



# Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego – 2030



Kłodzka Wstęga Sudetów  
Lokalna Grupa Działania





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:



## Kłodzka Wstęga Sudetów

Lokalna Grupa Działania

Stowarzyszenie Kłodzka Wstęga Sudetów

Lokalna Grupa Działania

Lutynia 24, 57 - 540 Łądek Zdrój

email: biuro@kws.org.pl

kws.org.pl

Zdjęcie na okładce: <https://www.lewin-klodzki.pl>

Wrocław, styczeń 2024 r.



## Spis treści

1. Wstęp .....	6	6. Priorytety rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej na obszarze MPZM KOF .....	46
2. Kluczowe wyzwania dla zrównoważonej mobilności w KOF .....	9	7. Monitoring .....	50
3. Obszary interwencji.....	13	8. Spis rysunków.....	57
4. Cele i zadania w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego.....	15	9. Spis tabel.....	57
4.1. Cele.....	15		
4.2. Zestawienie zadań planowanych do realizacji.....	16		
5. Źródła finansowania.....	43		

Powtarzające się skróty używane w dokumencie:

**B+R:** (*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 KOF:** *Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności w Kłodzkim Obszarze Funkcjonalnym, stanowiąca część diagnostyczną MPZM dla KOF*

**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 niebędącą jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* – ruchu pieszych i UWR

**droga dla pieszych i rowerów** (*poprzednio stosowana nazwa: ciąg pieszo-rowerowy*): droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR

**DG:** droga gminna

**DK:** droga krajowa

**DP:** droga powiatowa

**DSDiK:** Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

**DW:** droga wojewódzka

**GDDKiA:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu

**Gmina KOF:** gmina wchodząca w skład KOF

**GUS, BDL:** Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych

**JST:** jednostka samorządu terytorialnego

**JST KOF:** wszystkie samorządy (miasta i gminy) tworzące KOF

**K+R:** (*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

**KD:** Koleje Dolnośląskie S.A.

**KOF:** Kłodzki Obszar Funkcjonalny

**Miasta KOF:** 9 miast w obszarze KOF (Bystrzyca-Kłodzka, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Lądek-Zdrój, Międzyzlesie, Polanica-Zdrój, Radków, Stronie Śląskie, Szczytna)

**MPZM dla KOF:** Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 2030

**mpzp:** miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

**Obszary Interwencji MPZM dla KOF:** obszary funkcjonalne w KOF o określonych cechach opisanych w Rozdziale 3.

**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


**Organizator ptz:** organizator publicznego transportu zbiorowego z liniami komunikacyjnymi o charakterze użyteczności publicznej w KOF: , JST, JST KOF, Samorząd Województwa Dolnośląskiego (KD, Polregio)

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

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

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

**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

**SPP:** strefa płatnego parkowania

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

**trasa rowerowa:** droga dla rowerów oraz droga dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów i kontrapas ruchu dla rowerów, niezwiązane z rowerowym ruchem turystycznym i rekreacyjnym

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

**UE:** Unia Europejska

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

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

**ZDP:** zarząd dróg powiatowych

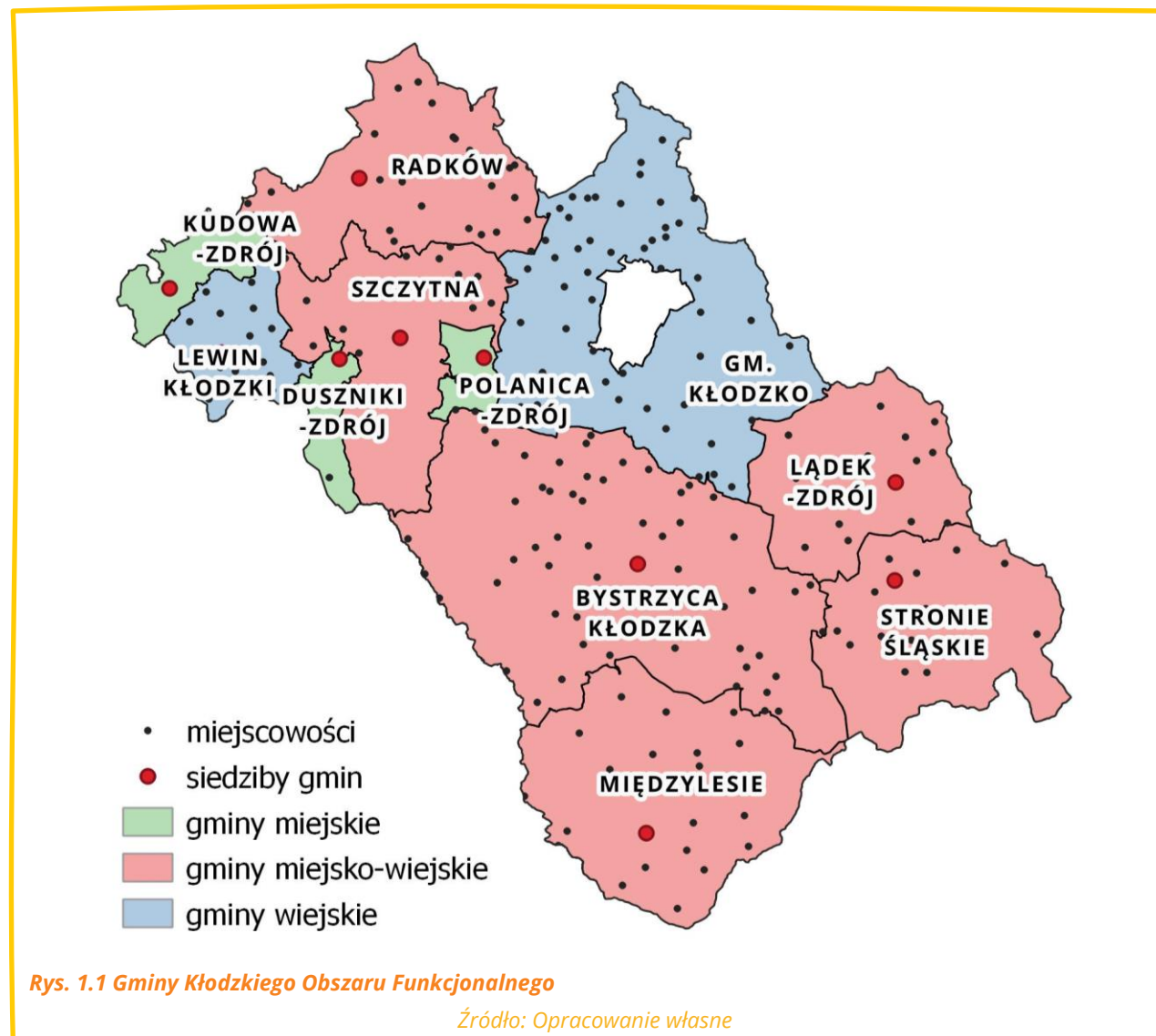
## 1. Wstęp

Pod pojęciem *Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego* (dalej: KOF), jest rozumiany obszar podmiejski miasta Kłodzka obejmujący 11 gmin powiatu kłodzkiego:

- miasto i gminę Bystrzyca Kłodzka,
- miasto Duszniki – Zdrój,
- gminę Kłodzko,
- miasto Kudowa - Zdrój,
- miasto i gminę Lądek - Zdrój,
- gminę Lewin Kłodzki,
- miasto i gminę Międzylesie,
- miasto Polanica - Zdrój,
- miasto i gminę Radków,
- miasto i gminę Stronie Śląskie,
- miasto i gminę Szczytna.

*Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności w Kłodzkim Obszarze Funkcjonalnym* (dalej: Diagnoza KOF) oraz wyniki badań ankietowych<sup>1</sup> wśród mieszkańców KOF i wyniki badań jakościowych (wywiad pogłębiony IDI<sup>2</sup> z kluczowymi interesariuszami), stanowią punkt wyjścia do opracowania „Międzygminnego Planu Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego

<sup>1</sup> Przeprowadzone w listopadzie 2023 roku, w formie ankiety on-line. Badania zachowań i oczekiwań



mieszkańców KOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po KOF.

<sup>2</sup> IDI – (ang. Individual in - Depth Interview).

*Obszaru Funkcjonalnego - 2030"* (dalej: MPZM dla KOF).

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (ang. SUMP) to dokument strategiczny zaprojektowany tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w miastach oraz w ich otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia.

SUMP opiera się na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny. Jego celem (szczególnie względem mieszkańców KOF) jest poprawa jakości przemieszczania się i dostępności transportowej (szczególnie w zakresie transportu publicznego) oraz osiągnięcie zmian w zakresie klimatu i zużycia energii. Jest to także plan działań mających na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po obszarze KOF, który nadal jeszcze zdominowany przez podróżowanie mieszkańców KOF oraz turystów samochodami osobowymi. Proces tworzenia *MPZM dla KOF* obejmuje cztery etapy:

- I – przygotowanie i analiza,
- II – opracowanie strategii,
- III – zaplanowanie działań,
- IV – wdrażanie i monitorowanie.

