Załącznik nr 2 – Plan rozwoju mobilności

SPIS TREŚCI

1. Wstęp 2
1.1. Wprowadzenie 2
1.2. Kontekst strategiczny 3
1.3. Metodologia prac 4
1.4. Potencjał realizacyjny 7
2. Analiza sytuacji w zakresie mobilności 9
2.1. Uwarunkowania wynikające z położenia 9
2.2. Dostępność komunikacyjna zewnętrzna 11
2.3. Transport zbiorowy 14
2.4. Transport indywidualny 18
2.5. Wspólne wnioski z badań ankietowych 21
2.6. Kluczowe problemy w zakresie mobilności 22
2.7. Kluczowe potrzeby w zakresie mobilności 24
3. Plan rozwoju mobilności 26
3.1. Wizja mobilności 26
3.2. Scenariusze działań 26
3.3. Priorytety i cele 27
4. Działania 30
4.1. Projekty kluczowe 30
4.2. Projekty uzupełniające 31
5. Zarządzanie aspektem mobilności 33
5.1. Zarządzanie 33
5.2. Monitoring 34
5.3. Ewaluacja 36
5.4. Partycypacja 37
Wykaz tabel i ilustracji 40

1. WSTĘP

1.1. WPROWADZENIE

Opracowanie „Plan rozwoju mobilności" jest elementem Strategii terytorialnej Obszaru Prowadzenia Polityki Terytorialnej Brodnicy (OPPT Brodnicy), które definiuje kluczowe kierunki dotyczące rozwoju mobilności miejskiej obszaru OPPT Brodnicy, wynikające z istniejących uwarunkowań.

Dokument został opracowany w ramach procesu przygotowania Strategii Terytorialnej dla OPPT Brodnicy, która uwzględnia syntezę diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, wyłonionych wizji i celów strategicznych wraz z listą projektów proponowanych do realizacji oraz sposobów realizacji strategii. Materiał został opracowany przez ekspertów Fundacji Miasto we współpracy z reprezentantami samorządów OPPT Brodnicy (Grupa Robocza).

Celem dokumentu jest określenie pożądanych wyzwań i kierunków rozwojowych OPPT Brodnicy w zakresie mobilności, mających na celu poprawę tego aspektu, a w konsekwencji poprawę jakości życia jego mieszkańców. Dokument jest wynikiem podjętych decyzji strategicznych – wyboru kluczowych kierunków rozwojowych i koncentracji interwencji na wyzwaniach, wypracowanych w procesie uspołecznionym, których efektem jest propozycja kluczowych projektów strategicznych i zarysów projektów uzupełniających.

Niniejsze opracowanie będąc elementem Strategii terytorialnej przewidziane jest na lata 2023-2032 i ma być podstawą do kształtowania propozycji projektów i inwestycji do realizacji w oparciu o wyznaczoną wizję obszaru i cele strategiczne w tym okresie, jednak ze szczególnym uwzględnieniem aktualnego okresu programowania do roku 2027[1].

Opracowanie składa się z trzech zasadniczych części (tj. analitycznej, strategicznej i wdrożeniowej). W części analitycznej sformułowano syntetycznie najistotniejsze wnioski wynikające z przeprowadzonej analizy w zakresie mobilności, ukazującego potencjały, deficyty i potrzeby w zakresie mobilności (dostępności transportowej, transportu zbiorowego, transportu indywidualnego, itd.). Cześć strategiczna określa pożądane kierunki rozwojowe, przedstawione w formie wizji i celów strategicznych obszaru w zakresie mobilności. Część wdrożeniowa zawiera propozycję działań – projektów strategicznych i zarysów projektów uzupełniających wraz z systemem realizacji i monitorowania strategii.

[1] Perspektywa finansowa wynikająca z programu regionalnego FEdKP 2021-2027

1.2. KONTEKST STRATEGICZNY

Zgodnie z Zaleceniami Komisji Europejskiej[2] rekomenduje się stosowanie wprowadzonej już w 2013 roku koncepcji SUMP (Plan zrównoważonej mobilności miejskiej) jako instrumentu planowania strategicznego, stanowiącego podstawy ram dla miast i regionów w celu sprostania wyzwaniom w dziedzinie polityki mobilności miejskiej. Celem SUMP jest wspieranie miast, wzmocnienie zarządzania i zwiększenie koordynacji na szczeblu krajowym, planowanie i zapewnienie realizacji strategii na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, a także poprawa koordynacji między regionami i miastami oraz między obszarami miejskimi i wiejskimi.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Stanowi on jednolite ramy dla rozwiązania wszystkich wspólnych wyzwań związanych z mobilnością miejską dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. SUMP obejmuje kompleksowe, oparte na wizji, elastyczne i odporne podejście, ponieważ służy jako długoterminowy plan mobilności zawierający pakiety środków odnoszących się do krótkoterminowych celów i wartości docelowych, których osiągnięcie można przyspieszyć w odpowiedzi na zmieniające się potrzeby.

Plan taki opracowuje się i wdraża zgodnie z następującymi zasadami przewodnimi:

- Jasne i wymierne cele i założenia
- Długookresowa wizja i jasny plan wdrażania
- Ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania
- Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu przy jednoczesnym nadaniu priorytetu tym najbardziej zrównoważonym
- Zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej
- Podejście partycypacyjne i koordynacja z innymi właściwymi inicjatywami
- Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość i zapewnianie jakości

Przenosząc powyższe wytyczne na poziom krajowy[3] przyjęto założenie, że w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej, dla osiągnięcia najlepszych efektów prowadzonych interwencji na poziomie poszczególnych programów preferencje w dostępie do finansowania publicznego otrzymają obszary, w których stosowane będzie zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem

[2] Zalecenia Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524

[3] Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce

systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację dokumentów spełniających ideę planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Inwestycje w zrównoważoną mobilność miejską będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności miejskiej, które przyjmie następujące formy:

- we wszystkich miastach wojewódzkich oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia SUMP;
- w innych miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia SUMP lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r.;
- w pozostałych miastach poniżej 100 000 mieszkańców przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. odpowiednio dostosowanej strategii obszaru), przy czym preferowany będzie SUMP.

Powyższe założenia zostały przeniesione bezpośrednio do programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 (FEdKP 2021-2027), gdzie finansowane działania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej (cel szczegółowy 2viii) powinny opierać się o odpowiednie dokumenty planistyczne. Przede wszystkim mają to być SUMP lub, w określonych w FEdKP przypadkach, inne dokumenty z zakresu planowania transportu miejskiego, które zawierać powinny elementy SUMP – tymi „innymi dokumentami" mogą być strategie OPPT przygotowywane w ramach realizacji polityki terytorialnej województwa.

Tym samym niniejsze opracowanie w zakresie rozwoju mobilności miejskiej, stanowiąc element Strategii terytorialnej Obszaru Prowadzenia Polityki Terytorialnej Brodnicy, wypełnia wymogi formalne i merytoryczne dotyczące dokumentów równoważnych dla SUMP, umożliwiając ubieganie się o wsparcie publiczne w obszarze mobilności.

1.3. METODOLOGIA PRAC

Niniejsze opracowanie jest wynikiem prac Zespołu Autorskiego opracowującego Strategię terytorialną OPPT Brodnicy. Prace nad dokumentem trwały w kilku etapach od listopada 2022 do listopada 2023 roku i objęły wyselekcjonowany zakres zagadnień i narzędzi strategicznych. Jednocześnie niniejszy dokument w dużej mierze stanowi wyciąg informacji i wniosków z wątków prowadzonych w zasadniczym procesie strategicznym (opisanym w dokumencie strategii), w niektórych elementach dodatkowo pogłębiony.

Niniejszy dokument został opracowany na podstawie kilku zasadniczych grup źródeł oraz narzędzi i danych strategicznych dotyczących zagadnień mobilności:

Raport diagnostyczny

Wnioski wynikające z przeprowadzonej **analizy w ramach Raportu Diagnostycznego**, w tym w szczególności: bariery, problemy, deficyty obszaru; determinanty potrzeb rozwojowych obszaru; kluczowe wyzwania, kierunki interwencji i współpracy.

Dane statystyczne

Ogólnodostępne zastane, dotychczas istniejące dane, informacje i dokumenty o charakterze strategicznym, analitycznym, statystycznym (strategie, opracowania diagnostyczne, badania, raporty, sprawozdania, bilanse, itd.). Podstawowymi kryteriami ich wykorzystania były: aktualność, merytoryczny związek z problematyką diagnozy oraz jakość – rzetelność źródła.

Monitor Rozwoju Lokalnego (MRL)

Specjalnie przygotowane, uzupełnione i zasilone danymi na potrzeby procesu, dostępne pod adresami: https://gminy.monitorrozwoju.pl/ (MRL Gminy) i https://analizy.monitorrozwoju.pl/ (MRL Analizy).

MRL stanowi kompleksową bazę statystyczną pogrupowaną w kluczowe kategorie i obszary rozwojowe skupione wokół trzech wymiarów: gospodarczego, społecznego i środowiskowo-przestrzennego. MRL zawiera najbardziej aktualne dane dostępne w źródłach publicznych, zebrane dla poszczególnych lat, w celu wykazania aktualnej sytuacji, ale również dynamiki zmian i potencjalnych trendów rozwojowych.

Matryce logiczne

Narzędzie pozwalające na przedstawienie i powiązanie istotnych zagadnień w uporządkowany sposób, przygotowane dla określenia zachodzących relacji funkcjonalnych oraz przyczynowo-skutkowych w zakresie problemów (drzewo problemów) i celów (drzewo celów) dla całego obszaru. Matryce wypracowano w toku prac warsztatowych w okresie luty-marzec 2023 roku wspólnie z przedstawicielami samorządów OPPT Brodnicy.

Głównym celem matryc było zidentyfikowanie kluczowych problemów (wyzwań), celów strategicznych (kierunków) wspólnych dla całego obszaru, uzupełnionych o kluczowe zależności przyczynowo-skutkowe dla poszczególnych problemów, celów i

potrzeb (geneza, skutki). Pozwoliło to na zobrazowanie faktycznego ciągu logicznego dla wybranych zagadnień.

Fiszka projektów kluczowych

Narzędzie do opracowania kluczowych projektów, ich założeń, celów i efektów. Przygotowywane od lutego do listopada 2023 roku.

Głównym celem fiszki było zebranie opracowanych propozycji projektowych, wraz z kluczowymi danymi dla określonych projektów strategicznych i ich założeń.

Matryca wskaźników

Narzędzie porządkujące oczekiwane efekty (rezultaty) strategiczne realizowanych interwencji.

Celem matrycy było określenie wskaźników rezultatu strategicznego na potrzeby monitoringu celów strategicznych wraz z podstawowymi informacjami niezbędnymi do monitoringu.

Spotkania z interesariuszami

Kluczowy element współpracy i uspołecznienia z grupą dostarczającą szerokiej wiedzy i informacji o sytuacji na obszarze, zapewniając różnorodność wniosków i propozycji w trakcie całego procesu.

Głównym celem narzędzia było zapewnienie współpracy partnerskiej najważniejszych przedstawicieli, reprezentantów, liderów obszaru, z czterech grup interesów (liderów administracji, liderów gospodarki, liderów sektora społecznego i liderów opinii). Pozwoliło to na uzyskanie zróżnicowanych ocen i opinii od reprezentantów kluczowych środowisk w zakresie rozwoju obszaru.

Spotkania Grupy Roboczej i Zespołu Doradczego

Cykliczne narzędzie pomocnicze, w formie spotkań zdalnych odbywających się w pełnej reprezentacji i w stałych terminach z udziałem kluczowych przedstawicieli samorządów OPPT Brodnicy.

