

# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Streszczenie Projektu SUMP KOF





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją

### Działanie III

#### Streszczenie Projektu SUMP KOF

Opracowany przez: VIA VISTULA Sp. z o.o., ul. Nowowiejska 35/5, 30-052 Kraków



Koordynator opracowania:

Zespół autorski: Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpórnóg, Piotr Góralski, Szymon Ściga, Grzegorz Romaniak, Michał Żuławiński, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna Korus, Wiktor Wlazły, Maciej Mroczek



Jednostka koordynująca zamówienie: Kancelaria Prezydenta Urzędu Miasta Kielce przy współpracy z Biurem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Koordynatorzy zamówienia: Agnieszka Nowak-Calicka, Anna Noga, Renata Gorgis, Anna Komorowska-Olejniczak

Zamawiający: Gmina Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce



Gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego: Gmina Miasto Kielce, Gmina i Miasto Chęciny, Miasto i Gmina Chmielnik, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Górnio, Gmina Masłów, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Morawica, Miasto i Gmina Piekoszków, Miasto i Gmina Pierzchnica, Gmina Nowiny, Gmina Strawczyn, Gmina Zagnańsk

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.11-00-00-0022/22-00, w ramach działania 11.4 Transport miejski, oś priorytetowa XI REACT-UE oraz ze środków Gminy Kielce.