Zrównoważona mobilność międzygminna na obszarze KOF dotyczy zarówno każdego mieszkańca KOF, jak i mieszkańców pozostałych gmin oraz turystów, traktując o wszystkich sposobach przemieszczania się. Dlatego niezwykle ważnym elementem w jej planowaniu jest partycypacja społeczna. Opracowanie dokumentu poprzedziły badania ankietowe z mieszkańcami KOF i interesariuszami w KOF (to m.in. samorządowcy JST KOF).

Zrównoważona mobilność międzygminna wpływa na jakość życia przede wszystkim mieszkańców KOF, a także mieszkańców innych gmin oraz turystów, ze względu na to, że zapewnia możliwość uczestnictwa w ruchu zarówno osobom korzystającym z różnych środków transportu (samochód, transport publiczny, rower), jak też osobom ze szczególnymi potrzebami, w tym z ograniczeniami w przemieszczaniu się.

Dzięki zastosowaniu i wdrożeniu odpowiednich rozwiązań o charakterze infrastrukturalnym, organizacyjnym i informacyjnym, ułatwia się poruszanie osobom z niepełnosprawnościami, osobom z ograniczoną mobilnością (m.in. osoby starsze, osoby na wózkach, czy prowadzące wózki z małymi dziećmi) i

percepcją (m.in. osoby niewidome, niedowidzące, głuchonieme).

Mniejsza liczba użytkowanych samochodów (dzięki dobremu oraz sprawnemu transportowi publicznemu i odpowiedniej infrastrukturze rowerowej) to lepszy stan środowiska naturalnego, mniejsze zanieczyszczenia powietrza i niższy poziom hałasu komunikacyjnego.

Zrównoważona mobilność międzygminna wiąże się także z całościowym myśleniem o planowaniu przestrzennym oraz inwestycyjnym, przejawia się np. poprzez budowanie tzw. osiedli kompletnych, gdzie jest zapewniony dostęp do najważniejszych w codziennym życiu mieszkańców spraw czy usług (służba zdrowia, placówki edukacyjne, zakupy, rozrywka itp.), co powoduje, że nie muszą oni przemieszczać się na duże odległości, by załatwić swoje codzienne potrzeby.

W celu zapewnienia mieszkańcom KOF wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca zamieszkania, należy zminimalizować uciążliwości odtransportowe takie jak liczba i długość koniecznych do zrealizowania podróży. Można to osiągnąć m.in. poprzez lokalizowanie

celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania, zagęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej poprzez właściwe planowanie przestrzenne oraz umożliwienie dotarcia do nich rowerem lub pieszo, a do dalej zlokalizowanych miejsc - atrakcyjnym kolejowym oraz autobusowym transportem zbiorowym.

Żeby *MPZM dla KOF* prawidłowo wskazywał niezbędne działania, konieczne jest wyciągnięcie wniosków z *Diagnozy stanu mobilności w KOF* i kierowanie się wytycznymi

sformułowanymi w dokumentach strategicznych dotyczących transportu i mobilności szczebla unijnego, krajowego, wojewódzkiego i lokalnego.

Opracowanie i wdrożenie *MPZM dla KOF* ma na celu zwiększenie zaangażowania samorządów gminnych *KOF* (dalej: JST *KOF*) w kwestie kryzysu klimatycznego, poprzez partycypacyjne przygotowanie polityki klimatycznej na poziomie lokalnym. Budowana międzygminna polityka oparta będzie o trzy filary:

1. Adaptację do zmian klimatu,

2. Łagodzenie skutków zmian klimatu<sup>3</sup>,
3. Zapewnienie dostępu do bezpiecznych, odnawialnych i ekonomicznych źródeł energii.

Natomiast, z perspektywy polityki transportowej, celem zrównoważenia transportu na obszarze *KOF* powinno być:

- zwiększenie dostępności i efektywności transportu,
- poprawa jakości przemieszczania się i życia mieszkańców *KOF*.

---

<sup>3</sup> Ang. climate change mitigation.



## 2. Kluczowe wyzwania dla zrównoważonej mobilności w KOF

Wyraźnie istotny wpływ na obecnie realizowaną mobilność mieszkańców KOF za pomocą samochodu osobowego (prawie połowa podróży obowiązkowych po KOF) ma niski poziom oferty transportu zbiorowego na terenach wiejskich oraz dość dobrze rozbudowany podstawowy układ drogowy w KOF. Jako trzy główne ograniczenia uniemożliwiające mieszkańcom KOF przemieszczanie się po obszarze KOF w oczekiwany przez nich sposób, wymienione zostały:

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej,
- brak infrastruktury (rowerowej, pieszej) lub jej zły stan,
- ryzyko wystąpienia zdarzeń skutkujących opóźnieniem lub brakiem realizacji podróży.

Dlatego tylko 1/10 gospodarstw domowych w KOF nie posiada samochodu, a aż blisko 1/5 z nich posiada ich dwa lub więcej.

Jako najistotniejsze działania z zakresu zrównoważonej mobilności międzygminnej w

bezpośrednim otoczeniu oraz w całym KOF, mieszkańcy KOF wskazali:

- zwiększenie częstotliwości kursowania linii publicznego transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury publicznego transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury rowerowej,
- rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego,
- rozwój systemu parkingów „Parkuj i jedź” przy stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych.

Natomiast decydenci oraz urzędnicy zarządzający transportem, jako najistotniejsze problemy dotyczące przemieszczania się w zarządzanych przez siebie miastach i gminach w KOF, wskazali przede wszystkim na:

- zbyt niską częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej w gminach w KOF,
- zbyt małą liczbę i długość tras rowerowych, brak ciągłości oraz ich całkowity brak (w tym pomiędzy gminami),
- złą jakość infrastruktury drogowej, w tym dróg i braki chodników z oświetleniem,

- brak powiązania ze sobą różnych systemów transportowych oraz brak węzłów przesiadkowych,
- brak skomunikowania wszystkich miejscowości wchodzących w skład KOF.

Jako najważniejsze działania w wymiarze międzygminnym dla całego KOF w zakresie transportu i mobilności, które powinny zostać podjęte w perspektywie najbliższych 5 lat, decydenci wskazali na:

- rozwój istniejącej sieci linii autobusowych poprzez zwiększanie częstotliwości, liczby linii oraz obejmowanie publicznym transportem zbiorowym kolejnych miejscowości w KOF,
- realizację kolejnych tras rowerowych, tworzących jednolite ciągi zarówno w miejscowościach, jak i pomiędzy gminami w KOF,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, szczególnie poza obszarem zabudowy w miejscowościach,
- zwiększenie ilości przystanków autobusowych na terenie KOF,

- budowę drogi ekspresowej S8, zastępującą niebezpieczną i przeciążoną DK8,
- wypracowanie międzygminnego porozumienia systemu lokalnej autobusowej komunikacji zbiorowej, uwzględniając również sezonowość zapotrzebowania na przejazdy.

Wszyscy decydenci jednomyślnie wskazali na brak lub zbyt małe środki finansowe każdej gminy w *KOF* jako najpoważniejszą barierę w realizacji własnych i wspólnych zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością w obszarze *KOF*.

Obszary zrównoważonej mobilności międzygminnej, wskazane przez decydentów oraz pracowników urzędów gmin w *KOF* jako kluczowe dla rozwoju *KOF*, to wskazywane przez nich (według wagi kolejno od najważniejszych):

- rozwój publicznego transportu zbiorowego w *KOF*,

- bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w *KOF*.
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukacja i promocja publicznego transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej,
- obniżenie emisyjności transportu samochodowego w *KOF*,
- planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport,
- zaktualizowanie i dostosowanie najważniejszych gminnych dokumentów strategicznych (strategii rozwoju oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) do wytycznych i zasad zrównoważonej mobilności.

W *Diagnozie KOF*, na podstawie danych i informacji pozyskanych od *JST KOF* oraz danych GUS/BDL, w celu wskazania najistotniejszych cech obszarów zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF* pod względem jakości ich funkcjonowania lub znaczenia dla mieszkańców *KOF*, przeprowadzona została pełna analiza SWOT.

W *MPZM dla KOF* wskazane zostały elementy analizy SWOT z *Diagnozy KOF* kluczowe dla oceny stanu zrównoważonej mobilności na całym obszarze *KOF*, które wskazano w podziale na mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia. Czynniki te w sposób istotny określają stan obecny, potrzeby oraz możliwości dalszego rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*.

Wszystkie czynniki analizy SWOT wskazane są w analizie SWOT w *Diagnozie KOF*.

