

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040



TRAKO

TRAKO

PROJEKTY TRANSPORTOWE

Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE

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

Zamawiający:



miasto Oświęcim we współpracy z gminami:
Brzeszcze, Chełmek, Libiąż, Miedźna oraz Oświęcim

Urząd Miasta Oświęcim
ul. Zaborska 2, 32-600 Oświęcim
email: sekretariat@um.oswiecim.pl
www.oswiecim.pl

Wrocław, czerwiec 2023 r.

Spis treści

1. Wstęp.....	7
2. Kluczowe czynniki analizy SWOT dla obszaru OOF.....	9
3. Obszary Interwencji SUMP OOF.....	12
4. Partycypacja społeczna założeń do SUMP OOF.....	14
5. Wizja oraz cele SUMP OOF	17
5.1. Wizja SUMP OOF.....	17
5.2. Cele Strategiczne SUMP OOF.....	18
6. Priorytety rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze OOF.....	21
6.1. Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	23
6.2. Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	27
6.3. Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	31
6.4. Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF.....	33
6.5. Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem.....	34
6.6. Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej.....	37
6.7. Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	39
6.8. Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	41
7. Źródła finansowania	44
8. Monitoring realizacji SUMP OOF.....	47

Powtarzające się skróty używane w dokumencie:

B+R: (ang. *Bike and Ride*), podróż łączona rower – transport publiczny: podjedź *ROWEREM* i zaparkuj na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym

brd: bezpieczeństwo ruchu drogowego

chodnik: część drogi dla pieszych wyłącznie do ruchu pieszych i UWR

Diagnoza OOF: Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego

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

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

droga dla pieszych i rowerów: droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, hulajnog elektrycznych oraz UTO i UWR

DG: droga gminna

DK: droga krajowa

DP: droga powiatowa

DW: droga wojewódzka

GDDKiA: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Gmina OOF: gminy wchodzące w skład OOF (miasto Oświęcim, gmina miejsko-wiejska Brzeszcze, gmina miejsko-wiejska Chełmek, gmina wiejska Oświęcim, sołectwo Gromiec w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż, miejscowość Wola w gminie wiejskiej Miedźna)

GPR: Generalny Pomiar Ruchu

GUS, BDL: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych

ITS: (ang. *Intelligent Transportation System*) Inteligentny System Transportowy – inteligentny system sterowania i zarządzania ruchem drogowym

JST: jednostka samorządu terytorialnego

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

KMŁ: Koleje Małopolskie Sp. z o. o.

KŚ: Koleje Śląskie Sp. z o. o.

LK: linia kolejowa

mini: autobus jednoczęłonowy o długości ok. 6-8 m o pojemności 30-45 osób ogółem

midi: autobus jednoczęłonowy o długości ok. 9-10 m o pojemności 65-75 osób ogółem

maxi: autobus jednoczęłonowy o długości ok. 11-13 m o średniej pojemności 100 osób ogółem

mega: autobus dwuczłonowy (przegubowy) o długości ok. 15-19 m o średniej pojemności 150 osób ogółem

MZK: Miejski Zakład Komunikacji spółka z o. o. w Oświęcimiu

m.p.: miejsca parkingowe lub miejsca postojowe

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

OOF: Oświęcimski Obszar Funkcjonalny

Organizator ptz: organizator publicznego transportu zbiorowego z liniami komunikacyjnymi o charakterze użyteczności publicznej w OOF

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

P+R: (ang. *Park and Ride*), podróż łączona auto – transport publiczny: podjedź samochodem i **ZAPARKUJ** na parkingu i **JEDŹ DALEJ** transportem publicznym

pojazd niskoemisyjny: pojazd CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*

pojazd zeroemisyjny: pojazd o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*

Polregio: Polregio S.A.

projektowanie uniwersalne: projektowanie infrastruktury dostępnej dla każdego – użytecznej dla wszystkich ludzi: elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsłudze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregującej

(niestygmatyzującej w żaden sposób) użytkowników ze względu na ich ograniczenia (dot. szczególnie osób starszych, rodziców z małymi dziećmi i małych dzieci, osób z niepełnosprawnościami: ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi)

ptz: publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

punkt przesiadkowy: miejsce zwartej lokalizacji przystanków komunikacyjnych różnych linii komunikacyjnych (np. w obszarze skrzyżowania) umożliwiających bezpośrednie przesiadanie się pomiędzy pojazdami ptz kursującymi na różnych trasach. Pełni on funkcję węzła przesiadkowego o znaczeniu lokalnym i jest wyposażony w infrastrukturę przystankową, okołoprzystankową oraz w elementy małej architektury, a także może być wyposażony dodatkowo w parkingi: P+R i/lub B+R i i/lub K+R

PZPWM: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego

SCT: Strefa Czystego Transportu

SDRR: średni dobowy ruch roczny

SPP: strefa płatnego parkowania

suikzp: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (lub w przypadku zmiany ustawy o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, zastępujący je nowy dokument polityki przestrzennej gminy, będący aktem prawa miejscowego – np. plan ogólny gminy)

SUMP: (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*) – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej

SUMP OOF: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040

TEN-T: (ang. *Trans-European Networks*) Transeuropejska Sieć Transportowa - instrument służący koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych, dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych

trasa rowerowa: drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów (poprzednio: ciągi pieszo-rowerowe), pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy ruchu dla rowerów

Turystyczna trasa rowerowa: szlaki rowerowe niezaliczające się do tras rowerowych, obsługujące ruch turystyczno-rekreacyjny

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

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

węzeł przesiadkowy: zintegrowany węzeł przesiadkowy lub punkt przesiadkowy – miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania się z transportu indywidualnego (samochód, rower) na linie ptz, wyposażone w parkingi P+R i/lub B+R

ZDP: zarząd dróg powiatowych

ZDW: Zarząd Dróg Wojewódzkich

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

ZKKM: Związek Komunalny Komunikacja Międzygminna w Chrzanowie

ZTM: Zarząd Transportu Metropolitalnego, jednostka organizacyjna Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Organizator ptz

1. Wstęp

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 (SUMP OOF) jest planem działań mającym na celu rozwój zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej na całym obszarze Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego (OOF), w tym zrównoważenie sposobów przemieszczania się po OOF, nadal zdominowanym przez podróżowanie samochodami osobowymi.

Jest on skierowany do:

- miasta rdzennego **Oświęcim**, oraz sąsiadujących z nim gmin:
- gminy miejsko-wiejskiej **Brzeszcze**,
- gminy miejsko-wiejskiej **Chełmek**,
- gminy wiejskiej **Oświęcim**,
- sołectwa **Gromiec** w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż,
- miejscowości **Wola** w gminie wiejskiej Miedźna, łącznie zwanych *Gminami OOF*, tworzącymi OOF.

Prace nad *SUMP OOF* poprzedzono przeprowadzeniem:

- diagnozy sytuacji w zakresie transportu i mobilności w OOF,
- badaniami dot. zachowań i preferencji transportowych mieszkańców OOF,
- wywiadami z kluczowymi interesariuszami *SUMP OOF*, zebranymi razem w formie raportu diagnostycznego – *Diagnozy OOF*¹.

¹ Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego, TRAKO Projekty Transportowe, kwiecień 2023. r

Wnioski z powyższych wyraźnie wskazują na konieczność zmniejszenia nazbyt wysokiego udziału samochodów w poruszaniu się po całym OOF oraz w dojazdach z miejscowości *Gmin OOF* do *Miast OOF* i tym samym na potrzebę:

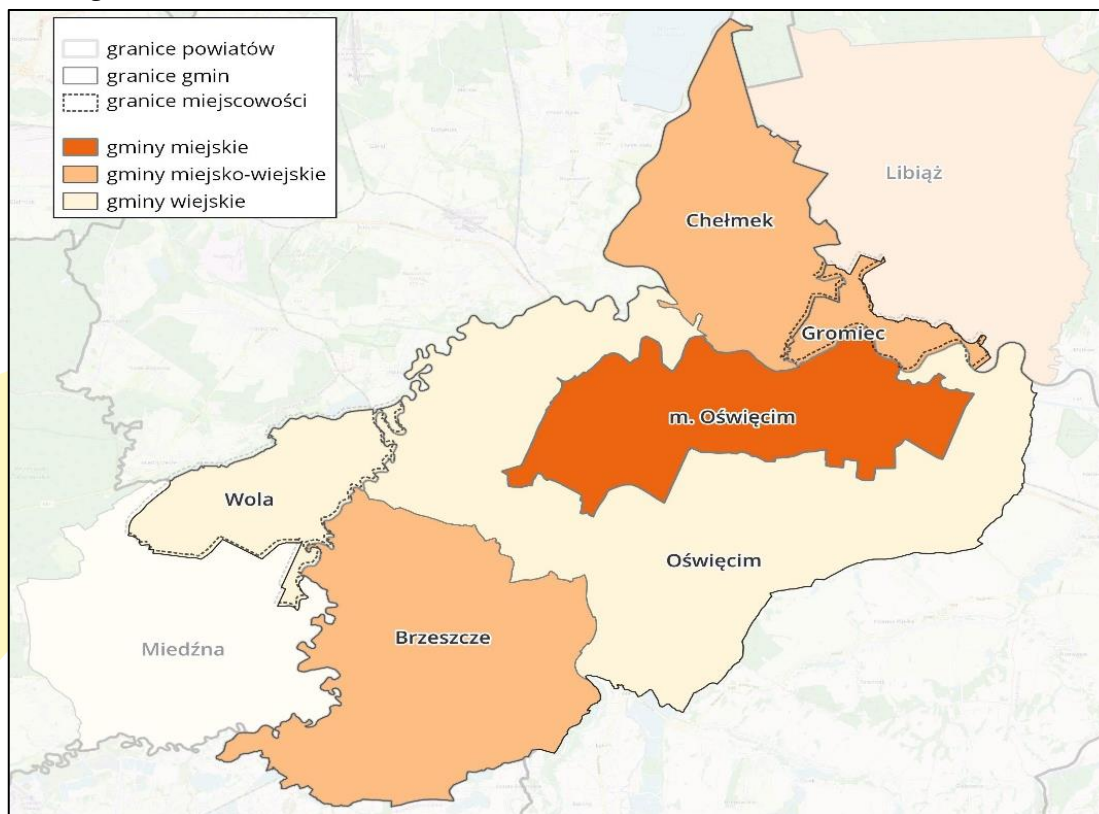
- poprawy spójności i zwiększenia dostępności do linii ptz w OOF – głównie autobusowych, a także do linii kolejowych,
- rozwoju mobilności aktywnej i infrastruktury z nią związanej,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich jego uczestników,
- obniżenia negatywnego wpływu transportu drogowego na klimat i środowisko naturalne oraz antropogeniczne,
- stosowanie zapisów w planowaniu przestrzennym w OOF wyraźnie ukierunkowanych na transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- partnerstwa przy rozwoju i w zarządzaniu zrównoważoną mobilnością miejską, jak i ptz w OOF,
- pozyskania społecznej akceptacji dla wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.

W celu zapewnienia mieszkańcom OOF wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca zamieszkania należy w jak największym stopniu minimalizować uciążliwości odtransportowe, jak i liczbę koniecznych do zrealizowania podróży, poza tymi związanymi z realizacją podstawowych potrzeb w pobliżu swojego miejsca zamieszkania. Wszystko to można osiągnąć m.in. poprzez lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania, zagęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej (właściwe planowanie przestrzenne, także w ramach idei TOD) oraz umożliwienie

łatwego dotarcia do nich rowerem lub pieszo, a do dalej zlokalizowanych miejsc – atrakcyjnym, dostępnym transportem zbiorowym.

Żeby *SUMP OOF* właściwie wskazywał niezbędne działania, konieczne są właściwe wnioski z *Diagnozy OOF* i kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych dotyczących transportu i mobilności szczebla unijnego, krajowego, wojewódzkiego i lokalnego.

W wyniku czego wskazany zostanie cel i kierunek rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF, które realizowane będą przez *Gminy OOF* poprzez konkretne działania własne oraz wspólne. Końcowy, prawidłowy kształt *SUMP OOF* zostanie wypracowany także w wyniku partycypacji społecznej mieszkańców OOF dzięki poddaniu jego projektu konsultacjom społecznym.



Rys. 1.1 Podział administracyjny Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego

Źródło: opracowanie własne

2. Kluczowe czynniki analizy SWOT dla obszaru OOF

Na podstawie *Diagnozy OOF*, celem wskazania najistotniejszych cech obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze OOF pod względem jakości ich funkcjonowania lub znaczenia dla mieszkańców OOF, przeprowadzona została kluczowa analiza SWOT. Ma ona na celu zidentyfikowanie mocnych (*Strengths*) i słabych (*Weaknesses*) stron zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF oraz szans (*Opportunities*) i zagrożeń (*Threats*) dla niej.

W *SUMP OOF* ujęte zostały najbardziej istotne elementy analizy SWOT wynikające z *Diagnozy OOF*, które wskazano w formie pięciu kluczowych

czynników SWOT w podziale na kluczowe mocne i słabe strony oraz kluczowe szanse i zagrożenia, które w sposób istotny określają stan obecny, potrzeby oraz możliwości dalszego rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF.

Zakres obszaru mobilności w OOF ujęty w poniższych kluczowych elementach SWOT stanowi także jedną z podstaw do określenia wizji *SUMP OOF* i wskazań dla prawidłowego wyznaczenia celów operacyjnych.

Tab. 2.1 Kluczowe czynniki analizy SWOT – mocne i słabe strony mobilności w OOF

Kluczowe mocne strony mobilności w OOF	Kluczowe słabe strony mobilności w OOF
Obsługa wszystkich <i>Gmin OOF</i> autobusowym ptz o charakterze użyteczności publicznej przez jednego Organizatora ptz uzupełniana liniami autobusowymi Organizatorów ptz spoza OOF oraz pasażerskim transportem kolejowym wszystkich 4 z 6 <i>Gmin OOF</i> , przez które przebiegają linie kolejowe z ruchem pasażerskim.	Niski poziom lub wręcz brak zapisów traktujących o zrównoważonej mobilności w dokumentach strategicznych <i>Gmin OOF</i> – <i>suikzp</i> oraz w strategiach rozwoju, Również bardzo niskie średnie pokrycie obowiązującymi <i>mpzp</i> dla wszystkich <i>Gmin OOF</i> , wynoszące 34,2 % (tylko 2 Gminy OOF mają wysokie pokrycie – jedna w całości, druga powyżej 91 %) - czego efektem jest rozwój przestrzenny w OOF oparty przede wszystkim na podstawie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego,

Kluczowe mocne strony mobilności w OOF

Funkcjonowanie dwóch pierwszych węzłów przesiadkowych integrujących komunikację autobusową z kolejową, wyposażonych w parkingi P+R i w parkingi B+R oraz możliwość tworzenia kolejnych węzłów przesiadkowych, szczególnie w ramach inwestycji na liniach kolejowych.

Prawidłowa dostępność do 5 min. dojścia pieszo do przystanków autobusowych w OOF obejmująca już 85 % mieszkańców OOF, co stanowi podstawę do dalszego zwiększania udziału ptz w przemieszczaniu się po OOF, wynoszącego obecnie około 35 % udziałem podróży wykonywanych ptz w stosunku do podróży wykonywanych samochodami osobowymi.

Zakup przez MKK kolejnych autobusów zeroemisyjnych, co razem z jednym posiadanym już autobusem elektrycznym zwiększy udział ekologicznych pojazdów na liniach ptz obsługiwanych przez MKK do 23 % taboru (a wraz z autobusami z silnikami EURO 6 – do 68 %) i zmniejszy emisję z autobusowego ptz w OOF.

Realizacja turystycznych tras rowerowych na odcinkach przebiegających przez obszar OOF, w tym w ramach *Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim – VeloMałopolska 2.0*.

