

PLAN

Zrównoważonej Mobilności Miejskiej



dla Miejskiego Obszaru
Funkcjonalnego
Ryk 2030
z perspektywą 2040



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040

powstał na zlecenie:

Gminy Ryki

ul. Karola Wojtyły 29,
08-500 Ryki

opracowany przez konsorcjum firm:

Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

ul. Świebodzka 2B
50-046 Wrocław

SMG Ekspert Maciej Michnej

ul. Juliusza Lea 114/417
30-133 Kraków

zespół autorski:

mgr inż. Maciej Gabory - kierownik zespołu

dr inż. Maciej Michnej - konsultant

mgr Anna Rutka - konsultant

mgr inż. Paweł Guzek - konsultant

Konsultacje merytoryczne:

mgr inż. Tomasz Zwoliński

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



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



lubelskie
Smakuj życie!

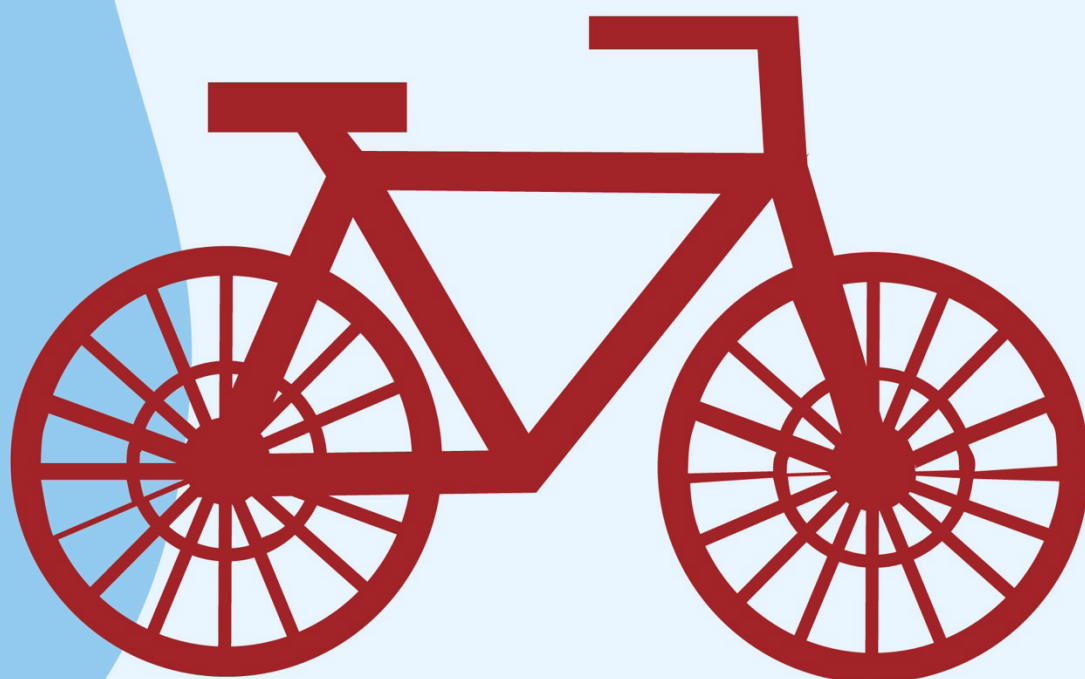
Spis treści

1.	Wprowadzenie	5
2.	Proces opracowywania dokumentu	9
2.1	Jak powstał SUMP - kalendarium	9
2.2	Partycypacja społeczna	10
2.3	Konsultacje społeczne	13
2.4	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	14
3.	Analiza stanu mobilności	16
3.1	Liczba ludności - prognozowane zmiany	16
3.2	Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności	18
3.3	Parkowanie a zrównoważona mobilność	21
3.4	Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach	23
3.5	Transport rowerowy	25
3.6	Transport zbiorowy	27
3.7.1	Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa	28
3.7.2	Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego	28
3.7	Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe	30
3.8	Transport indywidualny - samochodowy	33
3.9.1	Samochody elektryczne	34
3.9	Transport towarowy	35
3.10	Bezpieczeństwo w ruchu drogowym	37
3.11	Uwarunkowania prawne	38
3.12.1	Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru	38
3.12.2	Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami	39
3.12	Stan mobilności - podsumowanie	44
4.	Analiza SWOT	46
4.1	Mocne strony MOF Ryk	48
4.2	Słabe strony MOF Ryk	49
4.3	Szanse MOF Ryk	50
4.4	Zagrożenia MOF Ryk	51
4.5	Podsumowanie	52
5.	Scenariusze rozwoju	54
5.1	Scenariusz podstawowy (BAU)	55
5.2	Scenariusz rozwojowy	56
5.3	Scenariusz realistyczny	57

5.4	Wybór scenariusza.....	58
6.	Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności.....	60
7.	Obszary strategiczne i cele	62
8.	Zasady wdrażania planu.....	64
8.1	Sposób realizacji działań	68
8.2	Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu.	69
8.3	Źródła finansowania.....	70
8.4	Jak planujemy wdrażać SUMP - harmonogram.....	72
9.	Monitorowanie i ocena	76
9.1	Metodologia pomiaru wskaźników	78
10.	Spis tabel, wykresów, fotografii, map i rysunków	83



Wprowadzenie



1. Wprowadzenie

Szacuje się, że w przyszłości populacja mieszkańców obszarów miejskich zbliży się do 7 miliardów, podczas gdy już teraz około 80% Europejczyków zamieszkuje obszary miejskie. W obliczu ciągłego wzrostu liczby mieszkańców w miastach, slogan "miasta dla ludzi", nabiera coraz większego znaczenia. Rozwój lokalnych samorządów na całym świecie, zarówno pod względem ekonomicznym, jak i przestrzennym, oraz rosnące oczekiwania mieszkańców dotyczące komfortu podróżowania wymagają ciągłych działań mających na celu poprawę jakości i efektywności systemów transportowych.

Ze względu na problem znacznego przekroczenia szkodliwych pyłów w powietrzu systematycznie wzrasta świadomość negatywnego oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko. Ważne jest również, aby transport ten charakteryzował się niewielkim zapotrzebowaniem na przestrzeń, dlatego władze wielu miast stopniowo ograniczają rozwój infrastruktury drogowej. Koniecznym jest jednak zrozumienie idei zrównoważonego transportu, która zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje lepszą jakość życia przy nieustającym rozwoju miast. Ideą zrównoważonej mobilności jest zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast mająca na celu zmniejszenie udziału prywatnego samochodu w codziennych podróżach. Zmiana ta pozwoli na szybki rozwój całego transportu zbiorowego m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń kolejowych i autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego. Obecnie coraz częściej mieszkańcy miast wybierają transport zbiorowy, rower, jak również podróże piesze. Europejskie miasta dążą do tego, aby transport był efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny.

W ostatnich latach w polityce europejskiej nastąpiła zmiana podejścia dotyczącego rozwoju terytorialnego z sektorowego do zintegrowanego. Znajduje to wyraz w ukierunkowaniu polityki spójności na tworzenie i wykorzystanie wewnętrznych potencjałów obszarów powiązanych funkcjonalnie, współpracę na poziomie lokalnym pomiędzy partnerami z obszarów miejskich i wiejskich, integrację działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowy system zarządzania.

Także polskie władze w krajowych dokumentach strategicznych sygnalizują zmianę podejścia do polityki spójności. Znalazło to potwierdzenie między innymi w takich dokumentach jak Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 oraz Krajowa Polityka Miejska 2030. Zgodnie ze wskazanymi dokumentami planowane działania o charakterze zintegrowanym powinny być kierowane do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi, społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi (w tym połączone komunikacyjnie), nazwanych obszarami funkcjonalnymi. Rozwój miast rdzeni, gmin napędzany jest dzięki współpracy jednostek wchodzących w skład obszarów funkcjonalnych, które pozwalają stworzyć lepsze względem pozostałych obszarów warunki życia mieszkańców a także rozwoju działalności gospodarczej.

W związku z istotnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności dla rozwoju regionu oraz w obliczu uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021-2027 od obowiązywania na terenie gmin Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub dokumentu równoważnego, trzy jednostki samorządu terytorialnego tworzące Miejski Obszar Funkcjonalny Ryk (MOF Ryk), tj. Gmina Ryki, Miasto Dęblin oraz Gmina Stężycza podjęły prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wyżej wymienione samorządy tworzą obszar funkcjonalny Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zwany dalej jako „Plan”, „PZMM MOF Ryk”, lub „SUMP”.

Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na obszar funkcjonalny miasta rdzeniowego jako prawidłowy z punktu widzenia opracowania dokumentu oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mającego na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, Gmina Ryki podjęła się roli koordynatora prowadzonych prac. Podstawę współpracy w tym zakresie stanowi **porozumienie międzygminne określające współpracę JST MOF Ryk oraz deklaracje gmin zaangażowanych w proces przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w związku z ubieganiem się o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 - 2027.**

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk został przygotowany do roku 2030 z perspektywą do roku 2040. Jest dokumentem strategicznym nastawionym na poprawę i zapewnienie jak najlepszego dostępu do celów codziennych podróży mieszkańcom MOF Ryk oraz mieszkańcom gmin ościennych, którzy korzystają z systemu transportu na terenie MOF Ryk.

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w *Wytycznych opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej* podstawowe cechy SUMP to:

- długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia,
- podejście partycypacyjne,
- zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności proponowanych działań,
- określenie regularnego monitorowania, przeglądów oraz raportowania,
- uwzględnienie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Pierwszym etapem prac nad SUMP było opracowanie **Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności**, w ramach którego przeprowadzono analizę dostępnych danych, badania ankietowe, wywiady i spotkania z interesariuszami (na które zaproszono mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców, organizacje oraz operatorów transportu i przewoźników). W dokumencie SUMP w części diagnostycznej zamieszczono główne wnioski i spostrzeżenia z przeprowadzonej diagnozy.

Poniżej na grafice zostały przedstawione dokumenty, których zapisy uwzględnia opracowany Plan.

Dokumenty europejskie

- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej,
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- Europejski Zielony Ład,
- Pakiet Fit-for-55,
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń,
- Europejski plan walki z rakiem.

Dokumenty krajowe

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030,
- Krajowa Polityka Miejska 2030,
- Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030,
- Polityka energetyczna Polski do roku 2040,
- Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040,
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

Dokumenty regionalne i lokalne

- Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku),
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu ryckiego,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk na Lata 2023-2030,
- Gminne Programy Rewitalizacji
- Strategie Rozwoju Gmin,
- Plany Gospodarki Niskoemisyjnej,
- Programy Ochrony Środowiska.



Za realizację zadań wynikających z PZMM dla MOF Ryk oraz koordynację prac odpowiedzialna jest Gmina Ryki, która jest liderem porozumienia międzygminnego określające współpracę JST MOF Ryk

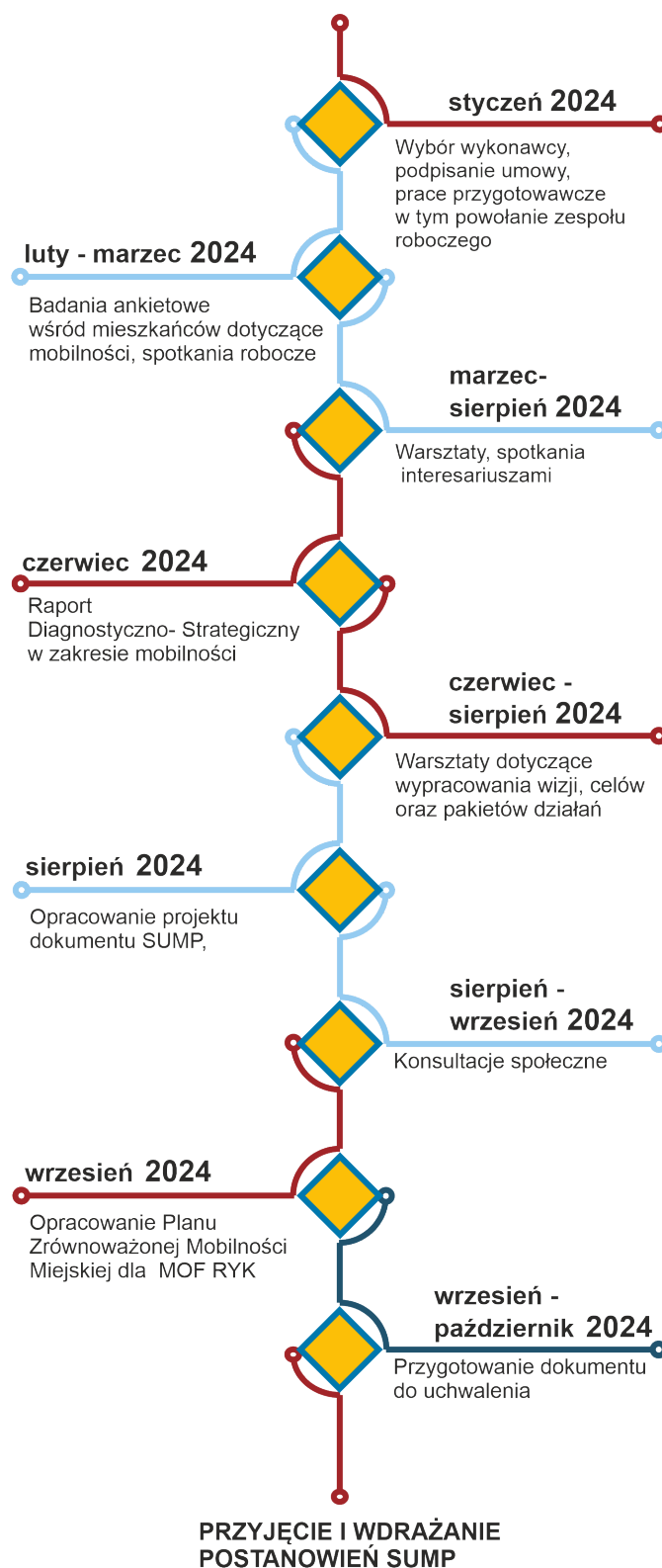


Proces opracowywania dokumentu



2. Proces opracowywania dokumentu

2.1 Jak powstał SUMP - kalendarium



2.2 Partycypacja społeczna

Ze względu na dobre praktyki i zalecenia dotyczące opracowania SUMP zaangażowanie społeczeństwa stanowiło niezwykle istotny element procesu prac nad planem. Oprócz analiz statystycznych, przestrzennych, wizji lokalnych, badań itp. - wykonanych w ramach diagnozy stanu obecnego - bardzo ważne było poznanie problemów społeczeństwa zamieszkującego obszar funkcjonalny i dyskusja nad możliwymi rozwiązaniami.



Fotografia 1. Warsztaty diagnostyczne w Rykach

Źródło: Opracowanie własne.

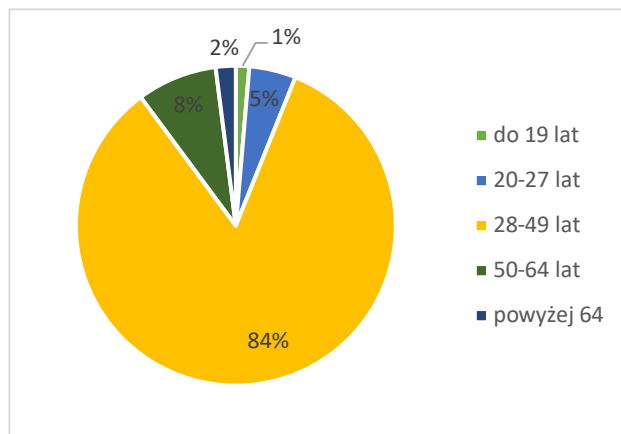
Osoby, które brały udział w spotkaniach, warsztatach, badaniach, chętnie wypowiadały się na temat problemów, z jakimi się spotykają, żyjąc na obszarze MOF Ryk.

Artykuły informujące o pracach nad SUMP oraz uruchomienie strony internetowej

W pierwszej fazie prac zostały przygotowane artykuły informujące o trwających pracach nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk. Z opublikowanych artykułów mieszkańcy mogli się dowiedzieć, czym jest SUMP, jak będą przebiegać prace oraz w jaki sposób mogą się oni zaangażować i mieć wpływ na opracowywany dokument.

Badania ankietowe

Badanie ankietowe dotyczące preferencji transportowych. Mieszkańców oraz osoby przemieszczające się w obszarze MOF Ryk zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach 8 lutego do 15 marca 2024 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 592 osób o różnych preferencjach transportowych i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych uczestników ruchu, zdiagnozowania najważniejszych problemów dotyczących mobilności na terenie MOF Ryk oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na kolejne lata.



Wykres 1. Podział respondentów ze względu na wiek

Wizje lokalne

W czasie prac nad SUMP przeprowadzono cztery wizje lokalne na różnych etapach, podczas których zidentyfikowano problemy w zakresie ruchu pieszych, ruchu rowerowego, infrastruktury drogowej i zagospodarowania przestrzennego. Wizje lokalne były przeprowadzane w miesiącach: luty, marzec oraz czerwiec.



