

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

dla Zielonogórsko-Nowosolskiego
Obszaru Funkcjonalnego

Streszczenie



700 LAT
ZIELONEJ GÓRY
700 LAT
PRAW MIEJSKICH

PZMM dla ZNOF



ZIELONA GÓRA



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Dokument pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego - Streszczenie

został przygotowany na zlecenie Urzędu Miasta Zielona Góra przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

umowy nr FE-II.042.9.2022 z dnia 2 listopada 2022 r.

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona
- Koordynator – Michał Grobelny

Jakub Balik

Agnieszka Gajda

Michał Jabłonowski

Bartosz Jarecki

Bartłomiej Kasiuk

Konrad Korzistka

Michał Męczyński

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

KIERUNEK: ZIELONA MOBILNOŚĆ

Szanowni Mieszkańcy,

oddajemy w Państwa ręce Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. To niezwykle ważne opracowanie wskazuje kierunek działań samorządów Zielonej Góry, Nowej Soli, Sulechowa, Czerwieńska, Nowogrodu Bobrzańskiego, Otynia, Świdnicy i Zaboru w perspektywie roku 2030 i 2040 w zakresie nowoczesnych, ekologicznych i efektywnych sposobów przemieszczania się. Dzięki zaplanowanym działaniom, mobilność na terenie ZNOF będzie przyjazna dla środowiska, wygodna i bezpieczna.



Zmiany klimatu i związana z tym polityka Unii Europejskiej sprawiają, że w najbliższych latach konieczne będzie o wiele szersze wykorzystanie środków zrównoważonej mobilności w celu odbywania bliższych i dalszych podróży. Zwiększyć musi się liczba pasażerów kolei, transportu publicznego oraz rowerzystów. Kontynuowany będzie rozwój elektromobilności. Prowadzona też będzie skoordynowana i odpowiedzialna polityka przestrzenna, dzięki której dojazdy do pracy, na uczelnię czy do szkoły będą krótsze i mniej uciążliwe. Wszystko to będzie składać się na system zielonej mobilności, w którym uwzględnione zostaną potrzeby różnych mieszkańców ZNOF, również tych starszych czy z niepełnosprawnościami. Dokument, który trzymają Państwo w rękach mówi o tym, w jaki sposób zbudować przestrzeń, w której istnieją realne, ekologiczne i efektywne alternatywy dla codziennego korzystania z własnego samochodu.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego powstał dla Państwa i dzięki Państwu. Prace nad opracowaniem objęły udział mieszkańców, przedstawicieli samorządów, reprezentantów organizacji społecznych i innych podmiotów z terenu ZNOF. Teraz pora na jego realizację. Mam nadzieję, że również w tym zakresie możemy liczyć na Państwa pomoc i zaangażowanie.

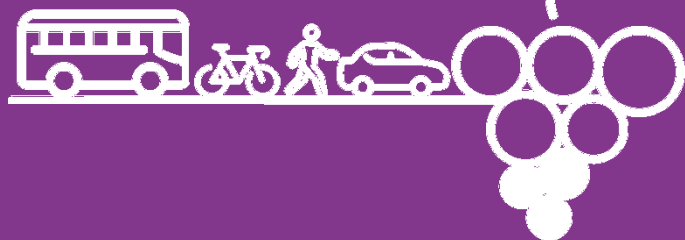


Janusz Kubicki
Prezydent Miasta Zielona Góra

SPIS TREŚCI

CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP)?.....	6
DLACZEGO ZNOF POTRZEBUJE PLANU?	7
OBSZAR REALIZACJI I PARTNERZY PROJEKTU.....	9
POLITYKA PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI A PROCES TWORZENIA SUMP.....	10
ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW I INNYCH INTERESARIUSZY	11
SCENARIUSZE	13
WIZJA.....	15
CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE	16
KTO ODPOWIADA ZA REALIZACJĘ PLANU?.....	34
MONITORING	34
FINANSOWANIE REALIZACJI PLANU	36

PZMM dla ZNOF



Co?

CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP)?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. *Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP*) dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZNOF) to dokument strategiczny, który porusza kwestie dotyczące mobilności, logistyki, urbanistyki oraz środowiska na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Podstawowym celem procesu SUMP jest **diagnoza** rzeczywistych problemów, wyzwań i potrzeb związanych z przemieszczaniem osób i towarów w obszarze i jego bezpośrednim otoczeniu oraz **znalezienie rozwiązań**, które mają szanse powodzenia przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki społecznej, administracyjnej i politycznej. Plan ma prowadzić do realizacji koncepcji zrównoważonej mobilności, która wynika z **idei zrównoważonego rozwoju**, prowadzącej do zaspokajania potrzeb obecnych pokoleń bez ograniczania przyszłym możliwości zaspokajania ich potrzeb. Obie leżą u podstaw obecnej polityki klimatycznej i transportowej Unii Europejskiej, której wyrazem jest tzw. Zielony Ład.

Tabela 1. Zrównoważony i dostępny cenowo transport dla wszystkich

Wydajny, bezpieczny i przyjazny dla środowiska transport w Unii Europejskiej		
55% mniej emisji z samochodów do 2030 r.	50% mniej emisji z pojazdów dostawczych do 2030 r.	Zero emisji z nowych samochodów po 2035 r.
Zasada: zanieczyszczający płaci w transporcie od 2026 r.	Wsparcie elektromobilności, odbudowy transportu publicznego i wysokiej jakości urbanistyki	Zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych w Polsce od 2035 r.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Szczegółowy opis specyfiki i zawartości dokumentu SUMP znajduje się w rozdziale 1.1 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

DLACZEGO ZNOF POTRZEBUJE PLANU?

W ostatnich latach planowanie zrównoważonej mobilności stało przed wieloma nowymi wyzwaniami. W wielu przypadkach wsparcie dla jej rozwoju jest jedynie deklaratywne i pojawia się przede wszystkim na etapie składania wniosków o dofinansowanie projektów, tworzenia strategii czy treści powstających w ramach realizacji polityki komunikacji społecznej samorządowców z wyborcami. Tymczasem analiza różnego rodzaju danych wskazuje na to, że **przemieszczanie osób i towarów w Polsce nie staje się coraz mniej uciążliwe dla mieszkańców, ani bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego**. W znacznej części Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego transport bazujący niemal wyłącznie na motoryzacji indywidualnej uznawany jest za normę. Kolej – najbardziej ekologiczny i efektywny ze wszystkich środków transportu – wciąż nie jest wykorzystywana w wystarczającym stopniu. Przewozy autobusowe bardzo często nie są alternatywą dla prywatnego auta, a infrastruktura rowerowa nie ma charakteru spójnej sieci.