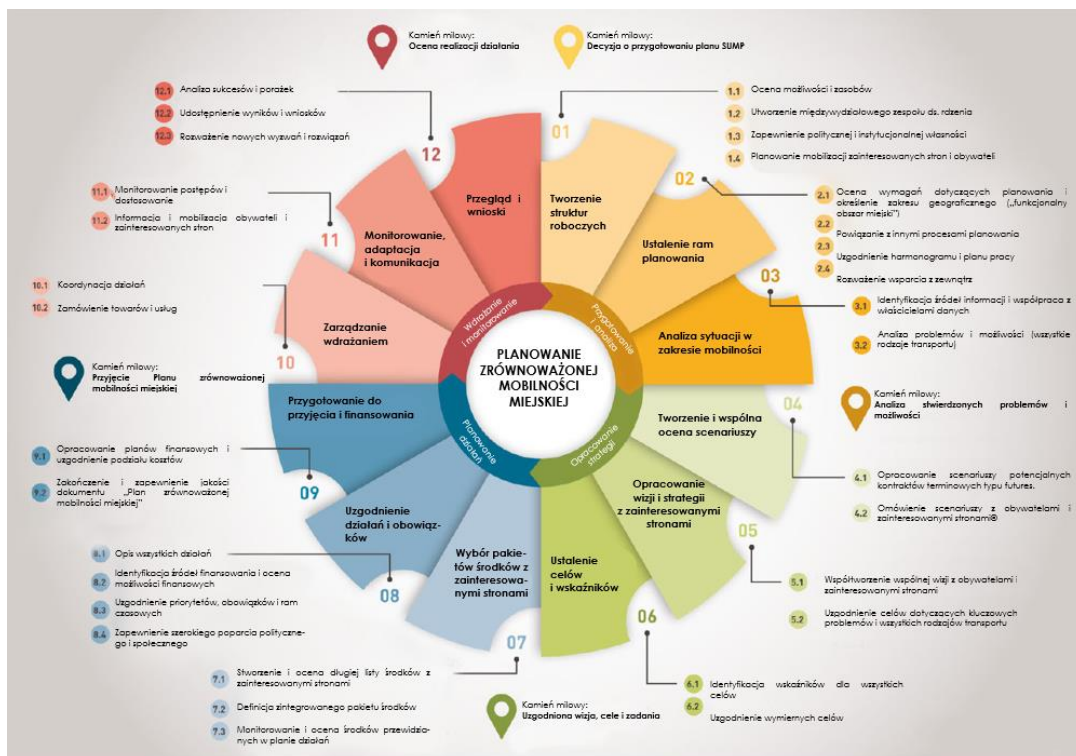
Kielce, Lipiec 2023



## Wprowadzenie

Przez lata podejście do planowania przestrzennego w miastach i obszarach funkcjonalnych uległo istotnym zmianom. Obecnie większą uwagę poświęca się jakości życia mieszkańców i tworzeniu przyjaznych środowisku przestrzeni publicznych. Postęp technologiczny pozwala również na rewolucję w pojęciu mobilności i transportu w miastach. W tym kontekście powstają Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które łączą te trzy kwestie: planowanie przestrzenne, wpływ transportu na środowisko i nową definicję mobilności. Oparte na licznych badaniach i pomiarach, te plany opisują sposoby planowania transportu w obszarach funkcjonalnych i określają kształtowanie systemu transportowego w perspektywie operacyjnej i prognozowej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) przewiduje aktywny udział interesariuszy i mieszkańców w procesie tworzenia projektu. Partycypacja społeczna jest kluczowym elementem SUMP-ów, dlatego podczas pracy nad dokumentem odbywały się liczne spotkania z interesariuszami oraz konsultacje społeczne z mieszkańcami w trakcie jego tworzenia.



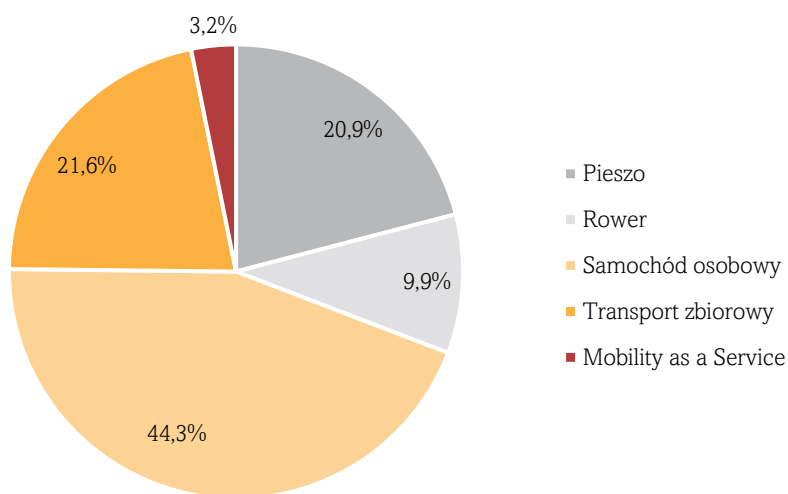
Cykl SUMP

Źródło: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

Dokument określa wizję, cele i działania, które należy podjąć, aby wprowadzić w życie zasady zrównoważonej mobilności miejskiej. Wizja zawarta w dokumencie powinna być zawsze brana pod uwagę podczas podejmowania decyzji dotyczących inwestycji na analizowanym obszarze. Cele, ustalone w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, powinny być osiągnięte poprzez realizację zaproponowanych działań. Działania dotyczące szeroko pojętej zrównoważonej mobilności zostały określone w taki sposób, aby Kielecki Obszar Funkcjonalny (KOF) był spójny, dobrze zintegrowany i zgodny z wyższymi dokumentami, które obejmują strategiczne cele europejskie, takie jak redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko.

## Podział zadań przewozowych

Jednym z najważniejszych wskaźników uzyskanych w ramach diagnozy stanu istniejącego jest modal split, czyli podział zadań przewozowych w podróżach obligatoryjnych, codziennych, a więc do miejsc nauki i pracy. W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym wyznaczono podział zadań przewozowych (modal split) na podstawie przeprowadzonych ankiet (opisano szerzej w Diagnozie), dla każdej gminy uzyskując odpowiednie wskaźniki. Sumaryczny wskaźnik otrzymano dla całego obszaru, co jest kluczowym parametrem pod kątem wiedzy o zrównoważonej mobilności w obszarze. Poniżej przedstawiono wykorzystanie poszczególnych środków transportu, najwięcej osób korzysta z samochodu osobowego (44,3% podróży), znaczny odsetek porusza się pieszo (20,9%), a około 21,6% porusza się publicznym transportem zbiorowym. Uzyskano wskaźnik niespełna 10% podróży realizowanych rowerem.