Fotografia 2. Wizje lokalne w gminach MOF Ryk

Źródło: Opracowanie własne.

Wywiady z mieszkańcami

Podczas przeprowadzanych wizji lokalnych oraz fotografowania infrastruktury wielu mieszkańców wyrażało zainteresowanie prowadzonymi obserwacjami. Mieszkańcy bardzo chętnie rozmawiali z osobami wykonującymi inwentaryzację, co zauważono podczas pierwszej inwentaryzacji przeprowadzanej w lutym 2024 roku. Podczas kolejnych akcji inwentaryzacyjnych osoby prowadzące badanie miały przygotowane pytania do mieszkańców dotyczące istniejących problemów, oceny jakości przemieszczania się po obszarze itp. Uzyskane odpowiedzi pozwoliły na pogłębienie posiadanej wiedzy i przedstawienie rozwiązań, działań zgodnych z oczekiwaniami społeczeństwa zamieszkującego MOF Ryk.

Warsztaty diagnostyczne

W ramach prac nad SUMP odbyły się cztery warsztaty, spotkania diagnostyczne w następujących terminach:

- 02.02.2024 - warsztaty z zespołem roboczym MOF Ryk.
- 07.03.2024 - warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Gmina Ryki, Miasto Dęblin, Gmina Stężycza).
- 05-06.06.2024 - warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Gmina Ryki, Miasto Dęblin, Gmina Stężycza).
- XX.08.2024 - warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (wizja, cele i działania).

Osoby, które przybyły na spotkania, pracowały w grupach, które wymieniały się swoimi uwagami i spostrzeżeniami dotyczącymi różnych sfer społecznych. Dyskutowano zarówno o problemach, szansach, zagrożeniach, jak i możliwych do wdrożenia rozwiązaniach.

Miejsca, w których odbywały się warsztaty, były przystosowane pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.



Fotografia 3. Warsztaty diagnostyczne w mieście Dęblin

Źródło: Opracowanie własne.

2.3 Konsultacje społeczne

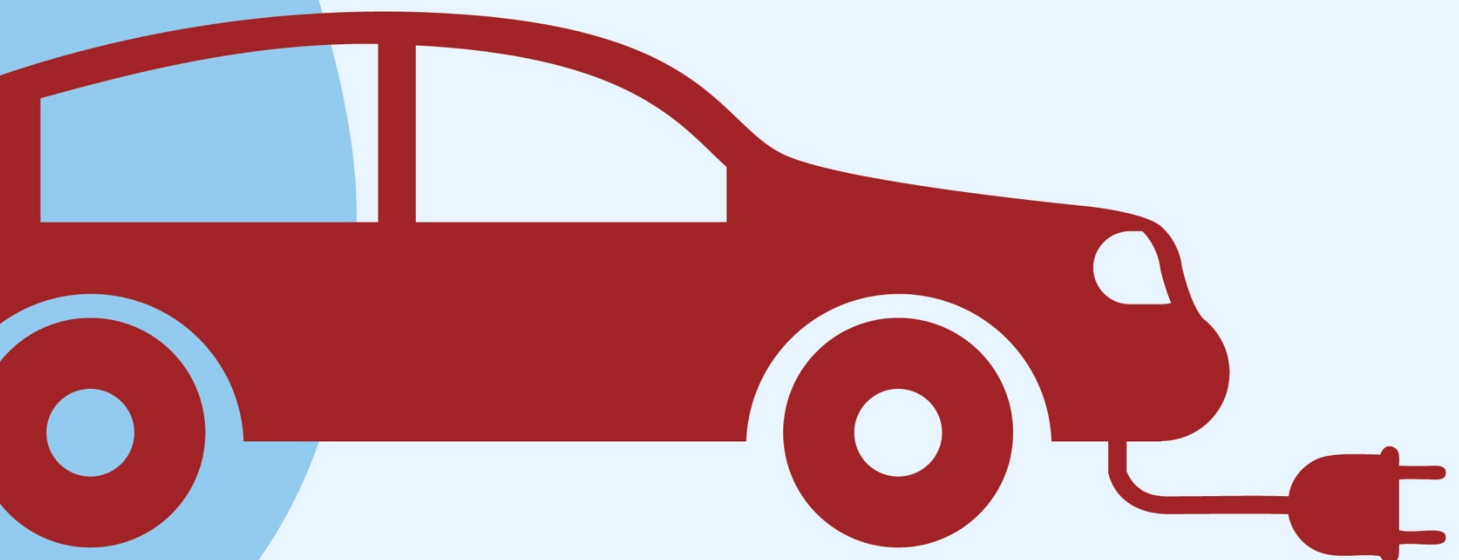
Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu procesu konsultacji społecznych.

2.4 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu procesu oceny oddziaływania na środowisko.



Analiza stanu mobilności



3. Analiza stanu mobilności

3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany

Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS) obszar objęty Planem na koniec 2022 roku zamieszkiwany był przez 38 414 mieszkańców. Zmiany liczby ludności wpływają pośrednio na liczbę wykonywanych podróży - zarówno tych obowiązkowych, jak i fakultatywnych. Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu oraz planowaniem zagospodarowania przestrzennego, istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności.

Poniżej w tabeli oraz na wykresach przedstawiono zmiany liczby ludności dla gmin obszaru funkcjonalnego MOF Ryk w perspektywie kolejnych 20 lat do 2042 roku.

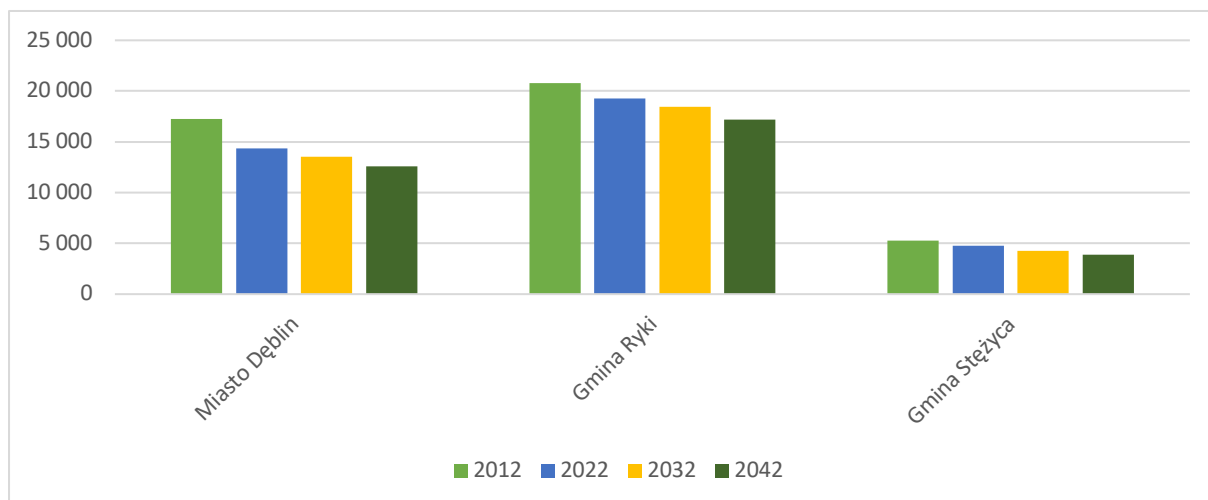
Tabela 1. Liczba ludności dla roku 2012 i 2022 oraz prognozy liczby ludności dla lat 2032 oraz 2042.

Jednostka samorządu	2012	2022	2032	2042
Miasto Dęblin	17 267	14 330	13537	12568
Gmina Ryki	20 808	19 292	18441	17221
Gmina Stężyca	5 303	4 792	4244	3871
Suma:	43 378	38 414	36 222	33 660

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ogółem w latach 2012 - 2022 liczba ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk zmniejszyła się około 11%. Oprócz zmian liczby mieszkańców obszaru funkcjonalnego Ryk w aspekcie planowania mobilności istotne są także informacje na temat struktury wiekowej społeczeństwa. W ostatnich latach w Polsce obserwowane były dynamiczne zmiany struktury wiekowej mieszkańców. Podobne zjawiska zachodziły na badanym obszarze.

W latach 2012 - 2022 odnotowany został dość znaczący wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Najwyższy wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym odnotowano na obszarze gminy Ryki (23,9 % punktu procentowego udziału ludności w wieku poprodukcyjnym) Oznacza to, że w przestrzeniach miejskich widoczna była większa dynamika zjawisk starzenia się społeczeństwa.



Wykres 2. Prognoza zmian liczby ludności dla MOF Ryk w perspektywie do 2042 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz liczba ludności na obszarze funkcjonalnym obejmującym Gminę Ryki, Miasto Dęblin, Gminę Stężycza do roku 2040 w większości gmin będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym.

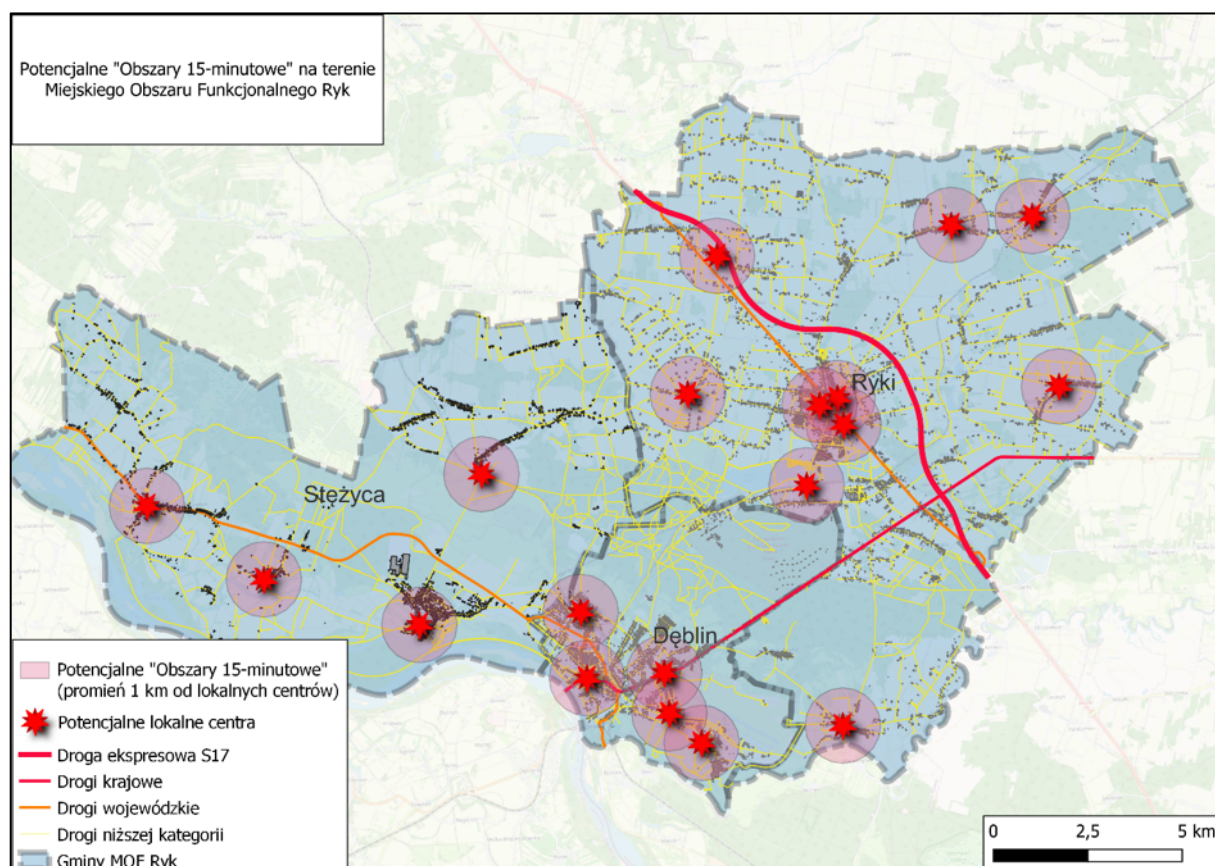
W planowaniu przestrzennym, planowaniu infrastruktury i transportu należy uwzględniać proces starzenia się społeczeństwa.

3.2 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już od Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (dalej także jako SUIKZP), a w następnej kolejności także od opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej także jako MPZP). Problemami obszaru związanymi z planowaniem przestrzennym jest głównie postępujący proces suburbanizacji.

Wszystkie gminy objęte założeniami przygotowywanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk posiadają uchwalone SUIKZP oraz sukcesywnie uchwalają Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. W przypadku gminy Ryki oraz Stężyca są one w 100% pokryte planami miejscowymi.

Analizując wielkość gmin, rozmieszczenie miejscowości, liczbę ludności, potencjalne generatory ruchu na terenie MOF Ryk dostrzega się możliwość tworzenia tzw. „obszarów (miast, miejscowości) 15 minutowych”. Koncentrują się wokół centrów Ryk i Dębina oraz w większych miejscowościach analizowanego obszaru. Charakter zabudowy w wybranych częściach obszaru funkcjonalnego pozwala na to, by rozwijać infrastrukturę o charakterze pieszym i rowerowym w obrębie 15 minut od lokalnych centrow. Przykładowe lokalne centra oraz potencjalne „obszary 15-minutowe” obrazuje poniższa mapa.



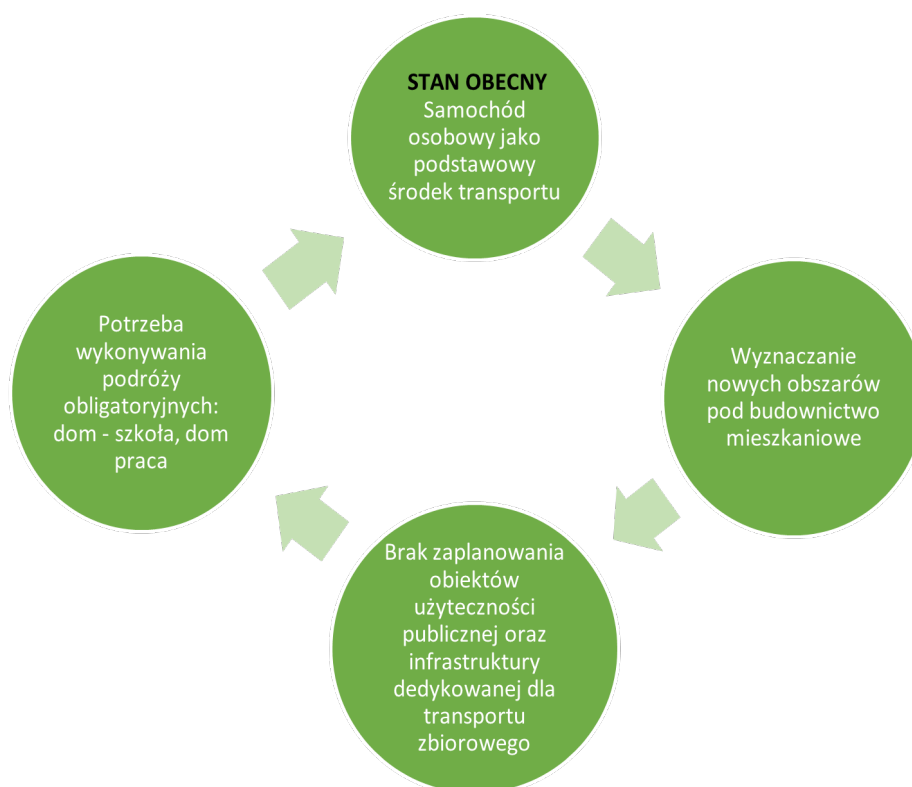
Mapa 1. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej na terenie MOF Ryk

Źródło: Opracowanie własne.

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

Wyznaczanie nowych stref pod budownictwo mieszkaniowe i przemysł są jak najbardziej uzasadnione z punktu widzenia rozwoju gmin i potrzeb mieszkańców, należy jednak unikać rozpraszania zabudowy w rejonach turystycznych. Planowanie ich powinno opierać się na zasadzie rozwoju zorientowanego na transport (TOD - Transport Oriented Development) i zaczynać się od zbadania możliwości rozwoju transportu zbiorowego, zaplanowania infrastruktury (przystanki, węzły przesiadkowe), a także zaplanowania niezbędnych obiektów użyteczności publicznej (żłobki, przedszkola, oddziały szkolne, lokale usługowe itp.), dzięki którym mieszkańcy tych stref będą mogli ograniczyć liczbę obligatoryjnych podróży. Tak zaplanowane obszary pozwolą stworzyć funkcjonalne przyjazne do życia obszary oraz obniżą wydatki na infrastrukturę, funkcjonowanie oraz uzbrojenie terenu.

Poniżej został przedstawiony wykres pokazujący skutki nieprawidłowego planowania przestrzennego.



Rysunek 1. Błędne koło nieprawidłowego planowania przestrzennego

Źródło: Opracowanie własne.