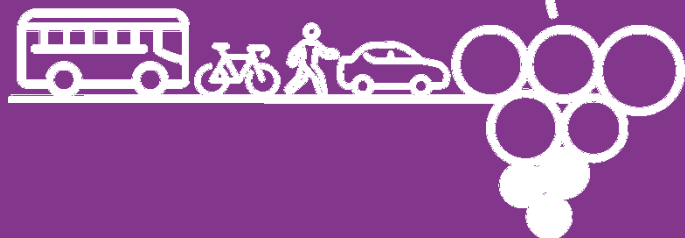
Należy przy tym podkreślić, że **realizacja idei rozwoju zrównoważonej mobilności nie oznacza dążenia do całkowitego wyeliminowania prywatnych aut z systemu transportowego**. Chodzi jednak o to, aby mieszkańcom będącym częstymi użytkownikami samochodów dać możliwość wyboru pomiędzy różnymi, pełnoprawnymi środkami transportu. Jednocześnie powinni oni być premiovani za korzystanie z tych najbardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego.

Dostępność wysokiej jakości ekologicznego i efektywnego transportu publicznego lub innych alternatyw wobec samochodu to nie tylko istotny element nowoczesnej polityki transportowej, ale także **kwestia realizacji fundamentalnego prawa obywatela do dostępu do usług publicznych**.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego jest narzędziem, które w zamyśle jego twórców ma doprowadzić do realizacji celów środowiskowych, klimatycznych i społecznych w sposób **najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym**. A to zakłada zniwelowanie niebezpieczeństwa ponoszenia kosztów transformacji w sektorze transportu przez najbiedniejszych mieszkańców Obszaru.

Tylko skuteczne działania rozwijające przyjazne dla środowiska, efektywne i ekonomiczne systemy transportowe będą umożliwiły zachowanie obecnego lub poprawę poziomu mobilności mieszkańców ZNOF i osób odwiedzających Obszar. Możliwości związane z odbywaniem podróży mają natomiast bezpośrednie przełożenie na rozwój społeczny i gospodarczy Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

PZMM dla ZNOF



Gdzie?

OBZAR REALIZACJI I PARTNERZY PROJEKTU

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstał dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, w skład którego wchodzi następujące jednostki samorządu terytorialnego:



Gmina miejsko-wiejska
Czerwieńsk



Gmina Miasto
Nowa Sól



Gmina miejsko-wiejska
Nowogród Bobrzański



Gmina miejsko-wiejska
Otyń



Gmina miejsko-wiejska
Sulechów



Gmina wiejska
Świdnica



Gmina Miasto
Zielona Góra



Gmina wiejska
Zabór

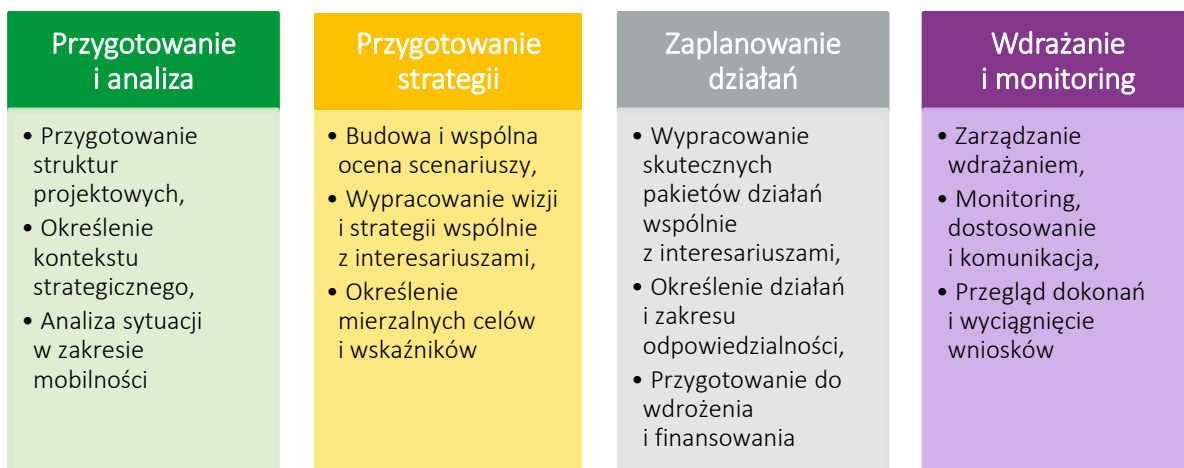


PZMM dla ZNOF został przygotowany w ramach współpracy międzygminnej, na podstawie Porozumienia w sprawie powierzenia Miastu Zielona Góra zadania publicznego i ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

POLITYKA PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI A PROCES TWORZENIA SUMP

Polityka zrównoważonej mobilności ma na celu przede wszystkim **ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez transport** (głównie środowiskowych) oraz **maksymalizację korzyści społecznych**. Innym bardzo istotnym jej celem jest **zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców** – w kierunku zmniejszania popytu na podróże realizowane pojazdami motoryzacji indywidualnej (samochodami) na rzecz zwiększania udziału podróży publicznym transportem zbiorowym, rowerem i pieszo. Szczegółowy opis polityki planowania zrównoważonej mobilności znajduje się w rozdziale 2.2 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF.

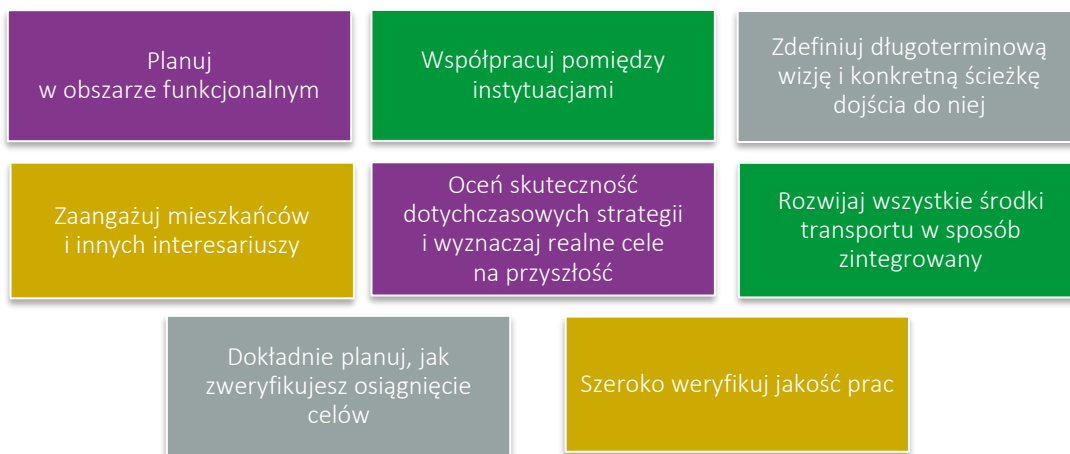
Rysunek 1. Proces planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (edycja 2), Rupprecht Consult 2019.