Głównym celem narzędzia była ciągła i transparentna komunikacja, współuczestniczenie wszystkich stron w procesie diagnostycznym oraz sprawne wykorzystanie pozostałych narzędzi, wypracowanie kluczowych wniosków oraz zatwierdzanie poszczególnych zadań.

1.4. POTENCJAŁ REALIZACYJNY

Samorządy zrzeszone w ramach OPPT Brodnicy posiadają odpowiednie doświadczenie oraz zdolności kadrowe i instytucjonalne do planowania i wdrażania działań związanych z mobilnością. W skład partnerstwa OPPT Brodnicy wchodzą wszystkie gminy powiatu brodnickiego a także powiat brodnicki. Tym samym OPPT posiada pełne możliwości w zakresie planowania i organizowania transportu publicznego gminnego, międzygminnego oraz powiatowego. Partnerstwo OPPT Brodnicy jest ponadto platformą wspierającą koordynację innych działań z zakresu mobilności, takich jak rozbudowa sieci rowerowej czy rozwój w obrębie węzłów komunikacyjnych.

Głównym podmiotem odpowiadającym lokalnie za aspekt mobilności miejskiej na terenie ośrodka centralnego OPPT Brodnicy jest Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z. o.o. w Brodnicy (PGK).

Spółka powstała z dniem 17 grudnia 1998 r. w wyniku przekształcenia zakładu budżetowego o nazwie Zakład Usług Komunalnych w Brodnicy, a jej założycielem jest Gmina Miasta Brodnicy. Przekształcenie nastąpiło w oparciu o Uchwałę Rady Miejskiej w Brodnicy Nr III/25/98 z dnia 17 grudnia 1998 r. Spółka jest zarejestrowana w sądzie rejestrowym – Sąd Rejonowy w Toruniu, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego – gdzie wpisana została dnia 25 kwietnia 2002 r. do Rejestru Przedsiębiorstw KRS pod numerem 0000108691 Sygnatura akt TO.VII NS-REJ.KRS/1668/07/832. Wszystkie udziały objęte są przez jednego wspólnika Gminę Miasta Brodnica.

PGK jest spółką kapitałową, której celem jest zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej w zakresie świadczonych usług komunalnych z zachowaniem ich wysokiej jakości. W spółce zatrudnionych jest ponad 80 osób, z czego 11 to kierowcy obsługujący komunikację miejską.

Rysunek 1: Siedziba PGK w Brodnicy



Źródło: http://www.pgk.com.pl/

PGK jest wiodącym operatorem w zakresie odbioru odpadów zmieszanych i segregowanych na terenie miasta Brodnicy. Ponadto w swoim szerokim wachlarzu działalności prowadzi usługi w zakresie:

- Komunikacji miejskiej
- Zarządzania składowiskiem odpadów
- Zarządzanie strefą płatnego parkowania (SPP)
- Zagospodarowania terenów zielonych
- Wywozu i zagospodarowania odpadów
- Oczyszczania letniego i zimowego ulic, placów, parkingów
- Administracji cmentarzem komunalnym
- Zarządzanie targowiskiem miejskim i wiejskim

2. ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI[4]

Analizę przygotowano dla zobrazowania sytuacji w zakresie mobilności dla obszaru OPPT Brodnicy. Zakres ten stanowi element szerszego wymiaru środowiskowo-przestrzennego, który zgodnie z teorią zrównoważonego rozwoju, obok wymiarów społecznego i gospodarczego, jest jednym z trzech podstawowych elementów analiz strategicznych.

W ramach analizy wymiaru środowiskowo-przestrzennego szczególną uwagę zwrócono na kwestie mobilności na obszarze OPPT, jako elementu szczegółowego wymagającego pogłębionej refleksji i analizy.

Jednym z elementów analizy było stworzenie portretu statystycznego obszaru mobilności i jego charakterystyki wskaźnikowej, dla którego wykorzystano:

- Dostępne dane statystyczne przedstawione w formie wskaźników syntetycznych rozwoju poszczególnych gmin (MRL Gminy);
- Dostępne dane statystyczne przedstawione w formie wartości nominalnych, danych procentowych i strukturalnych dla obszaru (MRL Analizy);
- Zebrane zastane w powiecie dane, informacje i dokumenty o charakterze strategicznym, analitycznym, statystycznym (strategie, opracowania, badania, raporty, etc.)
- Zebrane dane z przeprowadzonych badań i ankiet: młodzieży, mieszkańców, liderów;
- Wnioski z przeprowadzonych spotkań warsztatowych, spacerów badawczych i białego wywiadu.

Na bazie przeprowadzonych analiz statystycznych, uzupełnionych o przeprowadzone analizy merytoryczne i strategiczne (decyzje) dokonano sformułowania wniosków istotnych z punktu widzenia diagnozowania problemów, deficytów, ale też potencjałów rozwojowych badanego obszaru.

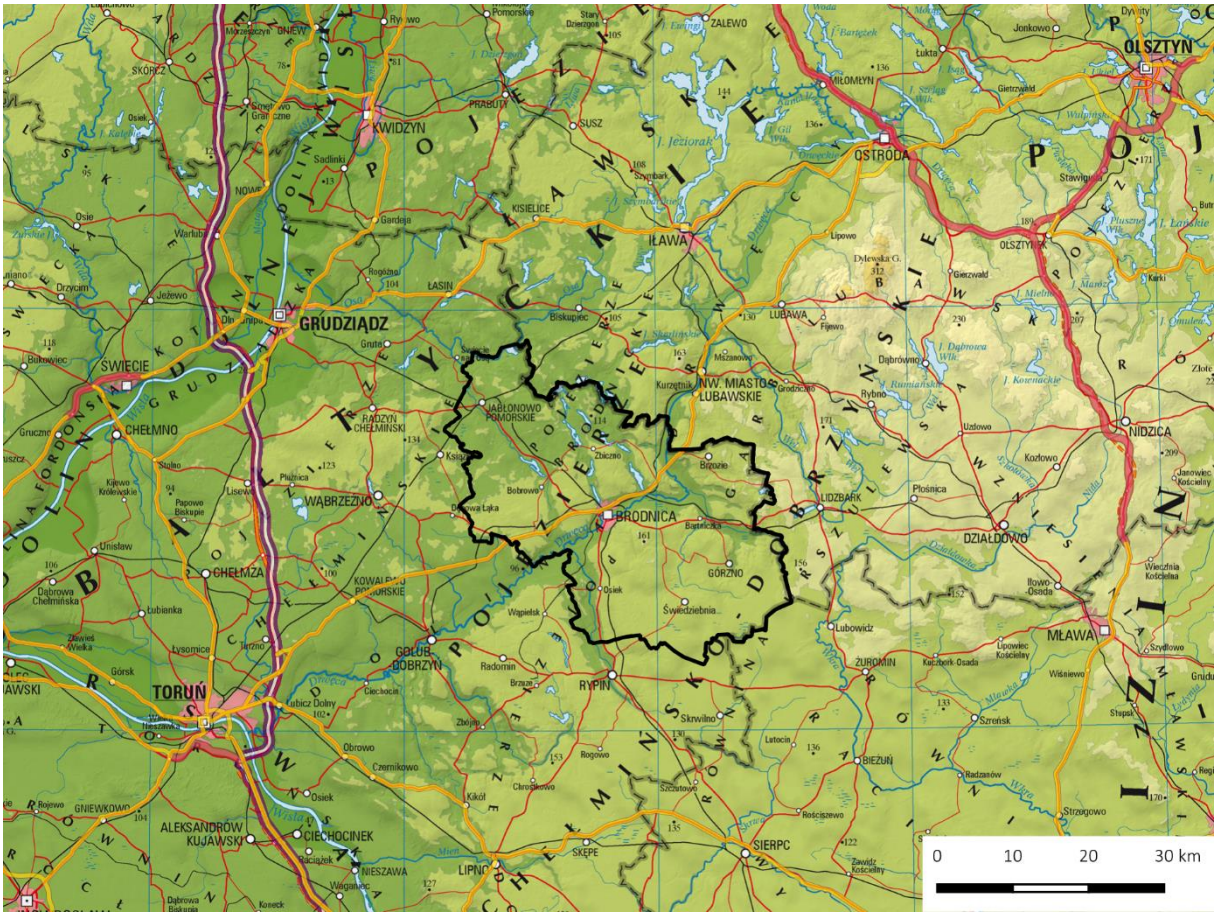
2.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z POŁOŻENIA

Obszar OPPT Brodnicy położony jest we wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Od północy graniczy z województwem warmińsko-mazurskim, a od wschodu z województwem mazowieckim. Peryferyjne położenie na styku trzech województw wiąże się z oddaleniem od ośrodków metropolitalnych – Torunia, Bydgoszczy oraz Olsztyna i Warszawy. Peryferyjne położenie w połączeniu z

[4] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 2.)

wykluczeniem komunikacyjnym skutkuje zmniejszoną dostępnością do usług dla mieszkańców gmin na tym obszarze.

Rysunek 2: Położenie OPPT Brodnicy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUGiK oraz GDDKiA

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa kujawsko-pomorskiego zawarty w strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+, definiuje obszar OPPT Brodnicy jako część OSI peryferyjności transportowej. Ten sam dokument określa na trenie wybranych gmin partnerstwa OSI gmin wykazujących negatywną sytuację społeczno-gospodarczą (Brzozie, Bartniczka, Świedziebnia, Osiek)[5].

Najbliższym ośrodkiem o znaczeniu metropolitalnym jest Toruń, a najbliższym ośrodkiem o znaczeniu regionalnym jest Grudziądz, który swym zasięgiem obejmuje północną część obszaru. Brodnica jest ośrodkiem powiatowym, centralnym. Obszar OPPT Brodnicy znajduje się w zasięgu oddziaływania sąsiednich ośrodków powiatowych, szczególnie Rypina, Lidzbarka czy Wąbrzeźna.

[5] https://kujawsko-pomorskie.pl/35295-prace-nad-strategia-2030

Powierzchnia całego powiatu wynosi około 1040 km2. Łączna liczba ludności na obszarze wynosi około 78784 osób, co daje średnią gęstość zaludnienia na poziomie prawie 76 osób/km2.

2.2. DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA ZEWNĘTRZNA

Jednym z głównych wyzwań przed jakimi stoi OPPT Brodnicy jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu i peryferyjności transportowej.