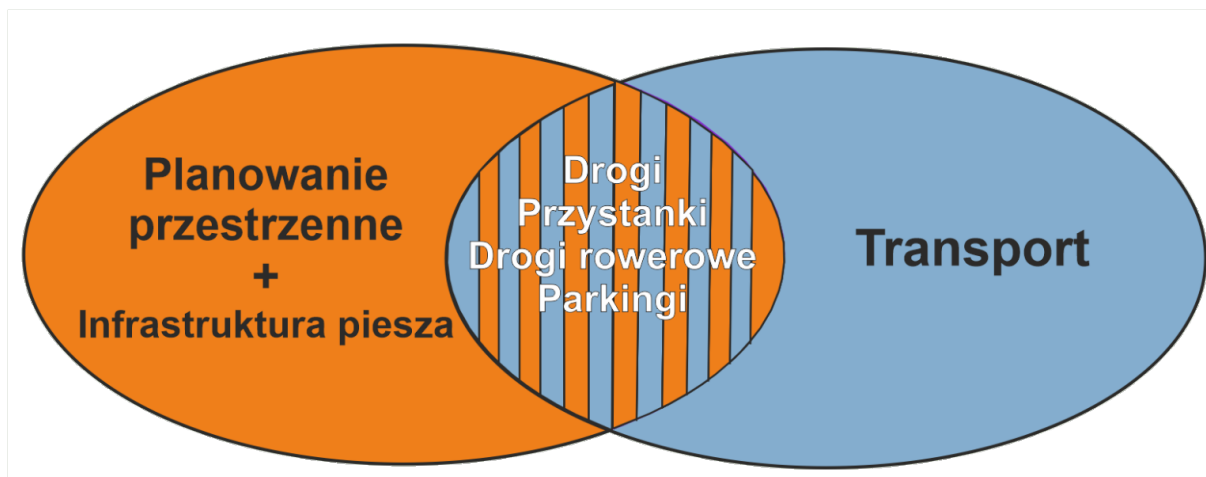
Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością:

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

W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opiniującego MPZP i monitorującego rozwój przestrzenny całego obszaru MOF Ryk.

3.3 Parkowanie a zrównoważona mobilność

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



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

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk uwidacznia się ta niedogodność. Szczególnie cierpią pod tym względem miasta turystyczne, gdzie samochody odwiedzających często pozostają w na jednym miejscu nawet przez okres kilku godzin. Dodatkowy postój na pasie drogowym przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu.

W ramach przeprowadzonych badań wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Ryk zdecydowana większość respondentów, bo aż ok. 83% posiada samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. Aż 71% respondentów zauważa problemy z parkowaniem na obszarze objętym planem. Połowa respondentów zdecydowanie nie zgadza się ze stwierdzeniem, że „w moim mieście/gminie nie występują problemy z parkowaniem”. Odpowiedzi na to pytanie wskazują na potrzebę podjęcia działań związanych z polityką parkingową. Niemniej, oczekiwania społeczne związane ze wzrostem liczby dostępnych miejsc postojowych, nie rozwiążą problemu dostępności i parkowania w atrakcyjnych lokalizacjach u celów podróży. Celem wdrażania idei zrównoważonej mobilności jest stosowanie przemyślanych kombinacji działań związanych z tym obszarem, zmierzających do zwiększenia rotacji pojazdów, ograniczeń w parkowaniu długoterminowym, uwalnianie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Skutecznie prowadzona polityka parkingowa może być b. dobrym narzędziem służącym ograniczaniu podróży samochodowych.

Problemy parkingowe (w odniesieniu do sytuacji m. Dęblin) zostały zauważone jesienią 2023 roku. Znalezienie wolnego miejsca postojowego w centrum Dęblina jest coraz trudniejsze. Rozważano środek zaradczy w postaci strefy płatnego parkowania połączonej z wdrożeniem Karty Miejskiej. Ideą było zwolnienie mieszkańców z opłat parkingowych. Strefa płatnego

parkowania w pierwszej kolejności miałyby objąć parkingi położone w centrum - przy Urzędzie Miasta, SP ZOZ, okolicach Wiatracznej oraz przy pomniku "Bohaterskim Lotnikom". W pierwszej kolejności rozważano uruchomienie 5-6 parkomatów. Zakładano cenę ok. 3 zł za pierwsze 30 minut parkowania, a każda kolejna godzina była droższa. Najwięcej aut parkuje w tej okolicy w okresie zajęć szkolnych, od września do końca czerwca, co ma związek z obecnością kursantów i studentów Szkoły Orląt.

Na grafie przedstawiono błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej.



- Przestrzeń publiczna, w szczególności w miastach, ma dużą wartość, dlatego powinna być opłacana, jeśli jest wykorzystywana do parkowania.
- Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do bardziej zrównoważonego wyboru środków transportu, a tym samym do poprawy jakości życia.
- Prawidłowe zarządzanie parkingami pomaga wspierać lokalną gospodarkę.
- Gwarantowane miejsca parkingowe w miejscach pracy znacząco wpływają na wybór środka transportu.
- Zarządzanie parkingami przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.
- Problemy z parkowaniem dostrzega się szczególnie w centrach miast MOF Ryk, w godzinach od 7:00 do 16:00.

3.4 Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach

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

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



Fotografia 4. Infrastruktura pieszo-rowerowa w gminie Ryki

Źródło: Opracowanie własne.

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

Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym fizycznie. Niemniej jednak w niektórych gminach zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszego lub

brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej jak i osób z niepełnosprawnościami. Ostatnich latach sukcesywnie podejmowane są inwestycje związane z budową, przebudową oraz modernizacją chodników w tym także ciągów pieszo-rowerowych.

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

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

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

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

3.5 Transport rowerowy

Infrastruktura dla ruchu rowerowego w obszarze funkcjonalnym objętym SUMP znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju. W większości miejscowości brak jest wyznaczonych dróg dla rowerów. Wyjątek w tym zakresie stanowi miasto Dęblin, w którym występują oznakowane odcinki dróg/ścieżek dla rowerów.

Tabela 2. Długość dróg dla rowerów ogółem w gminach MOF Ryk.

Jednostka	2012	2017	2021	2022
Miasto Dęblin	10,2	11,4	11,4	20,2
Gmina Ryki	2,6	4,0	8,7	8,7
Gmina Stężycza	0,0	0,3	0,5	0,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Fotografia 5. Infrastruktura rowerowa w mieście Dęblin

Źródło: Opracowanie własne.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.

Czynnikiem niekorzystnym dla rozwoju tej gałęzi transportu w codziennych podróżach międzygminnych jest ukształtowanie w południowej części obszaru funkcjonalnego terenu. Rozwój tej formy mobilności ograniczają również czynniki ekonomiczne i formalno-instytucjonalne. W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się

realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa, co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji. Brakuje również rozwiązań z obszaru zarządzania ruchem, takich jak ulice z kontraruchem rowerowym, wydzielone pasy dla rowerów itp.

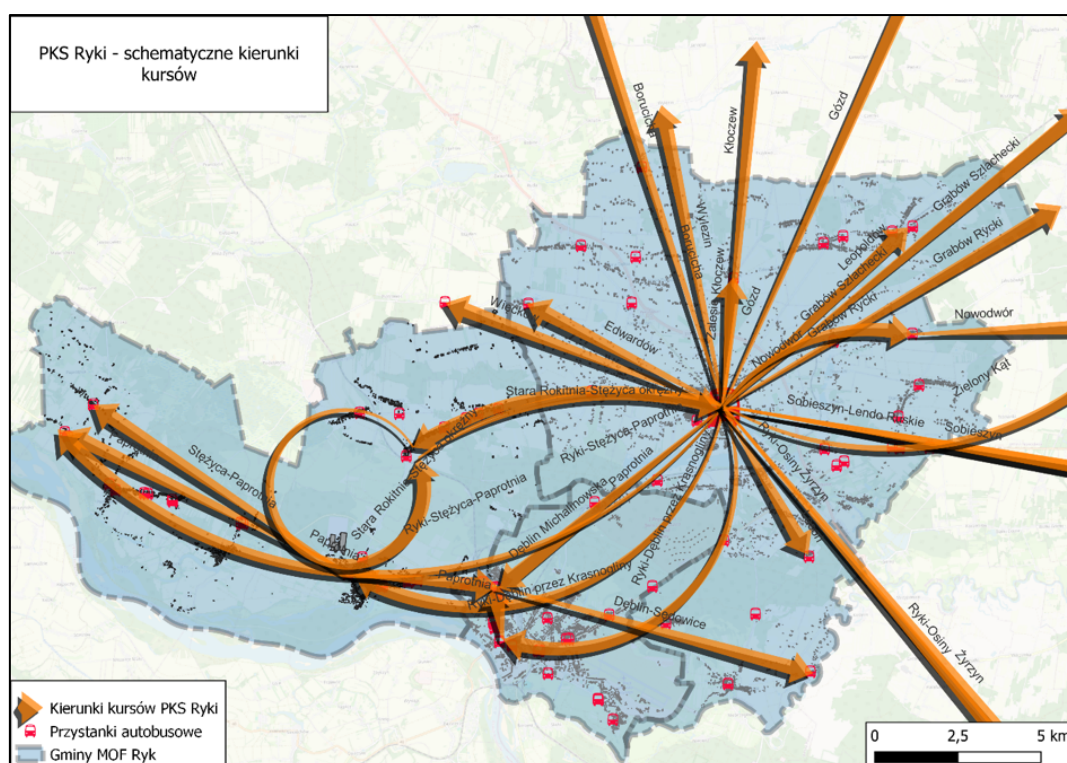
Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego MOF Ryk. Brakuje opracowania dokumentów planistycznych, np. planu sieci dróg i ścieżek rowerowych dla obszaru MOF Ryk, które pokazałyby koncepcję docelowej sieci dróg i ścieżek rowerowych, a także określały standardy, jakie powinny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

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

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

3.6 Transport zbiorowy

Publiczny transport zbiorowy na terenie MOF Ryk opiera się na funkcjonowaniu porozumień międzygminnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w których poszczególne gminy powierzą Gminie Ryki jako Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego świadczenie usług przewozowych na ich terenie. Porozumienia takie na 2024 r. Gmina Ryki zawarła z Gminami Stężycą, Kłoczew, Nowodwór, Trojanów, Ułęż i Żyrzyn. W przypadku Dębina, organizacja lokalnego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umów zawieranych corocznie ze Starostwem Powiatowym w Rykach. Usługi przewozowe w powyższym zakresie świadczone są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rykach (PKS Ryki). Ponadto, na podstawie porozumienia pomiędzy Miastem Dęblin i Miastem Puławy podpisanego w 2015 r. na terenie Miasta Dębina funkcjonuje komunikacja miejska. Usługi przewozowe w tym zakresie świadczy Miejski Zakład Komunikacji - Puławy Spółka z o.o. w Puławach (MZK Puławy). Usługi te obejmują funkcjonowanie linii nr 31 w relacji Krasickiego-pętla - Dworcowa PKP kursującej w dni robocze.



Mapa 2. Kierunki obsługi transportowej MOF Ryki

Źródło: Opracowanie własne.

Usługi przewozowe świadczone przez PKS Ryki świadczone są w granicach administracyjnych gmin MOF Ryk oraz w relacjach wykraczających poza te granice. Jako główne kierunki połączeń (ukierunkowanych w dużej mierze na przewozy szkolne i pracownicze) należy wymienić Ryki-Dęblin, Ryki-Stężyca-Paprotnia, Ryki-Kłoczew, Ryki-Żyrzyn, Ryki-Leopoldów, Ryki-Sobieszyn, Ryki-Osiny, Ryki-Wylezin, Ryki-Grabów Szlachecki, Dęblin-Sędowice, Stężyca-Paprotnia, Stężyca-Dęblin. Poniższa mapa pokazuje w schematycznej formie główne kierunki kursów PKS Ryki.

3.7.1 Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa

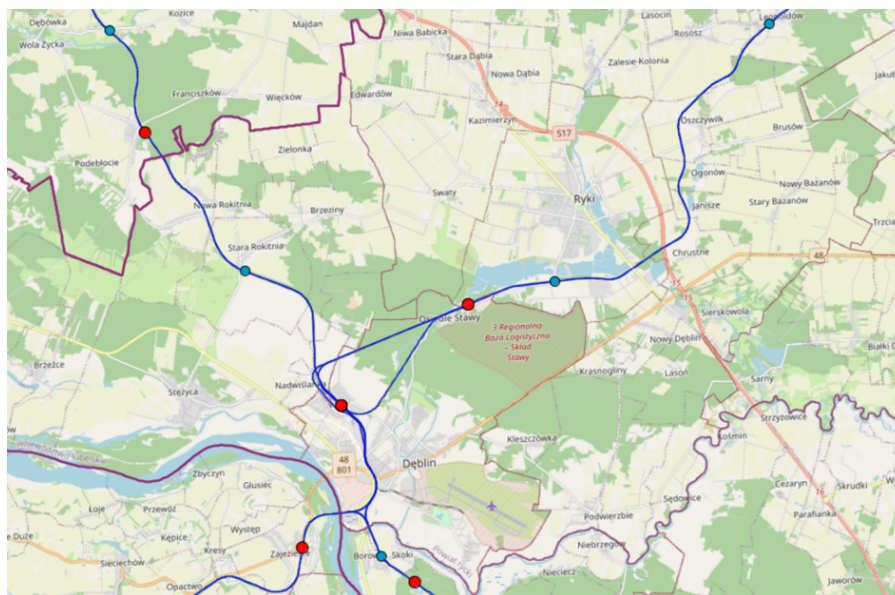
Komunikacja regionalna i ponadregionalna w dużej mierze opiera się na rynku przewoźników prywatnych. Na tych połączeniach gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników. Zidentyfikowane zostały następujące połączenia autobusowe o charakterze regionalnym i ponadregionalnym:

- Dęblin - Puławy - 18 kursów dziennie,
- Ryki - Puławy - 10 kursów dziennie,
- Ryki - Warszawa (zróżnicowane lokalizacje) - 15 kursów dziennie,
- Dęblin - Warszawa - 3 kursy dziennie w dni robocze,
- Ryki - Lublin - 4 kursy dziennie,
- Dęblin - Kozienice - 4 kursy dziennie.

Analizując na etapie diagnozy powyższą sieć połączeń oraz liczbę i lokalizację przystanków komunikacji stwierdza, że są one dostępne dla większości mieszkańców a infrastruktura zaspokaja ich potrzeby. Podobnie jest w przypadku miejscowości ościennych, do których dojeżdża komunikacja zbiorowa. Istnieje potrzeba budowy nowych i modernizacji istniejących przystanków autobusowych.

3.7.2. Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego

System transportu kolejowego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk o opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej.



Mapa 3. Sieć kolejowa w granicach MOF Ryk

Źródło: *Openrailwaymap*.

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia - Dorohusk - zelektryfikowana, dwutorowa linia kolejowa.
- Linia kolejowa nr 26 Łuków - Radom Główny - zelektryfikowana, jedno- i dwutorowa linia kolejowa.

Główną stacją kolejową na analizowanym obszarze jest stacja Dęblin. Stacja Dęblin jest węzłem kolejowym. Na tej stacji zatrzymują się pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne) oraz Kolei Mazowieckich i Polregio S.A. (pociągi regionalne organizowane przez Urzędy Marszałkowskie woj. mazowieckiego i lubelskiego).

Sieć szybkich połączeń kolejowych wraz z układem przystanków mogą stanowić szkielet szynowego systemu transportowego dla przewozów pasażerskich w relacjach zewnętrznych dla MOF Ryk. W obrębie przystanków kolejowych konieczna będzie realizacja elementów infrastruktury transportowej towarzyszącej (węzły przesiadkowe, terminale autobusowe, parkingi, w tym funkcjonujące w systemie P&R) integrującej kolej z innymi podsystemami transportowymi.

Jednostki wchodzące w obszar MOF Ryk nie mają bezpośredniego wpływu na modernizacje i remonty infrastruktury kolejowej, funkcjonujące połączenia kolejowe - w tym obowiązujące rozkłady jazdy.

3.7 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe

Projektowanie i budowa węzła przesiadkowego odbywają się na zasadach indywidualnych, na podstawie oceny założonych cech węzła, prognozy ruchu oraz warunków występujących w otoczeniu.

W przypadku Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk miejscami, które posiadają potencjał do stworzenia węzłów lub centrów przesiadkowych są dworzec PKP w Dęblinie, dworzec PKS w Rykach oraz stacje i przystanki kolejowe funkcjonujące na terenie MOF Ryk (Ryki, Rokitnia Stara, Leopoldów). Lokalizacje te zapewniają obecnie ofertę transportu zbiorowego umożliwiającą podróż zarówno w relacjach lokalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego (połączenia PKS Ryki, połączeni kolejowe Dęblin-Ryki w czasie 6-8 minut, Rokitnia Stara-Dęblin w czasie 5 minut, Leopoldów-Ryki w czasie 7-8 minut, Leopoldów-Dęblin w czasie 15-16 minut), jak i w relacjach ponadlokalnych. W tych węzłach należy łączyć wszystkie systemy transportu i organizować parkingi typu: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride.