W ramach opracowania PZMM dla ZNOF uwzględniono także osiem zasad przewodnich określających podejście do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, które zostały zdefiniowane przez Komisję Europejską w Pakiecie Mobilności Miejskiej w 2013 roku.

Rysunek 2. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności miejskiej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie *Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (edycja 2), Rupprecht Consult 2019

ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW I INNYCH INTERESARIUSZY

Plan został opracowany dzięki zaangażowaniu **mieszkańców ZNOF** (w tym m.in. seniorów, uczniów i studentów), **przedstawicieli władz** poszczególnych gmin, **Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto** oraz reprezentantów innych interesariuszy instytucjonalnych (jednostek zależnych i podległych, wydziałów Urzędów Miast i Gmin, spółek samorządowych, jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo, ochronę środowiska i klimat oraz transport zbiorowy, zarządców infrastruktury, stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad seniorów, organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw i innych pracodawców, czy szkół różnego szczebla), których wspólnym celem jest efektywne przemieszczanie się po terenie ZNOF.

Spotkania informacyjne i konsultacyjne w ramach prac nad SUMP dla ZNOF

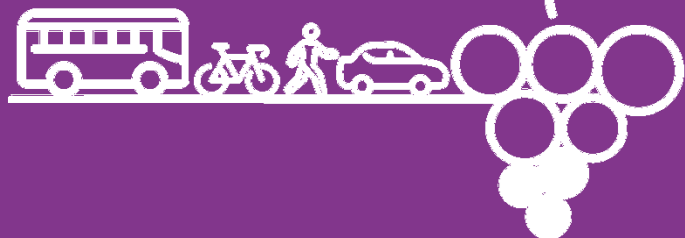


Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Proces współtworzenia Planu objął trzy etapy (szczegółowo omówione w Raportach z konsultacji oraz w rozdziale 2.3 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF):

- **Etap I** – spotkania informacyjno-konsultacyjne wprowadzające w tematykę SUMP, dyskusja ram dokumentu i diagnoza problemów obszaru;
- **Etap II** – konsultacje w trakcie opracowywania SUMP dla ZNOF oraz priorytetyzacja działań;
- **Etap III** – konsultacje społeczne projektu SUMP dla ZNOF.

PZMM dla ZNOF

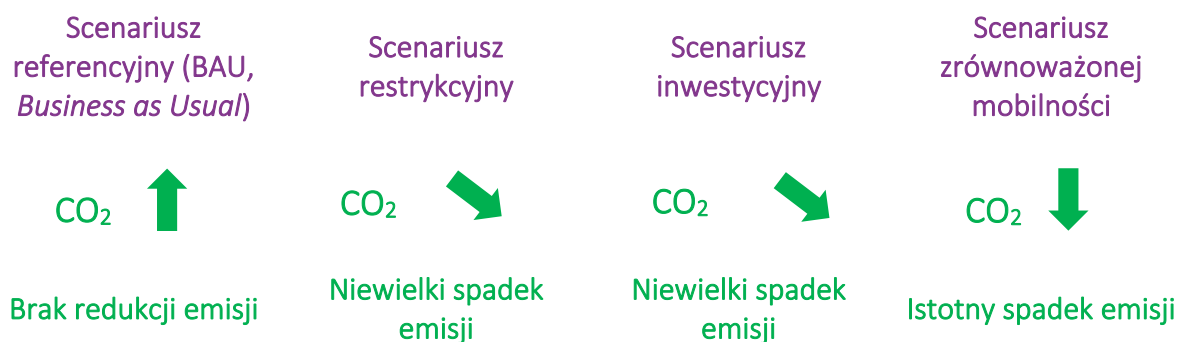


Dlaczego?

SCENARIUSZE

Realizacja zakładanych przez SUMP dla ZNOF celów wymaga myślenia długoterminowego i przewidywania mogących pojawić się w przyszłości wyzwań. Na wszystkie z nich nie da się odpowiedzieć w kilkuletnim horyzoncie czasowym, co więcej – w Planie należy przewidzieć odpowiedzi na kwestie, które dziś nie są jeszcze naglące.

Z tego względu wypracowano **trzy scenariusze rozwoju** systemu mobilności Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego do 2040 r. oraz punkt odniesienia – **scenariusz referencyjny** (czyli co by się stało, gdyby Plan nie został zrealizowany). Scenariusze powstały na bazie przewidywanych kierunków zmian w zakresie: dostępności, ekologii, sytuacji ekonomiczno-gospodarczej oraz skuteczności polityki jednostek samorządu regionalnego wchodzących w skład ZNOF.



W wyniku przeprowadzonej diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w ZNOF (patrz: Raport diagnostyczno-strategiczny), analizy dokumentów strategicznych dotyczących Obszaru (patrz: rozdział 14 w Raporcie diagnostyczno-strategicznym), badań jakościowych i ilościowych, a także wniosków z przeprowadzonych spotkań informacyjnych, diagnostycznych i konsultacyjnych **podjęto decyzję o rekomendowaniu scenariusza zrównoważonej mobilności.**

1 SCENARIUSZ REFERENCYJNY	Niski poziom ochrony środowiska, średni poziom dostępności, średnia sytuacja społeczno-gospodarczą i niski poziom skuteczności polityki. Scenariusz bazowy jest kontynuacją dotychczasowej polityki i realizacją planowanych dotychczas inwestycji.
2 SCENARIUSZ RESTRYKCYJNY	Wysoka świadomość polityczna władz gmin ZNOF, chęć do współpracy zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, ale przy ograniczonej puli funduszy. Realizowane działania opierają się na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury oraz lepszej organizacji, a także rozwiązaniach formalnoprawnych. W skali całego ZNOF do 2040 roku w tym scenariuszu nastąpi jedynie niewielki spadek emisji.
3 SCENARIUSZ INWESTYCYJNY	Polepszenie warunków społeczno-gospodarczych, ale przy ograniczonej współpracy samorządów ZNOF. W takiej sytuacji prowadzone są co prawda inwestycje w drogi, transport publiczny oraz infrastrukturę dla rowerzystów, ale wciąż duża część podróży wykonywana jest prywatnymi samochodami. Główny nacisk położony jest więc na indywidualne działania poszczególnych gmin ZNOF. Efektem tego jest jedynie niewielki spadek emisji w perspektywie 2040 roku.
4 SCENARIUSZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	Ten scenariusz stanowi połączenie dwóch poprzednich. Jest też najbardziej optymistyczny, ponieważ zakłada zarówno dostępność funduszy na inwestycje infrastrukturalne, jak również rozwój współpracy oraz współdziałanie wszystkich samorządów ZNOF. Scenariusz zakłada, iż te dwa komponenty doprowadzą do istotnego zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego w ZNOF poprzez znaczącą poprawę jego dostępności. W efekcie transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy staną się konkurencyjne względem wykorzystania własnego samochodu. To wszystko doprowadzi w perspektywie 2040 roku do istotnego spadku emisji.

