym scenariuszu.

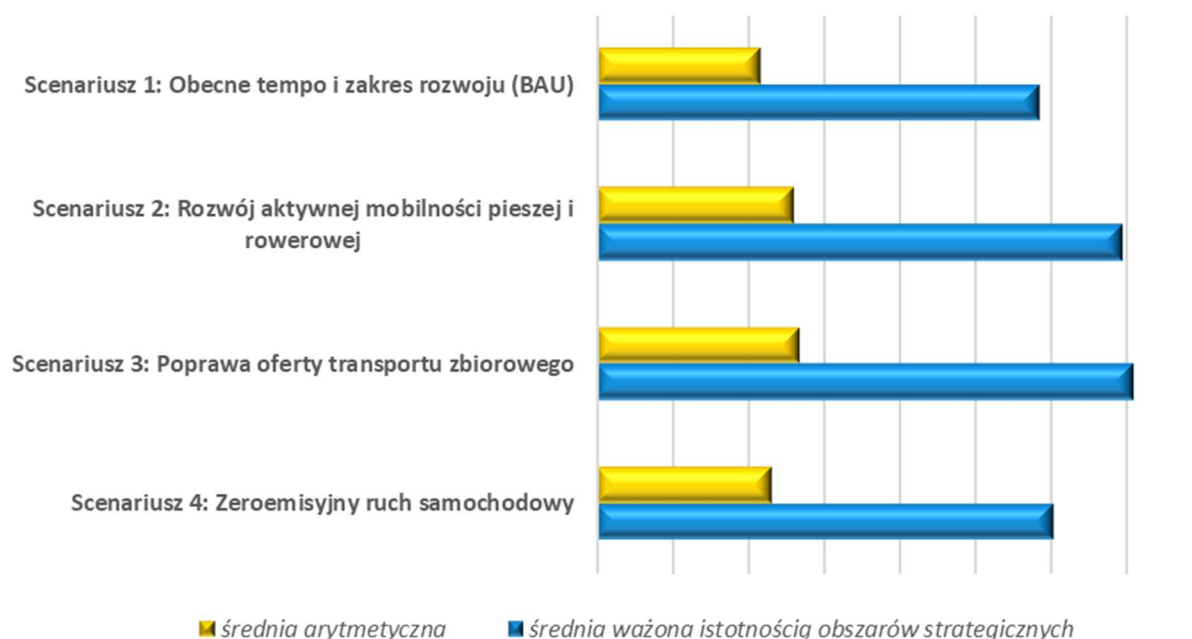
Biorąc pod uwagę kluczowe Obszary Strategiczne mobilności w WOF, mieszkańcy WOF, Interesariusze SUMP WOF oraz JST WOF ocenili wspólnie, że najbardziej oczekiwanym przez nich scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF jest **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**.

Pośród wszystkich czterech analizowanych scenariuszy uzyskał on w kolejności od najwyższej wartości:

- **najwyższe noty** w sześciu z siedmiu Obszarów Strategicznych:
 - [Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego](#) – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków,
 - [Rozwój publicznego transportu zbiorowego](#) – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego,
 - [Integracja polityki przestrzennej z transportową](#) – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność,
 - [Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat](#) – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin,
 - [Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności](#) – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne,
 - [Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej](#) – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw,
- **drugą najwyższą notę** tylko w jednym Obszarze Strategicznym:
 - [Rozwój mobilności aktywnej](#) – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej².

Wyniki wyboru scenariusza rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF do realizacji postanowień SUMP WOF prezentuje poniższy [Rys. 5.1](#) w postaci średniej arytmetycznej przydzielonych ocen oraz średniej ważonej istotności obszarów strategicznych, wyraźnie wskazując na zwycięski **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**.

² Najwyższą notę otrzymał Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej.



Rys. 5.1 Ocena poszczególnych scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF

Źródło: Raport z 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałeckiego Obszaru Funkcjonalnego

W Rys. 5.1 zestawione zostały wyniki oceny wszystkich czterech scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF pod kątem realizacji 7. Kluczowych Obszarów Strategicznych, wypracowane wspólnie w drodze konsultacji społecznych przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF. Dla wybranego **Scenariusza 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego** kolorem **czerwonym** pokazano **najwyższe przyznane noty**, a kolorem **niebieskim** pokazano **drugą przyznaną najwyższą notę**, spośród wszystkich czterech scenariuszy.

Tab. 5.1 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych

Obszar strategiczny	Scenariusz			
	1	2	3	4
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków.	13,67	16,37	16,94	13,09
Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego.	14,66	16,49	16,86	14,66
Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej.	12,81	15,44	14,91	13,16
Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność.	5,76	7,16	7,32	6,17
Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin.	4,57	5,22	5,67	5,35
Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne.	3,91	5,22	5,40	4,53
Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw.	2,96	3,39	3,57	3,17

Źródło: Opracowanie własne (Raport z 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałeckiego Obszaru Funkcjonalnego)

Uczestnicy konsultacji społecznych wskazali, że WOF powinien rozwijać się zgodnie z wybranym **Scenariuszem 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego** – Miasto Wałcz, Gminy WOF oraz Powiat Wałecki, mają działać wspólnie w zakresie stworzenia atrakcyjnego, funkcjonalnego i zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w WOF, opartym m.in. o:

- **zapewnienie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego** w zakresie wszystkich działań mobilnościowych w WOF, obejmujących wszystkich uczestników ruchu drogowego, szczególnie pieszych i rowerzystów oraz pasażerów transportu publicznego,
- **zintegrowane planowanie przestrzenne**, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do autobusowych i kolejowych linii publicznego transportu zbiorowego,
- **integrację wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego w WOF** (organizujących autobusowe linie miejskie, gminne, międzygminne, powiatowo-gminne oraz co najmniej regionalne połączenia kolejowe), pod względem integracji taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy i zapewnienia możliwości przesiadek na węzłach przesiadkowych w WOF, a także likwidowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców WOF.

Działania i organizacja w obszarze transportu zbiorowego w WOF pozwolą zmniejszać zapotrzebowanie na wykonywanie podróży obywateli przez całe Miasto Wałcz, po terenie całych Gmin WOF oraz podróży dalekich pomiędzy gminami po całym WOF.

Wpłynie to istotnie na usprawnienie przemieszczania się po WOF (minimalizując wykluczenie społeczne i wykluczenie komunikacyjne mieszkańców WOF) bez konieczności używania własnego samochodu oraz na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także na zmniejszenie poziomów zanieczyszczenia powietrza – emisji liniowej (komunikacyjnej) oraz hałasu drogowego.

W efekcie przełoży się to zarówno na wzrost jakości życia mieszkańców WOF, jak i pozytywnie wpłynie na ich zdrowie, a także zwiększy ich bezpieczeństwo w przemieszczaniu się po WOF.

JST WOF mając do dyspozycji środki budżetowe własne i środki zewnętrzne, skupią się na realizacji działań nakierowanych na rozwój i efektywne funkcjonowanie transportu zbiorowego na obszarze WOF, a także na działania o charakterze miękkim, tj. wyjaśniające i promujące prowadzoną politykę transportową i przestrzenną. Jednocześnie JST WOF nie zapominają o niezbędnym rozwoju pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów.

6 Wizja i cele SUMP WOF

Prawidłowo sformułowana wizja zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP WOF rysuje dla mieszkańców WOF aspiracyjny obraz przyszłości, który nadaje cel i kierunek działaniom oraz mówi o tym, gdzie chcieliby się oni znaleźć w przyszłości. Dlatego wizja SUMP WOF powinna być dalekosiężna i ambitna, a także inspirująca mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF do działania, pomagając w wyborze odpowiedniej strategii i działań, które najlepiej wpłyną na realizację celów strategicznych założonych w SUMP WOF. Dobrze wyartykułowana wizja buduje zaufanie, ułatwiając współpracę i komunikację pomiędzy wszystkimi uczestnikami i podmiotami realizującymi SUMP WOF.

6.1 Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych

Podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami WOF, interesariuszami SUMP WOF oraz z JST WOF, wykonano trzy zadania warsztatowe. Pierwszym z nich była ocena, które z 7. obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF są najistotniejsze, co pozwoliło na priorytetyzację kierunków działań.

Podczas drugiego zadania omówione zostały cztery różne scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF. Dla każdego scenariusza dokonano oceny pod kątem, czy prawidłowo rozwija się w nim każdy z 7 obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, w szczególności te, które zostały wskazane w pierwszym zadaniu jako najistotniejsze.

Trzecim zadaniem uczestników konsultacji społecznych było wspólne stworzenie wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF.

Uczestnicy konsultacji społecznych w ramach pierwszego zadania wskazali jako zdecydowanie najistotniejsze z 7 obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF cztery obszary w kolejności od najważniejszego: 1. [Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego](#), 2. [Rozwój publicznego transportu zbiorowego](#), 3. [Budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej i pieszej](#) oraz 4. [Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność](#). Natomiast najmniej znaczenie dla nich miały dwa obszary: 6. [Działanie edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne](#) i 7. [Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej](#).

Podczas drugiego zadania omówiono cztery scenariusze rozwoju mobilności WOF:

- [Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju \(BAU\)](#),
- [Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej](#),
- [Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego](#),
- [Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy](#),

oceniając wspólnie (biorąc pod uwagę kluczowe obszary strategiczne), że najbardziej oczekiwanym przez nich scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF jest najwyżżej oceniony [Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego](#). Drugim najwyżżej ocenionym był [Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności pieszej i rowerowej](#). Natomiast jako zdecydowanie najmniej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF był według uczestników konsultacji społecznych oceniony najniżżej [Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju \(BAU\)](#).

Trzecim zadaniem była wspólna praca nad wypracowaniem treści wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF. Zebrane postulaty i hasła (w postaci pojedynczych słów, wyrażen i całych zdań) oraz wnioski z pozostałych prac warsztatowych zostały wykorzystane do budowy wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF i stworzenia niniejszego SUMP WOF.

Już po przeprowadzonym pierwszym etapie konsultacji społecznych można było stwierdzić, że najbardziej oczekiwaną przez mieszkańców WOF formą przemieszczania się po WOF jest atrakcyjna i funkcjonalna komunikacja zbiorowa, wspomagana aktywną mobilnością pieszą i rowerową. Dlatego w pierwszej kolejności należy skupić się na rozwoju systemu i infrastruktury publicznego transportu zbiorowego w WOF, z uzupełnieniem rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej.

Szczegółowe informacje na temat przeprowadzonych spotkań zostały zawarte w [Raporcie z 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla WOF](#).

6.2 Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP WOF

Zgodnie z Wytycznymi Komisji Europejskiej³ opracowanie [wizji rozwoju zrównoważonej mobilności](#) dla SUMP jest jednym z jego fundamentów. Dlatego wizja powinna wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty strategiczne i programowe, przyjęte przez władze samorządowe wszystkich szczebli (szczególnie przez JST WOF) oraz nawiązywać do zapisów dokumentów krajowych i unijnych. Dla WOF powinny być brane pod uwagę wizje zawarte w dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego, ponadlokalnego i lokalnego (pogrubionym kolorem **niebieskim** oznaczono w przytoczonych poniżej wizjach zakres dotyczący elementów zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF).

Tworzona wizja SUMP WOF powinna nawiązywać i doprecyzowywać wizje dotyczące bez- lub pośrednio obszaru zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF:

- w [Strategii Rozwoju Miasta Wałcz do roku 2025](#) – w wyartykułowanych sekwencjach kluczowych aspiracji rozwojowych:
 - „*Wałcz to miasto gwarantujące **zrównoważony rozwój przy zachowaniu wysokiej jakości życia mieszkańców** i dostępności nowoczesnych usług publicznych*”,
 - „*Wałcz to miasto dysponujące **zmodernizowaną i dostosowaną do nowoczesnych wymogów infrastrukturą techniczną** oraz skutecznie **zrewitalizowanymi przestrzeniami miejskimi***”,
- w [Strategii Rozwoju Gminy Człopa na lata 2024-2030](#):
 - „*Gmina Człopa jest nowoczesną i atrakcyjną Gminą dla mieszkańców, przedsiębiorców, rolników i turystów. **Wykorzystuje swoje atuty związane z przyrodą**, kulturą i **położeniem** do promocji oraz **zrównoważonego rozwoju***”,
- w [Strategii Rozwoju Gminy Mirosławiec na lata 2016–2025](#):
 - (Mirosławiec) „*jako miejsce do życia oraz do współżycia ludzi z całym okalającym ich biosystemem, **wykorzystujące wyjątkowe zasoby środowiska naturalnego w myśl zasady zrównoważonego rozwoju**, rozwijające projekty bazujące na jednym z trzech filarów tożsamości: biogospodarki, bioróżnorodności i bioaktywności*”,
- w [Strategii Rozwoju Gminy Tuczno na lata 2023-2033](#):
 - „*Gmina Tuczno to enklawa turystyki i rekreacji, czerpiąca moc z wyjątkowych walorów przyrodniczych i historycznych **w zrównoważony sposób**. To miejsce inwestycji w kapitał społeczny, napędzane energią generowaną z aktywności mieszkańców. To znaczący ośrodek na mapie cyklicznych wydarzeń kulturalnych w skali regionu i kraju*”,
- w [Strategii Rozwoju Gminy Wałcz na lata 2016-2027](#):
 - „*Gmina Wałcz to gmina wiejska z rozwijającą się przedsiębiorczością i turystyką, konkurencyjnym w regionie rolnictwie, zapewniająca swoim mieszkańcom możliwości indywidualnego rozwoju, dostęp do nowoczesnej edukacji, kultury, oferty sportowej, a **przede wszystkim oferująca** pracę, stabilizację i **wysoką jakość życia***”,

oraz nawiązywać także do wizji opisanych:

- w [Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030](#) (ze względu na rozbudowaną treść rozdziału dotyczącego wizji rozwoju województwa zachodniopomorskiego, zacytowano tylko fragmenty związane z mobilnością):

3 CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – vide rozdz. 2. Wstęp.

- „Województwo zachodniopomorskie w 2030 roku to region (...) **oferujący doskonałe warunki do życia dla obecnych i przyszłych mieszkańców** (...). Do dynamiki (...) rozwoju dostosowywana jest interwencja publiczna w zakresie wsparcia (...) dostępności transportowej (...). Na obszarze województwa realizowana jest **proaktywna polityka w zakresie efektywnego wykorzystania zagospodarowania przestrzeni** (...). Środowisko naturalne jest dobrostanem tworzącym warunki dla wysokiej jakości życia oraz realizacji przedsięwzięć o rosnącym znaczeniu ekonomicznym (...). **Obszary funkcjonalne stanowią podstawową kategorię programowania rozwoju** (...). Realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych jest dokonywana w układzie obszarów funkcjonalnych, ich wewnętrznej wydolności (w szczególności komunikacyjnej) i zdolności do nawiązywania relacji między nimi. (...) **Dokonywanie się pożądaných zmian w województwie jest możliwe dzięki nowej formule działania samorządu regionalnego i lokalnego dostosowującego się do zmieniających się uwarunkowań.** (...) **Otwarty, asymilacyjny model funkcjonowania samorządu uwzględnia wzmoczoną partycypację i udział szerszego grona podmiotów, znacznie większą efektywność w aktywizowaniu własnych oraz pozyskiwaniu zewnętrznych zasobów i potencjałów, nastawienie proinwestycyjne i wzmocnienie wspierających je instrumentów działania.** (...)”,
- w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030, w formule sprecyzowanego celu:
 - „**Poprawa dostępności transportowej województwa przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.**”,

Wizja SUMP WOF powinna także odpowiadać celom strategicznym krajowej oraz europejskiej polityki zrównoważonej mobilności miejskiej, do których należy przede wszystkim: **poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** oraz **minimalizowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i klimat**. Osiągnięcie tych celów nastąpi poprzez zapewnienie istotnej poprawy funkcjonowania mobilności aktywnej oraz poprawy oferty publicznego transportu zbiorowego w WOF, przy zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczekiwanym efektem powinno być skłonienie jak największej części mieszkańców WOF do zmiany dotychczasowych sposobów przemieszczania się po WOF poprzez ograniczanie wykonywania podróży (szczególnie podróży obowiązkowych) samochodami osobowymi.

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących założeń do SUMP WOF uczestnicy tych spotkań wskazywali w szczególności na potrzebę:

- polepszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pieszych, rowerzystów i kierujących pojazdami na drogach w WOF, a także dla pasażerów korzystających z usług transportu publicznego w WOF,
- polepszenia funkcjonowania i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w WOF, którego odpowiednio dobra oferta będzie stanowiła rzeczywistą alternatywę dla podróżowania własnymi samochodami,
- rozwoju wygodnej i funkcjonalnej mobilności aktywnej, w oparciu o bezpieczne ciągi piesze oraz funkcjonalną sieć tras rowerowych,
- zmniejszania negatywnego wpływu ruchu i transportu drogowego na otoczenie, wpływając tym samym na poprawę stanu środowiska i klimatu oraz korzystnie na zdrowie mieszkańców WOF.

Biorąc powyższe pod uwagę, wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF, wpisując się w długofalową politykę JST WOF i obszaru WOF, a także Województwa Zachodniopomorskiego, Polski oraz Unii Europejskiej, zarówno w zakresie zrównoważonej mobilności, jak i ochrony środowiska naturalnego i klimatu, brzmi następująco:

Wałecki Obszar Funkcjonalny to region, w którym funkcjonuje bezpieczny i zrównoważony system mobilności miejskiej, który sprzyja zarówno mieszkańcom, jak i środowisku naturalnemu.

Przyjęta dla całego WOF wizja rozwoju zrównoważonej mobilności jest spójna z [Diagnozą WOF](#) oraz rozwijać się będzie zgodna z przyjętym dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla WOF [Scenariuszem 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego](#), uwzględniając także horyzont długoterminowy do roku 2040.

Swoim zakresem wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu – publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane w WOF. Obejmuje ona także istotne dla mieszkańców WOF aspekty zrównoważonego rozwoju, w tym szczególnie mobilnościowe, ekonomiczne, społeczne, środowiskowe oraz turystyczne.

6.3 Cele Strategiczne SUMP WOF

Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w WOF, wyartykułowana wspólnie przez mieszkańców WOF i Interesariuszy SUMP WOF oraz przez JST WOF, ma szansę ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów strategicznych, które powinny zostać osiągnięte najdalej do roku 2035 co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych, oraz horyzontalnie do roku 2040 w zakresie działań dużych i złożonych.

Dla sformułowania właściwych celów strategicznych wykorzystano metodologię [SMART](#), według której prawidłowo sformułowane cele strategiczne powinny jednocześnie być: [konkretne](#) – [Specific](#), [mierzalne](#) – [Measurable](#), [osiągalne](#) – [Attainable](#), [istotne](#) – [Relevant](#), oraz [określone w czasie](#) – [Time-based](#).

Spełnienie tych cech pozwala na poprawne sformułowanie celów strategicznych w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację i osiągnięcie w wyznaczonym horyzoncie czasowym zamierzonych efektów ich realizacji. Cele strategiczne są niezbędne do właściwego monitorowania i ewaluacji SUMP WOF oraz pozwalają także na precyzyjne i funkcjonalne dopasowanie konkretnych działań i zadań.

[Punktem wyjścia do wyznaczenia celów strategicznych](#) zgodnie z metodologią SMART, są:

- analiza stanu mobilności i transportu oraz wnioski z [Diagnozy WOF](#),
- wskazania samorządowców z JST WOF wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach [Diagnozy WOF](#) na potrzeby opracowania SUMP WOF indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębionych (IDI),
- wyniki zrealizowanych w ramach [Diagnozy WOF](#) badań w zakresie zachowań i oczekiwań mieszkańców WOF, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze WOF,
- wyniki z przeprowadzonego 1 oraz 2 etapu konsultacji społecznych, podczas których w kwestiach mobilnościowych wypowiadali się mieszkańcy WOF, Interesariusze SUMP WOF oraz JST WOF,
- stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności liczba ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych,

- zintegrowane zarządzanie zrównoważoną mobilnością miejską w WOF (w tym finansowaniem i dofinansowaniem), wspólnie przez wszystkie JST WOF,
- dostępność ruchu pieszego i rowerowego do generatorów ruchu oraz do publicznego transportu zbiorowego w WOF, z uwzględnieniem obecnego zagospodarowania przestrzennego,
- kwestie środowiskowe i klimatyczne wynikające z [Diagnozy WOF](#) oraz z wytycznych i wskazań krajowych i europejskich.

Mając na uwadze wypracowaną wizję rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF ([Rozdz. 6.2](#)), żeby miała ona szansę ziszczyć się poprzez osiągnięcie przyjętych wspólnie w drodze partycypacji społecznej celów strategicznych dla wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, wybrano [osiem Celów Strategicznych SUMP WOF](#). Są one zgodne w zakresie wymogów zrównoważonej mobilności miejskiej, a także są zgodne z celami strategicznymi i kierunkami interwencji w aktualnie obowiązujących strategiach lokalnych i regionalnych oraz nawiązują do strategii krajowych oraz europejskich:

- **Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF,**
- **Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków,**
- **Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego,**
- **Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej,**
- **Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność,**
- **Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin,**
- **Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne,**
- **Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw.**

6.3.1 Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF

Zarządzanie mobilnością w WOF obejmuje wiele istotnych obszarów związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską. Należy do niego zarówno koordynowanie i prawidłowe zarządzanie, jak i realizacja, a następnie utrzymanie, związane:

- z planowaniem przestrzennym ukierunkowanym na mobilność (w tym szczególnie na mobilność aktywną), na transport zbiorowy, na sieć drogową i kolejową, na zrównoważony rozwój i na tworzenie obszarów bliskich odległości,
- ze zrównoważonym zagospodarowaniem przestrzeni minimalizującym negatywny wpływ na środowisko naturalne i na klimat, a także na zdrowie mieszkańców WOF,
- z autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym, wraz z jego infrastrukturą,
- z mobilnością aktywną mieszkańców WOF, zawiązaną przede wszystkim z ruchem pieszym oraz z ruchem rowerowym,
- z infrastrukturą drogową i infrastrukturą kolejową,
- ze zrównoważoną polityką parkingową,
- z zapewnianiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie jego niechronionych uczestników – pieszych i rowerzystów,
- z funkcjonalnym i zrównoważonym transportem towarów i logistyką miejską,
- z właściwą edukacją i promocją zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Koordinowanie i zintegrowane zarządzanie zadaniami, działaniami i poszczególnymi elementami związanymi ze zrównoważoną mobilnością miejską w WOF, to także elementy zarządzania w ramach współpracy pomiędzy JST WOF w zakresie komunikacji i współpracy pomiędzy nimi (oraz pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi), a także dzielenia się wiedzą i doświadczeniami pomiędzy nimi oraz pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację zadań i działań mobilnościowych.

