

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA OSTRÓDA



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Gmina Miejska
Ostróda

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Gmina Miejska
Ostróda

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Zamówienie realizowane w ramach projektu „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element Ostródzkiej Idei Human Smart Cities”, dofinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020 oraz środków Budżetu Państwa w konkursie dotacji Human Smart Cities

Zamawiający



Gmina Miejska Ostróda
ul. Mickiewicza 24
14-100 Ostróda

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice

Spis treści

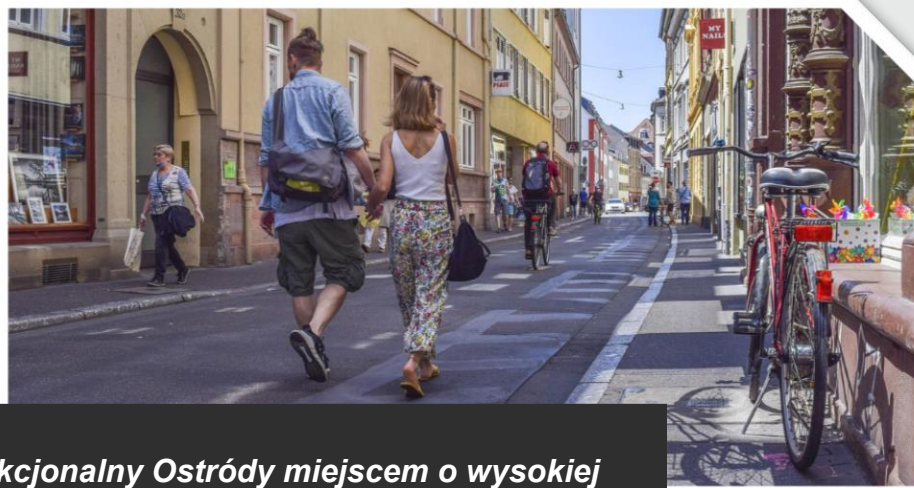
Wykaz stosowanych skrótów.....	4
Synteza.....	5
1. Wprowadzenie	8
2. Metodyka prac nad SUMP Ostróda	11
2.1. Proces opracowania SUMP Ostróda	12
2.2. Ramy czasowe	13
2.3. Partycypacja społeczna	14
2.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko	16
3. Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego	17
3.1. Charakterystyka obszaru	18
3.2. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej	19
3.3. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych	20
3.4. Zgodność z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego ...	22
4. Analiza SWOT	25
5. Możliwe scenariusze rozwoju	28
6. Wizja, cele, pakiety działań.....	32
6.1. Wizja i cele główne.....	33
6.2. Cele szczegółowe wraz z pakietami działań	35
7. Realizacja SUMP Ostróda	49
7.1. Harmonogram wdrożenia	50
7.2. Źródła finansowania	51
8. Monitoring i ewaluacja	56
8.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników.....	57
8.2. Wskaźniki realizacji SUMP Ostróda.....	58
9. Podsumowanie	60
Spis rysunków.....	62
Spis tabel	63

Wykaz stosowanych skrótów

Skrót	Objaśnienie
Bike&Ride, B&R	parking „pedałuj i jedź”
CEPIK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
FS	Fundusz Spójności
GIS	ang. <i>Geographic Information System</i> , System Informacji Geograficznej
GUS	Główny Urząd Statystyczny
JST	jednostka samorządu terytorialnego
Kiss&Ride, K&R	wyznaczone miejsce do krótkiego postoju
MaaS	ang. <i>Mobility-as-a-Service</i> , mobilność jako usługa
MPZP	miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
Park&Ride, P&R	parking „parkuj i jedź”
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
SEWIK	System Ewidencji Wypadków i Kolizji
SUMP	ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> , Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
SWOT	metoda analizy strategicznej
TEN-T	ang. <i>The Trans-European Transport Network</i> , Transeuropejska Sieć Transportowa
TOD	ang. <i>Transit-Oriented Development</i> , Rozwój zorientowany na transport
UE	Unia Europejska
UTO	Urządzenie Transportu Osobistego
wzkm	wozokilometr
ŻOE	Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

Synteza

WIZJA



Obszar funkcjonalny Ostródy miejscem o wysokiej jakości życia oraz zapewniającym mobilność dla wszystkich za sprawą skutecznej integracji polityki przestrzennej i transportowej

CELE GŁÓWNE



Cel główny 1. Efektywny system transportowy



Cel główny 2. Racjonalne planowanie przestrzenne



Cel główny 3. Współpraca instytucjonalna

CELE SZCZEGÓŁOWE



Cel szczegółowy 1: Zwiększenie atrakcyjności transportu niesamochodowego w realizacji codziennych przemieszczeń

Pakiety działań:

- 1.1. Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego **PRIORYTET WYSOKI**
- 1.2. Poprawa konkurencyjności transportu publicznego **PRIORYTET WYSOKI**



Cel szczegółowy 2: Zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców i środowiska

Pakiety działań:

- 2.1. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport **PRIORYTET WYSOKI**
- 2.2. Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko **PRIORYTET ŚREDNI**
- 2.3. Logistyka miejska **PRIORYTET NISKI**
- 2.4. Polityka parkingowa **PRIORYTET WYSOKI**



Cel szczegółowy 3: Poprawa warunków zamieszkania

Pakiety działań:

- 3.1. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport **PRIORYTET WYSOKI**
- 3.2. Uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego **PRIORYTET ŚREDNI**



Cel szczegółowy 4: Rozszerzenie współpracy samorządowej w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością

Pakiety działań:

- 4.1. Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością **PRIORYTET ŚREDNI**
- 4.2. Działania promocyjne i edukacyjne **PRIORYTET NISKI**

KORZYŚCI DLA MIESZKAŃCÓW

Proces realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda podlega stałemu monitorowaniu, a ocena wdrożenia działań będzie możliwa po zbadaniu efektów jego funkcjonowania. Wyniki postępów wdrażanych działań muszą być cyklicznie publikowane w formie raportów pośrednich (tworzonych cyklicznie, co roku) oraz raportów realizacji wskaźników (opracowywanych cyklicznie, co trzy lata). Wskaźniki, o których mowa, określono poniżej.



WZROST:

- długości dróg dla rowerów w obszarze funkcjonalnym Ostródy;
- udziału pojazdów zeroemisyjnych w autobusowym transporcie publicznym, gwarantujący spadek emisji CO₂;
- pracy przewozowej w gminnych przewozach pasażerskich/komunikacji miejskiej w ujęciu rocznym;
- liczby miejsc postojowych na parkingach Park&Ride;

SPADEK:

- liczby wypadków na drogach publicznych;
- nasycenia samochodami osobowymi na 1000 mieszkańców w powiecie ostródzkim.



1. Wprowadzenie



Zauważalny w ostatnich latach dynamiczny rozwój miast jest przyczyną wielu wyzwań i problemów o charakterze ekologicznym, społeczno-demograficznym oraz transportowym, skutkujących obniżeniem jakości życia. Równocześnie rozwija się mobilność miejska, a wraz z nią chęć życia w przyjaznym środowisku i posiadania istotnego wpływu na jakość przestrzeni. Obecnie mobilność obejmuje każdorazowe przemieszczenie się człowieka, niezależnie od jego formy, tzn. składa się na nią ruch samochodowy, transport zbiorowy, podróże piesze i przejazdy rowerowe. Mobilność dotyczy więc każdego mieszkańca bez względu na sposób poruszania się.

Narastające problemy wokół miast i obszarów funkcjonalnych spowodowały, że zaczęto dostrzegać możliwości jakie dają podróże niesamochodowe. Zaspokajanie potrzeb transportowych nie może ograniczać się już tylko do budowy nowych dróg czy poszerzania istniejących ciągów. Nadchodzi czas zmian w miejskich świadomościach. Wymaga to nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości, zwiększeniu efektywności i zmniejszaniu emisyjności systemów transportowych. Koniecznym stało się wypracowanie rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności i jakość życia mieszkańców oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.

Narzędziem integrującym tematykę strategicznego podejścia, a także planowania transportu z obszarami planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy zdrowia są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP*). Traktują one problemy miejskie i transportowe w sposób zrównoważony i zintegrowany. Kompleksowo uwzględniają kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne tworząc wielopłaszczyznową logikę zmian, a przy tym obejmują wszystkie formy przemieszczeń ludzi i towarów oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym. Podkreślają znaczenie podróży niesamochodowych oraz zbiorowych minimalizując indywidualny ruch samochodowy. Ponadto ich podejście partycypacyjne, czyli szczególny nacisk położony na zaangażowanie obywateli i interesariuszy, to kolejny dobry krok zwrócony w stronę zaspokajania faktycznych potrzeb mobilnościowych wskazywanych przez świadome społeczeństwo.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda (zwany także Planem, SUMP Ostróda) obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze funkcjonalnym Ostródy, czyli na terenie Gminy Miejskiej Ostróda wraz z przylegającymi do niej miejscowościami, komunikacyjnie powiązanymi z miastem Ostróda. Niniejsze opracowanie zostało sporządzone na podstawie umowy nr RLP.272.135.2022 z dnia 17.05.2022 r., której przedmiotem jest przygotowanie dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda, wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją.

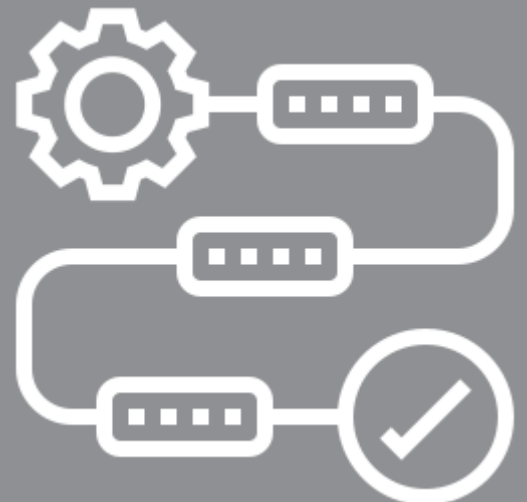
Za podstawowe cele opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda należy przyjąć:

- zminimalizowanie konieczności odbywania podróży w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb;
- ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz podróży zbiorowych oraz niesamochodowych;
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości;
- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług;
- poprawę stanu bezpieczeństwa;
- przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;

- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów.

Dokument, który Państwu przekazujemy zawiera opis metodyki tworzenia Planu, podsumowanie przeprowadzonej diagnozy, analizę SWOT, możliwe scenariusze rozwoju, wizję, cele nadrzędne, cele szczegółowe, pakiety działań, harmonogram realizacji oraz zasady monitoringu i ewaluacji.

2. Metodyka prac nad SUMP Ostróda



2.1. Proces opracowania SUMP Ostróda

Proces tworzenia SUMP oparty został na cyklu 12 kroków planowania zrównoważonego mobilności miejskiej ELTIS (2. edycja). Realizacja poszczególnych kroków i działań jest wykonywana w ramach czterech etapów, tj. kolejno:

- etap I: dobre przygotowanie;
- etap II: racjonalne i klarowne określenie celów;
- etap III: określenie planu działania;
- etap IV: wdrożenie planu.

Działania podejmowane w ramach etapów nie mają charakteru sekwencyjnego i mogą trwać częściowo równolegle lub w pętlach sprzężenia zwrotnego.

Niniejsze opracowanie obejmuje proces prac nad jego przygotowaniem, zgodnie z krokami 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawiera planowany proces dla kroków 10-12 – por. rysunek 2.1.

Rysunek 2.1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej



źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Stworzeniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyświecała z jednej strony chęć poprawy mobilności, a z drugiej jakości życia mieszkańców Ostródy i jej obszaru funkcjonalnego. W ramach prac nad dokumentem uwzględniono najważniejsze aspekty planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, tj. zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy na każdym z etapów oraz integrację polityk pomiędzy wszystkimi sektorami, w szczególności: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, gospodarki, polityki społecznej, zdrowia, bezpieczeństwa.

Fundamentem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej było wypracowanie spójnej koncepcji mobilnościowej dla całego obszaru, czyli racjonalnej wizji rozwoju. Następnie wskazane zostały priorytety i wymierne cele, które wyznaczają kierunki działań na najbliższe lata. Przedmiotowe cele sformułowano w oparciu o metodę SMART¹, a zatem są one:

- konkretne – precyzyjnie i w sposób zrozumiały opisane z użyciem ilościowych i/lub jakościowych określeń;
- mierzalne – sytuacja obecna została określona, przygotowane są także zasoby do pomiaru zmian (jakościowych i ilościowych), które nastąpią;
- osiągalne – bazujące na technicznych, operacyjnych i finansowych kompetencjach oraz podjętych przez interesariuszy porozumieniach czy zobowiązaniach;
- realistyczne – zwracają uwagę na istotność wyboru celów, które są ważne i przyczyniają się do rozwoju mobilności miejskiej oraz wspierają lub są w zgodzie z innymi celami;
- określone w czasie – kluczowe daty dla osiągnięcia danego celu są jasno zdefiniowane.

Warto zauważać, że przedstawione w niniejszym opracowaniu rekomendacje działań służące do osiągnięcia zrównoważonej mobilności zostały opracowane na podstawie:

- wiedzy eksperckiej, w tym analiz odpowiednich danych statystycznych i dobrych praktyk;
- bieżącej współpracy z Zamawiającym;
- konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na próbach reprezentowanych przez typowych użytkowników lub próbach celowych;
- analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań.

2.2. Ramy czasowe

Dla sprawnego wdrażania pakietów działań opisanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda niezbędne jest określenie horyzontu czasowego. Z uwagi na formalne uwarunkowania, zarówno krajowe jak i europejskie należy przyjąć, że:

- Plan zostanie przyjęty na przełomie lat 2022 oraz 2023;
- ramy wdrożenia Planu obejmują część operacyjną (do roku 2030) oraz część strategiczną (do roku 2037);
- dla części operacyjnej zostały określone cele szczegółowe, które powinny być przez większość tego okresu powiązane z możliwością otrzymania dofinansowania unijnego w perspektywie finansowej 2021-2027;
- część strategiczna obejmuje cele główne, które należy rozumieć jako długofalowe, strategiczne działania wykraczające poza horyzont najbliższej perspektywy unijnej, co jednak nie wyklucza w przyszłości możliwości skorzystania z tych środków.

¹ źródło: Projekt BUSTRIP, *Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego* (www.movingsustainably.net)

Część operacyjna składa się z działań możliwych do realizacji w krótkim czasie. W związku z tym możliwe było uszczegółowienie celów. Zostały przedstawione konkretne działania o charakterze zarówno infrastrukturalnym jak i instytucjonalnym, służącym budowaniu zrównoważonej mobilności. Część strategiczną należy traktować jako wskazanie głównych kierunków, które zapewnią optymalny rozwój mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego Ostródy. Będą one wymagać dłuższej pracy związanej nie tylko z rozwojem infrastruktury, lecz w głównej mierze codziennych zwyczajów transportowych mieszkańców. Dotychczasowe przyzwyczajenia związane z mobilnością warunkują okres wdrażania wielu rozwiązań, przez co osiągnięcie głównych celów należy rozpatrywać w perspektywie około 15 lat od wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda.

2.3. Partycypacja społeczna

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda tworzony był w oparciu o szeroką partycypację społeczną. Do współtworzenia dokumentu zaproszeni zostali poszczególni mieszkańcy jak i grupy interesariuszy. Współudział społeczności był możliwy poprzez badania ilościowe, badania jakościowe oraz konsultacje społeczne.

Badania ilościowe

W celu poznania wyborów i oceny środków transportu wykorzystywanych do codziennych przemieszczeń, w dniach od 8 do 28 czerwca 2022 r. wśród mieszkańców obszaru funkcjonalnego Ostródy przeprowadzono ankietę internetową. Link do ankiety został umieszczony na stronach internetowych oraz portalach społecznościowych poszczególnych gmin.

Ankieta składała się z dwóch części obejmujących 17 pytań. Pierwszą część stanowiła tzw. metryczka, dotycząca wieku, płci, wykształcenia, aktywności zawodowej i miejsca zamieszkania respondenta. Dzięki tym informacjom można było określić stopień zaangażowania mieszkańców danego obszaru w problematykę przemieszczania się. Druga część to pytania związane z wyborem środków transportu w codziennym podróżowaniu. W większości z nich respondenci mieli możliwość wielokrotnego wyboru oraz dodania swojej odpowiedzi. Takie rozwiązanie pozwalało spojrzeć na problem z innej perspektywy.