Kluczowe słabe strony mobilności w OOF

Wysoki wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w OOF w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2017, wskazujący (pomimo spadku liczby wypadków drogowych w OOF oraz wysokiego spadku liczby rannych w nich w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2017), na nadal niedostateczny poziom brd na drogach w OOF.

Udział autobusów MKK z niską podłogą (77 %), skutkujący brakiem pełnej dostępności autobusów dla osób ze szczególnymi potrzebami (głównie niepełnosprawnych) oraz niski udział autobusów z silnikami z normą emisji spalin poniżej EURO 6 oraz autobusów zeroemisyjnych (łącznie 47 %), co ma wpływ na ekologiczny aspekt ptz w OOF.

Obsługa połączeniami kolejowymi w dni robocze tylko 3 z 8 czynnych stacji i przystanków kolejowych, co wraz ze spadkiem wymiany pasażerskiej w roku 2021 o 36 % w porównaniu z rokiem 2019, wskazuje na niewykorzystywanie potencjału transportu kolejowego w obsłudze OOF.

Zbyt wolna realizacja chodników i tras rowerowych (zarówno w gminach, jak i w połączeniach międzygminnych), co przekłada się na brak spójnej i wystarczająco rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej (niewystarczająca ich liczba, luki w przebiegach), skutkujące brakiem możliwości zwiększania mobilności aktywnej mieszkańców OOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.

Źródło: opracowanie własne

Tab. 2.2 Kluczowe czynniki analizy SWOT – szanse i zagrożenia mobilności w OOF

Kluczowe szanse mobilności w OOF	Kluczowe zagrożenia mobilności w OOF
Realizacja obwodnicy miasta Oświęcim w ciągu DK44 oraz budowa drogi ekspresowej S1, które przejmując ruch tranzytowy, wpłyną na spadek natężenia ruchu i umożliwią przez to uspokajanie ruchu w miastach i miejscowościach w OOF m.in. poprzez wdrażanie stref ruchu uspokojonego i zmian w organizacji ruchu drogowego oraz w infrastrukturze drogowej.	Spowolnienie gospodarcze wynikające z epidemii COVID-19 oraz dynamicznie zmieniającej się światowej oraz krajowej sytuacji społeczno-gospodarczej, skutkujące odkładaniem zaplanowanych inwestycji oraz nieplanowaniem kolejnych nowych, co wpływa wyraźnie także na ograniczanie planowanego przez Gminy OOF rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF
Zwiększanie priorytetu w ruchu dla pieszych i rowerzystów poprzez zmiany w organizacji ruchu drogowego oraz zmiany w infrastrukturze transportowej, w tym w obszarach centralnych miast i miejscowości w OOF.	Bardzo niskie pokrycie <i>mpzp</i> obszarów 4 z 6 <i>Gmin OOF</i> , skutkujące dalszym rozwojem suburbanizacji i wzrostem jej negatywnego oddziaływania na mobilność mieszkańców OOF oraz na postępujący spadek dostępności do linii ptz i usług podstawowych.
Stworzenie i realizowanie przez wszystkie <i>Gminy OOF</i> wspólnej polityki gospodarczej i planistycznej oraz polityki parkingowej w OOF, w tym w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.	Brak koordynacji w zakresie planowania przestrzennego w <i>Gminach OOF</i> skutkujące m.in. nierównomiernym i niespójnym rozwojem przestrzennym obszaru OOF oraz zróżnicowanym tempem i jakością zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin w OOF.
Zacieśnienie współpracy w ramach OOF i wspólne realizowanie przez <i>Gminy OOF</i> inwestycji lokalnych i ponadlokalnych, szczególnie w zakresie wdrażania działań i projektów zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.	Postępujący wzrost kosztów eksploatacyjnych świadczenia przewozów na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej, skutkujący brakiem możliwości tworzenia nowych linii lub zwiększania częstotliwości kursowania w związku z ograniczeniami finansowymi budżetów JST.
Wdrożenie w mieście Oświęcim inteligentnych systemów transportowych (np. ITS) celem poprawy płynności i bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zwiększenia priorytetu w ruchu dla pojazdów ptz oraz dla pieszych i rowerzystów.	Brak działań mających na celu wzrost dostępności do ptz i zwiększanie jego udziału w podróżach po OOF, a także integrację taryfowo-biletową linii ptz wszystkich Organizatorów ptz w OOF, skutkujące spadkiem pasażerów w ptz i wzrostem liczby samochodów osobowych w podróżach obligatoryjnych.

Źródło: opracowanie własne

3. Obszary Interwencji SUMP OOF

Wyznaczając poszczególne obszary interwencji w ramach *SUMP OOF* w zakresie zrównoważenia mobilności w obszarze OOF oraz zwiększenia mobilności aktywnej mieszkańców OOF, a także rozwoju oraz planowania przestrzennego, które powinny być skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności szczególnie do transportu zbiorowego (zgodnie z ideą TOD wskazującą transport szynowy poprzez jego stacje oraz przystanki kolejowe, uzupełniony siecią linii autobusowych, jako główne osie rozwojowe obecnych i nowych obszarów zurbanizowanych, głównie zabudowy mieszkaniowej), wykorzystano:

- położenie miasta Oświęcim prawie w centrum OOF, posiadającego cechę miasta rdzennego dla obszaru OOF,
- konieczność integracji transportu publicznego opartej na połączeniach autobusowych MZK (uzupełnionych liniami ZKKM i ZTM), wspomaganych regionalnymi połączeniami kolejowymi (w tym KMŁ i KŚ), która umożliwia dojazd z każdej części OOF do miasta rdzennego OOF,
- rozwój bezpośrednio położonej względem miasta rdzennego OOF gminy Oświęcim pod względem przyrostu liczby mieszkańców wynoszącego 8 %, wskazującego na silną suburbanizację strefy podmiejskiej miasta Oświęcim,
- funkcję lokalną pozostałych *Miast OOF* oraz otaczające je obszary wiejskie gmin.

Powyższe wytyczne oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju mobilności w OOF zostaną wykorzystane do opracowania wizji i celów strategicznych „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040”. Natomiast na podstawie możliwych działań i kierunków dalszego rozwoju zostaną wypracowane konkretne projekty i działania,

które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF.

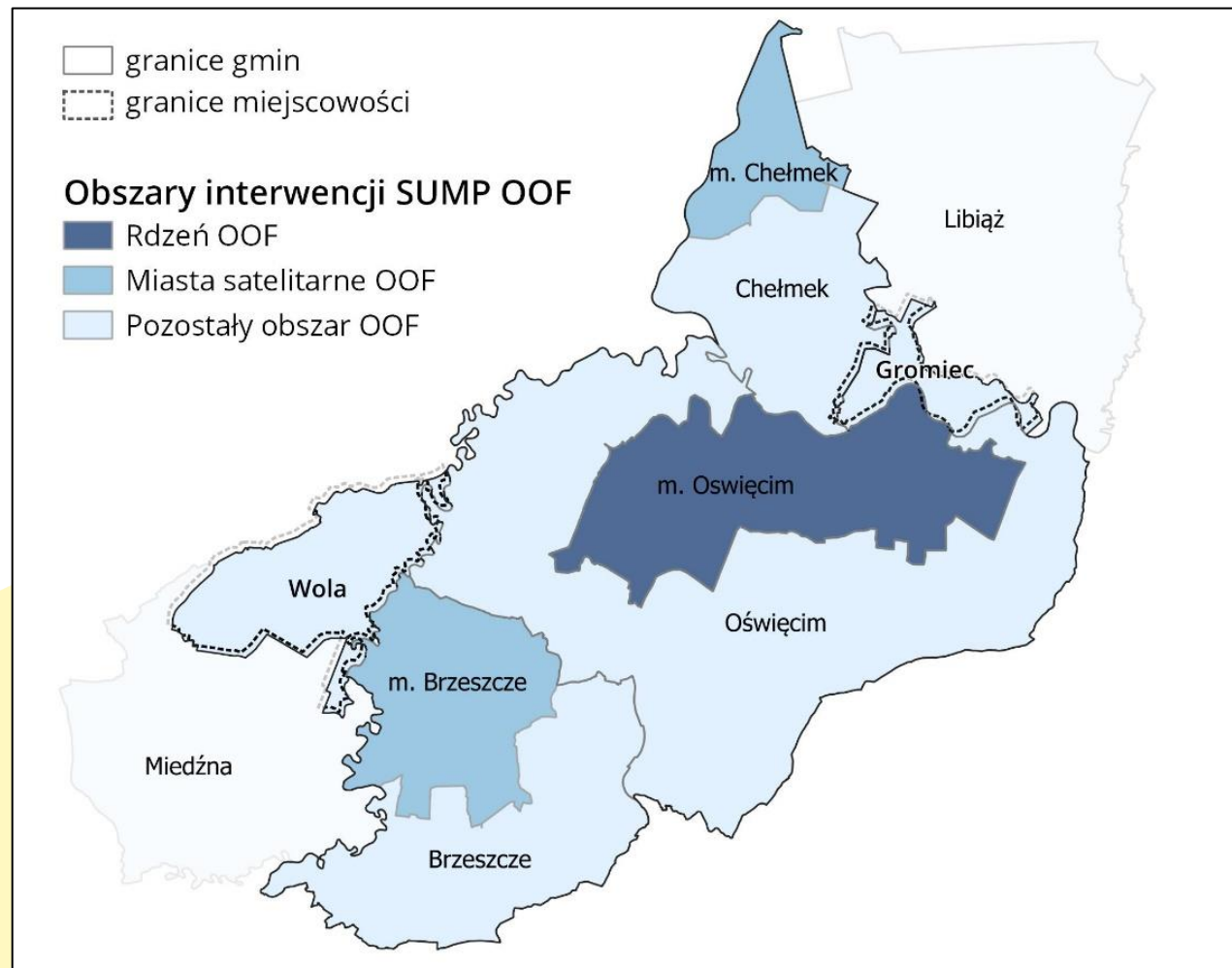
Ze względu na różnorodność obszaru OOF, wynikającą z infrastruktury transportowej oraz z połączeń drogowych, jak i linii ptz (autobusowych i kolejowych) w *Gminach OOF*, wskazuje się na potrzebę podziału OOF na strefy funkcjonalne:

- **Rdzeń OOF** – miasto Oświęcim jako ośrodek wiodący (rdzeń) dla pozostałych *Gmin OOF*, stanowiący węzeł: społeczno-gospodarczy i komunikacyjny dla całego obszaru OOF,
- **Miasta satelitarne OOF** – pozostałe 2 *Miasta OOF*: miasto Brzeszcze i miasto Chełmek, pełniące istotne funkcje lokalne względem pozostałych obszarów tych gmin,
- **Pozostały obszar OOF** – pozostałe *Gminy OOF* z wyłączeniem *Rdzenia OOF* i *Miast satelitarnych OOF*, tj. gminy: Brzeszcze, Chełmek i sołectwo Gromiec w gminie Libiąż oraz miejscowość Wola w gminie Miedźna, ciężące zarówno do *Miast satelitarnych OOF*, jak i do *Rdzenia OOF*.

Taki podział funkcjonalny pozwoli na prawidłowe stworzenie oraz zaproponowanie dedykowanych pakietów działań dla poszczególnych *Obszarów Interwencji SUMP OOF*, z uwzględnieniem specyfiki miast, gmin i obszarów wiejskich w OOF. Umożliwi to rzeczywistą realizację poszczególnych działań względem potrzeb i możliwości *Gmin OOF*, zgodnie z przynależnością do danego *Obszaru Interwencji SUMP OOF*.

Dla każdego z *Obszarów interwencji SUMP OOF* zostaną wypracowane indywidualne pakiety działań i wskazane właściwe poziomy standardów rozwoju zrównoważonej mobilności, obsługi ptz i infrastruktury transportowej.

Na poniższym rysunku przedstawione zostały *Obszary Interwencji SUMP OOF* na tle *Gmin OOF*.



Rys. 3.1 Obszary Interwencji SUMP OOF

Źródło: opracowanie własne

4. Partycypacja społeczna założeń do SUMP OOF

W celu przyjęcia właściwych założeń SUMP OOF dostosowanych do specyfiki OOF zapytano jego mieszkańców o preferencje dotyczące oczekiwanego przez nich sposobu przemieszczania się.

45% mieszkańców OOF chciałoby korzystać z transportu zbiorowego w podróżach codziennych, do pracy / szkoły. 26% chciałoby dojeżdżać samochodem, a aktywnie, tj. rowerem lub pieszo chciałoby się przemieszczać 25% z nich.

Jednocześnie za najistotniejsze działania do podjęcia przez *Gminy OOF* w dziedzinie transportu mieszkańcy OOF wskazują przede wszystkim inwestycje związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego (68%). Potrzebę poprawy infrastruktury rowerowo-piesznej wskazało 17% mieszkańców, a tylko co dziesiąty mieszkańców wskazał potrzebę rozwoju infrastruktury dla ruchu samochodowego.

Powyższe oczekiwania mieszkańców zostały przyjęte jako kluczowe wytyczne do wypracowania wizji, celów operacyjnych oraz priorytetów rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF (vide rozdział 1).

Po opracowaniu projektu *SUMP OOF* zostanie on dodatkowo poddany konsultacjom społecznym w celu zweryfikowania przez mieszkańców zaproponowanych w nim zapisów i uzyskania mandatu społecznego do realizacji jego postanowień. Projekt dokumentu zostanie udostępniony mieszkańcom na okres 3 tygodni, podczas których będą zbierane postulaty i uwagi do niego.

facebook

Zaloguj się



Oświęcim - Miasto P...