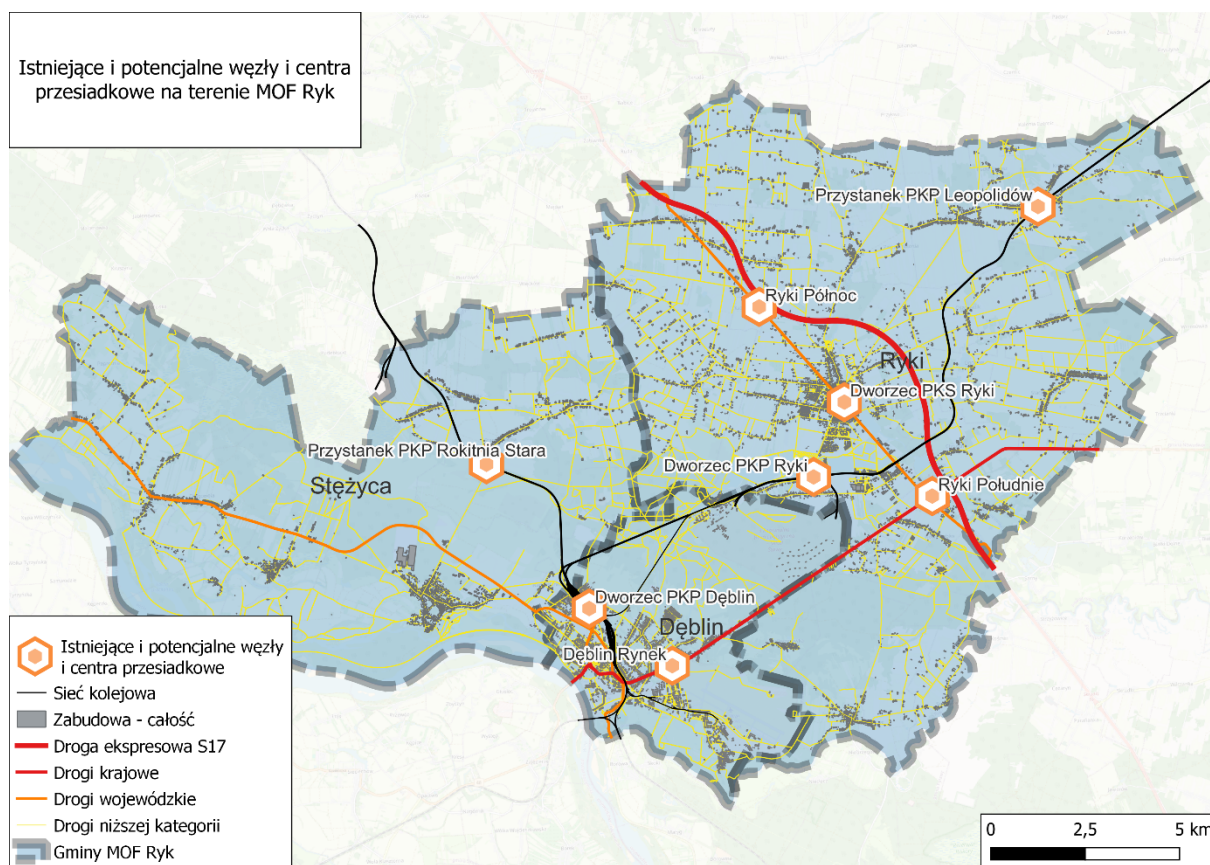


Fotografia 6. Dęblin - dworzec kolejowy

Źródło: Opracowanie własne.

Analiza infrastruktury dworców PKP Dęblin oraz PKS Ryki wskazuje na to, że spełniają one wybrane elementy węzła, jednak wymagają one uzupełnienia i zapewnienia odpowiedniej jakości infrastruktury w celu osiągnięcia ich pełnej funkcjonalności. Lokalizacje te obejmują budynki dworców wraz z podstawowymi elementami informacji pasażerskiej i infrastruktury obsługi podróżnych. Znacznie wyższych nakładów wymagają z kolei pozostałe ze zidentyfikowanych potencjalnych węzłów powiązane z przystankami i stacjami kolejowymi - Ryki, Rokitnia Stara i Leopoldów, które w związku z lokalizacją wymagają zapewnienia bezpiecznej drogi dojścia pieszego i dojazdu rowerem. Z uwagi na liczbę oraz różnorodność potencjalnych celów podróży rolę węzła należy przeanalizować również w przypadku Rynku w Dęblinie powiązanego z przystankiem autobusowym Rynek ul. Niepodległości, który pełni istotną rolę w codziennych podróżach mieszkańców MOF Ryk. W przypadku tej lokalizacji dodatkowym elementem wymagającym uporządkowania jest organizacja parkowania

w rejonie Rynku. Potencjalnie warte rozważenia są lokalizacji węzłów przesiadkowych w pobliżu zjazdów drogi ekspresowej S17 Ryki Północ i Ryki Południe w powiązaniu z infrastrukturą przystanków autobusowych, przy czym z uwagi na obserwowane zapotrzebowanie i obecnie funkcjonujące przystanki preferowany w tym zakresie jest rejon zjazdu Ryki Południe. Lokalizację zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych węzłów i centrów przesiadkowych przedstawia poniższa mapa.



Mapa 4. Istniejące i potencjalne węzły i centra przesiadkowe

Źródło: Opracowanie własne.

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

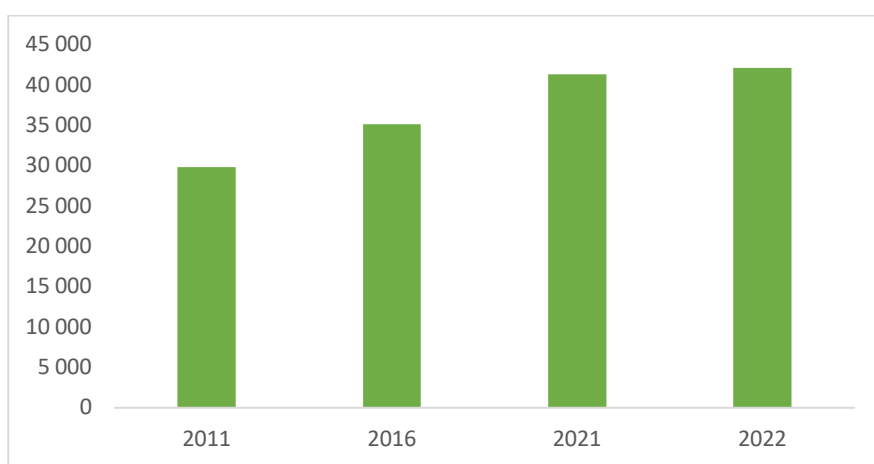
- możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, należy unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie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

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

Na obszarze MOF Ryk bardzo ważny jest także rozwój parkingów P&R, w szczególności w mieście Dęblin i Ryki oraz przy przystankach autobusowych. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym.

3.8 Transport indywidualny - samochodowy

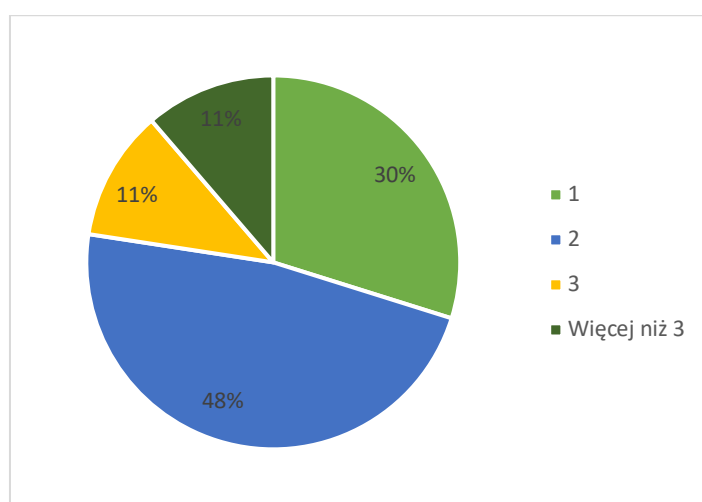
Częściowo rozproszony charakter zabudowy obszaru MOF Ryk oraz charakter codziennych podróży, przyzwyczajenia mieszkańców w zakresie używania samochodów osobowych w codziennych dojazdach i generalnie obserwowane w ostatnich latach w Polsce tendencje wzrostowe dot. używania samochodów powodują, że ta forma transportu jest najbardziej popularna. Zjawisko to powoduje negatywne skutki w postaci zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz zatłoczenia dróg, a także sprzyja rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej przedstawiono porównanie liczby zarejestrowanych pojazdów osobowych w latach 2011, 2016, 2021 i 2022 na obszarze powiatu ryckiego.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów ogółem w powiecie Ryckim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniżej na wykresie przedstawiono odpowiedź na pytanie: „Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?”, zadane w ankiecie wykonanej w ramach opracowywania SUMP.



Wykres 4. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?

3.9.1 Samochody elektryczne

Obecnie promuje się pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi, które są bez emisyjne podczas poruszania się. Samochody elektryczne nie rozwiązują problemu kongestii drogowej, tak samo zajmują przestrzeń miejską, są przeznaczone do przewozu średnio od 2 do 5 osób. Ich zaletą jest zmniejszona ilość emisji substancji szkodliwych do środowiska. Na koniec kwietnia 2022 roku w Polsce były zarejestrowane łącznie 46 552 osobowe i użytkowe samochody z napędem elektrycznym, a na koniec marca 2023 roku liczba ta wzrosła do 67 127 pojazdów, czyli o 63% więcej niż rok wcześniej. Pokazuje to dynamiczny wzrost liczby pojazdów z napędem elektrycznym. Jednak w dalszym ciągu problemem jest zbyt słabo rozwinięta infrastruktura do ich ładowania. Chociaż liczba ta rośnie w coraz szybszym tempie, pozostaje znacznie poniżej celów rządu, który początkowo zakładał, że do 2025 roku po polskich drogach będzie jeździć milion pojazdów elektrycznych. Odsetek pojazdów elektrycznych w Polsce jest również jednym z najniższych w Unii Europejskiej.

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

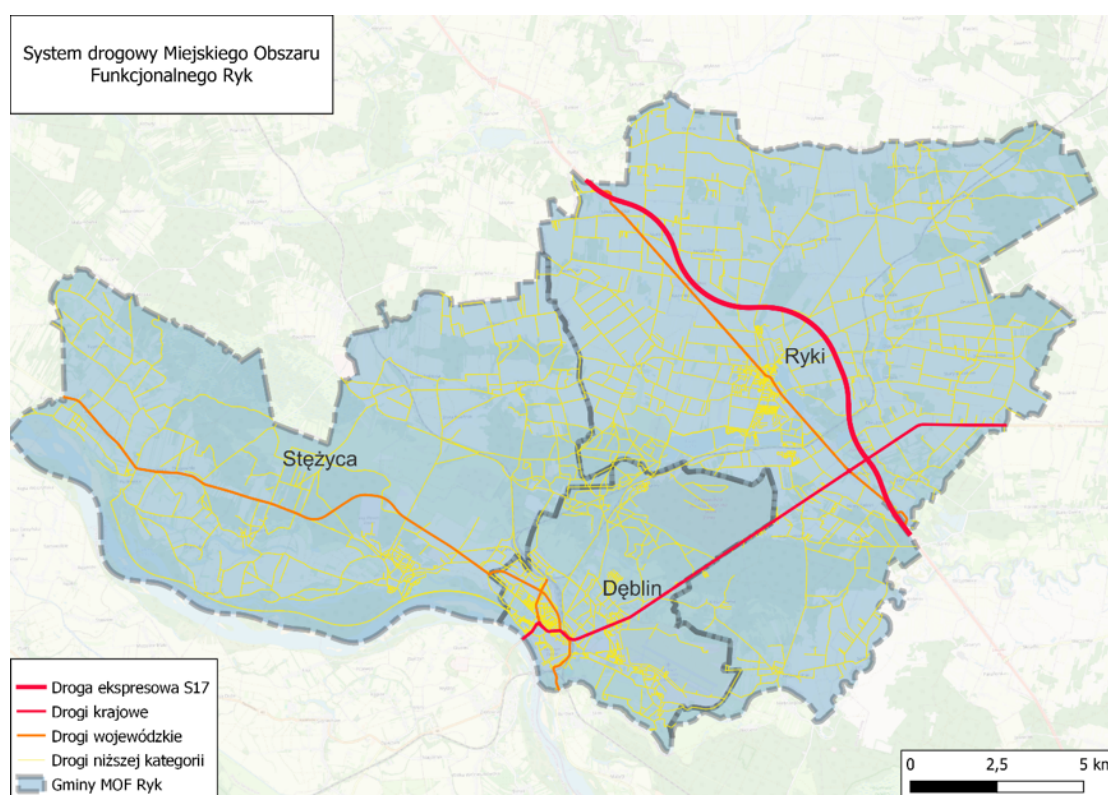
Według danych BDL GUS na koniec 2022 roku w powiecie ryckim zarejestrowanych było 740 samochodów osobowych przypisanych do kategorii rodzajów stosowanego paliwa „inne”. Stosunkowo mała liczba samochodów elektrycznych w powiatach MOF Ryk może wynikać z ograniczonej infrastruktury do ładowania tego typu pojazdów, co skutecznie hamuje rozwój elektromobilności w transporcie indywidualnym oraz ciągle wysokich cen ich zakupu.

3.9 Transport towarowy

Transport towarów w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Ryk odbywa się w czterech relacjach:

- ❖ przywóz ładunków do obszaru funkcjonalnego MOF Ryk;
- ❖ wywóz ładunków z obszaru funkcjonalnego MOF Ryk;
- ❖ transport ładunków tranzytem przez obszar funkcjonalny MOF Ryk;
- ❖ transport ładunków wewnątrz obszaru funkcjonalnego MOF Ryk.

Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji północ - południe odbywa się drogą ekspresową S17, natomiast w relacji wschód - zachód drogą krajową nr 48. Niemniej jednak z uwagi na aktywność gospodarczą obszaru, park przemysłowy oraz liczne zakłady produkcyjne, logistyka miejska powinna być elementem każdej polityki transportowej.



Mapa 5. Sieć drogowa MOF Ryk

Źródło: Opracowanie własne.

W kontekście krajowym nie opracowano jak dotąd szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP - Sustainable Urban Logistics Plan).

Obecnie przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty, które kierują się własnymi potrzebami, nie uwzględniając potrzeb innych podmiotów. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozów ładunków może być w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje

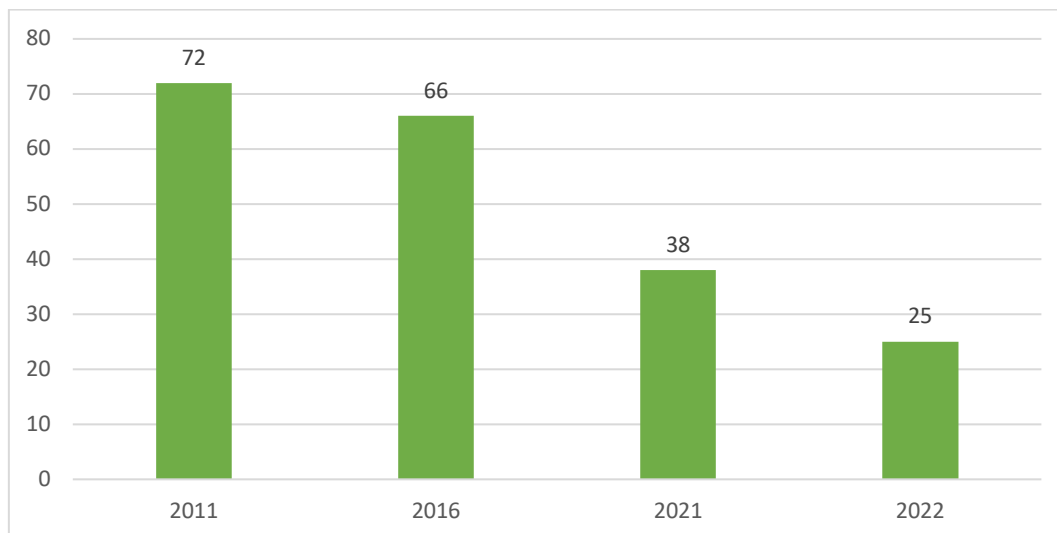
konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

Według przeprowadzonych w miesiącach luty - marzec 2024 r. badań ankietowych dotyczących mobilności wśród mieszkańców oraz osób podróżujących na terenie MOF Ryk około połowa respondentów deklaruje, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Uzyskane odpowiedzi mieszkańców pokrywają się z danymi z GPR, z których jednoznacznie wynika duży udział ruchu pojazdów ciężarowych w gminach.

Przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty (firmy), które kierują się własnymi potrzebami. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozu ładunków będzie w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

3.10 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

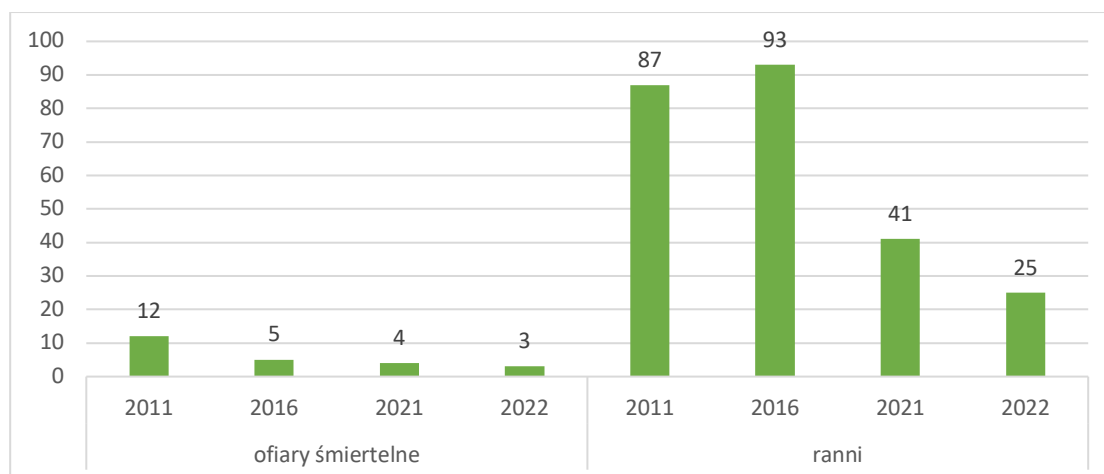
O bezpieczeństwie ruchu drogowego świadczy liczba wypadków i kolizji na danym obszarze. Statystyki takie na obszarze MOF Ryk prowadzi Powiatowa Komenda Policji w Rykach. Poniżej przedstawiono statystyki liczby wypadków w powiatach MOF Ryk w latach 2011-2022.



Wykres 5. Liczba wypadków drogowych w powiatach MOF Ryk w latach 2011-2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Oprócz wypadków na obszarze MOF Ryk dochodzi do kolizji i zdarzeń drogowych, w których powstają wyłącznie straty materialne (nie ma osób poszkodowanych). Trudno określić, jaka jest faktyczna liczba takich sytuacji i gdzie mają one miejsce, ponieważ większość z nich nie jest zgłaszana i rejestrowana w statystykach policyjnych. Niemniej w latach 2011-2022, według danych statystycznych, daje się zaobserwować trend malejący dotyczący liczby wypadków drogowych i liczby ofiar śmiertelnych.



Wykres 6. Liczba ofiar śmiertelnych w powiatach MOF Ryk w latach 2011-2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3.11 Uwarunkowania prawne

3.11.1 Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru

Miejski Obszar Funkcjonalny Ryk współtworzą trzy jednostki samorządowe, czyli Gmina Ryki, Miasto Dęblin oraz Gmina Stężycza (dalej: MOF Ryk). Jest to obszar obejmujący jednostki samorządowe powiązane ze sobą funkcjonalnie i zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju wspólnego obszaru. Założenia MOF Ryk współgrają z istotą coraz bardziej popularyzowanych działań mających na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastami, a ich obszarami funkcjonalnymi, rozumianymi jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego)¹. Obszar funkcjonalny jest powierzchnią, która na wielu płaszczyznach wymaga wspólnych rozwiązań służących zharmonizowanemu rozwojowi przestrzennemu i skutecznej polityce społeczno-gospodarczej. Zgodnie z polskimi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, tj.: Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030) oraz Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania w sferze zarządzania i planowania, w tym strategię rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym. W KSRR 2030 przewidziano zwiększenie roli i odpowiedzialności samorządów lokalnych jako podmiotów decydujących o polityce rozwoju w skali lokalnej. Strategia ta tworzy warunki do większego angażowania się samorządów gminnych i powiatowych w realizację wspólnych projektów i we współpracę ponad granicami administracyjnymi.

Obszar funkcjonalny, skupiając jednostki zainteresowane współpracą i realizowaniem wspólnych celów, nie posiada mechanizmów prawnych, które umożliwiłyby mu podejmowanie działań. Samo utworzenie obszaru funkcjonalnego nie przekłada się na powstanie organizmu prawnego, który w sposób podmiotowy mógłby realizować wspólne współtworzącym go jednostkom cele. Nie jest też możliwym prowadzenie efektywnych działań przy rozproszeniu obowiązków i odpowiedzialności na obszarze kompetencyjnym jednostek samorządu współtworzących MOF Ryk. Konieczne jest posłużenie się instrumentami prawnymi, jakie przewidują przepisy ustaw samorządowych², w celu scedowania określonych kompetencji na podmioty dające najlepszą rękojmię kompetentnego i kompleksowego wdrożenia działań w celu realizacji wspólnych celów. W przypadku zakresu działania, jakim jest zarządzanie elementami zrównoważonej mobilności, istotne jest, aby kompetencje zostały powierzone jednostce lub jednostkom, które mają największe doświadczenie w organizowaniu transportu publicznego, a tym samym dają najlepsze gwarancje podjęcia efektywnych i kompleksowych działań.

¹ Art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1259 ze zm.).

² Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 ze zm.).

3.11.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami

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

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

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

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

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

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

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

Ustawa o samorządzie gminnym reguluje też kwestię współdziałania gmin z powiatami w formie stowarzyszeń, stanowiąc, że mogą być zawiązywane w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów. Powyższe regulacje ustawy o samorządzie gminnym należy zestawić z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie powiatowym, które regulują formy współdziałania powiatu z gminą. Zasady przekazywania przez powiat zadań własnych w ramach publicznoprawnych form współpracy określają przede wszystkim art. 65 i nast. ustawy o samorządzie powiatowym regulujące instytucję związku powiatów i związku powiatowo-gminnego oraz art. 73 ustawy o samorządzie

powiatowym regulujący instytucję porozumienia powiatów i art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję stowarzyszenia tworzonego przez powiaty, w tym również z gminami i województwami. W wypadku wykorzystania tych form współpracy następuje przeniesienie, odpowiednio na związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo powiat wskazany w porozumieniu powiatów albo na stowarzyszenie, kompetencji publicznoprawnych przysługujących powiatowi i odpowiedzialności publicznoprawnej za realizację zadania własnego. Zakładając pełne zaangażowanie w realizację wspólnych zadań zarówno przez powiaty przynależne do obszaru funkcjonalnego, jak i przez gminy z tego obszaru, należy wskazać, że dopuszczalną formą współpracy wszystkich jednostek może być związek powiatowo-gminny. Zgodnie z art. 72a ustawy o samorządzie powiatowym w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny, czyli odrębny od powiatów i gmin podmiot, posiadający osobowość prawną (art. 66 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym). Związek powiatowo-gminny z jednej strony nabywa prawa i obowiązki współtworzących go jednostek samorządu terytorialnego, z drugiej strony współtworzące go jednostki tracą prawa i kompetencje do wykonywania zadań, które zostały przejęte przez związek. Przejście praw i obowiązków oznacza, że zadania te stają się zadaniami własnymi związku powiatowo-gminnego. Powiaty mogą też zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym, powiat może zawrzeć porozumienie z gminą lub z innym powiatem, przekazując im swoje zadania do realizacji. Porozumienie to dwustronna lub wielostronna czynność dokonana przez powiaty (i gminy), a dochodząca do skutku na podstawie zgodnych oświadczeń woli tych podmiotów.³ Porozumienia powiatów mają jednak charakter publicznoprawny, a nie umowy cywilnoprawnej.

W orzecznictwie podkreśla się, iż w ramach współdziałania przez utworzenie związku albo zawarcie porozumienia następuje zawsze przekazanie zadań publicznoprawnych⁴. Kontrowersyjnym zagadnieniem, które nabiera praktycznego znaczenia zwłaszcza w zakresie wspólnej realizacji zadania własnego, jest możliwość częściowego przekazania zadań publicznych na rzecz powiatu wskazanego w porozumieniu albo na rzecz związku powiatów lub powiatowo-gminnego. Ta fragmentaryczność przekazania może mieć różny wymiar, może dotyczyć przekazania jednego z kilku łączących się ze sobą funkcjonalnie i formalnie zadań, powierzenia tylko wybranych kompetencji z zachowaniem przez powiat powierzający innych wynikających z przepisów, a służących realizacji zadania, uprawnień czy wreszcie powierzenia realizacji zadania innemu powiatowi albo związkowi jedynie na ograniczonym obszarze. Uzasadnioną wątpliwość budzi poprawność dokonywania tego typu fragmentarycznego przekazania zadania własnego. Wydaje się jednak, że w wielu przypadkach podział taki, na warunkach określonych w przepisach prawa, powinien być dopuszczalny, bowiem wymaga tego skomplikowana praktyka realizacji zadań własnych gminy i powiatów z wielu obszarów.⁵

³ Ustawa o samorządzie powiatowym. Komentarz; red. dr Paweł Drembkowski, Warszawa 2019.

⁴ Zob. wyr. NSA w Łodzi z dnia 27.09.1994 r., SA/Ld 1906/94, niepubl.

⁵ Zob. *Vademecum wójta, burmistrza, prezydenta*; red. Zygmunt Jerzmanowski; Warszawa 2018, wyd. 1

Rekomendowanym sposobem współpracy na potrzeby realizacji zadań w zakresie zarządzania elementami zrównoważonej mobilności nie może być zawiązanie stowarzyszenia z udziałem powiatów i gmin (art. 75 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym). W piśmiennictwie słusznie wskazuje się, że pomimo braku wyraźnie zdefiniowanego w ustawie o samorządzie powiatowym celu, dla którego miałyby być tworzone stowarzyszenia, należy odwoływać się w tym kontekście do tej samej przesłanki co przy tworzeniu stowarzyszeń gminnych. Celem tym będzie zatem wspieranie idei samorządowej oraz obrona wspólnych interesów⁶. Kierując się zasadami wykładni, należy przyjąć, że stowarzyszenie nie może zostać utworzone w celu wspólnej realizacji zadań mieszczących się w katalogu zadań własnych powiatu. Po pierwsze, ustawodawca przewidział dla realizacji tego typu celów odrębne formy organizacyjno-prawne, takie jak związek powiatów oraz porozumienie powiatów, po drugie zaś, wykonywanie tych zadań nie będzie związane z realizacją jednego z dwóch ww. celów, tj. wspierania idei samorządu lub obrony interesów stowarzyszonych jednostek. W konsekwencji powiaty i gminy zrzeszone w ramach obszaru funkcjonalnego nie powinny podejmować współpracy w ramach stowarzyszenia w celu zarządzania elementami zrównoważonej mobilności jako działania przynależnego do zadań własnych jednostek samorządu.

Poza wymienionymi wyżej formami współpracy jednostek samorządu, możliwymi do wdrożenia w ramach obszaru funkcjonalnego, zacieśnienie współpracy może nastąpić poprzez scedowanie działań w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością na podmiot wyspecjalizowany, odrębny od jednostek samorządu współtworzących obszar funkcjonalny. Proponowanym rozwiązaniem jest utworzenie spółki prawa handlowego, której zadaniem byłoby kompleksowe wdrożenie założeń w zakresie zrównoważonej mobilności na obszarze wszystkich jednostek samorządu przynależących do obszaru funkcjonalnego. Spółka prawa handlowego mogłaby zostać utworzona przy współdziałaniu wyłącznie jednostek samorządu przynależnych do obszaru funkcjonalnego. Utworzonej spółce prawa handlowego mogłoby zostać zlecone wykonywanie zadań z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością. Wyjaśnienia wymaga, że kapitałowa spółka prawa handlowego, czyli spółka akcyjna lub spółka z o.o., inaczej niż jednostki sektora finansów publicznych, posiada osobowość prawną. Jest podmiotem odrębnym od jej wspólnika (lub wspólników, tu: jednostek samorządu terytorialnego), posiada własny majątek wniesiony do niej przez wspólnika lub nabyty albo wytworzony w toku bieżącej działalności, może nabywać prawa, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywana. Prowadzi własną, odrębną od powiatu czy gminy gospodarkę finansową, nie jest ani zobowiązana odprowadzać do budżetu powiatu czy gminy wypracowanych przez siebie przychodów, ani nie może pokrywać swoich wydatków z budżetu powiatu lub gminy. Przesunięcia majątkowe pomiędzy spółką a jej wspólnikiem mogą się odbywać tylko na zasadach wynikających z prawa handlowego⁷ lub innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa (zwłaszcza cywilnego). Spółka działa we własnym imieniu i na własne ryzyko. Jednostki samorządu nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania spółek przez nie współtworzonych, a te nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania swoich wspólników.

Alternatywą dla utworzenia spółki prawa handlowego przez jednostki samorządu terytorialnego może być utworzenie takiej spółki z wykorzystaniem procedury partnerstwa

⁶ Zob. Moll, w: B. Dolnicki (red.), *Ustawa o samorządzie powiatowym*, 2007, s. 513

⁷ Ustawa z dnia 15 września 2000 r. - *Kodeks spółek handlowych* (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 18 ze zm.).

publiczno-prywatnego. Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółkę akcyjną. Alternatywnie, umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania partner prywatny nabędzie udziały albo akcje spółki z udziałem podmiotu publicznego. Nabycie może nastąpić w drodze objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym albo akcji. Cel i przedmiot działalności takiej spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast samą spółkę zawiązuje się na czas oznaczony, niezbędny do wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz zakończenia jej spraw. Najpóźniej w terminie roku od dnia zakończenia czasu trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, partner prywatny zbywa udziały w tej spółce albo akcje tej spółki na rzecz podmiotu publicznego albo podlegają one umorzeniu. Zbycie albo umorzenie udziałów albo akcji może być nieodpłatne, jeżeli statut albo umowa spółki tak stanowi.

W zależności od wybranej formy współpracy przez jednostki zaangażowane w obszar funkcjonalny, wspólne działania mogą być finansowane ze środków własnych jednostek współtworzących obszar funkcjonalny, jak też mogą być pozyskiwane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, a zatem przy zaangażowaniu finansowym podmiotu zewnętrznego. W zakresie związanym ze współpracą finansową w ramach obszaru funkcjonalnego należy zaznaczyć, że popularyzowanie idei tworzenia obszarów funkcjonalnych związane jest z zainteresowaniem Unii Europejskiej tzw. polityką miejską, która zakłada wzmocnienie współpracy między miastem i jego otoczeniem poprzez wprowadzenie nowych instrumentów finansowania inwestycji ze środków unijnych, czyli Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). W ramach tego programu obszary funkcjonalne stały się pełnoprawnym podmiotem polityki i beneficjentem środków UE. Wdrożenie instrumentu ZIT do prawa polskiego nastąpiło w przepisach ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020⁸, a następnie w przepisach ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027⁹. W perspektywie na lata 2021 - 2027 nastąpiło rozszerzenie zasięgu realizacji ZIT-ów, poprzez położenie większego nacisku na współpracy miast średnich. W Polsce ZIT angażuje środki z dwóch funduszy - Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)¹⁰. Jednostki zrzeszone w obszarze funkcjonalnym, poza środkami finansowymi pozyskiwanymi ze źródeł zewnętrznych, mogą korzystać także z zewnętrznego wsparcia eksperckiego przy koordynowaniu wspólnych działań i wypracowywaniu wspólnych stanowisk. Wsparcie facylitacyjne jest szczególnie istotne przy współpracy jednostek współtworzących duży (obszarowo i liczebnie) obszar funkcjonalny. Podstawowym założeniem facylitacji jest wsparcie grupy tworzącej obszar funkcjonalny w taki sposób, aby proces pracy grupy był maksymalnie efektywny i zakończony osiągnięciem założonych celów. Facylitacja ma na celu wypracowanie wspólnego stanowiska przy pełnym zaangażowaniu podmiotów zainteresowanych tak, aby podejmowane decyzje były wspólne, a nie narzucone w sposób

⁸ Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 818 ze zm.).

⁹ Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1079 ze zm.).

¹⁰ Zob. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 60, z późn. zm.).