Pytania skonstruowano tak, aby ułatwić identyfikację barier i motywatorów wykorzystania poszczególnych środków transportu. Ocenie poddane zostały warunki korzystania z transportu zbiorowego i indywidualnego transportu samochodowego. Poruszona została kwestia uciążliwości podróży pieszych i rowerowych.

Odpowiedzi ankietowanych służyły nie tylko wskazaniu motywacji wyboru poszczególnych sposobów przemieszczania się, ale także ocenie jakości elementów infrastruktury transportowej. Zwyczaje mieszkańców analizowanego obszaru były efektem występujących tam warunków, dlatego ich poznanie było ważnym elementem analizy.

Ankietę internetową wypełniły 134 osoby.

Badania jakościowe

Dzięki badaniom jakościowym możliwe było zyskanie perspektywy użytkownika (mieszkańca obszaru funkcjonalnego) oraz skonfrontowanie opracowywanego podejścia z wyzwaniami wskazywanymi przez różne środowiska interesariuszy.

Celem przeprowadzonych badań jakościowych było:

- analiza otoczenia lokalnego z uwzględnieniem zagospodarowania przestrzennego – identyfikacja problemów i niezaspokojonych oczekiwań społeczności lokalnej;
- ocena dostępności i jakości poszczególnych środków transportu publicznego (kolej, autobusy miejskie, komunikacja regionalna) z perspektywy użytkownika oraz obserwatora, w tym zebranie informacji na temat kierunków rozwoju;
- analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego przy uwzględnieniu różnych grup docelowych;
- identyfikacja obszarów słabo skomunikowanych bądź całkowicie wykluczonych transportowo, wskazanie tras, na których obecna oferta przewozowa nie jest w pełni satysfakcjonująca dla mieszkańców;
- analiza sieci dróg rowerowych oraz pozostałej infrastruktury rowerowej, w tym identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych rowerzystom;
- ocena koncepcji integracji komunikacji publicznej wraz z zebraniem pomysłów na wdrożenie modelu w rzeczywistości;
- ocena zasadności budowy na terenie obszaru funkcjonalnego parkingów typu P&R oraz B&R wraz z oceną potencjalnego zainteresowania tym rozwiązaniem przez mieszkańców;
- identyfikacja miejsc niebezpiecznych z podziałem na pieszych, rowerzystów oraz inne pojazdy;
- pozyskanie opinii nt. alternatywnych form komunikacji (rower miejski, samochody elektryczne, urządzenia UTO, itd.);
- ocena infrastruktury dedykowanej pieszym (z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami dziecięcymi);
- analiza trendów społeczno – gospodarczych mających wpływ na zachowania komunikacyjne.

W celu realizacji badań jakościowych zastosowano dwie metody badawcze:

- zogniskowane wywiady grupowe (FGI – Focus Group Interview)
W przypadku bieżącego badania przeprowadzone zostały 3 wywiady fokusowe, z podziałem na następujące grupy:
 - przedstawiciele instytucji (30.06.2022 r.);
 - przedstawiciele organizacji pozarządowych NGO (30.06.2022 r.);
 - mieszkańcy (07.07.2022 r.).

Podczas każdego ze spotkań mieszkańcy chętnie dzielili się spostrzeżeniami, a dzięki zachętom moderatora byli skłonni do podejmowania dyskusji.

- pogłębione wywiady indywidualne (IDI – Individual In-depth interview)
W ramach badania przeprowadzono 9 wywiadów indywidualnych z interesariuszami reprezentującymi następujące funkcje/zawody:
 - Inspektor ds. pozyskiwania środków zewnętrznych (Urząd Miejski w Ostródzie) – 2 osoby (31.05.2022 r.)
 - Inspektor ds. gospodarki gruntami (Urząd Miejski w Ostródzie) – 1 osoba (06.07.2022 r.)
 - Przewodnik turystyczny po Mazurach i Sudetach – 1 osoba (09.07.2022 r.)
 - Prezes Żeglugi Ostródzko – Elbląskiej – 1 osoba (11.07.2022 r.)
 - Inspektor ds. infrastruktury drogowej (Urząd Miejski w Ostródzie) – 1 osoba (11.07.2022 r.)
 - Były pracownik Urzędu Miejskiego (12.07.2022 r.) – 1 osoba (12.07.2022 r.)
 - Naczelnik Wydziału Rozwoju Lokalnego i Promocji (Urząd Miejski w Ostródzie) – 1 osoba (13.07.2022 r.)
 - Pracownik Straży Miejskiej – 1 osoba (22.07.2022 r.)

Dobrana próba pozwoliła więc na zobrazowanie punktu widzenia różnych osób związanych instytucjonalnie z obszarem funkcjonalnym Ostródy, dzięki czemu przeprowadzane badanie w sposób wyczerpujący wzbogaciło informacje nt. obszaru funkcjonalnego Ostródy.

Przeprowadzone badania pozwoliły na wyciągnięcie wielu wniosków we wszystkich przewidzianych w scenariuszach obszarach.

Konsultacje społeczne

Dla większego włączenia lokalnej społeczności w tworzenie dokumentu założono trójetapowy proces konsultacji społecznych, który za każdym razem poprzedzany był działaniami promocyjnymi oraz informacyjnymi. Etap I konsultacji służył głównie zapoznaniu mieszkańców z ideą dokumentu oraz pozyskaniu informacji zwrotnych o występujących w regionie problemach związanych z mobilnością. Etap II skupiał się na warsztatowym wypracowywaniu elementów modelu inteligentnej mobilności, zwłaszcza w zakresie priorytetowych obszarów:

- poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego;
- poprawa konkurencyjności transportu publicznego;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- polityka parkingowa.

2.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Ostródy miało na celu dokonanie oceny skutków realizacji tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnych uciążliwości lub korzystnych oddziaływań na środowisko oraz rozwiązań niwelujących negatywny wpływ (jeśli te zostaną zidentyfikowane), a także przedstawienie ewentualnych wariantów alternatywnych. Obowiązek opracowania prognozy oddziaływania na środowisko wynika z poniższych aktów prawnych:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247 z późn. zm.) (zwana dalej „ustawą OOS”).

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2022 poz. 1029 ze zm.) „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostródy” zaliczany jest do „polityk, strategii, planów i programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko wykazała, że uwzględnione w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Ostróda inwestycje nie będą znacząco oddziaływać na środowisko. Dokument długookresowo wpłynie pozytywnie na środowisko oraz mieszkańców, może być impulsem do zmian na lepsze poprzez zwiększenie udziału alternatywnych środków transportu i co za tym idzie zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza (głównie SO_x oraz NO_x). Zaplanowane działania nie będą oddziaływać znacząco negatywnie na środowisko, jednak negatywny wpływ może chwilowo się zaznaczać przy realizacji inwestycji drogowych oraz związanych z budową czy przebudową infrastruktury towarzyszącej (parkingi).

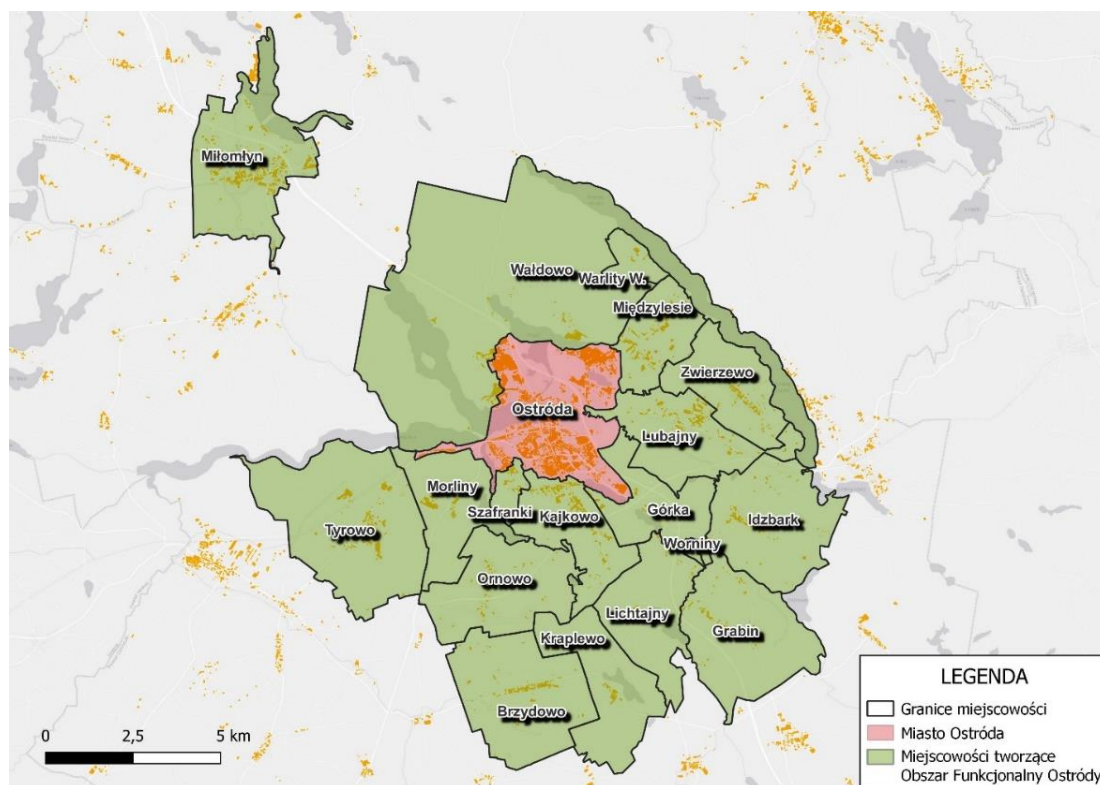
3. Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego



3.1. Charakterystyka obszaru

Za obszar funkcjonalny Ostródy przyjmuje się obszar składający się z rdzenia – Gminy Miejskiej Ostróda – oraz wybranych miejscowości z jego otoczenia, między którymi zachodzą silne dwustronne powiązania funkcjonalne. Tak zdelimitowany obszar swoim zasięgiem obejmuje więc Gminę Miejską Ostróda, większość obszaru Gminy Ostróda (gminy wiejskiej) oraz część miejską Gminy Miłomłyn (por. rysunek 3.1.). Położony jest w Polsce północnej, w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Według danych GUS za 2020 rok miasto Ostróda zamieszkiwało 32 440 osób, gminę wiejską Ostróda 16 069 osób, a miasto Miłomłyn 2 412 osób. Tym samym, zgodnie z klasyfikacją ze względu na wielkość miasta, Ostróda zalicza się do tzw. miast średnich, czyli o liczbie mieszkańców ponad 20 tysięcy².

Rysunek 3.1. Obszar funkcjonalny Ostródy



źródło: opracowanie własne

Według przyjętych wyżej założeń, cały obszar funkcjonalny można podzielić na następujące strefy:

- rdzeń, który stanowi miasto Ostróda;
- pierścień, który stanowią następujące miejscowości z gminy wiejskiej Ostróda: Szafranki, Tyrowo, Kajkowo, Międzylesie, Warlity, Wałdowo, Górkę, Worniny, Morliny, Ornowo, Brzydowo, Kraplewo, Lichajny, Grabin, Idzbark, Zwierzewo, Lubajny;
- miasto satelickie – Miłomłyn.

² Lub 15 tysięcy w przypadku pełnienia funkcji miasta powiatowego.

Ostróda jest głównym ośrodkiem obszaru funkcjonalnego. Ze względu na swoje położenie nie należy do rejonów silnie uprzemysłowionych – istniejący przemysł koncentruje się zwłaszcza na szutnictwie (które cechuje się największym potencjałem i którego początki sięgają XIX w.), ale także na przetwórstwie rolno-spożywczym i obróbce drewna. Rozwój miasta skupia się również wokół turystyki, sportu i rekreacji. Widoczne są wielopłaszczyznowe relacje w takich obszarach jak np. gospodarka, mieszkalnictwo, transport i związane z tym wyzwania – niekontrolowana suburbanizacja, czy niedobór różnych elementów infrastruktury.

W pierścieniu obszaru funkcjonalnego skupione są głównie wsie oraz osady, stąd rozwój nie jest tak dynamiczny. Dominującą gałęzią jest rolnictwo, uzupełniane przemysłem rolno-spożywczym, drzewnym oraz turystyką. Miastem satelickim Ostródy jest Miłomłyn. Stanowi on lokalny ośrodek społeczno-gospodarczy z wykształconą strukturą miejską. W granicach administracyjnych Miłomłyna znajdują się tereny uznane za obszar ochrony uzdrowiskowej (w przyszłości Gmina będzie mogła ubiegać się o status uzdrowiska). Miasto pełni również zaplecze społeczne i infrastrukturalne dla obszarów wiejskich w swoim najbliższym sąsiedztwie. Zarówno miasto satelickie, jak i miejscowości skupione w pierścieniu obszaru wykazują silne powiązania komunikacyjne z rdzeniem.

Zaprezentowany wyżej podział ma za zadanie uporządkować strukturę działań i interwencji w obszarze funkcjonalnym Ostródy, nie ogranicza jednak ewentualnego finansowania działań ze względu na przynależność do obszaru.

3.2. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej

Przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda poprzedziła szczegółowa diagnoza, która swoim zasięgiem objęła całą gamę uwarunkowań wpływających na szeroko rozumianą mobilność. Analiza dotyczyła uwarunkowań demograficznych, społecznych, gospodarczych, środowiskowych, planistycznych oraz transportowych. Główne wnioski zostały przedstawione w tabeli 3.1.

Tabela 3.1. Główne wnioski wynikające z części diagnostycznej

Obszar	Zalety	Wady
 Demografia	✓ zastoju charakter struktury wieku, co spowalnia procesy starzenia; ✓ lokalny wzrost liczby mieszkańców na nowych osiedlach;	✗ ujemna wartość przyrostu naturalnego na przestrzeni ostatnich 5 lat; ✗ ujemna wartość salda migracji na przestrzeni ostatnich 5 lat;
 Spółeczeństwo	✓ dobry dostęp do szkolnictwa podstawowego oraz średniego; ✓ dostęp do placówek medycznych, w tym do szpitala;	✗ słaby dostęp do usług społecznych z nowopowstałych osiedli; ✗ wysokie kontrasty społeczne;
 Gospodarka	✓ sukcesywny spadek bezrobocia do roku 2019; ✓ duża liczba zakładów pracy w mieście Ostróda oraz okolicznych miejscowościach	✗ spowolnienie dynamiki spadku bezrobocia z powodu pandemii Covid-19; ✗ słabe skomunikowanie zakładów pracy leżących poza granicami miasta;
 Środowisko	✓ lokalizacja Ostródy umożliwia szeroki dostęp do terenów rekreacyjnych oraz turystycznych;	✗ zanieczyszczenie powietrza z powodu intensywnego ruchu kołowego w centrum miasta; ✗ hałas;

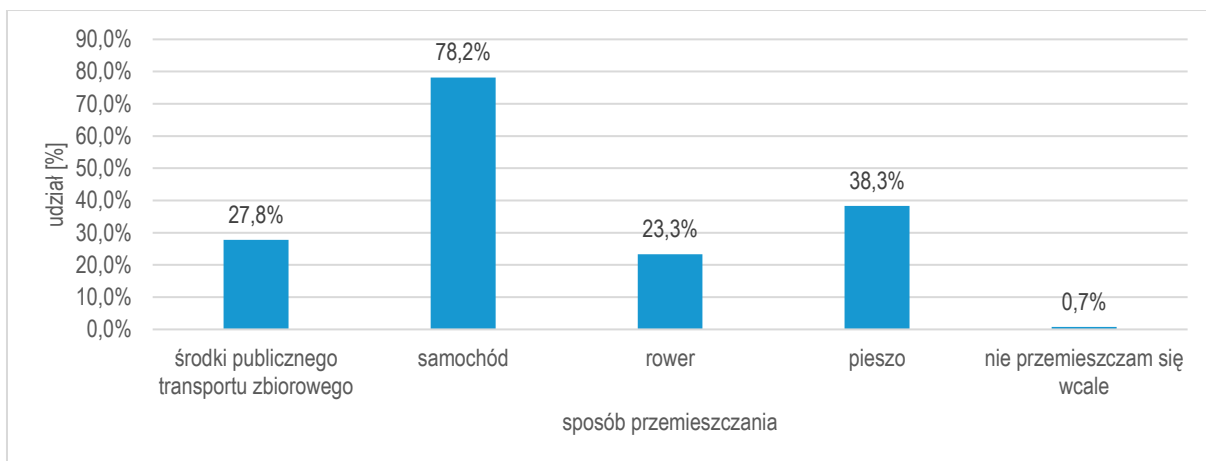
Obszar	Zalety	Wady
 Planowanie przestrzenne	✓ zwarta zabudowa miasta Ostróda, skracająca średnie odległości do celów podróży; ✓ dość równomierne rozmieszczenie punktów usługowych na terenie miasta;	✗ nowa zabudowa mieszkaniowa często pogłębia zjawisko suburbanizacji; ✗ umiejscowienie niektórych dużych zakładów pracy w dużym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej;
 Transport	✓ dostęp do infrastruktury drogowej o wysokich parametrach; ✓ obecność bezkolizyjnej przeprawy przez linię kolejową na terenie miasta; ✓ nowoczesny tabor autobusowej komunikacji miejskiej.	✗ niedostosowanie oferty transportu publicznego do potrzeb mieszkańców; ✗ zbyt duży odsetek mieszkańców podróżujących wyłącznie samochodami osobowymi; ✗ obecna sieć dróg rowerowych nie umożliwia realizacji głównych celów transportowych.