Efektom prowadzonej prawidłowo współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF i współpraca pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi oraz udział partycypacji społecznej wśród mieszkańców WOF, będzie wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF zgodnie z rzeczywistymi potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców WOF i pozostałych interesariuszy. Oznaczać to będzie funkcjonalność rozwiązań mobilnościowych z korzyścią zarówno dla środowiska naturalnego, jak i dla środowiska antropogenicznego.

6.3.2 Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków

Uspakajanie ruchu i zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF, przy zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie dla pasażerów transportu zbiorowego w drodze do i z przystanku oraz w autobusach, a także dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów, którzy także są pasażerami), to także spójny i zrównoważony układ drogowy w WOF, wymagający m.in. przebudowy miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenach zabudowy.

Zrealizowanie zaplanowanych oraz proponowanych obwodnic w ciągach dróg krajowych pozwoli przy jednoczesnym wyprowadzaniu z nich ruchu towarowego, w tym ruchu tranzytowego, na minimalizowanie ruchu pojazdów z centrach Miast WOF oraz wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oraz kameralizowanie dróg w miastach i w miejscowościach w WOF. Odpowiednie działania pozwolą na zmniejszenie natężenia ruchu, w tym na spadek ruchu samochodów ciężarowych oraz na przywrócenie przestrzeni miejskiej w Miastach WOF i na przywrócenie brakującej lub zbyt małej obecnie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oraz kameralizowanie dróg pozwoli na dostosowanie skali przestrzeni dróg do skali człowieka – mieszkańca WOF, oraz na bezpieczne przemieszczanie się zarówno pieszo, jak i rowerem, razem z ruchem samochodowym.

Przebudowa miejsc niebezpiecznych i odcinków ulic i dróg zamiejskich oraz w miarę możliwości także skrzyżowań kolejowo-drogowych na skrzyżowania dwupoziomowe, wpłynie też na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a przez o to na minimalizowanie liczby ofiar śmiertelnych i rannych.

6.3.3 Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego

Podstawą efektywnej komunikacji zbiorowej w WOF jest zaoferowanie i zapewnienie mieszkańcom WOF funkcjonalnego, sprawnego i dostępnego transportu autobusowego w każdej gminie w WOF, uzupełnianego transportem kolejowym w gminach, przez które przebiegają kolejowe połączenia pasażerskie.

Utworzenie jednego lub co najwyżej dwóch organizatorów publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru WOF, to dążenie do wspólnej organizacji sieci połączeń autobusowych w WOF we wszystkich gminach w WOF. Optymalizacja sieci połączeń komunikacji zbiorowej w WOF w gminach i pomiędzy nimi pozwoli minimalizować wykluczenie społeczne i wykluczenie komunikacyjne mieszkańców WOF, w szczególności w Gminach WOF, z wykorzystaniem także przewozów kolejowych (w tym ze wzmocnieniem połączenia Tuczno – Wałcz – Piła oraz z przywróceniem połączeń pasażerskich na nieczynnej linii kolejowej przebiegającej przez gminę Mirosławiec). Rozwój istniejących i budowa kolejnych nowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów P+R, B+R i parkingów K+R, wraz z relokacją istniejących i lokalizowaniem nowych przystanków autobusowych, zwiększy istotnie dostępność do transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców WOF.

Integracja taryfowo-biletowa, docelowo wszystkich Organizatorów ptz – wspólny bilet w WOF, będzie ułatwieniem dla przemieszczania się mieszkańców WOF co najmniej po całym obszarze WOF bez konieczności posiadania różnych biletów w ramach przejazdu liniami różnych Organizatorów ptz w WOF. Współpraca w WOF pomiędzy poszczególnymi Organizatorami ptz – komunikacji autobusowej o charakterze użyteczności publicznej w zakresie wspól- i finansowania przewozów oraz wdrożenia integracji taryfowo-biletowej na całym obszarze WOF w ramach wspólnego biletu, pozwoli na udogodnienie dla pasażerów w postaci możliwości przejazdu na wykupionym bilecie pomiędzy wszystkimi miejscowościami w WOF bez względu na to, jakim autobusem lub jakimi autobusami różnych linii będą się przemieszczać.

Należy dążyć także do włączenia transportu kolejowego, co najmniej w zakresie przewozów organizowanych przez Województwo Zachodniopomorskie i przez Województwo Wielkopolskie, w ramach integracji autobusowego i kolejowego transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze całego WOF, pozwalającej na podróżowanie co najmniej pomiędzy Wałczem a Stargardem (i dalej do Szczecina) oraz pomiędzy Tuczem a Piłą (i dalej do Poznania) wszystkimi pociągami obsługiwanymi obecnie przez Polregio S.A. i przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. oraz liniami autobusowymi.

6.3.4 Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej

Alternatywą dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu pojazdów w obszarach zurbanizowanych, mając na uwadze poprawę stanu zdrowia mieszkańców WOF oraz poprawę jakości infrastruktury pieszej i infrastruktury rowerowej, konieczne jest stworzenie warunków i promowanie (szczególnie w wymiarze podróży niedalekich), przemieszczania się pieszo, rowerem, a także hulajnogami, UTO i UWR. Wymaga to odpowiedniego przebiegu oraz dostosowania jakości dedykowanej im infrastruktury, właściwej lokalizacji węzłów przesiadkowych, parkingów B+R, stojaków rowerowych i parkingów dla hulajnóg elektrycznych, a także dróg dojścia i dojazdu rowerem do przystanków transportu zbiorowego.

Budowa nowych chodników i tras rowerowych oraz uzupełnienie luk w ich istniejących przebiegach (szczególnie na obszarach zurbanizowanych), stawiając na ich wysoki standard, dużą atrakcyjność, funkcjonalność i intuicyjność w przejazdach wewnątrzgminnych i pomiędzy gminami w WOF, przyczyni się do prawidłowego rozwoju mobilności aktywnej w WOF.

Istotne jest także obniżenie liczby wypadków z udziałem szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów oraz użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR. Dlatego rozwój infrastruktury ruchu pieszego oraz infrastruktury ruchu rowerowego oraz poprawa istniejącej infrastruktury i budowa nowej, powinny być realizowane z dużym naciskiem na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także na komfort ich przemieszczania, wykorzystując zasady projektowania uniwersalnego. Powinno zrealizować się jak najwięcej możliwych rozwiązań w postaci inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian organizacyjnych w ruchu drogowym, których efektem ma być zawsze wzrost poziomu jego bezpieczeństwa.

Miasta WOF oraz Gminy WOF podejmować będą działania w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, skutkujące m.in. rozwojem mobilności aktywnej w myśl miasta/osiedla 15-minutowego, żeby udział samochodów osobowych w przemieszczaniu się mieszkańców WOF, co najmniej w Mieście Wałcz, przynajmniej dalej nie wzrastał.

6.3.5 Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność

Planowanie przestrzenne stawiające na zagospodarowanie przestrzenne w WOF opiera się na wdrażaniu zrównoważonego planowania przestrzennego. Jego efektem jest minimalizowanie i ograniczanie rozwoju zabudowy rozproszonej, uwzględniającej zmniejszenie zapotrzebowania na samochody osobowe w podróżach obywateli WOF po obszarze WOF. Postępować będzie zwiększanie podróży bliskich i podróży niedalekich uwzględniających dotarcie do usług podstawowych, do przedszkoli i do szkół oraz do części miejsc pracy, co będzie także realnym zyskiem czasu poświęcanego dotychczas na same dojazdy do odległych do tej pory celów podróży mieszkańców WOF.

Zwiększanie udziału podróży niedalekich i bliskich to także opracowanie katalogu usług i rozwiązań o charakterze ponadgminnym zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne, wdrażając zasady miast/osiedli 15-minutowych, miast kompaktowych oraz TOD (rozwój wokół stacji i przystanków kolejowych).

Poprzez opracowanie katalogu usług i rozwiązań, a także wspólnych zapisów w dokumentach strategicznych i w dokumentach planistycznych o charakterze wewnątrz – i ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne (z wykorzystaniem zasad i wymogów m.in. miasta/osiedla 15-minutowych, miasta kompaktowego oraz TOD), będzie można stworzyć m.in.:

- gminne standardy urbanistyczne dla stref planistycznych, w tym dla strefy komunikacyjnej,
- gminne standardy dostępności infrastruktury społecznej, w tym m.in. do placówek oświatowych i społecznych oraz do przystanków publicznego transportu zbiorowego,
- obszary uzupełnienia zabudowy, w tym wokół stacji i przystanków kolejowych,

co pozwoli na uzyskanie większego wpływu JST WOF (szczególnie Miasta Wałcz i Gmin WOF) na ustalenia gdzie może się rozwijać zabudowa i jaki charakter ma ona utrzymywać. Odpowiednie zapisy będą też elementem dla przeciwdziałania niekontrolowanej suburbanizacji – rozlewania się zabudowy. Nowe tereny zabudowy (szczególnie mieszkaniowej), będą wyznaczone w zbliżeniu do już istniejącej zabudowy – jako wypełnienie luk pomiędzy obszarami istniejącej zabudowy.

6.3.6 Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin

Obniżanie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko i klimat oraz na jakość życia i zdrowia mieszkańców WOF wiąże się z ograniczaniem emisji liniowej i hałasu drogowego poprzez wdrażanie dostępnych sposobów i aktualnych rozwiązań obniżających ten wpływ. Osiągnąć to można poprzez kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miast i miejscowości, terenów (obszarów) o wysokich walorach przyrodniczych oraz poprzez realizowanie infrastruktury drogowej na terenach już przekształconych i zdegradowanych, a także stosując rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury.

W aspekcie pojazdów minimalizowanie negatywnego wpływu to sukcesywna wymiana taboru ZKM oraz wspomaganie wymiany taboru obsługującego linie organizowane przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki, na autobusy zero- i niskoemisyjne, a także zwiększanie udział pojazdów zeroemisyjnych we flotach pojazdów służbowych JST WOF i ich jednostek organizacyjnych, w tym we flotach pojazdów wykonujących zadania komunalne.

W ramach rozwoju zero- i niskoemisyjnego transportu indywidualnego, JST WOF mogą realizować w zaplanowanych przez siebie lokalizacjach ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, a także zachęcać i wspierać w zakresie ich kompetencji do szybszej realizacji przez inne podmioty

publiczne i prywatne ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania wodorem przy obiektach handlowych, na stacjach paliw, na parkingach przy drogach itp.

6.3.7 Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne

Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością miejską w WOF oraz wykorzystanie jej potencjału i osiągnięcie pożądanego efektu mobilnościowego, zależy także od poziomu świadomości społecznej wszystkich mieszkańców WOF. Świadomość ta jest kształtowana również poprzez działania edukacyjne i promocję zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF. Edukacja i promocja mobilności koncentrują się głównie na zwiększaniu wiedzy i promowaniu zrównoważonych zachowań komunikacyjnych, przede wszystkim takich jak podróżowanie pieszo, rowerem, hulajnogą i transportem zbiorowym, po całym obszarze WOF, szczególnie w przypadku podróży niedalekich i bliskich oraz w przypadku dojazdu i dojazdu do przedszkola i szkoły.

Wsparcie rozwoju i wyjaśnianie, propagowanie, promowanie i edukowanie w ramach edukacji i promocji zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF odbywa się poprzez realizowanie działań w przedszkolach i szkołach podstawowych oraz rozszerzenie działań o studentów i o pozostałe grupy mieszkańców WOF (z podziałem na osoby w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym – seniorów), z uwzględnianiem różnych potrzeb, oczekiwań i postaw mieszkańców WOF w zakresie zainteresowania transportem publicznym i obszarem zrównoważonej mobilności.

6.3.8 Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw

Stworzenia zasad prawidłowego funkcjonowania logistyki miejskiej oraz optymalizacji transportu towarowego w WOF (m.in. strefowanie ruchu ciężarowego i zasady dostaw w miastach i miejscowościach, a także wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych dla dostaw), są istotnymi elementami zrównoważonego transportu towarów. Działania związane ze zrównoważeniem transportu towarów na obszarach zurbanizowanych, czyli programowanie i zarządzanie przepływami towarów, tj. mobilnością towarową i logistyką miejską w WOF (szczególnie w Mieście Wałcz), można realizować m.in. w oparciu o opracowanie dla całego obszaru WOF strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej SULP.

Bardzo ważne jest także minimalizowanie negatywnego wpływu ruchu ciężarowego na otoczenie, w szczególności na środowisko i klimat oraz na jakość życia mieszkańców WOF, a także na stan techniczny dróg. Regulowane to jest przez opracowanie zasad dostarczania towarów (np. uporządkowania transportu towarów w WOF poprzez kompleksowe podejście w ramach strefowania ruchu ciężarowego w oparciu o ograniczenia tonażowe na danych obszarach lub wybranych drogach w WOF).

Opracowanie, wdrożenie i stosowanie w całym WOF jednolitej polityki parkingowej (ze wspólnymi założeniami i standardami), z rozwiązaniami dedykowanymi osobno dla Miast WOF i osobno dla Gmin WOF. Porządkowanie parkowania w WOF jest elementem optymalizacji dostępności miejsc postojowych (zwiększenie liczby oraz rotacji miejsc postojowych) oraz przywraca należną pieszym i rowerzystom przestrzeń, szczególnie w centrach Miast WOF.

W aspekcie ochrony środowiska i klimatu porządkowanie parkowania to likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych, nielegalnych oraz nieprzekształconych, a także na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, szczególnie w centrum Miast WOF.

7 Zasady realizacji SUMP WOF

Realizacja działań SUMP WOF w Obszarach Interwencji SUMP WOF – w ramach wykonywania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF możliwa jest realizacja zarówno indywidualnych projektów inwestycyjnych lub organizacyjnych dla danego JST WOF, jak i grup projektów oraz projektów zintegrowanych, realizowanych przynajmniej przez dwóch partnerów:

- co najmniej przez dwie JST WOF – gminy lub powiat i gminę,
- przez jedną JST WOF – gminę lub powiat i partnera zewnętrznego wskazanego w [Rozdz. 7.3](#).

W [Rozdz. 7.2](#) przedstawione zostały wypracowane zestawy działań dedykowane osobno dla [Miasta Wałcz](#), osobno dla [Gmin WOF](#) oraz osobno dla [Powiatu Wałeckiego](#), w podziale na pakiety działań realizacyjnych ([Rozdz. 7.2.1](#)) i na działania pozostałe ([Rozdz. 7.2.2](#)), z podziałem na istotność ich realizacji.

Przypisanie danego działania do grupy działań:

- **ważnych i pilnych** wskazuje, że takie działanie:
 - posiada **najwyższy priorytet realizacji**,
 - jest **działaniem obligatoryjnym**,
 - dana JST WOF ma **obowiązek zrealizować**,
- **ważnych, ale niepilnych** wskazuje, że takie działanie:
 - ma **niższy priorytet realizacji**,
 - jest **działaniem obligatoryjnym**,
 - dana JST WOF ma **obowiązek zrealizować w drugiej kolejności**,
- **nieważnych, ale pilnych** wskazuje, że takie działanie:
 - jest **fakultatywne**,
 - dla danej JST WOF jest **nieobowiązkowe**,
 - stanowi **działanie dodatkowe**, które **może być zrealizowane**,
- **nieważnych i niepilnych** wskazuje, że takie działanie:
 - jest **fakultatywne**,
 - **nie jest istotne** dla danej JST WOF,
 - **nie musi być realizowane**.

Oznaczenie danego działania jako działanie fakultatywne w żaden sposób nie oznacza zakazu lub braku możliwości jego realizacji przez JST WOF. Takie działanie, mające na celu poprawę jakości i stanu mobilności w WOF, może zostać zrealizowane przez JST WOF **dodatkowo**, tj. w przypadku zaistnienia potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, jako uzupełnienie do działań obligatoryjnych, możliwe do realizacji w formie adekwatnej do zapotrzebowania, możliwości oraz kompetencji danej JST WOF.

JST WOF mogą ponadto realizować także inne działania, które nie zostały wskazane w SUMP WOF, jednak wyłącznie w przypadku, kiedy przyczyniać się one będą jednocześnie do:

- realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF opisanych w [Rozdz. 6.3.1 – 6.3.8](#),
- uzyskania założonych wartości dla odpowiedniego wskaźnika produktu SUMP WOF opisanego w [Rozdz. 8.1](#) lub odpowiedniego wskaźnika rezultatu SUMP WOF opisanego w [Rozdz. 8.2](#).

Ze względu na różną specyfikę, oczekiwania oraz możliwości JST WOF i określone Obszary Interwencji SUMP WOF ([Rozdz. 4](#)), nie wszystkie działania są przeznaczone do realizacji we wszystkich Obszarach Interwencji SUMP WOF. Działania o charakterze typowo miejskim wskazane dla Miasta Wałcz, mogą być także realizowane przez pozostałe Miasta WOF.

Wszystkie działania wskazane w SUMP WOF mają za zadanie w jak najbardziej efektywny sposób zrealizować najważniejsze potrzeby mobilnościowe mieszkańców WOF. Ich realizacja w istotny sposób wspomaga dalszy prawidłowy i funkcjonalny rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Realizacja działań z grupy działań **ważnych i pilnych** oraz **ważnych, ale niepilnych**, podniesie komfort przemieszczania się pieszo i rowerem oraz podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego po całym obszarze WOF, zapewniając odpowiedni, wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Wpłynie to także korzystnie na środowisko i na klimat oraz na zdrowie i jakość codziennego życia mieszkańców WOF.

Proponowane w SUMP WOF rozwiązania mają na celu także **zmniejszenie kongestii** oraz **skrócenie czasu i obniżenie kosztów** przejazdów indywidualnych oraz przewozu osób w transporcie publicznym, a także **zmniejszenie kosztachłonności** transportu towarów.

Realizacja wskazanych działań przyczyni się także do zmniejszenia zużycia surowców i zasobów (w tym materiałów i energii) oraz do ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych i obniżenia poziomu hałasu drogowego. Odczuwalnym efektem wdrażania działań będzie **minimalizowanie negatywnego wpływu transportu** na środowisko i na klimat oraz na ludzi.

Całość procesu wdrażania postanowień SUMP WOF będzie mieć także pozytywny wpływ na **uwzględnianie zasad równości szans i niedyskryminacji**. Stworzone zostaną takie same warunki dla realizacji praw i obowiązków zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn. Promowany będzie **równy dostęp** do zasobów, z których będą mogli oni korzystać. Realizowana będzie przez to **zasada równości szans i niedyskryminacji** dla wszystkich osób (bez względu na płeć), poprzez umożliwienie sprawiedliwego oraz pełnego (na jednakowych zasadach i w jednakowym stopniu) korzystania z efektów realizacji postanowień SUMP WOF i działań realizujących poszczególne Cele Strategiczne SUMP WOF.

Ważna także jest **prawkładowa identyfikacja istniejących nierówności i wykluczeń społecznych** wśród mieszkańców WOF, co poprzez odpowiednie działania pozwoli na likwidowanie lub odczuwalne minimalizowanie różnic w dostępie oraz w korzyściach, w możliwościach i w wykluczeniu, które mogą występować pomiędzy kobietami a mężczyznami.

Ponadto podejmowanie odpowiednich działań pozwoli także na zastosowanie rozwiązań wykraczających poza obowiązujące wymogi przepisów prawa, umożliwiających korzystanie z systemu transportowego **osobom ze specjalnymi potrzebami**.

W trakcie realizowania postanowień SUMP WOF ważne jest także **analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych**. Służyć one mają poznawaniu aktualnych oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, a także do opracowywania i przeprowadzania kampanii informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych (kierowanych osobno do różnych grup mieszkańców WOF i do pozostałych grup – Interesariuszy SUMP WOF oraz do włodarzy i urzędników JST WOF), promujących zrównoważoną mobilność miejską w WOF.

Kampanie informacyjne, promocyjne i edukacyjne, przeprowadzane w ramach realizacji każdego działania, mają za zadanie wspieranie i kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców WOF, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko i na klimat oraz na ich zdrowie, mają ich codzienne wybory mobilnościowe.

Elementem realizacji każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską w WOF jest **środowisko naturalne** w aspekcie poprawy jakości środowiska i klimatu oraz jakości życia mieszkańców WOF, w tym także rozwoju przestrzeni publicznych w aspekcie terenów zielonych, turystycznych, rekreacyjnych i kulturowych.

Dlatego w całym procesie planowania, przygotowania i realizacji każdej inwestycji **należy uwzględnić potrzebę równoważenia środowiskowego** już na etapie planowania przestrzennego.

Plan działań realizacji postanowień SUMP WOF opiera się przede wszystkim na realistycznym i efektywnym oraz akceptowalnym społecznie i terminowym wdrażaniu działań realizujących jego wszystkie cele strategiczne, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na:

- **wydajność systemu transportowego** w postaci zmiany popytu na podróże i zmiany podaży środków transportu oraz kosztów funkcjonowania systemu transportowego w WOF,
- **założone cele społeczne** w postaci zwiększenia mobilności oraz ułatwienia korzystania z przestrzeni publicznych, uwzględniając wymogi projektowania uniwersalnego oraz zasadę równości szans i niedyskryminacji,
- **założone i wymagane cele klimatyczne** dotyczące ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz na klimat, a także na zdrowie człowieka poprzez zmniejszanie emisji liniowej i hałasu drogowego.

Ocena dokumentów planistycznych i strategicznych wszystkich JST WOF w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF w aspekcie transportu i zasad oraz wymogów zrównoważonej mobilności:

- w strategiach rozwoju,
- w miejskich planach adaptacji dla zmian klimatu,
- w programach ochrony środowiska,
- w planach gospodarki niskoemisyjnej,
- w gminnych programach rewitalizacji,
- w planach rozwoju lokalnego,
- w planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,

dokonana została w **Rozdz. 3.4 Kontekst lokalny** w **Diagnozie WOF**. Dokumenty te zostały ocenione w skali czterostopniowej **od 0 do 3**, pod kątem zawartości treści odnoszących się do 7. kluczowych kategorii. Ocenę końcową dla każdego z 22 ocenionych dokumentów strategicznych JST WOF oraz ocenę średnią dla całego WOF, stanowią średnie z ocen dotyczących kluczowych kategorii. Tym samym oceniono, czy w tych dokumentach znajdują się zapisy dotyczące:

- planowania przestrzennego ukierunkowanego na zrównoważoną mobilność miejską, umożliwiającego i zmierzającego do zapewnienia możliwości przemieszczania się w sposób zrównoważony – **Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność**,
- rozwoju transportu zbiorowego w taki sposób, żeby stanowił on atrakcyjną alternatywę względem podróży realizowanych samochodami osobowymi – **Transport zbiorowy w WOF**,
- zapewnienia optymalnych warunków dla mobilności aktywnej (głównie podróży pieszych i rowerowych) – **Indywidualny ruch rowerowy i pieszy**,
- poprawy infrastruktury drogowej wykorzystywanej głównie przez indywidualny transport samochodowy, przeważnie poprzez budowę, remonty lub modernizację dróg i obwodnic – **Indywidualny transport samochodowy**,
- realizacji przemyślanej polityki parkingowej, w tym działań dotyczących parkingów P+R, B+R oraz parkingów K+R – **Polityka parkingowa**,
- zapewnienia dobrego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego niechronionych uczestników (pieszych i rowerzystów) – **Bezpieczeństwo ruchu drogowego**,
- poprawy warunków transportu towarowego i zapewniania sprawnej logistyki miejskiej, niwelując także negatywny wpływ transportu towarowego na środowisko naturalne i środowisko antropogeniczne – **Transport towarowy i logistyka miejska**.