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

Kluczowe mocne strony mobilności w KOF	Kluczowe słabe strony mobilności w KOF
pasażerski wojewódzki transport kolejowy obsługujący 8 z 9 Miast KOF oraz obszar wszystkich Gmin KOF (7 stacji kolejowych i 20 przystanków kolejowych)	wzrastająca liczba osób w wieku poprodukcyjnym w KOF, zwiększająca grupę osób o ograniczonej mobilności
wzrastająca dobową wymiana pasażerska (na 11 stacjach i przystankach kolejowych) i utrzymujący się stabilny poziom na pozostałych stacjach i przystankach kolejowych w KOF	brak parkingów dla samochodów P+R oraz parkingów rowerowych B+R w KOF, szczególnie w aspekcie podróży łączonych z transportem publicznych oraz podróży związanych z turystyką
Autobusowa Komunikacja Kolejowa KD Kłodzko – Łądek - Zdrój – Stronie Śląskie funkcjonująca jako przedłużenie linii kolejowej do momentu zakończenia rewitalizacji linii kolejowej do Stronia Śląskiego	zbyt mała liczba i długość oraz luki w przebiegach dróg dla rowerów w KOF, w tym ich brak w 5 z 11 gmin w KOF, co wymusza na rowerzystach jazdę po jezdni razem z pojazdami na zasadach ruchu ogólnego, wpływając istotnie na obniżenie poziomu brd oraz komfortu jazdy dla nich
dobrze rozwinięta sieć podstawowego układu drogowego, łączącego wszystkie gminy w KOF między sobą oraz z siedzibą Powiatu Kłodzkiego – Kłodzkiem	brak obsługi wszystkich miejscowości przez linie autobusowe organizowane przez samorządy – aż 117 (69%) nieobsługiwanych miejscowości w gminach w KOF autobusowymi liniami ptz
drogi krajowe i większość dróg wojewódzkich zapewniających obszarowi KOF zarówno połączenia regionalne w województwie dolnośląskim, jak i połączenia ponadregionalne (międzywojewódzkie) i krajowe oraz międzynarodowe	zwiększająca się bardziej niż w województwie i kraju wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Kłodzkim, przekładająca się zarówno na wzrost natężenia ruchu, jak i na obniżanie poziomu brd w KOF, a także świadcząca o niedostatecznej ofercie transportu zbiorowego, szczególnie transportu autobusowego

Źródło: opracowanie własne

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

Kluczowe szanse mobilności w KOF	Kluczowe zagrożenia mobilności w KOF
powstające gminne oraz międzygminne i powiatowo - gminne systemy transportu autobusowego, z liniami funkcjonującymi na obszarze KOF	odcinkowe występowanie, w tym w nielicznych miejscowościach, chodników, wyraźnie obniżających komfort podróży pieszych – konieczność korzystania z jezdni lub z pobocza drogi, a także istotne obniżanie poziomu brd dla nich, szczególnie na drogach układu podstawowego – DK i DW
współpraca gmin w KOF z innymi JST spoza KOF oraz z zarządcami infrastruktury drogowej i kolejowej, a także organizatorami ptz	powstawanie nowych osiedli w gminach KOF bez zapewnienia transportu publicznego i usług podstawowych, skutkujące dalszym wysokim wzrostem podróży samochodami po KOF
planowane kolejne obwodnice w ciągu DK8 i DK46, pozwalające na przeniesienie ruchu tranzytowego, w tym pojazdów ciężarowych poza obszary zabudowy, a przez to na zwiększenie poziomu brd na dotychczasowych przebiegach dróg	zaniechanie działań oraz brak środków własnych gmin w KOF na stworzenie w KOF spójnego systemu ptz (komunikacji autobusowej, uzupełnianej wojewódzką komunikacją kolejową), na rozbudowę infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz (w tym parkingów P+R i B+R), szczególnie na obszarach wykluczenia transportowego w KOF, skutkujące dalszym jego wzrostem przyczyniającym się do postępującego obniżania się szans społecznych ich mieszkańców
planowane realizacje kolejnych chodników i dróg dla rowerów, pozwalające na bezpieczne separowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów	brak planowania nowej i uzupełniania istniejącej zabudowy zgodnie z ideą obszarów 15 - minutowych oraz przy stacjach i przystankach kolejowych, oraz przy węzłach przesiadkowych, skutkujące dalszą suburbanizacją, a przez to odczuwalnym wzrostem transportu indywidualnego (samochodów)
możliwość koordynacji inwestycji oraz planowania i zarządzania mobilnością w KOF	nierealizowanie oraz obniżenie tempa realizacji dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów (szczególnie w aspekcie likwidowanie luk w ich przebiegach), tworzące dalszą niespójność tych tras, przyczyniającą się zarówno do mniejszego przyrostu ruchu od oczekiwanego, jak i do obniżania się poziomu brd dla rowerzystów

Źródło: opracowanie własne

### 3. Obszary interwencji

Elementy infrastruktury kształtujące sieć powiązań wewnętrznych i zewnętrznych obszaru KOF to:

- drogi krajowe i wojewódzkie – realizujące powiązania zewnętrzne KOF i pełniące jednocześnie funkcję wewnętrznych powiązań komunikacyjnych, stanowiące główny szkielet sieci transportowej,
- drogi powiatowe – realizujące głównie powiązania wewnętrzne, a także bliskie powiązania zewnętrzne, uzupełniając w tym zakresie sieć dróg krajowych i wojewódzkich,
- drogi gminne – realizujące wewnętrzne powiązania transportowe oraz uzupełniające sieć dróg krajowych i wojewódzkich oraz powiatowych w KOF,
- linie kolejowe – realizujące zarówno zewnętrzne powiązania KOF, jak i uzupełniające wewnętrzne.

W odniesieniu do nich zakłada się rozwój w wymiarze jakościowym i ilościowym, przede wszystkim infrastruktury transportowej, ukierunkowany na minimalizowanie barier i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu układów

przestrzennych, kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych oraz integrację poszczególnych elementów systemu transportowego i podwyższenie parametrów eksploatacyjnych.

Istotnym aspektem realizacji działań naprawczych powinna być również poprawa dostępności komunikacyjnej i jakości mobilności mieszkańców KOF i turystów, zapewnienie sprawności powiązań komunikacyjnych, minimalizowanie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego oraz kolizji z elementami sieci ekologicznej.

Ze względu na różnorodny stan infrastruktury transportowej i liczbę połączeń linii ptz (kolejowych i autobusowych), wskazuje się na potrzebę podziału KOF na dwa *Obszary Interwencji MPZM*:

- **Miasta KOF** – miejskie ośrodki wiodące w KOF, pełniące istotne funkcje lokalne także względem gmin wokół nich, tj.:
  - Bystrzyca-Kłodzka,
  - Duszniki-Zdrój,
  - Kudowa-Zdrój,

- Lądek-Zdrój,
- Międzylesie,
- Polanica-Zdrój,
- Radków,
- Stronie Śląskie,
- Szczytna,

**Tab. 3.1 Przydział JST KOF do Obszarów Interwencji MPZM dla KOF**

JST KOF	Miasta KOF	Gminy KOF
Bystrzyca Kłodzka	X	X
Duszniki - Zdrój	X	
Kłodzko		X
Kudowa - Zdrój	X	
Lądek - Zdrój	X	X
Lewin Kłodzki		X
Międzylesie	X	X
Polanica - Zdrój	X	
Radków	X	X
Stronie Śląskie	X	X
Szczytna	X	X

Źródło: opracowanie własne

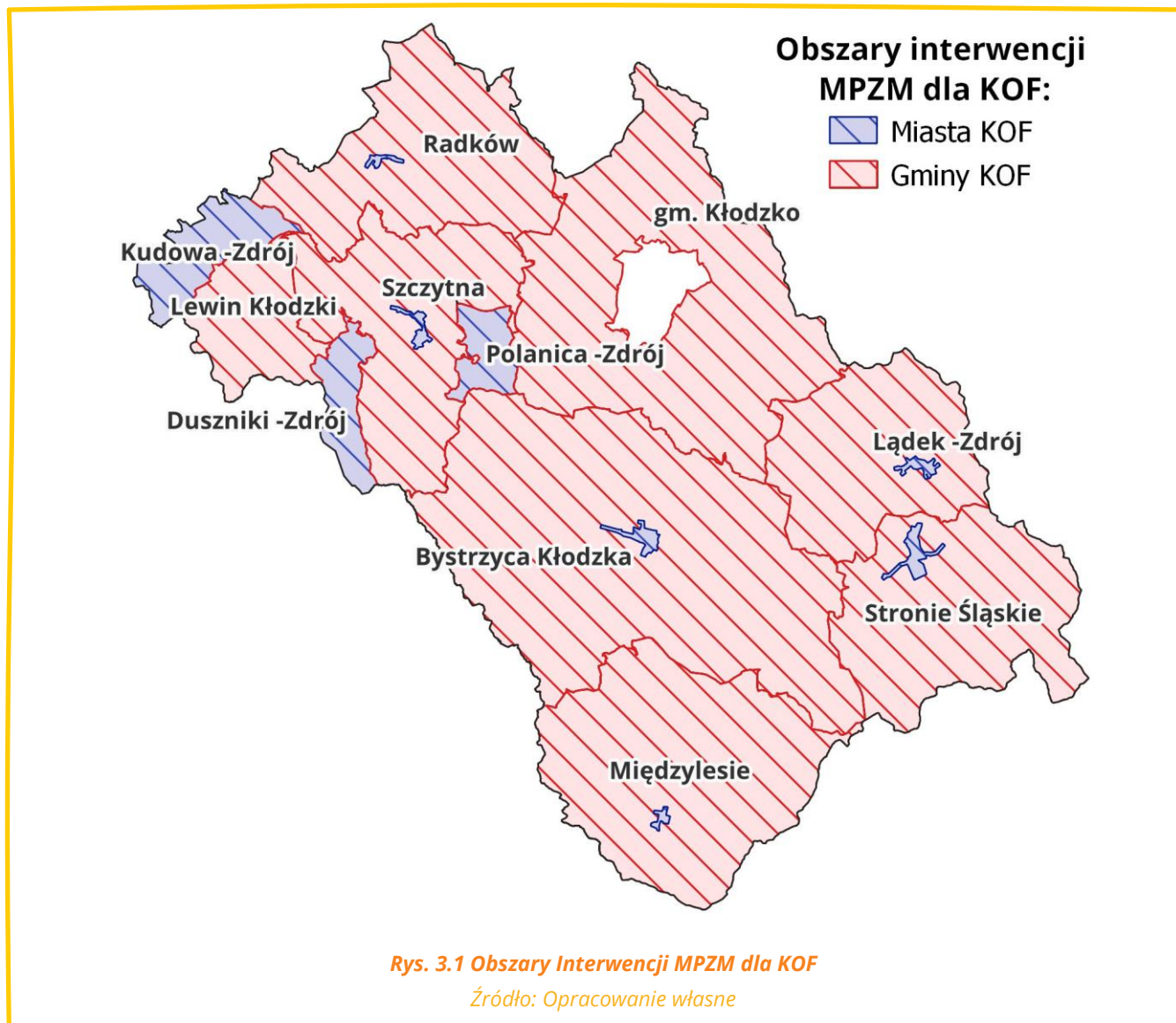
■ **Gminy KOF** – 2 gminy oraz obszary wiejskie