źródło: opracowanie własne

3.3. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych

Realizacja potrzeb transportowych mieszkańców Ostródy i jej obszaru funkcjonalnego może odbywać się na wiele sposobów. W celu poznania ich preferencji transportowych oraz czynników, które biorą pod uwagę wybierając sposób przemieszczania się, przeprowadzone zostało badanie zachowań komunikacyjnych w formie ankiety internetowej³. Wyniki badania pokazują, że dominującym sposobem przemieszczania się był samochód osobowy (78,2% odpowiedzi). Wykorzystanie środków transportu publicznego deklarowane było prawie przez co trzeciego mieszkańca (27,8% odpowiedzi). Przemieszczenia piesze wybierało 38,3% ankietowanych, a stosunkowo najmniejszą popularnością cieszyły się przejazdy rowerowe – 23,3% odpowiedzi. Do zmian zachowań komunikacyjnych skłonne bardziej są osoby młode, mobilne i aktywne zawodowo.

Rysunek 3.2. Preferowane środki transportu do realizacji codziennych podróży w ocenie mieszkańców



źródło: opracowanie własne

³ Ankietowani mieli możliwość wskazania kilku najczęściej wybieranych przez nich środków transportu.

Na wybór środka transportu wpływa wiele czynników, ale do najważniejszych z nich należą aktualne możliwości transportowe, ograniczenia i nabyte przyzwyczajenia. Preferencje w zakresie wyboru środka transportu pozwalają poznać wiedzę o stopniu konkurencyjności poszczególnych form przemieszczania między sobą (w szczególności chodzi tu o transport zbiorowy, samochód osobowy, rower i podróże odbywane pieszo). Przestanki wyboru poszczególnych środków transportu w obszarze funkcjonalnym Ostródy przedstawiono w tabeli 3.2.

Tabela 3.2. Przyczyny wyboru środków transportu

	Motywatory wyboru środka transportu	Bariery wyboru środka transportu
 Transport zbiorowy	✓ z reguły niższy koszt przejazdu niż w przypadku samochodu ✓ łatwość zakupu biletu (w komunikacji miejskiej w Ostródzie) ✓ wysoka punktualność ✓ nowoczesny tabor (w komunikacji miejskiej w Ostródzie) ✓ bliskie sąsiedztwo przystanku, szczególnie w centrum miasta ✓ brak dostępu do samochodu ✓ brak prawa jazdy ✓ możliwość wykonywania innych czynności w trakcie przemieszczania ✓ możliwość wypoczynku w trakcie jazdy	✗ uzależnienie od rozkładu jazdy i siatki połączeń ✗ zbyt niska częstotliwość kursowania ✗ nieadekwatne do potrzeb godziny odjazdów środków transportu ✗ niska prędkość podróżowania ✗ brak odpowiednich połączeń lub całkowity brak połączeń w niektórych miejscowościach ✗ brak skomunikowania z innymi środkami transportu ✗ niski standard podróżowania (zwłaszcza u przewoźników prywatnych) ✗ zbyt duża odległość od przystanku, w szczególności poza centrum Ostródy ✗ niska jakość infrastruktury przystankowej ✗ niekorzystna taryfa biletowa ✗ niezadawalający dostęp do informacji (w zakresie skomunikowania poszczególnych linii, aktualnego rozkładu jazdy itp.) ✗ niski poziom komfortu/wygody podróżowania ✗ niewystarczające dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (zwłaszcza w komunikacji pozamiejscowej)
 Samochód prywatny	✓ szybkość podróżowania ✓ wygoda i niezależność podróżowania ✓ możliwość dojazdu bezpośrednio do celu podróży ✓ brak alternatywnego środka transportu, szczególnie w mniejszych ośrodkach ✓ niższy niż w przypadku innych środków transportu koszt podróży (w porównaniu np. do podróży z wieloma przesiadkami)	✗ trudności ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego ✗ zjawisko kongestii powodujące dłuższy czas przejazdu ✗ miejscowo nieodpowiedni stan techniczny dróg ✗ rosnące ceny paliw
 Rower	✓ bliskość celu podróży ✓ dobra kondycja fizyczna ✓ możliwość decydowania o trasie przejazdu ✓ brak odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej ✓ niski koszt przejazdu ✓ niezawodność ✓ troska o środowisko naturalne ✓ brak dostępu do samochodu	✗ brak infrastruktury rowerowej, zwłaszcza w centrum miasta ✗ miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej ✗ nieciągłość infrastruktury rowerowej ✗ brak miejsc w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych, w których można by bezpiecznie pozostawić rower ✗ brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów ✗ długi czas podróży

	Motywatory wyboru środka transportu	Bariery wyboru środka transportu
		* niski poziom bezpieczeństwa w przypadku braku dróg dla rowerów * niekomfortowy w przypadku większych odległości * brak możliwości dojazdu do przystanków transportu zbiorowego * brak możliwości zwiększenia zasięgu podróży dzięki łączeniu przejazdów * brak możliwości wyboru roweru do transportu towarów * uzależnienie od warunków atmosferycznych
 Pieszko	✓ możliwość decydowania o trasie przejścia ✓ bliskość celu podróży ✓ niski koszt podróży ✓ możliwość obserwacji otoczenia ✓ zapewnia utrzymanie dobrej kondycji fizycznej ✓ troska o środowisko naturalne	* miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak * zastawienie chodników przez parkujące pojazdy * niebezpieczne zachowania kierowców * długi czas podróży * niski poziom bezpieczeństwa w przypadku konieczności poruszania się poboczem lub nieodseparowania ruchu pieszego od rowerowego * niekomfortowe w przypadku większych odległości * uzależnienie od uciążliwych warunków atmosferycznych * brak miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki)

źródło: opracowanie własne

3.4. Zgodność z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego

Prezentowany dokument został opracowany w taki sposób, aby nie stał w sprzeczności z dotychczasowymi dokumentami strategicznymi szczebla zarówno europejskiego i krajowego, jak i regionalnego oraz lokalnego.

Tabela 3.3. Wykaz dokumentów zgodnych z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
Dokumenty szczebla europejskiego	▪ Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach; ▪ Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności; ▪ Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu; ▪ Europejska Polityka Transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji; ▪ Strategia Europa 2020; ▪ W kierunku nowej kultury mobilności w mieście; ▪ Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach; ▪ Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu; ▪ Pakiet mobilności miejskiej;

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
	- Zrównoważona Europa 2030; - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu europejskim
Dokumenty szczebla krajowego	- Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju; - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030; - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030; - Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027; - Krajowa Polityka Miejska 2030; - Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025; - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności; - Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu krajowym
Dokumenty szczebla regionalnego	- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Warmińsko-Mazurskie 2030 - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu regionalnym
Dokumenty szczebla lokalnego	- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Ostróda na lata 2015-2025 - Zintegrowana Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Ostródzko-Ławskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2015-2025 - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego - Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Ostródzko-Ławskiego Obszaru Funkcjonalnego - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego - Program ochrony środowiska - Projekt nowego systemu komunikacyjnego komunikacji miejskiej dla Miasta i Gminy Ostróda Dokumenty szczebla lokalnego stoją do pewnego stopnia w sprzeczności z ideą planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Obszarem kolidującym jest przede wszystkim planowanie przestrzenne oraz podejście do planowania rozwoju poszczególnych podsystemów transportowych. Dwa podstawowe dokumenty definiujące strategiczne podejście gminy do rozwoju to strategia rozwoju gminy oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Każdy z tych dokumentów został poddany analizie pod kątem zgodności z ideą zrównoważonej mobilności miejskiej. Okazało się, iż duża część dokumentów na szczeblu lokalnym nie jest tworzona w myśl koncepcji <i>Transit Oriented Development</i>. <i>Transit Oriented Development</i> w wolnym tłumaczeniu oznacza rozwój zorientowany na transport. Jest to koncepcja głosząca, że planowanie przestrzenne powinno być skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności transportu zbiorowego o dużej zdolności przewozowej. Przemysłane planowanie przestrzenno-funkcjonalne powinno uwzględniać współzależność rozwoju systemu transportowego i struktury miasta.

źródło: opracowanie własne

Rekomenduje się, aby po uchwaleniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nowopowstałe lub aktualizowane dokumenty szczebla lokalnego były tworzone w taki sposób, aby wpisywały się

w założenia koncepcji *Transit Oriented Development* oraz uwzględniały odwróconą piramidę mobilności (ruch pieszy i dostępność piesza → ruch rowerowy → transport publiczny → ruch indywidualny → ruch lotniczy). W szczególności należy m.in.:

- zadbać o to, aby zwiększyć nacisk na kwestię organizacji i funkcjonowania transportu zbiorowego;
- odejść od idei traktowania podróży rowerem jako podróży tylko i wyłącznie o charakterze rekreacyjnym;
- uwypuklić kwestię poprawy dojazdów transportem zbiorowym do szkół czy miejsc pracy;
- dążyć do dostosowania poziomu obsługi komunikacyjnej gminy (nie tylko transportem indywidualnym) do potrzeb mieszkańców;
- uwzględniać rozwój wszystkich podsystemów transportowych w planowaniu rozwoju przestrzennego gminy.

Analiza wykazała brak istotnych sprzeczności oraz konfliktów pomiędzy Planem a dokumentami strategicznymi. W dokumentach strategicznych wyższego rzędu kładziony jest nacisk m.in. na działania rekomendowane w Planie, które związane są na przykład z:

- wdrażaniem rozwiązań związanych z zero i nisko-emisyjnością;
- zapewnieniem wzrostu sektora transportu i wspierania zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych;
- poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz zwiększeniem dostępności komunikacyjnej;
- zapewnieniem ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy;
- promowaniem łańcuchów ekomobilności ruchu rowerowego i pieszego;
- dążeniem miast do ładu przestrzennego, przejścia do gospodarki niskoemisyjnej i budowania „zielonego” miasta, zwiększenia efektywności energetycznej, ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimat.

4. Analiza SWOT



Analiza SWOT to jedna z najbardziej popularnych heurystycznych metod analizy strategicznej organizacji. Pozwala skonfrontować ze sobą pozytywne i negatywne czynniki oddziałujące na organizację. SWOT to akronim utworzony z pierwszych liter wyrazów, które określają cztery kategorie czynników strategicznych:

- S (Strengths) – mocne strony, czyli pozytywne czynniki, które odpowiednio wykorzystane będą sprzyjać rozwojowi organizacji, a obecnie pozytywnie ją wyróżniające w otoczeniu;
- W (Weaknesses) – słabe strony, czyli negatywne czynniki, których niewyeliminowanie hamuje rozwój organizacji;
- O (Opportunities) – szanse, czyli czynniki, które przy umiejętnym wykorzystaniu mogą wpływać pozytywnie na rozwój organizacji;
- T (Threats) – zagrożenia, czyli czynniki, które w przyszłości mogą być zagrożeniem dla organizacji.

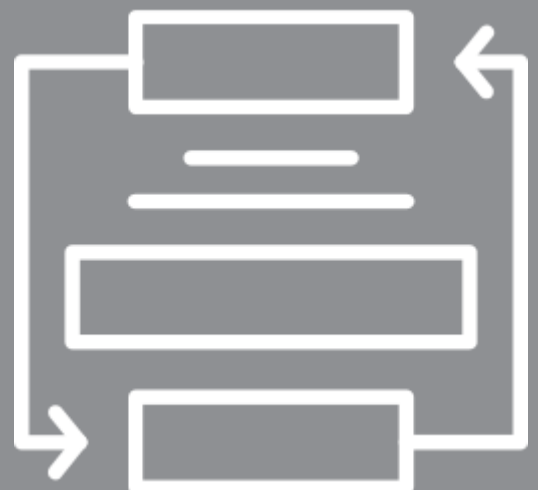
Tabela 4.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej w obszarze funkcjonalnym Ostródy

 Mocne strony	 Słabe strony
▪ zrealizowanie inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie miasta Ostróda (bezpieczne przejścia dla pieszych); ▪ ukończenie realizacji bezkolizyjnej przeprawy przez linię kolejową na terenie miasta; ▪ dostęp do infrastruktury drogowej o wysokich parametrach, należącej do sieci TEN-T (S7); ▪ stopniowo zwiększający się udział społeczności lokalnej w planowaniu inwestycji związanych z mobilnością; ▪ wysoka jakość taboru autobusowego, dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności; ▪ częściowa elektryfikacja taboru komunikacji zbiorowej; ▪ konkurencyjne połączenia kolejowe o charakterze regionalnym w kierunku Olsztyna oraz Iławy; ▪ wysokie walory krajobrazowe i przyrodnicze oraz unikalna dostępność do jeziora Drwęckiego; ▪ sprzyjające warunki do rozwoju sportów (zwłaszcza wodnych), turystyki (Żegluga Ostródzko – Elbląska) i rekreacji;	▪ zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w podziale zadań przewozowych, zwłaszcza wśród osób w wieku produkcyjnym; ▪ niska częstotliwość kursowania autobusów miejskich, niedostosowanie tras przejazdu do potrzeb mieszkańców; ▪ brak wyznaczonych przestrzeni dedykowanych pieszym z wyłączonym bądź ograniczonym ruchem kołowym w centrum miasta; ▪ brak spójności w prowadzeniu inwestycji drogowych ze względu na różnych zarządców infrastruktury; ▪ bardzo słaba oferta komunikacyjna miejscowości nie posiadających połączeń realizowanych przez ŻOE, brak komunikacji regionalnej organizowanej przez JST; ▪ niesatysfakcjonujący stopień współpracy jednostek samorządu terytorialnego w zakresie realizacji wspólnych zadań (m.in. transportu zbiorowego) w ostatnich latach; ▪ miejscowo niezadawalający stan infrastruktury punktowej i liniowej; ▪ niedostateczne nasycenie obszaru drogami dla rowerów, szczególnie w centrum Ostródy; ▪ brak wyznaczonych węzłów integrujących różne środki transportu; ▪ niski poziom bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym; ▪ niedostateczne środki na realizację zadań inwestycyjnych w sektorze transportu;

	- przerwanie spójności przestrzennej oraz transportowej okolic centrum Ostródy determinowane przebiegiem linii kolejowej; - zwarta zabudowa uniemożliwiająca rozbudowę dróg rowerowych; - niewystarczający poziom rozwoju infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych;
 Szanse	 Zagrożenia
- dalsza realizacja projektu Human Smart Cities, który wspomaga prowadzenie przedsięwzięć związanych ze zrównoważoną mobilnością; - rozwój miasta Ostróda jako centrum lokalnego, oferującego bogatą oraz zróżnicowaną ofertę zawodową, edukacyjną oraz usługowo – administracyjną; - dokończenie budowy sieci dróg bezkolizyjnych o charakterze obwodnicowym w rejonie obszaru funkcjonalnego, dające możliwość uspokajania ruchu na dawnych drogach tranzytowych; - rewitalizacja terenu nabrzeży jeziora Drwęckiego, modernizacja infrastruktury wodnej; - możliwość pozyskania środków na realizacji zadań inwestycyjnych m.in. w obszarze transportu ze źródeł zewnętrznych; - wzrost udziału ruchu rowerowego oraz pieszego w podziale zadań przewozowych miasta Ostróda ze względu na niewielkie rozmiary miasta; - promowanie polityki proekologicznej w Unii Europejskiej; - możliwość dalszej elektryfikacji taboru komunikacji zbiorowej; - elektryfikacja transportu indywidualnego; - większa integracja różnych środków transportu, osiągnięcie efektu synergii; - wykorzystanie Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych w celu zwiększenia oferty komunikacji regionalnej.	- dalsze obniżanie zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego wynikające z braku odpowiedniej (atrakcyjnej) oferty; - dalszy wzrost zapotrzebowania na transport drogowy; - niechęć mieszkańców do podejmowania zmian w zakresie zachowań transportowych i ugruntowanie dotychczasowych przyzwyczajeń; - wola współpracy wszystkich jednostek samorządu terytorialnego na rzecz poprawy jakości systemu transportowego oraz zagospodarowania przestrzennego uzależniona od aktualnej kadencji samorządu; - zaniechanie realizacji kluczowych działań związanych z mobilnością z uwagi na opór społeczny; - brak poczucia bezpieczeństwa u niechronionych uczestników ruchu drogowego na drogach lokalnych; - stan finansów samorządowych uniemożliwiający zwiększenie pracy przewozowej wykonywanej przez transport zbiorowy; - dynamiczne otoczenie zewnętrzne, w tym makroekonomiczne, oddziałujące negatywnie na koszty związane z transportem oraz inwestycjami, a także zachowania transportowe; - nowa zabudowa powstająca w sposób chaotyczny, pogłębiająca suburbanizację oraz transportochłonność obszaru; - likwidacja połączeń organizowanych przez przewoźnika prywatnego realizowana na zasadzie zezwoleń, skutkująca wykluczeniem komunikacyjnym niektórych miejscowości.