Kompleksowe omówienie poszczególnych scenariuszy znajduje się w rozdziale 4.1 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF.

WIZJA

Wizja mobilności w ZNOF została wypracowana dzięki współpracy jednostek samorządu terytorialnego ZNOF, instytucji tworzących system mobilności oraz społeczności lokalnej – różnych grup interesariuszy, przy wsparciu zewnętrznych ekspertów.

Zielonogórsko-Nowosolski Obszar Funkcjonalny to zielona,
przyjazna i bezpieczna przestrzeń dla każdego.

Jest to możliwe dzięki dostępnemu, spójnemu i zintegrowanemu systemowi transportu publicznego, który oferuje wiele połączeń, dostosowanych do potrzeb różnych grup pasażerów. Oparty jest on o efektywną i ekologiczną kolej aglomeracyjną oraz nisko- i zeroemisyjne przewozy autobusowe. Pojazdy używane w transporcie publicznym oferują wysoki komfort podróży, a infrastruktura transportowa jest nowoczesna, bezpieczna, wygodna i estetyczna. Szeroko wykorzystywane są także rozwiązania cyfrowe, zwiększające efektywność i punktualność przewozów, dostosowanie oferty do potrzeb pasażerów i ułatwiających planowanie podróży. Dzięki temu, transport zbiorowy w ZNOF jest pełnoprawną alternatywą wobec wykorzystania prywatnego auta.

Rozwój infrastruktury rowerowej i mobilności współdzielonej zachęcają do częstszego korzystania z jednośladów i UTO w podróżach na krótkie i długie dystanse – w tym również tych łączonych, z wykorzystaniem transportu publicznego. Funkcjonowanie węzłów przesiadkowych i rozwój centrów lokalnych sprawia, że przestrzeń ośrodków miejskich i wiejskich w ZNOF jest przyjazna pieszym, rowerzystom i innym uczestnikom ruchu.

Podróże piesze stają się popularną częścią codziennego życia większości mieszkańców, a w Obszarze rozwijane są działania w myśl koncepcji miasta kompaktowego. Motoryzacja indywidualna jest tylko uzupełnieniem mobilności, a prywatne auto wykorzystywane jest w wyjątkowych sytuacjach. Logistyka miejska w ZNOF nie powoduje uciążliwych kosztów społecznych, służąc całemu Obszarowi Funkcjonalnemu w sposób zrównoważony. Zmniejsza się emisja zanieczyszczeń i hałasu, zwiększa poziom bezpieczeństwa na drogach oraz jakość przestrzeni miejskiej i poziom życia mieszkańców.

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

Zaprezentowana powyżej wizja stała się bazą do sformułowania czterech celów strategicznych (będących rozwinięciem wizji w perspektywie roku 2040) oraz siedmiu celów operacyjnych (stanowiących odpowiedź na wyzwania do roku 2030). Wszystkie one mają charakter **SMART**, czyli są:

- **sprecyzowane (*Specific*)** – cechują się jednoznacznym charakterem i nie mogą być luźno interpretowane;
- **mierzalne (*Measureable*)** – dla każdego z celów strategicznych przypisano odpowiednie wskaźniki;
- **osiągalne (*Achievable*)** – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie;
- **istotne (*Relevant*)** – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów Planu;
- **określone w czasie (*Time-bound*)** – cele strategiczne mają zostać zrealizowane do 2040 roku, a cele operacyjne do 2030 roku.

Wszystkie cele przyczyniają się także do ograniczenia szkodliwych emisji, przeciwdziałają zmianom klimatu, a także polepszają jakość życia mieszkańców ZNOF.

CELE STRATEGICZNE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA ZNOF



CEL I: WZROST UDZIAŁU PODRÓŻY
NIESAMOCHODOWYCH W MODAL SPLIT



CEL II: ZMNIJSZENIE EMISJI
Z TRANSPORTU



CEL III: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA
WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU
DROGOWEGO



CEL IV: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI
TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Osiągnięcie celów strategicznych będzie możliwe poprzez realizację **7 celów operacyjnych** (realizacja do 2030 r.), będących jednocześnie **obszarami strategicznymi** Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.



1. Zintegrowane planowanie mobilności dla całego Obszaru oraz promocja i edukacja dla mobilności aktywnej
-



2. Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru
-



3. Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF
-



4. Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny
-



5. Rozwój mobilności pieszej i rowerowej
-

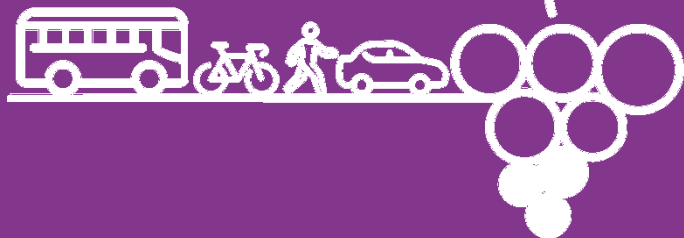


6. Uspokojenie i wyłączenie ruchu z centrów miast
-



7. Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego
-

PZMM dla ZNOF



Dla
kogo?

Analiza wniosków płynących z diagnozy sytuacji mobilnościowej w ZNOF, spotkań zorganizowanych w ramach procesów partycypacyjnych, wypracowanych scenariuszy i sformułowanej wizji mobilności doprowadziła do skonkretyzowania i doprecyzowania zamierzeń celów operacyjnych. Określono także powiązane z nimi działania. Spis wszystkich działań wraz ze szczegółowym opisem znajduje się w Załączniku nr 2 – Planie działania.

Warto zaznaczyć, iż **wszystkie działania powinny zostać wdrożone zgodnie z ideą projektowania uniwersalnego**. Oznacza to, że określone rozwiązanie powinno być tak samo przyjazne dla osób z różnymi niepełnosprawnościami, jak i dla osób pełnosprawnych.

CEL OPERACYJNY 1: ZINTEGROWANE PLANOWANIE MOBILNOŚCI W ZNOF ORAZ PROMOCJA I EDUKACJA DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI



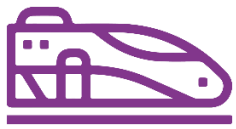
- Rozszerzona zostanie działalność zespołu ds. SUMP składającego się z przedstawicieli samorządów ZNOF.
- Wykonane zostaną analizy finansowe i możliwości dotyczące integracji taryfowo-biletowej z uwzględnieniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji taryfowej.
- Na podstawie analizy i dobrych praktyk wprowadzona zostanie integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego na obszarze ZNOF.
- Będziemy dążyć do stopniowej cyfryzacji rozkładów jazdy - mieszkańcy ZNOF, jak i goście, będą mogli planować podróże wcześniej za pomocą internetu lub aplikacji mobilnych.
- Będziemy w stanie podjąć próbę synchronizacji i koordynacji rozkładów jazdy - umożliwi to wygodne przesiadki między pojazdami różnych organizatorów transportu publicznego.
- Rozwijana będzie partycypacja społeczna w ZNOF w odniesieniu do realizacji wielu inwestycji i innych przedsięwzięć transportowych.
- Audyty, konsultacje społeczne czy wielopłaszczyznowa wymiana informacji stanowiąc będą jeden z filarów rozwoju zrównoważonej mobilności.