Zobacz film



Oświęcim - Miasto Pokoju - City of Peace

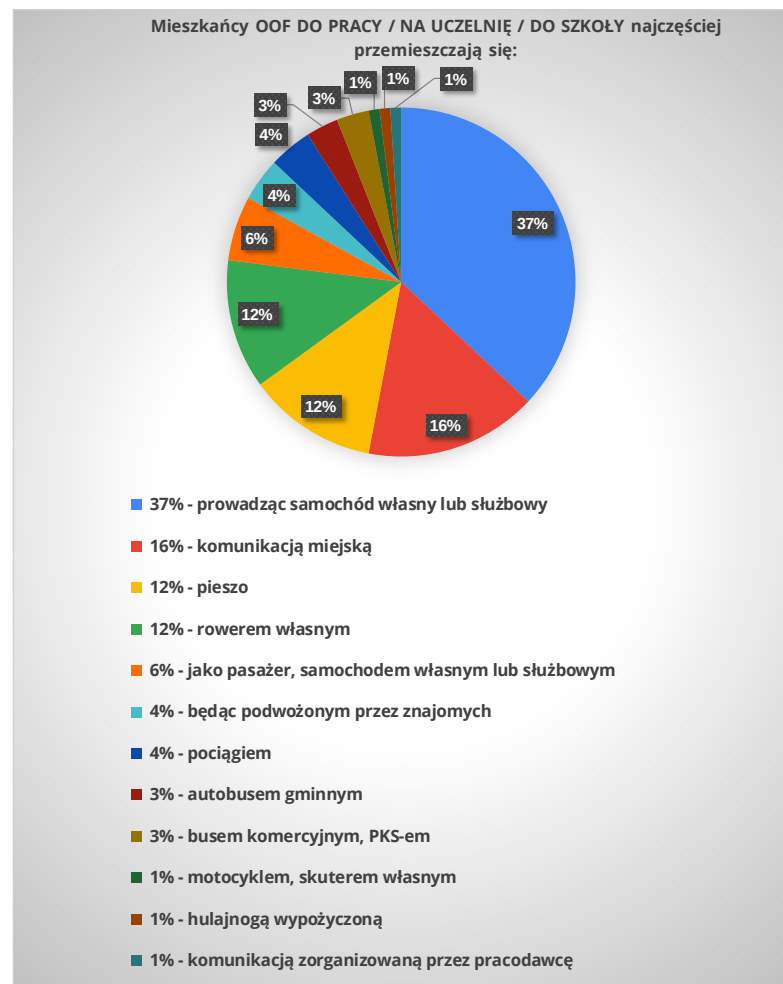
26 marca o 13:08 · 🌐

Uwaga 🙌 Miasto Oświęcim pracuje nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 😊



Rys. 4.1 Przykładowe informacje o badaniu opublikowane na stronach internetowych i portalach społecznościowych JST OOF

Źródło: facebook.com/MiastoOswiecim i www.chelmek.pl

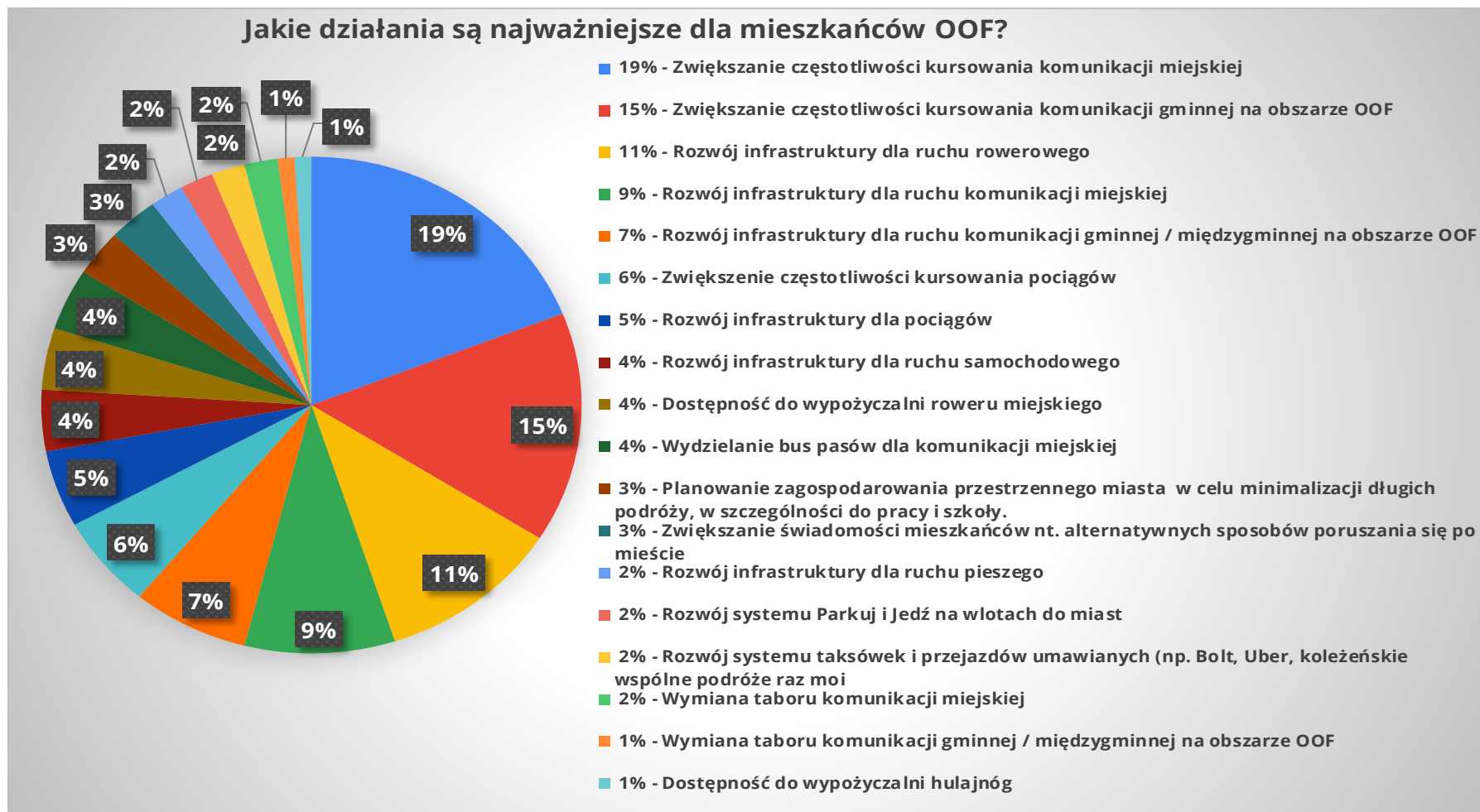


Rys. 4.2 Najczęstsze sposoby realizacji podróży obligatoryjnych



Rys. 4.3 Oczekiwane sposoby realizacji podróży obligatoryjnych

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4.4 Najważniejsze działania dot. poprawy stanu mobilności w OOF

Źródło: opracowanie własne

5. Wizja oraz cele SUMP OOF

Zgodnie z definicją wizja rozwoju jest kluczowym elementem strategii danej gminy. Jest to wyobrażenie przyszłości, którą chce osiągnąć gmina w określonym czasie poprzez zwykle długoterminowe cele i aspiracje przy uwzględnieniu zarówno jej mocnych stron, jak i szans rozwoju.

Rola wizji rozwoju polega na tym, że stanowi ona inspirację i kierunek działań, które gmina powinna podjąć, aby osiągnąć zamierzone cele rozwojowe. Prawdłowo określona stanowi fundament dla opracowania strategii i określa ogólną koncepcję rozwoju gminy. W oparciu o nią definiowane są zadania, priorytety i konkretne działania służące osiągnięciu założonego celu. Wizja rozwoju stanowi również podstawę do oceny postępów w realizacji strategii oraz do dostosowania działań w razie potrzeby.

5.1. Wizja SUMP OOF

Dokumenty strategiczne dot. transportu i mobilności powinny wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze jednostek samorządu terytorialnego.

Wizja rozwoju miasta rdzennego OOF – Oświęcimia, wskazana w *Strategii Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030*, brzmi następująco: „*Oświęcim nowoczesnym miastem z atrakcyjnymi warunkami mieszkaniowymi, zielonymi przestrzeniami, rozwijającą się gospodarką oraz szerokim wachlarzem usług, w tym społecznych. Miastem dobrze skomunikowanym, świadomym własnej historii, będącym promotorem edukacji pokojowej, o wiodącej roli w Małopolsce Zachodniej*”.

Przykładem wizji rozwoju innej Gminy OOF jest wizja Gminy Brzeszcze (wskazana w *Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Brzeszcze na lata 2015–2024*): „*Gmina Brzeszcze to przestrzeń bez barier, w której warto żyć i do niej wracać. Jest miejscem wszechstronnie się rozwijającym, a jego mieszkańcy są zintegrowani, otwarci i nastawieni na współpracę*”.

Natomiast Województwo Małopolskie planuje swoją wizję rozwoju zapisaną w *Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”* realizować poprzez cel główny sformułowany jako „*Małopolska regionem zrównoważonego rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i terytorialnym*”.

Biorąc pod uwagę oczekiwania wyartykułowane przez mieszkańców OOF w procesie partycypacyjnym założeń do SUMP OOF (vide Rozdział 4) oraz wpisując się w lokalne i regionalne dokumenty strategiczne, wizja rozwoju mobilności Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego w roku 2030 brzmi następująco:

Oświęcimski obszar funkcjonalny to dobrze skomunikowana, zielona, bezpieczna i zrównoważona przestrzeń do życia jej aktywnych mieszkańców

5.2. Cele Strategiczne SUMP OOF

Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF ma szansę ziścić się poprzez dokonanie odpowiedniego doboru Celów Strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2030 (co najmniej w zakresie działań mniejszych) oraz horyzontalnie, w roku 2040 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Dla sformułowania celów strategicznych wykorzystano metodologię SMART, wg. której prawidłowo sformułowane cele powinny jednocześnie być:

- konkretne („**Specific**”),
- mierzalne („**Measurable**”),
- osiągalne („**Attainable**”),
- istotne („**Relevant**”),
- określone w czasie („**Time-based**”).

Spełnienie wszystkich ww. cech pozwala na poprawne sformułowanie celów strategicznych w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację.

Cele te są niezbędne do monitorowania i ewaluacji SUMP OOF. Pozwalają one także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań.

Punktem wyjścia do wyznaczenia *Celów Strategicznych SUMP OOF* są:

- analiza stanu transportu i wnioski z *Diagnozy OOF*,
- wskazania samorządowców z *Gmin OOF* wyartykułowane podczas przeprowadzonych indywidualnych wywiadów,
- wyniki badań zachowań oraz oczekiwań mieszkańców OOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze OOF.



Rys. 5.1 Schemat warstwy strategicznej SUMP OOF

Źródło: Opracowanie własne

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *SUMP OOF* przyjęto następujące Cele Strategiczne:

- *Cel Strategiczny I:*
Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w OOF,
- *Cel Strategiczny II:*
Rozwój mobilności aktywnej w OOF,
- *Cel Strategiczny III:*
Obniżenie wpływu transportu na klimat, środowisko i mieszkańców OOF,
- *Cel Strategiczny IV:*
Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- *Cel Strategiczny V:*
Zintegrowana polityka transportowa w OOF,
- *Cel Strategiczny VI:*
Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności w OOF.

Kluczowym zamierzeniem *SUMP OOF* jest realizacja każdego z sześciu ww. Celów Strategicznych *SUMP OOF*, co powinno przyczynić się zarówno do poprawy skomunikowania OOF wewnętrznie oraz z regionem, zwiększenia aktywności jego mieszkańców, zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, jak i do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie im właściwego *Priorytetu Rozwoju SUMP OOF*:

- *Priorytet Rozwoju 1:*
Poprawa dostępności do usług podstawowych,
- *Priorytet Rozwoju 2:*
Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami,
- *Priorytet Rozwoju 3:*
Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego,
- *Priorytet Rozwoju 4:*
Poprawa stanu taboru ptz w OOF,
- *Priorytet Rozwoju 5:*
Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem,
- *Priorytet Rozwoju 6:*
Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej,
- *Priorytet Rozwoju 7:*
Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym,
- *Priorytet Rozwoju 8:*
Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska,

a następnie odpowiednich działań z zakresu przypisanych danym *Priorytetom Rozwoju SUMP OOF*. Wynikają one z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców OOF oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, a także poprawę spójności przestrzennej OOF.

Tab. 5.1 Powiązania pomiędzy Priorytetami Rozwoju a Celami Strategicznymi SUMP OOF

		Cele Strategiczne					
		CS I: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w OOF	CS II: Rozwój mobilności aktywnej w OOF	CS III: Obniżenie wpływu transportu na klimat, środowisko i mieszkańców OOF	CS IV: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	CS V: Zintegrowana polityka transportowa w OOF	CS VI: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności w OOF
Priorytety rozwoju	PR 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	X	X			X	X
	PR 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	X		X		X	X
	PR 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego		X	X			X
	PR 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF	X		X		X	
	PR 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	X	X		X	X	X
	PR 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	X				X	X
	PR 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	X	X	X	X	X	X
	PR 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska		X	X		X	X

Źródło: opracowanie własne

6. Priorytety rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze OOF

Osiągnięcie wskazanych w *SUMP OOF* sześciu celów strategicznych oraz urzeczywistnienie wizji *SUMP OOF* wymaga budowy właściwej logiki zmiany, tj. potrzebę realizacji działań analitycznych (przygotowawczych), działań realizacyjnych (wykonawczych) oraz działań „miękkich” dot. spraw organizacyjnych, edukacji i marketingu społecznego, mających na celu przekonanie realizatorów danego przedsięwzięcia (*Gminy OOF*) do celowości jego wdrożenia, jak i pozyskanie jak największej liczby jego przyszłych użytkowników (mieszkańców OOF).

W poniższych podrozdziałach (6.1 - 6.8) wskazano działania wpisujące się w poszczególne *Cele Strategiczne SUMP OOF* poprzez 8 *Priorytetów Rozwoju*, z *przypisanymi do nich* działaniami:

- Działania Priorytetowe (do realizacji do roku 2030)
- Działania Pozostałe (do realizacji w perspektywie 2040).

Każde działanie zostało oznaczone symbolem „X”, jako dedykowane do realizacji na wybranych *Obszarach Interwencji SUMP OOF* (tj. do zrealizowania przez *Gminy OOF* do tych obszarów przydzielonych) - Tab. 6.1. Dobór tych działań odpowiada zdiagnozowanym potrzebom oraz specyfice obszaru OOF i oczekiwaniom różnych grup interesariuszy i mieszkańców OOF. Działania umożliwiają zarówno realizację indywidualnych projektów inwestycyjnych oraz organizacyjnych, jak i całych grup projektów czy projektów zintegrowanych, skoncentrowanych na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

Tab. 6.1 Przydział JST OOF do Obszarów interwencji SUMP OOF

Gmina OOF	Obszary Interwencji SUMP OOF		
	Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
miasto Oświęcim	X		
miasto Brzeszcze		X	
miasto Chełmek		X	
gmina miejsko-wiejska Brzeszcze			X
gmina miejsko-wiejska Chełmek			X
Gromiec (gmina miejsko-wiejska Libiąż)			X
Wola (gmina wiejska Miedźna)			X
gmina wiejska Oświęcim			X

Źródło: opracowanie własne



Mogą one być dodatkowo wsparte realizacją innych, zaproponowanych samodzielnie przez *Gminy OOF* lub wraz z interesariuszami, działań niewskazanych w *SUMP OOF*, pod warunkiem że przyczyniać się one będą do realizacji co najmniej jednego z *Celów Strategicznych SUMP OOF* i do zrównoważenia mobilności miejskiej w OOF. Ich realizacja musi się przekładać na uzyskanie założonych w Rozdziale 8 wskaźników.

Brak oznaczenia symbolem „X” danego *Obszaru Interwencji SUMP OOF* oznacza, że dane działanie nie jest na tym obszarze konieczne do wykonania, ale jego realizacja przez *Gminę OOF* pozytywnie przyczyniłaby się do osiągnięcia zamierzeń *SUMP OOF*.

Działania pozostałe mogą być zrealizowane przez *Gminę OOF* na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań priorytetowych. *Gminy OOF* mogą aplikować na swoim terenie o środki na realizację wszystkich wskazanych w *SUMP OOF* działań, w szczególności na realizację działań priorytetowych, w dedykowanych im programach oraz o dofinansowanie ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych).

6.1.Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Kluczowym narzędziem zrównoważonej mobilności jest stosowanie planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy i mobilność aktywną. Efektem wspólnych dla całego OOF działań planistycznych wszystkich *Gmin OOF* będzie istotne ograniczenie suburbanizacji i likwidowanie związanych z nią problemów transportowych, przede wszystkim w postaci braku lub niedostatecznej obsługi transportem publicznym oraz z brakiem usług podstawowych, a przez to także degradacji i chaosu układów urbanistycznych.

Ważne jest też zrozumienie i akceptacja wdrażanych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w OOF zarówno wśród decydentów oraz urzędników, jak i wśród mieszkańców OOF oraz pozostałych interesariuszy *SUMP OOF*.