6. gmin miejsko-wiejskich:

- Bystrzyca Kłodzka,
- Kłodzko,
- Lądek-Zdrój,
- Lewin Kłodzki,
- Międzylesie,
- Radków,
- Stronie Śląskie,
- Szczytna.

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

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



**Rys. 3.1 Obszary Interwencji MPZM dla KOF**

Źródło: Opracowanie własne

## 4. Cele i zadania w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego

### 4.1. Cele

Zapewnienie zrównoważonej mobilności na obszarze funkcjonalnym (KOF) zostanie osiągnięte poprzez: realizację inwestycji w infrastrukturę transportową (które będą zachęcać do korzystania z alternatywnych środków transportu), implementację programów edukacyjnych (wyjaśniających zalety mobilności aktywnej oraz korzystania z transportu publicznego), a także kampanii społecznych związanych z promocją ekologicznego publicznego transportu zbiorowego.

Oczekiwany rozwój mobilności międzygminnej w KOF ma szansę ziszczyć się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów, które powinny zostać osiągnięte najdalej do roku 2027 (co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych) oraz do roku 2030 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Dla sformułowania *Celów MPZM dla KOF* 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 tych celów w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację.

*Cele MPZM dla KOF* są niezbędne do monitorowania i ewaluacji *MPZM dla KOF*. Pozwalają one także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań je realizujących.

Punktem wyjścia do ich wyznaczenia, zgodnie z metodologią SMART, są:

- analiza stanu transportu i mobilności oraz wnioski z *Diagnozy KOF*,
- wskazania samorządowców *JST KOF* wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach *Diagnozy KOF*, indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębianych,

- wyniki badań realizowanych w ramach *Diagnozy KOF* dot. zachowań i oczekiwań mieszkańców *KOF*, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze *KOF*.

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *MPZM dla KOF* przyjęto następujące cele strategiczne:

- **Cel 1:**  
**Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF.**
- **Cel 2:**  
**Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF.**
- **Cel 3:**  
**Rozwój mobilności aktywnej w KOF.**
- **Cel 4:**  
**Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników.**
- **Cel 5:**  
**Spółeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności.**
- **Cel 6:**  
**Zrównoważona turystyka w KOF.**

Kluczowym zamierzeniem *MPZM dla KOF* jest realizacja każdego z ww. sześciu *Celów MPZM dla KOF*, co powinno przyczynić się:

- do zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- do zwiększenia dostępności do transportu publicznego i jego jakości oraz efektywności,
- do rozwoju mobilności aktywnej i wzrostu udziału krótkich podróży, bez korzystania z własnego samochodu,

Założeniem *MPZM dla KOF* jest wskazanie działań analitycznych (przygotowawczych) i realizacyjnych (wykonawczych) oraz działań „miękkich” dot. spraw organizacyjnych, edukacji i marketingu społecznego, mających na celu przekonanie realizatorów danego przedsięwzięcia (*JST KOF*) do celowości jego wdrożenia, jak i pozyskanie jak największej liczby jego przyszłych użytkowników (mieszkańców *KOF* oraz turystów).

Poniżej w tabelach wskazane zostały działania wpisujące się w poszczególne *Cele MPZM dla KOF*. Każde z nich zostało oznaczone symbolem „X”, jako obligatoryjne do realizacji na wybranych *Obszarach Interwencji MPZM dla KOF* (tj. do zrealizowania przez *Miasta KOF* i/lub *Gminy KOF*).

- do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- do zwiększenia partycypacji społecznej w rozwoju zrównoważonej mobilności,
- do rozwoju zrównoważonych podróży turystycznych.

Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie odpowiedniego zakresu działań. Wynikające z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców *KOF* i ułatwień dla turystów

Brak oznaczenia symbolem „X” danego *Obszaru Interwencji MPZM dla KOF* oznacza, że dane działanie nie jest na tym obszarze konieczne do wykonania (jest działaniem fakultatywnym), ale jego realizacja pozytywnie przyczyniłaby się do osiągnięcia zamierzeń *MPZM dla KOF*. Działanie fakultatywne może zostać zrealizowane przez *JST KOF* na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań obligatoryjnych.

Realizacja działań wskazanych w *MPZM dla KOF* wymaga współpracy pomiędzy wieloma podmiotami reprezentującymi samorządy lokalne, zarządców infrastruktury transportowej i technicznej, organizatorów

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 *KOF*.


## 4.2. Zestawienie zadań planowanych do realizacji

publicznego transportu publicznego, operatorów linii komunikacyjnych oraz innych podmiotów. W imieniu *JST KOF* zaangażowane w realizację tych działań będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne właściwe do nadzoru i prowadzenia wskazanych *MPZM dla KOF* działań.

Mając na uwadze realizację niektórych działań wykraczających poza samodzielne kompetencje *JST KOF*, konieczna będzie współpraca z interesariuszami zewnętrznymi, przede wszystkim z:

- Zarządem Województwa Dolnośląskiego i Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego,



- 
- Wojewodą Dolnośląskim,
  - Zarządem Powiatu Kłodzkiego i Starostwem Powiatowym w Kłodzku oraz Powiatami graniczącymi,
  - Gminami graniczące z KOF i z Powiatem Kłodzkim,
  - Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu,

- Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- Zarządy Dróg Powiatowych w Kłodzku,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- PKP Intercity S.A.,
- Kolejami Dolnośląskimi S.A.,
- Komendami Policji – Wojewódzką i Powiatową w obszarze KOF,

- zarządcami infrastruktury elektrotechnicznej,
- podmiotami prywatnymi (w tym przewoźnikami komercyjnymi oraz organizacjami pozarządowymi),

W trakcie realizacji niektórych z działań może powstać potrzeba zaangażowania także kolejnych innych niż ww. interesariuszy zewnętrznych.

## Działania realizujące Cel 1: Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat KOF

W ramach zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF bardzo ważne są działania bezpośrednio wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu komunikacyjnego) i obniżanie ich negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz klimat obszaru KOF, a także na środowisko antropogeniczne.

Rozwój ptz w KOF ma na celu także zmniejszanie obecnie zbyt wysokiego udziału podróży samochodem po KOF (zarówno mieszkańców

KOF, jak i turystów) oraz zwiększanie udziału pojazdów kolejowych i autobusów zero- i niskoemisyjnych w obsłudze ptz w KOF.

Także prawidłowe i funkcjonalne dostarczanie towarów na całym obszarze KOF, przy jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko, przestrzeń antropogeniczną i na ruch drogowy, wymaga rozwoju logistyki miejskiej w KOF w oparciu o zero- i niskoemisyjne przepływy towarów do i z KOF

oraz uporządkowania całego procesu dostaw w obsłudze miast i miejscowości w KOF.