Podział modalny podróży w KOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

## Scenariusze rozwoju

A W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej kluczowym elementem do prac związanych z określeniem działań dla realizacji celów szczegółowych jest określenie scenariuszy rozwoju. Scenariusze rozwoju przede wszystkim:

- Obejmują cały obszar KOF, nie tylko Kielce, ale także gminy ościenne,
- Obejmują alternatywną koncepcję rozwoju systemu transportowego w oparciu o alternatywne dla samochodu osobowego środki transportu,
- Mają potencjał do osiągnięcia celów SUMP,
- Zaspokajają strategiczne potrzeby transportowe mieszkańców obszaru KOF oraz obszarów graniczących z nim,
- Posiadają cechy operacyjne, organizacyjne i infrastrukturalne,
- Uwzględniają potrzeby krótko – i długoterminowe w nawiązaniu do rozwoju demograficznego i społeczno – gospodarczego obszaru KOF.

Należy zaznaczyć, że zarówno opis scenariuszy, jak również działań zawarty w SUMP to elementy bazujące na strategicznych aspektach przyszłego funkcjonowania systemu transportowego, zrealizowane przy założeniu unikania nadmiernej szczegółowości na poziomie projektu lub szczegółów technicznych. To opis ogólnych działań prowadzących do realizacji celu o charakterze



strategicznym dla obszaru. To także opis i założenia do działań, które będą prowadzić do realizacji konkretnego scenariusza.

W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym polityka transportowa posiada pewien kierunek określany przez dokumenty wyższego szczebla (Studia Transportowe, Plany Transportowe). Zapisane są w nich kierunki jak rozwijać powinien się system transportowy, dlatego scenariusze i działania planowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej muszą być komplementarne z tymi zapisami. Należy jednak mieć na uwadze fakt horyzontu czasowego dla SUMP KOF (do roku 2030 lub 2040), w których należy podjąć działania i realizować założenia. Jest to okres, który powinien być okresem przygotowawczym dla głównych zmian, a także powodujący wzrost akceptacji społecznej dla ewentualnych zmian, z którą obecnie w KOF jest duży problem. Analizowane scenariusze powinny wpływać docelowo na zmianę w podziale zadań przewozowych i wzrost liczby użytkowników m.in. w publicznym transporcie zbiorowym, jednak zakres inwestycji przedstawiany w dokumentach wyższego szczebla jest bardzo szeroki, dlatego należy racjonalnie planować, co w perspektywie do roku 2030 lub 2040 ma szansę na realizację pod kątem zmiany postrzegania systemu transportowego przez użytkowników. Kluczowym uwarunkowaniem dla scenariuszy w ramach SUMP jest także kwestia możliwości ingerencji w infrastrukturę, jakiegokolwiek działania wymuszają realizację takich założeń, co może być bardzo trudne, dlatego po raz kolejny powinno to być argumentem dla racjonalnego podejścia do analizy scenariuszy, a w konsekwencji dla proponowanych działań w ramach SUMP.

### **Scenariusz bazowy (BAU ang. Business as usual) – S0**

W scenariuszu BAU zakłada się realizację inwestycji strategicznych, przesądzonych do realizacji. Są to inwestycje planowane przez samorządy, co do których przewidziane jest finansowanie oraz plan ich realizacji w perspektywie horyzontu 2030 lub 2040. W przypadku inwestycji krajowych, regionalnych, wszystkie ujmowane w dokumentach wyższego szczebla, przewidziane są do realizacji. Jednocześnie zakłada się, że wszystkie działania i inwestycje planowane w ramach scenariusza BAU występują w innych scenariuszach: S1, S2, S3. Scenariusz bazowy jest scenariuszem referencyjnym, do którego porównywane są pozostałe scenariusze i działania.