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

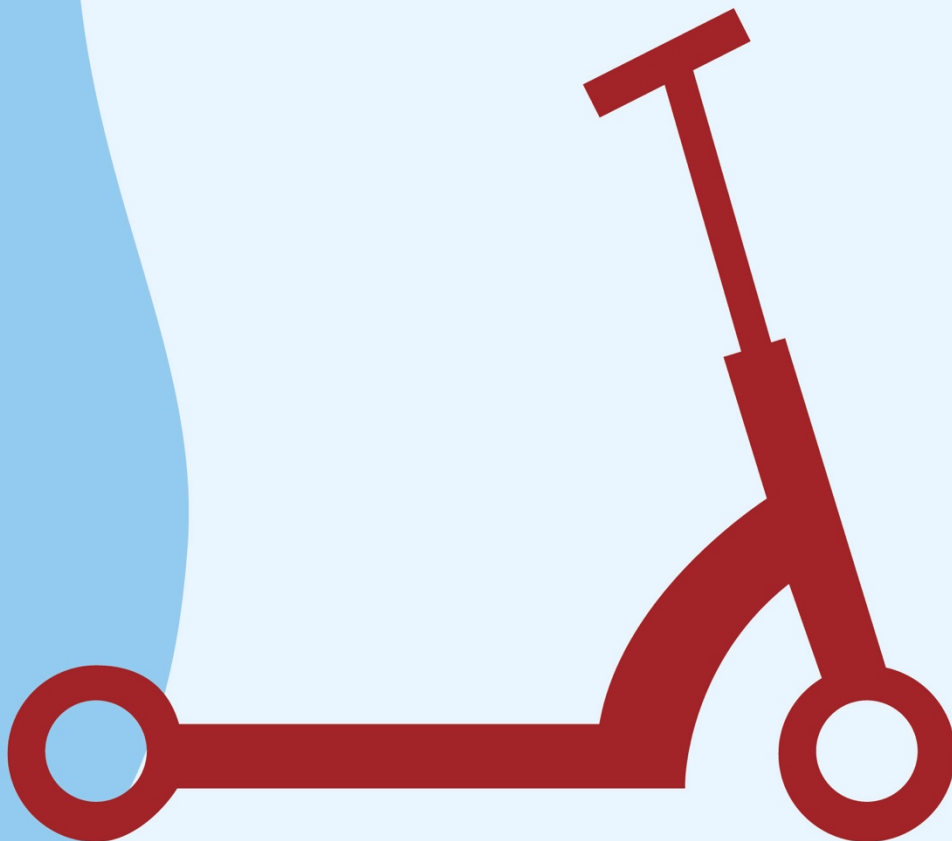
3.12 Stan mobilności - podsumowanie

Rozwój zrównoważonej mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Ryk wymaga w pierwszej kolejności zapewnienia atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego, poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego, modernizacji przystanków i węzłów przesiadkowych, modernizacji dróg gminnych i powiatowych oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej rozwój elektromobilności, w tym parkingów typu P&R i B&R.

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



Analiza SWOT



4. Analiza SWOT

Przeprowadzony wcześniej etap diagnozy dał możliwość dokonania oceny sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk w kontekście zrównoważonej mobilności w formie analizy SWOT. Wynikający z diagnozy obraz obecnej sytuacji mobilnościowej umożliwia spojrzenie na obszar funkcjonalny jak na jeden bardzo złożony organizm i uświadamia, że podejmowanie jakichkolwiek decyzji w jednym obszarze prawie zawsze wpływa na pozostałe obszary jego funkcjonowania. Na wiele czynników wpływających na funkcjonowanie MOF Ryk można mieć bezpośredni wpływ i mieć je pod kontrolą, niektóre jednak są niezależne od mieszkańców czy władz jednostek samorządowych. Bardzo istotna jest jednak sama świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, co umożliwia kierowanie rozwojem całego obszaru funkcjonalnego - zmierzając do wzrostu jakości zrównoważonej mobilności miejskiej. Odbywa się to w sposób określony stosownymi dokumentami i wytycznymi europejskimi, czyli przy udziale społeczeństwa i wszystkich interesariuszy, zmierza do wzrostu efektywności systemów transportowych, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad ochrony środowiska naturalnego.

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

Sporządzona analiza SWOT składa się z czterech elementów:

Mocnych stron

- czyli wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które już dziś można uznać za zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Słabych stron

- wszystkich tych niedoborów mobilności miejskiej i barier hamujących jej rozwój w dobrym kierunku, które mogą być spowodowane niekorzystnymi działaniami organów zarządczych lub zaniechaniem pewnych działań.

Szans

- czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą działać pozytywnie w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności i ogólnie odpowiadać na potrzebę stałego rozwoju w tej dziedzinie.

Zagrożeń

- potencjalnych czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą powstrzymać lub spowolnić pozytywne zmiany w mobilności miejskiej w kontekście potrzeby jej równoważenia i często zmiany niekorzystnych trendów.

4.1 Mocne strony MOF Ryk

- Dobry stan chodników, zwłaszcza przy głównych ciągach drogowych.
- Duża liczba przejść dla pieszych.
- Istniejący PKS wraz z taborem.
- Lokalizacja dworca PKS w centrum.
- Dobra dostępność komunikacyjna (we wschodniej części (gmina Ryki) przebiega droga ekspresowa S17 Warszawa-Hrebenne, będąca częścią trasy europejskiej E372, łącząca centrum Polski ze wschodnimi przejściami granicznymi. Droga krajowa nr 48 relacji Tomaszów Mazowiecki - Białobrzegi - Kozienice - Dęblin - Kock łączy najważniejsze trasy przebiegające z północny na południe Polski).
- Duże znaczenie drogi wojewódzkiej nr 801 o znaczeniu ponadregionalnym relacji Warszawa - Maciejowice - Stężyca - Dęblin - Puławy, tzw. Trasa Nadwiślańska, przebiegająca przez zachodnią część MOF.
- Analizowany obszar przecinają trasy kolejowe o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym - linia kolejowa nr 7 Warszawa - Dorohusk oraz linia kolejowa nr 26 Łuków - Radom.
- Dęblin jako węzeł kolejowy.
- Dogodne położenie Powiatu Ryckiego.
- Wysoki potencjał przyrodniczy Powiatu Ryckiego do rozwoju oferty turystyczno-rekreacyjnej.
- Lokalizacja Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie oraz jednostek wojskowych.
- Korzystne tendencje spadkowe w zakresie liczby wypadków drogowych i liczby osób poszkodowanych, ofiar.

4.2 Słabe strony MOF Ryk

- Brak chodników lub ich zły stan na terenach wiejskich.
- Częsty brak przejść dla pieszych na wsiach.
- Słaba widoczność przejść dla pieszych.
- Dotarcie z terenów wiejskich jest utrudnione z uwagi na odległość (np. do urzędów).
- Oddalenie dworca kolejowego od centrum.
- Infrastruktura komunikacyjna - brak dostatecznej liczby przystanków.
- Brak infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych.
- Brak zaplecza technicznego do obsługi PKS.
- Infrastruktura dworca autobusowego w Rykach.
- Brak możliwości zakupu biletów przez Internet.
- Brak zorganizowanych miejsc przesiadkowych.
- Ograniczona ilość ścieżek rowerowych.
- Niewielka liczba dużych przedsiębiorców generujących miejsca pracy dla mieszkańców Powiatu Ryckiego.
- Nieefektywnie wykorzystana infrastruktura powojkowa (głównie w Dęblinie) i pokolejowa zlokalizowana na terenie Powiatu Ryckiego.
- Niski potencjał rozwojowy nowo tworzonych podmiotów gospodarczych.
- Niekorzystne trendy demograficzne. m.in. odpływ ludzi młodych w szczególności z terenów wiejskich.
- Mała ilość uzbrojonych terenów inwestycyjnych przeznaczonych na cele gospodarcze.
- Słabo rozwinięty system komunikacji zbiorowej.

4.3 Szanse MOF Ryk

- Niewielki obszar miejski pozwala na docieranie w różne miejsca pieszo.
- Wielkość gmin, rozmieszczenie miejscowości, liczba ludności oraz potencjalne generatory ruchu na terenie MOF Ryk sprzyjają idei tzw. „obszarów (miast, miejscowości) 15 minutowych”.
- Dbłość o stan infrastruktury chodnikowej.
- Zwiększenie ilości przejść dla pieszych.
- Uporządkowanie i poprawa infrastruktury parkingowej.
- Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych.
- Stworzenie miejsc przesiadkowych przy dworcu i węzłach trasy „S”.
- Efektywne wykorzystanie potencjału infrastruktury pokolejowej, powojkowej do rozwijania działalności gospodarczej.
- Układ sieci kolejowej na terenie MOF Ryk posiada znaczący potencjał przyszłego „kręgosłupa” systemu pasażerskiego transportu publicznego w zakresie zewnętrznych powiązań transportowych.
- Rozwój współpracy szkolnictwa zawodowego z przedsiębiorcami.
- Modernizacja szlaku kolejowego nr 7.
- Utrzymanie potencjału jednostek i zakładów wojskowych na terenie powiatu (Dęblin).

4.4 Zagrożenia MOF Ryk

- Brak zewnętrznego dofinansowania do transportu autobusowego.
- Kwestie własności gruntów - przy budowie ścieżek rowerowych.
- Niekorzystnie kształtujące się trendy demograficzne.
- Postępujące negatywne wskaźniki migracji: szczególnie odpływ ludności z terenów wiejskich jak i wymeldowania do innych powiatów i za granicę.
- Postępujący ujemny przyrost naturalny.
- Rozproszony charakter zabudowy obszaru MOF Ryk oraz charakter codziennych podróży sprzyjający komunikacji z wykorzystaniem samochodu osobowego.
- Negatywne skutki wysokiego udziału samochodu w podróżach w postaci zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz zatłoczenia dróg.
- Rozwój zjawiska suburbanizacji.
- Słabo rozwinięte rynki zbytu na sprzedaż regionalnych produktów i usług.

4.5 Podsumowanie

W wyniku analizy SWOT dla obszaru funkcjonalnego Ryk w zakresie mobilności, podkreślić należy zauważalną dominację samochodu osobowego w podróżach do miejsc pracy i nauki oraz bardzo wysoką dostępność samochodu w gospodarstwach domowych. Jednocześnie mieszkańcy zauważają braki infrastrukturalne (szczególnie w zakresie dróg rowerowych) czy też organizacyjne w zakresie mobilności zrównoważonej. W dużym stopniu respondenci deklarują brak możliwości codziennego korzystania z transportu zbiorowego.

W wyniku analiz zauważono obiektywne przeszkody czy uwarunkowania utrudniające wdrażanie idei zrównoważonej mobilności, takie jak np. odległości w kontekście ruchu rowerowego, brak sprawnych powiązań transportem zbiorowym i ryzyko braku rentowności nowych połączeń transportem zbiorowym oraz ogólnie duże problemy z dostępnością transportową w skali całego województwa lubelskiego.

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów typu „parkuj i jedź”. Pozostałe obszary interwencji takiej jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Istnieje konieczność poszerzenia zakresu współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego i z interesariuszami zewnętrznymi (przykład konieczności współpracy z Wojskiem w sprawach dotyczących parkowania) oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzeby budowy dróg i zwiększania podaży miejsc parkingowych.



Scenariusze rozwoju



5. Scenariusze rozwoju

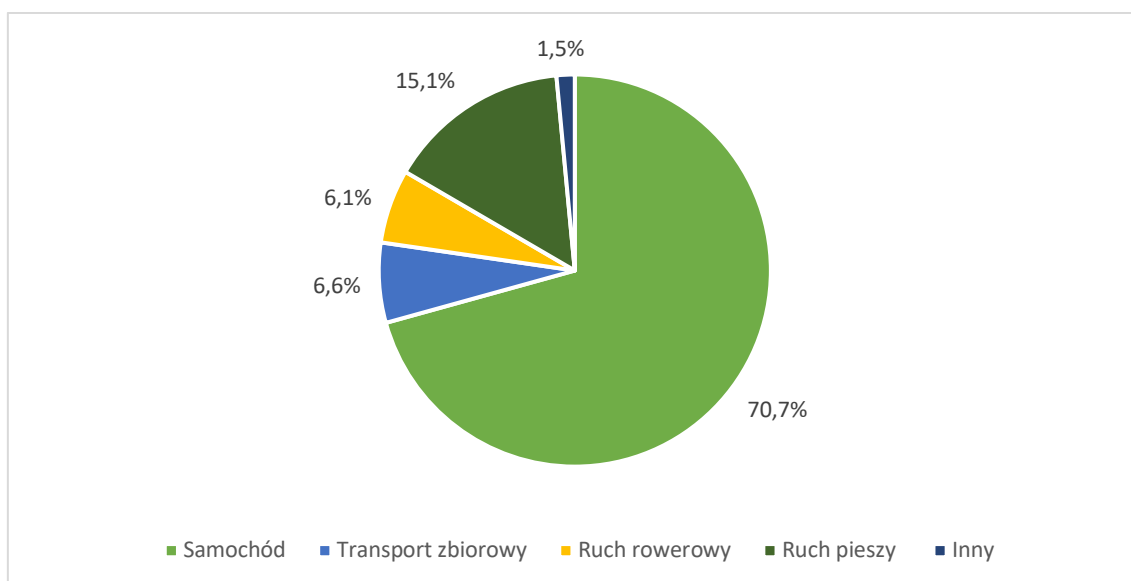
Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Analiza efektów różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów. Scenariusze rozwoju systemu transportowego umożliwiają jednostkom samorządowym MOF Ryk zidentyfikować efekty działań technicznych omawianych w dokumencie.

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

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

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

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



Wykres 7. Podział zadań przewozowych w MOF Ryk

Źródło: Opracowanie własne.

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

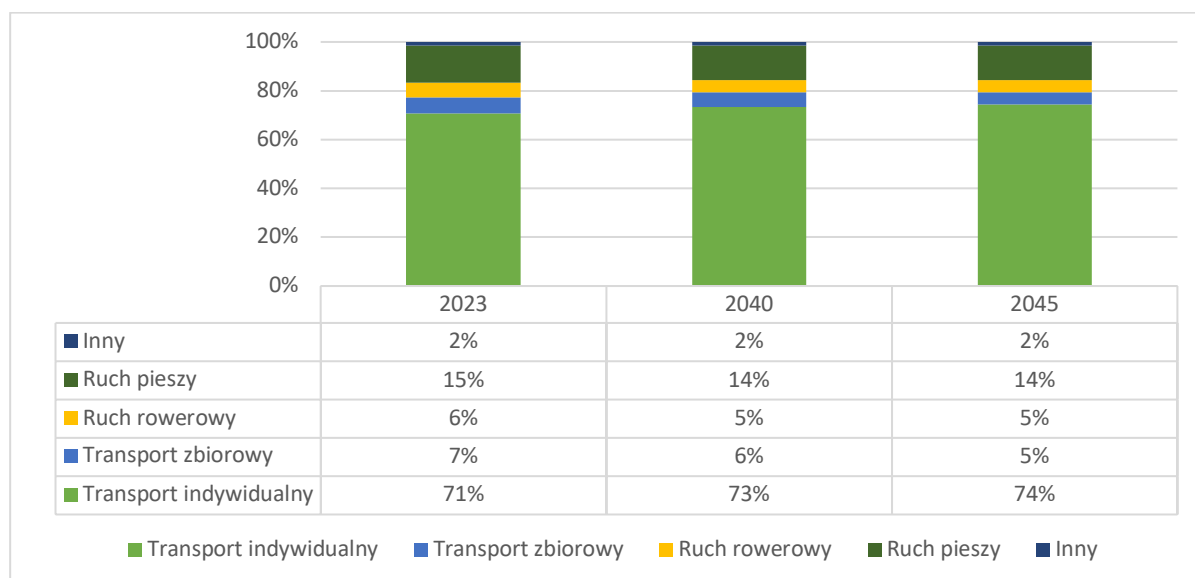
5.1 Scenariusz podstawowy (BAU)

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

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

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

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



Wykres 8. Podział zadań przewozowych - scenariusz podstawowy (BAU)

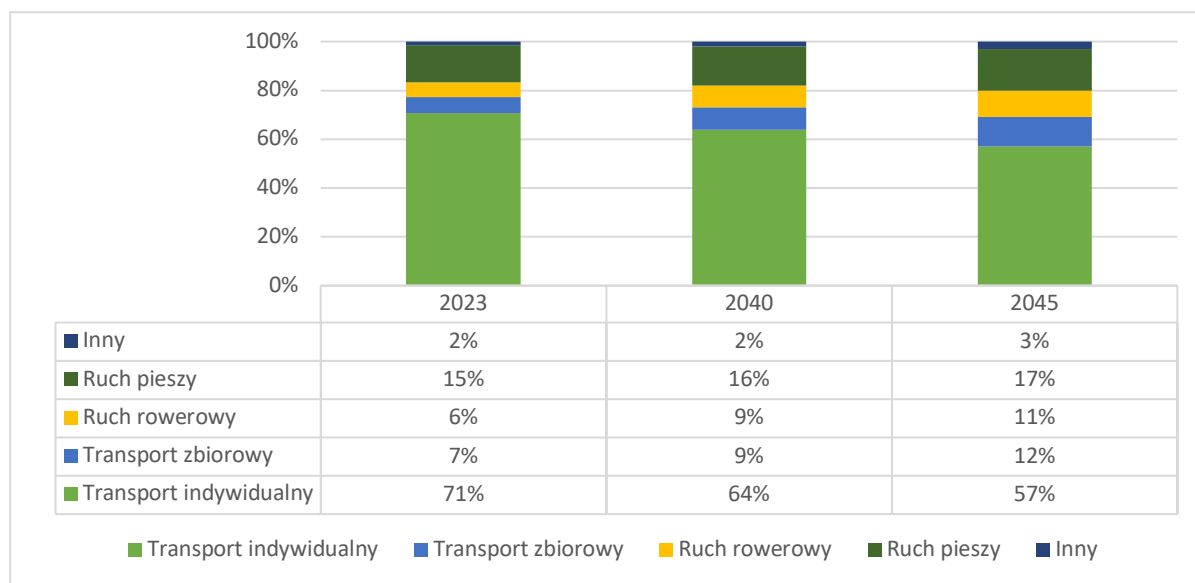
Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.2 Scenariusz rozwojowy

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



Wykres 9. Podział zadań przewozowych - scenariusz rozwojowy (mobilnościowy)

Źródło: Opracowanie własne.