CEL OPERACYJNY 2: PLANOWANIE PRZESTRZENNE DLA CAŁEGO OBSZARU



- Podjęte zostaną działania na rzecz ograniczenia procesu suburbanizacji, czyli wyprowadzania się ludności z centrów miast oraz rozwoju przedmieść.
- Samorządy podejmą działania zmierzające do utworzenia wspólnej komisji architektoniczno-urbanistycznej która będzie działała w ramach stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto.
- Utworzona zostanie wspólna baza danych przestrzennych, która ułatwi dostęp do informacji potrzebnych przy opracowywaniu dokumentów planistycznych.
- Nowa zabudowa koncentrowana będzie przede wszystkim w pobliżu istniejącej lub planowanej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.

CEL OPERACYJNY 3: KOLEJ KRĘGOSŁUPEM SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZNOF



- Istotnym celem będzie stworzenie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta (SKALT) – systemu połączeń kolejowych wewnątrz ZNOF.
- Kolej stanie się prawdziwym kręgosłupem systemu transportu publicznego w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym.
- Władze gmin ZNOF kontynuować będą szeroką współpracę z Ministerstwem Infrastruktury, samorządem województwa oraz spółkami z branży kolejowej (PKP PLK, PKP S.A., Polregio czy w przyszłości CPK) w celu poprawy oferty transportu kolejowego w Obszarze.
- Przygotowana zostanie koncepcja funkcjonalna budowy SKALT. Kluczowa dla realizacji projektu SKALT będzie następnie budowa nowych przystanków kolejowych i centrów przesiadkowych.
- Samorządy ZNOF zadbają o otoczenie istniejących i zbudowanych w ramach SKALT przystanków, zapewniając wysoką dostępność do transportu kolejowego wszystkim pasażerom – także tych o ograniczonej mobilności – jak również umożliwiając realizację podróży multimodalnych oraz efektywne wykorzystywanie środków transportu indywidualnego w podróżach łączonych (np. samochód + kolej, rower + kolej).

CEL OPERACYJNY 4: TRANSPORT PUBLICZNY W ZNOF – ZINTEGROWANY, EKOLOGICZNY I EFEKTYWNY



- Wprowadzone zostaną autobusowe linie publicznego transportu zbiorowego na priorytetowych ciągach komunikacyjnych, uzupełniające względem tras SKALT.
- Zostanie stworzony spójny, zintegrowany system, w którym pasażer będzie mógł korzystać z różnych środków transportu za pomocą dogodnych przesiadek i integracji biletowej.
- Samorządy będą walczyć z wykluczeniem transportowym, tworząc nowe linie autobusowe do miejsc, które obecnie są pozbawione transportu publicznego.
- Publiczny transport zbiorowy ZNOF będzie charakteryzował się spójną identyfikacją wizualną.
- Wspólnie zadbamy o bezpieczną i estetyczną infrastrukturę dla transportu publicznego, szczególnie o odpowiednie i zestandaryzowane wyposażenie przystanków komunikacyjnych.
- Szczególnie zadbamy o miejsca przesiadek, integrujące różne środki transportu – poprawione zostaną istniejące oraz zbudowane nowe w sposób, który będzie na pierwszym miejscu stawiał dogodne, bezbarierowe i jak najkrótsze przejścia piesze pomiędzy peronami komunikacji zbiorowej oraz miejscami parkingowymi dla rowerów, UTO czy samochodów.
- Wszystkie nowe pojazdy będą wyposażone w klimatyzację części pasażerskiej oraz udogodnienia dla pasażerów z ograniczoną mobilnością.
- Wraz z zakupami nowego taboru zero- i niskoemisyjnego zainwestujemy także w infrastrukturę niezbędną do jego utrzymania. Zaplecza techniczne zostaną dostosowane do obsługi tego typu pojazdów.

CEL OPERACYJNY 5: ROZWÓJ MOBILNOŚCI PIESZEJ I ROWEROWEJ



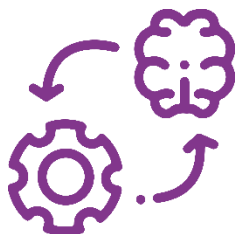
- Standard istniejącej sieci pieszej zostanie znacznie podwyższony, dzięki: likwidacji luk w sieci, poprawie nawierzchni, skrajni, oświetlenia i dostępności chodników dla OzN, wózków dziecięcych, osób słabowidzących itp., a także budowie nowych i modernizacji istniejących przejść dla pieszych.
- Likwidowane będą kluczowe przeszkody terenowe (również dla OzN, wózków dziecięcych, osób słabowidzących itp.), miejsca niebezpiecznych oraz luki w sieci znacznie wydłużające lub ograniczające bezpieczeństwo podróży.
- Sieć rowerowa w ZNOF zostanie znacznie rozbudowana. Utworzy ona gęstą siatkę wygodnych połączeń o odpowiednim standardzie zapewniającym bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz możliwość dotarcia w jak najkrótszym czasie do celów podróży umiejscowionych na całym Obszarze.
- Wraz ze ścisłym powiązaniem sieci rowerowej z układem komunikacji zbiorowej, mieszkańcy i turyści w ZNOF uzyskają możliwość łatwego i wygodnego podróżowania po całym Obszarze przy użyciu zrównoważonych środków transportu.
- Podejmowane będą szerokie działania z zakresu zazieleniania i utrzymywania zieleni, w tym budowy „błękitno-zielonej” infrastruktury.