### **Scenariusz „Strategia wzajemnego uzupełniania się transportu kolejowego i autobusowego” – S1**

Scenariusz S1 zakłada położenie największego nacisku na inwestycje, priorytet oraz poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. W tym scenariuszu wszystkie działania powinny być ukierunkowane na rozwój transportu publicznego przy jednoczesnym funkcjonowaniu pozostałych gałęzi systemu transportowego z uwzględnieniem transportu publicznego, wspierając go. W kontekście zagadnień związanych z planowaniem działań w scenariuszu 1 należy brać pod uwagę specyfikę poszczególnych obszarów i ich dostępność do różnych rodzajów transportu. Główny środek transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym będzie ściśle powiązany z dostępnością danej Gminy do systemu transportu kolejowego. W zachodniej części obszaru funkcjonalnego, gdzie dostępna jest infrastruktura, oferująca przewozy pasażerskie głównym środkiem transportu będzie kolej, wspomagana przez sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy, obsługiwany przez autobusy, które będą obsługiwały linie dowozowe do kolei. Pozostałe środki transportu powinny być kształtowane w nawiązaniu do głównego szkieletu obsługi komunikacyjnej, uzupełniając go i zapewniając dowóz w obszarach bez dostępności transportem publicznym.

Dla wschodniej części obszaru oraz Gmin, nieposiadających dostępności do transportu kolejowego głównym priorytetem jest wydajny transport autobusowy, zapewniający wysoką częstotliwość kursowania. Ponadto w Kielcach należy dążyć do powstania sieci ciągłych buspasów na głównych ulicach miasta. W świetle korzyści płynących z transportu kolejowego w przyszłości

należy podjąć działania dotyczące utworzenia ewentualnych korytarzy nowych linii oraz technicznych możliwości ich rozwoju.

Pozostałe działania wynikające z uwarunkowań dokumentów wspólnotowych należy realizować w nawiązaniu do głównych założeń, zgodnie z polityką mobilności. W scenariuszu 1 należy uwzględnić szczególny nacisk na ograniczenie ruchu pojazdów w ścisłym centrum miast, aby stworzyć środowisko przyjazne dla pieszych i rowerzystów.

### **Główne założenia scenariusza:**

- główny szkielet systemu transportu oparty na systemie kolejowym, w gminach obsługiwanych koleją, natomiast w gminach bez systemu kolejowego przewidziany rozwój tego środka transportu w przyszłości, a obecnie wydajny, nowoczesny transport autobusowy,
- system autobusowy pełni rolę uzupełniającą w pierwszej kolejności zapewniając dostępność do kolei (dla Gmin z dobrą dostępnością)
- scenariusz zakłada rozwój publicznego transportu zbiorowego, w głównym mieście obszaru należy skoncentrować się na stworzeniu ciągłych buspasów na kluczowych ulicach,
- pozostałe elementy systemu transportowego są kształtowane zapewniając priorytet dla publicznego transportu zbiorowego np. poprzez stworzenie nowych pętli autobusowych
- uwarunkowania z dokumentów wspólnotowych zapewniają integrację z publicznym transportem zbiorowym,
- integracja taryfowa transportu publicznego,
- ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta.