Wszystkie 7 kluczowych obszarów są powiązane ze sobą i mają istotny wpływ na poszczególne elementy składające się razem na zrównoważoną mobilność miejską w WOF.

Średnia ocena suikzp w WOF dla wszystkich 7. kluczowych obszarów mobilności wyniosła **0,7**, w tym:

- ocenę powyżej tej średniej uzyskały 3 z 5 suikzp,
- najwyższą średnią ocenę – **1,0**, uzyskały tylko dwa suikzp,
- najniższą średnią ocenę – **0,1**, uzyskało jedno suikzp.

Średnia ocen dokumentów strategicznych w WOF, tj. obowiązujących (15 dokumentów – 68% wszystkich dokumentów), nieaktualnych (5 dokumentów – 23% wszystkich dokumentów) i brakujących (2 dokumenty – 9% wszystkich dokumentów), wyniosła **0,9**, w tym:

- powyżej tej średniej:
 - uplasowało się 9 z 15 aktualnych dokumentów JST WOF – 41%,
 - są 2 z 7 nieaktualnych i brakujących dokumentów JST WOF,
- poniżej tej średniej:
 - uplasowało się aż 6 z 15 aktualnych dokumentów JST WOF – 23%,
 - jest 5 z 7 nieaktualnych i brakujących dokumentów JST WOF.

Zarówno w suikzp oraz w aktualnych jak i w nieaktualnych dokumentach strategicznych JST WOF brakuje w ogóle lub brakuje jeszcze wyraźniejszych zapisów, wskazań i kierunków rozwoju oraz skonkretyzowanych działań w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej. Widoczny jest w zasadzie brak odniesień do obszaru logistyki i transportu towarowego, do obszaru polityki parkingowej i do obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do obszaru planowania przestrzennego ukierunkowanego na mobilność.

Opracowywane nowe i aktualizowane dokumenty planistyczne i strategiczne JST WOF (oraz także te nieaktualizowane kompleksowo w całości), nie odnoszą się obecnie w pełni do kwestii współcześnie ocenianych jako istotne, takich jak m.in. edukacja mieszkańców odnośnie zalet realizacji potrzeb transportowych w sposób zrównoważony, synergia poszczególnych elementów systemu transportowego, znaczenie zagospodarowania przestrzennego dla jakości życia mieszkańców oraz ich wyborów transportowych, a także transportu współdzielonego, transportu zero- i niskoemisyjnego, partycypacji mieszkańców w procesie kształtowania systemu transportowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też całej sfery związanej z logistyką miejską. Dlatego zarówno konieczne, jak i możliwe jest ujęcie w kolejnych nowych lub aktualizowanych dokumentach planistycznych i strategicznych JST WOF prawidłowych zapisów obejmujących całość zagadnień związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, w zakresie:

- wpisania brakujących zapisów – dla obecnej wartości **0** otrzymanej w Diagnostyce WOF,
- opisanie oraz rozszerzenie istniejących zapisów – dla obecnej wartości **1**,
- doszczegółowienia istniejących zapisów – dla obecnej wartości **2**,
- utrzymania obecnych zapisów i ich bieżąca aktualizacja – dla obecnej wartości **3** dla dokumentów strategicznych,
- wpisania do nowo opracowanego dokumentu w przypadku braku dokumentu obecnie.

Także konieczna jest aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wąteckiego z 2016 roku, ponieważ:

- średnia ocena dla 7 kluczowych obszarów mobilności wyniosła **1,0**,
- ocenę **0** uzyskały trzy obszary – Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność, Bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz Transport towarowy i logistyka miejska,
- ocenę **1** uzyskały dwa obszary – Indywidualny ruch rowerowy i pieszy oraz Indywidualny transport samochodowy,

a także pojawiły się nowe wymogi i możliwości w postaci:

- dofinansowania przewozów gminnych i powiatowo-gminnych (np. środki z FRPA lub z zastępującego go nowego programu - Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu),

- dofinansowania zakupu taboru autobusowego z programów krajowych i unijnych,
- konieczności niwelowania wykluczenia komunikacyjnego,
- konieczności wymiany taboru na zero- lub niskoemisyjny.

W ramach prawidłowego zarządzania rozwojem zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego w WOF konieczne jest dążenie do zwiększania pokrycia **miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego** z obecnych 8,7% pokrycia mpzp obszaru WOF wzwyż. Jest to niezbędne odnośnie zasad racjonalnego kształtowania przestrzeni w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, a także w aspekcie procedowanych obecnie przez wszystkie Miasto Wałcz i Gminy WOF nowych **planów ogólnych gmin**, zastępujących obecne **suikzp** i stanowiących w odróżnieniu od **suikzp** akty prawa miejscowego.

Zapisy i ustalenia **POG** uwzględniane będą przy sporządzaniu **mpzp** oraz stanowić będą podstawę prawną dla wydawania **decyzji o warunkach zabudowy** na obszarach nieobjętych **mpzp**. W **POG** zawarte będą informacje dotyczące aktualnego stanu i uwarunkowań zagospodarowania gminy wraz z postulowanymi kierunkami przyszłego rozwoju.

7.1 Działania realizujące Cele Strategiczne SUMP WOF

Wyartykułowana wspólnie wizja rozwoju zrównoważonej mobilności SUMP WOF (**Rozdz. 6.2**), powinna ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych 8. Celów Strategicznych SUMP WOF (**Rozdz. 6.3.1 – 6.3.8**). Cele strategiczne powstały w wyniku analizy zebranych w **Diagnozie WOF** podczas badań, diagnozy stanu mobilności i w ramach spotkań konsultacyjnych, oczekiwań mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF, co do kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej i całego obszaru transportu osób i towarów w WOF. Zgodnie z założeniami SUMP WOF (**Rozdz. 6.**), powinny one zostać osiągnięte w perspektywie do roku 2035, a horyzontalnie do 2040 roku.

Wskazane w drodze partycypacji społecznej 8 Celów Strategicznych SUMP WOF pozwalają na precyzyjne zaproponowanie konkretnych działań mobilnościowych możliwych (ale i niezbędnych) do podjęcia na całym obszarze WOF. Są one także niezbędne do prowadzenia monitorowania i ewaluacji SUMP WOF.

Wybrane wspólnie podczas 2 Etapu konsultacji społecznych przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF działania w ramach każdego z 8. Celów Strategicznych SUMP WOF, obejmują zakres zadań wymienionych pod każdym działaniem realizującym dany cel strategiczny. W związku z czym, każdy projekt, który planuje zrealizować JST WOF, powinien wpisywać się swoją tematyką w podany zakres w ramach odpowiedniego działania.

Wpisanie się danego projektu w opisany zakres działania wskazuje wyraźnie, że jego wykonanie realizuje dany cel strategiczny, a tym samym prawidłowo będą wdrażane postanowienia SUMP WOF, zaspokajając potrzeby mieszkańców WOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

W poniższych **Rozdziałach 7.1.1 – 7.1.8** wymienione zostały wszystkie wybrane do podjęcia w WOF działania w zakresie poprawy transportu i przemieszczania oraz poprawy stanu środowiska naturalnego, klimatu i środowiska antropogenicznego, przy uwzględnieniu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7.1.1 Działania realizujące Cel Strategiczny 1.

Realizacja **Celu Strategicznego 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF** nastąpi poprzez wykonanie następujących, wybranych wspólnie przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz przez JST WOF, działań:

- działanie **1.1. Współpraca JST WOF w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy określenia formy prawnej i finansowej dotyczącej właściwego zarządzania elementami zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
 - wypracowania i wdrożenia jednolitych wytycznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej dla wszystkich JST WOF dotyczących prowadzenia polityki przestrzennej oraz zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze WOF,
 - koordynowania współpracy pomiędzy JST WOF oraz pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi, szczególnie w ramach usprawniania i poszerzania możliwości w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację działań mobilnościowych w WOF,
 - koordynowania komunikacji pomiędzy JST WOF oraz pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi, celem usprawniania realizacji działań mobilnościowych w WOF,
 - opracowania standardów usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne w WOF (np. usług i rozwiązań realizujących m.in. ideę miasta/osiedla 15-minutowego oraz ideę TOD),
- działanie **1.2. Koordynowanie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - koordynacji międzygminnej oraz powiatowo-gminnej JST WOF w zakresie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, w szczególności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym,
 - koordynacji pomiędzy JST WOF w zakresie wspólnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych, szczególnie na wspólnych odcinkach międzygminnych (dotyczy Miast WOF i Gmin WOF, a także wszystkich gmin graniczących z WOF) oraz międzypowiatowych (dotyczy powiatów graniczących z WOF) i międzywojewódzkich (dotyczy województwa wielkopolskiego),
- działanie **1.3. Budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską, w tym relacji z mieszkańcami**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wybrania podmiotu koordynującego – jako podstawowego elementu budowy struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w WOF,
 - budowy relacji pomiędzy mieszkańcami WOF poprzez zintensyfikowanie współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF w zakresie zwiększania udziału partycypacji społecznej w rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
- działanie **1.4. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność**, obejmujące zadania z zakresu:
 - budowy świadomości wśród wszystkich grup mieszkańców WOF w zakresie wpływu różnych środków transportu na środowisko naturalne i na klimat oraz na zdrowie ludzi, a także w zakresie korzyści wynikających z inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w WOF,
 - budowy świadomości mieszkańców WOF w zakresie wpływu różnych środków transportu na ich zdrowie i na środowisko antropogeniczne, oraz w zakresie korzyści z inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,

7.1.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2.

Realizacja Celu Strategicznego 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków nastąpi poprzez wykonanie następujących, wspólnie wybranych działań:

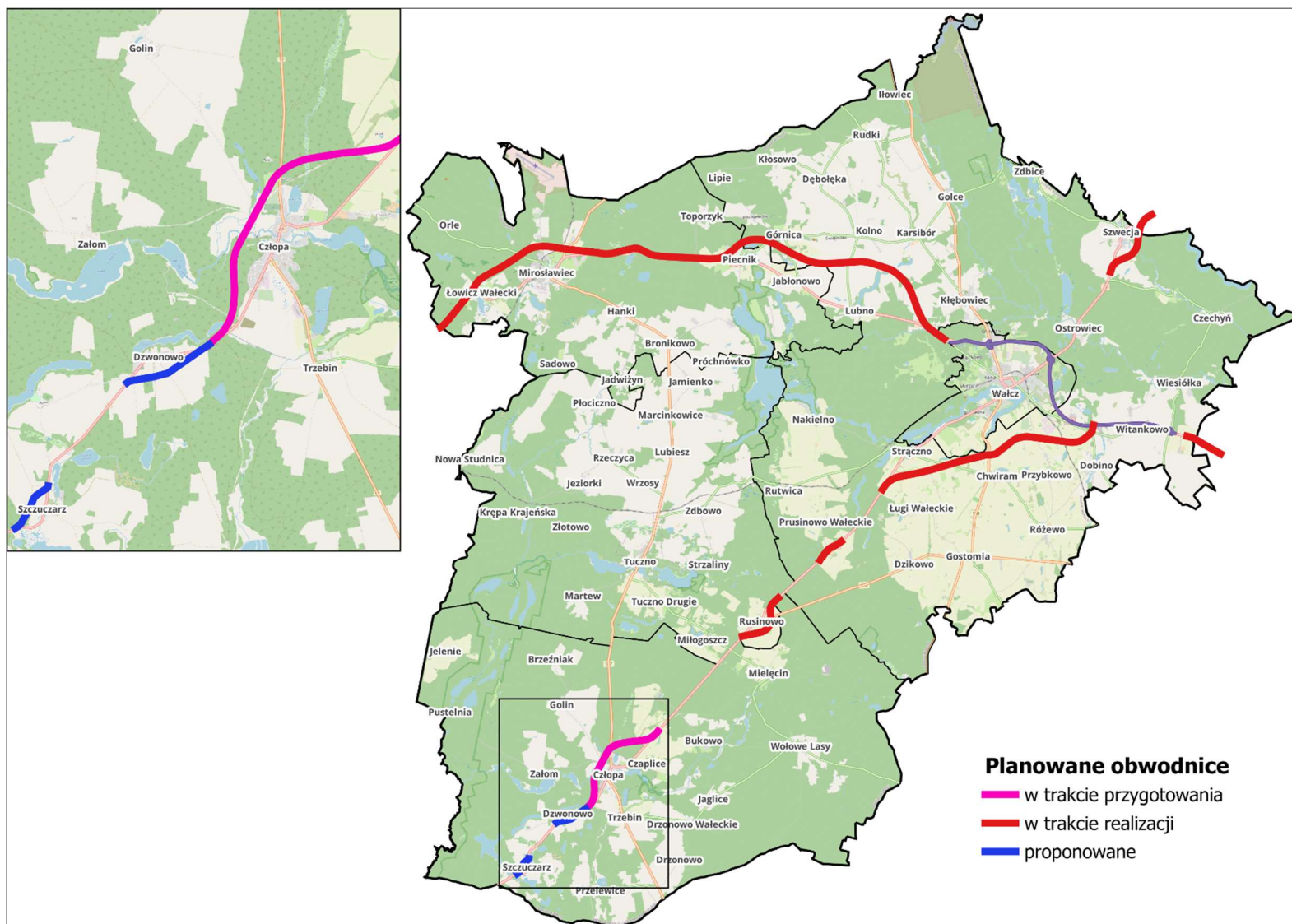
- działanie **2.1. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – minimalizowanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych**, obejmujące zadania z zakresu:
 - przebudowy lub rozbudowy ulic i dróg zamiejskich:
 - w miejscach oraz na odcinkach niebezpiecznych, szczególnie w miejscach wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi,
 - poprzez dostosowywanie jezdni do parametrów normatywnych dla danej klasy technicznej, szczególnie w zakresie szerokości pasów ruchu,
 - poprzez poprawę geometrii dróg na łukach, zakrętach i na skrzyżowaniach, szczególnie na terenie zabudowy,
 - budowy mijanek (odcinków o przekroju dwukierunkowym 1/2) w przypadku braku możliwości przestrzennych na poszerzenie jezdni dróg gminnych o przekroju dwukierunkowym 1/1 do wymogów normatywnych dla danej klasy technicznej drogi,
 - wdrażania na drogach gminnych oraz na drogach powiatowych co najmniej klasy technicznej L lub D, na których prędkość dopuszczalna będzie ograniczona do 50 km/h, przekroju dwukierunkowego 1/2-1 (jezdni ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów i z pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego, przeznaczonych do jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO, który nie może odbywać się po środkowym pasie oraz do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania),
 - budowy nowych i przebudowy lub rozbudowy istniejących skrzyżowań:
 - na skrzyżowania typu rondo, z możliwymi z bypassami na głównych relacjach prawoskrętnych,
 - na skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, w tym skrzyżowania z sygnalizacją świetlną oraz sygnalizacją świetlną akomodacyjną,
 - zakazywania nowych włączeń bezpośrednich (zjazdów, wyjazdów i wjazdów) do dróg krajowych i wojewódzkich (szczególnie do obwodnic) – obsługa obszarów przyległych do nich powinna odbywać się poprzez istniejące drogi publiczne i wewnętrzne oraz drogi obsługujące (tzw. drogi serwisowe),
 - budowy wzbudzanych sygnalizacji świetlnej dla pieszych oraz po uprzedniej analizie – sygnalizacji typu all red w miejscach szczególnie niebezpiecznych oraz przy placówkach oświatowych i ośrodkach zdrowia,
 - budowy zatok przystankowych, w tym na obszarach zabudowy wyznaczanie także przystanków na pasie ruchu⁴ lub antyzatok⁵,
 - segregowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu drogowego na obszarach zabudowanych oraz także poza nimi, w postaci chodników, dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz ciągów pieszo-jezdnych (w tym dróg obsługujących, tzw. dróg serwisowych),
 - budowy bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów,
 - wynoszenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, szczególnie w centrach miast i miejscowości, przy obiektach użyteczności publicznej, w miejscach niebezpiecznych,

⁴ Przystanek autobusowy na pasie ruchu oznakowany linią P-17.

⁵ Antyzatoka – zatoka przystankowa na pasie ruchu (linia P-17) w postaci zwężenia jezdni i poszerzenia chodnika na jej długości lub w postaci odwrotności zatoki przystankowej, którą objeżdża się pasem ruchu od strony osi jezdni.

- wynoszenie całych tarcz skrzyżowań, jako elementów uspakajających ruch pojazdów w obrębie skrzyżowań i podnoszących poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pieszych i rowerzystów,
- budowy progów zwalniających – najazdowych, podrzutowych, listwowych, płytowych, wyspowych,
- ograniczania dopuszczalnej prędkości:
 - odcinkowe ograniczenia prędkości dla wszystkich pojazdów poniżej obowiązującej przepisami wartości (znak B-33 z określoną wartością dopuszczalnej prędkości) – w centrach miast i miejscowości, przy placówkach oświatowych, przy ośrodkach zdrowia, przy kościołach, przy cmentarzach itp.,
 - dla pojazdów ciężarowych do 40 km/h na obszarach zabudowy – na ulicach i drogach zamiejskich (z wyjątkiem drogi ekspresowej S10 i obwodnic miast i miejscowości), przebiegających przez miasta i miejscowości w WOF,
- wdrażania nowoczesnych systemów wpływających na zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w postaci:
 - odcinkowego pomiaru prędkości,
 - stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość pojazdów – fotoradarów,
 - rejestratorów przejazdu pojazdów przez skrzyżowania na czerwonym świetle,
 - radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów, wyświetlających przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
- stosowania rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,
- działanie **2.2. Lobbowanie realizacji obwodnic miejscowości w WOF na DK22**, obejmujące zadania z zakresu:
 - lobbowania przez JST WOF w sprawie zrealizowania przez GDDKiA Szczecin obwodnic miejscowości Szczuczarsz i Dzwonowo w ciągu DK22,
 - lobbowania do GDDKiA Szczecin oraz do Ministra właściwego ds. transportu przez JST WOF w sprawie analizy możliwości realizacji obwodnicy miejscowości Ostrowiec w ciągu DK22,
- działanie **2.3. Wdrażanie stref uspokojonego ruchu i kameralizowanie ulic**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wdrażania nowych i rozszerzanie istniejących stref Tempo-30, szczególnie w centrum i na osiedlach mieszkaniowych Miast WOF oraz w miejscowościach w Gminach WOF,
 - wdrażania nowych i rozszerzanie istniejących stref zamieszkania, przede wszystkim w centrach miast i miejscowości, na osiedlach mieszkaniowych, na obszarach zabudowy jednorodzinnej,
 - przywracanie przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom w centrach miast i miejscowości oraz w miejscach o charakterze zabytkowym i turystycznym poprzez kameralizowanie ulic (np. ulice typu woonerf⁶),

⁶ Woonerf (ulica do mieszkania, przyjazna dla ludzi, podwórzec) – ulica w strefie zurbanizowanej, z położonym naciskiem na wysoki poziom bezpieczeństwa, uspokojenie ruchu, atrakcyjność przestrzeni i funkcji komunikacyjnej z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, jest to przestrzeń publiczna łącząca funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców



Rys. 7.1 Realizowane i proponowane obwodnice w WOF

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Diagnozy WOF

- działanie **2.4. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach Miast WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wdrażania rozwiązań infrastrukturalnych oraz w zakresie zmian organizacji ruchu, służących ograniczaniu nadmiaru swobodnego obecnie wjazdu samochodem i poruszania się nim po miastach i miejscowościach, szczególnie po ich centrach, mając na uwadze realizowaną obecnie drogę ekspresową S10 i obwodnice w ciągu DK22, pozwalające na uspokojenie ruchu w kolejnych miastach i miejscowościach na ich przebiegach:
 - we wszystkich miastach i miejscowościach w ciągu obecnej DK10,
 - wewnątrz obszarów objętych kolejnymi obwodnicami, szczególnie w Mieście Wałcz,
 - likwidowania możliwości przejazdów tranzytowych dla ruchu zewnętrznego przez obszary objęte przebiegiem drogi ekspresowej S10 oraz obwodnicami w ciągu DK22 – przekierowanie tego ruchu, w tym w całości ruchu pojazdów ciężarowych, na nie lub na ciągi obwodnic śródmiejskich,
 - wprowadzania stałych oraz czasowych obszarowych zakazów ruchu dla pojazdów ciężarowych,
 - ograniczenia ruchu pojazdów w centrum miast, z możliwością wyłączenia z ruchu poszczególnych ulic lub ich odcinków w ścisłym centrum Miast WOF,
 - wprowadzania większego priorytetu dla pieszych, rowerzystów i autobusów publicznego transportu zbiorowego co najmniej w obszarze centrum Miast WOF.

7.1.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3.