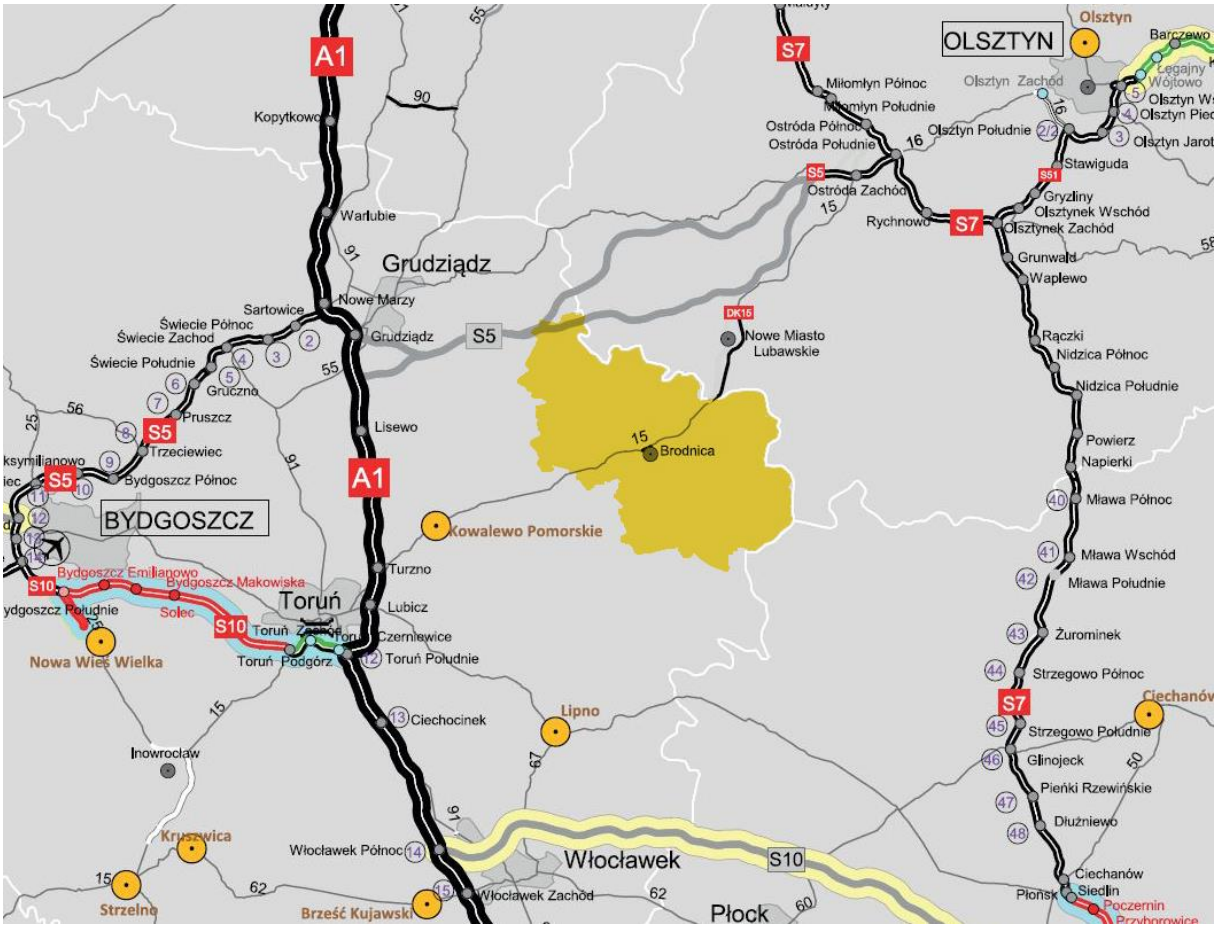
Miasto Brodnica jako ośrodek powiatowy charakteryzuje się ujemnym i pogarszającym się syntetycznym wskaźnikiem dostępności komunikacyjnej[6] – w 2021 roku wartość wskaźnika wynosiła -0,17. Oznacza to, że średnia dostępność innych ośrodków wielofunkcyjnych w grupie porównawczej jest lepsza i rozwija się szybciej niż w Brodnicy. Wskaźnik ten w sposób syntetyczny uwzględnia takie wskaźniki jak długość i jakość sieci dróg, dostępność indywidualnych środków transportu, rozwój alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych, dostępność kolei i skalę ruchu turystycznego.

Szkielet drogowy powiatu brodnickiego stanowi DK 15 Toruń-Ostróda. Jest to droga o parametrach klasy GP – droga główna ruchu przyspieszonego. Wojewódzka Strategia Przyspieszenia 2030+ postuluje w ramach celu głównego: Dostępna przestrzeń i czyste środowisko, realizację projektu kluczowego polegającego na wpisaniu DK 15 do kategorii dróg ekspresowych (S 15). Rozwiązanie poprawiłoby skomunikowanie obszaru z autostradą A1 (Gdańsk-Łódź-Gorzyczki) przez węzeł Turzno oraz drogą ekspresową S7 (Gdańsk-Warszawa) przez węzeł Ostróda Zachód.

Na terenie powiatu nie są obecnie przygotowywane ani realizowane żadne inwestycje w zakresie rozbudowy sieci dróg krajowych. Jeden z rozpatrywanych wariantów drogi ekspresowej S5 prowadzi przez północny kraniec partnerstwa (gmina Jabłonowo Pomorskie).

[6] Źródło: partnerstwa.monitorrozwoju.pl

Rysunek 3: Obszar OPPT Brodnicy na tle planu budowy dróg krajowych

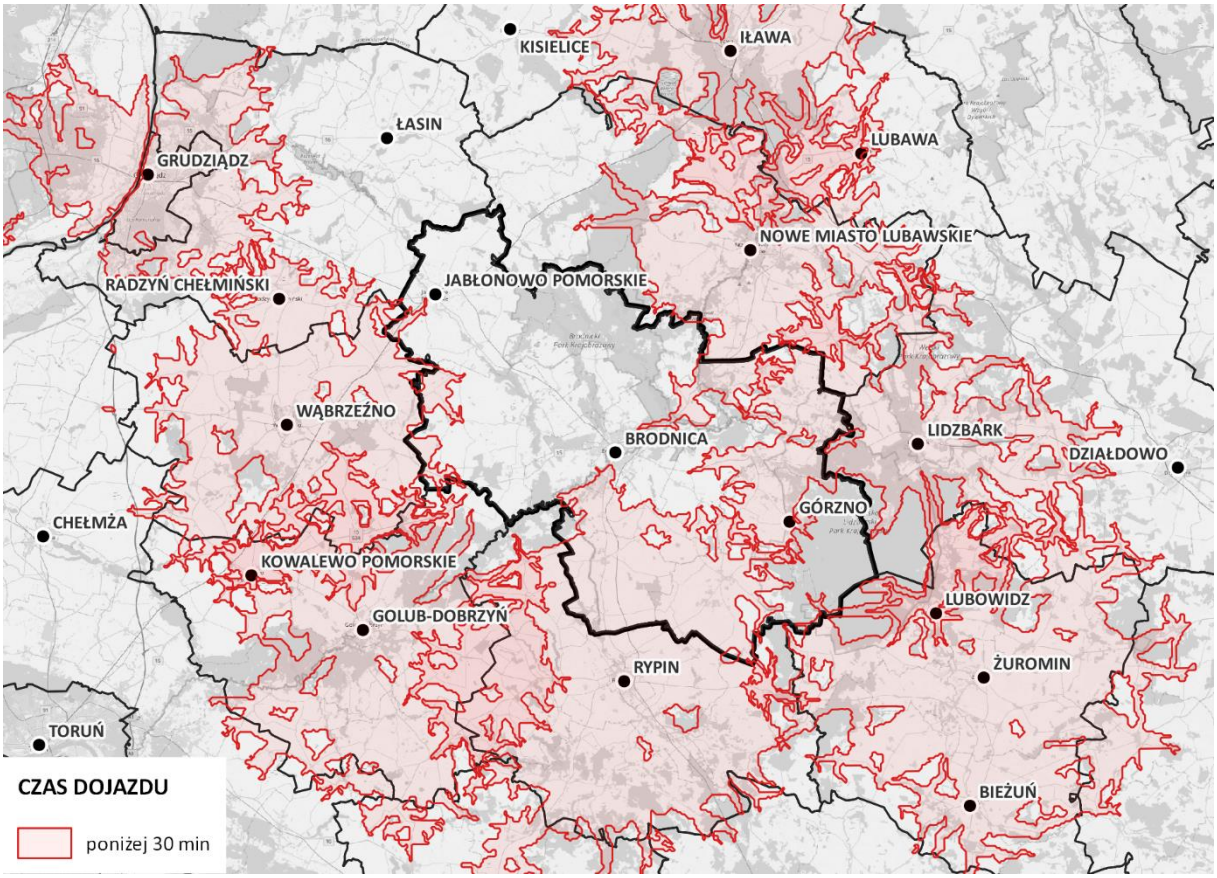


Źródło: Opracowanie własne na podstawie planu budowy dróg krajowych GDDKiA

Dojazd z terenu OPPT Brodnicy do Torunia zajmuje od 1h (Bobrowo), do ponad 1h30 min (Górzno). Równie daleko jest do innych miast wojewódzkich. Trasa Brodnica-Olsztyn zajmuje ok. 1h30 min. Podróż z Brodnicy do Warszawy zajmie minimum 2h30min, a do Gdańska 2h15min.

Czas dojazdu do najbliższych miast powiatowych położonych w otoczeniu partnerstwa (Wąbrzeźno, Rypin, Lidzbark, Grudziądz, Nowe Miasto Lubawskie, Żuromin, Golub-Dobrzyń) bardzo często przekracza 30 minut.

Rysunek 4: Czas dojazdu do miast powiatowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie TravelTime

Charakterystyczna cechą układu kolejowego OPPT Brodnicy jest to, że główna linia kolejowa nr 353 – Poznań-Toruń-Ostróda-Olsztyn-Korsze, nie przebiega przez ośrodek powiatowy, lecz przez północną część partnerstwa – czyli gminę Jabłonowo Pomorskie. Linia jest zelektryfikowana, dwutorowa. Przez teren powiatu przebiega również linia drugorzędna numer 208: Działdowo-Lidzbark-Brodnica-Jabłonowo Pomorskie-Grudziądz-Tuchola. Na linii na odcinku Lidzbark-Brodnica nie jest obecnie prowadzony ruch pasażerski. W Brodnicy ma swój początek linia kolejowa numer 33 Brodnica-Sierpc-Płock-Kutno. Na terenie powiatu linia jest jednotorowa niezelektryfikowana. Linia kolejowa nr 208 na odcinku od Grudziądza do Brodnicy i linia nr 33 są w niezadowalającym stanie technicznym.[7]

W Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, nie znalazły się żadne projekty z obszaru, ani całego województwa kujawsko-pomorskiego[8]. W ramach planu rozbudowy kolei związanym z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego, powstała koncepcja budowy nowej linii kolejowej numer 5 w relacji CPK-Gdynia. Zgodnie z koncepcją linia realizowana w

[7] Strategia Przyspieszenia 2030+

[8] https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus

ramach tzw. szprychy numer 1, ma ominąć główne ośrodki miejskie województwa kujawsko-pomorskiego[9], czemu sprzeciwia się samorząd wojewódzki.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030 definiuje kolej jako dominujący środek transportu publicznego w relacji miasta powiatowego (Brodnica) z ośrodkami stołecznymi.

2.3. TRANSPORT ZBIOROWY

2.3.1. Transport regionalny

Głównym węzłem kolejowym o znaczeniu ponadregionalnym w tym obszarze jest Jabłonowo Pomorskie. Z Jabłonowa Pomorskiego można dojechać bezpośrednimi pociągami IC do odległych części kraju. (Wrocław – 2 pociągi na dobę, Warszawa – 3, Poznań – 4, Olsztyn – 4, Gdańsk – 1). Między Jabłonowem Pomorskim a Toruniem kursuje 17 par pociągów na dobę (Polregio i IC).[10]

Brodnicę z Jabłonowem Pomorskim łączy 9 par pociągów osobowych (szynobusy Arriva RP), z czego 8 kontynuuje bieg w kierunku Grudziądza. Przez Brodnicę kursuje jeden na dobę pociąg dalekobieżny klasy IC-TLK relacji Katowice – Gdynia (przez Częstochowę, Łódź, Kutno, Grudziądz, Tczew). Jest to obecnie jedyny pociąg kursujący z Brodnicy w kierunku południowym w stronę Rypina. Czas dojazdu koleją z Brodnicy do Torunia z konieczną przesiadką w Jabłonowie Pomorskim wynosi przeciętnie 80 minut. Koszt biletu normalnego zaczyna się od 19 zł.