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

**Tab. 4.1 Działania realizujące Cel 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF**

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.1	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w KOF na pojazdy zero- i niskoemisyjne	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy zeroemisyjne (elektryczne i wodorowe),</li> <li>■ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy niskoemisyjne (CNG, LNG i napędzane biometanem),</li> <li>■ wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy spalinowe spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin,</li> </ul>	X	

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.2	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury ptz w KOF uwzględniającej zasady projektowania uniwersalnego i wymogi środowiskowe,</li> <li>■ 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,</li> <li>■ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz pasów kolejowych w zakresie infrastruktury ptz,</li> <li>■ wprowadzanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz zielonej architektury na węzłach 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),</li> <li>■ adaptację 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)</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.3	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych JST KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wymiana obecnych flot pojazdów JST KOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi na pojazdy zeroemisyjne lub zakup nowych pojazdów zeroemisyjnych, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych,</li> <li>■ obligatoryjne stosowanie przez JST KOF wymogu posiadania przez podmioty zewnętrzne wykonujące zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z JST KOF, pojazdów zeroemisyjnych co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych,</li> <li>■ wynajem przez JST KOF pojazdów zeroemisyjnych w liczbie pozwalającej spełnić wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych.</li> </ul>	X	
1.4	Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ budowa przez JST KOF ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji ładowania pojazdów wodorowych w nowych lokalizacjach w KOF, szczególnie przy urzędach, na węzłach przesiadkowych i na parkingach P+R,</li> <li>■ zachęcanie i wspieranie oraz współpraca JST KOF (w ramach ich kompetencji) przy budowie nowych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania pojazdów wodorowych w KOF przez partnerów prywatnych, szczególnie przy i na węzłach przesiadkowych oraz na parkingach P+R,</li> <li>■ wyposażanie parkingów B+R w infrastrukturę dla rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych w postaci wyznaczonych, zadaszonych miejsc postojowych i stacji ładowania dla nich,</li> <li>■ rozbudowa przez JST KOF lub zachęcanie i wspieranie partnerów prywatnych przez JST KOF w istniejących lokalizacjach ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych o nowe punkty ładowania,</li> </ul>	X	

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.5	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wprowadzanie zieleni niskiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów,</li> <li>■ 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 ochrona przed wiatrem),</li> <li>■ separowanie poprzez stosowanie zielonych nawierzchni na opaskach rozdzielających obszar pieszy i rowerowy od siebie,</li> <li>■ stosowanie zieleni izolacyjnej oraz nasadzenie drzew w pasie drogowym celem separowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego od ruchu drogowego,</li> </ul>	X	

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.6	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wskazywanie w dokumentach strategicznych JST KOF 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,</li> <li>■ ujmowanie w planie ogólnym gminy, 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),</li> <li>■ zapisywanie mpzp oraz wskazywanie na rysunkach planu (w nawiązaniu do obowiązujących w gminie dokumentów strategicznych i planu ogólnego gminy): kierunków, zasad, standardów i wskaźników urbanistycznych dot. możliwości obejmowania planowanymi zmianami sposobu przeznaczenia określonych obszarów lub ich części oraz wskazanych działek na obszarach nieprzekształconych,</li> <li>■ uwzględnianie w dokumentach strategicznych oraz w planie ogólnym gminy i mpzp, dbałości o przestrzeń i zapisów o rozsądnym planowaniu inwestycji w zakresie mobilności i transportu (niezabudowywanie bez konkretnego uzasadnienia i konieczności otwartych, zielonych przestrzeni),</li> <li>■ rozwój istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz w oparciu o jak najmniejszy stopień ingerencji w obszary zielone,</li> <li>■ planowanie nowej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jak najmniejszego wykorzystania obszarów nieprzekształconych,</li> <li>■ planowanie infrastruktury transportu zbiorowego (szczególnie węzłów przesiadkowych i parkingów P+R) z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.7	Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ opracowanie zasad prowadzenia zintegrowanej polityki parkingowej w KOF, uwzględniającej uwarunkowania i specyfikę różnych obszarów – miejskich i gminnych,</li> <li>■ przyjęcie wspólnych dla wszystkich JST KOF zasad lokalizowania parkingów B+R oraz P+R i K+R w KOF,</li> <li>■ uprządkowanie nielegalnego parkowania w KOF poprzez analizę wykorzystania parkowania na obszarach już przekształconych oraz likwidowanie parkowania na chodnikach i obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych),</li> <li>■ lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych przede wszystkim na obszarach już przekształconych,</li> <li>■ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących SPP w KOF o kolejne ulice oraz tworzenia nowych,</li> </ul>	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

## Działania realizujące Cel 2: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF

Zadaniem spójnego oraz dostępnego systemu transportu zbiorowego na obszarze KOF dla wszystkich jego mieszkańców oraz pozostałych jego użytkowników (w tym szczególnie turystów) jest optymalna obsługa jak największej liczby pasażerów w dojazdach (głównie turystycznych) do KOF oraz w przemieszczaniu się po KOF kolejowymi i autobusowymi liniami ptz oraz rowerem i pieszo. Umożliwić ma to mieszkańcom z każdej miejscowości w KOF sprawny dojazd w ramach podróży obligatoryjnych i turystom w ramach dojazdu do KOF i podróżowaniu po całym jego obszarze, zarówno tych bezpośrednich, jak i tych z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych w podróżach wewnątrzgminnych, międzygminnych oraz z Gmin KOF do Miast KOF.

Dostępny dla każdego z mieszkańców KOF ptz pozwoli na dojazd do szkoły, do pracy, do ośrodków zdrowia oraz w ramach załatwiania spraw administracyjnych. Sprawnie funkcjonujący ptz w KOF dostępny finansowo (z możliwością integracji taryfowo-biletowej ptz w KOF), pozwoli na realizowanie podróży na podstawie jednego biletu (dostępnego także za pomocą dedykowanej aplikacji mobilnej) wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz organizowanymi przez JST KOF oraz innych Organizatorów ptz na obszarze Gmin KOF.

Natomiast ptz zintegrowany z transportem indywidualnym (m.in. w postaci węzłów przesiadkowych i parkingów P+R oraz B+R), pozwoli na zmniejszanie się liczby samochodów w dojazdach do głównych generatorów ruchu

dla mieszkańców oraz do miejsc atrakcji turystycznych dla turystów.

Dodatkowo, rozwój infrastruktury ptz, w tym budowa węzłów przesiadkowych, nowoczesne pojazdy obsługujące kolejowe i autobusowe linie ptz oraz jednolite systemy informacji pasażerskiej ułatwią i jednocześnie usprawnią przemieszczanie się mieszkańców KOF i turystów (z uwzględnieniem także osób ze szczególnymi potrzebami). Efektem tych działań będzie wzrost liczby pasażerów ptz w KOF, co przełoży się także na zmianę udziału podróży samochodem po KOF także na rzecz przemieszczania się połączeniami ptz.



Tab. 4.2 Działania realizujące Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.1	Wypracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym dla całego KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ opracowanie standardu obsługi ptz poprzez wskazanie minimalnej liczby kursów w dni robocze szkolne, dni robocze pozostałe, dni wolne i w święta dla poszczególnych Obszarów Interwencji MPZM dla KOF,</li> <li>■ opracowanie standardu minimalnych gwarantowanych częstotliwości kursowania na trasach linii ptz co najmniej w dni robocze szkolne i dni robocze pozostałe, w podziale na Obszary Interwencji MPZM dla KOF,</li> <li>■ optymalizacja rozkładów jazdy oraz dostosowywanie pojemności taboru do aktualnego popytu na liniach ptz w KOF,</li> <li>■ zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w Gminach KOF obsługi liniami ptz, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz do węzłów przesiadkowych,</li> <li>■ zachęcanie do korzystania z oferty ptz poprzez umożliwianie dogodnych przesiadek, w tym gwarantowanych przesiadek na węzłach przesiadkowych,</li> <li>■ 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,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ podnoszenie funkcjonalności i zwiększanie atrakcyjności ptz, szczególnie w aspekcie czasowym i finansowym, poprzez dostępne rozwiązania infrastruktury drogowej oraz zmiany organizacji ruchu drogowego,</li> <li>■ przyspieszanie czasu przejazdu wybranych linii ptz poprzez możliwość tworzenia połączeń przyspieszonych oraz ekspresowych, z ograniczoną liczbą przystanków usytuowanych tylko w głównych lokalizacjach,</li> <li>■ analiza możliwości zwiększania liczby par pociągów linii lokalnych i regionalnych na wybranych odcinkach tras kolejowych w KOF we współpracy z właściwymi Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego,</li> <li>■ tworzenie porozumień pomiędzy JST KOF a Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych oraz wydłużania istniejących i tworzenia nowych połączeń, także w zakresie możliwości ich dofinansowania z budżetów JST KOF,</li> <li>■ zwiększanie częstotliwości kursowania linii na istniejących połączeniach kolejowych celem wzrostu udziału transportu kolejowego w podróżach po KOF,</li> </ul>	X	X
2.3	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze KOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zwiększanie dostępności do sieci istniejących przystanków autobusowych w KOF poprzez zasadną zmianę ich lokalizacji względem źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej,</li> <li>■ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w KOF poprzez budowę nowych przystanków autobusowych, w tym likwidowanie obszarów zmarginalizowanych w aspekcie dostępności i obsługi ptz w KOF,</li> <li>■ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w KOF przy stacjach i przystankach kolejowych poprzez zmianę ich lokalizacji oraz budowę nowych,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.4	Budowa węzłów przesiadkowych w KOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ analiza zasadności budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w KOF 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),</li> <li>➤ budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych w KOF przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w KOF,</li> </ul>	X	X
2.5	Współpraca JST KOF na rzecz wykorzystania potencjału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ remont peronów na istniejących stacjach i przystankach kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,</li> <li>■ relokacja istniejących stacji i przystanków kolejowych w ramach zwiększanie dostępności do transportu kolejowego w KOF,</li> <li>■ budowa nowych oraz przebudowa lub rozbudowa istniejących stacji i przystanków kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej, z doposażeniem ich w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R,</li> <li>■ doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych w parkingi B+R i K+R oraz w miarę możliwości terenowych także w parkingi P+R,</li> <li>■ rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa istniejących linii kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej w ramach ich wykorzystania do przewozów pasażerskich,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.6	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich Organizatorów ptz w KOF,</li> <li>■ wdrożenie integracji taryfowo-biletowej w KOF jako optymalizacji funkcjonowania ptz do potrzeb określonych grup użytkowników – np. poprzez wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami,</li> <li>■ wdrożenie wspólnego biletu dla autobusowych linii komunikacyjnych Organizatorów ptz w KOF i regionalnych połączeń kolejowych w granicach KOF obsługiwanych przez operatorów kolejowych,</li> <li>■ integracja taryfowo-biletowa operatorów przewozów kolejowych (szczególnie regionalnych) z liniami publicznego transportu zbiorowego w KOF,</li> </ul>	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