Realizacja **Celu Strategicznego 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego** nastąpi poprzez wykonanie wspólnie wybranych działań:

- działanie **3.1. Stworzenie wspólnego organizatora transportu dla całego obszaru WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - utworzenia w zakresie komunikacji autobusowej jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru WOF – dążenie, celem wspólnego organizowania sieci połączeń na całym obszarze WOF do stworzenia związku międzygminnego lub preferowanego związku powiatowo-gminnego, lub
 - utworzenia dwóch organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie komunikacji autobusowej – miejskiej dla Miasta Wałcz oraz w formule związku międzygminnego lub preferowanego powiatowo-gminnego dla Gmin WOF,
- działanie **3.2. Optymalizacja i rozwój linii autobusowych i połączeń kolejowych w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowania standardu obsługi transportem autobusowym i transportem kolejowym dla WOF,
 - cyklicznej optymalizacji sieci połączeń komunikacji zbiorowej w WOF,
 - rozwoju sieci kolejowej w WOF poprzez rewitalizację, przebudowę i rozbudowę LK403 i LK410,
 - opracowania standardów informacji pasażerskiej na przystankach autobusowych i kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych, w autobusach, na portalach internetowych i w aplikacjach mobilnych, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego,
 - zwiększania liczby połączeń na istniejących liniach (lub na ich odcinkach), m.in. w oparciu o prowadzone cykliczne analizy oraz uzasadnione zapotrzebowanie mieszkańców WOF, w postaci:
 - rozszerzenia godzin funkcjonowania transportu publicznego w WOF,
 - zwiększanie liczby istniejących połączeń oraz wprowadzanie nowych na liniach transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej WOF w dni robocze,

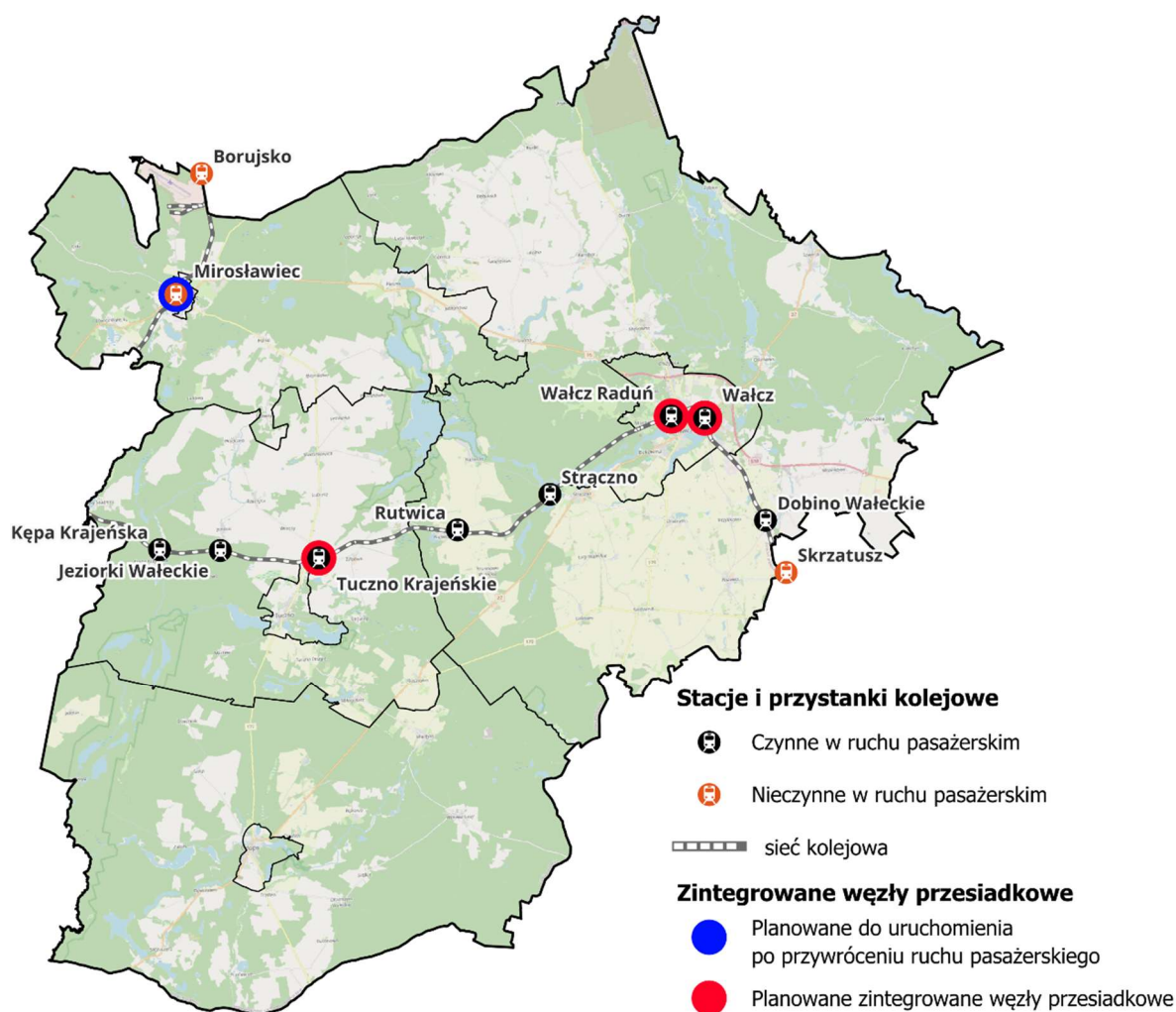
- zwiększanie liczby obecnych (nielicznych) połączeń i przede wszystkim wprowadzanie nowych na liniach transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej WOF w dni wolne,
- zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych w WOF poprzez tworzenie stosownych porozumień pomiędzy JST WOF a organizatorami wojewódzkiego pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych lub tworzenia nowych połączeń, także w zakresie możliwości ich dofinansowania z budżetów JST WOF,
- planowania tras linii autobusowych o możliwie prostych przebiegach i akceptowalnym czasie przejazdu w stosunku do czasu przejazdu samochodem osobowym:
 - ze wszystkich miejscowości w danej Gminie WOF do jej siedziby, w tym ze wszystkich miejscowości w gminie Wałcz do Miasta Wałcz, w którym zlokalizowana jest jej siedziba,
 - z siedziby każdej Gminy WOF (za wyjątkiem siedziby Gminy Wałcz) do Miasta Wałcz – siedziby Powiatu Wałeckiego,
 - w miarę możliwości z jak największej liczby miejscowości w Gminach WOF do Miasta Wałcz,
- przyspieszania komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej/gminnej/powiatowej, w postaci zmiany organizacji ruchu, dostosowania infrastruktury drogowej itp.,
- weryfikacji stanu technicznego przystanków celem uzupełnienia braków w oznakowaniu oraz poprawy dostępności do informacji pasażerskiej,
- budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych w WOF przy stacjach i przystankach kolejowych, umożliwiając przesiadki pomiędzy autobusami i pociągami, w tym dla pasażerów dochodzących pieszo oraz dojeżdżających rowerem, hulajnogą UTO lub samochodem osobowym,
- działanie **3.3. Uruchomienie nowych połączeń kolejowych z WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - lobbowanie przez JST WOF o zwiększenie częstotliwości kursowania obecnych regionalnych połączeń kolejowych z WOF do Pity, co najmniej na trasie Wałcz – Piła, lub
 - lobbowanie przez JST WOF za przedłużeniem połączeń Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o. z Pity (linia PKM5) przez cały dzień do stacji kolejowej Wałcz oraz co najmniej w szczytach komunikacyjnych do przystanku kolejowego Tuczo Krajeńskie, celem umożliwienia lepszego skomunikowania do najbliższego od WOF dużego miasta – do Pity, lub
 - lobbowanie przez JST WOF o uruchomienie nowego połączenia obsługiwanego przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o. na trasie Tuczo – Wałcz – Piła,
 - lobbowanie przez JST WOF o uruchomienie nowego połączenia kolei regionalnych przez gminę Mirosławiec na LK410 w kierunku Kalisza Pomorskiego (i dalej) oraz Złocieńca (i dalej),
- działanie **3.4. Wdrożenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników obsługujących linie transportu zbiorowego w WOF – integracja taryfowo-biletowa**, obejmujące zadania z zakresu:
 - współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami autobusowego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w WOF w zakresie finansowania tych przewozów w postaci dopłat, taryfy biletowej, integracji biletowej, przejazdów bezpłatnych itp.,
 - wdrożenia integracji taryfowo-biletowej na całym obszarze WOF w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej,
 - dążenia do włączenia transportu kolejowego (co najmniej w zakresie przewozów regionalnych), w ramach integracji transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze całego WOF,

➤ działanie **3.5. Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru autobusowego i kolejowego dla osób ze szczególnymi potrzebami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania standardów planowania przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami (szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją),
- realizowania infrastruktury drogowej, infrastruktury transportu zbiorowego oraz infrastruktury o charakterze użyteczności publicznej,
- likwidowania barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami (w tym szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji),
- dostosowania taboru autobusowego i kolejowego dla osób ze szczególnymi potrzebami (szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji) – niska podłoga, dedykowane miejsca siedzące, miejsca na wózek inwalidzki oraz wózki dziecięce, kontrastowe wyświetlacze zewnętrzne, dedykowane przyciski sygnalizacyjne itp.,
- wyposażanie autobusów i pociągów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, podnosząc komfort jazdy pasażerów szczególnie w dni o wysokich temperaturach,
- dopasowywania wielkości autobusów do rzeczywistych wielkości potoków pasażerskich, celem bardziej efektywnego wykorzystania różnych wielkości – klas autobusów, do obsługi poszczególnych linii autobusowych w WOF,

➤ działanie **3.6. Wdrażanie systemów przesiadkowych i infrastruktury węzłów przesiadkowych w WOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania i wdrażania standardów dla infrastruktury węzłów przesiadkowych,
- opracowanie i wdrażanie standardów dla parkingów P+R, parkingów B+R i parkingów K+R,
- opracowanie i wdrażanie systemów informacji pasażerskiej,
- budowa węzłów przesiadkowych lub co najmniej przystanków autobusowych (na czynnych liniach autobusowych), jak najbliżej peronów kolejowych, celem usprawnienia przesiadek do i z pociągu / autobusu,
- doprowadzania do stacji i przystanków kolejowych z czynnym lub planowanym do uruchomienia ruchem pasażerskim:
 - chodników i dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów,
 - utwardzonych dróg dla samochodów oraz autobusów transportu zbiorowego, zarówno w zakresie poprawy stanu technicznego istniejących, jak i budowy nowych odcinków,



Rys. 7.2 Planowane zintegrowane węzły przesiadkowe w WOF

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Diagnozy WOF

- działanie **3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
- zwiększania gęstości przystanków – skracanie czasu dojścia do przystanków oraz do linii autobusowych i do stacji i przystanków kolejowych, pod kątem poprawy dostępności do obecnych i planowanych obszarów zabudowy oraz do generatorów ruchu,
 - wprowadzania brakującego oraz usprawnianie już istniejącego niedostatecznego skomunikowania liniami transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w miejscowościach w Gminach WOF,
 - możliwości włączania przewozów szkolnych w sieć połączeń gminnych lub powiatowo-gminnych – zmiana linii szkolnych z przewozów zamkniętych na przewozy otwarte,
 - reaktywowanie przewozów pasażerskich na LK410 o zawieszonym w roku 1991 ruchu pasażerskim, z uruchomieniem nieczynnej obecnej stacji kolejowej Mirosławiec,
 - uruchomienie docelowo dla obsługi ruchu pasażerskiego przystanku kolejowego Skrzatusz w powiecie pilskim, położonego przy granicy powiatu wałęckiego i gminy Wałcz,
 - lokalizowania przystanków autobusowych jak najbliżej peronów kolejowych przy stacjach i przystankach kolejowych, celem usprawnienia dogodnych przesiadek do i z pociągu,
 - niwelowania w jak największym stopniu wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców WOF poprzez zwiększanie istniejącego lub wprowadzanie nowego dostępu do linii ptz oraz do infrastruktury ptz,

- sukcesywnego doprowadzania chodników i tras rowerowych do stacji i przystanków kolejowych z czynnym lub planowanym do uruchomienia ruchem pasażerskim,
- aktywizacji społecznej w postaci umożliwienia osobom ze szczególnymi potrzebami (w tym osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej mobilności i percepcji) samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego w WOF,
- uruchamianie usług transportu publicznego świadczonego dla określonych grup pasażerów w formule linii transportu na żądanie – DRT⁷, także w dni wolne na obszarach Gmin WOF o małym zaludnieniu, z założeniem, że zastąpią one klasyczne linie komunikacji gminnej lub powiatowo-gminnej,

7.1.4 Działania realizujące Cel Strategiczny 4.

Realizacja **Celu Strategicznego 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej** nastąpi poprzez wykonanie następujących wybranych działań:

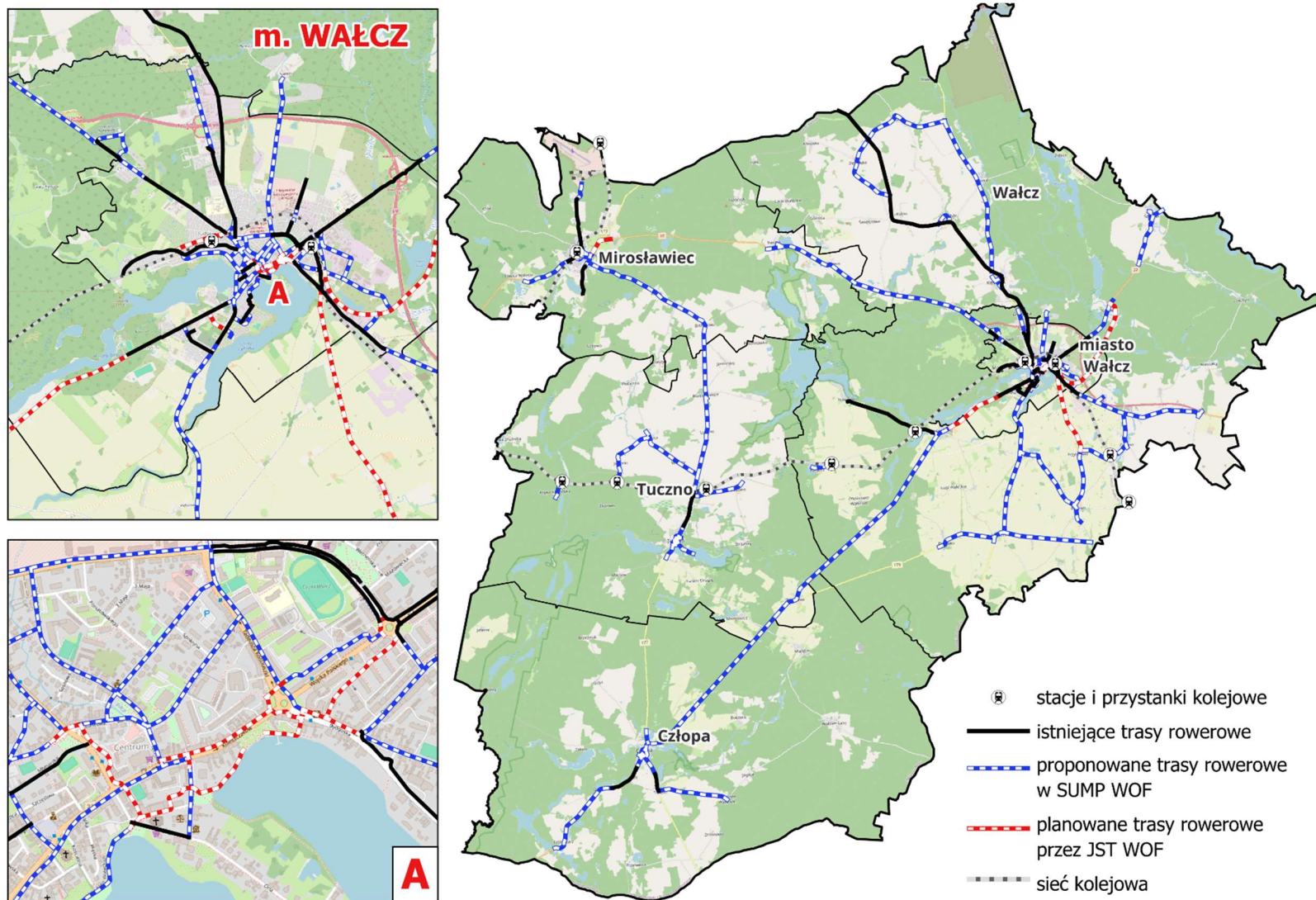
- działanie **4.1. Rozwój infrastruktury pieszej w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowania co najmniej dla dróg powiatowych i gminnych wytycznych projektowych dla WOF oraz standardów realizacji ciągów pieszych, z wykorzystaniem aktualnych standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury pieszej, z naciskiem na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu dla pieszych i na komfort ich przemieszczania, wykorzystujących zasady projektowania uniwersalnego,
 - budowy nowych oraz uzupełniania luk w istniejących przebiegach ciągów pieszych:
 - w pierwszej kolejności w obrębie Miast WOF i w większych miejscowościach w Gminach WOF,
 - sukcesywnie w pozostałych miejscowościach w Gminach WOF, z dopuszczoną możliwością ich realizacji w mniejszych miejscowościach tylko po jednej stronie drogi,
 - także w ramach prac nienawiązanych z inwestycjami drogowymi, dążąc tym do jak najszybszego zapewnienia odpowiednich i bezpiecznych warunków do przemieszczania się pieszo po WOF,
 - prowadzenia ruchu pieszego (i rowerowego) w układzie drogi 1/2-1⁸ na drogach powiatowych i gminnych o niskim natężeniu ruchu oraz nienormatywnej szerokości jezdni i prędkości dla pojazdów ograniczonej do 50 km/h,
 - wprowadzanie udogodnień dla pieszych, szczególnie dla osób ze szczególnymi potrzebami, w postaci m.in.:
 - obniżonych krawężników na przejściach dla pieszych, wyniesionych przejść dla pieszych oraz wyniesionych całych tarcz skrzyżowań,
 - stosowania innej, dedykowanej faktury nawierzchni na szerokości przejść dla pieszych wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
 - stosowania płytek fakturowych, pól uwagi oraz płytek ostrzegawczych, kierunkowych, prowadzących i naprowadzających, na ciągach pieszych oraz na dojściu do przejść dla pieszych i do przystanków komunikacyjnych, szczególnie pod kątem ruchu osób z dysfunkcją wzroku,
 - realizowania działań prowadzących do likwidacji barier w ruchu pieszym oraz niedopuszczanie do ich powstawania poprzez skracanie tras dojścia pieszego, oraz likwidację barier terenowych na nich pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, także w obrębie skrzyżowań,

⁷ DRT – transport reagujący na popyt/transport na żądanie.

⁸ Droga na której prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów oraz pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego przeznaczonymi do jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO, a także do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania.

- działanie **4.2. Rozwój infrastruktury rowerowej w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
- wdrożenia jednolitych co najmniej dla dróg powiatowych i gminnych, standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej (z uwzględnieniem ich aktualizacji w przypadku zmian przepisów prawa oraz wdrażania nowych rozwiązań i technologii), w podziale na rozwiązania dla Miast WOF oraz dla Gmin WOF, wykorzystujących zasady projektowania uniwersalnego,
 - realizowania tras rowerowych (szczególnie jako dróg dla rowerów oraz jako dróg dla pieszych i rowerów), w pierwszej kolejności do głównych celów podróży i do istotnych generatorów ruchu, m.in.:
 - do siedzib gmin co najmniej z najbliższych miejscowości,
 - do Miasta Wałcz z jak największej liczby miejscowości gmin ościennych,
 - pomiędzy gminami sąsiadującymi (siedzibami gmin lub większymi miejscowościami),
 - w ramach integracji z transportem zbiorowym w WOF: do węzłów przesiadkowych, do stacji i przystanków kolejowych, do pętli autobusowych, do wybranych głównych przystanków autobusowych,
 - do urzędów,
 - do placówek zdrowia,
 - do obiektów handlu i usług,
 - do przedszkoli i szkół,
 - do ważniejszych zakładów pracy,
 - do placówek kulturalnych,
 - do placówek i obiektów sportowych,
 - do kościołów i cmentarzy,
 - sukcesywnego uzupełniania luk w istniejących przebiegach tras rowerowych oraz w połączeniach pomiędzy nimi,
 - budowy nowych odcinków tras rowerowych także w ramach prac niezwiązanych z inwestycjami drogowymi, dążąc do jak najszybszego osiągnięcia spójności sieci tras rowerowych w WOF,
 - wykorzystywania pod prowadzenie ruchu rowerowego bez wymogu wyznaczania tras rowerowych po jak największej liczbie dróg w strefach uspokojonego ruchu (TEMPO-30 i strefy zamieszkania),
 - prowadzenia ruchu rowerowego (i pieszego) w układzie drogi 1/2-1⁹ na drogach powiatowych i gminnych o niskim natężeniu ruchu oraz nienormatywnej szerokości jezdni i prędkości dla pojazdów ograniczonej do 50 km/h,
 - budowy na stacjach i przystankach kolejowych zadaszonych parkingów rowerowych B+R,
 - lokalizowania stojaków rowerowych przy generatorach ruchu, przy urzędach, instytucjach, placówkach zdrowia, placówkach handlowych itp.,

⁹ Ibidem.