Brodnica jest głównym węzłem przesiadkowym komunikacji autobusowej na terenie powiatu. Brodnicę z Toruniem łączy 13 kursów autobusowych obsługiwanych przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. O/Brodnica. Czas dojazdu do Torunia wynosi od 75 do 100 minut.[11]

Lokalny ruch autobusowy w obrębie OPPT Brodnicy realizowany jest za pośrednictwem różnych przewoźników lokalnych i regionalnych. Gmina Osiek posiada aktualnie 6 połączeń z Brodnicą na dobę. Czas dojazdu wynosi od 15 minut. Odpowiednio liczba połączeń i czas dojazdu do Brodnicy z innych gmin obszaru kształtuje się następująco: Górzno – 14, 35 min; Bartniczka -15, 25 min; Brzozie 1, 30 min; Zbiczno 4, 22 min; Bobrowo – 7, 15 min; Jabłonowo Pomorskie 10, 33 min. Gmina Świedziebnia nie posiada bezpośredniego połączenia autobusowego z Brodnicą (połączenia przez Rypin). Bezpośrednie obwodowe połączenia pomiędzy sąsiednimi gminami obszaru nie występują.

[9] https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej/kujawsko-pomorskie
[10] Stan na styczeń 2023
[11] Dane dla dnia roboczego wg e-podroznik.pl

2.3.2. Komunikacja autobusowa na terenie Brodnicy

Na terenie miasta Brodnica funkcjonuje komunikacja autobusowa prowadzona przez PGK Sp. z o.o. w Brodnicy.

Rysunek 5: Schemat komunikacji autobusowej PGK Brodnica



Źródło: http://www.pgk.com.pl/

Na terenie miasta działa pięć linii kursujących w granicach miasta:

- Linia 1 kursuje na trasie pętla Grunwald – pętla Michałowo
- Linia 2 kursuje na trasie pętla Łyskowskiego – ul. Długa
- Linia 3 kursuje na trasie pętla Łyskowskiego – ul. Wyspiańskiego
- Linia 4 kursuje na trasie pętla Saminex – ul. Wyspiańskiego
- Linia 5 kursuje na trasie BTBS – ul. Matejki

Linie 1, 2 i 3 mają po kilkanaście kursów w dni robocze z częstotliwością co 30-60 minut i kilka kursów w soboty, niedziele i święta. Linie 4 i 5 mają odpowiednio pięć i dwa kursy w dni robocze.

W Brodnicy nie funkcjonuje zintegrowane centrum przesiadkowe, łączące transport lokalny, powiatowy, regionalny oraz kolejowy. Najdogodniejszy punkt przesiadkowy dla komunikacji autobusowej (lokalnej i regionalnej) to ul. Sądowa. Linie 1,2 i 3 mają przystanek w pobliżu Dworca Autobusowego (ul. Sądowa) skąd odchodzą linie regionalne. Żadna z linii nie obsługuje regularnych dojazdów do Dworca Kolejowego.

W parku taborowym PGK pozostaje na dzień dzisiejszy dziesięć autobusów miejskich, z czego dziewięć jest w pełni niskopodłogowych, posiada automatyczną skrzynię biegów, a osiem wyposażonych jest w klimatyzację przedziału pasażerskiego.

Tabela 1: Tabor PGK Sp. z o.o. w Brodnicy

model	model	rok	rok	norma	ilość
Autosan	M10LF	2019	2019	EURO-6	8
Autosan	M09LE	2009	2009	EURO-5	1
Solaris	Urbino 10	2015	2015	EURO-6	1

Źródło: PGK Sp. z o.o.

Komunikacja miejska obsługująca Miasto Brodnica wykonuje 901 km dziennie w dni powszednie, w soboty 211 km, w niedzielę 197 km. W ciągu dnia realizowanych jest 206 kursów (łącznie z sobotą i niedzielą). Szacunkowo obsługiwana ilość pasażerów za rok 2022 wyniosła 750 tysięcy osób.

Dnia 11 lutego 2016 r. Rada Miejska w Brodnicy podjęła uchwałę nr XIV/98/2016, w wyniku której wprowadzono bezpłatną komunikacją miejską na terenie Gminy Miasta Brodnicy. Popyt na komunikacje miejską wzrósł po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej na terenie Brodnicy.

Tabela 2: Nakłady na komunikację w Brodnicy

rok	nakłady na komunikację publiczną	zmiana
2015	1 192 200,00 zł[12]	
2019	2 171 042,97 zł	-
2020	2 635 810,62 zł	+21%
2021	2 888 565.87 zł	+10%
2022	3 129 301,85 zł	+8%
2023	3 550 000,00 zł	+13%

[12] W tym 85 000 zł wkładu Gminy wiejskiej Brodnica

Źródło: PGK Sp. z o.o

W ostatnim roku płatnych przejazdów (2015) wpływy z biletów wynosiły około 600 000 zł, zatem stanowiły w przybliżeniu 50% nakładów na komunikację zbiorową. Nakłady na komunikację publiczną w Brodnicy wg budżetu na 2023 rok zaplanowano w kwocie 3 550 000 zł. Nakłady te rosną w ciągu ostatnich lat w tempie około 13% rocznie.

2.3.3. Podsumowanie

Strategia Przyspieszenia 2030+ określa kierunek działania 5101: Realizacja systemu transportu publicznego „60/90" dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa. Charakterystyka kierunku: *„Kierunek dotyczy działań organizacyjnych na potrzeby organizacji systemu publicznego transportu regionalnego. Idea regionalnego systemu transportu publicznego, dla realizacji którego powinny być wprowadzone działania organizacyjne, polega na stworzeniu systemu obsługującego obszar całego regionu w sposób zapewniający swobodne dojazdy w relacjach do Bydgoszczy i Torunia. Koncepcja „60/90" zakłada, że z każdego z ośrodków powiatowych do jednej (lub obydwu) stolic województwa czas dojazdu w komunikacji publicznej nie powinien przekroczyć 60 minut, a z dowolnej miejscowości na terenie województwa nie powinien przekroczyć 90 minut […]."*[13]

W świetle przytoczonych wyżej danych, wynika, że OPPT Brodnicy nie spełnia założeń koncepcji, a różnica między obecnymi a postulowanymi czasami dojazdu do Torunia jest znaczna. Spełnienie koncepcji 60/90 dla Brodnicy wymagałoby budowy nowej linii kolejowej w kierunku Torunia, np. przez Wąbrzeźno – taka koncepcja nie jest jednak przygotowywana.

Niezadowalająca oferta transportu publicznego wpływa na pogłębiające się wykluczenie komunikacyjne całego obszaru. Grupą, która najbardziej cierpi z powodu niedostatecznej lub źle zorganizowanej komunikacji są głównie grupy mało mobilne – młodzież i osoby starsze. Problem swobodnego przemieszczania się np. do szkoły lub osób starszych, np. do usług medycznych, dotyka nie tylko mieszkańców ośrodka centralnego, ale również obszarów wiejskich powiatu brodnickiego.

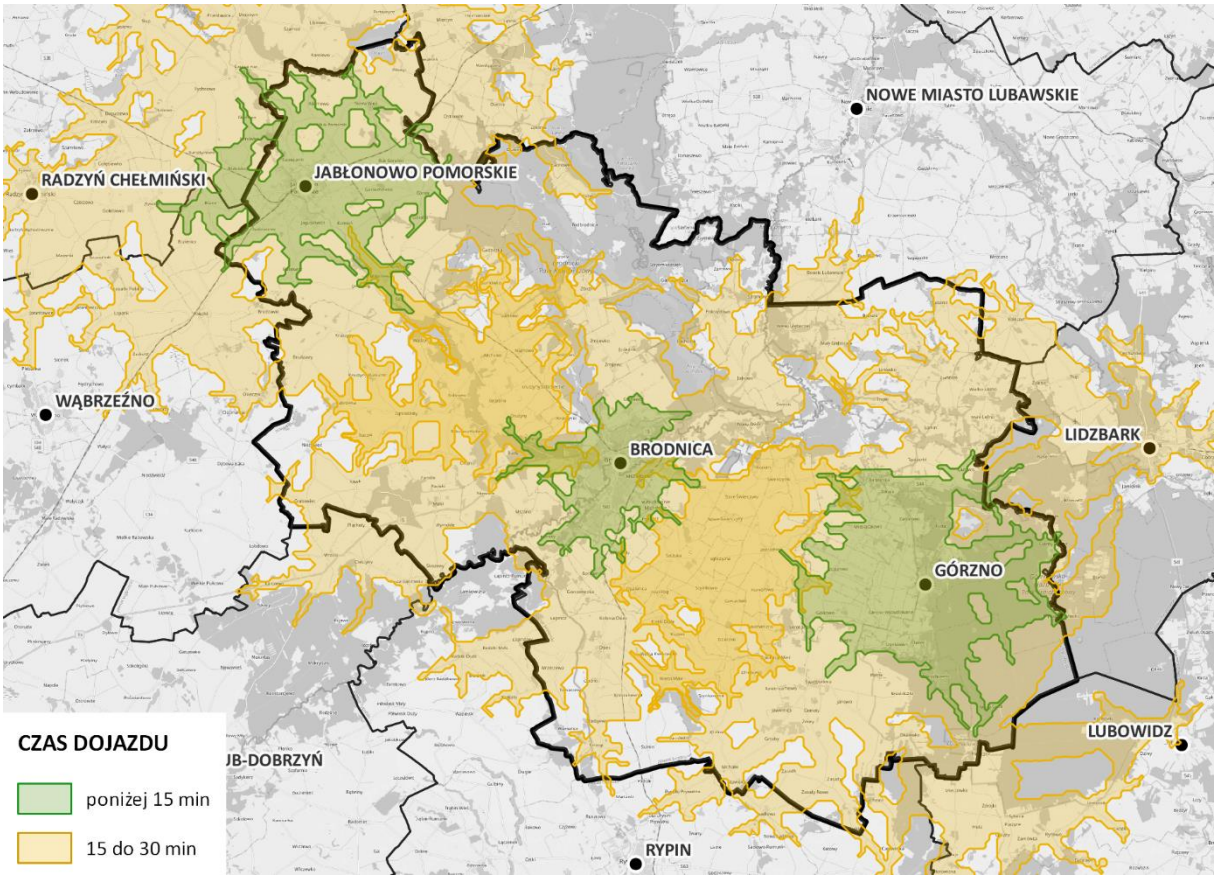
[13] Strategia Przyspieszenia 2030+

2.4. TRANSPORT INDYWIDUALNY

2.4.1. Transport samochodowy

Samochód pozostaje podstawowym środkiem transportu na terenie partnerstwa. W latach 2011-2021 ilość samochodów na 1000 mieszkańców w powiecie brodnickim wzrosła o ok. 40% (489 w 2011, 700 w 2021). Ilość samochodów na 1000 mieszkańców w powiecie jest większa niż w województwie kujawsko-pomorskim (680) i Polsce (682). Z prawie całego obszaru powiatu można dojechać do jednego z trzech gmin miejskich w czasie poniżej 30 minut.

Rysunek 6: Czas dojazdu do miast na terenie OPPT Brodnicy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie TravelTime

Na terenie miasta Brodnicy funkcjonuje strefa płatnego parkowania. W mieście powstał parking typu Park and Ride (ul. Maczka), ułatwiający łączenie komunikacji indywidualnej z transportem zbiorowym.

Na terenie powiatu znajduje się pięć stacji ładowania samochodów elektrycznych. Trzy zlokalizowane są w Brodnicy (jedna to stacja szybkiego ładowania). Kolejne

dwie stacje zlokalizowane są przy ośrodkach wypoczynkowych – Rybaki (gmina Brodnica) i Głęboczek (gmina Brzozie).[14]

2.4.2. Infrastruktura tras rowerowych

Na terenie powiatu znajduje się niecałe 30 km dróg rowerowych. Gęstość sieci dróg rowerowych jest dwukrotnie niższa niż średnia krajowa i trzykrotnie niższa niż średnia wojewódzka.