W tym scenariuszu dostępność transportowa w obszarze funkcjonalnym nie ulegnie pogorszeniu, ale jednocześnie wdrożone zostaną działania z obszaru zarządzania mobilnością, tj. stymulujące popyt na zrównoważone środki transportu, poprawa warunków podróży dla pieszych i rowerzystów, działania informacyjne, promocyjne, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego. Realizacja tego scenariusza jest dużym wyzwaniem, ponieważ rezultaty przeprowadzonej przez interesariuszy oceny warunków ruchu rowerowego i ruchu pieszego wskazują, że bez poprawy oferty transportu zbiorowego dla mieszkańców nie uda się uzyskać istotnych zmian w zakresie ograniczenia roli samochodu w codziennych podróżach. Mobilność zrównoważona z niską dostępnością spowoduje minimum kilkuprocentowe zmniejszenie średniej emisji

zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

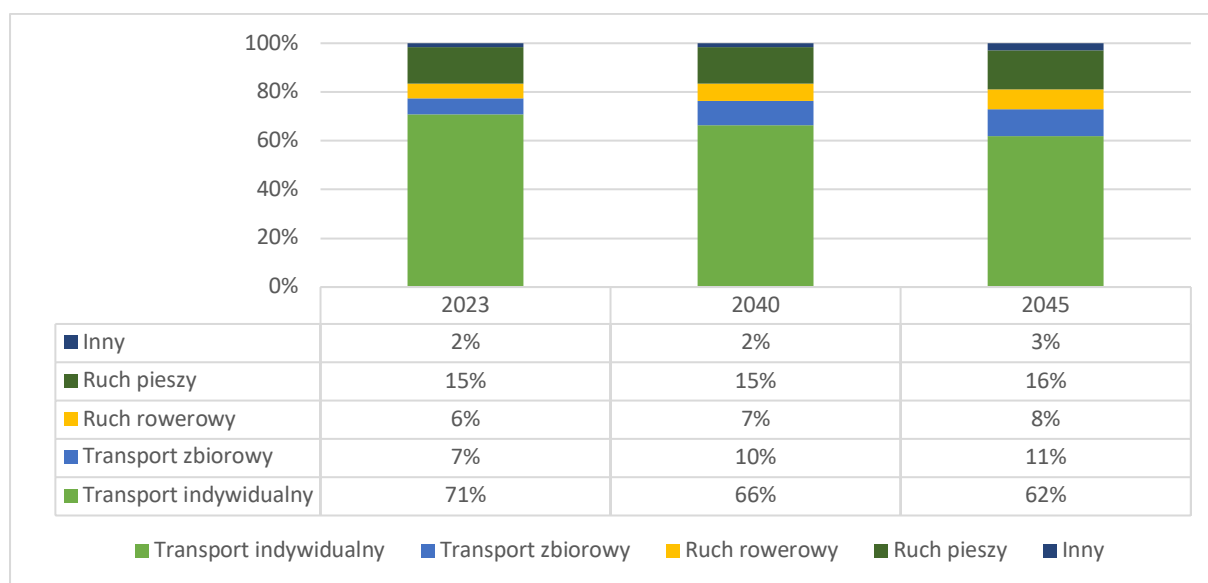
Na powyższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

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

5.3 Scenariusz realistyczny

Ponieważ obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze dają niewielkie szanse na osiągnięcie efektów scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2040 roku, należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, dzięki szerokiej akceptacji społecznej i politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk.



Wykres 10. Podział zadań przewozowych - scenariusz realistyczny

Źródło: Opracowanie własne.

Scenariusz ten zakłada realizację celów dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni MOF Ryk oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch samochodowy oraz ograniczających dostępność obszarów dla samochodów w Rykach i w Dęblinie. Równocześnie będą realizowane działania związane

z rozbudową sieci dróg dla rowerów w gminach MOF Ryk, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych i przestrzeni parkingowej w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

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

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

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

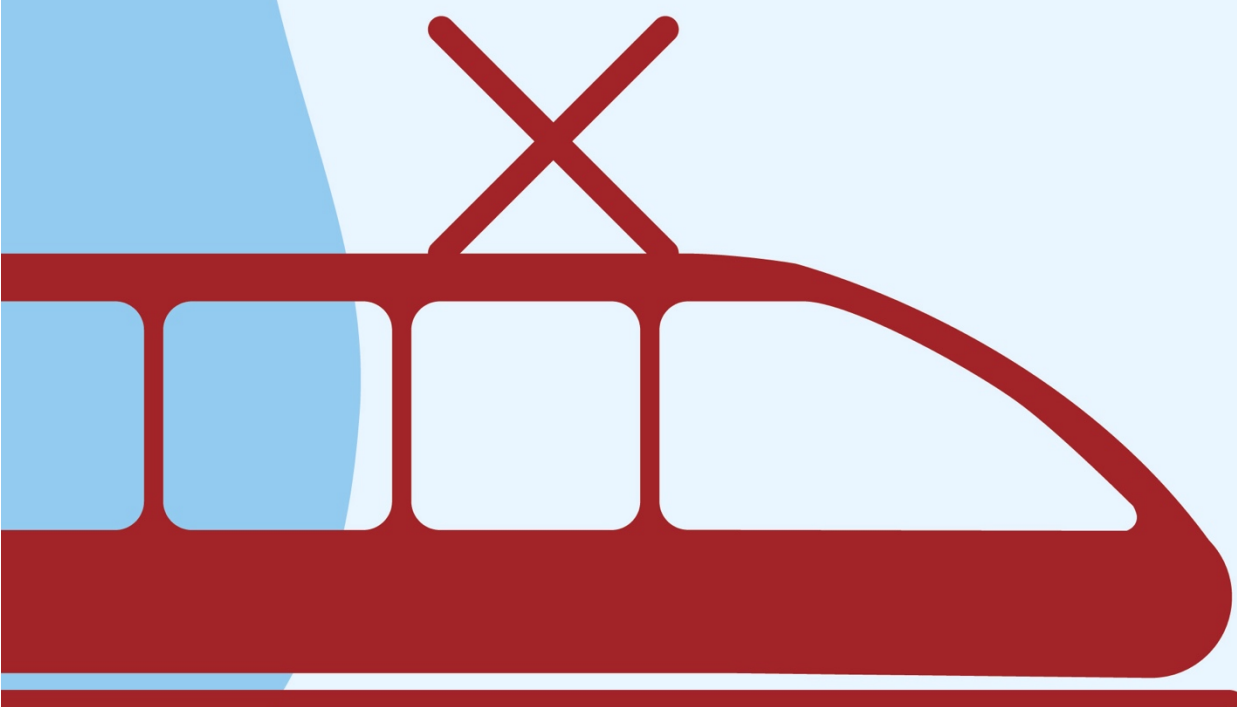
5.4 Wybór scenariusza

Przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której oceniono wpływ scenariusza na pięć zasadniczych aspektów (kryteriów oceny) mobilności miejskiej.

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



Określenie wizji rozwoju



6. Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności

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

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

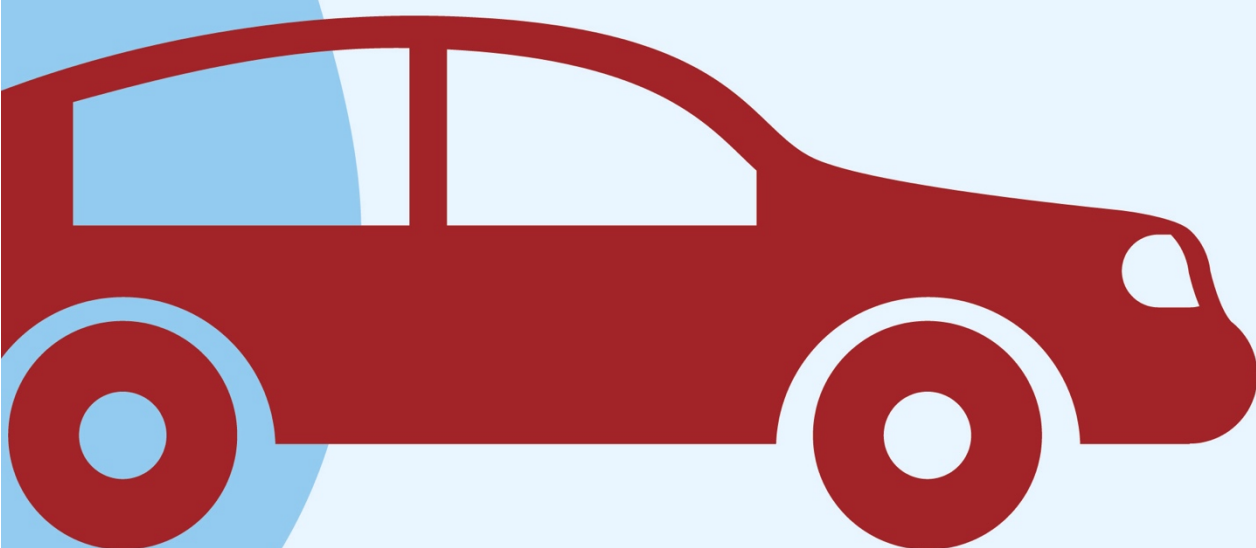
Uwzględniając zapisy *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk* z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

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

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



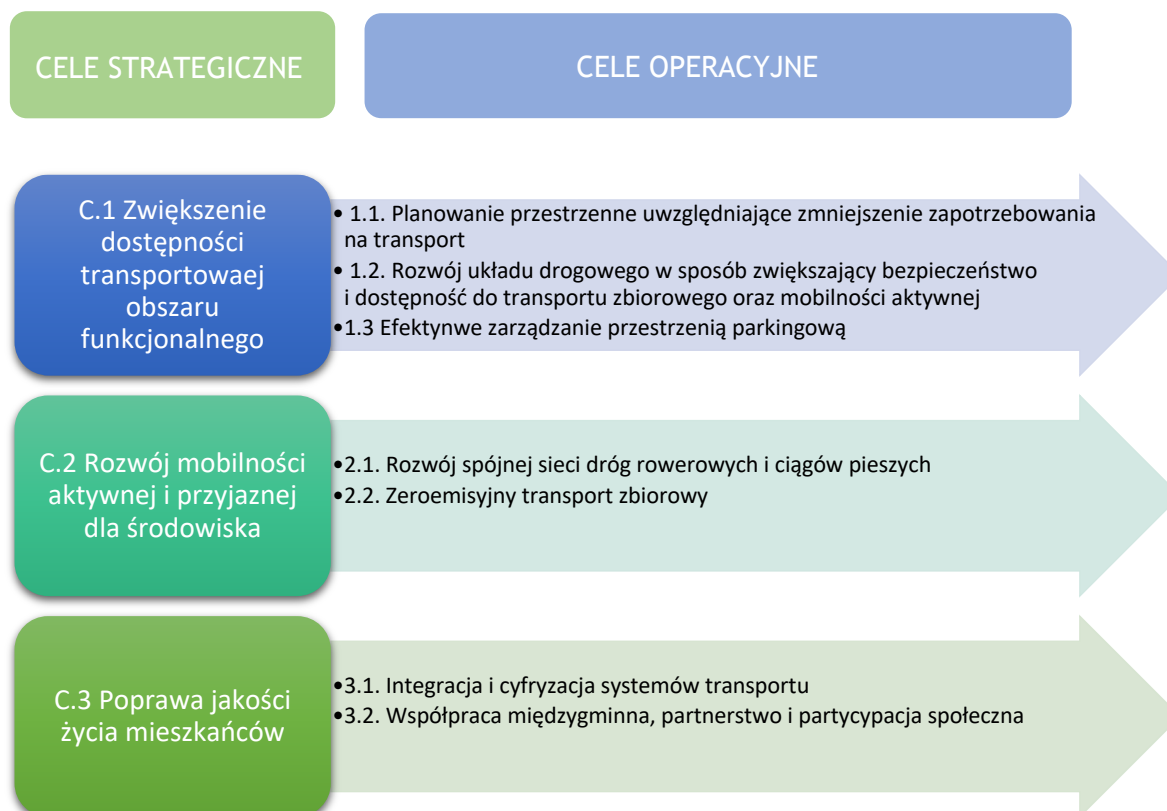
Obszary strategiczne i cele



7. Obszary strategiczne i cele

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

Opierając się na założeniach wybranego scenariusza oraz wizji rozwoju, sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



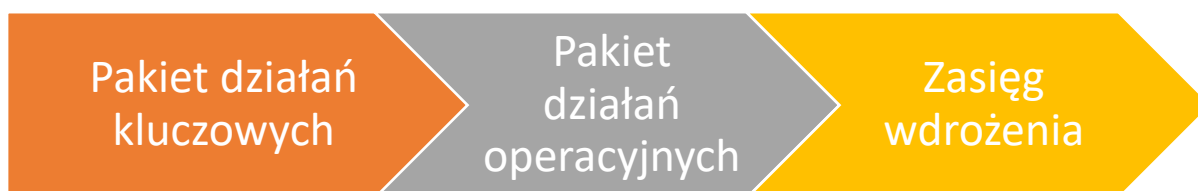


Zasady wdrażania planu



8. Zasady wdrażania planu

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy MOF Ryk oraz pozostali interesariusze, w tym Gmina Ryki, Miasto Dęblin oraz Gmina Stężycza, wyselekcjonowały pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2030. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



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

- Miasta - Ryki oraz Dęblin,
- Ośrodki ponadlokalne - Stężycza
- Ośrodki lokalne - jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu.

Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tabela 3. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla MOF Ryk.

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla MOF Ryk		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego						
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	1.1.1	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	X	X	
		1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	X	X	
		1.1.3	Wprowadzenie lub utrzymanie rezerw terenowych niezbędnych do rozbudowy lub poprawy parametrów technicznych dróg, pod kątem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.	X	X	X
		1.1.4	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Ryki i Dęblin.	X		
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej	1.2.1	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	X	X	X
		1.2.2	Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Ryk oraz Dębłina	X	X	X
		1.2.3	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	X	X	X
		1.2.4	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	X	X	X
		1.2.5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
		1.2.6	Budowa infrastruktury transportowo-logistycznej dla obsługi terenów inwestycyjnych	X	X	
		1.2.7	Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym dostosowanie			

			jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami			
Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu						
2.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	2.1.1	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	X		
		2.1.2	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Ryk	X	X	
		2.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Ryk.	X	X	X
		2.1.4	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Ryk (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	X	X	X
		2.1.5	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych w Rykach oraz Dęblinie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	X	X	X
		2.1.6	Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze MOF Ryk.	X	X	X
2.2	Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	2.2.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Rykach oraz Dęblinie.	X		
		2.2.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów drogi ekspresowej S17 na terenie MOF Ryk.	X	X	
		2.2.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	X	X	
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców						
3.1	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	3.1.1	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		3.1.2	Uruchomienie w miastach MOF Ryk systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	X		
		3.1.3	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	X	X	X
		3.1.4	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	X	X	X
3.2	Nisko lub zeroemisyjny transport zbiorowy	3.2.1	Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego.	X		
		3.2.2	Budowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych , spełniających Dyrektywę 2014/94/UE			
3.3	Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja	3.3.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	X	X	
		3.3.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	X	X	X

	3.3.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	X	X	
	3.3.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	X	X	

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

Tabela 4. Macierz oceny działań kierunkowych.

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego					
Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	↑	↑	↑	→	↑
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	↑	↑	↑	↑	→
Wprowadzenie lub utrzymanie rezerw terenowych niezbędnych do rozbudowy lub poprawy parametrów technicznych dróg, pod kątem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	→	→	↑	→	→
Uspokajanie ruchu w ścisłym centrum miast Ryk i Dębina	↑	↑	↑	→	↑
Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	↑	↑	↑	↑	↑
Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	↑	↑	↑	↑	→
Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	↑	↑	↑	↑	→
Budowa infrastruktury transportowo-logistycznej dla obsługi terenów inwestycyjnych	↑	↑	↑	↑	→
Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	↑	↑	↑	↑	→

Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu					
Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Ryk.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Ryk (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi .	↑	↑	↑	↑	→
Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze MOF Ryk.	↑	↑	↑	↑	↑
Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	↑	↑	↑	↑	↑
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców					
Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie w miastach MOF Ryk systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, spełniających Dyrektywę 2014/94/UE	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	↑	↑	↑	↑	↑
Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	↑	↑	↑	↑	↑
Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	↑	↑	↑	↑	↑
Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	↑	↑	↑	↑	↑

Źródło: Opracowanie własne.