Rys. 7.3 Planowane i proponowane trasy rowerowe w WOF

Źródło: Opracowanie własne i Diagnoza WOF

- działanie **4.3. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF dla pieszych i rowerzystów**, z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych, obejmujące zadania z zakresu:

- separowania w miarę możliwości przestrzennych ciągów pieszych i tras rowerowych od jezdni i ruchu pojazdów,
- analizy możliwości wprowadzania przejść sugerowanych i ich wdrażanie,
- wyposażania przejść dla pieszych w sygnalizację świetlną lub w sygnalizację wzbudzaną przez pieszych, w tym wdrażanie aktywnych przejść dla pieszych, z możliwością wykorzystania inteligentnych systemów detekcji,
- wyposażania przejazdów dla rowerów w sygnalizację świetlną, z możliwością wykorzystania inteligentnych systemów detekcji,
- stosowania dźwiękowych sygnalizacji świetlnych, tabliczek dla osób niewidomych i niedowidzących, informujących symbolicznie o układzie przejść przez jezdnię,
- doświetlanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów (szczególnie przy placówkach szkolnych, placówkach zdrowia, urzędach i w miejscach niebezpiecznych),
- stosowanie azylów dla pieszych oraz azylów dla rowerzystów na szerokich jezdniach, oraz w miejscach niebezpiecznych,
- wprowadzanie na drogach lokalnych, osiedlowych i wewnętrznych, stref uspokojonego ruchu w postaci stref zamieszkania oraz kameralizowania ulic, celem zwiększania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pieszych i dla rowerzystów,

7.1.5 Działania realizujące Cel Strategiczny 5.

Realizacja **Celu Strategicznego 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **5.1. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego**, obejmujące zadania z zakresu:

- powoływania zespołów międzygminnych oraz powiatowo-gminnych ds. strategii oraz planowania i rozwoju przestrzennego w WOF,
- współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF, a także pomiędzy nimi a administracją samorządową oraz administracją rządową, na poziomie planistycznym w zakresie wypracowania spójnych rozwiązań i jednolitych wytycznych w obszarze rozwoju drogowego i kolejowego układu komunikacyjnego w WOF, wraz z infrastrukturą zintegrowanego transportu zbiorowego i ciągami pieszymi oraz trasami rowerowymi,
- koordynacji zapisów w dokumentach strategicznych JST WOF oraz w dokumentach planistycznych (plany ogólne gmin i mpzp) Miasta Wałcz i Gmin WOF co najmniej graniczących ze sobą, w zakresie rozwoju systemów transportowych, publicznego transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności miejskiej,
- wypracowania i wdrażania w WOF wysokich standardów projektowania ulic i dróg zamiejskich, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleń i krajobraz,
- wskazania najważniejszych korytarzy transportowych dla publicznego transportu zbiorowego w WOF – korytarzy autobusowych oraz linii kolejowych, uzupełniających optymalną strukturę zagospodarowania przestrzennego całego obszaru WOF oraz tworzących podstawę do kreowania przestrzeni zurbanizowanej minimalizującej popyt na transport na dalsze odległości,

- działanie **5.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy, wypracowania i aktualizowania wytycznych do aktualizowanych oraz do nowych dokumentów strategicznych JST WOF, pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
 - analizy, wypracowania i aktualizowania wytycznych do nowych planów ogólnych gmin, oraz do aktualizowanych i nowych mpzp, pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
 - stworzenia wspólnych zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w nowych planach ogólnych gmin, w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową,
 - tworzenia i uwzględniania w mpzp zapisów oraz wskazań dotyczących „obszarów krótkich odległości”, „miast/osiedli 15-minutowych”, a także rozwoju obecnych oraz budowy nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD,
- działanie **5.3. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji, z optymalnym wykorzystaniem terenów**, obejmujące zadania z zakresu:
 - stworzenia wspólnych standardów urbanistycznych oraz wytycznych i zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych, które zarówno w nowych planach ogólnym gmin, jak i następnie w mpzp, zapewniać będą ich wysoką dostępność transportową,
 - minimalizowania podróży zbędnych mieszkańców WOF w ramach tworzenia centrów lokalnych o charakterze handlowo-usługowo-administracyjnym w Miastach WOF, m.in. poprzez dostosowywanie istniejących oraz nowych węzłów przesiadkowych do uruchomienia na nich działalności handlowej, usługowej i administracyjnej,
 - minimalizowania podróży zbędnych mieszkańców WOF związane ze sprawami administracyjnymi, poprzez uruchamianie w wybranych generatorach ruchu (np. w centrach handlowych) działalności administracyjnej,

7.1.6 Działania realizujące Cel Strategiczny 6.

Realizacja **Celu Strategicznego 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin**, nastąpi poprzez realizację następujących, wybranych wspólnie przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz przez JST WOF, działań:

- działanie **6.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym, we flotach JST WOF i w transporcie indywidualnym**, obejmujące zadania z zakresu:
 - sukcesywnej wymiany taboru ZKM oraz taboru operatorów własnych przez JST WOF na autobusy zero- i niskoemisyjne,
 - wymagania przez JST WOF od operatorów zewnętrznych wykonujących zadania przewozowe o charakterze użyteczności publicznej w WOF wskazanej ustawowo minimalnej liczby autobusów zeroemisyjnych,
 - zwiększania udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach pojazdów służbowych JST WOF i ich jednostek organizacyjnych, szczególnie pojazdów wykonujących zadania komunalne,
 - wymagania od wykonawców zleconych zadań samorządowych dla JST WOF, w tym szczególnie komunalnych, wykorzystywania pojazdów zeroemisyjnych w ich flotach o wskazanym minimalnym udziale określonym dla całego WOF,

- działanie **6.2. Zwiększanie dostępności do stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - zachęcanie i wspomaganie przez JST WOF w zakresie ich kompetencji do szybszej realizacji przez inne podmioty publiczne i prywatne ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów zero- i niskoemisyjnych (BEV, PHEV, FCEV) oraz ogólnodostępnych punktów tankowania CNG i LNG, przy obiektach handlowych, na stacjach paliw, na parkingach przy drogach itp.,
 - budowania przez JST WOF przy siedzibach urzędów oraz na terenie ich jednostek organizacyjnych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów zero- i niskoemisyjnych ((BEV, PHEV i FCEV),
- działanie **6.3. Przebudowa dróg w WOF oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu**, obejmujące zadania z zakresu:
 - lokalizowania infrastruktury drogowej głównie na terenach już przekształconych,
 - wdrażania nowoczesnych rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury,
 - omijania obszarów cennych przyrodniczo przez ruch tranzytowy,
 - ograniczania ruchu pojazdów ciężarowych i przewożących materiały niebezpieczne,
 - wprowadzania ograniczeń prędkości w obszarach wrażliwych ekologicznie,
 - wykorzystywania pojazdów zero- i niskoemisyjnych w obsłudze zadań JST WOF,
 - zwiększenia częstotliwości czyszczenia nawierzchni, szczególnie w okresach suchych i zimowych,
 - stosowania nowoczesnych i ekologicznych metod utrzymania dróg.
 - budowy przejść dla zwierząt wzdłuż tras drogowych przebiegających przez tereny zielone,
 - montażu ogrodzeń ograniczających kolizje ze zwierzętami,
 - stosowania systemów odwadniających z oczyszczaniem wód opadowych,
 - budowy zbiorników retencyjnych na zanieczyszczenia drogowe,
 - stosowania cichych nawierzchni, szczególnie na obszarach chronionych i zurbanizowanych,
 - instalacji ekranów akustycznych, pasów zieleni i wałów ochronnych.

7.1.7 Działania realizujące Cel Strategiczny 7.

Realizacja **Celu Strategicznego 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne** nastąpi poprzez wykonanie następujących, wspólnie wybranych działań:

- działanie **7.1. Promowanie mikromobilności (ruchu pieszego i rowerowego) w Miastach WOF i w Gminach WOF – w tym w centrach miast i miejscowości oraz przy korzystaniu z transportu publicznego i z węzłów przesiadkowych**, obejmujące zadania z zakresu:
 - promowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego, hulajnóg i UTO w ramach realizowania podróży niedalekich:
 - w Miastach WOF (w centrum, na osiedlach, w granicach miast), dedykowanego osobno dla dzieci i uczniów, dla osób pracujących oraz dla seniorów,
 - w miejscowościach w Gminach WOF dedykowane dla dzieci i uczniów, dla osób pracujących i dla seniorów,
 - promowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego, hulajnóg i UTO przy dojściu i dojazdach:
 - do przedszkoli, szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz na uczelnie wyższe,
 - do węzłów przesiadkowych, do stacji i przystanków kolejowych oraz do przystanków autobusowych,
 - do miejsc historycznych i do miejsc atrakcji turystycznych,

- przeprowadzania przez wszystkie JST WOF wspólne oraz osobno działań promocyjnych i edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców WOF, prezentując je na portalach internetowych oraz na portalach społecznościowych:
 - celem pokazania efektów ruchu pieszego w codziennym dojeździe na krótkie odległości,
 - celem pokazania efektów wynikających z korzystania z roweru w codziennych dojazdach oraz w ruchu turystycznym,
- działanie **7.2. Budowanie nawyków wśród mieszkańców WOF oraz promowanie korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych**, obejmujące zadania z zakresu:
 - budowania prawidłowych nawyków w różnych grupach mieszkańców WOF przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (m.in. działania lojalnościowe i konkursowe),
 - promowania z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi marketingowych korzystania przez różne grupy mieszkańców WOF z przyjaznych środków transportu – rowerów, hulajnóg, UTO i z transportu zbiorowego,
- działanie **7.3. Zwiększanie świadomości wśród mieszkańców WOF o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu indywidualnego i publicznego**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wdrażania programów zwiększania świadomości wśród różnych grup mieszkańców WOF o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu zarówno indywidualnego – rower, hulajnoga, UTO, jak i publicznego – autobusu i pociągu,
 - wdrażania programów zwiększania świadomości w zakresie zrównoważonego transportu w ramach edukacji dzieci przedszkolnych oraz dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych, w szkołach ponadpodstawowych i na uczelniach wyższych,
- działanie **7.4. Wdrożenie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami WOF w zakresie zrównoważonego transportu w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - objęcia działaniami edukacyjnymi i promocyjnymi mieszkańców WOF z podziałem na różne grupy docelowe, w tym:
 - rozszerzanie działań o uczniów szkół ponadpodstawowych i studentów,
 - podział dorosłych mieszkańców WO na grupy osób w wieku produkcyjnym i osób w wieku poprodukcyjnym – seniorów,
 - uwzględnianie różnych potrzeb, oczekiwań i postaw różnych grup mieszkańców WOF w zakresie zainteresowania transportem publicznym i zrównoważoną mobilnością miejską,
 - wypracowania standardów komunikacji i dialogu z różnymi grupami mieszkańców WOF w ramach zwiększania udziału ich partycypacji społecznej w zakresie rozwoju i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
 - wdrożenia standardów edukacji dla różnych grup mieszkańców WOF w ramach zwiększania ich świadomości w aspekcie rozwoju i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

7.1.8 Działania realizujące Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw

Realizacja **Celu Strategicznego 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw** nastąpi poprzez wykonanie wspólnie wybranych działań:

- działanie **8.1. Optymalizacja transportu towarów w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wdrożenia strefowania ruchu ciężarowego w oparciu o ograniczenia tonażowe na danych obszarach WOF lub na wybranych ulicach i drogach zamiejskich,

- wdrożenia ustalonych godzin otwartych dla dostaw w obszarach strefowania ruchu ciężarowego co najmniej w Mieście Wałcz,
 - ustalenia zasad dostarczania towarów do centrum Miasta Wałcz w oparciu o rodzaj, wiek, wielkość, ładowność i normę emisji spalin dla pojazdów dostawczych i ciężarowych,
 - wyznaczania dedykowanych dla dostaw miejsc postojowych stałych i obowiązujących w określonych przedziałach czasowych co najmniej w Mieście Wałcz,
 - opracowania strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej – SULP, celem programowania i zarządzania przepływami towarów – mobilnością towarową i logistyką miejską w WOF, szczególnie w Mieście Wałcz,
 - wskazania w zakresie zrównoważonej logistyki miejskiej zasad obsługi mieszkańców (np. dostawy kurierskie, dowóz do paczkomatów),
 - zachęcania przez JST WOF do realizowania dostaw na odcinku tzw. ostatniej mili, przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo,
 - tworzenia i wyznaczania miejsc postojowych (stałych i czasowych) dla autobusów turystycznych w Miastach WOF i w Gminach WOF w miejscach atrakcji turystycznych,
 - sukcesywnego likwidowania ograniczeń tonażowych na mostach i wiaduktach drogowych w ciągu dróg powiatowych i gminnych, przebudowując je (lub budując nowe w przypadku złego stanu technicznego obecnych) do normatywnej nośności, celem zwiększenia lub przywrócenia możliwości obsługi towarowej i rolniczej danego obszaru WOF,
- działanie **8.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężarowego w WOF na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego**, obejmujące zadania z zakresu:
- usuwania przejazdu ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego przez centrum miast i miejscowości poprzez przekierowanie go na obwodnice,
 - ograniczania ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego na obszarach o gęstej zabudowie, szczególnie w zabudowie mieszkaniowej,
 - ograniczanie prędkości ruchu dla wszystkich pojazdów lub ich wybranych grup (np. pojazdy ciężarowe) na wybranych ciągach drogowych lub obszarowo, szczególnie w godzinach nocnych i w dni wolne oraz w święta,
 - tworzenie stref uspokojonego ruchu, stref z zakazem ruchu lub jego ograniczeniem, a także ze stref ograniczeniami tonażowymi dla pojazdów dostawczych i ciężarowych,
 - stosowania tzw. cichych nawierzchni, budowy ekranów akustycznych, tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej lub wałów ziemnych ochronnych,
 - lokalizowania dedykowanych placów przystosowanych do ważenia pojazdów ciężarowych oraz stanowisk dla wag mobilnych (np. dla mobilnych stacji diagnostycznych Inspekcji Transportu Drogowego),
 - lokalizowania miejsc do instalowania stacjonarnych lub przenośnych urządzeń służących do obserwacji, lub rejestracji obrazu zdarzeń na drogach i wykonywania kontroli ruchu,
 - ograniczania ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz wyznaczania tras przejazdów dla nich, lokalizacji wag preselekcyjnych w celu eliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
 - wykorzystania towarowego potencjału transportu kolejowego,
 - budowy nowych dróg o nośności 115 kN/oś, szczególnie dróg w ciągach dróg układu podstawowego oraz dróg przenoszących ruch tranzytowy, ciężarowy i dostawczym także o znaczeniu lokalnym, a także podnoszenia nośności istniejących dróg z obecnych 80 kN/oś i 100 kN/oś do 115 kN/oś w ramach przebudowy lub rozbudowy dróg,

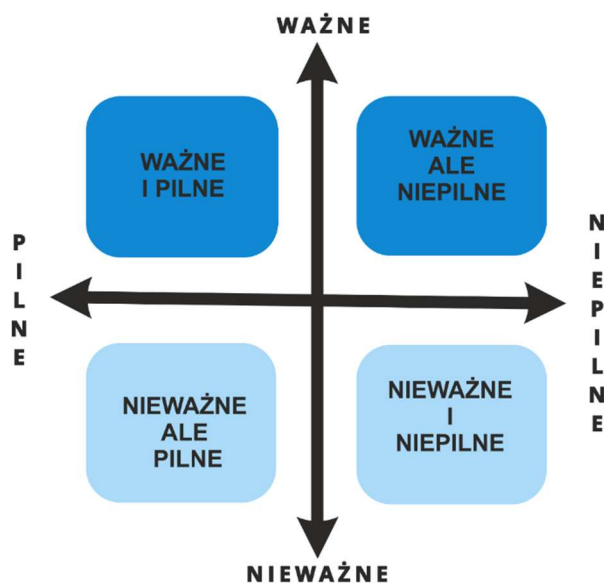
- działanie **8.3. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej w WOF**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wypracowania, wdrożenia i stosowania przez wszystkie JST WOF jednolitej polityki parkingowej, uwzględniającą wspólne założenia i standardy oraz rozwiązania dedykowane osobno dla Miast WOF i osobno dla obszaru Gmin WOF,
 - poszerzania w ramach stosownych analiz i uchwał rad miast i rad gmin obszaru istniejącej SPP w Mieście Wałcz oraz tworzenia nowych SPP w pozostałych Miastach WOF,
 - objęcia SPP całego obszaru centrum Miasta Wałcz po wybudowaniu obwodnicy miasta w ciągu DK22,
 - porządkowania parkowania w WOF poprzez:
 - likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych, nielegalnych oraz w miejscach nieprzekształconych,
 - reorganizowanie lub likwidowanie w drodze analizy możliwości na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, szczególnie w centrum Miast WOF,
 - dostosowywanie istniejących zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych (szczególnie przy stacjach i przystankach kolejowych) do funkcji pełnoprawnych parkingów P+R dla samochodów, uzupełniając je o parkingi B+R dla rowerów oraz o przystanki autobusowe, jeśli ich nie ma,
 - lokalizować miejsca postojowe typu K+R:
 - przy wszystkich węzłach przesiadkowych, stacjach i przystankach kolejowych oraz przy pętlach autobusowych, celem umożliwienia dowiezienia oraz odebrania pasażera do i z autobusu lub pociągu,
 - bezpośrednio przy przedszkolach i szkołach podstawowych, po uprzednim przeanalizowaniu zasadności i możliwości ich lokalizacji.

7.2 Zestawy działań realizujących SUMP WOF

SUMP WOF powinien zoperacjonalizować wszystkie 8 Celów Strategicznych SUMP WOF (opisanych w [Rozdz. 6.3.1 – 6.3.8](#)) w perspektywie do 2035 roku, przekładając je na konkretną logikę zmiany. Logika zmian powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji oraz wypracowania konkretnych projektów inwestycyjnych oraz programowych. Składa się ona z kompleksowych i optymalnych zestawów działań służących realizacji danego celu strategicznego dla trzech Obszarów Interwencji SUMP WOF, tj. dla [Rdzienia WOF](#), dla [Obszaru Gmin WOF](#) oraz dla [Obszaru powiatu wałeckiego](#). Zestawy działań łączą w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, oraz wskazują konieczne zmiany zapisów w dokumentach strategicznych i planistycznych JST WOF.

W celu maksymalnego wykorzystania efektu synergii w realizacji postanowień SUMP WOF dobór działań został poprzedzony analizą możliwości, potrzeb i oczekiwań mieszkańców WOF oraz różnych grup Interesariuszy SUMP WOF i samych JST WOF, a także został poddany wyborze w ramach 2. etapu konsultacji społecznych w podziale na działania dedykowane Miastu Wałcz i na działania dedykowane Gminom WOF oraz Powiatowi Wałeckiemu. W procesie partycypacji społecznej spośród wszystkich działań (opisanych w [Rozdz. 7.1.1 – 7.1.8](#)), wskazano na podstawie diagramu Eisenhowera dla każdego z nich [oczekiwany priorytet ich realizacji](#) – [działania ważne](#) lub [działania nieważne](#), oraz [konieczność ich wykonalności](#) – [działania pilne](#) lub [działania niepilne](#).

Mieszkańcy WOF, Interesariusze SUMP WOF oraz JST WOF ocenili na ile dane działanie jest ważne do zrealizowania osobno przez Miasto Wałcz, osobno przez Gminy WOF i osobno przez Powiat Wałecki – jako [priorytet realizacji](#) oraz na ile jest ono pilne do realizacji – jako [wykonalność](#). Zgodnie z tzw. *diagramem Eisenhowera* (Rys. 7.4), będącym narzędziem służącym do priorytetyzacji działań, wspólnie określono stopień ważności działań realizujących poszczególne Cele Strategiczne SUMP WOF – czy umożliwiają osiągnięcie danego celu strategicznego, oraz ich pilność – czy są do zrealizowania w krótkim terminie.



Rys. 7.4 Ocena priorytetu i wykonalności działania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie diagramu Eisenhowera

Spośród wszystkich działań wskazanych w Rozdz. 7.1.1 - 7.1.8, wybrano w ramach każdego z Celów Strategicznych SUMP WOF te działania, które uzyskały **największe wartości priorytetu realizacji** oraz **największe wartości priorytetu wykonalności** (liczby wszystkich wskazań dla danego zadania), uzupełnionego **wagą istotności** danego obszaru strategicznego SUMP WOF (Rozdz. 5.5) dla Obszarów Interwencji SUMP WOF – osobno dla **Rdzenia WOF**, dla **Obszaru Gmin WOF** oraz dla **Obszaru powiatu wateckiego**.

Powstała w ten sposób priorytetyzacja działań dla Miasta Wałcz (Tab. 7.4), dla Gmin WOF (Tab. 7.5) i dla Powiatu Wateckiego (Tab. 7.6), wskazująca na zadania, które są:

- **ważne i pilne:**
 - obligatoryjne dla danego JST WOF,
 - mające największy priorytet realizacji,
 - do realizacji od razu, ale nie dalej niż w perspektywie do 2035 roku,
- **ważne, ale niepilne:**
 - obligatoryjne dla danego JST WOF,
 - mające niższy priorytet realizacji,
 - zaplanowane do realizacji – najlepiej w perspektywie do roku 2035, ale nie dalej niż w horyzoncie do 2040 roku,
- **nieważne, ale pilne:**
 - fakultatywne do realizacji przez dane JST WOF,
 - niemające priorytetu realizacji,
 - możliwe do realizacji w horyzoncie do 2040 roku,
- **nieważne i niepilne:**
 - fakultatywne do realizacji przez dane JST WOF,
 - nieistotne lub do ograniczenia zakresu, lub do rezygnacji z realizacji zadania,
 - niemające określonego horyzontu czasowego ich realizacji,

które zostały wskazane jako numery każdego z zadań (opisanych szczegółowo w poprzednich (Rozdz. 7.1.1 – 7.1.8) w poniższych tabelach w diagramach Eisenhowera w odpowiednim polu istotności ich realizacji.

7.2.1 Pakiety działań realizujących SUMP WOF

Na podstawie wskazań istotności realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla [Miasta Wałcz](#) (Tab. 7.4), dla [Gmin WOF](#) (Tab. 7.5) i dla [Powiatu Wałeckiego](#) (Tab. 7.6), zadania **ważne i pilne** oraz zadania **ważne, ale niepilne**, wybrane jako najistotniejsze działania do realizacji w poszczególnych celach operacyjnych, zostały połączone w trzy osobne **Pakiety działań realizacyjnych SUMP WOF** – dla Miasta Wałcz ([Rdzenia WOF](#)) i dla Gmin WOF ([Obszaru Gmin WOF](#)) oraz dla Powiatu Wałeckiego ([Obszaru powiatu wałeckiego](#)).

Pakiety realizacyjne stanowią plan działań modelowych SUMP WOF, budujących logikę zmiany, tj. skuteczną poprawę zdiagnozowanych w [Diagnozie WOF](#) oraz w trakcie przeprowadzonych dwóch pierwszych etapów konsultacji społecznych, problemów oraz potrzeb i oczekiwań zarówno mieszkańców WOF i Interesariuszy SUMP WOF, jak i samych JST WOF, w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wałcz, a także **Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF** oraz **Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego**, są ukierunkowane na perspektywę do roku 2035, a wchodzące w jego skład działania zostały wskazane przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF, jako kluczowe dla poprawy stanu mobilności w WOF. Ich realizacja przyczyni się do szybszego osiągnięcia przypisanych im w SUMP WOF 8. Celów Strategicznych SUMP WOF (opisanych w [Rozdz. 6.3.1 – 6.3.8](#)).

Pakiety działań realizacyjnych SUMP WOF składają się z **działań obligatoryjnych o najwyższym priorytecie realizacji** – działania **ważne i pilne** oraz **działań obligatoryjnych o niższym priorytecie realizacji** – działania **ważne, ale niepilne**, złożone z:

- **działań analitycznych** – przygotowanie inwestycji, w tym m.in.:
 - opracowanie dokumentacji,
 - zabezpieczenie środków własnych JST WOF,
 - pozyskanie finansowania lub dofinansowania zewnętrznego,
- **działań realizacyjnych** – wykonanie zadania, w tym m.in.:
 - polityki, dokumenty strategiczne, oraz standardy i wytyczne,
 - realizacja inwestycji lub współfinansowanie, lub współpraca przy jej realizacji,
- równolegle podejmowanych **działań miękkich** dotyczących marketingu, mających na celu:
 - przekonanie organizatorów danego przedsięwzięcia – JST WOF, do celowości jego realizacji,
 - pozyskanie jak największej liczby przyszłych użytkowników wśród mieszkańców WOF.

W drodze przeprowadzanej partycypacji społecznej przy opracowywaniu całego SUMP WOF, w tym w ramach konsultacji społecznych, mieszkańcy WOF oraz Interesariusze SUMP WOF i JST WOF, wspólnie zakwalifikowali do **Pakietów działań realizacyjnych SUMP WOF** (w jego części operacyjnej do roku 2040) osobno dla Miasta Wałcz (Tab. 7.1), osobno dla Gmin WOF (Tab. 7.2) oraz osobno dla Powiatu Wałeckiego (Tab. 7.3).