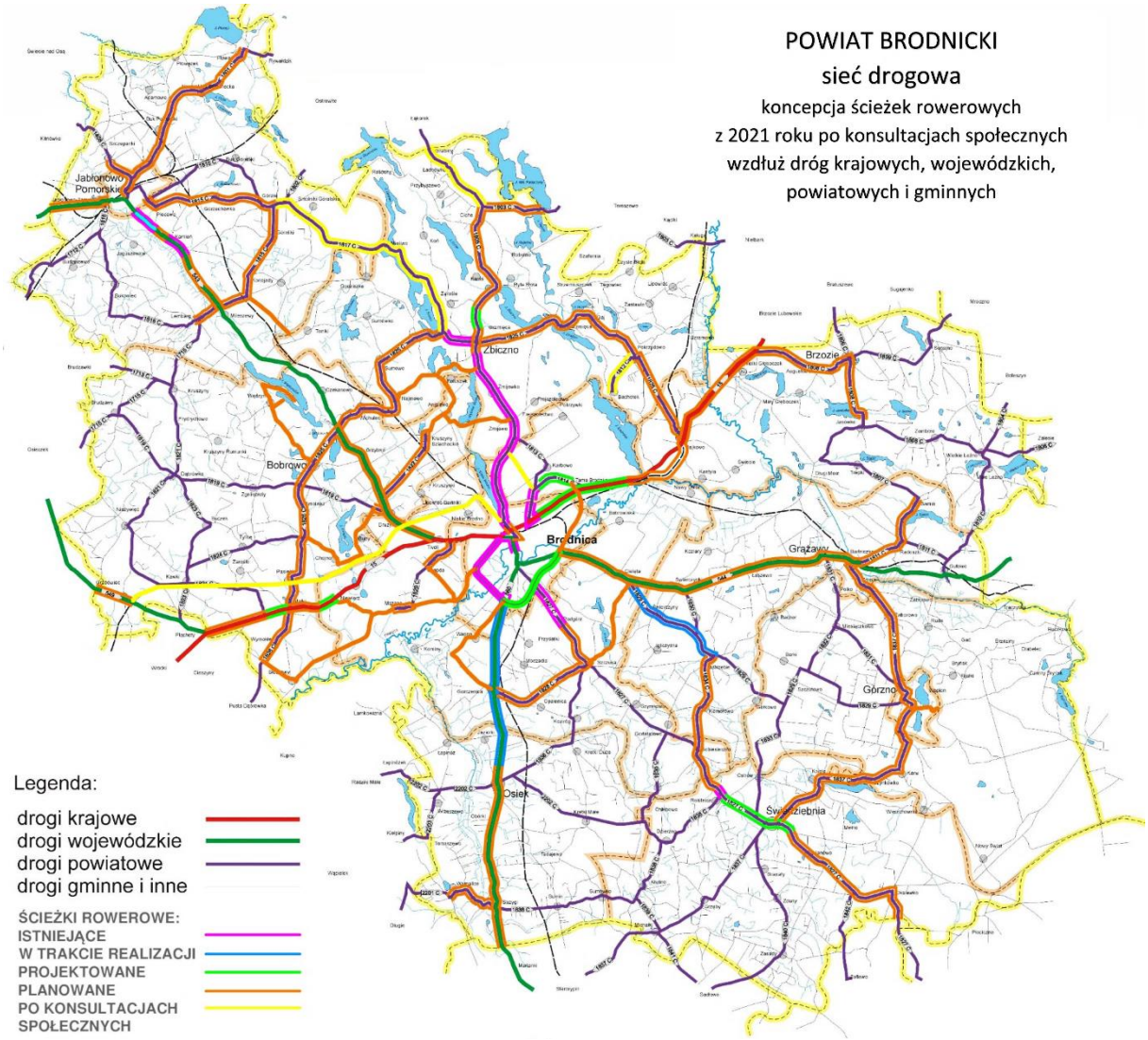
Największa siec dróg rowerowych znajduje się w Brodnicy. Najdłuższa istniejąca droga rowerowa łączy Osiek ze Zbicznem przez Brodnicę. Zgodnie z Planem Rozwoju Dróg Rowerowych w Województwie Kujawsko-Pomorskim planowane są kolejne odcinki dróg rowerowych:

- Priorytet 1: Osiek – Rypin,
- Priorytet 2: Brodnica – Jabłonowo Pomorskie, Brodnica – Zbiczno, okolice Zbiczna, Osiek – Golub Dobrzyń.

16 marca 2021 roku Rada Powiatu w Brodnicy uchwaliła istotny plan rozwoju w zakresie tras rowerowych, tj. Koncepcję budowy ścieżek rowerowych na terenie powiatu brodnickiego.

[14] https://stacjomat.pl/mapa/

Rysunek 7: Koncepcja ścieżek rowerowych w powiecie brodnickim



Źródło: Załącznik do uchwały Nr XXX/183/2021 Rady Powiatu w Brodnicy z dnia 14 września 2021 r.

Z uwagi na ilość bezpiecznych tras rowerowych i konieczność korzystania z jezdni przeznaczonej dla ruchu samochodowego, bezpieczeństwo użytkowników ruchu rowerowego nie jest na wysokim poziomie. Na terenie powiatu brodnickiego w 2022 roku doszło do 26 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (średnia roczna dla ostatnich 5 lat – 22,6 zdarzenia). Około połowa zdarzeń ma miejsce na terenie miasta Brodnica. W 2022 roku trzy osoby zostały ciężko ranne, kolejne trzy lekko.[15]

[15] Na podstawie raportów zbiorczych https://sewik.pl/

2.5. WSPÓLNE WNIOSKI Z BADAŃ ANKIETOWYCH[16]

Proces strategiczny, związany z opracowaniem diagnozy i strategii obszaru OPPT Brodnicy, obejmował włączenie społeczności lokalnej (partycypację). Elementem pośredniej partycypacji społecznej były trzy kluczowe badania opinii społecznej – mieszkańców (badanie powszechne), lokalnych liderów (kluczowi interesariusze obszaru) oraz młodzieży (kluczowa grupa społeczna deklarująca swoją przyszłość).

Analizując wnioski z przeprowadzone badań wśród mieszkańców OPPT Brodnicy, lokalnych liderów i młodzieży, można wyciągnąć wspólne wnioski i spostrzeżenia dotyczące aspektów mobilności.

Wszyscy badani jako **najsilniejsze strony** obszaru powiatu brodnickiego wymieniali:

- **Jakość i czystość środowiska naturalnego (powietrza, wody, zieleni),**
- **Atrakcyjność turystyczna (przyrodnicza i kulturowa)**

Mieszkańcy i lokalni liderzy[17] jako **najsłabiej oceniane obszary** powiatu brodnickiego wymieniali:

- **Komunikacja i transport zbiorowy**

Najważniejsze przedsięwzięcia, jakie powinny być zrealizowane zdaniem wszystkich badanych to:

- **Lepsze połączenia komunikacyjne z regionem i światem, drogi, itp.,**
- **Stworzenie atrakcyjnej infrastruktury miejskiej (chodniki, przystanki, ścieżki rowerowe, obiekty sportowe)**

Przeprowadzone badania jednoznacznie potwierdziły, że kwestie niskiej dostępności komunikacyjnej stanowią jedno z kluczowych wyzwań dla każdej z badanej grup. Podstawowe inwestycje na obszarze powinny dotyczyć poprawy połączeń komunikacyjnych, w tym rozwoju transportu miejskiego, ścieżek rowerowych i dróg. Racjonalne wdrożenie tych działań w sposób zrównoważony pozwoli na utrzymanie wysokiej jakości i czystości środowiska naturalnego oraz wykorzystania lokalnej atrakcyjności turystycznej.

[16] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 2.3)
[17] Młodzież wskazała kategorię na dalszym miejscu po kwestiach związanych z pracą i przedsiębiorczością

2.6. KLUCZOWE PROBLEMY W ZAKRESIE MOBILNOŚCI[18]

Problemy – bariery rozwojowe – to zjawiska lub czynniki (wewnętrzne i zewnętrzne), które **uniemożliwiają lub utrudniają realizację kierunków lub celów rozwojowych**. Składają się na nie niekorzystne zjawiska, niewykorzystane potencjały, istniejąca sytuacja negatywna, niekorzystne warunki (zamiast pożądanych), itd. W trakcie procesu diagnostycznego, metodą warsztatową, wyodrębniono problemy kluczowe, które wynikają z innych problemów pośrednich / przyczyn, i które mogą generować wiele odczuwalnych skutków / trudności, wspólnych dla całego środowiska społeczno-gospodarczego. Deficyty te budowane są w układzie tzw. **drzewa problemów**, czyli matrycy logicznej, uporządkowanej w układzie:

- **przyczyna –> problem –> skutek**

W ramach budowania matrycy logicznej, poza określeniem samych problemów zasadniczych, diagnozowano również, co powoduje dany problem oraz jakie negatywne efekty przynosi. Identyfikując podstawowe bariery rozwojowe i problemy dotyczące całego obszaru dokonano ich grupowania na obszary tematyczne, w tym również w obszarze mobilności. Dokonano także analizy **związków przyczynowo-skutkowych** i wskazania problemu kluczowego, generującego najwięcej problemów, którego skutki są najszersze i najbardziej odczuwalne dla interesariuszy.

Wypracowane drzewo problemów, wraz z ich przyczynami i skutkami prezentuje poniższa matryca logiczna – wyodrębniona dla opisywanego obszaru mobilności[19].

[18] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 2.4)

[19] Wyodrębnienie w ramach kluczowych problemów dla wymiaru środowiskowo-przestrzennego szczegółowo opisanych w dokumencie strategii

Tabela 3: Matryca logiczna – drzewo problemów – obszar mobilności

OBSZAR MOBILNOŚCI		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	**SKUTEK**
1 Brak rozwiniętej siatki połączeń alternatywnych (pieszo-rowerowych) 2 Niska świadomość ekologiczna 3 Wysokie koszty działań i inwestycji ekologicznych 4 Ograniczenia formalne i prawne	**NIEWYKORZYSTANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA NATURALNEGO W SPOSÓB ZRÓWNOWAŻONY**	1 Migracje mieszkańców 2 Ograniczona atrakcyjność turystyczna 3 Utrata potencjału naturalnego 4 Zanieczyszczenie powietrza, wód, gleby 5 Niska atrakcyjność obszaru
PROBLEMY UZUPEŁNIAJĄCE		
1 Rozproszenie obszarów zamieszkania 2 Niewystarczająca jakość siatki drogowej 3 Brak rozwiniętej siatki połączeń alternatywnych (pieszo-rowerowych) 4 Brak dostępności do transportu publicznego	**Niewystarczająca dostępność komunikacyjna**	1 Wysokie koszty inwestycji 2 Ograniczony dostęp do usług publicznych 3 Migracje mieszkańców 4 Ograniczona atrakcyjność turystyczna 5 Niski poziom bezpieczeństwa drogowego 6 Niski poziom ekologiczności

Źródło: Opracowanie własne

Problemy środowiskowo-przestrzenne są bardzo wyraźnie zarysowane na obszarze powiatu. Alternatywą dla gałęzi typowo gospodarczej wydają się atuty środowiskowe (turystyka, produkty lokalne) oraz sieci ścieżek pieszo-rowerowych w tych obszarach, ale ich infrastruktura jest niewystarczająca lub niskiej jakości (stan). Brakuje również połączeń rowerowych między gminami, które zachęcałyby do sprawnej komunikacji, ale także poznawania walorów przyrodniczych i krajobrazowych obszaru.