źródło: opracowanie własne

5. Możliwe scenariusze rozwoju



Analiza potencjalnych scenariuszy dla miasta Ostróda wraz z jej obszarem funkcjonalnym została przeprowadzona jako identyfikacja trzech przykładowych wariantów rozwoju mobilności w przedmiotowym obszarze. Należy zauważyć, że prezentowane scenariusze mają charakter modelowy, co oznacza występujące uproszczenia. Pomimo tego narzędzie wyznaczania scenariuszy jest ważną częścią planowania strategicznego. Pozwala na uchwycenie skutków podejmowania lub rezygnacji z konkretnych działań i wynikających z tego możliwości oraz ograniczeń. Pierwszy ze scenariuszy opisuje w głównej mierze zagrożenia związane z podążaniem obecną ścieżką rozwoju wraz ze wszystkimi jej negatywnymi aspektami. Drugi z nich – scenariusz rewolucyjny – przedstawia wizję wielopłaszczyznowej oraz radykalnej korekty obecnej ścieżki rozwoju, która znacząco zmieni obecny model mobilności w regionie. Trzeci scenariusz – scenariusz ewolucyjny – można określić jako pośredni, mieszczący się pomiędzy zaprezentowanymi wyżej scenariuszami. Analiza została przeprowadzona poprzez kontrastowe zestawienie scenariusza kontynuacji ze scenariuszem rewolucyjnym oraz możliwościami implementacji scenariusza ewolucyjnego.

Scenariusz 1

Scenariusz kontynuacji (niepożądany)

Sieć transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Ostróda nie będzie rozwijana ze względu na rosnące koszty utrzymania oraz niską liczbę pasażerów. Kursy wyjeżdżające poza obszar miasta będą nieliczne i realizowane głównie w godzinach szczytu. Brak współpracy pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego utrudni tworzenie spójnej sieci, dlatego przewozy będą realizowane głównie na terenie miasta Ostróda. Spowoduje to trudności z docieraniem mieszkańców do dużych zakładów pracy w okolicy miasta. Bez zorganizowania przez te zakłady transportu dedykowanego mieszkańcy mogą rezygnować z pracy w tych miejscach, co może zwiększyć stopę bezrobocia oraz spowolnić rozwój gospodarczy regionu. Oparcie transportu regionalnego o przewozy komercyjne spowoduje stopniową likwidację mniej rentownych kursów. Realizowane połączenia przez podmiot prywatny wykonywane będą przez przestarzały tabor, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Brak rozwiązań integrujących autobusowy transport miejski z regionalnym oraz kolejowym spowoduje spadek jego efektywności.

Rozwój nowej zabudowy będzie intensywny na obszarach przedmiejskich, które nie są wyposażone w odpowiednią infrastrukturę transportową, usługową oraz charakteryzują się słabym uzbrojeniem terenu. Impulsem do powstawania rozproszonej zabudowy będzie dalszy rozwój układu drogowego, dostęp do dróg ekspresowych dających możliwość dłuższych dojazdów w akceptowalnym czasie. Nowe osiedla zabudowy jednorodzinnej budowane będą w rejonach nieobsługiwanych przez transport zbiorowy, a niska gęstość zaludnienia sprawi, że będzie to zadanie nieuzasadnione ekonomicznie. Zjawisko wykluczenia komunikacyjnego stanie się dotkliwe zwłaszcza na terenie gminy wiejskiej Ostróda.

Wyżej opisane trendy spowodują zwiększenie transportochłonności, której zaspokajanie będzie się odbywać głównie transportem indywidualnym. Nie odbędzie się to bez szkody dla środowiska naturalnego, ponieważ zmniejszy się ilość terenów niezainwestowanych. Obniży to walory turystyczne regionu, który z powodu nadmiernego zatłoczenia stanie się mniej atrakcyjny jako miejsce rekreacji. Nieharmonijne środowisko wpłynie negatywnie na poziom zadowolenia mieszkańców, generując stres wynikający ze strat czasu oraz pogarszając stan zdrowia z uwagi na zanieczyszczenie powietrza. Brak obszarów wyłączonych z ruchu kołowego może zniechęcać mieszkańców do spędzania czasu w przestrzeni publicznej oraz tendencję do izolacji w zamkniętych terenach prywatnych o ograniczonej

dostępności. Wpłyne to niekorzystnie to poziom wzajemnej integracji społecznej i ogólną jakość życia mieszkańców.

Scenariusz 2

Scenariusz rewolucyjny (pożądany)

W obszarze funkcjonalnym miasta Ostróda będą podejmowane wieloaspektowe działania mające na celu znaczną zmianę codziennego sposobu przemieszczania mieszkańców. Współpraca pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego będzie przebiegać bez zakłóceń, co umożliwi wypracowanie wspólnych rozwiązań, dostosowanych do potrzeb mieszkańców regionu. System transportu regionalnego oraz miejskiego zostanie zintegrowany taryfowo, co pozwoli na sprawne oraz wygodne dokonywanie przesiadek korzystając ze wspólnego biletu. Realizacja przewozów autobusowych regionalnych będzie się odbywać na podstawie powołanej samorządowej jednostki, co może skutkować zastąpieniem części obecnych przewozów komercyjnych oraz wypełnić lukę po likwidacji PKS Ostróda.

Przestrzenie publiczne, zwłaszcza na terenie miasta Ostróda będą intensywnie rewitalizowane, wprowadzając rozwiązania wyłączające ruch kołowy w wielu obszarach miasta dotychczas spełniających funkcję dróg oraz parkingów. Rejony, które będą musiały pełnić rolę komunikacyjne sukcesywnie będą przekształcane w woonerfy, przyjazne dla pieszych oraz umożliwiające tworzenie punktów gastronomicznych. Polityka parkingowa prowadzona szczególnie na terenie miasta Ostróda będzie nakierowana na zwiększenie rotacji pojazdów oraz eliminowanie parkowania wielogodzinnego. Będzie to jasny sygnał dla mieszkańców, że planując dojazd warto uwzględniać alternatywne środki transportu. Dzięki modyfikacji tras linii autobusowych oraz zwiększeniu częstotliwości na kluczowych ciągach chętnie będzie wybierana komunikacja miejska. Dynamiczny rozwój sieci dróg rowerowych spowoduje z kolei zwiększenie udziału osób docierających do szkoły oraz pracy na rowerze, szczególnie w okresie wiosenno-letnim. Będzie temu sprzyjał zwarty układ przestrzenny miasta.

Dzięki rozwojowi zabudowy mieszkaniowej w sposób powiązany z dotychczasową strukturą miasta, nowe osiedla będą powiązane z siecią transportu zbiorowego, placówkami oświatowymi oraz punktami usługowymi. Przy wyborze lokalizacji będzie zwracana uwaga na zasadę *Transit Oriented Development*, oznaczającej, że osiedla powstają w odległości nie większej niż 800 m od stacji/przystanku kolejowego oraz nie większej niż 500 m od przystanku autobusowego. Polityka przestrzenna będzie ograniczać powstawanie osiedli poza opisywanymi rejonami. Dzięki tym zabiegom wzrośnie jakość życia, a zrównoważone osiedla będą przyjazne dla wszystkich grup wiekowych oraz społecznych.

Wzajemnie powiązane ze sobą jednostki osadnicze pozwolą na ograniczenie transportochłonności, a realizowanie podstawowych potrzeb życiowych będzie się mogło odbywać z pokonywaniem mniejszych odległości. Zapotrzebowanie na transport publiczny będzie pomimo tego rosło, ponieważ wygodny dostęp ułatwi potencjalnym pasażerom podjęcie decyzji o realizowaniu codziennych podróży obligatoryjnych transportem publicznym. Dzięki temu będzie on tańszy w utrzymaniu, ponieważ siatka połączeń będzie bardziej skondensowana, a większa liczba pasażerów pozwoli na większy stopień pokrycia kosztów ze sprzedaży biletów.

Zagrożenia dla realizacji scenariusza rewolucyjnego:

- ograniczona koordynacja działań i brak wystarczającej woli współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego – aktualne doświadczenia pozwalają przypuszczać, że wypracowanie wspólnego interesu pomiędzy różnymi samorządami może okazać się żmudne i nierównomierne. Może się okazać, że problematyka podziału kosztów pomiędzy różnymi podmiotami uniemożliwi wypracowanie konsensusu. Nie będzie to powodowało zatrzymania rozwoju, jednak może on przebiegać z mniejszą dynamiką;
- problemy finansowe – utrudniona koordynacja może ograniczyć rentowność niektórych przedsięwzięć, co wydłuży proces osiągania zrównoważonej mobilności. Problemy te mogą zostać pogłębione przez wysoką zmienność cen oraz niepewność na rynku energetycznym, co może wpływać negatywnie np. na projekty związane z rozwojem elektromobilności. Ponadto punktem krytycznym pozostaje wysokość współfinansowania ze środków regionalnych, krajowych oraz europejskich;
- opór społeczny – potrzeba zmian codziennych nawyków transportowych może wiązać się z niezrozumieniem przez część społeczeństwa oraz niechęcią do zmiany dotychczasowych zachowań. Zmiany wprowadzane bez odpowiedniej edukacji oraz przedstawienia mieszkańcom pakietu korzyści mogą wywoływać silne protesty niektórych grup społecznych, które mogą powodować rezygnację z części pożądaných zmian przez lokalne władze. Szczególne kontrowersje budzą projekty związane z ograniczeniami ruchu dla samochodów indywidualnych, dlatego zaleca się prowadzenie kampanii informacyjnych o alternatywnych sposobach dojazdu.

Scenariusz 3

Scenariusz ewolucyjny (pożądany)

Ostróda wraz ze swoim obszarem funkcjonalnym boryka się z narastającymi problemami związanymi ze zrównoważoną mobilnością. Duży udział ruchu indywidualnego oraz obecna niska rola transportu zbiorowego coraz silniej obniża jakość życia w rejonie. Realizowany w Ostródzie projekt *Human Smart Cities* daje możliwość bycia liderem korzystnej zmiany wśród średnich miast. Implementowane rozwiązania powinny uwzględniać lokalne uwarunkowania oraz być adekwatne do charakteru obszaru.

Obecna ścieżka rozwoju wymaga ewidentnej korekty, która umożliwi utrzymanie oraz uwypuklenie obecnych walorów regionalnych. Kluczowe będzie wypracowanie wspólnych oraz wzajemnie akceptowalnego modelu współpracy instytucjonalnego pomiędzy szeroko rozumianym zbiorem podmiotów powiązanych z zarządzaniem mobilnością.

Podsumowując, można zauważyć, że pozostanie przy scenariuszu kontynuacji nie jest zalecane wobec obecnych założeń zrównoważonej mobilności. Z drugiej strony implementacja ścieżki scenariusza rewolucyjnego jest mało realna w perspektywie obowiązywania dokumentu, czyli do 2037 roku. W związku z powyższym scenariuszem możliwym do realizacji, a jednocześnie wystarczająco ambitnym jest scenariusz ewolucyjny, który zakłada wdrażanie głównych działań kreujących zrównoważoną mobilność oraz jest osiągalny w perspektywie obowiązywania dokumentu. Przyjęty zakres scenariusza ewolucyjnego został zaprezentowany w kolejnym rozdziale.

6. Wizja, cele, pakiety działań



6.1. Wizja i cele główne

WIZJA

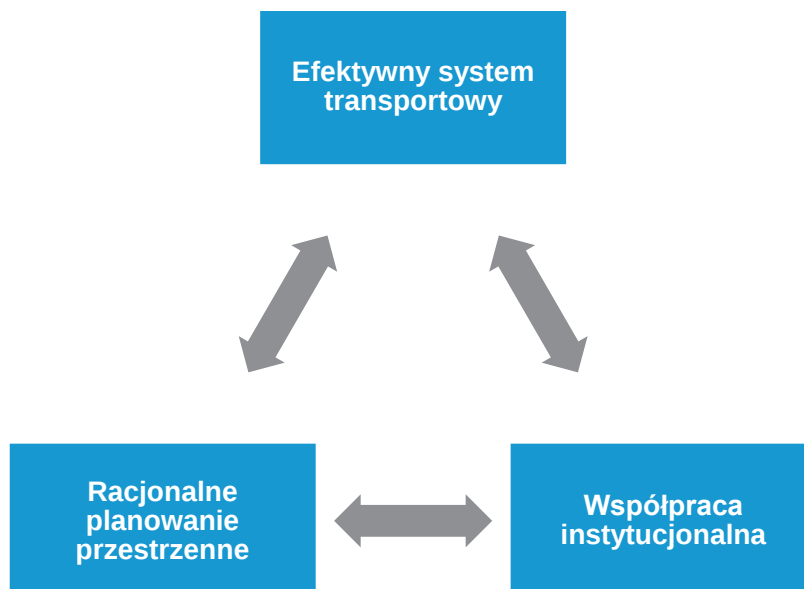
Obszar funkcjonalny Ostródy miejscem o wysokiej jakości życia oraz zapewniającym mobilność dla wszystkich za sprawą skutecznej integracji polityki przestrzennej i transportowej.

Sformułowana powyżej wizja pokazuje adresatom Planu sens działań realizowanych na rzecz zrównoważonej mobilności. Wizja obejmuje zestaw trzech celów głównych, wskazujących ramy dla powodzenia interwencji w zakresie zrównoważonej mobilności w Ostródzie i jej obszarze funkcjonalnym. Osiągnięcie pozytywnych efektów wymaga skupienia na następujących celach głównych:

- Cel główny 1: Efektywny system transportowy
- Cel główny 2: Racjonalne planowanie przestrzenne
- Cel główny 3: Współpraca instytucjonalna

Cele główne są ze sobą wzajemnie powiązane (nie są one od siebie odseparowane) – przenikają się i powinny być ze sobą zharmonizowane (por. rysunek 6.1.). Zaproponowane cele główne determinują filary interwencji opisanej w kolejnym podrozdziale w postaci celów szczegółowych wraz z pakietami działań. Poszczególne projekty realizowane w ramach pakietów działań, powinny wpisywać się w cele główne. Cele główne mają charakter strategiczny i dlatego przyjmuje się dla nich horyzont czasowy roku 2037. Natomiast dla celów szczegółowych przyjmuje się horyzont roku 2030, po którym powinna nastąpić ocena skuteczności podjętych działań oraz ewentualna weryfikacja celów.