8.1 Sposób realizacji działań

Wszystkie działania wskazane powyżej w sposób możliwie efektywny zrealizują najważniejsze potrzeby mieszkańców MOF Ryk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, co w istotny sposób zapewni jej dalszy prawidłowy rozwój. Jednocześnie podniosą one komfort podróżowania wszystkimi środkami transportu zbiorowego dla wszystkich

uczestników ruchu drogowego, a także przyczynią się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa przemieszczania się po obszarze funkcjonalnym.

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

Należy dążyć do jak najefektywniejszego doboru działań w kontekście posiadanych zasobów ludzkich, finansowych oraz infrastrukturalnych. Dopiero wdrożone działania (w odpowiednich pakietach wzmacniających ich zasięg i skuteczność oddziaływania) często - co ważne, wspierane działaniami informacyjno-promocyjnymi - poddane odpowiedniej ocenie ilościowej i jakościowej pozwolą na zmierzenie ich skuteczności na konkretnym obszarze. Jednym z elementów każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską będzie jest poprawa jakości życia mieszkańców i środowiska naturalnego, w tym rozwoju przestrzeni publicznej o nowe tereny zielone. Planowanie inwestycji, w tym inwestycji komunikacyjnych, powinno uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

8.2 Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu.

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego, funkcjonują tj. 3 samorządy (gmin)

- Gmina Ryki
- Gmina Miejska Dęblin
- Gmina Stężyca

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

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

- urbanistyki i architektury,

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

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

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

Każda z Gmin MOF Ryk zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji *Planu* do miasta Ryki, które prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji *Planu*. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w *Planie* może być także Starostwo Powiatu Ryckiego, jak też graniczące z MOF Ryk jednostki samorządu terytorialnego - powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

8.3 Źródła finansowania

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

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

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS),
- programu regionalnego na lata 2021-2027 Fundusze Europejskie dla Lubelskiego - założenia 2021-2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru MOF Ryk,
- programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027,
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

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

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

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

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

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

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

Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych zadań zostanie określony w ramach odrębnego dokumentu.

8.4 Jak planujemy wdrażać SUMP - harmonogram

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2025-2034, który został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 5. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2025-2034.

Rok	Działanie kierunkowe	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez dane działanie kierunkowe
2025-2026	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego	1.1
2025-2034	Wprowadzenie lub utrzymanie rezerw terenowych niezbędnych do rozbudowy lub poprawy parametrów technicznych dróg, pod kątem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.	1.1
2025-2026	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Ryk i Dęblina	1.1
2025-2026	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	2.1
2025-2026	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	2.1
2025-2026	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Ryk.	2.1
2025-2026	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Ryk (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki pieszce).	2.1
2025-2026	Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze MOF Ryk.	2.1
2025-2026	Uruchomienie w miastach MOF Ryk systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	3.1
2026	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	2.2
2025-2026	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	2.2
2026	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	3.1
2025	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	3.3
2025	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	3.3
2025-2026	Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	3.2
2025-2026	Budowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych , spełniających Dyrektywę 2014/94/UE	3.2
2025-2026	Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	1.2
2025-2026	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	3.1

2025-2028	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi .	2.1
2025-2034	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	3.3
2025-2026	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	2.1
2025-2028	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	2.2
2026-2028	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	
2026-2028	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	1.2
2026-2028	Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	1.2
2025-2034	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych	1.1
2025-2034	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	1.2
2026-2030	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	1.2
2025-2026	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	3.3
2026-2034	Budowa infrastruktury transportowo-logistycznej dla obsługi terenów inwestycyjnych	1.2
2027-2034	Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych
2034	Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych

Źródło: Opracowanie własne.

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

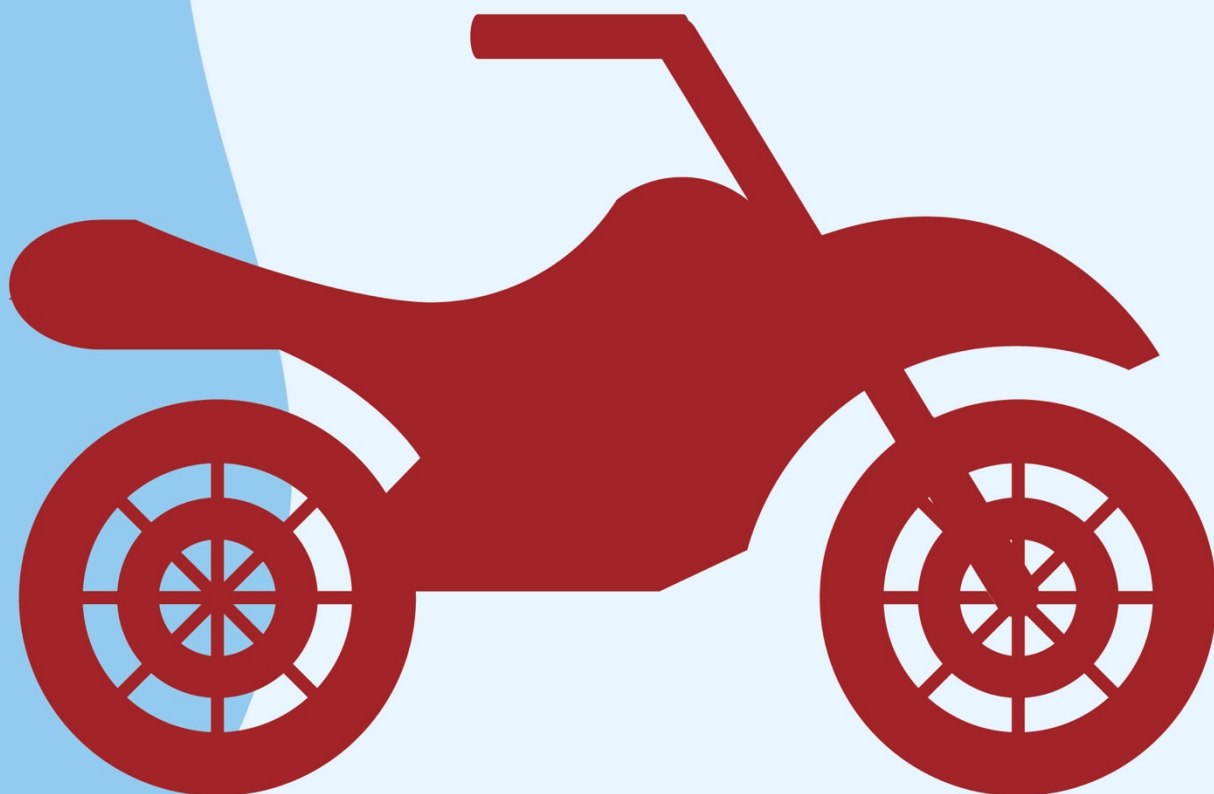
Tabela 6. Harmonogram wdrażania SUMP - wykres Gantta.

Działania kierunkowe	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2034
Przestrzeń								
Działanie 1.1.1								
Działanie 1.1.2								
Działanie 1.1.3								
Działanie 1.1.4								
Infrastruktura								
Działanie 1.2.1								
Działanie 1.2.2								
Działanie 1.2.3								
Działanie 1.2.4								
Działanie 1.2.5								
Działanie 1.2.6								
Działanie 1.2.7								
Integracja i cyfryzacja								
Działanie 2.1.1								
Działanie 2.1.2								
Działanie 2.1.3								
Działanie 2.1.4								
Działanie 2.1.5								
Działanie 2.1.6								
Parkowanie								
Działanie 2.2.1								
Działanie 2.2.2								
Działanie 2.2.3								
Mobilność aktywna								
Działanie 3.1.1								
Działanie 3.1.2								
Działanie 3.1.3								
Działanie 3.1.4								
Efektywność								
Działanie 3.2.1								
Działanie 3.2.2								
Współpraca i promocja								
Działanie 3.3.1								
Działanie 3.3.2								
Działanie 3.3.4								
Działanie 3.3.4								

Źródło: Opracowanie własne.



Monitorowanie i ocena



9. Monitorowanie i ocena

Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają weryfikować, czy zaplanowane działania w ramach poszczególnych celów strategicznych są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie SUMP postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

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

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk. W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

Wykonanie monitoringu realizacji planu, powinno być przeprowadzane:

- Pierwsze nie później niż do końca 2027 r.,
- Drugie nie później niż do końca 2030 r.

Tabela 7. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM MOF Ryk.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa dla roku 2030*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	32	34	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych obszarze MOF Ryk	0,07	0,03	l. zgonów / 1 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. Mieszkańców	21 398,5	19 258,6	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	10,7	9,5	kg PM 2,5 ekw.	Spadkowy 

**wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.*

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 8. Zestaw wskaźników produktu PZMM MOF Ryk.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2024	Wartość docelowa dla roku 2030*	Jednostka miary	Przewidywany trend
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	0	2	szt.	Wzrostowy 
Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Ryk	50	100	%	Wzrostowy 
Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	liczba parkingów B+R i P+R	0	2	szt.	Wzrostowy 
	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Ryk	0	1	szt.	Wzrostowy 
Rozwój spójnej, zintegrowanej i bezpiecznej sieci rowerowej i pieszej	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Ryk	29,4	35	km	Wzrostowy 
Zeroemisyjny transport zbiorowy	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	2	6	szt.	Wzrostowy 
Integracja i cyfryzacja systemów transportu	liczba operatorów (organizatorów transportu) honorujących w obszarze funkcjonalnym bilety innych operatorów	0	2	szt.	Wzrostowy 
Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	0	1	szt.	Wzrostowy 

Źródło: Opracowanie własne.

*wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

9.1 Metodologia pomiaru wskaźników

Monitoring realizacji planu do roku 2030 powinien odbyć się minimum dwukrotnie. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego MOF Ryk w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane powinny być przekazane do koordynatora prac nad SUMP, w celu ich wspólnego zestawienia i przygotowania raportu z postępu realizacji wdrażania Planu przez MOF Ryk .

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

Tabela 9. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

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

4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w miastach MOF Ryk	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST MOF Ryk lub wyniki publikowane przez GIOŚ
Wskaźniki produktu			
1	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych - przystanków komunikacyjnych różnych rodzajów transportu publicznego (np. komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, kolejowej, autobusowej) zlokalizowanych w MOF Ryk. Wskaźnik prezentowany łączną liczbą obiektów w MOF Ryk.	JST MOF Ryk
2	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Ryk	Długość w km zmodernizowanych, wyremontowanych dróg, ulic, w ramach, których przebudowano/ wybudowano dodatkowo drogę rowerową, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2024 r. Wskaźnik prezentowany w liczbie kilometrów nowych/ zmodernizowanych/ wyremontowanych dróg ulic w ramach, których przebudowano/ wyremontowano/ wybudowano drogę rowerową np. 10 kilometrów	JST MOF Ryk
3	liczba parkingów B+R i P+R	Liczba parkingów P+R oraz parkingów B+R wybudowanych w JST MOF Ryk łącznie. W przypadku, kiedy inwestycja w danej lokalizacji obejmuje parking P+R oraz B+R, należy liczyć je osobno jako dwa parkingi. Wynik podawany jest łącznie dla całego OF i obejmuje sumę wszystkich parkingów P+R oraz B+R w danym roku	JST MOF Ryk

4	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Ryk	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST MOF Ryk prezentowana łącznie dla MOF Ryk. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę - nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu	JST MOF Ryk
5	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Ryk	Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych). Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w MOF Ryk	JST MOF Ryk
6	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	Liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych (autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6, autobusy z silnikami elektrycznymi, silnikami napędzanymi wodorem oraz z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6D i wyższą) we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w MOF Ryk	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w MOF Ryk
7	liczba operatorów (organizatorów transportu) honorujących w obszarze funkcjonalnym bilety innych operatorów	Liczba operatorów (organizatorów transportu) honorujących w obszarze funkcjonalnym bilety innych operatorów	JST MOF Ryk

8	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla MOF Ryk, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład MOF Ryk Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot. organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy MOF Ryk np. 2 porozumienia	JST MOF Ryk
---	---	---	-------------

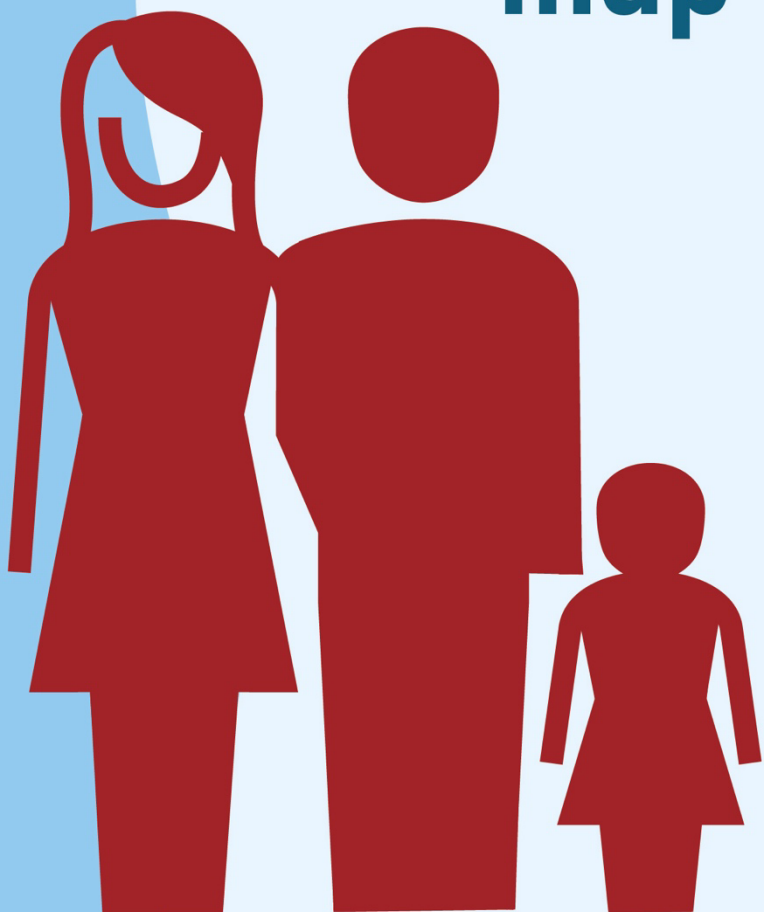
Źródło: Opracowanie własne.

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

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



Spis tabel, wykresów, fotografii, map i rysunków



10. Spis tabel, wykresów, fotografii, map i rysunków

Tabela 1. Liczba ludności dla roku 2012 i 2022 oraz prognozy liczby ludności dla lat 2032 oraz 2042.	16
Tabela 2. Długość dróg dla rowerów ogółem w gminach MOF Ryk.....	25
Tabela 5. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla MOF Ryk.	65
Tabela 6. Macierz oceny działań kierunkowych.	67
Tabela 7. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2025-2034.	72
Tabela 8. Harmonogram wdrażania SUMP - wykres Gantta.....	74
Tabela 9. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM MOF Ryk.	76
Tabela 10. Zestaw wskaźników produktu PZMM MOF Ryk.....	77
Tabela 11. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.	78
Wykres 1. Podział respondentów ze względu na wiek.....	11
Wykres 2. Prognoza zmian liczby ludności dla MOF Ryk w perspektywie do 2042 roku	17
Wykres 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów ogółem w powiecie Ryckim.....	33
Wykres 4. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?.....	33
Wykres 5. Liczba wypadków drogowych w powiatach MOF Ryk w latach 2011-2022	37
Wykres 6. Liczba ofiar śmiertelnych w powiatach MOF Ryk w latach 2011-2022.....	37
Wykres 7. Podział zadań przewozowych w MOF Ryk.....	54
Wykres 8. Podział zadań przewozowych - scenariusz podstawowy (BAU)	55
Wykres 9. Podział zadań przewozowych - scenariusz rozwojowy (mobilnościowy)	56
Wykres 10. Podział zadań przewozowych - scenariusz realistyczny.....	57
Fotografia 1. Warsztaty diagnostyczne w Rykach	10
Fotografia 2. Wizje lokalne w gminach MOF Ryk.....	11
Fotografia 3. Warsztaty diagnostyczne w mieście Dęblin.....	12
Fotografia 6. Infrastruktura pieszo-rowerowa w gminie Ryki	23
Fotografia 7. Infrastruktura rowerowa w mieście Dęblin	25
Fotografia 8. Dęblin - dworzec kolejowy	30
Mapa 1. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej na terenie MOF Ryk.....	18
Mapa 6. Kierunki obsługi transportowej MOF Ryki	27
Mapa 7. Sieć kolejowa w granicach MOF Ryk	28
Mapa 8. Istniejące i potencjalne węzły i centra przesiadkowe	31
Mapa 10. Sieć drogowa MOF Ryk	35
Rysunek 1. Błędne koło nieprawidłowego planowania przestrzennego	19