Tab. 7.1 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wałcz

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
1.1. Współpraca JST WOF w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF	1.3. Budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską, w tym relacji z mieszkańcami
1.2. Koordynowanie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze WOF	1.4. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
2.1. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – minimalizowanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych	2.2. Lobbowanie realizacji obwodnic miejscowości w WOF na DK22
2.4. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach Miast WOF	2.3. Wdrażanie stref uspokojonego ruchu i kameralizowanie ulic
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
3.2. Optymalizacja i rozwój linii autobusowych i połączeń kolejowych w WOF	3.1. Stworzenie wspólnego organizatora transportu dla całego obszaru WOF
3.3. Uruchomienie nowych połączeń kolejowych z WOF	3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców WOF
3.4. Wdrożenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników obsługujących linie transportu zbiorowego w WOF – integracja taryfowo-biletowa	
3.5. Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru autobusowego i kolejowego dla osób ze szczególnymi potrzebami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	
3.6. Wdrażanie systemów przesiadkowych i infrastruktury węzłów przesiadkowych w WOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
4.2. Rozwój infrastruktury rowerowej w WOF	4.1. Rozwój infrastruktury pieszej w WOF
4.3. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF dla pieszych i rowerzystów	
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
	5.1. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego
	5.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej
	5.3. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji, z optymalnym wykorzystaniem terenów
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
	6.3. Przebudowa dróg w WOF oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
	7.2. Budowanie nawyków wśród mieszkańców WOF oraz promowanie korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych
	7.3. Zwiększanie świadomości wśród mieszkańców WOF o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu indywidualnego i publicznego
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
	8.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężarowego w WOF na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 7.2 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
1.1. Współpraca JST WOF w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF	1.3. Budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską, w tym relacji z mieszkańcami
1.2. Koordynowanie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze WOF	1.4. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
2.1. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – minimalizowanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych	2.3. Wdrażanie stref uspokojonego ruchu i kameralizowanie ulic
2.2. Lobbowanie realizacji obwodnic miejscowości w WOF na DK22	2.4. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach Miast WOF
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
3.2. Optymalizacja i rozwój linii autobusowych i połączeń kolejowych w WOF	3.1. Stworzenie wspólnego organizatora transportu dla całego obszaru WOF
3.4. Wdrożenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników obsługujących linie transportu zbiorowego w WOF – integracja taryfowo-biletowa	3.3. Uruchomienie nowych połączeń kolejowych z WOF
3.5. Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru autobusowego i kolejowego dla osób ze szczególnymi potrzebami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	
3.6. Wdrażanie systemów przesiadkowych i infrastruktury węzłów przesiadkowych w WOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	
3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców WOF	
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
4.1. Rozwój infrastruktury pieszej w WOF	
4.2. Rozwój infrastruktury rowerowej w WOF	
4.3. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF dla pieszych i rowerzystów	
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
	5.1. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego
	5.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej
	5.3. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji, z optymalnym wykorzystaniem terenów
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
	6.3. Przebudowa dróg w WOF oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
	7.2. Budowanie nawyków wśród mieszkańców WOF oraz promowanie korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
	7.3. Zwiększanie świadomości wśród mieszkańców WOF o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu indywidualnego i publicznego
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
	8.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężarowego w WOF na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 7.3 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
1.1. Współpraca JST WOF w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF	1.3. Budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską, w tym relacji z mieszkańcami
1.2. Koordynowanie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze WOF	
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
2.1. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – minimalizowanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych	
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
3.4. Wdrożenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników obsługujących linie transportu zbiorowego w WOF – integracja taryfowo-biletowa	3.1. Stworzenie wspólnego organizatora transportu dla całego obszaru WOF
3.5. Dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru autobusowego i kolejowego dla osób ze szczególnymi potrzebami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	3.2. Optymalizacja i rozwój linii autobusowych i połączeń kolejowych w WOF
3.6. Wdrażanie systemów przesiadkowych i infrastruktury węzłów przesiadkowych w WOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	
3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców WOF	
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
4.1. Rozwój infrastruktury pieszej w WOF	
4.2. Rozwój infrastruktury rowerowej w WOF	
4.3. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w WOF dla pieszych i rowerzystów	
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
	5.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
	6.3. Przebudowa dróg w WOF oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
	7.2. Budowanie nawyków wśród mieszkańców WOF oraz promowanie korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych
	7.3. Zwiększanie świadomości wśród mieszkańców WOF o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu indywidualnego i publicznego
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
	8.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężarowego w WOF na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

7.2.2 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF

Pozostałe działania SUMP WOF dla Miasta Wałcz, dla Gmin WOF i dla Powiatu Wałeckiego, to działania wskazane w drodze konsultacji społecznych i partycypacji społecznej przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF i przez JST WOF, jako działania przynależne zgodnie z diagramem Eisenhowera do grupy działań:

- **nieważnych, ale pilnych**, czyli **działań fakultatywnych**, które są **mniej istotne** – dlatego można je delegować, tj. odkładać w perspektywie do roku 2040 lub je ograniczyć,
- **nieważnych i niepilnych**, czyli **działań fakultatywnych**, wskazanych jako zadania **niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści** – dlatego można je ograniczyć w perspektywie do 2040 roku lub można ich nawet nie zrealizować.

Działania z grupy działań nieważnych zostały wskazane dla Miasta Wałcz (**Rdzenia WOF**), dla Gmin WOF (**Obszaru Gmin WOF**) i dla Powiatu Wałeckiego (**Obszaru powiatu wałeckiego**), jako **nieobowiązujące do realizacji** ze względu na ich najmniej istotne znaczenie (z punktu widzenia potrzeb mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF), dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF – czyli nie wymagające obligatoryjnej realizacji w horyzoncie do roku 2040.

Działania zakwalifikowane do grupy działań **nieważnych, ale pilnych** mogą być zrealizowane, ale najlepiej dopiero po zakończeniu realizacji działań z **Pakietu działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wałcz** i **Pakietu działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF** oraz **Pakietu działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego**, jako ich możliwe uzupełnienie.

Natomiast działania z grupy działań **nieważnych, ale niepilnych** nie muszą być zrealizowane przez JST WOF na danym Obszarze Interwencji SUMP WOF.

Działanie z grupy działań nieważnych zostały połączone w trzy osobne pakiety **Pozostałych działań realizujących SUMP WOF** – dla Miasta Wałcz (**Tab. 7.4**) i dla Gmin WOF (**Tab. 7.5**) oraz dla Powiatu Wałeckiego (**Tab. 7.6**).

Tab. 7.4 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Miasta Wałcz

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
-	-

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
-	-
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
-	-
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
-	-
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
-	-
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
6.2. Zwiększanie dostępności do stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w WOF	6.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym, we flotach JST WOF i w transporcie indywidualnym
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
7.1. Promowanie mikromobilności (ruchu pieszego i rowerowego) w Miastach WOF i w Gminach WOF – w tym w centrach miast i miejscowości oraz przy korzystaniu z transportu publicznego i z węzłów przesiadkowych	-
7.4. Wdrożenie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami WOF w zakresie zrównoważonego transportu w WOF	-
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
8.1. Optymalizacja transportu towarów w WOF	-
8.3. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej w WOF	-

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 7.5 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Gmin WOF

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
-	-
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
-	-
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
-	-
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
-	-
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
-	-

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
-	6.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym, we flotach JST WOF i w transporcie indywidualnym
-	6.2. Zwiększanie dostępności do stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w WOF
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
7.1. Promowanie mikromobilności (ruchu pieszego i rowerowego) w Miastach WOF i w Gminach WOF – w tym w centrach miast i miejscowości oraz przy korzystaniu z transportu publicznego i z węzłów przesiadkowych	-
7.4. Wdrożenie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami WOF w zakresie zrównoważonego transportu w WOF	-
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
8.1. Optymalizacja transportu towarów w WOF	-
8.3. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej w WOF	-

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

Tab. 7.6 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	
1.4. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność	-
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – działania infrastrukturalne i edukacyjne zmniejszające liczbę wypadków	
2.2. Lobbowanie realizacji obwodnic miejscowości w WOF na DK22	-
2.3. Wdrażanie stref uspokojonego ruchu i kameralizowanie ulic	-
2.4. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach Miast WOF	-
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego – rozumiany jako poprawa dostępności i jakości usług transportu publicznego	
3.3. Uruchomienie nowych połączeń kolejowych z WOF	-
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej – budowa i poprawa jakości infrastruktury rowerowej oraz pieszej	
-	-
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową – planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność	
-	-
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie jego wpływu na środowisko i klimat – budowa i zarządzanie rozwiązaniami odpornymi na ekstremalne zjawiska pogodowe, przy jednoczesnym ograniczaniu hałasu i emisji spalin	
-	6.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym, we flotach JST WOF i w transporcie indywidualnym

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, mniej istotne)	Działania nieważne i niepilne (niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści)
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności – działania edukacyjne i promocyjne zabiegające o poparcie społeczne	
7.4. Wdrożenie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami WOF w zakresie zrównoważonego transportu w WOF	-
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej – ułatwienie łączenia różnych środków transportu i optymalizacja dostaw	
8.1. Optymalizacja transportu towarów w WOF	-

Źródło: Wyniki 2 Etapu konsultacji społecznych SUMP WOF

7.3 Podmioty zaangażowane w realizowanie działań SUMP WOF

Wdrażanie postanowień SUMP WOF oraz realizowanie wskazanych w nim działań realizujących Cele Strategiczne SUMP WOF wymagać będzie, mając na uwadze położenie WOF na granicy województwa zachodniopomorskiego oraz województwa lubuskiego i województwa wielkopolskiego, oprócz ścisłej współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF, także konieczności konsultacji, współpracy i koordynowania z innymi JST szczebla:

- **lokalnego** – gminy i powiaty z województwa zachodniopomorskiego oraz graniczące z WOF z województwa lubuskiego i z województwa wielkopolskiego,
- **wojewódzkiego** – Województwo Zachodniopomorskie oraz graniczące z WOF Województwo Lubuskie i Województwo Wielkopolskie,
- **krajowego** – Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim oraz Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu,

oraz z wieloma innymi podmiotami, w tym z zarządcami drogowej oraz kolejowej infrastruktury transportowej i zarządcami infrastruktury technicznej, organizatorami autobusowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego, operatorami linii komunikacyjnych.

Celem tej współpracy przy realizacji działań jest zagwarantowanie oraz uzyskanie pełnej spójności i komplementarności SUMP WOF z politykami oraz z planami dotyczącymi transportu i zrównoważonej mobilności miejskiej w wielu obszarach, przede wszystkim: mobilności, użytkowania gruntów, planowania i zagospodarowania przestrzennego, rozwoju społeczno – gospodarczego, ochrony środowiska, adaptacji do zmian klimatu, zazieleniania obszarów miejskich, energetyki, zdrowia i edukacji.

W imieniu JST WOF za realizację działań zaangażowane będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, właściwe do nadzoru i prowadzenia różnych działań (m.in. zarządzania drogami powiatowymi i gminnymi, zarządzania transportem publicznym, zakresem działań mobilnościowych wskazanych w SUMP WOF oraz związanych z organizacją i z realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF), funkcjonujące w strukturach JST WOF. Ich funkcjonowanie jest także często związane ze współpracą z innymi wydziałami oraz z jednostkami zarówno w ramach własnego JST, jak i z innymi JST WOF, w zakresie uzgodnień czy realizacji działań i projektów.

Mając na uwadze realizację niektórych zadań i działań wykraczających poza samodzielne kompetencje JST WOF, konieczne będzie nawiązywanie współpracy z podmiotami oraz interesariuszami zewnętrznymi. Dlatego celem prawidłowej realizacji działań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF oraz uzyskania jak największego efektu ich wdrażania, do udziału powinni być także zaangażowani co najmniej:

- **Województwo Zachodniopomorskie** (Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego), przy zadaniach w granicach WOF oraz na obszarach graniczących z WOF w województwie zachodniopomorskim,

- **Województwo Lubuskie** (Zarząd Województwa Lubuskiego), przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa lubuskiego,
- **Województwo Wielkopolskie** (Zarząd Województwa Wielkopolskiego), przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
- **powiaty graniczące z WOF:**
 - w województwie zachodniopomorskim – Powiat Choszczeński oraz Powiat Drawski, przy zadaniach przekraczających granicę WOF,
 - w województwie lubuskim – Powiat Strzelecko-Drezdenecki, przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
 - w województwie wielkopolskim – Powiat Czarнковo-Trzcianiecki, Powiat Piłski i Powiat Złotowski, przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
- **gminy graniczące z WOF**, także w ramach dróg gminnych:
 - w województwie zachodniopomorskim – Gmina Czaplinek, Gmina Drawno, Gmina Kalisz Pomorski i Gmina Wierzchowo, przy zadaniach przekraczających granicę WOF,
 - w województwie lubuskim – Gmina Dobiegniew, przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
 - w województwie wielkopolskim – Gmina Jastrowie, Gmina Krzyż Wielkopolski, Gmina Szydłowo, Gmina Trzcianka i Gmina Wieleń, przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
- **zarządcy dróg krajowych:**
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie przy zadaniach w granicach województwa zachodniopomorskiego,
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego – w województwie wielkopolskim,
- **zarządcy dróg wojewódzkich:**
 - Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie przy zadaniach w granicach województwa zachodniopomorskiego,
 - Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego – w województwie wielkopolskim,
- **zarządcy dróg powiatowych:**
 - w województwie zachodniopomorskim – Powiatowy Zarząd Dróg w Choszczynie oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Drawsku,
 - w województwie wielkopolskim – Zarząd Dróg Powiatowych w Czarнковie, Powiatowy Zarząd Dróg w Pile oraz Powiatowy Zarząd Dróg w Złotowie, przy zadaniach przekraczających granicę WOF i granicę województwa zachodniopomorskiego,
- **zarządca infrastruktury kolejowej** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- **operatorzy pasażerskich połączeń kolejowych:**
 - Polregio S.A.,
 - PKP InterCity S.A.,
 - nowi operatorzy, którzy pojawią się na rynku kolejowym w obsłudze obszaru WOF, np. Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o., lub spółka kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego,
- **Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie** oraz **Komenda Powiatowa Policji w Wałczu**,
- **właściciele oraz zarządcy infrastruktury elektrotechnicznej**,
- **podmioty prywatne**, w tym m.in.:
 - przewoźnicy komercyjni,

- publiczne oraz prywatne szkoły ponadpodstawowe,
- publiczne i prywatne uczelnie wyższe,
- organizacje pozarządowe,
- deweloperzy,

➤ **eksperti zewnętrzni** w ramach grup roboczych w zakresie doradztwa oraz nadzoru nad prawidłowym procesem planowania, projektowania, prowadzenia i realizacji danego działania.

W trakcie realizacji niektórych z działań wskazanych w SUMP WOF może powstać potrzeba zaangażowania także kolejnych, innych niż ww. interesariuszy zewnętrznych, w zależności od aktualnej potrzeby oraz specyficznego rodzaju zadania lub inwestycji.

W przypadku współpracy pomiędzy samorządami w zakresie **budowy struktur zarządzania mobilnością w WOF** dotyczącej powierzenia jednemu z nich określonych przez nie zadań publicznych (np. organizacji publicznego transportu zbiorowego), zgodnie z **art.74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym**, wymagane jest zawarcie stosownego porozumienia pomiędzy nimi, na co wymagana jest zgodna właściwego ich organu. Porozumienie takie powinno określać przedmiot porozumienia, okres jego obowiązywania oraz prawa i obowiązki stron, a także zasady jego współfinansowania.

W przypadku działań dotyczących **publicznego transportu zbiorowego** w szczególności należy się kierować przepisami **ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym**, **ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe** i **ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych** oraz **Rozporządzeniem Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego**, oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

W przypadku działań związanych z **budową lub przebudową infrastruktury drogowej** realizuje je zarządca danej drogi w ramach zadań własnych. **Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych**, określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zarządca drogi może także skorzystać z **udzielonej przez JST WOF pomocy rzeczowej lub pomocy finansowej** (na podstawie **art. 10 ust.2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym** oraz **art. 216 ust. 2 pkt 5 i art. 220 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych**), zawierając stosowną umowę obejmującą: przedmiot umowy, okres obowiązywania, prawa i obowiązki stron umowy, wysokość i zasady jego współfinansowania oraz realizacji inwestycji.

Przekazaniu może podlegać także **realizacja inwestycji drogowej**, w związku z czym Miasto Wałcz oraz Gminy WOF **mogą wykonywać**, jako **inwestor zastępczy**, **zadania z zakresu właściwości Powiatu Wałeckiego lub Województwa Zachodniopomorskiego**, na podstawie **stosownych porozumień** (zgodnie z **art. 216 ust. 2 pkt 3, ust. 3 i 220 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych**). Ich zawarcie wymaga podjęcia przez radę miasta lub radę gminy stosownych uchwał na podstawie **art. 18 ust. 2 pkt 11 w związku z art. 8 ust. 2a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym**.

Inwestycje drogowe w zakresie określonym stosownym porozumieniem, mogą być wykonane także przez **inwestorów prywatnych** w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz związanych z obszarami aktywności gospodarczej.

Zgodnie z **art. 216 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych** oraz **art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**, danemu zarządcy dróg publicznych mogą być przekazywane w trybie porozumienia **zadania publiczne związane z zarządzaniem drogami publicznymi innego zarządcy drogi**.

Zarządcy dróg mogą zawierać także porozumienia w sprawie **finansowania** albo **dofinansowania zadań z zakresu zarządzania drogami** z budżetów Miasta Wałcz oraz Gmin WOF. Dotyczy to także realizacji zadań i działań związanych z letnim i zimowym utrzymaniem dróg w zakresie całego pasa drogowego lub jego wybranych elementów.

Efektom prowadzonej prawidłowo współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF, a także współpracy pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi oraz partycypacji społecznej mieszkańców WOF, będzie wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców WOF oraz Interesariuszy SUMP WOF. Oznaczać to będzie funkcjonalność rozwiązań mobilnościowych z korzyścią zarówno dla środowiska naturalnego i klimatu, jak i dla środowiska antropogenicznego.

Dlatego w ramach prawidłowego zarządzania mobilnością w WOF należy:

- przeprowadzić analizę w zakresie określenia formy prawnej i formy finansowej dotyczącej właściwego zarządzania elementami zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze WOF w strukturach JST WOF, celem wskazania podmiotu, wraz ze strukturą organizacyjną w ramach JST WOF, którego zadaniem będzie budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w WOF, budowa relacji z mieszkańcami WOF, poprzez zintensyfikowanie współpracy pomiędzy wszystkimi JST WOF co najmniej w zakresie:
 - przeprowadzenia analizy możliwości prawnych, politycznych oraz finansowych dla lepszej współpracy pomiędzy JST WOF,
 - odpowiedzialności za koordynację oraz za zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością miejską w WOF,
 - koordynowania współpracy pomiędzy JST WOF w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych, szczególnie funduszy unijnych,
 - koordynowania komunikacji pomiędzy JST WOF i pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi,
 - dzielenia się wiedzą i doświadczeniami pomiędzy JST WOF, przede wszystkim w zakresie wdrażania rozwiązań mobilnościowych,
 - koordynowania zarządzaniem poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze WOF,
 - przekonania Interesariuszy SUMP WOF do stworzenia systemu koordynacji planowania przestrzennego i zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze WOF, także w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej,
 - opracowania rozwiązań i sposobu ich wprowadzania w ramach realizacji działań mobilnościowych w WOF,
- wybrać sposób organizacji i działalności dla pozostałych struktur (poza JST WOF), zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF,
- opracować katalog usług i rozwiązań o charakterze ponadgminnych zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne i minimalizujących podróże dalekie,
- budować świadomość wśród mieszkańców WOF w zakresie wpływu różnych środków transportu na środowisko i klimat oraz na człowieka, a także w zakresie korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w WOF,
- komunikować się z mieszkańcami WOF w ramach grup roboczych w zakresie planowania i realizacji działań i zadań mobilnościowych w WOF w postaci m.in. warsztatów, spotkań, działań promocyjnych.

Dlatego też, żeby prawidłowo realizować działania mobilnościowe w WOF – **SUMP WOF** stworzony wspólnie przez mieszkańców WOF, Interesariuszy SUMP WOF oraz JST WOF, **powinien zostać przyjęty stosownymi uchwałami** przez odpowiednie rady JST WOF (rady miast, rady gmin i radę powiatu).

7.4 Źródła finansowania realizacji działań SUMP WOF

Do realizacji działań wskazanych w SUMP WOF wymagane jest także zabezpieczenie środków finansowych zarówno własnych (w Budżetach JST WOF), jak i pozyskanie źródeł finansowania ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych). Działania (szczególnie te wskazane przez mieszkańców WOF jako działania priorytetowe), mogą być realizowane, oprócz finansowania w całości lub w części z budżetów własnych JST WOF, także z wykorzystaniem różnych dostępnych dotacji zwrotnych

i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy wojewódzkich, krajowych oraz europejskich, obowiązujących w aktualnym okresie programowania unijnego na lata 2021-2027, a także z nowych źródeł zewnętrznych, które mogą powstać w ramach kolejnych perspektyw finansowych UE na lata 2028-2034 oraz na lata 2035-2041.

Do **środków wewnętrznych** należą środki z budżetów własnych JST WOF, pełniące funkcje:

- podstawowego źródła finansowania realizacji działań i inwestycji,
- źródła uzupełniania wymaganych wkładów własnych przy finansowaniu zewnętrznym.

Do najważniejszych **zewnętrznych źródeł finansowania** działań i inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF należą możliwe do pozyskania **środki z programów i funduszy krajowych**:

- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „Zeroemisyjny transport. Zielony transport publiczny”,
- Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (planowany do zastąpienia: Funduszem Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu),

oraz możliwe **środki z programów i funduszy europejskich** – m.in.

- **Horyzont Europa**, np.:
 - Klaster 5. Klimat, energia, transport,
- **INTERREG Europa Środkowa 2021-2027**, np.:
 - Priorytet 2 Współpraca na rzecz bardziej zielonej Europy Środkowej:
 - cel szczegółowy 2.2. Zwiększenie odporności na zmiany klimatu,
 - cel szczegółowy 2.4. Ochrona środowiska,
 - cel szczegółowy 2.5. zielona mobilność miejska,
 - cel Priorytet 3. Współpraca na rzecz lepiej połączonych Europy Środkowej:
 - cel szczegółowy 3.1. Poprawa połączeń transportowych obszarów wiejskich i peryferyjnych,
 - Priorytet 4. Poprawa systemu zarządzania współpracą w Europie Środkowej:
 - cel szczegółowy 4.1. Wzmocnienie systemu zarządzania na rzecz zintegrowanego rozwoju terytorialnego w Europie Środkowej,
- **INTERREG Europa 2021-2027**, np.:
 - cel polityki 2. Bardziej ekologiczna, neutralna dla klimatu i odporna Europa,
 - cel polityki 3. Lepiej połączona Europa,
 - cel specyficzny INTERREG – Lepsze zarządzanie współpracą,
- **INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2021-2027**, np.:
 - Priorytet 1. Innowacyjne społeczeństwa:
 - cel programu 1.2 Usługi publiczne odpowiadające na potrzeby mieszkańców,
 - Priorytet 2. Społeczeństwa rozważnie korzystające z wody:
 - cel programu 2.2 niebieska gospodarka,
 - Priorytet 3. Społeczeństwa neutralne dla klimatu:
 - cel programu 3.1 Gospodarka o obiegu zamkniętym,
 - cel programu 3.3 Inteligentna zielona mobilność,

- URBACT Europejski Program Współpracy Terytorialnej dla Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich,
- Polsko-Szwajcarski Program Rozwoju Miast (możliwość dofinansowania tylko dla Miasta Wałcz¹⁰),
- Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027,
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,
- Plan Społeczno-Klimatyczny.