Jednocześnie znaczna ilość i długość dróg powodują, że koszty ich utrzymania są bardzo wysokie i przekraczają możliwości samorządów, przez co ich jakość jest niezadowalająca.

Coraz bardziej widocznym problemem staje się wykluczenie komunikacyjne. Grupami, które najbardziej cierpią z powodu nieistniejącej lub źle zorganizowanej komunikacji są młodzież i osoby starsze (osoby niemobilne). Problem swobodnego przemieszczania się np. do szkoły lub do ośrodków zdrowia, dotyka zarówno mieszkańców ośrodków miejskich (Brodnica), ale też obszarów wiejskich powiatu, niekiedy oddalonych o dziesiątki kilometrów od najbliższego ośrodka miejskiego.

2.6.1. Podsumowanie drzewa problemów

Dzięki temu procesowi możliwa była **identyfikacja i selekcja zasadniczych problemów** dotyczących obszaru mobilności OPPT Brodnicy, **mapowanie powiązań logicznych** problemów z ich **przyczynami** i **skutkami**. Konsekwencją tej logicznej, uporządkowanej matrycy jest możliwość generowania **kierunkowych obszarów interwencji**, określenia celów strategicznych oraz konkretnych działań do podejmowania, mających niwelować wskazane deficyty przy wykorzystaniu posiadanych zasobów i produktów.

2.7. KLUCZOWE POTRZEBY W ZAKRESIE MOBILNOŚCI[20]

Kluczowe (strategiczne) potrzeby rozwojowe to sposób (działanie, kierunek, coś co trzeba zrobić) wpływu kluczowych czynników rozwoju na pozytywną zmianę innych czynników SWOT, tzn. to w jaki sposób osłabią one zagrożenia i/lub wykorzystają szanse i/lub wzmocnią silne strony i/lub ograniczą słabe strony.

Przeprowadzone kluczowe badania i analizy oraz warsztaty problemowe, potwierdziły, że **brak odpowiednich kierunków rozwoju** oraz **wykorzystania dostępnych zasobów przyrodniczych i ludzkich**, ma znaczny wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą obszaru.

Podsumowując całościowo proces diagnostyczny wypracowano kilka **zasadniczych potrzeb kierunkowych OPPT Brodnicy** – z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego, które na tym etapie przenikają się i nie są ściśle przypisane do wymiaru – wpływają na większy aspekt życia społeczno-gospodarczego. Jednocześnie wśród wszystkich potrzeb znajdują się również te związane bezpośrednio z obszarem mobilności.

Tabela 4: Matryca kluczowych potrzeb w zakresie mobilności

MATRYCA POTRZEB	
8	ROZWÓJ INFRASTRUKTURY PIESZO-ROWEROWEJ
9	EKOLOGICZNY TRANSPORT PUBLICZNY

Źródło: Opracowanie własne

Bardzo ważnym aspektem są **potrzeby komunikacyjne** o szerokim spektrum – zarówno w zakresie siatki transportowej i **mobilności**, ale także alternatywnych inicjatyw dotyczących **zrównoważonej mobilności** – rozwoju sieci ścieżek pieszo-

[20] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 2.4)

rowerowych, zarówno w kontekście czysto komunikacyjnym, ale również w kontekście turystycznym, szczególnie z przeznaczeniem wewnętrznym – dla mieszkańców. Oprócz inwestycji w ścieżki pieszo-rowerowe istnieje potrzeba rozwoju również innych, alternatywnych sposobów przemieszczania się – na przykład transportu zamawianego czy wewnętrznych linii komunikacyjnych o charakterze ponadlokalnym. Lepsza **dostępność komunikacyjna** stanowi istotny czynnik rozwoju całego powiatu – wpływa na wszystkie obszary życia społeczno-gospodarczego.

2.7.1. Podsumowanie analizy potrzeb

Potwierdza się też, że wykorzystanie istniejącego już potencjału oraz wspólny rozwój obranych kierunków przyniesie większą korzyść dla całego obszaru niż działania indywidualne. **OPPT Brodnicy jest obszarem o dużym potencjale i określonych wyzwaniach**, co potwierdza diagnoza. Obraz ten jest podstawą do budowania strategii, która ma przyczynić się do poprawy warunków i jakości życia mieszkańców obszaru powiatu brodnickiego.

Wypracowana analiza diagnostyczna stanowi **podstawę do kierunkowania rozwoju strategicznego** – określenia wyjściowej wizji i celów strategicznych, a w konsekwencji przygotowania odpowiednich inwestycji i działań do podjęcia w celu ich realizacji.

3. PLAN ROZWOJU MOBILNOŚCI

3.1. WIZJA MOBILNOŚCI

W wyniku przeprowadzonego procesu warsztatowego i podjętych **decyzji strategicznych** dokonano kluczowych wyborów i podsumowania **wizji w zakresie mobilności** w następujący sposób.

Tabela 5: Zatwierdzona wizja OPPT Brodnicy w zakresie mobilności

Nazwa kategorii	Opis kategorii
WIZJA OPPT BRODNICY W ZAKRESIE MOBILNOŚCI	Obszar OPPT Brodnicy to miejsce, po którym można przemieszczać się bezpiecznie, ekologicznie i wygodnie. Każdy mieszkaniec obszaru posiada dostęp do dogodnych środków komunikacji, a przez to nie jest wykluczony z dostępu do usług i dóbr. Transport zbiorowy jest dostosowany do potrzeb mieszkańców, pewny i punktualny. Zapewnione są sprawne systemy integracji systemów transportowych, zorientowane na wygodę pasażerów i sprawność w pokonywaniu podróży lokalnych i regionalnych. Na obszarze funkcjonuje bezpieczna sieć ścieżek rowerowych, umożliwiająca poruszanie się w obrębie miejscowości i między nimi, nie tylko w celach rekreacyjnych czy turystycznych, ale również poprzez codzienne dojazdy do pracy, szkoły czy miejsc świadczenia usług.

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowana wizja w zakresie mobilności jest spójna z wizją strategiczną w formie pełnej, jako elementu refleksji, opisu oczekiwań i kierunku rozwoju w perspektywie wieloletniej (Rozdział 3.1 strategii).

3.2. SCENARIUSZE DZIAŁAŃ

Każda decyzja strategiczna zakłada istnienie wariantów do wyboru w zależności od czynników mających wpływ na realizację zagadnienia i spełnienie wizji strategicznej.

Planując rozwój mobilności miejskiej na obszarze OPPT Brodnicy, biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę problemów i potrzeb, ale także aktualne aspekty techniczne, finansowe czy zarządcze, można nakreślić trzy możliwe scenariusze działań:

Tabela 6: Scenariusze działań w zakresie mobilności

SCENARIUSZE DZIAŁAŃ	CECHY PODSTAWOWE	OPIS
SCENARIUSZ ZACHOWAWCZY	PODSTAWOWY, MINIMALNY, WSTĘPNY	zakładający pozostawienie istniejącej sieci oraz modernizację taboru
SCENARIUSZ REALISTYCZNY	OPTYMALNY, RACJONALNY, EFEKTYWNY	zakładający rozwój sieci w obrębie gminy (zmiana częstotliwości i/lub siatki połączeń) oraz modernizację taboru
SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY	MAKSYMALNY, DOCELOWY, STRATEGICZNY	zakładający rozwój sieci zarówno w obrębie gminy, jak i poza nią (zmiana częstotliwości i/lub siatki połączeń) oraz rozwój węzłów komunikacyjnych (zmiana środka transportu, transport multimodalny), uwzględniając cały obszar OPPT Brodnicy oraz modernizację taboru

Źródło: Opracowanie własne

Biorąc pod uwagę posiadane zasoby, możliwości techniczne i finansowe oraz efektywność podejmowanych działań, podjęto decyzję o **realizacji scenariusza realistycznego**, z zastrzeżeniem, że w przyszłości po pojawieniu się okoliczności wewnętrznych i zewnętrznych sprzyjających i wzmacniających, realizowany będzie scenariusz optymistyczny.

3.3. PRIORYTETY I CELE[21]

W wyniku przeprowadzonego procesu warsztatowego i podjętych **decyzji strategicznych** dokonano kluczowych wyborów i podsumowania **celów strategicznych** według trzech założeń:

- Cel główny – w sposób zintegrowany, kompleksowy, określający kierunek rozwoju obszaru;
- Cele szczegółowe – odnoszące się do kluczowych wymiarów rozwojowych: gospodarczego, społecznego i środowiskowo-przestrzennego
- Cele operacyjne – odnoszące się szczegółowo do kierunków w ramach danego wymiaru rozwojowego, osobno społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego.

[21] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 3.2-3.4)

W efekcie zaproponowano pełną kafeterię celów strategicznych, z czego dla niniejszego opracowania znaczenie ma ścieżka logiczna dotycząca celu operacyjnego w zakresie mobilności (cel operacyjny 3.1).

Tabela 7: Zatwierdzone cele strategiczne w zakresie mobilności

Nazwa kategorii	Opis kategorii
CEL GŁÓWNY	**WYSOKA DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW**
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY	**Inwestycje przyjazne środowisku**
3.1 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	**Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna**

Źródło: opracowanie własne

Cele te zostały jednocześnie zdefiniowane poprzez dokonanie ich opisu wyznaczającego kierunki działań rozwoju strategicznego – doprecyzowanie zakresu danego celu, czy to na poziomie ogólnym, szczegółowym czy operacyjnym.

Tabela 8: Cele strategiczne w zakresie mobilności

Nazwa kategorii	Opis kategorii
CEL GŁÓWNY	**Wysoka dostępność i jakość życia mieszkańców**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Zasadniczy cel strategiczny do realizacji koncentrujący się na dostępności usług publicznych oraz ich jakości w kontekście życia mieszkańców, zarówno w sensie indywidualnego dobra (zdrowie, bezpieczeństwo, rozwój, edukacja), jak i wspólnoty (komunikacja, czas wolny, możliwość realizacji i współdziałania dla rozwoju lokalnego)
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: ŚROD.-PRZESTRZ.	**Inwestycje przyjazne środowisku**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Utrzymanie wysokiej jakości środowiska naturalnego – naturalnych terenów zielonych i niebieskich oraz sposobów zwiększenia ich dostępności dla mieszkańców w sposób zrównoważony; Poszanowanie wartości ekologicznych, rozwój zrównoważonej turystyki dla mieszkańców i działania proekologiczne, w tym w szczególności związane z efektywnością energetyczną, gospodarką obiegu zamkniętego czy gospodarką wodną

3.1 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	**Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Inwestycje w usługi i infrastrukturę komunikacyjną – zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną; w tym infrastruktura drogowa, piesza, rowerowa, rozwój alternatywnych środków transportu, cyfryzację transportu, zrównoważoną mobilność i współpracę między Partnerami

Źródło: opracowanie własne

4. DZIAŁANIA[22]

W wyniku etapu **selekcji kierunkowej**, będącego kluczowym elementem decyzji strategicznej (kierunkowej), samorządy OPPT Brodnicy wyselekcjonowały i zarekomendowały dwie kategorie projektów strategicznych: projekty kluczowe i uzupełniające – w zakresie mobilności.