Rysunek 6.1. Wzajemne powiązania celów głównych



źródło: opracowanie własne

Cel główny 1

Efektywny system transportowy

Utworzenie efektywnego systemu transportowego, korzystającego z wzorców zrównoważonej mobilności, potrzebuje skutecznego zarządzania zintegrowanym planowaniem procesów rozwoju w wymiarze przestrzennym na terenie całego obszaru funkcjonalnego Ostródy. Wymaga to odpowiedniej integracji różnych podsystemów transportowych, w szczególności publicznego transportu zbiorowego, ale nie tylko – musi brać także pod uwagę przemieszczenia piesze i rowerowe. Równie ważne jest zachowanie równowagi między zapewnieniem odpowiedniej dostępności a efektywnością ekonomiczną. Natomiast wszelkie projekty infrastrukturalne muszą być uzasadnione korzyściami społecznymi. Atrakcyjny, tj. odpowiednio zorganizowany i efektywny transport zbiorowy przejmuje bowiem część podróżnych, którzy do tej pory korzystali z prywatnego samochodu, co pozytywnie oddziałuje na środowisko naturalne i ochronę klimatu.

Stan systemu transportowego w otoczeniu Ostródy nie jest jednorodny, co wynika z różnic jednostek samorządowych obszaru funkcjonalnego m.in. w zakresie ich wielkości, jakości infrastruktury technicznej czy zasad organizacji przewozów transportem publicznym. Docelowy system transportowy powinien być dostępny dla szerokiej rzeszy użytkowników, w tym także o ograniczonej mobilności i wykorzystywać różne formy i sposoby przemieszczania się. Powinien także zapewniać możliwość dotarcia do wszystkich celów podróży. Działania w tym obszarze należy wykonywać równolegle z bieżącym rozwojem powiązań wewnątrz obszaru funkcjonalnego Ostródy, tworząc np. sieć międzygminnych linii autobusowych czy spójną sieć dróg dla rowerów w całym obszarze, przy zachowaniu integracji poszczególnych środków transportu. Stworzenie bazowego szkieletu takiego systemu może wymagać działań wykraczających poza granice obszaru funkcjonalnego, tak aby objąć swoim zasięgiem więcej istotnych ośrodków miejskich, mających potencjał do generowania znacznych potoków pasażerskich.

Cel główny 2

Racjonalne planowanie przestrzenne

Narzędziami, którymi dysponują samorządy gminne w zakresie kształtowania ładu przestrzennego są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i decyzje o warunkach zabudowy. Na terenach nieobjętych MPZP proces inwestycyjny odbywa się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, które nie muszą być spójne z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Przyczynia się to do zwiększania powierzchni terenów, które poddawane są presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, m.in. utrudniając utworzenie efektywnego systemu transportu publicznego. Gmina Miejska Ostróda jest praktycznie całkowicie objęta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, ale już w gminach sąsiednich pokrycie to jest niewielkie. Obecność MPZP ogranicza stosowanie decyzji o warunkach zabudowy, jednak MPZP niekoniecznie muszą być skutecznym narzędziem kreowania ładu przestrzennego (gdy w MPZP istnieje znacząca nadpodaż gruntów budowlanych, prowadzi to do rozpraszania zabudowy i powstawania nieefektywnych struktur osadniczych).

Niekontrolowana suburbanizacja na obszarze Ostródy jest problemem wymagającym naprawy, pomimo funkcjonowania obecnych uwarunkowań prawnych, które nie ułatwiają tego typu interwencji. Na terenach podmiejskich procesy urbanizacyjne powinny być kierunkowane tak, aby samochód

osobowy nie był najatrakcyjniejszym (a czasami wręcz jedynym) możliwym środkiem transportu. Rozwój zabudowy powinien odbywać się według idei *Transit Oriented Development*, czyli koncepcji zakładającej rozwój zabudowy w oparciu o wysoką dostępność transportu zbiorowego, dzięki wysokiej koncentracji zabudowy wokół węzła komunikacyjnego. Jednocześnie należy wprowadzać strefy ciszy urbanizacyjnej charakteryzujące się zakazem zabudowy, tak aby powstrzymać dalsze kosztowne rozlewanie się zabudowy.

Cel główny 3

Współpraca instytucjonalna

Nadrzędnym zadaniem jest stworzenie efektywnego systemu zarządzania rozwojem obszaru funkcjonalnego Ostródy. Podstawowymi dziedzinami wymagającymi unormowania są planowanie transportowe i planowanie przestrzenne, które powinny być ze sobą ściśle zintegrowane. Ukształtowanie odpowiedniego modelu zarządzania tymi wyzwaniami powinno przebiegać w taki sposób, aby nowo powstałe instytucje lub rozbudowane komórki organizacyjne lidera, czyli Miasta Ostródy, miały jasno zdefiniowany zakres kompetencyjny, a ponadto miały charakter koordynacyjny dla ukierunkowania procesów rozwojowych w poszczególnych samorządach obszaru funkcjonalnego. Inna forma współpracy instytucjonalnej może być oparta na tworzeniu lokalnie współpracujących związków, np. transportowych.

Ostatecznie jednak przyjęty model współpracy na poziomie obszaru funkcjonalnego powinien zależeć od zakresu przekazanych kompetencji przez samorządy tworzące obszar funkcjonalny Ostródy; wola współpracy ma bowiem charakter dobrowolny, a jej celem jest poprawa świadczenia usług w ściśle określonych aspektach. A zatem struktury zarządzania częściowo powinny mieć charakter parasolowy, ale także pewną autonomię sprawczą w zakresie realizacji wspólnie uzgodnionego kierunku rozwoju. Tak więc część parasolowa struktur pełniłaby rolę przewodnika dla decydentów, organizatorów i realizatorów usług w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego, a część realizacyjna skutecznie wykonywałaby zadania kluczowe dla powodzenia integracji polityki przestrzennej i transportowej.

Niewątpliwie jednym z pierwszych tego typu zadań powinno być stworzenie pożądanego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru funkcjonalnego Ostródy, w oparciu o który będzie możliwe zaprojektowanie całego systemu transportowego w myśl zasad zrównoważonej mobilności. Szczególnie istotnym wyzwaniem będzie także koordynacja zarządzania infrastrukturą i usługami znajdujących się w kompetencjach różnych zarządców. Należy tu wykorzystać dotychczasowe doświadczenia instytucjonalne (lokalne oraz krajowe) związane z wypracowywaniem i wdrażaniem unikatowych rozwiązań z zakresu mobilności, a także skutecznie interweniować na poziomie centralnym w zakresie zabiegania o duże inwestycje infrastrukturalne, które skutecznie mogą wspomóc wdrażanie zrównoważonej mobilności na terenie całego obszaru funkcjonalnego Ostródy.

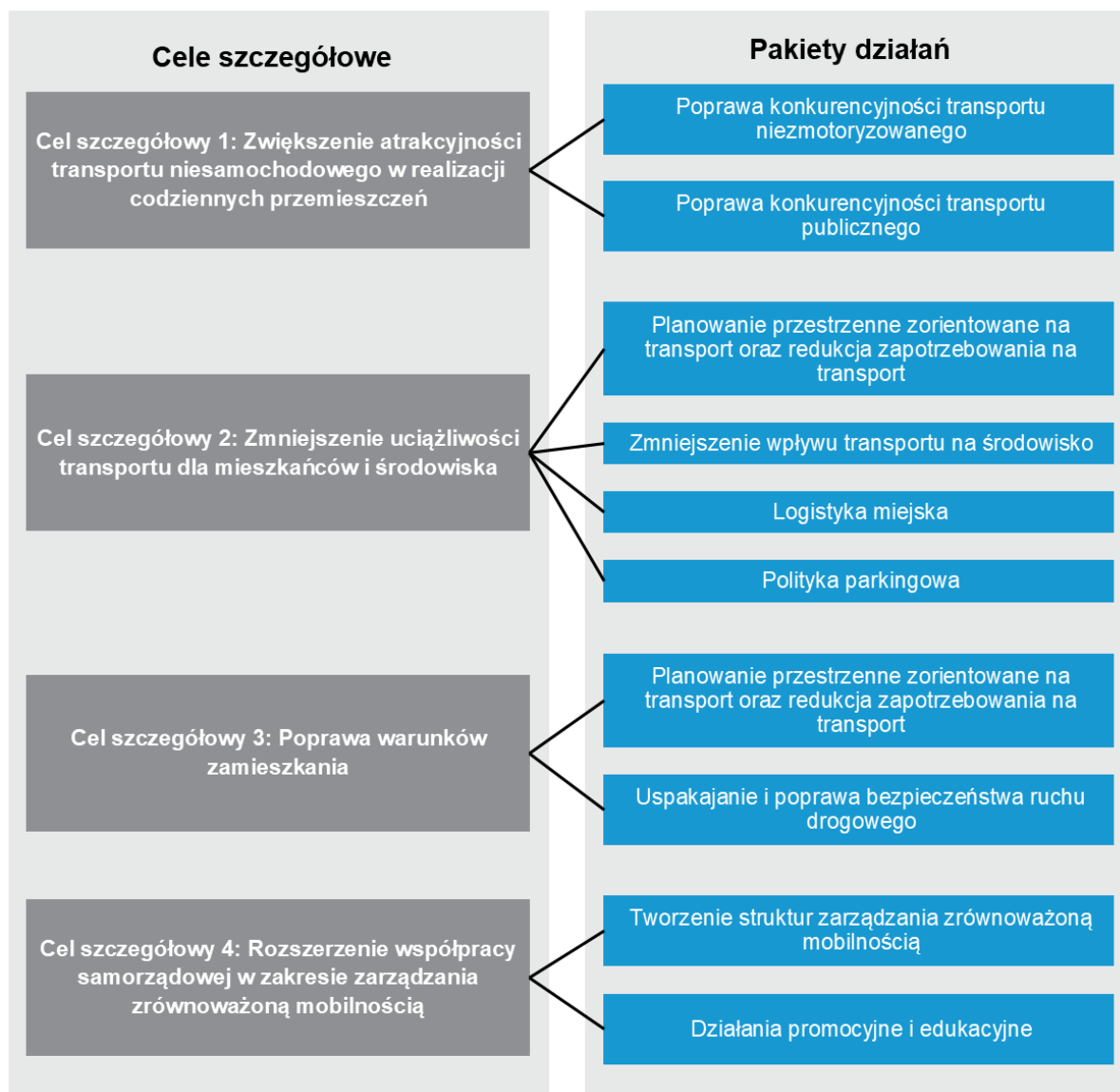
6.2. Cele szczegółowe wraz z pakietami działań

Rozwinięciem celów głównych są cele szczegółowe, do których przypisane zostały tzw. pakiety działań. Cele szczegółowe bezpośrednio odnoszą się do kształtowania zrównoważonej mobilności w sposób interdyscyplinarny – łączący kwestie związane transportem i planowaniem przestrzennym,

a więc z jednej strony zapewniający rozwój alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a z drugiej strony tworzenie obszarów o wysokiej jakości życia.

Do każdego z celów szczegółowych przypisano odpowiednie pakiety działań (rysunek 6.2.). Dla każdego z nich dokonano priorytetyzacji w oparciu o wnioski wynikające z uprzednio dokonanych analiz. Przyjęta priorytetyzacja służy wzrostowi jakości życia mieszkańców, poprzez ukierunkowanie na poprawę dostępności, zapewnienie bezpieczeństwa i równości społecznej, a także troskę o środowisko.

Rysunek 6.2. Cele szczegółowe wraz z przypisanymi pakietami działań



źródło: opracowanie własne

Poniżej dokonano charakterystyki projektów, przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych pakietów działań. Dla wybranych pakietów działań zostały wyszczególnione specyficzne typy projektów w podziale na 3 obszary interwencji:

- obszar funkcjonalny Ostródy (jako całość);
- rdzeń – miasto Ostróda;
- pierścień i miasto satelickie – Szafranki, Tyrowo, Kajkowo, Międzyzlesie, Warlity, Wałdowo, Górka, Worniny, Morliny, Ornowo, Brzydowo, Kraplewo, Lichtajny, Grabin, Idzbark, Zwierzewo, Lubajny, Miłomłyn.

Może zdarzyć się, że niektóre ze wskazanych obszarów działania będą zbyt dużym ciężarem finansowym oraz wykraczać będą poza kompetencyjne samorządów tworzących obszar funkcjonalny, stąd też pod częścią pakietów działań wskazano interesariuszy zewnętrznych, których wsparcie i współpraca są konieczne do osiągnięcia zakładanych celów. W ramach współpracy z interesariuszami zewnętrznymi należy wpływać na kształt realizowanych projektów, tak aby wspomagały tworzenie w obszarze Ostródy środowiska charakteryzującego się zrównoważoną mobilnością. Należy podkreślić, iż pakiety działań są w pełni zbieżne z założeniami i celami dokumentów na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym.

Pakiet działań:

Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego



Kluczem dla komfortowych przemieszczeń niezmotoryzowanych jest stworzenie w całym obszarze funkcjonalnym bezpiecznej, spójnej i ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla cyklistów, sieć dróg rowerowych powinna być kształtowana według jednolitych standardów wraz z księgą identyfikacji wizualnej, a nowe odcinki powinny doprowadzać do osiągnięcia jak największego poziomu spójności sieci w całym obszarze, tak aby podróże rowerem stały się realną alternatywą dla krótkich podróży samochodem osobowym. Należałoby więc w pierwszej kolejności rozszerzyć koncepcję podstawowej sieci dróg rowerowych o powiązania z trasami wyższego rzędu (międzynarodowymi i krajowymi).

Za nadrzędny kierunek rozwoju systemu rowerowego należy uznać zapewnienie spójności dróg rowerowych w Ostródzie oraz powiązanie z miejscowościami sąsiednimi, które stanowią istotne centra lokalne. W celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa infrastruktura rowerowa – tam, gdzie to możliwe – powinna być odseparowana od ruchu pojazdów samochodowych. Realizacja sieci tras rowerowych w obszarze funkcjonalnym Ostródy jest kluczowa dla promowania ruchu rowerowego oraz zwiększenia jego udziału w podziale zadań przewozowych.

Istotne dla poprawy warunków ruchu rowerowego jest także tworzenie bezpiecznych tras rowerowych-dojazdowych do placówek oświatowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy oraz punktów wymiany pasażerów. Promocja ruchu rowerowego powinna wiązać się również z organizowaniem parkingów Bike&Ride lub innych miejsc postojowych umożliwiających bezpieczne pozostawienie roweru. W kluczowych lokalizacjach powinny zostać wykonane formy zadaszanej (a nawet zamykanej – np. w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych), w pozostałych zaś w formie stojaków rowerowych.

Jeśli chodzi o przemieszczenia piesze, to poprawa lub uzupełnienie infrastruktury są tylko jednymi z wielu obszarów wymagających zmian. Dla zapewnienia bezpieczeństwa podróży pieszych wymaga się właściwego oświetlenia ciągów pieszych, bieżącego utrzymania i odśnieżania w porze zimowej,

ograniczenia zagrożenia ze strony rowerzystów (preferowane jest rozdzielenie ruchu rowerowego od ruchu pieszego) oraz kierujących samochodami (poprzez uniemożliwienie parkowania na chodnikach oraz rygorystyczne egzekwowanie przepisów). Ponadto dla zagwarantowania komfortu ważne jest ustanowienie miejsc odpoczynku na trasie (np. ławki, zielone nasadzenia).