Możliwe **inne zewnętrzne źródła finansowania** działań i inwestycji ujętych w SUMP WOF to także:

- **środki inwestorów prywatnych** (np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego) w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej (przebudowa drogi dojazdowej, remont lub przebudowa dróg wokół inwestycji, budowa lub przebudowa skrzyżowań, budowa chodników i tras rowerowych itp.), z możliwością połączenia z ich utrzymaniem i/lub zarządzaniem,
- **środki instytucji finansowych i kredytowych** oraz **kredyty bankowe**.

Mając także na uwadze możliwość powstania kolejnych nowych programów na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim oraz możliwe zmiany procedur, wymogów i zakresów już istniejących programów, **każdorazowo przy składaniu wniosku** należy uwzględnić **aktualny stan prawny** tych programów, **ich zakres** oraz **wymogi formalne**.

Inwestycje na obszarze WOF związane z drogami krajowymi i z drogami wojewódzkimi, mogą być finansowane w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj.:

- **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu:**
 - z finansowaniem z budżetu państwa,
 - z dofinansowaniem ze źródeł zewnętrznych,
- **Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie:**
 - z finansowaniem z Budżetu Województwa Zachodniopomorskiego,
 - z dofinansowaniem ze źródeł zewnętrznych,
 - z możliwym finansowaniem lub z dofinansowaniem mniejszych zadań (np. chodniki, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, zatoki autobusowe) z budżetów własnych JST WOF.

¹⁰ Załącznik 2. Imienna lista 139 miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Miasta obniżającego się potencjału (silne powiększanie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza), poz. 23.

8 Monitorowanie realizacji SUMP WOF

Prawidłowe wdrażanie i rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF wymaga **cyklicznego monitorowania postępów realizacji SUMP WOF**. Monitorowanie pozwala na zweryfikowanie, czy działania w ramach poszczególnych 8. Celów Strategicznych SUMP WOF (**Rozdziały 7.1.1 – 7.1.8**) są realizowane właściwie, a wdrażanie postanowień SUMP WOF następuje zgodnie z jego przyjętymi założeniami oraz ustaleniami – a przez to, w jakim stopniu zaspokajane są potrzeby mieszkańców WOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF.

System monitorowania oraz zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w WOF powinien obejmować wszystkie JST WOF, np. w ramach powołanego podmiotu – **koordynatora** zarządzającego i nadzorującego cały proces wdrażania poszczególnych elementów zrównoważonej mobilności przez Miasto Wałcz, Gminy WOF oraz przez Powiat Wałecki. W struktury zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w obszarze WOF powinni wchodzić przedstawiciele wszystkich JST WOF.

Podmiotem koordynującym wdrażanie postanowień SUMP WOF na całym obszarze WOF dla wszystkich JST WOF będzie **Stowarzyszeniem na Rzecz Wsparcia Rozwoju Gmin Powiatu Wałeckiego**, a jego zadaniem będzie monitorowanie:

- stopnia osiągnięcia poszczególnych:
 - wskaźników produktu Celów Strategicznych SUMP WOF,
 - wskaźników rezultatu SUMP WOF,
- wykonania projektów realizujących Cele Strategiczne SUMP WOF przez JST WOF.

Poszczególne JST WOF będą natomiast odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań realizujących postanowienia SUMP WOF oraz działań wpisujących się w konkretne Cele Strategiczne SUMP WOF, koordynując je każda w swojej części w zakresie działań w swoim obszarze administracyjnym, z uwzględnieniem przypisanego im Obszaru Interwencji SUMP WOF.

Każda z JST WOF będzie przekazywała do podmiotu koordynującego wdrażanie SUMP WOF – Stowarzyszenia na Rzecz Wsparcia Rozwoju Gmin Powiatu Wałeckiego, informacje oraz dane dotyczące realizacji za dany okres poszczególnych działań obligatoryjnych (opisanych w **Rozdz. 7.2.1**) oraz działań fakultatywnych (opisanych w **Rozdz. 7.2.2**), lub innych działań realizujących dane Cele strategiczne SUMP WOF. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji SUMP WOF, na wzorze przygotowanym przez podmiot koordynujący wdrażanie SUMP WOF.

W Tab. 8.1 i w Tab. 8.2 zestawione zostały wskaźniki realizacji SUMP WOF dla działań ujętych w **Pakietach działań realizacyjnych SUMP WOF** dla Miasta Wałcz, dla Gmin WOF i dla Powiatu Wałeckiego (**Rozdz. 7.2.1**), dla których ustalono ich wartości bazowe. Następnie zostały określone ich oczekiwane docelowe wartości w roku 2035 – założonym roku zrealizowania postanowień SUMP WOF oraz oczekiwane wartości w ramach części operacyjnej SUMP WOF do 2040 roku.

Wskaźniki oraz ich wartości bazowe na rok 2025, wartości docelowe na rok 2035 oraz wartości zakładane na rok 2040, wynikają:

- ze zbioru informacji opisowych oraz elementów zdiagnozowanych dla poszczególnych obszarów strategicznych w **Diagnozie WOF**,
- ze wskazań i działań dla poszczególnych obszarów strategicznych w SUMP WOF,
- z danych JST WOF,
- z danych statystycznych GUS/BDL, w tym danych dla WOF oraz dla JST WOF,
- z planów inwestycyjnych, wieloletnich programów inwestycyjnych i rozwojowych JST WOF, Województwa Zachodniopomorskiego, GDDKiA Szczecin oraz PKP PLK S.A.,
- ze wskazań przyjętych kierunków i polityk rozwojowych oraz dokumentów strategicznych każdego z JST WOF, a także Województwa Zachodniopomorskiego,
- ze wskazań dokumentów, polityk oraz wytycznych krajowych i europejskich,

- z wyników GPR 2020 oraz kolejnych nowych – GPR 2025, GPR 2030, GPR 2035 i GPR 2040.

Mając na uwadze zoperacjonalizowanie Celów Strategicznych SUMP WOF z perspektywą do 2035 roku oraz horyzontalnie do roku 2040, **pierwsze, obligatoryjne monitorowanie** stopnia realizacji SUMP WOF nastąpi w **2026 roku** – jako **bilans otwarcia**. Następne obligatoryjne cykle monitorowania – w formie raportów pośrednich, odbywać się mogą cyklicznie, a **ostatnie obligatoryjne monitorowanie**, w formie **raportu podsumowującego** cały cykl realizacji SUMP WOF, nastąpi w **roku 2041** – jako **bilans zamknięcia**.

Ze względu na konieczność uwzględnienia w ramach monitorowania stopnia realizacji SUMP WOF w horyzoncie do roku 2040 także:

- wyników kolejnych czterech pomiarów ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w nowych GPR 2025, GPR 2030, GPR 2035 i GPR 2040,
- kolejnych nowych perspektyw finansowych UE na lata 2028-2034 oraz na lata 2035-2041,
- możliwych istotnych zmian polityki krajowej oraz unijnej,
- kiedy JST WOF uznają to za potrzebne i konieczne,

możliwe będą **dodatkowe raporty uzupełniające** raporty obligatoryjne, tak żeby uzyskać prawdziwy i rzeczywisty obraz widocznych oraz niezbędnych zmian związanych z tymi wydarzeniami.

Dlatego po otrzymaniu kompletu danych i informacji od JST WOF, podmiot koordynujący wdrażanie SUMP WOF będzie mógł je **prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF**, w formie:

- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2026** – za rok 2025:
 - jako **bilans otwarcia**,
 - nawiązując do wyników nowego **GPR 2025**,
- **dodatkowego raportu uzupełniającego**, prezentowanego w roku **2029** – za rok 2028:
 - nawiązując do nowej **perspektywy finansowej UE na lata 2028-2034**,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2031** – za rok 2030:
 - nawiązując do wyników nowego **GPR 2030**,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2036** – za rok 2035:
 - jako **bilans pośredni** realizacji SUMP WOF,
 - nawiązując do wyników nowego **GPR 2035**,
 - nawiązując do nowej **perspektywy finansowej UE na lata 2035-2041**,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2041** – za rok 2040:
 - jako **bilans zamknięcia**,
 - jako **podsumowanie realizacji całości** SUMP WOF,
 - nawiązując do wyników nowego **GPR 2040**,
- innych możliwych **dodatkowych raportów uzupełniających**, prezentowanych w zależności od potrzeb i aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, czy zmianami prawnymi, finansowymi, technologicznymi itp.

W przypadku konieczności oraz możliwości bieżącego sprawdzania stopnia i skutków realizacji postanowień SUMP WOF raporty mogą być także prezentowane corocznie za każdy poprzedni rok.

Ocena postępów realizacji SUMP WOF w zakresie Celów Strategicznych SUMP WOF dokonywana będzie w oparciu o czytelną sześciostopniową skalę – **od 1** (ocena **niedostateczna**) **do 6** (ocena **celująca**). Pozwoli to ustalić prawidłowy poziom realizacji poszczególnych Celów Strategicznych SUMP WOF w oparciu o osiągniętą rzeczywistą wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości docelowych oraz zakładanych.

Przy wdrażaniu działań ujętych w SUMP WOF należy dążyć do **realizacji wszystkich Celów Strategicznych SUMP WOF** do 2040 roku **na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5)**.

Za osiągnięcie wizji zrównoważonej mobilności dla WOF przyjmuje się **zrealizowanie** oraz **uzyskanie** zakładanych wartości w roku 2040 przez wszystkie wskaźniki rezultatu SUMP WOF, wskazane w Tab. 8.2.

Jeżeli monitoring z raportów obligatoryjnych (lub dodatkowych raportów uzupełniających) wskazywać będzie **na brak**, albo **na niewystarczający postęp realizacji ustaleń SUMP WOF** w poszczególnych obszarach, jednostki je realizujące **powinny wzmocnić starania** w celu uzyskania założonych wartości dla wskaźników. Natomiast w sytuacji **braku możliwości przeciwdziałania**, JST WOF **powinny zaktualizować SUMP WOF** poprzez jego dostosowanie do aktualnych i realnych możliwości JST WOF oraz do obowiązujących uwarunkowań oraz możliwości prawnych, finansowych i wykonawczych.

Ze względu na to, że **do roku 2040 powinna zostać zrealizowana cała część operacyjna SUMP WOF**, mając także na uwadze, że:

- powinny zostać zrealizowane wszystkie etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej (Rys. 2.2),
- w roku 2027 zakończy się obecna perspektywa finansowa UE na lata 2021-2027,
- rozpoczną się kolejne, nowe perspektywy finansowe UE na lata 2028-2034 oraz na lata 2035-2041,
- pojawią się nowe wyzwania krajowe oraz unijne na kolejną dekadę,
- wejdą kolejne nowe technologie i możliwości rozwoju,

JST WOF **będą musiały przeanalizować** następujące kwestie:

- czy warto kontynuować kierunki oraz działania wskazane w obecnym SUMP WOF?
- czy obecny SUMP WOF wymaga modyfikacji, żeby osiągnąć cele założone w części strategicznej?
- czy nowe uwarunkowania i możliwości oraz zasady dofinansowania nie wymagają konieczności dostosowania do nich zapisów i postanowień obecnego SUMP WOF?

Dlatego też, dla dalszego prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF wskazuje się **na możliwość zaktualizowania SUMP WOF w całości**, np.:

- **w roku 2028** oraz w roku 2035 zgodnie z rozpoczęciem się kolejnych nowych perspektyw finansowych UE odpowiednio na lata 2028-2034 oraz na lata 2035-2041,
- **w roku 2035** dla kolejnego okresu obowiązywania z częścią operacyjną do roku 2040 i z częścią strategiczną np. do roku 2045.

Przyjęte wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF są także **wskaźnikami SMART**, tj. są jednocześnie:

- **Specific – specyficzne**: wynikające z wniosków i wskazań **Diagnozy WOF**, a także obowiązujące dla całego obszaru wdrożenia postanowień SUMP WOF, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP WOF,
- **Measurable – mierzalne**: z określoną, konkretną i prawidłową jednostką miary oraz z wyznaczoną i możliwą metodą pomiaru,
- **Attainable – osiągalne**: możliwe do zrealizowania przez dany podmiot oraz na danym obszarze WOF, a także realne do wykonania z wykorzystaniem dostępnych narzędzi do ich realizacji,
- **Relevant – istotne**: są krokiem naprzód w zakresie wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, a także wpływają bez- lub pośrednio przede wszystkim na obszary związane z mobilnością, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, zazielenianiem obszarów miejskich, adaptacją do zmian klimatu, zdrowiem i edukacją,
- **Time-based – określone**: wskazują, kiedy zostaną osiągnięte poszczególne działania obligatoryjne z Pakietu działań realizacyjnych SUMP WOF, kiedy powinny zostać osiągnięte pozostałe, fakultatywne działania SUMP WOF, oraz które działania są działaniami ciągłymi – realizowanymi przez cały okres obowiązywania SUMP WOF.

8.1 Wskaźniki realizacji produktu SUMP WOF

Dla prawidłowego monitorowania postępów w osiąganiu Celów Strategicznych SUMP WOF przyjęto 29 wskaźników produktu SUMP WOF, przyczyniających się do realizacji każdego z 8. Celów Strategicznych SUMP WOF w perspektywie do 2035 roku, wraz z ich opisem i podaniem źródła danych.

Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2035 roku
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością w WOF	1	Liczba JST WOF z przyjętymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport oraz minimalizujących wykluczenie komunikacyjne	szt.	2024	0	6
	2	Liczba JST WOF z wdrożonymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport oraz minimalizujących wykluczenie komunikacyjne	szt.	2024	0	6
Cel Strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	3	Liczba miejscowości w WOF z obwodnicami w ciągu dróg krajowych	szt.	2024	2	15
	4	Liczba rannych na 100 wypadków drogowych w WOF rocznie	os. / 100 wypadków	2023	84,6	42,3
	5	Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach uspokojonego ruchu w WOF	km	2024	23,9	85
Cel Strategiczny 3. Rozwój publicznego transportu zbiorowego	6a	Udział miejscowości w Gminach WOF obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej w dni robocze	%	2024	80,2	93,8
	6b	Udział miejscowości w Gminach WOF obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej w dni wolne	%	2024	2	82,8
	7	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w WOF	szt.	2024	0	4
	8	Udział gmin w WOF z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie, zakup biletu i realizowanie podróży liniami przez nie organizowanymi	szt.	2024	0	5

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2035 roku
	9	Liczba gmin w WOF z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej na obszarze całego WOF	szt.	2024	2	5
Cel Strategiczny 4. Rozwój mobilności aktywnej	10a	Liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF z doprowadzonymi chodnikami	szt.	2024	4	9
	10b	Liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF z doprowadzonymi trasami rowerowymi	szt.	2024	2	9
	11	Długość tras rowerowych w WOF	km	2024	52,7	166
	12	Udział szkół w WOF z zadaszonymi parkingami dla rowerów	%	2024	0	85
Cel Strategiczny 5. Integracja polityki przestrzennej z transportową	13	Średnia ocena uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w Planach ogólnych gmin w WOF	ocena	2024	0,7	2,2
	14	Udział powierzchni WOF objętej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem WOF	%	2023	8,7	50
	15a	Udział powierzchni zabudowanej w Mieście Wałcz znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych	%	2024	95,8	98
	15b	Udział powierzchni zabudowanej w Gminach WOF znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych	%	2024	61,0	75
Cel Strategiczny 6. Odporność transportu na ekstremalne zjawiska pogodowe oraz obniżanie	16a	Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie ZKM na liniach ptz organizowanych przez Miasto Wałcz	%	2024	57,1	90
	16b	Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych na liniach ptz organizowanych przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki	%	2024	0	46

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2035 roku
jego wpływu na środowisko i klimat	17	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST WOF	%	2024	0	50
	18	Udział samochodów osobowych – spalinowych z normą emisji spalin co najmniej EURO 6 oraz zero- i niskoemisyjnych, zarejestrowanych w powiecie waleckim	%	2024	17,1	75
Cel Strategiczny 7. Akceptacja społeczna dla zrównoważonej mobilności	19	Liczba JST WOF promujących ruch pieszego i rowerowy w ramach podróży niedalekich w WOF, dedykowanych dla osób pracujących oraz dla seniorów	szt.	2024	0	6
	20	Udział przedszkoli i szkół w WOF przeprowadzających cykliczne kampanie promocyjne lub edukacyjne w zakresie zrównoważonej mobilności w WOF	%	2024	0	90
	21	Liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców WOF	szt.	2024	0	12
Cel Strategiczny 8. Intermodalność i rozwój zielonej logistyki towarowej	22	Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w WOF	km	2024	55,7	146
	23	Liczba JST WOF z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w WOF	szt.	2024	0	6
	24	Liczba miejsc postojowych w SPP w Mieście Wątcz	szt.	2024	136	204
	25	Liczba gmin w WOF z wdrożoną polityką parkingową	szt.	2024	0	5

Źródło: opracowanie własne

Wskaźnik nr 1. Liczba JST WOF z przyjętymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport oraz minimalizujących wykluczenie komunikacyjne

Liczba JST WOF (Miasto Wątcz, Gminy WOF i Powiat Wątecki), które przyjęły w drodze stosownej uchwały rady miasta, rady gminy i rady powiatu, opracowane dla całego WOF standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport (ograniczających podróże dalsze) lub minimalizujące wykluczenie komunikacyjne mieszkańców WOF.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach, łączną liczbą JST WOF, które przyjęły standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, np. 4 JST WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 2. Liczba JST WOF z wdrożonymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport oraz minimalizujących wykluczenie komunikacyjne

Liczba JST WOF (Miasto Wątcz, Gminy WOF i Powiat Wątecki), które wdrożyły opracowane dla całego WOF usługi lub rozwiązania o charakterze ponadgminnym, zmniejszających zapotrzebowanie na transport (ograniczających podróże dalsze) oraz minimalizujące wykluczenie społeczne i wykluczenie komunikacyjne mieszkańców WOF.

Dotyczy to działań integracyjnych, projektów oraz porozumień obejmujących co najmniej dwie JST WOF, związanych ze standardami rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej oraz z komunikacją: miejską, gminną, międzygminną, powiatowo-gminną, a także z komunikacją kolejową.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach łączną liczbą JST WOF, które wdrożyły standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, np. 3 JST WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 3. Liczba miejscowości w WOF z obwodnicami w ciągu dróg krajowych

Liczba miast i miejscowości w WOF posiadających obwodnicę w ciągu dróg krajowych, które pozwoliły na usunięcie ruchu tranzytowego z centrum Miast WOF (obwodnice śródmiejskie), z samych Miast WOF (obwodnice miast) oraz z miejscowości w Gminach WOF. Wskaźnik – oprócz istniejących obwodnic, dotyczy zarówno obwodnic planowanych przez GDDKiA Szczecin, jak i obwodnic proponowanych w SUMP WOF.

Wskaźnik obejmuje [ogólnie kwestie w zakresie zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem](#). Prezentowany jest on w liczbie obwodnic, np.: 10 miejscowości w WOF posiada wybudowaną obwodnicę w ciągu dróg krajowych

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF oraz GDDKiA Szczecin.

Wskaźnik nr 4. Liczba rannych na 100 wypadków drogowych w WOF rocznie

Łączna liczba osób rannych w wypadkach drogowych na obszarze WOF w skali roku, przeliczana na 100 wypadków drogowych w WOF.

Mając na uwadze wytyczne [Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030](#), zakładające [ograniczenie do roku 2030](#) liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych [o 50%](#) w porównaniu z rokiem 2019, uwzględniając bardzo niski wskaźnik za rok 2019 wynoszący dla WOF [100](#) oraz korzystniejszy (ale dalej niski) wskaźnik za rok 2023 wynoszący [84,6](#), jako [rok bazowy](#) dla wskaźnika przyjęty został [rok 2023](#).

Wskaźnik dotyczy kwestii wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych i prezentowany jest liczbą osób rannych na 100 wypadków drogowych w WOF, np. 42,3 osób rannych na 100 wypadków w WOF.

Źródło danych: GUS/BDL dla powiatu wateckiego, lub dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik nr 5. Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach uspokojonego ruchu w WOF

Łączna długość ulic w Miastach WOF oraz dróg zamiejskich w Gminach WOF, w granicach wprowadzonych i funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako drogi powiatowe i drogi gminne znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znaki B-43/B-44) oraz w prawidłowo oznakowanych strefach zamieszkania (znaki D-40/D-41).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on w kilometrach, łączną długością dróg, np.: 65 km ulic i dróg zamiejskich w strefach uspokojonego ruchu w WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Watecki.

Grupa wskaźników 6, składająca się z dwóch wskaźników:

- **Wskaźnik 6a. Udział miejscowości w Gminach WOF obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej w dni robocze,**
- **Wskaźnik 6b. Udział miejscowości w Gminach WOF obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej w dni wolne.**

Grupa wskaźników 6 to łączna liczba miejscowości w Gminach WOF, które są obsługiwane w dni robocze (**wskaźnik 6a**) oraz w dni wolne (**wskaźnik 6b**) autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej, wobec liczby wszystkich miejscowości w Gminach WOF.

Wskaźniki ogólnie dotyczą kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej. Prezentowane są one w procentach, np. 92% miejscowości w Gminach WOF w dni robocze / 75% miejscowości w Gminach WOF w dni wolne, jest obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane każdej z JST WOF pełniącej funkcję Organizatora publicznego transportu zbiorowego, lub dane od Organizatora publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego w WOF.

Wskaźnik nr 7. Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w WOF

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych funkcjonujących w WOF – zwartych zespołów przystanków komunikacyjnych dla co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej (komunikacji autobusowej: miejskiej, gminnej, powiatowej, powiatowo-gminnej i wojewódzkiej oraz opcjonalnie komercyjnej, a także komunikacji kolejowej), wyposażonych w infrastrukturę przystankową i około przystankową oraz w parkingi dla samochodów P+R i/lub parkingi dla rowerów B+R oraz opcjonalnie w parkingi K+R.

Wskaźnik dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare) oraz kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej, prezentowany jest łączną liczbą zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 3 zintegrowane węzły przesiadkowe w WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Watecki.

Wskaźnik nr 8. Udział gmin w WOF z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie, zakup biletu i realizowanie podróży liniami przez nie organizowanymi

Liczba gmin w WOF (Miasto Wałcz i Gminy WOF), które wdrożyły (lub posiadają) na całym obszarze WOF wspólną, zintegrowaną oraz ogólnodostępną, publiczną aplikację mobilną, która umożliwia zaplanowanie podróży od źródła do celu po całym obszarze WOF, z wykorzystaniem zarówno autobusowych i kolejowych linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, jak i dostępnych pojazdów systemów współdzielonych. W przypadku kiedy Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w WOF będzie Powiat Watecki, wskaźnik także dotyczy wszystkich gmin w WOF.

Wskaźnik obejmuje [ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej](#) i prezentowany jest liczbą gmin w WOF z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze WOF.

[Źródło danych:](#) Miasto Wałcz, Gminy WOF, Powiat Watecki.