Wszystkie wybrane projekty strategiczne w zakresie mobilności niezależnie od ich przyporządkowania charakteryzuje zgodność kierunkowa z potrzebami rozwojowymi zidentyfikowanymi w procesie diagnozy, przyjętymi celami strategicznymi i operacyjnymi, ale też celami rozwojowymi wynikającymi ze strategii wyższego rzędu (strategia rozwoju kraju i województwa). Projekty te mają również charakter zintegrowany i komplementarny poprzez określone powiązania merytoryczne w postaci wiązek projektowych (jako ich element).

4.1. PROJEKTY KLUCZOWE

Lista **projektów kluczowych**, uwzględniająca projekty finansowane przy udziale instrumentu terytorialnego, wymagających specjalnego opracowania i pogłębienia. Projekty kluczowe, co do zasady, charakteryzują się wyższym poziomem dojrzałości i przygotowania, jednocześnie spełniając warunki myślenia strategicznego w kontekście realizacji potrzeb i celów strategicznych.

W zakresie mobilności przewidziano następujące projekty kluczowe.

Tabela 9: Lista projektów kluczowych w zakresie mobilności

CEL SZCZEGÓŁOWY 3 ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY: Inwestycje przyjazne środowisku	
CEL OPERACYJNY 3.1: Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna	
1	Budowa ścieżki rowerowo-pieszej
2	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej w Drużynach
3	Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Brodnica
4	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na terenie Gminy Zbiczno
5	Zakup ekologicznych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą do ładowania na terenie Gminy Miasta Brodnicy

Źródło: opracowanie własne

[22] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdział 4.)

Kompletna lista projektów kluczowych znajduje się w załączniku nr 2 do strategii.

Jednocześnie lista projektów kluczowych zgodnie z założeniami strategii podlega procesowi **stałego monitorowania i aktualizacji** (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania projektów).

Ponadto dla wszystkich projektów kluczowych zostały opracowane indywidualne **fiszki projektowe**, które rozwijają treść projektu i stanowią podstawę do przygotowania pełnego wniosku o dofinansowanie.

Komplet fiszek projektowych znajduje się w załączniku nr 3 do strategii.

Jednocześnie lista projektów kluczowych zgodnie z założeniami strategii podlega procesowi **stałego monitorowania i aktualizacji** (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania projektów).

4.2. PROJEKTY UZUPEŁNIAJĄCE

Lista **projektów uzupełniających**, stanowiących zarysy inwestycji wspierających założenia strategii, do opracowania na późniejszym etapie operacjonalizacji działań.

Projekty uzupełniające charakteryzują się zróżnicowanym, ale względnie niskim poziomem dojrzałości i przygotowania, co do zasady stanowiąc jedynie zarysy interwencji, ale spełniając warunki myślenia strategicznego w kontekście realizacji potrzeb i celów strategicznych.

W zakresie mobilności przewidziano następujące projekty uzupełniające.

Tabela 10: Lista projektów uzupełniających w zakresie mobilności

CEL SZCZEGÓŁOWY 3 ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY: Inwestycje przyjazne środowisku	
CEL OPERACYJNY 3.1: Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna	
1	Ścieszka pieszo- rowerowa Jakowo- Brodnica
2	Aktywny wypoczynek
3	Ścieżka rowerowa Brodnica-Tama Brodzka-Wielki Głęboczek-Brzozie-Janówko-Leźno
4	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej pomiędzy miejscowościami Osiek-Strzygi
5	Bezpieczna droga Osiek Strzygi
6	Rozwój turystyki i gospodarstw agroturystycznych przez budowę ścieżek pieszo-rowerowych
7	Budowa, przebudowa, rozbudowa oraz remonty dróg na terenie Gminy Świedziebnia
8	Oświetlenie drogi i chodnik w Brzoziu

9	Droga Najmowo-Kruszyny Szlachetne
10	Przełamanie zapaści komunikacyjnej w Powiecie Brodnickim
11	Transport bez barier
12	Integracja i stworzenie węzła przesiadkowego kolejowo-autobusowego

Źródło: opracowanie własne

Kompletna lista projektów uzupełniających znajduje się w załączniku nr 4 do strategii.

Jednocześnie lista projektów uzupełniających zgodnie z założeniami strategii podlega procesowi **stałego monitorowania i aktualizacji** (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania projektów).

5. ZARZĄDZANIE ASPEKTEM MOBILNOŚCI[23]

W ramach procesu strategicznego należy określić kilka elementów związanych z zarządzaniem strategicznym – przygotowaniem, ale też wdrażaniem, monitorowaniem czy oceną efektywności realizowanych działań i strategii, w tym w szczególności sposób zarządzania i zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów, zasady monitorowania i oceny realizacji planu w zakresie mobilności, ale też metody komunikacji ze społeczeństwem i zainteresowanymi interesariuszami w tym zakresie.

5.1. ZARZĄDZANIE

Planowanie strategiczne jest ciągłym procesem i aby osiągnąć zamierzone wyzwania strategiczne wymagane jest **stworzenie efektywnych mechanizmów** gwarantujących konsekwentne i skuteczne wdrażanie, monitorowanie i ewaluację efektów strategii. Zarządzaniem strategią OPPT Brodnicy zajmować się będzie wydzielony do tego zespół administracyjny (biuro OPPT), umocowany według wewnętrznych reguł i finansowania w ramach wsparcia administracyjnego.

W proces wdrażania strategii w zakresie mobilności (analogicznie jak dla całej strategii terytorialnej OPPT), zostaną zaangażowane wskazane **samorządy OPPT Brodnicy, wraz z otoczeniem społeczno-gospodarczym**, tj. organizacje pozarządowe, przedsiębiorstwa, partnerzy społeczni oraz gospodarczy, organizacje skupiające pracodawców, instytucje pomocy i integracji społecznej, lokalne grupy działania, szkoły i placówki prowadzące kształcenie, lasy państwowe, i inne.

Wszystkie samorządy OPPT Brodnicy (powiatu brodnickiego) tworzą partnerstwo i współpracują w formie **porozumienia komunalnego** wynikającego z zawartego w dniu 4 października 2022 r. „Porozumienia w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją Obszaru Prowadzenia Polityki Terytorialnej Brodnicy", gdzie **liderem jest Gmina Zbiczno**, a pozostałe samorządy stanowią strony tego porozumienia.

Głównym podmiotem odpowiadającym lokalnie za aspekt mobilności miejskiej na terenie ośrodka centralnego OPPT Brodnicy jest **Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej sp. z. o.o. w Brodnicy (PGK)**.

[23] W niniejszym opracowaniu skupiono się wyłącznie na wątkach dotyczących mobilności – szersze informacje i kontekst strategiczny znajdują się w dokumencie strategii OPPT (rozdziały 5.-7.)

5.2. MONITORING

Elementem kontroli społecznej i sposobem oceny skuteczności realizacji zamierzeń strategicznych jest system monitoringu i ewaluacji strategii, będącej podstawą do jej oceny w kontekście efektywności i skuteczności. Proces ten prowadzony jest zasadniczo w dwóch uzupełniających się aspektach, które powinny być stosowane łącznie, tj.:

- danych liczbowych i wskaźnikowych (ile i jak jest?)
- refleksji pogłębionej i komentarza kontekstowego (co to oznacza i dlaczego tak jest?)

Skwantyfikowane dane i wskaźniki realizacji strategii stanowią podstawowy, chociaż nie jedyny, element walidacji skuteczności podejmowanych działań strategicznych. Analiza wskaźników i ich wartości stanowić może jedynie wstęp do formułowania wniosków, gdyż **wymaga każdorazowo komentarza strategicznego** w ocenie skuteczności.

Podstawą skutecznego wdrażania działań służących osiąganiu celu głównego i celów szczegółowych strategii jest dysponowanie **wiedzą na temat postępów** osiąganych w zakresie wdrażanego projektu strategicznego, ich skuteczności (efektywności) oraz **zdolność do reagowania na pojawiające się trudności i ryzyka** w realizacji założeń strategii, w tym osiągania zaplanowanych efektów w określonych terminach.

Monitoring wdrażania strategii w trakcie jej realizacji będzie polegał na ciągłym i systematycznym gromadzeniu i opracowywaniu informacji i danych zbieranych od poszczególnych realizatorów działań strategicznych.

System monitorowania obejmować będzie:

- postęp finansowy realizacji projektów strategicznych,
- postęp rzeczowy realizacji projektów strategicznych,
- ocenę stopnia realizacji przyjętych celów strategicznych,
- ocenę przestrzegania terminów w relacji do IZ FEdKP.

Za monitorowanie realizacji strategii odpowiadają poszczególne samorządy wchodzące w skład OPPT Brodnicy na zasadach określonych w porozumieniu i zasadach monitorowania określonych w Polityce Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Niezbędne dane, informacje o ryzykach i inne niezbędne dane wraz z kontekstem, istotne z punktu widzenia realizacji strategii będą gromadzone na poziomie roboczym, a decyzje w ich zakresie zależeć będą od członków OPPT Brodnicy.

W celu operacjonalizacji powyższych założeń, zakłada się **cykliczny proces monitorowania w postaci corocznych raportów**, zawierających kluczowe

informacje o postępie rzeczowym i finansowym dotyczącym strategii, w tym w szczególności stanu realizacji kamieni milowych założonych w strategii oraz zaawansowania poszczególnych projektów[24].

Wnioski płynące z procesu monitoringu będą stanowiły podstawę do **ewentualnej aktualizacji strategii** poprzez modyfikację poszczególnych elementów przyjętych ustaleń strategicznych, w tym dokonywanie korekt wartości wskaźników w procesie realizacji zamierzonych działań.

5.2.1. Rezultaty strategiczne

System oceny realizacji strategii będzie dostarczał informacji dotyczących głównych problemów i sukcesów w realizacji celów strategicznych w zakresie mobilności oraz będzie wskazywał na niezbędny zakres i przedmiot aktualizacji jej zapisów. Ocena realizacji strategii będzie dokonywana za pomocą dwóch rodzajów wskaźników: rezultatu strategicznego i produktu, według poniższej tabeli.

Tabela 11: Matryca wskaźników w zakresie mobilności

Rodzaj wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Wartość wskaźnika
WSKAŹNIK REZULTATU STRATEGICZNEGO	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego [użytkownicy/rok]	229000
WSKAŹNIK REZULTATU STRATEGICZNEGO	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego [osoby]	350
WSKAŹNIK REZULTATU STRATEGICZNEGO	Szacowana emisja gazów cieplarnianych [tona równoważnika CO_2/rok]	109
WSKAŹNIK REZULTATU STRATEGICZNEGO	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej [użytkownicy/rok]	4000
WSKAŹNIK PRODUKTU	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej [szt.]	5
WSKAŹNIK PRODUKTU	Liczba utworzonych zielonych przystanków [szt.]	4
WSKAŹNIK PRODUKTU	Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) [szt.]	4
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wspierana infrastruktura rowerowa [km]	9,93

Źródło: opracowanie własne

[24] Z zastrzeżeniem, że częstotliwość, zakres raportu monitorującego oraz inne jego warunki, mogą wynikać z reguł i wytycznych IZ FEdKP.

5.3. EWALUACJA

Drugim kluczowym narzędziem oceny skuteczności strategii z punktu widzenia wstecz, ale też na przyszłość, jest **ewaluacja**, która odbywa się w konkretnych momentach czasu i dotyczy analizy osiągniętych zamierzeń i rezultatów oraz ich wpływu na sytuację społeczno-gospodarczą Partnerstwa. W procesie ewaluacji kluczowy jest komentarz i **refleksja pogłębiona** na temat skuteczności podjętych działań z perspektywy czasu oraz możliwych sugestii i praktyk na przyszłość.