### Działania realizujące Cel 3: Rozwój mobilności aktywnej w KOF

Mobilność aktywna realizowana na krótkich dystansach (rozumiana jako przemieszczanie się pieszo, rowerem, rowerami i hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR), stanowi alternatywę dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu pojazdów na obszarze KOF (szczególnie na obszarach zurbanizowanych). Ma ona istotny wpływ także na poprawę ogólnej kondycji oraz stanu zdrowia mieszkańców KOF, a także dla turystów odwiedzających KOF. Dlatego ważne jest promowanie i stworzenie odpowiednich warunków do realizacji podróży po KOF (szczególnie podróży niedalekich), a także tworzenie dedykowanej infrastruktury o odpowiednim przebiegu (dróg dla rowerów i turystycznych tras rowerowych), zapewnienie funkcjonalnego i bezpiecznego dojazdu do przystanków ptz oraz właściwej lokalizacji

węzłów przesiadkowych oraz parkingów B+R, stojaków rowerowych oraz parkingów rowerowych i parkingów dla hulajnog elektrycznych.

Realizowanie przez JST KOF w ramach rozwoju mobilności aktywnej w KOF inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian organizacji ruchu drogowego, pozwoli zarówno na wzrost komfortu przemieszczania się (w tym także na tworzenie przestrzeni przyjaznych pieszym i rowerzystom), jak i wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, w tym poprzez ograniczanie ruchu drogowego.

Wypracowanie oraz wdrażanie planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy i mobilność aktywną przez JST KOF, stanowi kluczowe narzędzie zrównoważonej

mobilności w KOF. Efektem zintegrowanych działań planistycznych wszystkich JST KOF oraz podmiotów zewnętrznych na całym obszarze KOF ma być istotne ograniczenie suburbanizacji oraz likwidowanie związanych z nią problemów transportowych mieszkańców KOF, a przez to także degradacji i chaosu układów urbanistycznych.

Tworzenie obszarów krótkich odległości pozwoli w efekcie na eliminowanie lub minimalizowanie problemów niedostatecznej obsługi ptz, braku dostępu do usług podstawowych, degradacji i chaosu układów urbanistycznych, a także pomoże zredukować podróże na większe odległości oraz podróże własnym samochodem na tych obszarach

Tab. 4.3 Działania realizujące Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.1	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do punktów przesiadkowych oraz do węzłów przesiadkowych,</li> <li>■ systematyczne uzupełnianie w pierwszej kolejności luk w dojazdach do punktów przesiadkowych i węzłów przesiadkowych pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów,</li> </ul>	X	X
3.2	Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów w KOF,</li> <li>■ stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w KOF 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,</li> <li>■ realizacja, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów poza pasem drogowym (w tym na przebiegach przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo),</li> <li>■ poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych oraz likwidowanie barier na istniejących ciągach rowerowych w KOF,</li> </ul>	X	X
3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w KOF, szczególnie na połączeniach międzygminnych,</li> <li>■ wspólna realizacja dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów, celem uzyskanie efektu jak najdłuższych jednolitych ciągów tych tras bez luk w ich przebiegach, na odcinkach przekraczających granicę co najmniej dwóch JST KOF,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.4	Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wyposażanie szkół w KOF w zadane wielostanowiskowe parkingi rowerowe,</li> <li>■ przeprowadzanie cyklicznych akcji i konkursów dotyczących dojazdu do szkół rowerami (np. Rowerowy maj), w ramach których zwycięskie placówki wyposażane będą w zadane, wielostanowiskowe parkingi rowerowe,</li> </ul>	X	X
3.5	Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zapewnianie zgodnych ze standardami (wojewódzkim lub stworzonymi dla obszaru KOF) miejsc do parkowania rowerów oraz UTO i UWR przy punktach handlowych i usługowych oraz budynkach użyteczności publicznej, w tym przy urzędach,</li> <li>■ zapewnienie miejsc do parkowania rowerów, UTO i UWR przy lokalnych celach podróży,</li> <li>■ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR przy instytucjach, atrakcjach turystycznych, ośrodkach zdrowia itp.,</li> <li>■ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR na końcowych przystankach ptz, przy których nie ma parkingów B+R,</li> </ul>	X	
3.6	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych,</li> <li>■ kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu,</li> <li>■ 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),</li> </ul>	X	

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.7	Przemieszczanie się po KOF pojazdami systemów współdzielonych	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ propagowanie wśród mieszkańców KOF przemieszczania się po KOF, zarówno w ramach podróży obligatoryjnych, jak i fakultatywnych, pojazdami systemów współdzielonych – system car-sharing oraz w ramach podróży wspólnych – system car-pooling,</li> <li>■ propagowanie wśród turystów przemieszczania się po KOF pojazdami systemów współdzielonych – system car-sharing,</li> <li>■ zachęcanie oraz wspomaganie, w ramach kompetencji JST KOF, uruchamiania na obszarze KOF systemów pojazdów współdzielonych,</li> </ul>	X	X
3.8	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu strategii rozwoju, planów ogólnych gmin i mpzp	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ koordynacja zapisów w strategiach rozwoju oraz w planach ogólnych gmin JST KOF (co najmniej tych graniczących bezpośrednio ze sobą) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności,</li> <li>■ koordynacja zapisów w mpzp JST KOF (co najmniej graniczących ze sobą), w zakresie rozwoju i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności w KOF</li> </ul>	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*



## Działania realizujące Cel 4: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników

Zgodnie z założeniami Wizji Zero (dążenie do osiągnięcia stanu brd bez ofiar śmiertelnych) oraz wytycznymi *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* (obniżenie w roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych o połowę w porównaniu z rokiem 2019), należy mieć na uwadze konieczność zwiększania poziomu brd przekładającego się na obniżanie liczby wypadków i liczby ofiar śmiertelnych w nich, szczególnie wśród szczególnie zagrożonych uczestników ruchu

drogowego (pieszych i rowerzystów oraz użytkowników hulajnog elektrycznych, UTO i UWR). Dlatego też *JST KOF* powinny zrealizować jak najwięcej możliwych rozwiązań w postaci inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian i wdrażania nowych organizacji ruchu drogowego, których efektem ma być zawsze wzrost poziomu brd na drogach, szczególnie w zakresie spadku liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach.

Uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego poprzez budowę kolejnych obwodnic i obwodnic śródmiejskich, a także likwidowanie nielegalnego parkowania, pozwalają oprócz zwiększania poziomu brd, także na uspokajanie ruchu samochodowego, a przez to na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa w poruszaniu się bez użycia samochodu.

Tab. 4.4 Działania realizujące Cel 4 Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.1	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ audyt stosowanych obecnie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego oraz działających urzędzeń brd pod kątem minimalizowania oraz eliminowania utrudnień dla autobusów obsługujących linie ptz w KOF i wdrażania rozwiązań niwelujących niebezpieczne zachowania innych kierowców,</li> <li>■ opracowanie katalogu standardów projektowania dróg powiatowych i gminnych w KOF uwzględniającego rozwiązania w zakresie podnoszenia poziomu brd oraz minimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i antropogeniczne,</li> <li>■ wprowadzenie jednolitych wytycznych i standardów likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach powiatowych i gminnych w KOF</li> <li>■ budowa nowych i przebudowa istniejących przejazdów kolejowo-drogowych (w tym na przejazdy w drugim poziomie), w ramach realizacji nowych odcinków dróg oraz przebudowy dróg i linii kolejowych,</li> </ul>	X	X
4.2	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ audyt barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w ruchu komunikacyjnym oraz w budynkach użyteczności publicznej i przed nimi,</li> <li>■ obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych JST KOF konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami,</li> <li>■ uwzględnianie w projektach oraz w ramach realizacji inwestycji infrastrukturalnych likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym na drogach powiatowych i gminnych dla osób ze szczególnymi potrzebami,</li> <li>■ optymalizowanie istniejących przebiegów ciągów pieszych w centrach miast i miejscowości w KOF poprzez niwelowanie barier i skracanie tras i czasu przejścia,</li> <li>■ likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym w KOF, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.3	Współpraca JST KOF z zarządcami dróg krajowych i dróg wojewódzkich na rzecz budowy obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zakończenie realizacji docelowego układu dróg ekspresowych w KOF i jego otoczeniu, pozwalających na przełożenie na nie z obszarów zabudowanych KOF całego dalekobieżnego ruchu tranzytowego z podstawowej sieci drogowej obszaru KOF (dróg krajowych i dróg wojewódzkich),</li> <li>■ zakończenie realizacji obwodnic na podstawowej sieci drogowej w KOF (drogi krajowe i wojewódzkie), pozwalające na przeniesienie na nie ruchu tranzytowego i regionalnego z miast i miejscowości nimi objętych,</li> <li>■ jednoczesne, obligatoryjne uspokajanie ruchu wewnątrz obszarów objętych obwodnicami, szczególnie w centrach miast i miejscowości,</li> <li>■ przekierowywanie w całości ruchu tranzytowego, w tym ruchu ciężarowego, na ciągi dróg krajowych i wojewódzkich, szczególnie tych tworzących systemy obwodnicowe,</li> </ul>	X	X
4.4	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ opracowanie jednolitych dla JST KOF wytycznych, zasad i standardów tworzenia stref ruchu uspokojonego,</li> <li>■ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref uspokojonego ruchu w miastach i w miejscowościach w KOF,</li> <li>■ kameralizowanie ulic w centrach miast i miejscowości w KOF w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu,</li> </ul>	X	