CEL OPERACYJNY 6: USPOKOJENIE I WYŁĄCZANIE RUCHU Z CENTRÓW MIAST



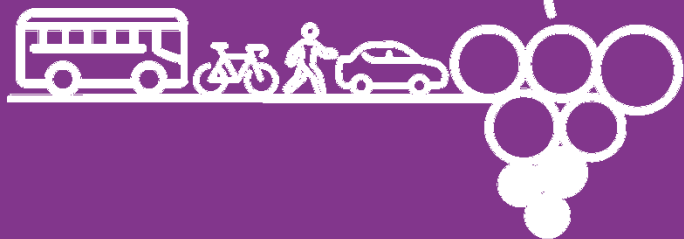
- Działania zaproponowane w SUMP doprowadzą do poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach, zwłaszcza jego niechronionych uczestników – pieszych i rowerzystów.
- Plan zakłada szeroko zakrojone działania na rzecz uspokojenia ruchu drogowego w miejscach, gdzie przyniesie to największe korzyści, np. w reprezentacyjnych częściach miast.
- Strefy płatnego parkowania będą sukcesywnie poszerzane, po przeprowadzeniu odpowiednich badań i obserwacji zachowań kierowców.
- Na obrzeżach SPP oraz stref ograniczonego ruchu zakłada się budowę parkingów buforowych typu Park&Go pozwalających na pozostawienie samochodu i wygodne dojście w ciągu od kilku lub kilkunastu minut do punktów handlowych i usługowych zlokalizowanych w strefach miejskich i śródmiejskich.
- Przewiduje się także reorganizację „dzikich” miejsc postojowych, tworzących się często spontanicznie z uwagi na niedobór legalnych miejsc parkingowych w danym miejscu lub niechęć kierowców do korzystania ze stref płatnego parkowania.
- W miarę możliwości na kolejnych drogach i ulicach będą wprowadzane ograniczenia tonażowe, pojazdy ciężarowe będą zaś kierowane na wyznaczone wcześniej drogi rozprowadzające, omijające w jak największym stopniu tereny zabudowane.
- W obszarach koncentracji handlu i usług istotne będzie także uporządkowanie ruchu samochodów dostawczych.

CEL OPERACYJNY 7: ZARZĄDZANIE I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO



- Docelowym i pożądanym stanem jest realizacja tzw. wizji zero, dla której jedynym akceptowalnym stanem jest 0 ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym.
 - Przewiduje się podjęcie lub kontynuację starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości i kwartałów zabudowy oraz łączników drogowych.
 - Zostanie przeprowadzony kompleksowy audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie ZNOF. Jego wyniki pozwolą na wskazanie miejsc, w których należy wdrożyć infrastrukturalne środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak: przebudowa skrzyżowań na rondo, budowa urządzeń lub sygnalizacji wymuszającej ograniczenie prędkości, doświetlenie przejść dla pieszych, budowa azyli i antyzatok na przejściach.
 - Dla dalszej poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego przewiduje się wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS).
 - Rolą samorządów ZNOF będzie zapewnienie odpowiedniej liczby punktów ładowania samochodów elektrycznych zgodnie z zapisami Ustawy o elektromobilności.
 - W dalszej perspektywie przewiduje się przeprowadzenie badań i konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia Stref Czystego Transportu (SCT) w największych ośrodkach miejskich ZNOF.
-

PZMM dla ZNOF



Jak?

Działania zaproponowane w SUMP dla ZNOF **pogrupowano w pakiety**. W każdym z nich znalazły się działania często należących do różnych obszarów (celów operacyjnych), skoordynowane w celu skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów.

Szczegółowe opisy poszczególnych działań zostały zawarte w Załączniku nr 2 – Planie działania. W Załączniku nr 1 – Wyborze działań do realizacji przeanalizowano natomiast ich prawdopodobny wpływ na wydajność systemu transportowego, wpływ na zmniejszenie emisji, nadany priorytet działań podczas spotkań warsztatowych oraz medianę efektywności działań zawartych w pakiecie na podstawie analizy wielokryterialnej uwzględniającej koszt inwestycji, efektywności w odniesieniu do realizacji polityki zrównoważonej mobilności oraz wpływ na środowisko.

PAKIET 1: ULEPSZENIE ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ I PRZESTRZENIĄ

Dzięki jego realizacji możliwe stanie się usprawnienie zarządzania mobilnością i przestrzenią, co będzie miało swoje przełożenie na integrację różnych środków transportu publicznego na terenie ZNOF oraz ich efektywniejsze wykorzystanie. Największym wyzwaniem w realizacji tego pakietu jest brak współpracy pomiędzy samorządami ZNOF i ich partnerami.



Zaplanowane działania:

Działanie 1.1.: Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP
Działanie 1.2.: Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej
Działanie 1.5.: Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
Działanie 1.6.: Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych
Działanie 1.7.: Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych
Działanie 1.8.: Udostępnianie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime
Działanie 1.9.: Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego
Działanie 1.10.: Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności
Działanie 2.1.: Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego
Działanie 2.2.: Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF
Działanie 2.3.: Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych
Działanie 2.5.: Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych
Działanie 2.6.: Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych
Działanie 2.7.: Cyfryzacja i integracja danych planistycznych
Działanie 5.13.: Poedjmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej

PAKIET 2: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Realizacja tego pakietu spowoduje zwiększenie dostępności transportu publicznego dla mieszkańców Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, poprzez tworzenie nowych połączeń komunikacyjnych, lepszy system informacji pasażerskiej, ujednoczenie standardów infrastruktury czy stosowanie planowania przestrzennego uwzględniającego potrzeby mobilnościowe mieszkańców ZNOF. Największym wyzwaniem w realizacji pakietu może być brak współpracy pomiędzy samorządami ZNOF i ich partnerami, a także brak środków finansowych na realizację przedsięwzięć w obrębie systemu transportu publicznego.



Zaplanowane działania:

Działanie 1.3: Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego

Działanie 1.4.: Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej

Działanie 1.14.: Wprowadzenie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej

Działanie 2.4.: Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej

Działanie 4.1.: Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania

Działanie 4.2.: Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie

Działanie 4.4.: Utworzenie standardów przystankowych ZNOF

Działanie 4.5.: Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF

Działanie 4.6.: Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli

PAKIET 3: SILNE CENTRA LOKALNE I WZROST MULTIMODALNOŚCI PODRÓŻY

Wdrożenie pakietu pozytywnie wpłynie na wzrost multimodalności i roli węzłów przesiadkowych. Powinna także zwiększyć wykorzystanie transportu publicznego oraz ruchu rowerowego przez mieszkańców Obszaru. Największym wyzwaniem w realizacji Pakietu może być brak współpracy pomiędzy samorządami ZNOF i brak środków finansowych.



Zaplanowane działania:

Działanie 3.5.: Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej

Działanie 4.8.: Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych

Działanie 5.6.: Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym

PAKIET 4: WZROST DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU SZYNOWEGO

Inauguracja tego pakietu może doprowadzić do poprawy dostępności, promocji i zwiększenia wykorzystania transportu szynowego na terenie Obszaru. Wzrost jakości oferty połączeń kolejowych w ZNOF w wyniku uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta zachęci mieszkańców do korzystania z tego środka transportu. Realizacja Pakietu powinna w przyszłości także ograniczyć negatywne emisje i zmniejszyć liczbę samochodów wjeżdżających do centrów największych miast Obszaru. Największym ryzykiem w jego realizacji jest brak współpracy pomiędzy samorządami ZNOF i spółkami kolejowymi oraz organizatorem wojewódzkich przewozów w regionie i brak środków finansowych na działania inwestycyjne.