### **Scenariusz „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu” – S2**

Scenariusz S2 zakłada położenie największego nacisku na inwestycje, priorytet oraz poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przy szczególnym udziale systemów mobilnościowych MaaS (ang. Mobility as a service). W tym scenariuszu wszystkie działania powinny być ukierunkowane na rozwój publicznego transportu zbiorowego, każdorazowo wspierane przez systemy mobilnościowe, które na krótkich dystansach z powodzeniem mogą zastąpić podróżowanie transportem publicznym. W scenariuszu 2 należy rozważyć wprowadzenie węzłów przesiadkowych w pierwszej kolejności budowanych w obszarach centralnych gmin, w drugiej kolejności na obrzeżach Kielc jednak każdorazowo obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym. Proponuje się wykorzystanie dworca autobusowego, jako element głównego szkieletu integrującego komunikację miejską, regionalną oraz krajową. Należy również rozważyć powstanie mini węzłów przesiadkowych uwzględniających rowerzystów np. poprzez uruchomienie stojaków rowerowych lub stacji roweru miejskiego w obrębie przystanków komunikacji miejskiej. Głównym środkiem transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym będzie autobus, wspomagany systemem rowerowym, a także usprawnieniami i możliwościami podróżowania z wykorzystaniem UTO, UWR, hulajnog elektrycznych czy systemu car-sharingu. Podstawą scenariusza jest powstanie rozwiązań związanych z budową chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych do przystanków. Kolej w tym scenariuszu powinna rozwijać się bez większego priorytetu, jednakże należy skupić się na ciągłej modernizacji infrastruktury kolejowej. Podróże powinny być realizowane autobusami, a dojazd i dowóz powinien być zapewniony alternatywnymi systemami mobilności. Dodatkowo w obszarach centralnych, w strefach poniżej 10 km odległości pomiędzy źródłami i celami podróży, priorytetowo powinien być kładziony nacisk na system rowerowy, pieszy oraz UTO i UWR, a także hulajnogi elektryczne. Pozostałe działania wynikające z uwarunkowań dokumentów wspólnotowych należy realizować w nawiązaniu do głównych założeń, zgodnie z polityką mobilności. Podobnie jak w scenariuszu 1 należy podjąć działania związane z ograniczeniem ruchu w ścisłym centrum np.



poprzez wprowadzenie działań związanych z przekształceniem funkcjonalnym ulic, których celem będą ograniczenia ruchu i zawężenia przekrojów ulicznych. Należy podjąć kontynuację działań realizowanych w kierunku uspokojenia ruchu (przykład ul. Sienkiewicza).

#### **Główne założenia scenariusza:**

- główny szkielet systemu transportu oparty na systemie autobusowym z rozwojem szybkich linii autobusowych do centrów gmin z Kielc,
- funkcjonowanie Dworca Autobusowego, jako główny szkielet integrujący komunikację miejską, regionalną i krajową,
- w gminach system autobusowy powinien być ukierunkowany na dowóz do punktów centralnych lub na obrzeża Kielc do węzłów przesiadkowych, które będą obsługiwane publicznym transportem zbiorowym,
- konieczność uwzględnienia mini węzłów przesiadkowych np. stacji roweru miejskiego w obrębie przystanków komunikacji zbiorowej
- budowa chodników oraz ciągów pieszo rowerowych do infrastruktury przystankowej,
- konieczność ciągłej modernizacji systemu kolejowego np. modernizacja peronów,
- rozwój infrastruktury liniowej i punktowej oraz systemów teleinformatycznych służących funkcjonowaniu transportu zbiorowego
- propozycja nowych korytarzy Green Velo, wraz z częściową modernizacją obecnych dróg rowerowych
- pozostałe elementy systemu transportowego są kształtowane zapewniając priorytet dla publicznego transportu zbiorowego,
- integracja taryfowa transportu publicznego,
- uwarunkowania z dokumentów wspólnotowych zapewniają integrację z publicznym transportem zbiorowym.
- ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta, jako kontynuacja działań realizowanych w obrębie ul. Sienkiewicza