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.5	Ograniczanie nielegalnego parkowania w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ analiza zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</li> <li>■ likwidowanie parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych),</li> <li>■ likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (np. słupki, wysokie krawężniki itp.),</li> <li>■ likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych (np. słupków),</li> <li>■ przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczony będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</li> <li>■ zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania oraz jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli,</li> </ul>	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

## Działania realizujące Cel 5: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności

Realizacja oczekiwanych i właściwych w aspekcie zrównoważonej mobilności zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF i turystów oraz prawidłowych decyzji i działań JST KOF i podmiotów współpracujących, wymaga podjęcia nie tylko działań infrastrukturalnych, ale też mających na celu zmianę postaw mieszkańców, turystów oraz urzędników, by mieli on świadomość, że wybory, których dokonają, będą miały wpływ na ich zdrowie,

otoczenie w którym żyją, a także na jakość ich życia.

Wdrażane działania mobilnościowe, wpisujące się we wskazane przez MPZM dla KOF działania wdrażające zrównoważoną mobilność międzygminną w KOF, mogą także wymagać zrozumienia po stronie administracji samorządowej w KOF oraz potrzeby uzyskania dla nich akceptacji i wsparcia społecznego wśród mieszkańców KOF, a także zrozumienia

przez turystów. Jest to możliwe poprzez szeroko zakrojone, cyklicznie prowadzone kampanie informacyjno-promocyjno-edukacyjne zarówno wśród urzędników, jak i różnych grup mieszkańców KOF oraz wśród turystów. Ich zadaniem powinno być przede wszystkim kształtowanie świadomości oraz budowanie prawidłowych nawyków mobilnościowych także już u młodszego pokolenia mieszkańców KOF.

Tab. 4.5 Działania realizujące Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.1	Zwiększanie wśród mieszkańców KOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ zachęcanie przez JST KOF mieszkańców KOF do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w KOF, szczególnie w obszarze ich zamieszkania,</li> <li>■ zachęcanie przez JST KOF organizacji społecznych i pozarządowych oraz aktywistów społecznych do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w KOF,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.2	Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w KOF bez używania samochodu	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ promowanie przez JST KOF przemieszczania się po KOF w ramach krótkich podróży odpowiednio: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR oraz autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym,</li> <li>■ promowanie przez JST KOF ruchu pieszego i rowerowego w Miastach KOF po bezpiecznych i przyjaznych pieszym oraz rowerzystom ciągach komunikacyjnych,</li> <li>■ kształtowanie przez JST KOF prawidłowych i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w różnych grupach wiekowych mieszkańców KOF w ramach przemieszczania się rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO oraz UWR, szczególnie w poruszaniu się po drogach publicznych i drogach zamiejskich,</li> <li>■ promowanie przez JST KOF wśród seniorów przemieszczania się rowerem w ramach krótkich podróży po KOF, umożliwiając przez to dalszy wzrost ich aktywizacji społecznej, zwiększenie aktywności ruchowej i utrzymanie dobrego poziomu zdrowia,</li> </ul>	X	
5.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków i młodzieży szkolnej i studentów	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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 KOF, fakultatywnych i okazjonalnych pieszo oraz innymi środkami transportu niż samochód,</li> <li>■ edukacja, promowanie oraz cyklicznie prowadzone programy zachęcające uczniów i studentów do podróży do szkół i na uczelnie rowerami, rowerami wspomagany elektrycznie, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR,</li> <li>■ prowadzenie przez JST KOF własnych lub ich uczestnictwo w organizowanych przez inne podmioty programach i konkursach dot. zrównoważonej mobilności skierowanych do przedszkolaków, uczniów i studentów w KOF,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	<ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzanie przez JST KOF kampanii edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców KOF, wykazujących wymierne korzyści ekonomiczne, czasowe, zdrowotne, środowiskowe itp., wynikające z częstszego lub stałego realizowania podróży obligatoryjnych autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w KOF zamiast własnym samochodem,</li> <li>przeprowadzanie przez JST KOF kampanii informacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców KOF, dot. korzyści wynikających z realizowania podróży codziennych po KOF transportem zbiorowym,</li> </ul>	X	X
5.5	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu	<ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzanie przez JST KOF 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,</li> <li>przeprowadzanie przez JST KOF 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,</li> </ul>	X	
5.6	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców KOF, dot. korzyści z planowania przestrzennego w KOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność	<ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzanie dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców KOF szkoleń, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w dokumentach strategicznych i planistycznych oraz w mpzp,</li> <li>przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców KOF i interesariuszy KOF, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań i inwestycji mobilnościowych,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.7	Organizowanie dla urzędników JST KOF szkoleń dot. potrzeby podnoszenia poziomu brd infrastruktury transportowej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ przeprowadzanie cyklicznych szkoleń dla urzędników JST KOF dot. konieczności podnoszenia poziomu brd w zakresie infrastruktury transportowej, w tym w aspekcie zmian przepisów i wprowadzania nowych regulacji i rozwiązań,</li> <li>■ prowadzenie szkoleń dla urzędników JST KOF dot. standardów utrzymania urządzeń brd na drogach powiatowych i gminnych, w tym szczególnie na ulicach w miastach i w miejscowościach w KOF,</li> </ul>	X	X
5.8	Organizowanie dla urzędników JST KOF kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników JST KOF dot. korzyści dla mieszkańców KOF oraz środowiska naturalnego, wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżania emisji z transportu w KOF,</li> <li>■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników JST KOF 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,</li> </ul>	X	X
5.9	Organizowanie dla decydentów oraz urzędników JST KOF szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników JST KOF, mających na celu wykazywanie realnych korzyści wynikających ze współpracy pomiędzy JST KOF przy planowaniu zrównoważonej mobilności w KOF w ramach planowanych działań, organizowania i inwestycji,</li> <li>■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla decydentów i urzędników JST KOF dot. realnych korzyści wynikających z wdrażania zrównoważonej mobilności w KOF w ramach wspólnych realizacji działań mobilnościowych,</li> </ul>	X	X

Źródło: Opracowanie własne



## Działania realizujące Cel 6: Zrównoważona turystyka w KOF

Zrównoważona turystyka w KOF polega na wzroście udziału podróżowania po obszarze KOF przede wszystkim pojazdami transportu publicznego oraz rowerem. Efektem jest obniżenie ruchu pojazdów indywidualnych (samochodów osobowych) związanego z turystyką, co wpływa także na spadek emisji liniowej (komunikacyjnej)..

Ze względu na położenie KOF w obszarze o wysokich walorach turystycznych,

krajoznawczych oraz środowiskowych należy realizować kolejne odcinki dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych łączących atrakcje turystyczne w KOF.

Należy zwiększać dostępność do atrakcji turystycznych w KOF poprzez wprowadzanie nowych lub wydłużanie obecnych linii komunikacyjnych, albo także tworzyć linie sezonowe.

W oparciu o dostępne rozwiązania finansowe, organizacyjne i infrastrukturalne, należy tworzyć parkingi dla autobusów turystycznych. Inwestycje na terenach leśnych muszą uwzględniać uwarunkowania przyrodnicze, a ich realizacja musi być prowadzona pod nadzorem przyrodniczym. Infrastruktura transportowa związana z turystyką i rozwojem jej bazy, musi także uwzględniać ograniczanie antropopresji na walory przyrodnicze.