Zaplanowane działania:

Działanie 3.1.: Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF

Działanie 3.2.: Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT

Działanie 3.3.: SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych

Działanie 3.4.: SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje liniowe

Działanie 3.6.: Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF

Działanie 4.3.: Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie

PAKIET 5: ROZWÓJ I UPRZYWILEJOWANIE MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Jego realizacja poprawi dostępność i atrakcyjność ruchu pieszego i rowerowego w ZNOF, szczególnie na krótkich trasach, pokonywanych w ramach codziennych czynności. Działania zmniejszą też negatywne emisje z systemu transportowego i przyczynią się do zmiany kosztów funkcjonowania systemu transportowego ze względu na konieczność utrzymania nowej infrastruktury. Pakiet ten poprawi bezpieczeństwo najsłabiej chronionych uczestników ruchu drogowego, co zmniejszy zewnętrzne koszty transportu. Pakiet zawiera działania ważne z punktu widzenia mieszkańców dojeżdżających codziennie do pracy rowerem, czy organizacji promujących ruch pieszego i rowerowy oraz turystykę. Głównym wyzwaniem w realizacji pakietu jest ewentualny brak współpracy między samorządami ZNOF i partnerami, a także brak środków finansowych na planowane inwestycje.



Zaplanowane działania:

Działanie 5.1.: Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych

Działanie 5.2.: Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych

Działanie 5.3.: Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

Działanie 5.4.: Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej

Działanie 5.5.: Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej

Działanie 5.7.: Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych

Działanie 5.8.: Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej

Działanie 5.9.: Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”

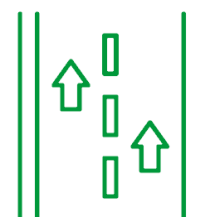
Działanie 5.10.: Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny

Działanie 5.11.: Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania

Działanie 5.12.: Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową

PAKIET 6: REALOKACJA PRZESTRZENI DROGOWEJ

Realizacja tego pakietu ma na celu zwiększenie wykorzystania przestrzeni drogowej na inne środki transportu niż samochody przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, uporządkowane przestrzeni publicznej poprzez odpowiednią politykę parkingową i organizację dostaw. Działania z zakresu realokacji przestrzeni drogowej powinny także przyczynić się do zmniejszenia użycia samochodów, szczególnie w centrach miast ZNOF. Pakiet zawiera także działania uwzględniające partycypację społeczną w procesie wprowadzania ewentualnych zmian, tak aby zwiększyć poziom wiedzy mieszkańców i innych zainteresowanych stron na temat negatywnych stron transportu samochodowego. Największym zagrożeniem dla realizacji tego Pakietu jest brak akceptacji społecznej oraz brak środków finansowych na inwestycje.



Zaplanowane działania:

Działanie 6.1.: Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne

Działanie 6.2.: Rozszerzanie stref płatnego parkowania

Działanie 6.3.: Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych

Działanie 6.4.: Uporządkowanie parkowania na chodnikach

Działanie 6.8.: Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawę towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)

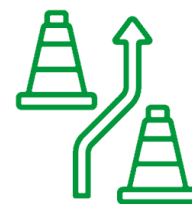
Działanie 6.10.: Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej

Działanie 6.11.: Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości

Działanie 7.7.: Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu

PAKIET 7: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ma on na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, szczególnie dla najbardziej narażonych jego uczestników. Jego wprowadzenie zmniejszy koszty zewnętrzne związane z wypadkami drogowymi. Działania wchodzące w zakres pakietu są kluczowe dla mieszkańców i zarządców dróg. Głównymi wyzwaniem w zakresie realizacji pakietu jest niebezpieczeństwo zaniechania jego realizacji, brak środków finansowych na działania inwestycyjne, a także sprzeciw użytkowników samochodów.



Zaplanowane działania:

Działanie 6.5.: Roszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów

Działanie 6.6.: Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego

Działanie 6.7.: Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

Działanie 6.9.: Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych

Działanie 7.1.: Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

Działanie 7.2.: Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działanie 7.3.: Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej

Działanie 7.4.: Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej

Działanie 7.5.: Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego

Działanie 7.6.: „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego

PAKIET 8: PROMOWANIE NISKO- I ZEROEMISYJNYCH POJAZDÓW, EKOLOGICZNEJ LOGISTYKI MIEJSKIEJ I TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Jego realizacja ma na celu zwiększenie udziału pojazdów o niskiej i zerowej emisji w transporcie publicznym, prywatnym oraz w przewozie towarów na terenie ZNOF. Pakiet ten jest zgodny z unijną polityką klimatyczną i przyczyni się do zmniejszenia emisji z sektor transportu. Zawiera on działania, które mają istotne znaczenie z punktu widzenia podmiotów realizujących usługi dla samorządów ZNOF oraz przedsiębiorstw. Głównymi wyzwaniem w zakresie realizacji Pakietu jest brak środków finansowych na działania inwestycyjne, sprzeciw użytkowników samochodów, czy brak współpracy pomiędzy samorządami ZNOF oraz partnerami w realizacji działań.



Zaplanowane działania:

Działanie 1.11.: Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie

Działanie 1.12.: Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

Działanie 1.13.: Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych

Działanie 4.7.: Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych

Działanie 4.9.: Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych

Działanie 6.12.: Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych

Działanie 7.8.: Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych

Szczegółowe opisy każdego z zaproponowanych działań znajdują się w Załączniku 2 – Planie działania. W dokumencie tym określono także:

- podmioty odpowiedzialne za realizację każdego z działań;
- horyzont czasowy ich wykonania;
- klasę kosztów;
- źródła niezbędnego finansowania;
- partnerów realizacji;
- działania poprzedzające i uzupełniające.

Głównym narzędziem służącym do monitorowania postępów realizacji założonych w SUMP celów są **kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności, tzw. SUMI** (z ang. *Sustainable Urban Mobility Indicators*). Są to wskaźniki oddziaływania, które odnoszą się nie do postępów realizacji konkretnej inwestycji, a do łącznych efektów w postaci realnej i mierzalnej zmiany zachowań mobilnościowych mieszkańców, zmniejszenia emisji szkodliwych substancji czy liczby wypadków drogowych. Na potrzeby SUMP dla ZNOF dodano także wskaźniki dotyczące jakości planowania przestrzennego na terenie Obszaru.

WSKAŹNIKI ODDZIAŁYWANIA ZNOF



Emisje CO₂ z systemu transportowego ZNOF



Jakość powietrza – emisje PM_{2,5} z sektora transportu



Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania (cały ZNOF)



Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego



Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)



Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców



Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów



Udział powierzchni obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w odległości 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie ZNOF w ogóle powierzchni ww. terenów w ZNOF



Intensywność zabudowy w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie ZNOF

PZMM dla ZNOF



Kto?

KTO ODPOWIADA ZA REALIZACJĘ PLANU?