Tab. 6.2 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.1	Opracowanie standardów polityki zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego w OOF	➤ stworzenie wytycznych, zaleceń oraz standardów dla prowadzenia jednolitej polityki przestrzennej i zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego we wszystkich <i>Gminach OOF</i>, ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność miejską na całym obszarze OOF, ➤ wypracowanie jednolitych wytycznych oraz intensyfikacja współpracy pomiędzy <i>Gminami OOF</i> na poziomie planistycznym dotyczącej wypracowania spójnych rozwiązań w OOF w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego i zintegrowanego transportu zbiorowego w OOF, ➤ opracowanie katalogu zapisów z zakresu zrównoważonej mobilności obejmujących różne aspekty rozwoju społecznego, gospodarczego i infrastrukturalnego w OOF, ➤ prowadzenie spójnej dla <i>Gmin OOF</i> polityki przestrzennej w OOF uwzględniającej także zapisy obowiązującego <i>PZPWM</i> dla obszaru <i>Gmin OOF</i>, ➤ powoływanie zespołów międzysamorządowych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego w OOF,	X	X	X
1.2	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu <i>suikzp</i> i <i>mpzp</i> oraz pomiędzy wszystkimi <i>JST w OOF</i> w ramach pozostałych dokumentów strategicznych	➤ koordynacja zapisów <i>suikzp Gmin OOF</i> (co najmniej gmin graniczących ze sobą) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF, ➤ koordynacja zapisów <i>mpzp Gmin OOF</i> (co najmniej gmin graniczących ze sobą), w zakresie rozwoju i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF, ➤ koordynacja zapisów w dokumentach strategicznych <i>JST w OOF</i> (powiatów i gmin, w tym graniczących z OOF) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności, ➤ aktualizowanie <i>suikzp</i>, ze względu na zmianę uwarunkowań i dostępność nowych rozwiązań organizacyjnych, technicznych i infrastrukturalnych, a także konieczność wprowadzania stosownych zapisów traktujących o różnych obszarach zrównoważonej mobilności związanej z zagospodarowaniem oraz planowaniem przestrzennym,	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.3	Wypracowanie standardów zapisów w <i>suikzp</i> dotyczących przeciwdziałania suburbanizacji oraz niwelowania wykluczenia komunikacyjnego	➤ wypracowanie standardów zapisów w <i>suikzp</i> dot. warunków, zasad, możliwości rozwoju obszaru <i>Gmin OOF</i> i przeznaczania terenów pod zabudowę mieszkaniową i tereny usługowo-handlowe, ➤ wpisywanie w <i>suikzp</i> konieczności przekształcania istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej (szczególnie monofunkcyjnych), w tym zabudowy jednorodzinnej, poprzez uzupełnianie ich o inne funkcje celem łagodzenia suburbanizacji i niwelowania jej negatywnych skutków poprzez likwidowanie monofunkcyjności przestrzennej tych obszarów i oddalania tych funkcji od miejsc zamieszkania, ➤ wpisywanie w <i>suikzp</i> konieczności zagęszczania zabudowy mieszkaniowej w rejonach już obsługiwanych liniami ptz oraz ograniczanie nowej zabudowy mieszkaniowej na obszarach pozbawionych obsługi liniami ptz, celem niedopuszczania do powstawania wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców OOF,	X	X	X
1.4	Uwzględnianie w <i>mpzp</i> zapisów <i>suikzp</i> dot. niwelowania wykluczenia komunikacyjnego oraz tworzenia „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych”	➤ wypracowanie w <i>mpzp</i> jednolitych warunków, zasad, możliwości i kolejności zabudowy obszarów przeznaczonych pod inwestycje, w tym szczególnie pod nową zabudowę mieszkaniową, ➤ rozwój obszarów zurbanizowanych, szczególnie mieszkaniowych, głównie w ramach uzupełniania luk w istniejącej zabudowie, ➤ przeciwdziałanie suburbanizacji w ramach rozwoju obszarów zurbanizowanych poprzez lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w <i>mpzp</i> w pierwszej kolejności przy stacjach i przystankach kolejowych, węzłach przesiadkowych, punktach przesiadkowych oraz istniejących autobusowych przystankach ptz, ➤ ograniczanie suburbanizacji oraz zapewnianie wysokiej jakości infrastruktury pieszej do usług podstawowych oraz do ptz, ➤ zapewnienie pieszej dostępności do usług podstawowych i transportu publicznego poprzez ograniczanie w <i>mpzp</i> rozpraszania zabudowy, ➤ aktywizowanie przestrzeni miejskiej poprzez działania planistyczne w ramach <i>mpzp</i>, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych,	X	X	X
1.5	Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w OOF bez używania samochodu	➤ promowanie przez <i>Gminy OOF</i> przemieszczania się po OOF w ramach krótkich podróży odpowiednio: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR oraz autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym, ➤ promowanie przez <i>Gminy OOF</i> ruchu pieszego i rowerowego w centrach Miast OOF po bezpiecznych i przyjaznych pieszym oraz rowerzystom ciągach komunikacyjnych, ➤ kształtowanie przez <i>Gminy OOF</i> prawidłowych i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w różnych grupach wiekowych mieszkańców OOF w ramach przemieszczania się rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO oraz UWR, szczególnie w poruszaniu się po drogach publicznych i drogach zamiejskich, ➤ promowanie przez <i>Gminy OOF</i> wśród seniorów przemieszczania się rowerem w ramach krótkich podróży po OOF, umożliwiając przez to dalszy wzrost ich aktywizacji społecznej, zwiększenie aktywności ruchowej i utrzymanie dobrego poziomu zdrowia,	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.6	Zwiększanie wśród mieszkańców OOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF	➤ zachęcanie przez <i>Gminy OOF</i> mieszkańców OOF do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF, szczególnie w obszarze ich zamieszkania, ➤ zachęcanie przez <i>Gminy OOF</i> organizacji społecznych i pozarządowych oraz aktywistów społecznych do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF,	X	X	X
1.7	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców, dot. korzyści z planowania przestrzennego w OOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność	➤ przeprowadzanie dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców OOF szkoleń mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w dokumentach strategicznych, w <i>suikzp</i> oraz w <i>mpzp</i>, ➤ przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców OOF i interesariuszy mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań i inwestycji mobilnościowych,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.3 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.8	Pokrycie obowiązującymi <i>mpzp</i> całego obszaru OOF	➤ opracowywanie nowych <i>mpzp</i>, z zamiarem docelowego pokrycia całego obszaru każdej z <i>Gmin OOF</i>, ➤ aktualizowanie obecnych <i>mpzp</i> w <i>Gminach OOF</i>, także ze względu na aktualizowanie <i>suikzp</i>,	X	X	X
1.9	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD	➤ wdrożenie priorytetu dla rozwoju istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej, wokół istniejących: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli autobusowych, ➤ zapewnienie w pierwszej kolejności rozwoju nowych obszarów zabudowy (mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej), przede wszystkim wokół planowanych i nowych: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli i autobusowych, ➤ rozwój obszarów zurbanizowanych w oparciu o jak największe wykorzystanie już istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz, a także atrakcyjnej liczby połączeń linii ptz, szczególnie kolejowych, ➤ efektywne zagospodarowanie przestrzenne w OOF wspierające koncentrację zabudowy na obszarach już obsługiwanych przez ptz oraz wyłączające z możliwości nowej zabudowy obszarów nieposiadających ptz i nieprzewidzianych do takiej obsługi,		X	X
1.10	Porządkowanie i przywracanie przestrzeni publicznej pieszym, szczególnie na obszarach centralnych miast i miejscowości w OOF	➤ ograniczanie ruchu pojazdów oraz ich parkowania w centrach miast i miejscowości w OOF, ➤ likwidowanie i uniemożliwianie parkowania pojazdów na chodnikach, celem przywrócenia pieszym całej szerokości chodnika na obszarach o dużym natężeniu ruchu pieszego lub, w przypadkach szczególnych, uzyskania minimalnej wymaganej przepisami szerokości dla ruchu pieszego, ➤ poszerzanie istniejących chodników w centrach miast i miejscowości oraz w miejscach atrakcji turystycznych i rekreacyjnych, z możliwością zawężania pasów ruchu na ulicach i zmiany organizacji ruchu drogowego poprzez wprowadzanie ruchu jednokierunkowego dla samochodów, ➤ opracowanie standardów planowania przestrzeni oraz katalogu rozwiązań dla infrastruktury, dedykowanych także osobom ze szczególnymi potrzebami,	X	X	
1.11	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	➤ ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych, ➤ kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, ➤ kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów, np. poprzez tworzenie ulic typu <i>woonerf</i> oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego,	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

6.2.Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Zadaniem spójnego oraz dostępnego systemu transportu zbiorowego na obszarze OOF jest optymalna obsługa jak największej liczby mieszkańców, w tym o różnorodnych potrzebach.

Umożliwić ma im to sprawny dojazd w ramach podróży obligatoryjnych, zarówno tych bezpośrednich, jak i tych z wykorzystaniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz punktów przesiadkowych w podróżach wewnątrzgminnych, międzygminnych oraz do *Rdzenia* OOF.

Dostępny ptz dla każdego z mieszkańców OOF, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami, pozwoli na realizowanie podróży na podstawie jednego biletu (dostępnego także za pomocą dedykowanej aplikacji mobilnej) wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz wykonywanymi przez wszystkich Organizatorów ptz na obszarze *Gmin* OOF.

Dodatkowo, rozwój infrastruktury ptz, w tym budowa węzłów przesiadkowych i tworzenie punktów przesiadkowych, nowoczesne pojazdy obsługujące kolejowe i autobusowe linie ptz oraz jednolite systemy informacji pasażerskiej

ułatwią i jednocześnie usprawnią przemieszczanie się mieszkańców OOF (z uwzględnieniem także osób ze szczególnymi potrzebami).

Efektom tych działań będzie wzrost liczby pasażerów ptz w OOF, co przełoży się także na zmianę udziału podróży samochodem po OOF także na rzecz ptz.

Lokalizacja nowych węzłów przesiadkowych, powiązanych także z możliwością budowy nowych przystanków kolejowych, pozwoli na zwiększenie dostępności do autobusowych i kolejowych linii ptz (w tym do dojazdu do nich samochodem i rowerem) dla mieszkańców OOF: miasta Oświęcim (Osiedle Stare Miasto i Osiedle Kruki), miasta Brzeszcze (Bór, Budy i Wilcze Doły), miejscowości Harmęże i Wola.

Tab. 6.4 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.1	Wypracowanie standardu obsługi transportem autobusowym i kolejowym dla całego OOF	➤ opracowanie standardu obsługi ptz poprzez wskazanie minimalnej liczby kursów w dni robocze szkolne, dni robocze pozostałe, dni wolne i w święta dla poszczególnych <i>Obszarów Interwencji SUMP OOF</i>, ➤ opracowanie standardu minimalnych gwarantowanych częstotliwości kursowania na trasach linii ptz (co najmniej w dni robocze szkolne i dni robocze pozostałe), w podziale na <i>Obszary Interwencji SUMP OOF</i>, ➤ optymalizacja rozkładów jazdy oraz dostosowywanie pojemności taboru do aktualnego popytu na liniach ptz w OOF, ➤ zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w <i>Gminach</i> OOF obsługi liniami ptz, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w OOF, ➤ zachęcanie do korzystania z oferty ptz poprzez umożliwianie dogodnych przesiadek, w tym gwarantowanych przesiadek na węzłach przesiadkowych i w punktach przesiadkowych, ➤ zwiększenie poziomu skomunikowania linii ptz, w tym autobusowych linii ptz różnych Organizatorów ptz oraz skorelowanie rozkładów jazdy linii autobusowych z liniami kolejowymi na stacjach i przystankach kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych,	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych w OOF	➤ analiza potrzeb, zasadności oraz możliwości wdrażania rozwiązań infrastrukturalnych oraz organizacyjnych związanych ze zwiększaniem częstotliwości kursowania połączeń autobusowych w OOF, ➤ podnoszenie funkcjonalności i zwiększanie atrakcyjności ptz, szczególnie w aspekcie czasowym i finansowym, poprzez dostępne rozwiązania infrastruktury drogowej oraz zmiany organizacji ruchu drogowego (m.in. pasy ruchu dla autobusów), ➤ optymalizacja przejazdu autobusowych linii ptz w mieście Oświęcim w oparciu o rozwiązania telematyczne (m.in. ITS), w tym rozwój systemów zarządzania ruchem, uwzględniających główny priorytet w ruchu dla pojazdów ptz, ➤ przyspieszanie czasu przejazdu wybranych linii ptz poprzez tworzenie połączeń przyspieszonych oraz ekspresowych, z ograniczoną liczbą przystanków usytuowanych tylko w głównych lokalizacjach,	X	X	X
2.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowane do przedszkolaków, uczniów i studentów	➤ edukacja i promocja dedykowana osobno przedszkolakom, uczniom klas młodszych i klas starszych szkół podstawowych, uczniom szkół ponadpodstawowych oraz studentom dot. różnych sposobów realizowania podróży obligatoryjnych po OOF, fakultatywnych i okazjonalnych pieszo oraz innymi środkami transportu niż samochód, ➤ edukacja, promowanie oraz cyklicznie prowadzone programy zachęcające uczniów i studentów do podróży do szkół i na uczelnie rowerami, rowerami wspomaganimi elektrycznie, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR, ➤ prowadzenie przez <i>Gminy OOF</i> własnych lub ich uczestnictwo w organizowanych przez inne podmioty programach i konkursach dot. zrównoważonej mobilności skierowanych do przedszkolaków, uczniów i studentów,	X	X	
2.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	➤ przeprowadzanie przez <i>Gminy OOF</i> kampanii edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców OOF, wykazujących wymierne korzyści ekonomiczne, czasowe, zdrowotne, środowiskowe itp., wynikające z częstszego lub stałego realizowania podróży obligatoryjnych autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w OOF zamiast własnym samochodem, ➤ przeprowadzanie przez <i>Gminy OOF</i> kampanii informacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców OOF, dot. korzyści wynikających z realizowania podróży codziennych po OOF transportem zbiorowym,	X	X	X
2.5	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	➤ audyt barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w ruchu komunikacyjnym oraz w budynkach użyteczności publicznej i przed nimi, ➤ obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych <i>Gmin OOF</i> konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami, ➤ uwzględnianie w projektach oraz w ramach realizacji inwestycji infrastrukturalnych likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym na drogach (co najmniej gminnych) dla osób ze szczególnymi potrzebami, ➤ optymalizowanie istniejących przebiegów ciągów pieszych w centrach miast i miejscowości w OOF poprzez niwelowanie barier i skracanie tras i czasu przejścia, ➤ likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym w OOF, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym,	X	X	

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.6	Współpraca międzysamorządowa JST w OOF przy realizacji projektów transportowych na obszarze OOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	➤ wypracowanie zasad współpracy pomiędzy wszystkimi JST w OOF przy wdrażaniu oraz realizacji działań z zakresu zrównoważonej mobilności na obszarze OOF, ➤ koordynacja w zakresie wspólnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez JST w OOF zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, szczególnie międzygminnych i międzypowiatowych na wspólnych odcinkach oraz na stykach granic administracyjnych, ➤ współpraca <i>Gmin OOF</i> z Województwem Małopolskim, z Województwem Śląskim i z zarządcami krajowej oraz wojewódzkiej infrastruktury drogowej i kolejowej w zakresie realizacji zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w OOF, ➤ współpraca <i>Gmin OOF</i> z partnerami prywatnymi i z organizacjami społecznymi przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań mobilnościowych na obszarze OOF,	X	X	X
2.7	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze OOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	➤ zwiększanie dostępności do istniejących przystanków autobusowych w <i>Gminach OOF</i> poprzez zasadną ich relokację względem źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej, ➤ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w <i>Gminach OOF</i> poprzez budowę nowych przystanków autobusowych, w tym likwidowanie obszarów zmarginalizowanych w aspekcie dostępności i obsługi ptz w <i>Gminach OOF</i>, ➤ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w <i>Gminach OOF</i> przy stacjach i przystankach kolejowych poprzez zmianę ich lokalizacji oraz budowę nowych,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.5 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.8	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych na obszarze OOF	➤ analiza możliwości zwiększania liczby par pociągów linii lokalnych i regionalnych na wybranych odcinkach tras kolejowych w OOF we współpracy z właściwymi Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego, ➤ tworzenie porozumień pomiędzy <i>Gminami OOF</i> a Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych oraz tworzenia nowych połączeń, celem wzrostu udziału transportu kolejowego w podróżach po OOF,	X	X	X
2.9	Wykorzystanie potencjału transportu kolejowego poprzez dostosowanie istniejącej infrastruktury kolejowej do obecnych wymogów i obowiązujących standardów	➤ remont peronów na istniejących stacjach i przystankach kolejowych, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego, ➤ przebudowa lub rozbudowa istniejących stacji i przystanków kolejowych, z doposażeniem ich w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R, ➤ doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych w parkingi B+R i K+R oraz w miarę możliwości terenowych także w parkingi P+R, ➤ rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa istniejących linii kolejowych w ramach ich wykorzystania do przewozów pasażerskich,	X	X	X
2.10	Budowa nowych przystanków kolejowych w OOF	➤ analiza zasadności budowy nowych przystanków kolejowych w OOF celem zwiększenia dostępności mieszkańców OOF do transportu kolejowego, ➤ budowa nowych przystanków kolejowych w OOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego, ➤ wyposażanie nowych przystanków kolejowych w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R,	X	X	
2.11	Dostosowanie nienormatywnych skrajni pionowych i poziomych istniejących przejazdów kolejowo-drogowych w drugim poziomie do przejazdu autobusów	➤ przebudowa istniejących przejazdów kolejowo-drogowych z jezdniami w drugim poziomie (pod liniami kolejowymi) o nienormatywnych skrajniach pionowych (wysokość) i poziomych (szerokość), w ramach przebudowy dróg i linii kolejowych, celem umożliwienia prowadzenia istniejących lub nowych linii autobusowych,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

6.3.Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Mając na celu poprawę stanu zdrowia mieszkańców oraz stworzenie alternatywy dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu w obszarach zurbanizowanych OOF konieczne są inwestycje infrastrukturalne oraz promowanie przemieszczania się rowerem, pieszo, a także hulajnogami, UTO i UWR na krótkie dystanse. W szczególności dzieci i młodzież powinny mieć możliwość bezpiecznej i swobodnej jazdy rowerami (lub innymi jednośladami) oraz dojścia pieszo, w szczególności do szkół, co przełoży się na wychowanie nowego pokolenia mieszkańców OOF, dla którego samochód nie będzie pierwszym wyborem środka transportu.