Zarówno na etapie budowy nowej oraz przebudowy istniejącej infrastruktury dedykowanej pieszym i rowerzystom powinno uwzględniać się zasady uniwersalnego projektowania, zakładające powstanie infrastruktury liniowej i punktowej, służącej jak największej liczbie osób, w tym seniorom, matkom i ojcom z wózkami dziecięcymi, osobom niepełnosprawnym.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ opracowanie schematu dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym ▪ wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego, a w okresie przejściowym – stosowanie dokumentów takich jak np. <i>Wytoczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego</i> ▪ zapewnienie właściwej organizacji ruchu rowerowego ▪ zarządzanie ruchem drogowym w sposób uwzględniający potrzeby pieszych i rowerzystów ▪ montaż urządzeń wspomagających ruch pieszego (schody, windy) ▪ likwidacja barier architektonicznych i nieodpowiednich szerokości ▪ zapewnienie oświetlenia ciągów pieszych i rowerowych ▪ obniżanie krawężników i wnoszenie przejść do poziomu chodnika
rdzeń	▪ budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych ▪ budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miasta ▪ przebudowa dróg w centrum z uwzględnieniem potrzeb ruchu niezmotoryzowanego ▪ powołanie oficera rowerowego
pierścień i miasto satelickie	▪ budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu, centrów lokalnych i Ostródy
Interesariusze zewnętrzni:	▪ <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> ▪ <i>Zarząd Dróg Wojewódzkich</i> ▪ <i>Zarząd Dróg Powiatowych</i>

Pakiet działań:

Poprawa konkurencyjności transportu publicznego



Liczba pojazdów osobowych poruszających się codziennie po drogach Ostródy stwarza – oprócz znacznego ruchu kołowego – istotne straty czasu osób korzystających ze zmotoryzowanych przemieszczeń indywidualnych oraz zbiorowych. W związku z tym bardzo ważne jest zapewnienie sprawnego transportu zbiorowego (i konkurencyjnego w stosunku do transportu indywidualnego) w całym obszarze, tak aby zachęcić jak największe grono mieszkańców do wyboru komunikacji

publicznej. Wymaga to podjęcia działań w celu wypracowania odpowiedniej formy współpracy między jednostkami samorządowymi tworzącymi obszar funkcjonalny w zakresie pożądanego kształtu komunikacji publicznej.

U podstaw współpracy między samorządami w zakresie lokalnego transportu zbiorowego powinny leżeć kwestie optymalizacji przewozów pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. Ze względu na stosunkowo niewielki zasięg działania, kluczowym powinno być powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego, zarządzającego komunikacją w całym obszarze funkcjonalnym. Instytucja ta powinna powstać w wyniku porozumienia zawartego między Gminą Miejską Ostróda i pozostałymi gminami przy wykorzystaniu dotychczasowych doświadczeń, np. wcześniejszych umów zawieranych pomiędzy Gminą Miejską Ostróda i Gminą Ostróda.

Organizacja transportu publicznego przez jeden podmiot powinna prowadzić do:

- klarownych rozliczeń finansowych gmin z wydatków ponoszonych na transport zbiorowy;
- zapewnienia jednolitego standardu świadczonych usług (np. projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, wyposażenia pojazdów wykorzystywanych w transporcie zbiorowym, jednolitej identyfikacji wizualnej);
- wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej;
- wypracowania zadawalającej dla mieszkańców siatki połączeń, w tym zapewnienia obsługi obszarów obecnie wykluczonych komunikacyjnie;
- poprawy dostępności do transportu zbiorowego;
- dostosowania rozkładów jazdy, w szczególności godzin odjazdów, częstotliwości kursowania, przebiegów tras do potrzeb różnych grup pasażerów (nie tylko uczniów, ale także osób pracujących, seniorów, itp.);
- skoordynowania rozkładów jazdy różnych przewoźników;
- wdrożenia rozwiązań teleinformatycznych ułatwiających korzystanie z transportu zbiorowego (System Informacji Pasażerskiej);
- poprawy komfortu podróżowania w wyniku eksploatacji pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych, niskopodłogowych (dostosowanych do przewozu osób o ograniczonej mobilności), klimatyzowanych, wyposażonych w szereg systemów bezpieczeństwa i monitoring przestrzeni pasażerskiej;
- zapewnienia uregulowania rynku usług transportu publicznego oraz zwiększenia jego konkurencyjności i elastyczności.

W przypadku gmin, które z uwagi na swoją sytuację finansową nie są w stanie ponosić nakładów na lokalny transport zbiorowy, a także podejmować współpracy z innymi samorządami na rzecz organizowania aglomeracyjnej komunikacji zbiorowej, przynajmniej częściowym rozwiązaniem powinno być przekształcanie zamkniętych przewozów szkolnych w przewozy o charakterze otwartym. Ze względów finansowych nie należy również wykluczać dotychczasowego modelu, opartego na organizacji komunikacji autobusowej przez gminy samodzielnie.

W przyszłości niezbędnym warunkiem poprawy konkurencyjności transportu publicznego będzie dokonanie zmian w cechach świadczonych usług, w szczególności dotyczących zintegrowania różnych form mobilności na platformach cyfrowych. Zabieg ten będzie miał na celu umożliwienie użytkownikom dokonania wyboru w zakresie optymalnych sposobów podróżowania, czyli stworzenia konkurencji dla przejazdów własnymi samochodami. Chodzi tu o udostępnienie użytkownikom możliwości jednoczesnego planowania, rezerwowania i opłacania wielu rodzajów usług mobilnościowych przy wykorzystaniu jednego kanału (tzw. *Mobility-as-a-Service* – MaaS; mobilność jako usługa). Usługami, o których mowa powyżej, mogą być różne formy transportu zbiorowego, taksówki, wynajem samochodów, przejazdy na żądanie itp.

Popularyzacja komunikacji zbiorowej powinna iść w parze z ograniczeniem motoryzacji indywidualnej. Oznacza to podjęcie działań (także niskobudżetowych) zmniejszających konieczność przejazdów samochodowych. Przykładami przedsięwzięć, o których mowa mogą być np. nadawanie priorytetu komunikacji publicznej, ograniczenie ruchu samochodowego, zmiana charakteru ulic (wyłączenie z ruchu wybranych ulic, przekształcenie ulic w deptaki), zmniejszenie liczby pasów na jezdni lub liczby miejsc postojowych.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	- utworzenie sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania), dostosowanej do potrzeb pasażerów - rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej - weryfikacja lokalizacji przystanków komunikacyjnych - optymalizacja kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej - wprowadzenie rozwiązań umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym – otwarcie danych transportowych - rozwój usług MaaS
rdzeń	- rozwój Systemów Informacji Pasażerskiej - wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny - eksploatacja taboru przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności - optymalizacja wielkości taboru wykorzystywanego w przewozach pasażerskich

Interesariusze zewnętrzni:	Starostwo Powiatowe w Ostródzie
----------------------------	---

Pakiet działań:

Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport



Z planowaniem przestrzennym zorientowanym na transport wiąże się konieczność zapewnienia samowystarczalności obszarów, której istotą jest lepsze zbilansowanie miejsc pracy, miejsc usług, a także miejsc zamieszkania w ujęciu lokalnym. Pociąga to za sobą konieczność opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego dla całego obszaru funkcjonalnego, wskazującego lokalizację i sposób zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności. Celem takiego postępowania jest takie ukształtowanie systemów transportowego i osadniczego, aby jednostki osadnicze były kompletnie wykształcone, a przez to powiązane z centrami lokalnymi.

Dla zapewnienia wysokiej jakości życia, rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej powinien odbywać się w otoczeniu istniejącego, sprawnego systemu transportowego. Jest to bezpośrednie odniesienie do koncepcji *Transit Oriented Development*, zakładającej rozwój obszarów znajdujących się w pobliżu węzłów transportu publicznego w kierunku średnio i wysoko zagęszczonej zabudowy mieszkalnej i biurowej, wyposażonej w najważniejsze usługi (zdrowotne, administracyjne, edukacyjne, handlowe) oraz miejsca zatrudnienia, co ma determinować wybór transportu zbiorowego.

Drugim postulatem koniecznym do stworzenia obszarów samowystarczalnych jest lokowanie zabudowy mieszkaniowej w sposób zwarty, zapewniający komfort pieszym (poprzez wprowadzenie rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, np. zamykanie ulic dla pojazdów mechanicznych, wydzielanie nowych pasów dla pieszych, ograniczenia prędkości, tworzenie przestrzeni współdzielonych), zgodnie z ideą miasta piętnastominutowego. Podejście to warunkuje konieczność decentralizacji życia i usług, tak by mieszkańcy mogli zaspokoić codzienne potrzeby w najbliższej okolicy. Należy przy tym zauważyć, że koncepcja miasta piętnastominutowego jest również korzystna z powodów ekologicznych i zdrowotnych – bliski dostęp do wielu celów podróży skłania do rezygnacji z wykorzystywania samochodów na rzecz np. rowerów lub spacerów, co ma pozytywny wpływ na środowisko i samopoczucie mieszkańców, a to z kolei wpisuje się w działania uzupełniające w zakresie redukcji zapotrzebowania na transport indywidualny.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego ▪ ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży (zabudowa powinna powstawać w komfortowym zasięgu pieszym, w sposób zwarty i zgodnie z ideą miasta piętnastominutowego) ▪ kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu ▪ kształtowanie przestrzeni ulicznej i wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, ukierunkowanych na zapewnienie priorytetu dla podróży wykonywanych komunikacją zbiorową, przemieszczeń pieszych i przejazdów rowerowych w rejonie centrum i na obszarach zwartej zabudowy ▪ rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych ▪ rezerwacja miejsca na zabudowę usługowo-handlową ▪ planowanie połączeń drogowych w sposób umożliwiający dojazd z wielu kierunków

Pakiet działań:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko



Głównym kierunkiem służącym dla zmniejszenia wpływu transportu na środowisko jest rozwój elektromobilności. Zastępowanie pojazdów spalinowych ich elektrycznymi odpowiednikami jest rozwiązaniem pożądanym, jako że silniki elektryczne coraz częściej wykorzystują odnawialne źródła energii, a cykl ich pracy nie prowadzi do powstawania toksycznych związków, jak w przypadku silników spalinowych.

W przewozach pasażerskich ważne jest promowanie eksploatacji nisko- lub zeroemisyjnych środków transportu. Niskoemisyjny transport miejski pełni ważną rolę w transformacji miast w kierunku „inteligentnych” ośrodków postępujących zgodnie z nurtem nowych uwarunkowań środowiskowych. Promocja elektromobilności w transporcie zbiorowym, oprócz wdrożenia nisko- lub zeroemisyjnego

taboru, powinna obejmować także budowę lub przebudowę infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii) czy też budowę lub przebudowę infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.

Uzupełnieniem przyjaznych dla środowiska środków transportu do przewozu osób powinny być niskoemisyjne taksówki i pojazdy udostępniane na zasadzie wynajmu. W tym celu należy podjąć w przyszłości działania na rzecz wykształcenia wysoko rozwiniętej sieci punktów ładowania. Kształt tej sieci nie powinien być dowolny lecz uwzględniać również potrzeby użytkowników indywidualnych, uwarunkowane czasem, jaki w danych warunkach są w stanie poświęcić na ładowanie baterii. Oczekuje się obecności stacji ładowania w szczególności w sąsiedztwie: placówek handlowych, urzędów, obiektów służących rozrywce i kulturze, dużych zakładów pracy, osiedli mieszkaniowych.

Oprócz przewozów pasażerskich nisko- i zeroemisyjne środki transportu powinny być wykorzystywane do realizacji zadań własnych gminy. Mowa tu np. o stopniowej elektryfikacji floty pojazdów Urzędu Miasta, jednostek budżetowych, samorządowych zakładów budżetowych, straży miejskiej itp.

Innym kierunkiem ograniczenia skutków zmian klimatu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych jest uzupełnianie istniejącej i budowanej infrastruktury drogowej o składniki błękitno-zielonej infrastruktury, czyli elementy służące powierzchniowemu zagospodarowaniu wód opadowych takie jak np. stawy retencyjne, niecki i rowy bioretencyjne, ogrody deszczowe w pojemnikach, zielone przystanki, zielone dachy, zielone fasady i ściany, nawierzchnie przepuszczalne (np. betony porowate, kostki układane w większych odstępach, powierzchnie ażurowe klinkierowe, żwir). Wdrożenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury może prowadzić do osiągnięcia licznych korzyści społecznych, ekonomicznych i środowiskowych.

W warunkach Ostródy wymierne korzyści dla redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko miałyby ograniczenie ruchu pojazdów lub przeniesienie ruchu pojazdów z miejsc, w których generowane są najwyższe lokalne emisje zanieczyszczeń i hałas. Właściwe zarządzanie ruchem drogowym w obszarze funkcjonalnym Ostródy powinno obejmować wyprowadzanie ruchu ciężkiego z obszarów najgęściej zaludnionych na obwodnice i trasy średnicowe. Należy również ograniczać ruch pojazdów indywidualnych w centralnych częściach miejscowości (np. wprowadzając strefy ruchu uspokojonego, opłaty za parkowanie). Równolegle należy wdrażać rozwiązania ograniczające narażenie na hałas i zanieczyszczenia (takie jak ekrany akustyczne, tzw. ciche nawierzchnie, wały ziemne, pasy zieleni izolacyjnej, oddzielanie terenów mieszkalnych od dróg).

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	- promowanie wykorzystywania w przewozach pasażerskich nisko- i zeroemisyjnego taboru - promowanie nisko- i zeroemisyjnej floty pojazdów do realizacji zadań własnych gminy - wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych lub wykorzystujących paliwa alternatywne - budowa sieci ładowania samochodów elektrycznych - budowa stacji tankowania wodorem - wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej - właściwe zarządzanie ruchem drogowym (ograniczenie ruchu pojazdów, przeniesienie ruchu pojazdów z miejsc degradowanych, wprowadzanie stref ruchu uspokojonego)

	- wprowadzanie rozwiązań technicznych zmniejszających narażenie na zanieczyszczenia powietrza i hałas - rewitalizacja obszarów zdegradowanych w przestrzeni publicznej
--	---

Pakiet działań:

Logistyka miejska



Głównym obszarem zmian w zakresie logistyki miejskiej powinno być tworzenie warunków dla bezpiecznej i przyjaznej środowisku dystrybucji przesyłek kurierskich, towarów i logistyki cargo na obszarach o gęstym zaludnieniu. Celem rozwoju tej dziedziny powinno być skrócenie czasu oczekiwania na dostarczenie lub odbiór ładunku, a także skrócenie dystansu koniecznego do pokonania do punktu odbioru lub nadania. Zmiany powinny dotyczyć organizacji ruchu w celu ułatwienia poruszania się pojazdów dostawczych i samochodów kurierskich. W centrum Ostródy, które cechuje się znacznie ograniczoną przestrzenią należy promować dostarczanie towarów alternatywnymi metodami, np. przy wykorzystaniu rowerów typu „cargo”. Rozwiązanie to sprawdza się na krótkich dystansach (w promieniu ok. 3 km) przy dostarczaniu przesyłek o niewielkich gabarytach i umiarkowanej wadze (w przypadku rowerów ze wspomaganie elektrycznym nawet powyżej 100 kg).

Istotne jest także wdrożenie rozwiązań ograniczających uciążliwość logistyki i przejazdu pojazdów kurierskich przez tereny mieszkaniowe w sposób niekontrolowany. W centrum Ostródy należy rozważyć wydzielenie dedykowanych miejsc krótkotrwałego postoju dla dostawców towarów i kurierów. Liczba takich miejsc musi być tak dobrana oraz rozplanowana, aby ci nie mieli pokusy pozostawiania pojazdów w innych miejscach. Zalecane jest przy tym wskazanie rekomendacji dla lokalizacji centrów logistycznych i kurierskich, które potencjalnie wpływałyby niekorzystnie, np. na tereny mieszkaniowe, chociażby ze względu na obciążenie komunikacyjne.

Obszar	Rekomendacje
rdzeń	- wskazanie rekomendacji dla lokalizacji centrów logistycznych i kurierskich - przyjęcie rozwiązań ograniczających uciążliwość logistyki i przejazdów kurierskich przez tereny mieszkaniowe i centrum Ostródy - promocja dostawy niesamochodowymi środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obrębie pierwszej i ostatniej mili - opracowanie zasad dostaw na terenie miasta, w szczególności w centrum

Pakiet działań:

Polityka parkingowa



Rosnący popyt na miejsca parkingowe rodzi wiele problemów: pogorszenie warunków parkowania, wydłużenie czasu potrzebnego na znalezienie wolnego miejsca, parkowanie w miejscach niedozwolonych, szereg uciążliwości dla mieszkańców i innych uczestników ruchu drogowego. Wyjściem z impasu jest odpowiednio ukształtowana polityka parkingowa, wykorzystująca odpowiednie narzędzia organizacyjno-prawne.