#### **Scenariusz „Ograniczenia ruchu kołowego” – S3**

Scenariusz S3 zakłada wprowadzanie stopniowo ograniczeń dla ruchu kołowego, zwłaszcza w obszarach centralnych miejscowości i miasta Kielce, przy jednoczesnym rozwoju systemu transportu zbiorowego na stałym poziomie. Nie zakłada się priorytetyzowania transportu publicznego względem komunikacji indywidualnej oraz innych systemów, a ich rozwój powinien następować w miarę występowania zapotrzebowania lub dodatkowej, zwiększonej podaży na usługi transportowe – np. zwiększona liczba pasażerów linii komunikacji publicznej wynikająca z ograniczeń w dojazdach do centrum miast lub zwiększenia opłat za parkowanie. Ograniczenia dla komunikacji indywidualnej powinny być realizowane w odniesieniu do założeń dokumentów wspólnotowych, przy czym należy rozważyć działania takie jak: wprowadzenie Strefy Czystego Transportu, wprowadzenie Strefy Ograniczonego Ruchu, ograniczanie ruchu w obszarach centralnych miejscowości (priorytetowo w przypadku tworzenia obwodnic miejscowości), zwiększenie stawki za parkowanie, rozcinanie ulic, usuwanie tranzytu lub przenoszenie go na ulice wysokich klas. Restrykcje dla transportu indywidualnego podyktowane są ogólnym podejściem do polityki mobilności, nakładającym na samorządy konieczność regulacji dążących do redukcji liczby podróży transportem indywidualnym, dlatego w tym scenariuszu zakłada się najwięcej działań w tym kierunku przy braku tworzenia dodatkowych alternatyw, a rozwoju publicznego transportu zbiorowego i usług mobilnościowych na podobnym poziomie do obecnego.

### Główne założenia scenariusza:

- główne założenie scenariusza to ograniczenia dla transportu indywidualnego, zwłaszcza w obszarach centralnych miast, realizowane przy pomocy podstawowych metod inżynierii ruchu (elementy punktowe lub liniowe, w tym np. elementy BRD, zawężenia przekroju), a także Strefy Ograniczonego Ruchu, Strefy Czystego Transportu czy podnoszenia stawek w Strefie Płatnego Parkowania (wraz z wprowadzeniem Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania),
- wprowadzane ograniczenia mają dążyć do zniechęcenia wykorzystywania samochodu osobowego w podróży obywatelskich,
- wprowadzenie rozwiązań związanych z ograniczeniem ruchu zewnętrznego na istniejących osiedlach
- ograniczenia mają przełożyć się na zmniejszenie uciążliwości tranzytu, w tym na zmniejszenie emisji od transportowej, w tym GHG oraz gazów związanych z transportem,
- system publicznego transportu zbiorowego powinien być rozwijany jednak na zasadzie „push and pull”, czyli w przypadku działania ograniczającego transport indywidualny, wprowadzane są rozwiązania dla transportu zbiorowego,
- systemy mobilnościowe są uzupełnieniem transportu zbiorowego, jednak stanowią bardzo ważny i istotny element w przypadku krótkich podróży, podobnie jak w scenariuszu 2.

### Wybór scenariusza preferowanego

Z wyników przeprowadzonej oceny wielokryterialnej, mając na uwadze uwarunkowania oraz wytyczne dokumentów wyższego rzędu, scenariuszem realizującym wszystkie postulaty jest scenariusz nr 2 - „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu”.

### Cele strategiczne/pakiety działań

A Na podstawie analiz wyznaczono sześć celów operacyjnych/pakietów działań, spójnych z celami horyzontalnymi:

- **Cel operacyjny/pakiet działań 1:** Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 2:** Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 3:** Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 4:** Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 5:** Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 6:** Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei osiedli i miast 15 – minutowych - likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast

W toku prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach Grupy Roboczej, a także współpracy z interesariuszami projektu, wypracowano listę ponad 60 działań odnoszących się do dokumentu. Bardzo szeroka lista uwzględniała wszystkie postulaty zgłaszane na przestrzeni pracy nad SUMP. W toku dalszych prac została ona zagregowana do działań kluczowych w wyniku:





- oceny jednostek będących głównymi interesariuszami projektu – gmin KOF, jednostek UM Kielce oraz MZD i ZTM w Kielcach,
- weryfikacji założeń w oparciu o postulaty wynikające z dokumentów strategicznych i wspólnotowych,
- oceny możliwości organizacyjnych i ekonomicznych jednostek,
- wniosków wyciągniętych z dużego pakietu działań zaproponowanego w poprzednim Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz odsetka działań zrealizowanych w okresie 2016 – 2023.