Wskaźnik nr 9. Liczba gmin w WOF z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej na obszarze całego WOF

Liczba gmin w WOF (Miasto Wałcz i Gminy WOF), które wdrożyły integrację taryfowo-biletową, umożliwiającą podróże dowolną linią autobusową w charakterze użyteczności publicznej funkcjonującej w WOF, niezależnie od jej organizatora.

Wskaźnik obejmuje [ogólne kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej](#) i prezentowany jest liczbą gmin w WOF z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej w WOF.

[Źródło danych:](#) Miasto Wałcz, Gminy WOF, Powiat Watecki, Organizatorzy ptz.

Grupa wskaźników 10, składająca się z dwóch wskaźników:

- **Wskaźnik 10a. Liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF z doprowadzonymi chodnikami,**
- **Wskaźnik 10b. Liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF z doprowadzonymi trasami rowerowymi.**

Grupa wskaźników 10 to **wskaźnik 10a** – liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF czynnych w ruchu pasażerskim, do których bezpośrednio doprowadzone zostały chodniki (drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów), oraz **wskaźnik 10b** – liczba stacji i przystanków kolejowych w WOF czynnych w ruchu pasażerskim, do których doprowadzone zostały trasy rowerowe (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerów prowadzony na jezdni, tj. kontrapasy rowerowe, kontraruch rowerowy oraz pasy ruchu dla rowerów). Wskaźnik 10b **nie dotyczy** turystycznych szlaków rowerowych.

Wskaźniki obejmują [ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej](#) i prezentowane są liczbą wyłącznie istniejących stacji i przystanków kolejowych w WOF czynnych w ruchu pasażerskim, z doprowadzonymi do nich chodnikami oraz trasami rowerowymi.

[Źródło danych:](#) Miasto Wałcz, Gminy WOF, Powiat Watecki.

Wskaźnik nr 11. Długość tras rowerowych w WOF

Łączna długość tras rowerowych w WOF, rozumianych jako: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerów prowadzony na jezdni, tj. kontrapasy rowerowe, kontraruch rowerowy oraz pasy ruchu dla rowerów. Do długości tras rowerowych **nie zalicza się** długości turystycznych szlaków rowerowych.

Wskaźnik **ogólnie dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare)** oraz **kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej** i prezentowany jest w kilometrach z zaokrągleniem do pełnych 100 metrów, np. 101,7 km tras rowerowych w WOF.

Źródło danych: GUS/BDL, Miasto Wałcz, Gminy WOF, Powiat Wałecki oraz GDDKiA Szczecin i ZZDW.

Wskaźnik nr 12. Udział szkół w WOF z zadaszonymi parkingami dla rowerów

Liczba szkół posiadających na swoim terenie wielostanowiskowe, zadaszone parkingi dla rowerów, dostępne dla wszystkich uczniów i dla pracowników szkół, względem liczby wszystkich szkół w WOF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, szkół ponadpodstawowych i szkół policealnych i uczelni wyższych, funkcjonujących na obszarze WOF.

Wskaźnik obejmuje **ogólnie kwestie w zakresie podziału modalnego (modalshare)** oraz **dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej**. Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 75% szkół w WOF posiada zadaszone parkingi rowerowe.

Źródło danych: Miasto Wałcz, Gminy WOF, Powiat Wałecki.

Wskaźnik nr 13. Średnia ocena uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w Planach ogólnych gmin w WOF

Średnia wartość w **obowiązujących Planach ogólnych gmin** w WOF (**zastępujących** obecne **suikzp**), w zakresie uwzględniania oraz zgodności ich zapisów z ideą zrównoważonej mobilności, a także uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w WOF.

Wartość ta obliczana jest według czterostopniowej skali oceny (od 0 do 3), opisanej w **Rozdziale 3.4 Kontekst lokalny** w **Diagnozie WOF** dla dotychczasowych **suikzp**.

Wskaźnik prezentowany jest jako średnia ocena z siedmiu kategorii (vide **Rozdział 3.4 Kontekst lokalny** w **Diagnozie WOF** – **Tab. 3.2 Stopień nawiązania do 7. kluczowych kategorii zrównoważonej mobilności w suikzp** – wiersz: **Średnia ocena dla gmin w WOF**), jako ocena dla nowych Planów ogólnych gmin.

Źródło danych: Miasto Wałcz i Gminy WOF.

Wskaźnik nr 14. Udział powierzchni WOF objętej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem WOF

Wielkość pokrycia powierzchni WOF **obowiązującymi mpzp**, wobec powierzchni całego obszaru WOF. Wykazana jest przy tym także **wielkość obszaru nieobjętego** jeszcze mpzp.

Wskaźnik prezentowany jest udziałem procentowym powierzchni WOF pokrytej obowiązującymi mpzp, wobec powierzchni WOF, np. 35% powierzchni WOF pokryta jest obowiązującymi mpzp.

Źródło danych: Miasto Wałcz i Gminy WOF oraz GUS/BDL.

Grupa wskaźników 15, składająca się z dwóch wskaźników:

- **Wskaźnik 15a. Udział powierzchni zabudowanej w Mieście Wałcz znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych,**
- **Wskaźnik 15b. Udział powierzchni zabudowanej w Gminach WOF znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych.**

Wskaźniki grupy 15 to udział powierzchni zabudowanej na obszarze Miasta Wałcz (**wskaźnik 15a**) oraz na obszarze Gmin WOF (**wskaźnik 15b**), którą obejmuje ekwidystanta w linii prostej, w odległości:

- 417 m od czynnych przystanków autobusowych w Mieście Wałcz / w Gminach WOF, odpowiadającej 5-minutowemu dojściu pieszo,
- 833 m od czynnych w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych w Mieście Wałcz / w Gminach WOF, odpowiadającej 10-minutowemu dojściu pieszo,

wobec całej powierzchni zabudowanej Miasta Wałcz / Gmin WOF.

Wskaźniki **ogólnie dotyczą kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej**. Prezentowane są one w procentach, np. 96,2% powierzchni zabudowanej w Mieście Wałcz / 78,5% powierzchni zabudowanej w Gminach WOF, znajduje się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych.

Źródło danych: ogólnodostępne bazy danych geoprzestrzennych (geoportal.gov.pl.), poddawane odpowiedniej analizie gisowej.

Grupa wskaźników 16, składająca się z dwóch wskaźników:

- **Wskaźnik 16a. Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie ZKM na liniach ptz organizowanych przez Miasto Wałcz,**
- **Wskaźnik 16b. Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych na liniach ptz organizowanych przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki.**

Wskaźniki grupy 16 dotyczą **udziału autobusów zeroemisyjnych** (o napędzie elektrycznym – BEV oraz wodorowym – FCEV) i **udziału autobusów niskoemisyjnych** (rozumianych jako autobusy CNG, LNG i napędzane biometanem oraz autobusy hybrydowe HEV, MHEV, PHEV z silnikami spalinowymi spełniającymi normę emisji spalin co najmniej EURO 6 i kolejne) we flocie ZKM wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Wałcz w całkowitej liczbie autobusów objętych tymi zleceniami – **wskaźnik 16a** oraz we flotach operatorów obsługujących linie komunikacyjne organizowane przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki w całkowitej liczbie autobusów objętych tymi zleceniami – **wskaźnik 16b**.

Wartości wskaźników nawiązują do aktualnie obowiązujących udziałów w **ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych** (lub w aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o takich pojazdach, lub w obowiązujących aktualnie wytycznych, lub według wspólnych założeń własnych JST WOF).

Wskaźniki obejmują **ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem**. Prezentowane są one jako udział procentowy, np. 85% autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie ZKM oraz 40% autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów obsługujących linie komunikacyjne organizowane przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki.

Źródło danych: ZKM, operatorzy linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminy WOF i/lub Powiat Wałecki oraz JST WOF.

Wskaźnik nr 17. Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST WOF

Udział pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym – BEV oraz wodorowym – FCEV) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzanych biometanem lub hybrydowych – HEV, MHEV, PHEV) we flotach:

- pojazdów JST WOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi, w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla JST WOF zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów, w całkowitej liczbie pojazdów tych podmiotów razem,

zgodnie z aktualnie obowiązującymi wartościami ich udziałów wymaganych w [ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych](#) (lub w aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o takich pojazdach, lub w obowiązujących aktualnie wytycznych, lub według wspólnych założeń własnych JST WOF).

Wskaźnik obejmuje [ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem](#). Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 45% pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST WOF.

[Źródło danych:](#) Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 18. Udział samochodów osobowych – spalinowych z normą emisji spalin co najmniej EURO 6 oraz zero- i niskoemisyjnych, zarejestrowanych w powiecie wąteckim

Udział samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gnieźnieńskim:

- o niskiej emisji z silnikami spalinowymi spełniającymi normę emisji spalin EURO 6 i kolejne,
- zeroemisyjnych z silnikami o napędzie elektrycznym (BEV) oraz o napędzie wodorowym (FCEV),
- niskoemisyjnych – CNG, LNG, napędzanych biometanem, hybrydowych (HEV, MHEV, PHEV),

w całkowitej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wskaźnik obejmuje [ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem](#). Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 67% samochodów osobowych spalinowych z normą emisji spalin co najmniej EURO 6 i samochodów osobowych zero- i niskoemisyjnych w całkowitej liczbie zarejestrowanych w powiecie wąteckim samochodów osobowych.

[Źródło danych:](#) Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 19. Liczba JST WOF promujących ruch pieszego i rowerowy w ramach podróży niedalekich w WOF, dedykowanych dla osób pracujących oraz dla seniorów

Łączna liczba JST WOF (Miasto Wątcz, Gminy WOF i Powiat Wątecki), które promują ruch pieszego i ruch rowerowy w ramach podróży niedalekich w WOF, jako alternatywne sposoby przemieszczania się względem samochodu osobowego, wobec liczby wszystkich JST WOF. Promowanie obejmować ma dwie grupy mieszkańców WOF – osób pracujących (młodzież pracująca, grupa osób w wieku produkcyjnym) oraz osób w wieku poprodukcyjnym (seniorów).

Wskaźnik dotyczy [wszystkich kwestii związanych z mobilnością](#) i prezentowany jest w sztukach, np. 4 JST WOF przeprowadza działania promujące ruch pieszego i ruch rowerowy w ramach podróży niedalekich w WOF.

[Źródło danych:](#) Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 20. Udział przedszkoli i szkół w WOF przeprowadzających cykliczne kampanie promocyjne lub edukacyjne w zakresie zrównoważonej mobilności w WOF

Liczba przedszkoli i szkół w WOF, w których przeprowadzane są lub które uczestniczą w **cyklicznych (nie w jednorazowych)** kampaniach promocyjnych i/lub kampaniach edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF, wobec liczby wszystkich przedszkoli i szkół w WOF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby przedszkoli, szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych, funkcjonujących na obszarze WOF.

Wskaźnik **ogólnie dotyczy wszystkich kwestii związanych z mobilnością** i prezentowany jest w procentach, np. 80% przedszkoli i szkół w WOF jest zaangażowanych w cykliczne kampanie promocyjne i/lub edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością miejską w WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 21. Liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców WOF

Łączna liczba cyklicznych kampanii informacyjnych oraz kampanii edukacyjnych o tematyce związanej z korzyściami (przede wszystkim dla środowiska naturalnego i klimatu oraz dla zdrowia człowieka), będącymi efektem obniżania zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu drogowego) na całym obszarze WOF, skierowanych do różnych grup mieszkańców WOF.

Wskaźnik obejmuje **tylko cykliczne (nie jednorazowe)** działania przeprowadzane przez JST WOF, które są skierowane tematycznie do różnych grup wiekowych mieszkańców WOF, tj. przedszkolaków, dzieci i młodzieży szkolnej, studentów, osób pracujących i seniorów.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach, np. 6 cyklicznych kampanii informacyjnych oraz edukacyjnych w WOF.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 22. Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w WOF

Łączna długość ulic w granicach Miast WOF i dróg zamiejskich w Gminach WOF w obszarach stref zakazu wjazdu dla samochodów ciężarowych (czasowych, statycznych oraz dedykowanych określonym grupom i rodzajom pojazdów), oznakowanymi znakiem B-33 z określoną wartością DMC pojazdu lub znakiem B-5 zakazującym wjazdu pojazdom ciężarowym (z określoną wartością powyżej 3,5 t).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on w kilometrach (z możliwością zaokrąglenia do pełnych 100 metrów), np. 55,7 km ulic i dróg zamiejskich w WOF przebiega w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki, GDDKiA Szczecin i ZZDW.

Wskaźnik nr 23. Liczba JST WOF z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w WOF

Liczba JST WOF (Miasto Wątcz, Gminy WOF i Powiat Wątecki), które wdrożyły opracowane dla całego obszaru WOF zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego, m.in. poprzez wyniesienie w terenie docelowej organizacji ruchu oraz egzekwowanie przyjętych zasad i wymogów.

Wskaźnik obejmuje w stopniu **ogólnym kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem**. Prezentowany jest on liczbą JST WOF, które wdrożyły i egzekwują przyjęte zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego.

Źródło danych: Miasto Wątcz, Gminy WOF, Powiat Wątecki.

Wskaźnik nr 24. Liczba miejsc postojowych w SPP w Mieście Wałcz

Liczba miejsc postojowych w Strefie Płatnego Parkowania objętych opłatą za postój w Mieście Wałcz w centrum miasta oraz w innych miejscach miasta.

Wskaźnik obejmuje [ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej](#) i prezentowany jest w sztukach, np. 175 miejsc postojowych w SPP w Mieście Wałcz.

[Źródło danych:](#) Miasto Wałcz.

Wskaźnik nr 25. Liczba gmin w WOF z wdrożoną polityką parkingową

Liczba gmin w WOF (Miasto Wałcz i Gminy WOF), które wdrożyły politykę parkingową, wobec liczby wszystkich gmin w WOF.

Wskaźnik dotyczy realizacji opracowanej wspólnej polityki parkingowej dla całego WOF, dotyczącej m.in. parkowania samochodów osobowych, samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych, autobusów, rowerów i hulajnóg, a także tworzenia stref płatnego parkowania oraz parkingów P+R, B+R i K+R w WOF.

[Źródło danych:](#) Miasto Wałcz i Gminy WOF.

8.2 Wskaźniki rezultatu SUMP WOF

Celem prowadzenia prawidłowego monitorowania postępów realizacji SUMP WOF przyjęto [9 wskaźników rezultatu SUMP WOF](#). Realizują one postanowienia SUMP WOF wskazując wartości docelowe w perspektywie do 2035 roku i wartości, które powinny być osiągnięte w horyzoncie do roku 2040.

Wskaźniki rezultatu realizują także wizję SUMP WOF, wybrany scenariusz rozwoju i cele strategiczne. Cztery wskaźniki rezultatu SUMP WOF realizują też obowiązujące wskaźniki SUMI opracowane przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej, które pozwalają na przeprowadzanie znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Do każdego ze wskaźników rezultatu SUMP WOF podany został ich opis i źródła danych.

Tab. 8.2 Wskaźniki rezultatu SUMP WOF

Wskaźnik rezultatu SUMP WOF		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika		
numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2035 roku	w perspektywie roku 2040
A	Udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po WOF	%	2025	26	27	30
B	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w WOF rocznie	liczba zgonów / 100 tys. mieszkańców	2023	19,9	5,0	2,5
C	Liczba lokali mieszkalnych w Mieście Wałcz narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	lokal mieszkalny	2018	1 188	594	198
D	Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w Mieście Wałcz	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	2018	9,0	7,0	4,0

Wskaźnik rezultatu SUMP WOF		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika		
numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2035 roku	w perspektywie roku 2040
E1	Mieszkańcy WOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	46	54	61
E2	Mieszkańcy Miasta Wałcz z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	61	67	76
E3	Mieszkańcy Gmin WOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	33	42	46
F	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w WOF	CO ₂ tonach (ekw.) / 100 tys. mieszkańców	2025	11 103	11 000	10 900
G	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w WOF	kg PM _{2,5} ekw. / 100 tys. mieszkańców	2025	1 572	1 500	1 400

Źródło: opracowanie własne

Wskaźnik rezultatu A. Udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po WOF

Średniodobowy udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po WOF (ruch roczny), na podstawie modelu ruchu, tj. dotyczących podróży wewnątrz obszaru WOF o motywacjach: dojazdy, służbowe oraz inne, wykonywanych systemami transportowymi – samochodami osobowymi i transportem zbiorowym.

Wskaźnik dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare) i prezentowany jest udziałem procentowym, np.: 75% podróży w transporcie pasażerskim w WOF realizowanych jest w danym roku samochodem osobowym.

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT), w zakresie WOF.

Wskaźnik rezultatu B. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w WOF rocznie

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadków drogowych na obszarze WOF w skali roku, przeliczana na 100 tys. mieszkańców WOF.

Wskaźnik dotyczy kwestii wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych. Jest to także wskaźnik nr 5 – śmiertelne wypadki drogowe, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Mając na uwadze wytyczne Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, zakładające ograniczenie do roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, uwzględniając bardzo niski wskaźnik za rok 2019 wynoszący dla WOF 22,5 oraz korzystniejszą (także bardzo niską) wartość wskaźnika za rok 2023 wynoszącą 19,9, jako rok bazowy dla wskaźnika przyjęty został rok 2023.

Wskaźnik prezentowany jest liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców, np. 4,9 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w WOF w roku 2035.

Źródło danych: GUS/BDL dla powiatu waleckiego, lub dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik rezultatu C. Liczba lokali mieszkalnych w Mieście Wałcz narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB

Łączna liczba lokali mieszkalnych w Mieście Wałcz, które są narażone na hałas komunikacyjny pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Wskaźnik dotyczy kwestii zanieczyszczenia hałasem i prezentowany jest liczbą lokali mieszkalnych np. 551 lokali mieszkalnych w Mieście Wałcz narażonych jest w roku 2035 na hałas drogowy o wartości $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Źródło danych: Program ochrony środowiska na lata 2019-2022 dla miasta Wałcz z perspektywą na lata 2023-2026 (i jego kolejne aktualizacje).

Wskaźnik rezultatu D. Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w Mieście Wałcz

Średnioroczna wartość zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu – stężenie NO₂ w Mieście Wałcz.

Wskaźnik dotyczy kwestii emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza, prezentowany jest stężeniem średniorocznym NO₂, wyrażonym w µg/m³, np. średnia roczna w Mieście Wałcz wynosi w 2035 roku 6,8 µg/m³ dwutlenku azotu.

Źródło danych: Program Ochrony Środowiska Powiatu Wałeckiego na lata: 2019 – 2022 z perspektywą do 2027 roku (i jego kolejne aktualizacje).

Grupa wskaźników rezultatu E, składająca się z trzech wskaźników.

- Wskaźnik rezultatu E1. Mieszkańcy WOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- Wskaźnik rezultatu E2. Mieszkańcy Miasta Wałcz z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- Wskaźnik rezultatu E3. Mieszkańcy Gmin WOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.

Wskaźniki rezultatu grupy E. są procentowym udziałem sumy odpowiednio dla:

- liczby mieszkańców WOF (wskaźnik E1) / Miasta Wałcz (wskaźnik E2) / Gmin WOF (wskaźnik E3), którzy w odległości 417 m w linii prostej dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego (odpowiadającej odległości 5 minut dojścia pieszo) lub 833 m w linii prostej dla kolei (odpowiadającej odległości 10 minut dojścia pieszo) od miejsca zamieszkania, mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego,
- połowy liczby mieszkańców WOF (wskaźnik E1) / Miasta Wałcz (wskaźnik E2) / Gmin WOF (wskaźnik E3), którzy w odległościach jak wyżej, mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego,

w liczbie wszystkich mieszkańców WOF / Miasta Wałcz / Gmin WOF.

Dla obszarów zamieszkałych przez poniżej 100 tys. mieszkańców – dla WOF (wskaźnik E1) / dla Miasta Wałcz (wskaźnik E2) i dla Gmin WOF (wskaźnik E3), bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie), a dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.

Wskaźniki grupy E dotyczą kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej oraz wchodzi w skład wskaźnika nr 6 – dostęp do usług w zakresie mobilności, opracowanego przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) celem przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Wskaźniki grupy E prezentowane są udziałem procentowym, np. 85% mieszkańców WOF, 98,5% mieszkańców Miasta Wałcz i 75% mieszkańców Gmin WOF, ma bardzo dobry lub dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego.

Źródło danych: Miasto Wałcz, Gminy WOF i Powiat Wałecki oraz Organizatorzy ptz w WOF.

Wskaźnik rezultatu F. Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w WOF

Emisja gazów cieplarnianych CO₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w WOF, obliczana zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii [emisji gazów cieplarnianych](#). Jest to także [wskaźnik nr 7 – emisja gazów cieplarnianych](#), opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) i prezentowany jest wartością CO₂ w tonach (ekw.), np. 8 699 t CO₂.

[Źródło danych](#): Zintegrowany Model Ruchu (CUPT), w zakresie WOF.

Wskaźnik rezultatu G. Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM_{2,5}) w WOF

Emisja pyłów PM 2,5 (w kg PM 2,5 ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w WOF, obliczona zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii [zanieczyszczenia powietrza](#). Jest to także [wskaźnik nr 3 – emisja zanieczyszczeń powietrza](#), opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) i prezentowany jest wartością w kg PM 2,5 ekw., np. 1 201 kg PM 2,5 / 100 tys. mieszkańców w WOF.

[Źródło danych](#): Zintegrowany Model Ruchu (CUPT), w zakresie WOF.

9 Spis rysunków

Rys. 2.1 Podział administracyjny WOF	14
Rys. 2.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej	16
Rys. 3.1 Podróże mieszkańców WOF	17
Rys. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych mobilności w WOF wskazana w drodze partycypacji społecznej.....	24
Rys. 4.2 Obszary interwencji SUMP WOF	26
Rys. 5.1 Ocena poszczególnych scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w WOF	33
Rys. 7.1 Realizowane i proponowane obwodnice w WOF.....	52
Rys. 7.2 Planowane zintegrowane węzły przesiadkowe w WOF	56
Rys. 7.3 Planowane i proponowane trasy rowerowe w WOF	59
Rys. 7.4 Ocena priorytetu i wykonalności działania	66

10 Spis tabel

Tab. 1.1 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Miasta Wałcz	12
Tab. 1.2 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Gmin WOF.....	12
Tab. 1.3 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego.....	13
Tab. 5.1 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych	33
Tab. 7.1 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Miasta Wałcz	67
Tab. 7.2 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Gmin WOF	69
Tab. 7.3 Pakiet działań realizacyjnych SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego	70
Tab. 7.4 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Miasta Wałcz	71
Tab. 7.5 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Gmin WOF	72
Tab. 7.6 Pozostałe działania realizujące SUMP WOF dla Powiatu Wałeckiego	73
Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP WOF	83
Tab. 8.2 Wskaźniki rezultatu SUMP WOF	94