Na obszarach cechujących się stale niedoborem miejsc postojowych, w celu zwiększenia rotacji pojazdów samochodowych, a także umożliwienia korzystania z miejsc postojowych większej liczbie osób przez krótszy czas, rekomendowane jest utworzenie jednej z trzech stref (wybór odpowiedniej powinien być poprzedzony szczegółowymi analizami):

- strefa płatnego parkowania – na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej;
- strefa ograniczonego ruchu – na obszarach, na których pożądanym jest zachowanie preferencyjnych warunków dla mieszkańców;
- strefa ulic wyłączonych z ruchu – na obszarach, w których zasadne jest całkowite „oddanie” ulic niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu.

Rozwiązaniem pożądanym w warunkach Ostródy jest również wyznaczenie miejsc do postoju samochodu na krótki czas (nie dłuższy niż 5 minut, rekomendowane 1-2 minuty), działających w formule parkingów Kiss&Ride i przeznaczonych wyłącznie do wysadzenia z pojazdu pasażera. Oferta powinna być skierowana do tych, którzy podwożą/odwożą osoby planujące kontynuować dalszą podróż środkiem transportu zbiorowego lub wysadzają pasażerów w pobliżu ich miejsca docelowego. Stąd też ewentualnymi lokalizacjami dla takich parkingów mogą być miejsca pełniące funkcje przesiadkowe (np. wykorzystywany przez komunikację dalekobieżną przystanek na ul. Grunwaldzkiej w Ostródzie), dworzec kolejowy, główne przystanki komunikacji miejskiej, placówki oświatowe.

W ramach polityki parkingowej rekomenduje się uporządkowanie parkowania, czyli wyeliminowanie postojów pojazdów samochodowych w przypadkowych miejscach. Proces ten odbywa się często z naruszeniem przepisów i przyczynia się do obniżenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych i rowerzystów. Dodatkowo należy przeprowadzić racjonalizację usytuowania stanowisk parkingowych i zlikwidować te, które utrudniają przemieszczania piesze i rowerowe lub negatywnie oddziałują na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ważnym elementem polityki parkingowej powinno być rozszerzenie sieci parkingów działających w formule Park&Ride na terenie całego obszaru (ale nie muszą być *stricto* włączone w ten system). Takie niewielkie parkingi (o pojemności kilku miejsc postojowych) powinny funkcjonować w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych, np. przy przystanku kolejowego w Lubajnach, a docelowo także poza obszarem funkcjonalnym w pobliżu stacji Samborowo i Stare Jabłonki.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ wyeliminowanie postojów pojazdów w przypadkowych miejscach

	- egzekwowanie przepisów ruchu drogowego - budowa miejsc postojowych działających w formule Park&Ride w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych
rdzeń	- analiza zasadności utworzenia strefy płatnego parkowania, strefy ograniczonego ruchu oraz strefy ulic wyłączonych z ruchu - utworzenie parkingów Kiss&Ride - racjonalizacja stanowisk parkingowych - likwidacja stanowisk parkingowych kolidujących z ruchem pieszym lub rowerowym
Interesariusze zewnętrzni:	- PKP Polskie Linie Kolejowe - PKP S.A. - Zarząd Dróg Powiatowych

Pakiet działań:

Uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego



Odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego jest niezbędne dla poprawy komfortu przemieszczania w obszarze funkcjonalnym Ostródy. W ramach tego zadania należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia ruchu samochodowego lub przynajmniej zminimalizowania jego uciążliwości. Wymaga to wdrożenia szeregu działań związanych z szeroko pojętą kameralizacją sieci drogowej, np. tworzenie stref pieszych w centrach miejscowości z zakazem poruszania się samochodów, tworzenie stref Tempo 30, wprowadzanie stref woonef (czyli przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców, która godzi interesy wielu użytkowników – w strefie tej likwidacji ulega sztywny podział na jezdnię i chodnik). Realizacja tych zadań nie powinna jedynie ograniczyć dostępności do stref śródmiejskich, ale także poprawić komfort i bezpieczeństwo osób poruszających się pieszo, rowerem lub przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej. Wybór dedykowanych rozwiązań musi uwzględniać typ struktury urbanistycznej (osiedle, miasto, wieś), co podyktowane jest odmienną specyfiką przemieszczania się, potokami ruchu, rodzajem zabudowy.

Wszelkie działania inwestycyjne zmierzające na uspokojenia ruchu na sieci drogowej powinny uwzględniać maksymalizację użyteczności dla mieszkańców. Oznacza to zredukowanie natężenia ruchu przy jednoczesnym zabezpieczeniu lokalnej gospodarki – wszelkie dokonane zmiany nie powinny ograniczać możliwości dotarcia do terenów inwestycyjnych, lecz zwiększać ich dostępność.

Z uspakajaniem ruchu drogowego nierozdzielnie związane jest zagadnienie poprawy bezpieczeństwa. W ramach działań w tym obszarze należy przeprowadzić audyt „czarnych punktów”, dążyć do minimalizacji liczby wypadków w najbardziej niebezpiecznych miejscach oraz doprowadzić do przebudowy takich miejsc. Ważny jest także rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”, obejmującej m.in. bezpieczne dojścia do przystanków transportu publicznego.

Kluczowymi działaniami z zakresu poprawy bezpieczeństwa w każdej gałęzi mobilności powinny być:

- wdrożenie standardów bezpieczeństwa, które przyczynią się do wyeliminowania największych zagrożeń w ruchu drogowym;

- kształtowanie bezpiecznych dróg i otoczenia (np. rozdzielanie jezdni, bezkonfliktowe skrzyżowania, stosowanie bezpiecznych skarp rowów, stosowanie bezpiecznych urządzeń odwodnienia, usuwanie niebezpiecznych obiektów);
- rozwój systemów odpowiedzialnych za zarządzaniem bezpieczeństwem;
- kształtowanie świadomych zachowań wśród wszystkich uczestników ruchu drogowego (np. edukacja dzieci, młodzieży i osób starszych, podnoszenie umiejętności kierowców z zakresie bezpiecznej jazdy, popularyzacja zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym i ratownictwa drogowego);
- egzekwowanie przestrzegania ustanowionych reguł i przepisów oraz surowych konsekwencji ich łamania.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ przebudowa miejsc niebezpiecznych ▪ audyt „czarnych punktów” ▪ uspokajanie ruchu drogowego za pomocą narzędzi organizacyjnych oraz elementów fizycznych ▪ stosowanie rozwiązań zwiększających widoczność w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów ▪ lokalne uspokajanie ruchu ▪ poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych ▪ działania edukacyjne dla ogółu mieszkańców z zakresu bezpiecznego poruszania się po mieście
rdzeń	▪ wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej ▪ tworzenie stref „Tempo 30” i woonerf
pierścień i miasto satelickie	▪ tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych do miejsc koncentracji usług oraz obiektów użyteczności publicznej ▪ infrastruktura „pierwszej i ostatniej mili”
Interesariusze zewnętrzni:	▪ <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> ▪ <i>Starostwo Powiatowe w Ostródzie</i> ▪ <i>Zarząd Dróg Powiatowych</i>

Pakiet działań:

Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością



Wysiłki zmierzające do spójnego zarządzania różnymi elementami systemu mobilności w obszarze funkcjonalnym Ostródy powinny być prowadzone poprzez wyspecjalizowane struktury zajmujące się zrównoważoną mobilnością. U podstaw ich działania powinny leżeć kwestie dotyczące zarówno polityki przestrzennej, jak i polityki transportowej – zarządzania transportem zbiorowym i komunikacją w ogóle.

Zalecana jest hybrydowa integracja zarządzania wskazanymi obszarami poprzez utworzenie struktur o charakterze parasolowym z pozostawieniem pewnego marginesu niezależności w jasno określonym obszarze kształtowania polityki przestrzennej i transportowej. Rzeczone struktury można utworzyć na różne sposoby, np. powołując:

- zespoły w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujące ze sobą w zakresie planowania i zarządzania transportem zbiorowym, czy też zarządzania przestrzenią publiczną i bezpieczeństwem,
- związek mogący formalizować współpracę jednostek tworzących obszar funkcjonalny w określonej dziedzinie lub przekazując kompetencje (a także środki finansowe) przez jednostki samorządu terytorialnego podmiotowi powołanemu przez lidera (Ostródę) na rzecz realizowania konkretnych zadań.

W szczególności to drugie rozwiązanie wymaga zachowania stabilności finansowania powstałych struktur oraz zrównoważonego budżetu. Zakres odpowiedzialności powstałej jednostki musi być akceptowalny przez wszystkie podmioty współpracujące w ramach obszaru funkcjonalnego. Natomiast rodzaj przekazanych zadań może być różny – od kilku wybranych do nawet obejmujących cały zakres odpowiedzialności jednostek samorządowych (w tym przypadku nie nastąpi jednak pozbawienie jednostek samorządowych administracyjnej działalności na swoim obszarze).

Za nadrzędne cele powstałej struktury (struktur) należy przyjąć:

- zapewnienie sprawnego i zintegrowanego systemu transportowego;
- dążenie do ograniczenia potrzeby podróżowania i rozlewania zabudowy poprzez odpowiednie zagospodarowanie obszarów zurbanizowanych;
- dążenie do poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ ukształtowanie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną i transportową ▪ powołanie ściśle współpracujących ze sobą zespołów w poszczególnych jednostkach samorządowych ▪ koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego
Interesariusze zewnętrzeni:	▪ <i>Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego</i> ▪ <i>Starostwo Powiatowe w Ostródzie</i> ▪ <i>Gminy obszaru funkcjonalnego</i>

Pakiet działań:

Działania promocyjne i edukacyjne



Czynnikiem niezbędnym dla powodzenia zmiany w zakresie zrównoważonej mobilności jest rzetelne i zrozumiałe informowanie społeczności zamieszkującej obszar funkcjonalny Ostródy na temat przyjętych do realizacji projektów. W związku z tym istnieje potrzeba wdrożenia spójnej polityki informacyjnej na temat pozytywnych aspektów prowadzonych przedsięwzięć. Włączenie ogółu mieszkańców w tematykę zrównoważonej mobilności powinno odbywać się na wiele sposobów, np. w formie zintegrowanych strategii informacyjnych, kampanii informacyjno-marketingowych dotyczących realizowanych projektów, imprez i wydarzeń podkreślających zalety i wizerunek transportu zbiorowego, wydarzeń publicznych (np. dni bez samochodu), działań lojalnościowych, szkoleń i platform e-learningowych, reklamy w mediach. Wszystkie te przedsięwzięcia rodzą konieczność połączenia

wysiłków samorządów, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych. Ważne jest również doskonalenie umiejętności pracowników administracji samorządowej w sferze zmian i trendów zachodzących np. w transporcie i planowaniu przestrzennym.

Mając na uwadze stosunkowo długi horyzont czasowy zarezerwowany na realizację celów szczegółowych, sprawne planowanie zrównoważonej mobilności w skali całego obszaru musi uwzględniać cykliczny przegląd, monitoring efektywności podejmowanych działań i ewaluację. Skuteczne wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wymusza stosowania odpowiednio dobranych mechanizmów monitorowania procesów rozwoju. Szczególną rolę pełnić powinny więc:

- w przypadku zjawisk i procesów dotyczących zagospodarowania przestrzennego – analizy danych geoprzestrzennych;
- w przypadku ogólnych zjawisk i procesów zachodzących w transporcie na terenie obszaru funkcjonalnego Ostródy – analizy danych zastanych;
- w przypadku zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców – cykliczne badania oparte na kwestionariuszach.

Obszar	Rekomendacje
obszar funkcjonalny Ostródy	▪ przygotowanie spójnej koncepcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej działań na rzecz zrównoważonej mobilności ▪ monitorowanie procesów rozwoju
<i>Interesariusze zewnętrzni:</i>	▪ <i>Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego</i> ▪ <i>Starostwo Powiatowe w Ostródzie</i> ▪ <i>Główny Urząd Statystyczny</i>

7. Realizacja SUMP Ostróda





7.1. Harmonogram wdrożenia

W poniższej tabeli przedstawiono harmonogram wdrożenia pakietów działań, o których mowa w poprzedniej części dokumentu. Identyfikuje on okresy czasowe związane z planowaniem zrównoważonej mobilności w całym obszarze funkcjonalnym, a także zależności czasowe, jakie zachodzą między poszczególnymi zadaniami. Zakłada się możliwość weryfikacji każdego z zadań przewidzianych do realizacji w perspektywie 2030 r. i w przypadku pozytywnej rekomendacji – możliwość ich kontynuacji w następnych latach, również w części strategicznej (do 2037 r.). Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem daje gwarancję terminowego wdrażania zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym Ostródy.

Tabela 7.1. Harmonogram wdrożenia pakietów działań

Pakiet działań	Rok															
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego																
Poprawa konkurencyjności transportu publicznego																
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport																
Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko																
Logistyka miejska																
Polityka parkingowa																
Uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego																
Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością																
Działania promocyjne i edukacyjne																

źródło: opracowanie własne

7.2. Źródła finansowania

Warunkiem powodzenia działań w zakresie zrównoważonej mobilności jest zapewnienie stabilnego finansowania przedsięwzięć, a w szczególności pokrycia wydatków związanych z przygotowaniem projektów, kosztów eksploatacyjnych infrastruktury, pojazdów, promocji i monitorowania rezultatów wdrożonych rozwiązań. Możliwymi instrumentami finansowania zrównoważonej mobilności są:

- środki własne jednostek samorządu terytorialnego;
- środki rządowe w ramach programów krajowych;
- programy Unii Europejskiej przewidziane na lata 2021-2027 (jeśli będą dostępne);
- kredyt, leasing;
- działalność komercyjna (np. opłaty pochodzące z systemu roweru miejskiego);
- środki własne operatorów transportu zbiorowego (amortyzacja i zysk);
- partnerstwo publiczno-prywatne.

Finansowanie projektów z zakresu zrównoważonej mobilności odbywa się z reguły przy wykorzystaniu więcej niż jednego źródła finansowania. Udział poszczególnych źródeł finansowania w pokryciu kosztów zadań inwestycyjnych zdeterminowany jest przez szereg czynników, np.:

- rodzaj i stopień złożoności zadania;
- czas trwania zadania;
- możliwości finansowe jednostki samorządu terytorialnego;
- kryteria finansowe uregulowane w projektach unijnych.

Przyporządkowanie źródeł finansowania do kluczowych działań przedstawiono w tabeli 7.2.