Za realizację Planu odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład ZNOF, a w szczególności władze Zielonej Góry, Nowej Soli i Sulechowa – przedstawiciele największych ośrodków miejskich Obszaru, naturalni jego liderzy. Istotne będzie także znaczenie Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto jako platformy na rzecz bieżącej współpracy stowarzyszonych gmin i powiatów.

W imieniu włodarzy poszczególnych gmin, nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio komórki lub jednostki organizacyjne poszczególnych JST odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, transport publiczny, drogownictwo, klimat i środowisko, edukację i oświatę oraz promocję, które mogą przyjąć postać zespołów ponadwydziałowych. W skali całego ZNOF nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników czuwać będzie **Zespół ds. opracowania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF**.

Ponadto ważna jest również współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań, do których należy zaliczyć: Dyрекcyję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, spółki komunalne, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Lubuski Urząd Wojewódzki, Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego, MZK Zielona Góra, Zielonogórską Komunikację Powiatową, Zielonogórski Związek Powiatowo-Gminny, MPK SUBBUS, spółki z Grupy PKP (w tym PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity) i inne spółki kolejowe (Polregio, CPK) oraz podmioty prywatne.

MONITORING

Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialny Zespół ds. opracowania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF. Zespół powinien ściśle współpracować z komórkami i jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za wyżej wymienione zadania w poszczególnych gminach ZNOF. JST Obszaru będą go wspierały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu.

Efekty realizacji działań będą oceniane co trzy lata w formie udostępnianej publicznie tabeli ewaluacyjnej.

Wyniki ewaluacji mogą być prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) będą aktualizowane w 2030 roku. Wówczas odbędą się publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji Planu – przedstawiciele samorządów ZNOF spotkają się z mieszkańcami, aby zaprezentować im wyniki swoich prac oraz porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji SUMP.

Szczegółowy opis systemu monitoringu SUMP dla ZNOF znajduje się w rozdziale 8.1 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF.

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego, w 2030 roku, po aktualizacji wskaźników kluczowych, przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu Mobilności, która obejmie aktualizację dokumentu (wraz ze scenariuszami) i – w zależności od sytuacji – Planu działania. Do początkowej części Planu zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w jego realizacji z lat 2023-2030, a także opis ewentualnych niepowodzeń. Oznacza to, że zacznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie o czerpał z doświadczeń w realizacji Planu wypracowanych w latach 2022-2023 i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

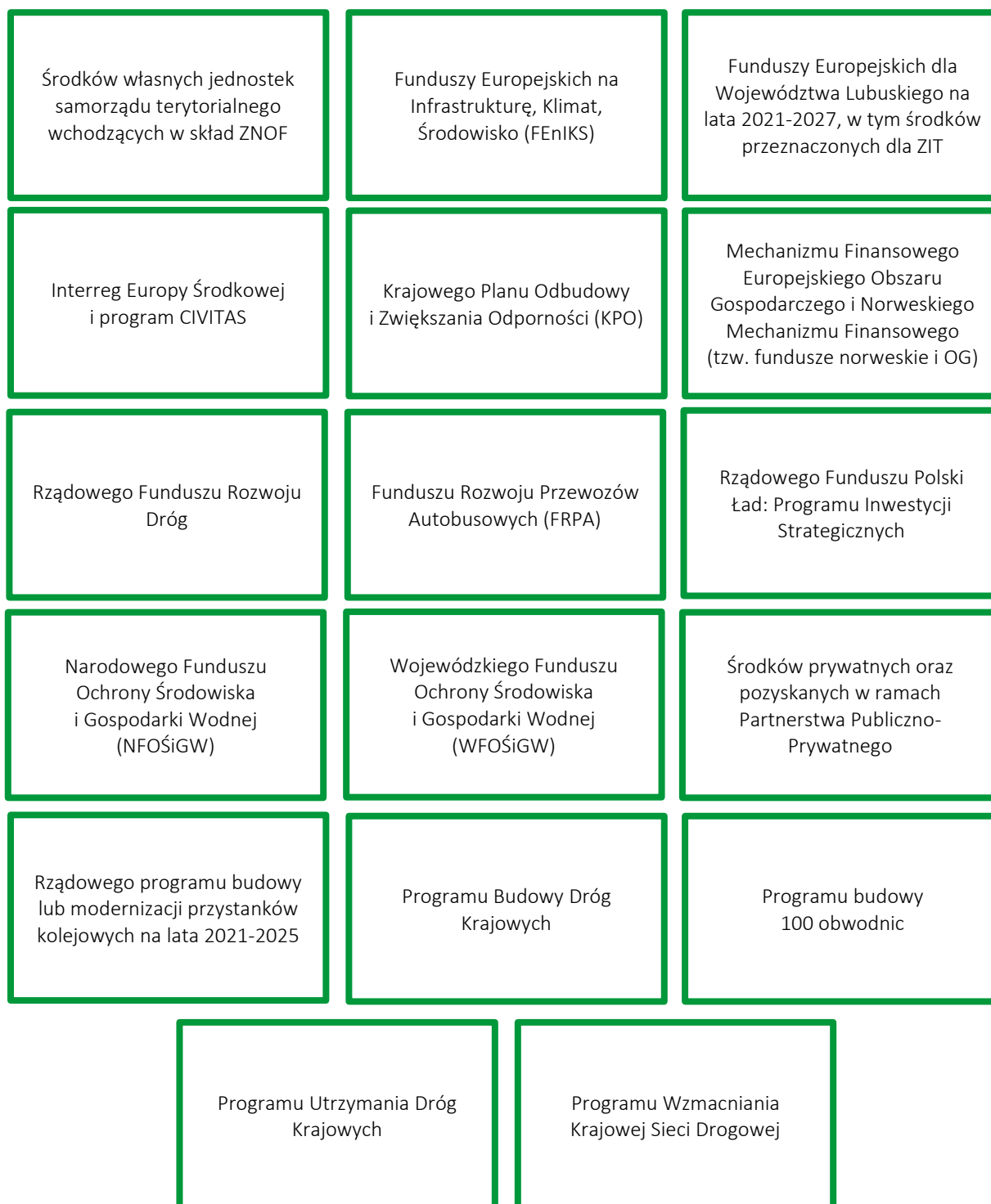
Tabela 2. Cykl SUMP

Cykl 1	2022	2022-2023	2022-2023	2023-2030
	Przygotowanie i analiza	Przygotowanie Planu	Zaplanowanie działań	Wdrażanie i monitoring
Cykl 2	2029-2030	2030	2030	2030-2037
	Ocena sukcesów i porażek	Aktualizacja Planu	Aktualizacja listy działań	Wdrażanie i monitoring

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

FINANSOWANIE REALIZACJI PLANU

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym będą finansowane z różnych źródeł, w szczególności z:





PZMM dla ZNOF