W dalszych podróżach, wymaga to dostosowania jakości i odpowiedniego przebiegu dedykowanej im infrastruktury oraz właściwej lokalizacji węzłów przesiadkowych oraz parkingów B+R i parkingów dla hulajnóg elektrycznych, do przystanków ptz.

Dlatego też *Gminy OOF* powinny zrealizować jak najwięcej możliwych rozwiązań w postaci inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian organizacyjnych w ruchu drogowym, których efektem ma być zawsze wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, a także wzrost komfortu przemieszczania się.

Tab. 6.6 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
3.1	Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze OOF	➤ realizacja tras rowerowych w OOF o wysokich parametrach, ➤ budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w <i>Gminach OOF</i>, ➤ stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w OOF dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych i rowerów w ramach budowy nowych oraz remontu, przebudowy i rozbudowy istniejących tras, w ramach inwestycji drogowych lub inwestycji dedykowanych, ➤ realizacja, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w miarę możliwości poza pasem drogowym, ➤ poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych oraz likwidowanie barier na istniejących ciągach rowerowych w OOF,	X	X	X
3.2	Budowa i przebudowa turystycznych tras rowerowych na obszarze OOF	➤ budowa nowych turystycznych tras rowerowych w OOF, ➤ realizacja turystycznych tras rowerowych poza pasem drogowym, głównie przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo,		X	X
3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych i turystycznych tras rowerowych w OOF	➤ systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w <i>Gminach OOF</i>, szczególnie na połączeniach międzygminnych, ➤ wspólna realizacja dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów przez <i>Gminy OOF</i>, celem uzyskanie efektu jak najdłuższych jednolitych ciągów tych tras bez luk w ich przebiegach, na odcinkach przekraczających granicę co najmniej dwóch <i>Gmin OOF</i> oraz <i>Gmin OOF</i> i JST spoza OOF, ➤ uzupełnianie luk w przebiegach istniejących turystycznych tras rowerowych w OOF,	X	X	X
3.4	Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w OOF	➤ wyposażanie szkół w OOF w zadaszone, wielostanowiskowe parkingi rowerowe, ➤ przeprowadzanie cyklicznych akcji i konkursów dotyczących dojazdu do szkół rowerami (np. Rowerowy maj), w ramach których zwycięskie placówki wyposażane będą w zadaszone, wielostanowiskowe parkingi rowerowe,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.7 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
3.5	Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w OOF	➤ tworzenie zgodnych ze standardami (wojewódzkim lub stworzonymi dla obszaru OOF) miejsc do parkowania rowerów oraz UTO i UWR przy punktach handlowych i usługowych oraz przy budynkach użyteczności publicznej, w tym przy urzędach, ➤ zapewnienie miejsc do parkowania rowerów, UTO i UWR przy lokalnych celach podróży, ➤ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR przy instytucjach, atrakcjach turystycznych, ośrodkach zdrowia itp., ➤ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR na końcowych przystankach ptz oraz w punktach przesiadkowych, przy których nie funkcjonują parkingi B+R, ➤ budowa przez <i>Gminy OOF</i> wielostanowiskowych, zadaszonych i zamykanych publicznych garaży rowerowych lub dofinansowanie ich budowy,	X	X	
3.6	Dofinansowanie do budowy parkingów rowerowych dla spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych	➤ analiza możliwości dofinansowania (oraz pozyskania na ten cel środków) przez <i>Gminy OOF</i> budowy garaży rowerowych przez spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe na ich terenach, ➤ dofinansowywanie przez <i>Gminy OOF</i> budowy wielostanowiskowych zadaszonych i zamykanych garaży rowerowych na terenach spółdzielni mieszkaniowych oraz wspólnot mieszkaniowych,	X		
3.7	Rozbudowa i rozwój ogólnodostępnych sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w OOF	➤ budowa przez <i>Gminy OOF</i> ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji ładowania pojazdów wodorowych w nowych lokalizacjach w OOF, szczególnie przy urzędach, na węzłach przesiadkowych i na parkingach P+R, ➤ zachęcanie i wspieranie oraz współpraca <i>Gmin OOF</i> (w ramach ich kompetencji) przy budowie nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania pojazdów wodorowych w OOF przez partnerów prywatnych, szczególnie przy i na węzłach przesiadkowych oraz na parkingach P+R, ➤ wyposażanie parkingów B+R w infrastrukturę dla rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych w postaci wyznaczonych, zadaszonych miejsc postojowych i stacji ładowania dla nich, ➤ rozbudowa przez <i>Gminy OOF</i> (lub zachęcanie i wspieranie partnerów prywatnych) w istniejących lokalizacjach ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych o nowe punkty ładowania,	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

6.4.Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF

Mając na uwadze komfort jazdy oczekiwany przez pasażerów oraz wymogi środowiskowe, tabor ptz w OOF powinien umożliwiać m.in. wsiadanie do autobusu bezpośrednio z poziomu chodnika – jest to szczególnie istotne dla pasażerów o szczególnych potrzebach. Powinien być on także klimatyzowany, zero- lub niskoemisyjny.

Dlatego też konieczna jest poprawa stanu taboru ptz w OOF i obsługę linii ptz przez nowoczesne autobusy z niską podłogą oraz ekologicznymi silnikami, w tym z silnikami elektrycznymi.

W zakresie optymalnego wykorzystania nowoczesnych pojazdów ptz, ważne jest także ich odpowiednie utrzymanie i obsługa. Przekłada się to na nowoczesną infrastrukturę na terenie zajezdni oraz w przypadku autobusów elektrycznych także na infrastrukturę poza nią.

Tab. 6.8 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
4.1	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na zeroemisyjny	➤ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy zeroemisyjne, o napędzie elektrycznym, ➤ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy zeroemisyjne, o napędzie wodorowym,	X		
4.2	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na niskoemisyjny	➤ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne – CNG, ➤ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne – LNG, ➤ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne, napędzane biometanem,	X		
4.3	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na pojazdy spełniające normę emisji EURO 6 lub wyższą	➤ wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 4) na autobusy spalinowe, spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin (EURO 6 i wyższe),	X		
4.4	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania pojazdów ptz, w tym pojazdów zero- i niskoemisyjnych	➤ budowa nowej, rozbudowa lub przebudowa istniejącej infrastruktury zajezdniowej do obsługi i utrzymania taboru autobusowego, ➤ budowa infrastruktury zajezdniowej oraz terenowej do ładowania autobusów elektrycznych, ➤ budowa infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów wodorowych, ➤ budowa nowej, rozbudowa oraz przebudowa obecnej infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów gazowych i napędzanych biometanem,	X		

Źródło: Opracowanie własne

6.5.Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Mając na uwadze planowany rozwój ptz i mobilności aktywnej w OOF, przy jednoczesnej potrzebie obniżenia emisji komunikacyjnej oraz zwiększania poziomu brd, należy dążyć do minimalizowania wykorzystywania samochodów do podróży obligatoryjnych po OOF. W tym celu istotne są: wdrożenie zintegrowanej polityki parkingowej, tworzenie stref płatnego parkowania oraz budowa kolejnych parkingów P+R, głównie przy węzłach przesiadkowych.

Natomiast przy poprawie poziomu brd, przekładającej się na zakładane obniżanie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, istotne jest uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego, likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz wdrażanie różnych form organizacyjnych dla stref uspokojonego ruchu.

W mieście Oświęcim ważne jest prawidłowe zarządzanie ruchem drogowym, komunikacją oraz brd na ulicach, rozumianym jako optymalizacja transportu samochodowego z wykorzystaniem inteligentnych systemów (np. ITS).

Tab. 6.9 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.1	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych	➤ audyt stosowanych obecnie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego oraz działających urządzeń brd pod kątem minimalizowania oraz eliminowania utrudnień dla autobusów obsługujących linie ptz w OOF, ➤ opracowanie katalogu standardów projektowania dróg gminnych w OOF uwzględniającego rozwiązania w zakresie podnoszenia poziomu brd oraz minimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i antropogeniczne, ➤ wprowadzenie jednolitych wytycznych i standardów likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach gminnych w OOF,	X	X	X
5.2	Budowa obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów	➤ zakończenie realizacji docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T w otoczeniu OOF, pozwalających na przełożenie na nie z obszarów zabudowanych OOF całego dalekobieżnego ruchu tranzytowego z podstawowej sieci drogowej obszaru OOF (dróg krajowych i dróg wojewódzkich), ➤ zakończenie realizacji obwodnic na podstawowej sieci drogowej w OOF (drogi krajowe i wojewódzkie), pozwalające na przeniesienie na nie ruchu tranzytowego i regionalnego z miast i miejscowości nimi objętych, ➤ jednoczesne, obligatoryjne uspokajanie ruchu wewnątrz obszarów objętych obwodnicami, szczególnie w centrach miast i miejscowości oraz ograniczenie w miastach ruchu pojazdów w międzydzielnicowych przejazdach tranzytowych przez te obszary,	X	X	X
5.3	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w OOF	➤ opracowanie i stosowanie jednolitych dla Gmin OOF: wytycznych, zasad i standardów tworzenia stref ruchu uspokojonego, ➤ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref uspokojonego ruchu w miastach i w miejscowościach w OOF,	X	X	

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.4	Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze OOF	➤ opracowanie zasad prowadzenia zintegrowanej polityki parkingowej w OOF, uwzględniającej uwarunkowania i specyfikę różnych obszarów – miejskich, podmiejskich i gminnych, ➤ przyjęcie wspólnych dla wszystkich <i>Gmin OOF</i> zasad lokalizowania parkingów B+R oraz P+R i K+R w OOF, ➤ przyjęcie standardów wyznaczenia przez <i>Gminy OOF</i>, w ramach zintegrowanej polityki parkingowej, podstawowych miejsc lokalizowania parkingów wielostanowiskowych, z wyłączeniem parkingów P+R oraz B+R, ➤ lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych przede wszystkim na obszarach już przekształconych, ➤ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących SPP o kolejne ulice oraz tworzenia nowych, ➤ opracowanie katalogu infrastruktury parkingowej w OOF w podziale na <i>Obszary Interwencji SUMP OOF</i>, ➤ opracowanie standardów dotyczących parkowania hulajnóg elektrycznych oraz wyznaczania przeznaczonych dla nich miejsc parkingowych,	X	X	
5.5	Ograniczanie nielegalnego parkowania w OOF	➤ analiza zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych, ➤ likwidowanie parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), ➤ likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne, ➤ likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych, ➤ przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczany będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu, ➤ zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania i jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli,	X	X	
5.6	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu	➤ przeprowadzanie przez <i>Gminy OOF</i>, przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg dot. korzyści wynikających z zasad funkcjonowania tych stref, w tym w zakresie podniesienia poziomu brd dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, ➤ przeprowadzanie przez <i>Gminy OOF</i>, przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych wśród mieszkańców tych obszarów, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców posiadających samochody, informacji o zasadach w nich obowiązujących oraz o terminach ich wdrożenia, celem przygotowania mieszkańców do zmiany organizacji ruchu drogowego,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.10 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.7	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	➤ ograniczanie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych, ➤ kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, ➤ kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (np. tworzenie ulic typu woonerf oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego),	X	X	
5.8	Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego w OOF	➤ opracowanie zasad wprowadzania oraz katalogu możliwości wdrażania ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych na drogach publicznych w OOF (co najmniej w zakresie dróg gminnych), ➤ analiza zasadności i wdrażanie stałych oraz godzinowych obszarowych stref ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych i pojazdów dostawczych (z możliwością wyłączenia pojazdów zeroemisyjnych) szczególnie na obszarach centralnych i śródmiejskich oraz w centrach miast i miejscowości, ➤ analiza możliwych lokalizacji na obrzeżach miast w OOF oraz budowa ogólnodostępnych parkingów wielostanowiskowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych (z wyłączeniem obszarów nieprzekształconych), na których mogą one odczekać do czasu umożliwiającego im wjazd do strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego i dostawczego,	X	X	X
5.9	Wdrożenie systemu sterowania ruchem w mieście Oświęcim	➤ budowa systemu sterowania ruchem drogowym (ITS) w mieście Oświęcim w oparciu o rozbudowę liczby sygnalizacji świetlnych, ➤ optymalizacja transportu samochodowego w oparciu o rozwiązania telematyczne – rozwój systemu zarządzania ruchem (ITS), ➤ udzielanie wysokiego priorytetu w ruchu dla autobusów ptz w ramach działania systemu ITS w mieście Oświęcim, ➤ zarządzanie ruchem drogowym – optymalizacja transportu samochodowego z wykorzystaniem ITS poprzez budowę systemu zarządzania ruchem, komunikacją oraz bezpieczeństwem na ulicach i w komunikacji, ➤ wykorzystanie systemu ITS do ograniczania natężenia ruchu samochodowego w godzinach szczytu w mieście Oświęcim,	X		

Źródło: Opracowanie własne

6.6.Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Spójny system transportu zbiorowego w OOF ma za zadanie optymalną obsługę jak największej liczby mieszkańców OOF, umożliwiając im sprawny dojazd w ramach podróży obligatoryjnych. Ważna przy tym jest integracja taryfowo-biletowa pomiędzy liniami autobusowymi różnych Organizatorów ptz w OOF, a także możliwość integracji z liniami kolejowymi operatorów kolejowych.

Pozwoli ona na odbywanie podróży na podstawie jednego biletu wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz obsługującymi *Gminy OOF*.

Pomocnym elementem podróży po OOF liniami ptz będzie także jednolity system informacji pasażerskiej zarówno na przystankach ptz, jak i w pojazdach ptz oraz na portalach internetowych i dedykowanych aplikacjach mobilnych.