Pierwotną listę działań, która uległa agregacji i pakietyzacji, zestawiono w **Załączniku 1** do SUMP jako stan bazowy. W tabeli poniżej oraz kolejnych rozdziałach przedstawiono listę działań wynikających z prac nad SUMP, która jest przewidziana do dalszych prac.

Zestawienie rozważanych działań w ramach realizacji SUMP KOF

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	1.1	Integracja taryfowo-biletowa
		1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
		1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
		1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego
		1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
		1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
		1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
		1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
		1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
		2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
		2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili
		2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów
		2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	3.1	Strefy ruchu uspokojonego
		3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych
		3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
		3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
		3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
		3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
		3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
		3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
		4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
		4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
		4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)
		5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
		5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF
		6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
		6.3	Usunięcie barier architektonicznych
		6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności
		6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów
		6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
		6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP
		6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF

*Źródło: opracowanie własne*



## Priorytetyzacja

Wybrane działania w ramach realizacji celów operacyjnych/pakietów działań są najważniejszymi składowymi realizacji zamierzonej wizji. W tabeli poniżej wspólnie z interesariuszami, dokonano wewnętrznej priorytetyzacji poszczególnych działań – od największego priorytetu realizacji działania, do najmniejszego. Działania zostały zpriorytetyzowane wewnątrz określonych celów operacyjnych/pakietów działań.

Priorytetyzacja w ramach przyjętych celów operacyjnych/pakietów działań

Cel	Priorytet	Działanie	Nazwa działania
1	1	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
	2	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
	3	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
	4	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
	5	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
	6	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego
	7	1.1	Integracja taryfowo-biletowa
	8	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
	9	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
2	1	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
	2	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
	3	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili
	4	2.4	Rozbudowa systemu ładowarek elektrycznych dla autobusów
	5	2.5	System roweru miejskiego
3	1	3.1	Strefy ruchu uspokojonego
	2	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych w całym obszarze
	3	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
	4	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
	5	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
	6	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
	7	3.5	Organizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
	8	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4	1	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
	2	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
	3	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
	4	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
5	1	5.1	Wyrowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)

Cel	Priorytet	Działanie	Nazwa działania
	2	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
	3	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
6	1	6.3	Usunięcie barier architektonicznych
	2	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności
	3	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
	4	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów
	5	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
	6	6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP
	7	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF
	8	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF

*Źródło: opracowanie własne*

## Harmonogram realizacji

W zakresie planowanych działań zapisanych w Planie do roku 2030, w tabeli poniżej zaprezentowano harmonogram ich wdrażania. Działania, których realizacje planuje się także po roku 2030 zaznaczono w kolumnie 2030+.



## Harmonogram realizacji działań SUMP KOF

Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
1	1.1	Integracja taryfowo-biletowa									
	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych									
	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych									
	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego									
	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów									
	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego									
	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym									
	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej									
	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF									
2	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ									
	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF									
	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili									
	2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów									
	2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego									
3	3.1	Strefy ruchu uspokojonego									
	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych									

Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr									
	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach									
	3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych									
	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym									
	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF									
	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)									
4	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni									
	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury									
	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)									
	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych									
5	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)									
	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych									
	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development									
6	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF									
	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych									
	6.3	Usunięcie barier architektonicznych									



Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności									
	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów									
	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie									
	6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP									
	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF									

*Źródło: opracowanie własne*