W strategii zakłada się ewaluację dwuetapową[25]:

- **Ewaluację śródterminową** (mid-term), przeprowadzaną w trakcie okresu jej obowiązywania, co najmniej raz (w połowie, po roku 2027);
- **Ewaluację końcową** (ex-post), przeprowadzaną na zakończenie procesu wdrażania strategii.

Przedmiotem ewaluacji będzie przede wszystkim stopień osiągnięcia celów strategicznych, skuteczność osiągania rezultatów bezpośrednich, wpływ na środowisko społeczno-gospodarcze oraz głębokość zmian (trwałość). W systemie oceny uwzględnia się stosowanie poniższych kryteriów oceny:

- **Trafność** – zgodność interwencji ze zdiagnozowanymi wyzwaniami;
- **Efektywność** – relacja pomiędzy poniesionymi nakładami, a faktycznymi efektami;
- **Skuteczność** – stopień realizacji celów strategicznych;
- **Użyteczność** – faktyczna użyteczność i konsekwencje podjętych interwencji;
- **Trwałość** – stopień głębokości zmian.

W celu operacjonalizacji powyższych założeń, rekomenduje się opracowywanie **Raportów ewaluacyjnych z realizacji strategii**, zawierających:

- Metodologię i bazowe informacje **rzeczowe i finansowe**, w tym dane liczbowe, statystyczne i nominalne w zakresie efektów realizacji strategii;
- Stopień realizacji **celów strategicznych**, w tym rezultatów i wskaźników;
- **Kontekst i komentarz**, tworzące niezbędne tło i pozwalających na stworzenie całościowego obrazu;
- **Analizę wyników** (efektywności);
- **Zewnętrzne spojrzenie** i zestawienie z otoczeniem społeczno-gospodarczym;
- Podsumowanie z **rekomendacjami** dotyczącymi następnego okresu.

[25] Z zastrzeżeniem, że częstotliwość, zakres ewaluacji oraz inne jej warunki, mogą wynikać z reguł i wytycznych IZ FEdKP

Wnioski płynące z raportu śródterminowego będą stanowiły podstawę do **ewentualnej aktualizacji strategii** poprzez modyfikację poszczególnych elementów przyjętych ustaleń strategicznych, w tym dokonywanie zmian systemu zarządzania, projektów strategicznych, przyjętych wskaźników. Wnioski płynące z raportu końcowego będą stanowiły podstawę do **programowania przyszłej strategii**, jako punkt wyjścia do kolejnych raportów i analiz diagnostycznych.

5.4. PARTYCYPACJA

Proces zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych można ukazać w trzech horyzontach czasowych:

- Etap **przygotowania** strategii
- Etap **realizacji** strategii
- Etap **oceny** strategii

We wszystkich dotychczasowych działaniach w ramach przygotowania strategii kluczowym elementem było **aktywne i transparentne włączenie mieszkańców** i reprezentujących ich podmiotów. Po opinię społeczeństwa sięgano wielokrotnie używając różnych form współdziałania i tworzenia relacji, ale też informowania o planach i efektach podejmowanych działań (feedback).

Działanie w ramach partycypacji społecznej przy opracowaniu niniejszego dokumentu pozwoliło dostosować misję, wizję i cele strategiczne obszaru do potrzeb i oczekiwań interesariuszy, a także uzyskać społeczną akceptację podejmowanych przedsięwzięć.

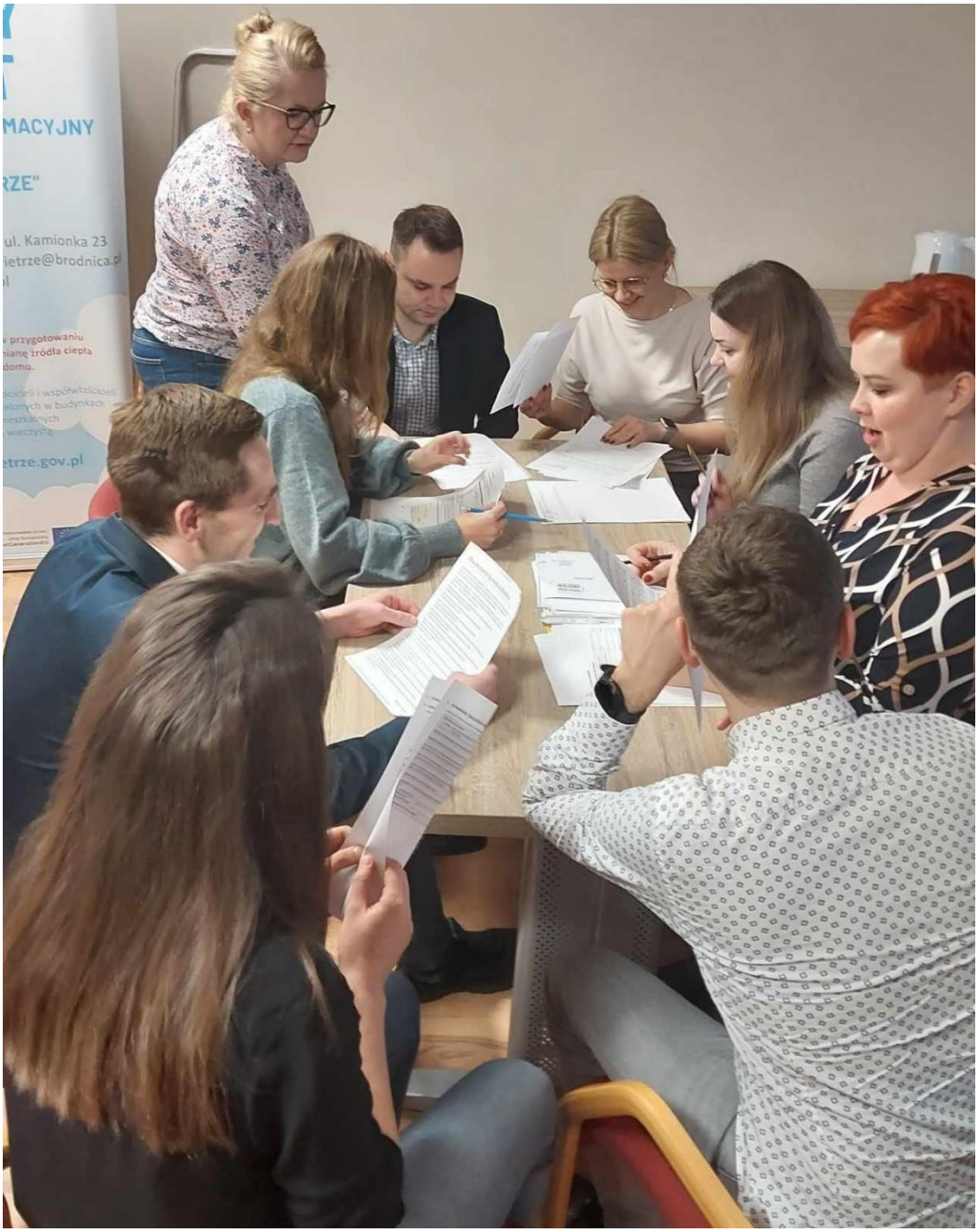
Wybrany poziom zaangażowania mieszkańców w proces tworzenia strategii determinuje stopień użyteczności wypracowanych rozwiązań i osiągnięcia sukcesu w zmierzeniu się ze zdiagnozowanymi wyzwaniami OPPT Brodnicy. Ma on wpływ na:

- integrację mieszkańców z terenem OPPT Brodnicy i ich zaangażowaniem, które przynieść ma odczuwalną i trwałą pozytywną zmianę (zmiany wewnętrzne);
- kształtowanie wizerunku obszaru, jego rozpoznawalność i promocję (zmiany zewnętrzne).

5.4.1. Partycypacja społeczna na etapie przygotowywania strategii

Zakończony proces przygotowania strategii zakładał otwarte i aktywne uczestnictwo przedstawicieli mieszkańców realizowane w różnej formie w celu uzyskiwania najlepszych efektów – opinii i wniosków strategicznych – na każdym etapie jej tworzenia.

Rysunek 8: Spotkanie warsztatowe dotyczące mobilności



Źródło: materiał własny

Partycypacja realizowana była w trzech kluczowych wymiarach partycypacji, poprzez:

- Aktywność wyselekcjonowanych **partnerów społeczno-gospodarczych**, tj. kluczowych interesariuszy;
- **Badania i ankiety** zbierające opinie i propozycje społeczne;
- **Warsztaty** towarzyszące procesowi powstawaniu dokumentu, w tym diagnozy, formułowania celów i priorytetów.

5.4.2. Partycypacja społeczna na etapie wdrażania i oceny strategii

Zaangażowanie środowiska społecznego we wdrażanie i ocenę strategii jest istotnym warunkiem jej sukcesu. Na tym etapie szczególnie ważna jest także współpraca międzysamorządowa i międzysektorowa, z uwagi na przewidywaną rolę również otoczenia zewnętrznego w stosunku do organizacji OPPT Brodnicy, w szczególności w obszarach związanych z mobilnością.

Partycypacja społeczna na tym etapie realizacji strategii uwzględniać będzie **aktywny udział mieszkańców** poprzez zaplanowanie szeregu działań:

- **badania sondażowe i ankiety** na temat oceny procesów, które zaszły na obszarze OPPT Brodnicy w trakcie wdrażania planu;
- **badania fokusowe** dotyczące jakości usług transportowych i mobilności na obszarze objętym partnerstwem;
- **debaty** z władzami publicznymi i partnerami społeczno-gospodarczymi na temat efektów zrealizowanych działań;
- **zbieranie opinii** o realizacji strategii zgłaszanych różnymi kanałami do przedstawicieli poszczególnych Partnerów (samorządów).

Jednocześnie bardzo ważnym elementem jest dalsza właściwa **komunikacja zewnętrzna i informowanie** mieszkańców i ośrodków opinii publicznej o zamierzeniach i efektach strategii działając w oparciu o spójną politykę komunikacyjną i narzędzia (działania PR). Ważne, aby komunikacja ta prowadzona była różnymi kanałami i metodami, z uwzględnieniem potrzeb osób o szczególnych potrzebach, np. seniorów czy osób z niepełnosprawnościami, tak, aby charakteryzować się maksymalną skutecznością i dostępnością.

WYKAZ TABEL I ILUSTRACJI

SPIS TABEL:

Tabela 1: Tabor PGK Sp. z o.o. w Brodnicy 16
Tabela 2: Nakłady na komunikację w Brodnicy 16
Tabela 3: Matryca logiczna – drzewo problemów – obszar mobilności 23
Tabela 4: Matryca kluczowych potrzeb w zakresie mobilności 24
Tabela 5: Zatwierdzona wizja OPPT Brodnicy w zakresie mobilności 26
Tabela 6: Scenariusze działań w zakresie mobilności 27
Tabela 7: Zatwierdzone cele strategiczne w zakresie mobilności 28
Tabela 8: Cele strategiczne w zakresie mobilności 28
Tabela 9: Lista projektów kluczowych w zakresie mobilności 30
Tabela 10: Lista projektów uzupełniających w zakresie mobilności 31
Tabela 11: Matryca wskaźników w zakresie mobilności 35

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1: Siedziba PGK w Brodnicy 8
Rysunek 2: Położenie OPPT Brodnicy 10
Rysunek 3: Obszar OPPT Brodnicy na tle planu budowy dróg krajowych 12
Rysunek 4: Czas dojazdu do miast powiatowych 13
Rysunek 5: Schemat komunikacji autobusowej PGK Brodnica 15
Rysunek 6: Czas dojazdu do miast na terenie OPPT Brodnicy 18
Rysunek 7: Koncepcja ścieżek rowerowych w powiecie brodnickim 20
Rysunek 8: Spotkanie warsztatowe dotyczące mobilności 38