Tab. 6.11 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
6.1	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze OOF	➤ analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich Organizatorów ptz w OOF, ➤ wdrożenie integracji taryfowo-biletowej w OOF jako optymalizacji funkcjonowania ptz do potrzeb określonych grup użytkowników – np. poprzez wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami, ➤ wdrożenie wspólnego biletu dla autobusowych linii komunikacyjnych Organizatorów ptz w OOF i regionalnych połączeń kolejowych w granicach OOF obsługiwanych przez operatorów kolejowych, ➤ integracja taryfowo-biletowa operatorów przewozów kolejowych (szczególnie regionalnych) z liniami publicznego transportu zbiorowego w OOF,	X	X	X
6.2	Stosowanie jednolitych standardów informacji pasażerskiej w OOF w oparciu o projektowanie uniwersalne	➤ stworzenie standardów wyposażania autobusowych i kolejowych przystanków ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, ➤ stworzenie standardów wyposażania pojazdów ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, ➤ wdrożenie standardów informacji pasażerskiej na autobusowych i kolejowych przystankach ptz oraz w pojazdach ptz, ➤ wprowadzenie jednolitej w całym OOF informacji pasażerskiej na portalach internetowych i dedykowanych aplikacjach mobilnych oraz w ramach e-informacji na przystankach ptz i w pojazdach ptz, ➤ wyposażanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, ➤ wyposażanie wybranych pętli autobusowych oraz istotnych autobusowych i kolejowych przystanków ptz w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.12 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
6.3	Umożliwienie zaplanowania podróży po całym OOF za pomocą jednej aplikacji mobilnej	➤ uruchomienie jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS) w celu ułatwienia pasażerom w jednym miejscu m.in.: zaplanowania podróży, zakupu biletów, sprawdzenia godzin odjazdu z wybranego przystanku transportu zbiorowego oraz obecnej pozycji pojazdu na wirtualnej mapie obszaru OOF, ➤ uruchomienie w ramach zintegrowanej aplikacji funkcji planera podróży integrującego różne rodzaje transportu (autobusowy ptz, transport kolejowy, zbiorowy transport prywatny), pozwalającej na przygotowanie całej trasy podróży z podziałem na dostępne rodzaje środków transportu i określeniem ceny za całą podróż,	X	X	X
6.4	Integracja taryfowo-biletowa pomiędzy Organizatorami ptz a operatorami komercyjnymi w OOF	➤ analiza możliwości integracji taryfowo-biletowej z liniami komercyjnymi operatorów prywatnych na obszarze OOF,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne



6.7.Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Jednym z ważnych elementów integrujących transport publiczny z transportem indywidualnym (rozumianym jako kierowców samochodów i ich pasażerów oraz rowerzystów i pieszych) jest umożliwienie łatwego dojazdu (samochodem, a także rowerem po drodze dla rowerów) i dojścia do przystanków ptz.

Szczególnie istotne jest to w przypadku węzłów przesiadkowych, które powinny oferować możliwość także pozostawienia swojego pojazdu (samochodu lub roweru) na dedykowanym parkingu. Parkingi P+R pozwalają na zmniejszenie liczby podróży samochodem po OOF – ograniczając je do najbliższego węzła przesiadkowego i dalsze ich kontynuowanie środkami ptz.

Tab. 6.13 Działania Priorytetowe realizujące do roku 2030 Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.1	Zachowanie rezerw terenowych w mpzp pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego	➤ wprowadzanie przez Gminy OOF stosownych zapisów w mpzp o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury ptz liniowej (np. pod ulice) i punktowej (np. węzły przesiadkowe, pętle), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w OOF, ➤ wprowadzanie stosownych zapisów w mpzp przez Gminy OOF o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury rowerowej (np. drogi dla rowerów, parkingi B+R) oraz infrastruktury pieszej (np. drogi dla pieszych i rowerów), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w OOF, ➤ rezerwowanie oraz zachowywanie w mpzp przez Gminy OOF terenów planowanych pod infrastrukturę dla zrównoważonej mobilności w OOF, w tym dla ptz oraz dla ruchu pieszego i ruchu rowerowego, a także zapisów o niezabudowywaniu tych obszarów i korytarzy oraz o niewydawaniu pozwoleń na budowę w granicach tych działek, ➤ zachowywanie w mpzp rezerw terenowych pod planowane funkcje związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF w pierwszej kolejności na obszarach już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych,	X	X	X
7.2	Opracowanie zasad lokalizowania i minimalnego wyposażenia różnych kategorii węzłów przesiadkowych w OOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	➤ opracowanie zasad lokalizowania węzłów przesiadkowych dla poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP OOF w oparciu o ich przyjętą kategoryzację i podział na zintegrowane węzły przesiadkowe i punkty przesiadkowe, ➤ opracowanie kategorii węzłów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględniających minimalne wyposażenie w infrastrukturę ptz, informację pasażerską i inne funkcje, w podziale na Obszary Interwencji SUMP OOF, ➤ analiza zasadności budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w Gminach OOF oraz punktów przesiadkowych w OOF w miejscach charakteryzujących się krótkim dojazdem transportem indywidualnym oraz oferujących odpowiednią częstotliwość kursowania transportu zbiorowego i dogodne warunki zaparkowania swojego pojazdu (co najmniej parking B+R lub parkingi rowerowe), ➤ adaptacja do zmian klimatu poprzez ograniczanie efektu miejskich wysp ciepła - budowa zielonych przystanków, przystanków ekologicznych i węzłów przesiadkowych, wykorzystujących odnawialne źródła energii (np. panele fotowoltaiczne i turbiny wiatrowe, które zasilają zainstalowane na nich urządzenia),	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.3	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w OOF	➤ budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych w OOF przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w <i>Gminach OOF</i>, wyposażonych w parkingi – P+R i/lub B+R i/lub K+R, ➤ budowa punktów przesiadkowych w <i>Gminach OOF</i>, integrujących linie ptz różnych Organizatorów ptz w OOF oraz także linie komercyjne i transport indywidualny, wyposażonych, w miarę możliwości przestrzennych, w parkingi B+R i/lub K+R i/lub parkingowi rowerowe,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.14 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.4	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	➤ realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz do punktów przesiadkowych w OOF, ➤ systematyczne uzupełnianie w pierwszej kolejności luk w dojazdach do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz do punktów przesiadkowych pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów,	X	X	X
7.5	Zintegrowanie systemów opłat za parkowanie z biletami komunikacji publicznej na obszarze OOF	➤ analiza możliwości bezpłatnego parkowania na parkingach P+R dla osób posiadających: bilet dobowy, bilet okresowy lub kartę dedykowaną komunikacji publicznej w OOF, ➤ analiza możliwości podróżowania liniami ptz w OOF na podstawie biletu parkingowego za postój samochodu na parkingach P+R oraz w SPP funkcjonujących w OOF,	X		

Źródło: Opracowanie własne

6.8.Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Przy wdrażaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF bardzo ważne są także działania bezpośrednio wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu komunikacyjnego).

Zwiększony ruch pojazdów przekłada się też na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne i antropogeniczne, przede wszystkim jako emisja liniowa (zanieczyszczenia z transportu). Oddziaływanie to można zmniejszać zarówno poprzez rozwiązania infrastrukturalne (budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury drogowej z wykorzystaniem najnowszych możliwości i rozwiązań), jak i zmiany organizacyjne (nowe organizacje ruchu).

Dodatkowo można wprowadzać Strefy Czystego Transportu, których efektem jest przede wszystkim ograniczenie w ich granicach liczby pojazdów z silnikami niespełniającymi zakładanych minimalnych wymogów normy emisji spalin. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych umożliwia ustanawianie SCT także na terenie wszystkich gmin na mocy stosownych uchwał rad gmin, które określać będą zasady ich funkcjonowania

Rozwój ptz w OOF ma też na celu zmniejszanie udziału podróży obligatoryjnych odbywanych samochodem po OOF oraz zwiększanie udziału autobusów zero- i niskoemisyjnych oraz autobusów z silnikami o niskiej emisji (z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6 lub wyższą) w obsłudze ptz w OOF.

Także prawidłowe i funkcjonalne dostarczanie towarów na całym obszarze OOF, przy jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko, przestrzeń antropogeniczną i na ruch drogowy, wymaga rozwoju logistyki miejskiej w OOF w oparciu o zero- i niskoemisyjne przepływy towarów do/z OOF oraz uporządkowania całego procesu dostaw w obsłudze miast i miejscowości w OOF.

Wszystkie inwestycje infrastrukturalne w OOF związane z układem transportowym, logistyką miejską oraz z funkcjonowaniem i rozwojem ptz, wymagają stosowania rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań pozwalających na obniżanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat oraz na jakość życia mieszkańców OOF.

Tab. 6.15 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.1	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	➤ wskazywanie w dokumentach strategicznych <i>Gmin OOF</i> sposobu kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy poprzez: obejmowanie planowanymi funkcjami w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz przez konieczność zakazywania lub ograniczania do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych, ➤ ujmowanie w <i>suikzp</i> w ramach kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy zmiany przeznaczenia terenów (przez wykorzystywanie w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany dotychczasowego przeznaczenia obszarów nieprzekształconych), ➤ ujmowanie w <i>mpzp</i> (w nawiązaniu do obowiązujących w gminie dokumentów strategicznych i <i>suikzp</i>): kierunków, zasad, standardów i wskaźników urbanistycznych dot. możliwości obejmowania planowanymi zmianami sposobu przeznaczenia określonych obszarów lub ich części oraz wskazanych działek na obszarach nieprzekształconych, ➤ uwzględnianie w dokumentach strategicznych oraz w <i>suikzp</i> i <i>mpzp</i> dbałości o przestrzeń i zapisów o rozsądnym planowaniu inwestycji w zakresie mobilności i transportu (niezabudowywanie bez konkretnego uzasadnienia i konieczności otwartych, zielonych przestrzeni), ➤ rozwój istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz w oparciu o jak najmniejszy stopień ingerencji w obszary zielone, ➤ planowanie nowej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jak najmniejszego wykorzystania obszarów nieprzekształconych, ➤ planowanie infrastruktury transportu zbiorowego (szczególnie węzłów przesiadkowych i parkingów P+R) z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych,	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.2	Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej	➤ opracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz budowy i rewitalizacji linii kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, przebudowy i remontu infrastruktury dedykowanej ptz (np. przystanków komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych).	X	X	
8.3	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w OOF	➤ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury ptz w OOF uwzględniającej zasady projektowania uniwersalnego i wymogi środowiskowe, ➤ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych co najmniej w zakresie infrastruktury ptz, przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego i wymogów środowiskowych, ➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz pasów kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➤ wprowadzanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz zielonej architektury na węzłach przesiadkowych, w punktach przesiadkowych, na przystankach ptz (w tym na stacjach i przystankach kolejowych) i na parkingach P+R oraz B+R (m.in. elementy nawierzchni i zadaszeń, zieleń niska i wysoka, retencja wód opadowych),	X	X	X
8.4	Stworzenie zasad dostarczania towarów do centrum miast i miejscowości przez pojazdy ciężarowe i dostawcze	➤ ograniczanie negatywnego wpływu ruchu pojazdów ciężarowych (emisja liniowa, hałas komunikacyjny, poziom brd), przez wykorzystanie zero- i niskoemisyjnych pojazdów ciężarowych i dostawczych do obsługi towarowej w OOF, ➤ analiza zasadności wprowadzania stałych oraz godzinowych obszarowych stref ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych i dostawczych (szczególnie na obszarach centralnych i śródmiejskich, w centrach miast i miejscowości), także w oparciu o rodzaj pojazdu, wiek, wielkość, ładowność oraz emisję spalin, ➤ promowanie oraz zachęcanie do dostaw towarów w OOF niskoemisyjnymi pojazdami ciężarowymi i dostawczymi (CNG, LNG i napędzanymi biometanem), na rzecz zmniejszania udziału w dostawach towarów pojazdów ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym.	X	X	X
8.5	Organizowanie dla urzędników <i>Gmin OOF</i> kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	➤ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników <i>Gmin OOF</i> dot. korzyści dla mieszkańców OOF oraz środowiska naturalnego wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżania emisji z transportu w OOF, ➤ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników <i>Gmin OOF</i> dot. korzyści wynikających z obniżania emisji z transportu w wyniku zmiany sposobu przemieszczania się własnym samochodem na rzecz ruchu pieszego, rowerowego, UTO i UWR oraz środków ptz,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.16 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Nr Działania	Działanie Priorytetu Rozwoju 8: działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.6	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych <i>Gmin OOF</i>	- wymiana obecnych flot pojazdów <i>Gmin OOF</i> użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi na pojazdy zeroemisyjne lub zakup nowych pojazdów zeroemisyjnych, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi <i>Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych</i> lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych, - obligatoryjne stosowanie przez <i>Gmin OOF</i> wymogu posiadania przez podmioty zewnętrzne wykonujące zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z <i>Gminami OOF</i>, pojazdów zeroemisyjnych co najmniej w liczbie spełniającej wymogi <i>Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych</i> lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych, - wynajem przez <i>Gminy OOF</i> pojazdów zeroemisyjnych w liczbie pozwalającej spełnić wymogi <i>Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych</i> lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych.	X	X	
8.7	Wdrożenie Stref Czystego Transportu w OOF	- analiza zasadności ustanowienia SCT w mieście Oświęcim, - wdrożenie SCT w mieście Oświęcim,	X		
8.8	Rewitalizowanie przestrzeni publicznych w centrach miast i miejscowości w OOF	- opracowywanie gminnych planów rewitalizacji lub innych dokumentów dedykowanych rewitalizacji obszarów zdegradowanych, celem poprawy jakości życia mieszkańców oraz wzrostu ich mobilności w oparciu o ruch pieszy, transport rowerowy, ptz i inne ekologiczne środki transportu, - zmiana sposobu przemieszczania się mieszkańców w granicach obszarów rewitalizowanych w OOF poprzez obsługę tych obszarów w jak największym procencie liniami ptz,	X	X	
8.9	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	- wprowadzanie zieleni niskiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, - wprowadzanie zieleni wysokiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, celem zwiększenia komfortu przemieszczania się pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR (m.in. poprzez zapewnienie cienia w słoneczne i upalne dni oraz ochrony przed wiatrem), - separowanie, poprzez stosowanie zielonych nawierzchni na opaskach rozdzielających, obszaru pieszego i rowerowego od siebie, - stosowanie zieleni izolacyjnej oraz nasadzenie drzew w pasie drogowym celem separowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego od ruchu drogowego,	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

7. Źródła finansowania

Zrealizowanie działań ujętych w *SUMP OOF* wymaga zapewnienia ich całkowitego finansowania. Podstawą ich finansowania oraz także finansowania innych działań, które przyczyniają się do realizacji *Celów Operacyjnych SUMP OOF*, są przede wszystkim budżety własne *Gmin OOF*.

Finasowanie może być uzupełniane ze środków zewnętrznych na różnym poziomie dofinansowania z dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich i z nowych, które mogą powstać w następnej perspektywie finansowej UE po 2027 roku.

Należy mieć na uwadze, że *Gminy OOF*:

- miasto Oświęcim, gminy: Brzeszcze i Chelmek oraz sołectwo Gromiec w gminie Libiąż położone są w województwie małopolskim,
- miejscowość Wola w gminie Miedźna leży w województwie śląskim,

co przekłada się na możliwe różne źródła finansowania dedykowane na poziomach krajowym, wojewódzkim i powiatowym w ramach danego województwa.

Kolejnym źródłem dofinansowania lub finansowania w całości planowanych działań i projektów mogą być także środki podmiotów prywatnych oraz finansowanie w formule PPP.

Do zewnętrznych źródeł finansowania działań i inwestycji w ramach *SUMP OOF*, oprócz budżetów własnych *Gmin OOF*, należą także:

- budżet Województwa Małopolskiego,
- budżet Województwa Śląskiego,
- budżet państwa,
- programy wojewódzkie:
 - Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027²,
 - Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027³,
 - Program poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa śląskiego³,
 - Program Współfinansowania Inwestycji Drogowych 2021+³,
- programy i fundusze europejskie:
 - Interreg Czechy-Polska 2021-2027³,
 - Interreg Polska-Słowacja 2021-2027²,
 - Interreg Europa Środkowa 2021-2027,
 - Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027,
 - Interreg Europa 2021-2027,
 - Horyzont Europa,
 - Instrument "Łącząc Europę" w perspektywie 2021-2027 (CEF)⁴,

² Nie obejmuje miejscowości Wola w gminie Miedźna.