Tabela 7.2. Relacje między zadaniami i sposobem finansowania

Pakiet działań	Obszar	Rekomendacje	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Środki UE (EFRR, FS)*	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)	Lata realizacji
Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego	obszar funkcjonalny Ostródy	Opracowanie schematu dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym	✓				2022 -2037
		Wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego, a w okresie przejściowym – stosowanie dokumentów takich jak np. Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego	✓				
		Zapewnienie właściwej organizacji ruchu rowerowego	✓				
		Zarządzanie ruchem drogowym w sposób uwzględniający potrzeby pieszych i rowerzystów	✓				
		Montaż urządzeń wspomagających ruch pieszy (schody, windy)	✓	✓	✓	✓	
		Likwidacja barier architektonicznych i nieodpowiednich szerokości	✓	✓	✓	✓	
		Zapewnienie oświetlenia ciągów pieszych i rowerowych	✓	✓	✓	✓	
		Obniżanie krawężników i wnoszenie przejść do poziomu chodnika	✓	✓	✓	✓	
	rdzeń	Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych	✓	✓	✓	✓	
		Budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miasta	✓	✓	✓	✓	
		Powołanie oficera rowerowego	✓				
	pierścień i miasto satelickie	Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu, centrów lokalnych i Ostródy	✓	✓	✓	✓	
Poprawa konkurencyjności transportu publicznego	obszar funkcjonalny Ostródy	Utworzenie sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, opartego na siatce połączeń o wysokich parametrach (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfort podróżowania), dostosowanej do potrzeb pasażerów	✓				2022 -2037
		Rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej	✓	✓	✓	✓	
		Weryfikacja lokalizacji przystanków komunikacyjnych	✓				
		Optymalizacja kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej	✓				



Pakiet działań	Obszar	Rekomendacje	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Środki UE (EFRR, FS)*	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)	Lata realizacji
	rdzeń	Wprowadzenie rozwiązań umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym – otwarcie danych transportowych	✓				
		Rozwój usług MaaS	✓	✓		✓	
		Rozwój Systemów Informacji Pasażerskiej	✓	✓	✓		
		Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny	✓	✓	✓	✓	
		Eksploracja taboru przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	✓				
		Optymalizacja wielkości taboru wykorzystywanego w przewozach pasażerskich	✓				
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport	obszar funkcjonalny Ostródy	Opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego	✓				2022 -2027
		Ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży	✓				
		Kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu	✓				
		Kształtowanie przestrzeni ulicznej i wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, ukierunkowanych na zapewnienie priorytetu dla podróży wykonywanych komunikacją zbiorową, przemieszczeń pieszych i przejazdów rowerowych w rejonie centrum i na obszarach zwartej zabudowy	✓				
		Rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych	✓				
		Rezerwacja miejsca na zabudowę usługowo-handlową	✓				
		Planowanie połączeń drogowych w sposób umożliwiający dojazd z wielu kierunków	✓				
Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	obszar funkcjonalny Ostródy	Promowanie wykorzystywania w przewozach pasażerskich nisko- i zeroemisyjnego taboru	✓				2022 -2027
		Promowanie nisko- i zeroemisyjnej floty pojazdów do realizacji zadań własnych gminy	✓				
		Wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych	✓				
		Wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej	✓	✓	✓	✓	
		Właściwe zarządzanie ruchem drogowym (ograniczenie ruchu pojazdów, przeniesienie ruchu pojazdów z miejsc degradowanych, wprowadzanie stref ruchu uspokojonego)	✓	✓	✓	✓	
		Wprowadzanie rozwiązań technicznych zmniejszających narażenie na zanieczyszczenia powietrza i hałas	✓	✓	✓	✓	
		Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w przestrzeni publicznej	✓	✓	✓	✓	



Pakiet działań	Obszar	Rekomendacje	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Środki UE (EFRR, FS)*	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)	Lata realizacji
Logistyka miejska	rdzeń	Wskazanie rekomendacji dla lokalizacji centrów logistycznych i kurierskich	✓				2022 -2030
		Przyjęcie rozwiązań ograniczających uciążliwości logistyki i przejazdów kurierskich przez tereny mieszkaniowe i centrum Ostródy	✓				
		Promocja dostawy niesamochodowymi środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obrębie pierwszej i ostatniej mili	✓	✓	✓		
		Opracowanie zasad dostaw na terenie miasta, w szczególności w centrum	✓				
Polityka parkingowa	obszar funkcjonalny Ostródy	Wyeliminowanie postojów pojazdów w przypadkowych miejscach	✓				2022 -2030
		Egzekwowanie przepisów ruchu drogowego	✓				
		Budowa miejsc postojowych działających w formule Park&Ride w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych	✓	✓	✓	✓	
	rdzeń	Analiza zasadności utworzenia strefy płatnego parkowania, strefy ograniczonego ruchu oraz strefy ulic wyłączonych z ruchu	✓	✓	✓	✓	
		Utworzenie parkingów Kiss&Ride	✓	✓	✓	✓	
		Racjonalizacja stanowisk parkingowych	✓				
		Likwidacja stanowisk parkingowych kolidujących z ruchem pieszym lub rowerowym	✓				
Uspokajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	obszar funkcjonalny Ostródy	Przebudowa miejsc niebezpiecznych	✓	✓	✓	✓	2022 -2030
		Audyt „czarnych punktów”	✓				
		Uspokajanie ruchu drogowego za pomocą narzędzi organizacyjnych oraz elementów fizycznych	✓	✓	✓		
		Stosowanie rozwiązań zwiększających widoczność w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów	✓	✓	✓		
		Lokalne uspokajanie ruchu	✓	✓	✓		
		Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych	✓	✓	✓		
		Działania edukacyjne dla ogółu mieszkańców z zakresu bezpiecznego poruszania się po mieście	✓	✓	✓		
	rdzeń	Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej	✓	✓	✓		
		Tworzenie stref „Tempo 30” i woonerf	✓	✓	✓		



Pakiet działań	Obszar	Rekomendacje	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Środki UE (EFRR, FS)*	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)	Lata realizacji
	pierścień i miasto satelickie	Tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych do miejsc koncentracji usług oraz obiektów użyteczności publicznej	✓	✓	✓		
		Infrastruktura „pierwszej i ostatniej mili”	✓	✓	✓		
Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością	obszar funkcjonalny Ostródy	Ukształtowanie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną i transportową	✓				2022 -2037
		Powołanie ściśle współpracujących ze sobą zespołów w poszczególnych jednostkach samorządowych	✓				
		Koordinacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego	✓				
Działania promocyjne i edukacyjne	obszar funkcjonalny Ostródy	Przygotowanie spójnej koncepcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej działań na rzecz zrównoważonej mobilności	✓	✓	✓		2022 -2037
		Monitorowanie procesów rozwoju	✓				

* przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027

źródło: opracowanie własne

8. Monitoring i ewaluacja



8.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników

Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez władze publiczne inicjuje proces jego wdrożenia i monitorowania. Jest to szereg czynności, które są niezbędne dla skutecznego wdrażania przedmiotowego dokumentu. Komisja Europejska komunikuje w wytycznych związanych z opracowywaniem i wdrożeniem Planu Zrównoważonej Mobilności oraz w oparciu o *Strategię zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisji Europejskiej*⁴, że proces wdrożenia Planu Mobilności powinien zawierać szereg czynności uwzględniających:

- a) zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji, w tym:
 - zarządzanie planem działania;
 - komunikację i zaangażowanie mieszkańców;
 - sprawdzenie postępów w świetle przyjętych celów;
- b) wyciągnięcie wniosków, w tym:
 - regularną aktualizację działania;
 - identyfikację nowych wyzwań dla nowych generacji Planów Mobilności;
 - ocenę sytuacji – rozumienie sukcesów i porażek.

Warto nadmienić, że nawet pomimo dobrze skonstruowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zmiany nie są osiągane automatycznie. Wymagane jest wdrożenie odpowiedniego systemu zarządzania wraz z działaniami, które będą wspomagać skuteczną realizację celów. Pakiety działań ułatwiają nadzór nad wdrażaniem oraz zarządzanie ryzykiem. Wymagana jest jednak ścisła współpraca pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za implementację oraz przekazanie dokumentu, w każdej fazie realizacji działań. Dla spójnego podejścia konieczna jest koordynacja wszystkich działań wdrożeniowych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej posiada charakter dokumentu strategicznego, dlatego zapewnia podstawy dla określonych działań, nie określając ich jednak szczegółowo. Oznacza to, że nie pokazuje dokładnego sposobu, w jaki dane działanie będzie realizowane, lecz wyznacza ogólny kierunek działań zmierzających do osiągnięcia oczekiwanych efektów.

Proces monitoringu wykorzystuje narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu;
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS;
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań;
- budżety jednostek samorządu terytorialnego, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.

Wyniki regularnego monitorowania będą opracowywane w formie raportów częściowych, których częstotliwość opracowywania będzie coroczna oraz raportów z realizacji wskaźników, sporządzanych w cyklach 3-letnich. Obydwa rodzaje raportów będą publikowane. Umożliwi to zestawienie wyników z różnych lat oraz ich wzajemne porównywanie, a także ocenę, czy wykonanie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności postępuje z zakładaną dynamiką.

Za proces monitorowania powinny być odpowiedzialne wszystkie jednostki samorządowe, które zawierają się w obszarze funkcjonalnym tworzonego dokumentu. Gmina po przyjęciu dokumentu zostanie

⁴ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, 2020

zobligowana do corocznego raportowania stanu wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przedstawianie Raportów Częstkowych powinno należeć do powołanego, dedykowanego zespołu, w skład którego wejdą różne podmioty zarządzające elementami mobilności.

Najważniejszym elementem monitoringu powinien być raport z realizacji wskaźników, tworzony w 3-letnich okresach, począwszy od przełomu 2025/2026 roku. Monitoringowi podlegać będą obszary Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej za pomocą wskaźników wskazanych w kolejnym rozdziale.

8.2. Wskaźniki realizacji SUMP Ostróda

Koniecznym elementem dla budowy systemu monitoringu jest odpowiedni dobór wskaźników. Poniżej zaprezentowano wskaźniki, które w mierzalny sposób wskażą stopień realizacji trzech celów głównych, a także celów szczegółowych wraz z przypisanymi do nich pakietami działań. Przy doborze wskaźników kierowano się przede wszystkim łatwą dostępnością danych, dzięki czemu możliwe będzie wiarygodne i regularne kontrolowanie postępów implementacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Część danych wykorzystywanych do sporządzenia wskaźników jest systematycznie zbierana przez gminy na potrzeby uzupełniania formularzy sprawozdawczych GUS (np. SG-01 Statystyka gminy: samorząd i transport). Wskaźnik pn. „Udział pojazdów zeroemisyjnych w transporcie publicznym” wpisuje się w cele krajowej oraz europejskiej polityki zeroemisyjnej, badając skalę ograniczeń w emisji gazów cieplarnianych. Cztery wskaźniki z kategorii stanu docelowego posiadają określoną wartość oczekiwaną (por. tabela 8.1.), natomiast wskaźniki trendu mają wskazany pożądany trend (por. tabela 8.2.).

Tabela 8.1. Wskaźniki stanu docelowego

Wskaźnik	Wartość bazowa (stan na koniec roku)	Wartość docelowa	Źródło danych	Monitorowany cel główny
Długość dróg dla rowerów w obszarze funkcjonalnym Ostródy	23,8 [km] (2019)	wzrost długości dróg dla rowerów o: 25% (2030) 40% (2037)	Bank Danych Lokalnych GUS (SG-01)	1
Wzrost udziału pojazdów zeroemisyjnych w autobusowym transporcie publicznym, gwarantujący spadek emisji CO ₂	16,6% z 12 [szt.] (2021)	Udział pojazdów zeroemisyjnych: 25% (2030) 33,3% (2037)	Organizatorzy przewozów transportem publicznym	2
Liczba placów/skwerów oraz deptaków z wyłączonym ruchem kołowym	0 [szt.] (2021)	1 (2030) 2 (2037)	Samorządy gminne	3
Praca przewozowa gminnych przewozów pasażerskich/komunikacji miejskiej w ujęciu rocznym	460 636 [wzkm] (2021)	wzrost pracy przewozowej o: 7,5% (2030) 15% (2037)	Organizatorzy przewozów transportem publicznym (gminnym) (SG-01)	2

źródło: opracowanie własne

Tabela 8.2. Wskaźniki trendu

Wskaźnik	Wartość bazowa (stan na koniec roku)	Pożądany trend	Źródło danych	Monitorowane pakiety działań
Liczba wypadków na drogach publicznych	13 (2021)	spadek	Policja	Uspokajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride	6 (2021)	wzrost	Samorządy gminne	Poprawa konkurencyjności transportu publicznego
Wskaźnik nasycenia samochodami osobowymi na 1000 mieszkańców w powiecie ostródzkim	641,6 (2020)	spadek	GUS, CEPiK	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko
Średnia liczba par połączeń kolejowych do Olsztyna ze stacji kolejowej Ostróda	18 ⁵ (2022)	wzrost	Organizatorzy przewozów kolejowych	Poprawa konkurencyjności transportu publicznego

źródło: opracowanie własne

Zaprezentowane wskaźniki bazują na łatwo dostępnych danych oraz są użyteczne do badania zjawisk mieszczących się głównie w obszarze różnych gałęzi transportu. W celu uzupełnienia powyższych wskaźników zaleca się stosowanie także bardziej złożonych narzędzi. Szczególnie warte uwagi są analizy przestrzenne (GIS), które pozwalają m.in. zbadać udział ludności dogodnie obsługiwaną przez transport zbiorowy. Umożliwiają także oszacowanie zjawiska suburbanizacji, rozlewania się zabudowy. Ponadto w celu badania realnego wpływu Planu na zachowania komunikacyjne warto przeprowadzać regularne badania ankietowe mieszkańców.

⁵ Stan na 15.09.2022 r.

9. Podsumowanie



Procesy rozwoju gospodarczego i społecznego, które zachodzą w obszarze funkcjonalnym Ostródy, a ponadto rosnące oczekiwania mieszkańców związane z komfortem codziennych przemieszczeń i zmianą ich stylu życia, rodzą szereg problemów transportowych, takich jak np. wypadki komunikacyjne, zatłoczenie, emisja spalin i hałas. Eliminacja wskazanych niedogodności musi odbywać się w sposób zrównoważony i zintegrowany, tj. w oparciu o skoordynowaną politykę w sektorze transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska i innych, a także pomiędzy różnymi poziomami władz, pomiędzy sąsiadującymi ze sobą jednostkami samorządowymi oraz przy szerokim zaangażowaniu różnych grup interesariuszy.

Niniejszy dokument jest strategiczną próbą zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb związanych z mobilnością społeczeństwa w całym obszarze funkcjonalnym w kontekście poprawy jakości życia. Poprawa dostępności do podstawowych usług pozwoli zredukować liczbę realizowanych podróży, zwłaszcza podróży samochodowych. W podziale zadań przewozowych powinien zaś wzrosnąć udział przejazdów komunikacją zbiorową, przemieszczeń pieszych i rowerowych.

Należy podkreślić, iż Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda traktuje kwestie transportowe w ujęciu interdyscyplinarnym. Oznacza to, że nie skupia się wyłącznie na ruchu, środkach transportowych i infrastrukturze, lecz kładzie nacisk na ludzi, dostępność, równość społeczną, zdrowie, bezpieczeństwo, jakość przestrzeni. W opracowaniu szczególnie uwypuklone zostały następujące elementy mobilności:

- transport zbiorowy;
- przemieszczenia niezmotoryzowane – piesze i rowerowe;
- poprawa stanu środowiska;
- zero- i nisko-emisyjność;
- uspakajanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- polityka parkingowa;
- logistyka miejska.

Jednocześnie niniejszy dokument ustala strategiczne kierunki rozwoju polityki przestrzennej i transportowej w obszarze funkcjonalnym Ostródy. Efekty ich realizacji widoczne będą w skali globalnej i lokalnej. W wymiarze globalnym będą nimi poprawa dostępności transportowej w obszarze funkcjonalnym i poza nim, zwiększenie efektywności transportu, wykształcenie zabudowy (mieszkaniowej i usługowej) w sąsiedztwie sprawnego systemu transportowego, redukcja emisji zanieczyszczeń, a także wykształcenie skutecznych mechanizmów służących do zarządzania planowaniem strategicznym, przestrzennym i transportowym. W skali lokalnej, z punktu widzenia mieszkańca obszaru funkcjonalnego Ostródy, wdrożenie założeń planu oznaczać będzie w najbliższej perspektywie poprawę warunków podróżowania, lepszą dostępność do celów podróży, komfort i bezpieczeństwo przemieszczania się oraz podniesienie atrakcyjności i jakości otoczenia.

Ponadto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostróda pozwala wpływać na wielkość popytu na usługi transportowe w przyszłości i sposób jego zaspokajania w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Realizacja przedstawionych założeń w oparciu o przyjęte pakiety działań daje gwarancję zachowania wysokiej atrakcyjności obszaru oraz jakości życia mieszkańców. Zaprezentowane działania uwzględniają ograniczone zasoby finansowe poszczególnych jednostek samorządowych.

Spis rysunków

Rysunek 2.1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej	12
Rysunek 3.1. Obszar funkcjonalny Ostródy	18
Rysunek 3.2. Preferowane środki transportu do realizacji codziennych podróży w ocenie mieszkańców	20
Rysunek 6.1. Wzajemne powiązania celów głównych	33
Rysunek 6.2. Cele szczegółowe wraz z przypisanymi pakietami działań	36

Spis tabel

Tabela 3.1. Główne wnioski wynikające z części diagnostycznej	19
Tabela 3.2. Przyczyny wyboru środków transportu	21
Tabela 3.3. Wykaz dokumentów zgodnych z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	22
Tabela 4.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej w obszarze funkcjonalnym Ostródy	26
Tabela 7.1. Harmonogram wdrożenia pakietów działań	50
Tabela 7.2. Relacje między zadaniami i sposobem finansowania	52
Tabela 8.1. Wskaźniki stanu docelowego	58
Tabela 8.2. Wskaźniki trendu	59