³ Dotyczy tylko miejscowości Wola w gminie Miedźna.

⁴ W obszarze OOF dotyczy tylko miasta Oświęcim.

- Norweski Mechanizm Finansowy i Mechanizm Finansowy EOG² (Fundusze norweskie i EOG),
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS),
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,
- fundusze międzynarodowych instytucji finansowych (m.in. EBI, EBOR, Bank Światowy),
- inne programy Komisji Europejskiej,
- programy i fundusze krajowe:
 - Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
 - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
 - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
 - Plan Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027,
 - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Zielony transport publiczny,
 - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Elektromobilność,
 - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Mój elektryk,
 - Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar B i obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
 - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych,
 - Dostępność Plus 2018-2025,
 - inne krajowe fundusze celowe.

Ze względu na możliwość uruchomienia kolejnych nowych programów i funduszy na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym oraz zmiany procedur, wymogów i zakresów istniejących programów, przy składaniu wniosku każdorazowo należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi na obszarze OOF mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg (opisanych w rozdz. 9 *Diagnozy OOF*), tj.:

- dla dróg krajowych: GDDKiA Oddział w Krakowie i GDDKiA Oddział w Katowicach,
- dla dróg wojewódzkich: ZDW w Krakowie i ZDW w Katowicach,
- dla dróg powiatowych: Wydział Inwestycji, Rozwoju i Dróg Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu, Powiatowy Zarząd Dróg w Chrzanowie i Powiatowy Zarząd Dróg w Pszczynie,

jak i też z budżetu państwa, budżetu Województwa Małopolskiego i Województwa Śląskiego oraz ze źródeł zewnętrznych, także w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych *Gmin OOF*.

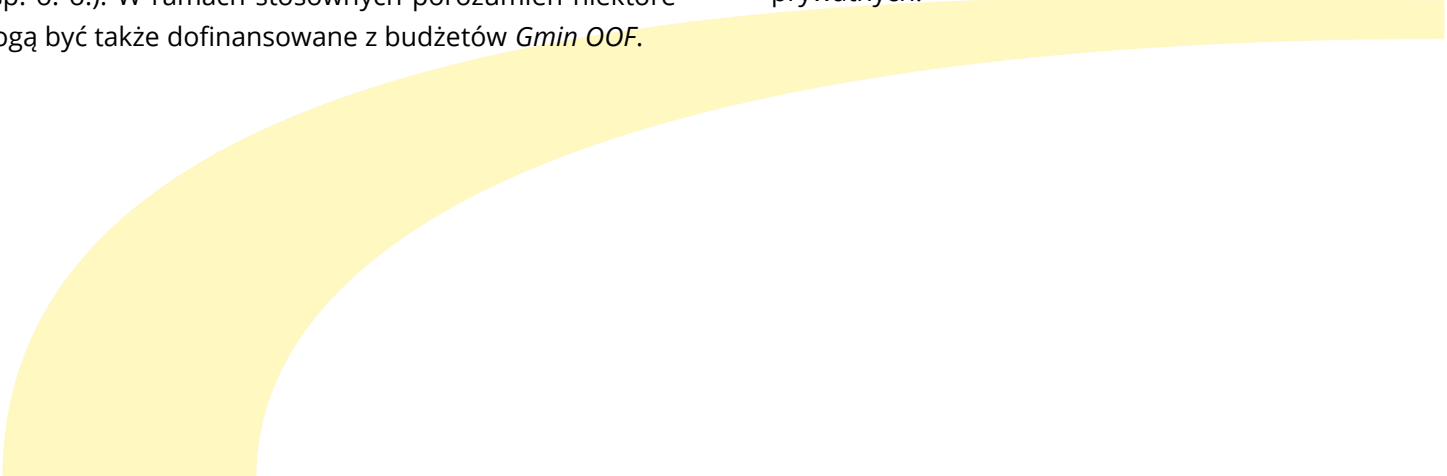
Inwestycje na drogach gminnych, szczególnie na obszarach stykowych (m.in. na granicach pomiędzy *Gminami OOF*), finansowane są głównie z budżetów własnych *Gmin OOF* w ramach zadań własnych zarządców dróg gminnych.



W ramach pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych dla dróg gminnych są to możliwości w postaci:

- pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych bezpośrednio graniczących ze sobą *Gmin OOF* oraz gmin spoza OOF, które graniczą z nimi,
- pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów Województwa Małopolskiego i Województwa Śląskiego,
- z wojewódzkich, krajowych i europejskich programów i funduszy dedykowanych dla dróg gminnych.

Inwestycje kolejowe w zakresie infrastruktury finansowane są w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców infrastruktury kolejowej na obszarze OOF (tj. PKP S.A., PKP PLK sp. o. o.). W ramach stosownych porozumień niektóre inwestycje kolejowe mogą być także dofinansowane z budżetów *Gmin OOF*.



Możliwym źródłem dofinansowania inwestycji lub finansowania ich w całości mogą być także środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej. Dotyczy to np. budowy lub przebudowy drogi dojazdowej, remontu lub przebudowy dróg wokół inwestycji, budowy lub przebudowy skrzyżowań, budowy chodników, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów, budowy przystanków transportu zbiorowego, zatok przystankowych itp.

Inwestycje publiczne mogą być także realizowane w formule PPP, polegającej na budowie oraz remontach infrastruktury publicznej, połączonej z możliwością jej utrzymywania i/lub zarządzania przez Partnerów prywatnych.

8. Monitoring realizacji SUMP OOF

Prawidłowy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF wymaga prowadzenia cyklicznego monitorowania postępów realizacji *SUMP OOF*. Poprzez monitorowanie badany jest stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców OOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF.

Efektem monitorowania będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych *Celów Strategicznych SUMP OOF* są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie *SUMP OOF* postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Do koordynowania wdrażania *SUMP OOF* we wszystkich *Gminach OOF* powinien być wyznaczony jeden podmiot (np. Miasto Oświęcim, pełniące jednocześnie funkcję *Rdzenia OOF*), który zarządzać będzie realizacją projektów *SUMP OOF* przez *Gminy OOF*, organizować środki zewnętrzne na ich realizację, a także będzie monitorować stopień realizacji poszczególnych wskaźników i wykonania *SUMP OOF*.

Poszczególne *Gminy OOF* będą odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących skierowane do nich postanowienia *SUMP OOF*, koordynując je każda w swojej części oraz przekazując do podmiotu koordynującego informacje i dane za dany rok dotyczące realizacji działań wskazanych w *SUMP OOF*.

Podmiot koordynujący powinien prezentować wyniki monitoringu stopnia realizacji działań *SUMP OOF* w formie ogólnodostępnych raportów.

Ze względu na zróżnicowanie obszarów w OOF nie wszystkie wskaźniki są monitorowane na wszystkich *Obszarach Interwencji SUMP OOF*. W Tab. 8.1 zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji *Priorytetów Rozwoju SUMP OOF* (wskazanych w Rozdziale 6) wraz z ich wartościami (bazowymi oraz pożądaną wartością lub kierunkiem zmian wartości).

Wartości bazowe zostały ustalone na podstawie danych zebranych od *Gmin OOF*, danych GUS (BDL), *Diagnozy OOF*. Następnie określone zostały ich oczekiwane wartości lub pożądaną kierunki zmian.

Monitoring wskaźników realizacji celów strategicznych *SUMP OOF* powinien być realizowany cyklicznie – co dwa lata:

- pierwsze badanie powinno nastąpić w 2025 roku (raporty za 2024 rok),
- kolejne badanie w roku 2027 (za rok 2026),
- następne badanie w roku 2029 (raporty za rok 2028),
- ostatnie badanie w roku 2031 (za rok 2030).

Ostatni cykl monitorowania dokonany w 2031 roku będzie jednocześnie podsumowaniem całego cyklu realizacji *SUMP OOF* do roku 2030.

Ocena postępu realizacji *SUMP OOF* będzie dokonywana w oparciu o udział procentowy wskaźników osiągających zamierzony trend względem ostatniego badania (np. 20 z 39 wskaźników, tj. 51% wskaźników wskazuje oczekiwany trend).

Do oceny będzie zastosowana powszechnie znana skala: od 1 (ocena niedostateczna) do 6 (ocena celująca). Zakres tej skali pozwoli ocenić poziom realizacji zarówno poszczególnych Priorytetów Rozwoju, jak i całego *SUMP OOF*.

Dlatego uzyskanie w *OOF* oczekiwanych trendów poprawy stanu zrównoważonej mobilności (vide poniższa Tab. 8.1) wynikających z realizacji *SUMP OOF*, na poziomie:

- 100% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę celującą (6)*,
- 81%-99% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę bardzo dobrą (5)*,
- 61%-80% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę dobrą (4)*,
- 41%-60% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę dostateczną (3)*,
- 21%-40% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę dopuszczającą (2)*,
- 0%-20% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje *ocenę niedostateczną (1)*.

W przypadku kiedy wartości wskaźników realizacji *SUMP OOF* wskazywać będą na brak realizacji Priorytetów Rozwoju, należy wówczas odpowiednio: podjąć działania mające na celu wzmocnienie ich realizacji albo zaktualizować *SUMP OOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania, nadając wskaźnikom nowe wartości.

Ze względu na: brak danych w *Gminach OOF*, dane szczytkowe *Gmin OOF*, dane posiadane tylko przez niektóre *Gminy OOF* lub nowy rodzaj danych, które do tej pory nie były gromadzone, dla niektórych wskaźników realizacji *Priorytetów Rozwoju SUMP OOF* w poniższej tabeli, wartość bazowa oznaczona jest jako „ - ”

Oczekiwany trend dla wartości poszczególnych wskaźników oznaczono następująco:

- ↗ - oczekiwany wzrost wartości,
- ↘ - oczekiwany spadek wartości,
- ● - oczekiwana wartość nie mniejsza niż w roku bazowym.

Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji SUMP OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Poprawa dostępności do usług podstawowych	1	liczba <i>Gmin OOF</i> z obowiązującymi <i>suikzp</i> , uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	2	udział powierzchni zabudowanej w obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w OOF	%	2022	92	↗	cały OOF
	3	udział powierzchni <i>Gmin OOF</i> pokrytej obowiązującymi <i>mpzp</i> w powierzchni ogółem	%	2021	34,2	↗	cały OOF
Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	4.1	mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	62	↗	cały OOF
	4.2	mieszkańcy <i>Rdzenia OOF</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	83	↗	Rdzeń OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	4.3	mieszkańcy <i>Miast OOF</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	43	↗	Miasta satelitarne OOF
	4.4	mieszkańcy <i>Obszaru pozostałego OOF</i> (bez <i>Miast OOF</i>) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	40	↗	Pozostały obszar OOF
	5	liczba czynnych stacji i przystanków kolejowych w OOF objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny	szt.	2022	3	↗	cały OOF
	6	roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym na liniach MZK	mln. os.	2022	1,99	↗	cały OOF
	7	roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF	tys. os.	2019	387,4	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
	8	udział <i>Gmin OOF</i> z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami	%	2022	0	↗	cały OOF
	9	długość dróg dla rowerów w OOF	km	2022	20,6	↗	cały OOF
Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	10	długość turystycznych tras rowerowych w OOF	km	2022	86,4	↗	cały OOF
	11	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	2022	3	↗	cały OOF
	12	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w OOF	szt.	2022	2	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	13	udział <i>Gmin OOF</i> z przyjętymi standardami pieszymi	%	2022	0	↗	cały OOF
	14	udział <i>Gmin OOF</i> z przyjętymi standardami rowerowymi	%	2022	0	↗	cały OOF
	15	udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF	%	2022	3	↗	cały OOF
	16	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez Gminy OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
Poprawa stanu taboru ptz w OOF	17	udział autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF	%	2022	2	↗	Rdzeń OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
	18	udział autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, spełniających normę EURO 6 lub wyższą	%	2022	45	↗	Rdzeń OOF
	19	długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w <i>Rdzeniu OOF</i>	km	2022	0	↗	Rdzeń OOF
Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	20	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w OOF	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	7,6	↘	cały OOF
	21	liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w OOF	os.	2021	57	↘	cały OOF
	22	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w <i>Miastach OOF</i>	km	2022	31,6	↗	Rdzeń OOF i Miasta satelitarne OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	23	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w OOF	szt.	2022	9	↗	cały OOF
	24	liczba integracji taryfowo-biletowych pomiędzy liniami MZK a liniami pozostałych Organizatorów ptz w OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF
	25	liczba zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej pomiędzy Organizatorami ptz na obszarze OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF
Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	26	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	27	liczba punktów przesiadkowych w OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	28	liczba parkingów P+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	29	liczba parkingów B+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	30	liczba parkingów K+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	31	liczba mieszkańców miasta Oświęcim narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	os.	2018	5 048	↘	Rdzeń OOF
	32.1	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>Rdzenia OOF</i>	%	2022	0	↗	Rdzeń OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	32.2	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>Gmin OOF</i> (bez miasta Oświęcim)	%	2022	0	↗	Miasta satelitarne OOF i Obszar pozostały OOF
	33	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	2022	100	●	cały OOF
	34	udział nowych inwestycji transportowych w <i>Miastach OOF</i> , wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	2022	-	↗	Rdzeń OOF i Miasta satelitarne OOF
	35	liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu	szt.	2022	0	↗	Rdzeń OOF

Źródło: Opracowanie własne

Opis ww. wskaźników monitoringu realizacji *SUMP OOF* przedstawia się następująco:

Wskaźnik nr 1

Liczba Gmin OOF z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność

Liczba *Gmin OOF*, które w swoich *suikzp*⁵ wskazują obszary planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy zgodnie z ideą TOD, wobec liczby wszystkich *Gmin OOF*.

Wskaźnik prezentowany liczbą *Gmin OOF* z obowiązującymi *suikzp*⁶, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność na poziomie co najmniej oceny 2,1 (obliczanej według czterostopniowej skali oceny opisanej w rozdz. 3 *Diagnozy OOF*), w ogólnej liczbie *Gmin OOF*.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin OOF*.

⁵ *Suikzp* lub w przypadku zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zastępujący je nowy dokument polityki przestrzennej gminy, będący aktem prawa miejscowego – np. plan ogólny gminy.

Wskaźnik nr 2

Udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w OOF

Udział powierzchni zabudowanej planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (zgodnie z ideą TOD) na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 78% powierzchni zabudowanej obszarów planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w OOF.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin OOF*.

Wskaźnik nr 3

Udział powierzchni Gmin OOF pokrytej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem

Łączna powierzchnia wszystkich *Gmin OOF* pokryta obowiązującymi *mpzp* wobec całej powierzchni *Gmin OOF*.

Udział ten dla sołectwa Gromiec liczony jest dla całej Gminy Libiąż, a dla miejscowości Wola – dla całej gminy Miedźna.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 69 % powierzchni *Gmin OOF* pokrytej obowiązującymi *mpzp* w danym roku.

Źródło danych: dane *Gminy OOF* oraz Gminy Libiąż i Gminy Miedźna.

⁶ *Ibidem*.

Grupa wskaźników nr 4

Mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Procentowy udział sumy liczby mieszkańców, którzy mają dostęp do przystanków/stacji oddalonych mniej niż:

- 5 minut (417 m w linii prostej) do przystanków autobusowych lub
- 10 minut (833 m w linii prostej) do stacji i przystanków kolejowych,

zapewniających bardzo dobrą lub dobrą częstotliwość kursowania, w liczbie wszystkich mieszkańców analizowanego obszaru.

Przez bardzo dobry lub dobry dostęp do ptz, rozumiany jest:

- dla obszaru zamieszkałego przez ponad 100 tys. mieszkańców:
 - bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
 - dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.
- dla obszaru zamieszkałego przez poniżej 100 tys. mieszkańców:
 - bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
 - dobry dostęp to poniżej średnio 4 połączeń na godzinę.

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych OOF:

- **wskaźnik nr 4.1 mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, dla mieszkańców wszystkich *Gmin OOF* całego obszaru OOF,
- **wskaźnik nr 4.2 mieszkańcy Rdzenia OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący tylko mieszkańców miasta Oświęcim,
- **wskaźnik nr 4.3 mieszkańcy Miast OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Miast satelitarnych OOF* (bez miasta Oświęcim), tj. mieszkańców miasta Brzeszcze i miasta Chełmek,
- **wskaźnik nr 4.4 mieszkańcy Obszaru pozostałego OOF (bez Miast OOF) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Gmin OOF* wchodzących w skład *Obszaru pozostałego OOF*, z wyłączeniem *Miast OOF* (gmina Brzeszcze, gmina Chełmek, sołectwo Gromiec w gminie Libiąż i miejscowość Wola w gminie Miedźna).

Jest to obligatoryjny Wskaźnik nr 6 – *dostęp do usług w zakresie mobilności*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).

Źródło danych: Dane *Gmin OOF* oraz Organizatorów ptz w OOF.

Wskaźnik nr 5

Liczba czynnych stacji i przystanków kolejowych w OOF objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny

Liczba czynnych w ruchu pasażerskim w dzień roboczy szkolny stacji kolejowych oraz przystanków kolejowych na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą stacji i przystanków kolejowych w *Gminach* OOF obsługiwanych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny.

Do wskaźnika nie zaliczają się stacje i przystanki kolejowe, które obsługiwane są pasażerskim transportem kolejowym w dni robocze wolne od nauki szkolnej i w dni wolne.

Źródło danych: dane *Gmin* OOF oraz kolejowych Organizatorów ptz.

Wskaźnik nr 6

Roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym na liniach MZK

Łączna liczba pasażerów korzystających w danym roku z publicznego transportu zbiorowego na liniach autobusowych w *Gminach* OOF organizowanych przez Miasto Oświęcim i obsługiwanych przez MZK.

Do wskaźnika nie zalicza się pasażerów linii autobusowych organizowanych przez ZKMM i ZTM.

Wskaźnik prezentowany w mln. osób, np. 2,9 mln pasażerów przewiezionych w OOF na liniach MZK.

Źródło danych: dane MZK.

Wskaźnik nr 7

Roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF

Łączna liczba pasażerów korzystających w ciągu roku z publicznego transportu zbiorowego na liniach kolejowych organizowanych w *Gminach* OOF przez kolejowych Organizatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany w osobach, np. 444 tys. pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF,

Źródło danych: dane Urzędu Transportu Kolejowego (wymiana pasażerska na stacjach za dany rok) oraz kolejowych Organizatorów ptz w OOF.

Wskaźnik nr 8

Udział Gmin OOF z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami

Liczba *Gmin* OOF z przyjętymi standardami dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla osób ze szczególnymi potrzebami (w tym osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją), uwzględniające zasady projektowania uniwersalnego, wobec wszystkich *Gmin* OOF.

Wskaźnik prezentowany procentowym udziałem, np. 60% *Gmin* OOF z przyjętymi uchwałami rad miast i rad gmin dot. standardów dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy* OOF lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza,

wójta, w sprawie przyjęcia standardów dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Wskaźnik nr 9

Długość dróg dla rowerów w OOF

Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS).

Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych opisanych we wskaźniku nr 10).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 24 km dróg dla rowerów w OOF.

Źródło danych: dane *Gmin OOF* oraz zarządców dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych.

Wskaźnik nr 10

Długość turystycznych tras rowerowych w OOF

Łączna długość prawidłowo oznakowanych turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych) na obszarze OOF.

Do wskaźnika nie zalicza się dróg dla rowerów (tj. dróg dla rowerów opisanych we wskaźniku nr 9).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 112 km tras rowerowych w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 11

Udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów

Liczba zadanych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych) wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w OOF.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w *Gminach OOF*. Jest on prezentowany w procentach, np. 70 % szkół w OOF posiadających zadane parkingi rowerowe.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 12

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w OOF

Liczba wszystkich przyjętych przez *Gminy OOF*, wspólnych dla całego obszaru OOF lub co najmniej dla dwóch *Gmin OOF* lub dla *Gminy (Gmin) OOF* i JST spoza OOF, działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, dot. integracji międzygminnych sieci tras rowerowych w OOF (np. zachowanie ciągłości tras rowerowych na styku gmin i powiatów).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich działań na obszarze OOF dot. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów dla rowerów, kontrapasów rowerowych oraz turystycznych tras rowerowych.

Źródło danych: *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 13

Udział Gmin OOF z przyjętymi standardami pieszymi

Liczba *Gmin OOF*, wobec wszystkich *Gmin OOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury pieszej, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 60% *Gmin OOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich i gminnych) dotyczących standardów infrastruktury pieszej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy OOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej.

Wskaźnik nr 14

Udział Gmin OOF z przyjętymi standardami rowerowymi

Liczba *Gmin OOF*, wobec wszystkich *Gmin OOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury rowerowej, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 60 % *Gmin OOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich i gminnych) dotyczących standardów infrastruktury rowerowej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy OOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury rowerowej.

Wskaźnik nr 15

Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF

Liczba szkół podstawowych i ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych) zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności w OOF, wobec liczby wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych, funkcjonujących na obszarze OOF.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, (gminnych i powiatowych) funkcjonujących w OOF. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 80 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością.

Źródło danych: *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 16

Liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez Gminy OOF

Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności w OOF, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, promowanie transportu publicznego i przemieszczeń na krótkie odległości bez użycia samochodu itp.), przeprowadzona corocznie przez *Gminy OOF*.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 18 kampanii informacyjno-edukacyjnych w OOF w danym roku.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*

Wskaźnik nr 17

Udział autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF

Liczba autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF – zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*⁷) oraz autobusów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*⁸), wobec całkowitej liczby autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF.

⁷ Lub zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi traktującymi o autobusach zero- i niskoemisyjnych.

Do wskaźnika nie zalicza się autobusów o napędzie spalinowym oraz autobusów hybrydowych.

Wskaźnik dotyczy tylko autobusów MZK obsługujących linie ptz w OOF, organizowane przez Miasto Oświęcim. Wskaźnik nie obejmuje autobusów ZKKM i ZTM oraz innych operatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np. 65 % autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF.

Źródło danych: dane MZK.

Wskaźnik nr 18

Udział autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, spełniających normę EURO 6 lub wyższą

Liczba autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, o napędzie spalinowym z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6 (lub wyższą), wobec całkowitej liczby autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF.

Do wskaźnika zalicza się także autobusy o napędzie hybrydowym.

Wskaźnik dotyczy tylko autobusów MZK obsługujących linie ptz w OOF, organizowane przez Miasto Oświęcim. Wskaźnik nie obejmuje autobusów ZKKM i ZTM oraz innych operatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np. 50 % autobusów MZK spełniających normę EURO 6 lub wyższą do obsługi linii ptz w OOF.

⁸ Ibidem.

Wskaźnik nr 19

Długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w Rdzeniu OOF

Długość wybudowanych nowych (samodzielnych) oraz wydzielonych w ramach istniejącej infrastruktury drogowej pasów ruchu dla autobusów w mieście Oświęcim.

Wskaźnik prezentowany długością łączną w kilometrach, np. 1 km wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów ptz w *Rdzeniu OOF*.

Źródło danych: dane miasta Oświęcim.

Wskaźnik nr 20

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w OOF

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w każdej z *Gmin OOF* za dany rok, przeliczany na 100 tys. mieszkańców.

Wskaźnik prezentowany liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców, np. 3,6 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w danym roku.

Jest to wskaźnik nr 5 – *śmiertelne wypadki drogowe*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Źródło danych: dane SEWIK i/lub dane statystyczne GUS/BDL za dany rok.

Wskaźnik nr 21

Liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w OOF

Łączna liczba osób rannych (kierowców, pasażerów, rowerzystów i pieszych) w wypadkach komunikacyjnych w *Gminach OOF* za dany rok.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 29 rannych w wypadkach drogowych w OOF.

Źródło danych: dane SEWIK i/lub dane statystyczne GUS/BDL za dany rok.

Wskaźnik nr 22

Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w Miastach OOF

Długość dróg w *Miastach OOF* (w Brzeszczach, w Chełmku i w Oświęcimiu), wchodzących w skład funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako ulice znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znak B-43/B-44) oraz w oznakowanych strefach zamieszkania (znak D-40/D-41).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach łączną długością ulic, np. 96 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *Miastach OOF*.

Źródło danych: dane *Miast OOF* (Brzeszcze, Chełmek i Oświęcim).

Wskaźnik nr 23

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w OOF

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez *Gminy OOF*, wspólnych dla całego OOF lub co najmniej dla dwóch *Gmin OOF* lub dla *Gminy (Gmin) OOF* i JST spoza OOF, działań integracyjnych, projektów i porozumień, związanych z ptz (komunikacja miejska, podmiejska, gminna, międzygminna, gminno-powiatowa, międzypowiatowa, powiatowa, wojewódzka oraz kolejowa).

Działania dotyczą m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz) pomiędzy *Gminami OOF* oraz pomiędzy *Gminami OOF* a innymi Organizatorami ptz w OOF (np. Województwo Małopolskie, Województwo Śląskie, powiaty i gminy spoza OOF, organizatorzy przewozów kolejowych).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań w danym roku na obszarze OOF.

Źródło danych: *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 24

Liczba integracji taryfowo-biletowych pomiędzy liniami MKK a liniami pozostałych Organizatorów ptz w OOF

Liczba pozostałych Organizatorów ptz w OOF (poza Miastem Oświęcim), których linie ptz są zintegrowane z liniami MKK w zakresie integracji taryfowo-biletowej – których bilety (co najmniej okresowe) uprawniają także do przesiadki na linie MKK.

Wskaźnik prezentowany jako liczba Organizatorów ptz w OOF, których linie ptz są zintegrowane wspólnym systemem taryfowo-biletowym z liniami MKK na obszarze OOF.

Źródło: Dane Miasta Oświęcim – Organizatora ptz.

Wskaźnik nr 25

Liczba zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej pomiędzy Organizatorami ptz na obszarze OOF

Liczba Organizatorów ptz w OOF (autobusowych i kolejowych), których systemy informacji pasażerskiej są zintegrowane ze sobą w postaci jednolitych standardów jej prezentacji na przystankach komunikacyjnych, w pojazdach ptz, na dedykowanych portalach internetowych oraz w dedykowanych aplikacjach mobilnych, obejmujących wszystkie linie ptz o charakterze użyteczności publicznej obsługujące *Gminy OOF*.

Wskaźnik prezentowany liczbą Organizatorów ptz na obszarze OOF ze zintegrowanym systemem informacji pasażerskiej.

Źródło: Dane Organizatorów ptz organizujących ptz na obszarze OOF.

Wskaźnik nr 26

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w OOF

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – miejsc dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz (komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, autobusowej i kolejowej), wyposażonych w pełną infrastrukturę przystankową

oraz okołoprzystankową, w tym w parkingi P+R dla samochodów, parkingi B+R dla rowerów i parkingi K+R.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą funkcjonujących w OOF zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 4 zintegrowane węzły przesiadkowe w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 27

Liczba punktów przesiadkowych w OOF

Liczba punktów przesiadkowych – miejsce zwartej lokalizacji przystanków komunikacyjnych (np. w obszarze skrzyżowania) różnych linii komunikacyjnych (linii tego samego lub różnych Organizatorów ptz) umożliwiających bezpośrednie przesiadanie się pomiędzy pojazdami ptz kursującymi na różnych trasach. Może ono pełnić funkcję węzła przesiadkowego o znaczeniu lokalnym, wyposażonego w infrastrukturę przystankową, okołoprzystankową oraz w elementy małej architektury. Może być ona także wyposażona w parking B+R lub co najmniej w stojaki rowerowe.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą funkcjonujących w OOF punktów przesiadkowych, np. 5 punktów przesiadkowych w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 28

Liczba parkingów P+R w OOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów P+R dla samochodów osobowych na obszarze OOF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 29

Liczba parkingów B+R w OOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów B+R dla rowerów na obszarze OOF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 9 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 30

Liczba parkingów K+R w OOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów K+R (miejsc postojów krótkoterminowych przy przystankach komunikacyjnych), przeznaczonych do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego) na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 9 funkcjonujących parkingów K+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 31

Liczba mieszkańców miasta Oświęcim narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB

Łączna liczba mieszkańców miasta Oświęcim (*Rdzenia OOF*), którzy są narażeni na hałas pochodzący od ruchu drogowego oceniany wskaźnikiem $L_{DWN} \geq 55$ dB, wobec łącznej liczby mieszkańców miasta Oświęcim.

Wskaźnik prezentowany liczbą mieszkańców miasta Oświęcim, np. 3 150 mieszkańców *Rdzenia OOF* narażonych w danym roku na hałas drogowy o wartości $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Źródło danych: Strategiczna Mapa Hałasu lub dane z aktualnego Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Oświęcim.

Grupa wskaźników nr 32

Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Gmin OOF

Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem) we flotach:

- pojazdów *Gmin OOF* użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla *Gmin OOF* zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *Gminami OOF*,

co najmniej w liczbie spełniającej wymogi ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych.

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych OOF:

- **wskaźnik nr 32.1 udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Rdzenia OOF**, tj. tylko dla miasta Oświęcim,
- **wskaźnik nr 32.2 udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Gmin OOF (bez miasta Oświęcim)**, obejmujący tylko *Miasta satelitarne OOF* (Brzeszcze i Chełmek) i *Gminy OOF* (gmina Brzeszcze, gmina Chełmek, sołectwo Gromiec w gminie Libiąż i miejscowość Wola w gminie Miedźna).

Wskaźnik jest prezentowany procentowo, z wartościami osobno dla miasta Oświęcim i osobno dla pozostałych *Gmin OOF*, jako udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych wobec całkowitej liczby pojazdów we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Gmin OOF*.

Źródło danych: dane *Gmin OOF*.

Wskaźnik nr 33

Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych

Liczba istniejących i planowanych parkingów P+R na obszarze OOF, wybudowanych w lokalizacjach już przekształconych (charakteryzujących się znacznym stopniem przekształcenia antropogenicznego) oraz na terenach już zdegradowanych, wobec łącznej liczby parkingów P+R w OOF.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 100 % parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

Wskaźnik nr 34

Udział nowych inwestycji transportowych w Miastach OOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania

Liczba nowych inwestycji transportowych w *Miastach OOF* (Brzeszcze, Chełmek i Oświęcim) wymagających uzyskania pozwolenia na budowę (np. drogi, infrastruktura piesza i rowerowa, infrastruktura transportu publicznego,

węzły przesiadkowe, parkingi) w ramach budowy, przebudowy lub rozbudowy, w których zastosowano rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury w celu zwiększenia pojemności retencyjnej obszaru, w całkowitej liczbie inwestycji transportowych wymagających uzyskania pozwolenia na budowę.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 65 % nowych inwestycji transportowych w *Miastach OOF* wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: dane *Miast OOF*, zarządców dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

Wskaźnik nr 35

Liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu

Liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu w *Rdzeniu OOF* – w mieście Oświęcim. Rozszerzenia istniejących SCT o kolejne ulice nie zalicza się jako nowe SCT.

Wskaźnik prezentowany liczbą SCT.

Źródło danych: miasto Oświęcim.