Tab. 4.6 Działania realizujące Cel 6 Zrównoważona turystyka w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 6 Zrównoważona turystyka w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
6.1	Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ utrzymanie funkcjonowania linii autobusowych w wakacje, ferie, dni wolne oraz dni świąteczne na liniach obsługujących miejsca atrakcji turystycznych w KOF,</li> <li>■ realizacja brakujących odcinków dróg dla rowerów oraz tras rowerowych do istotnych atrakcji turystycznych w KOF</li> </ul>	X	X
6.2	Rozwój turystyki rowerowej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ realizacja turystycznych tras rowerowych w KOF o wysokich parametrach w ramach tras regionalnych Dolnośląskiej Cyklostrady,</li> <li>■ tworzenie miejsc odpoczynku dla rowerzystów oraz stacji naprawczych,</li> </ul>	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 6 Zrównoważona turystyka w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
6.3	Informacja o miejscach parkingowych przy atrakcjach turystycznych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>wdrożenie systemu dynamicznej informacji o miejscach parkingowych przy atrakcjach turystycznych w KOF,</li> </ul>	x	X
6.4	System parkingów dla autokarów	<ul style="list-style-type: none"> <li>tworzenie czasowych (krótco terminowych) miejsc postojowych dla autokarów przy atrakcjach turystycznych, umożliwiających tylko dowóz i odwóz turystów,</li> <li>tworzenie stałych miejsc parkingowych dla autokarów poza centrami miast i miejscowości oraz poza obszarem atrakcji turystycznych, umożliwiającym oczekiwanie na odbiór turystów,</li> </ul>	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

## 5. Źródła finansowania

Zrealizowanie działań i inwestycji ujętych w *MPZM dla KOF* wymaga także zapewnienia ich całkowitego sfinansowania. Podstawą ich finansowania oraz także finansowania innych działań i inwestycji, które przyczyniają się do realizacji celów *MPZM dla KOF*, są przede wszystkim budżety własne *JST KOF*. Finansowanie może być także uzupełniane ze środków zewnętrznych na różnym poziomie dofinansowania z dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich (funkcjonujących w obecnej perspektywie finansowej UE 2021-2027), a także z nowych, które mogą powstać w następnej perspektywie finansowej UE po roku 2027 na lata 2028-2035. Kolejnym, dodatkowym źródłem dofinansowania lub finansowania w całości planowanych działań i projektów mogą być także środki podmiotów prywatnych oraz finansowanie w formule PPP.

Do głównych zewnętrznych źródeł finansowania działań i inwestycji w ramach *MPZM dla KOF*, oprócz budżetów własnych *JST KOF*, należą przede wszystkim:

- budżet Województwa Dolnośląskiego,
- budżet Powiatu Kłodzkiego,
- budżety *JST* graniczących z *JST KOF*,
- budżet państwa,
- programy wojewódzkie:
  - Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska na lata 2021-2027<sup>4</sup> (FEDS),
- programy i fundusze europejskie:
  - *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027* (FEnIKS),
  - *Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność*,
  - *Europejska Inicjatywa Miejska (European Urban Initiative)*,
  - *Instrument "Łącząc Europę" w perspektywie 2021-2027* (CEF),
  - *Interreg Czechy-Polska 2021-2027*,
  - *Interreg Europa Środkowa 2021–2027*,

- *Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021–2027*,
- *Interreg Europa 2021–2027*,
- *Horyzont Europa*,
- 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*,
  - *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*,

<sup>4</sup> Program finansowany będzie z 3 funduszy: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR),

Europejski Fundusz Społeczny+ (EFS+) oraz Fundusz Sprawiedliwej Transformacji (FST).

- *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 już istniejących programów, każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi na obszarze KOF mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. GDDKiA, DSDiK i ZDP, jak i też z budżetu państwa, budżetu Województwa Dolnośląskiego, budżetu Powiatu Kłodzkiego i źródeł zewnętrznych, a także w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych JST (w tym *JST KOF*) w formie

udzielenia pomocy rzeczowej lub finansowej danemu JST na wskazane zadanie tego JST (w tym na drogi gminne).

Inwestycje kolejowe w zakresie infrastruktury finansowane są w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców infrastruktury kolejowej na obszarze *KOF* (tj. PKP S.A., PKP PLK sp. o. o. oraz DSDiK). W ramach stosownych porozumień niektóre inwestycje kolejowe (głównie te dotyczące infrastruktury przystankowej i około przystankowej) mogą być także dofinansowane z budżetów *JST KOF* w drodze stosownych porozumień.

Do realizacji działań oraz inwestycji transportowych i drogowych wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych przez *JST KOF*. Na źródła finansowania składają się środki własne oraz środki zewnętrzne. Środki własne, którymi w ramach uchwalanych budżetów dysponują *JST KOF*, pochodzą z dochodów bieżących i majątkowych. Zadania ujęte w ramach wydatków bieżących nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gminy.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych *JST KOF* można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwość pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków unijnych oraz niskoprocentowanych

pożyczek dla miast sprawiają, że *JST KOF* w mniejszym stopniu muszą posiłkować się środkami z emisji własnych obligacji. Głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są obecnie środki pomocowe z UE możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z programu *FENIKS*,
- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląskiego na lata 2021-2027,
- programów *Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg)*,
- pozostałych programów wsparcia.

Trwająca obecnie perspektywa finansowa UE na lata 2021-2027 ustaliła dla Województwa Dolnośląskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 70 % wydatków

kwalfikowalnych<sup>5</sup> dla inwestycji związanych z mobilnością oraz infrastrukturą transportową (przy minimalnym wkładzie własnym w wysokości 30 %). Utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia na obszarze KOF.

Przyjęcie na poziomie europejskim *Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności* uruchomi także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią będą także element finansowania rządowego programu modernizacji kraju *Polski Ład*.

Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa, możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- *Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* (NFOŚiGW),

- *Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* (WFOŚiGW),
- Dolnośląski Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa właściwe ds. transportu, infrastruktury drogowej, rozwoju itp. (np. w ramach *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg*).

Kolejnym możliwym źródłem finansowania inwestycji, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością oraz z infrastrukturą drogową i kolejową, mogą być także środki inwestorów prywatnych (możliwe do pozyskania w ramach projektów *Partnerstwa Publiczno-Prywatnego* (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych). Najpopularniejszą formą takiego finansowania są realizowane przez nich inwestycje mieszkaniowe, handlowe i usługowe

oraz obszary aktywności gospodarczej. Zakres takiego finansowania obejmują: budowę nowej lub przebudowę istniejącej ulicy lub drogi dojazdowej, budowę nowej i przebudowę lub remont istniejących ulic lub dróg wokół inwestycji, budowę lub przebudowę skrzyżowań, budowę chodników, dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych, 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 utrzymania i/lub zarządzania przez Partnerów prywatnych.

---

<sup>5</sup> Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (Wersja SZOP.FEDS.008 – załącznik do uchwały nr 7968/VI/23

Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 19.12.2023 r).

## 6. Priorytety rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej na obszarze MPZM KOF

Żeby cele wskazane w *MPZM dla KOF* zostały osiągnięte, wszystkie *JST KOF* powinny zrealizować do 2030 roku działania ukierunkowane na zrównoważenie mobilności w *KOF*. W Tab. 6.1 przedstawiono działania o wysokim priorytecie realizacyjnym – główne kierunki interwencji w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego.

Dobór działań priorytetowych odpowiada:

- zdiagnozowanym potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców *KOF* i interesariuszy *KOF* (w tym *JST KOF*),
- specyfice *KOF* i poszczególnych *JST KOF*,
- potrzebie zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu pasażerskim w *KOF*,
- potrzebie zwiększenia roli mobilności aktywnej w przemieszczaniu się po *KOF*,
- konieczności integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym w *KOF*,
- działaniom redukującym negatywny wpływ transportu na stan środowiska w *KOF*,
- konieczności zwiększenia dostępności transportu publicznego oraz jego

infrastruktury dla osób o szczególnych potrzebach.

Działania te mogą być wsparte realizacją pozostałych działań wymienionych w Rozdziale 4.2 a także poprzez inne działania zaproponowane samodzielnie przez *JST KOF*, przyczyniające się do zrównoważenia mobilności na obszarze *KOF*. Stanowią one zestaw działań fakultatywnych, możliwych do realizacji w perspektywie czasowej do 2030 roku.

W ramach poszczególnych działań możliwe są do realizacji zarówno indywidualne projekty inwestycyjne czy organizacyjne, jak i grupy projektów czy projekty zintegrowane, skupione na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

Dodatkowo, poszczególne *JST KOF* oraz interesariusze mogą podejmować także inne działania niewskazane w *MPZM dla KOF*, z zastrzeżeniem, że będą one przyczyniały się do realizacji co najmniej jednego z jego Celów. Dodatkowo muszą się one przyczyniać do uzyskania założonych w Rozdziale 7 wartości

odpowiednich dla danego działania wskaźników.

*JST KOF* mogą aplikować na swoim obszarze także w ramach działań fakultatywnych do dedykowanych programów oraz o dofinansowanie ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych).

Proponowane wykonanie działań realizujących cele strategiczne *MPZM dla KOF* wskazuje na kolejność budującą logikę zmiany, tj. działania analityczne, przygotowawcze, realizację i uzupełniające je działania promocyjno-edukacyjne. Przyjęto, że w pierwszej kolejności do roku 2027 powinny zostać zrealizowane wszystkie obligatoryjne działania przygotowawcze niezbędne do realizacji inwestycji, w tym działania organizacyjne, analizy wykonalności projektów inwestycyjnych oraz ich standardy wykonawcze. Pozostałe działania fakultatywne, dodatkowe oraz ciągłe mogą być zrealizowane zarówno do roku 2027, jak i w dalszej perspektywie.

Do 2030 roku zakładana jest realizacja wszystkich mniejszych działań obligatoryjnych oraz jak największej liczby pozostałych

obligatoryjnych działań większych lub trudniejszych, z zastrzeżeniem, że ze względu na złożoność lub wielkość danej inwestycji,

szczególnie infrastrukturalnej, dopuszcza się jej zakończenie po roku 2030.

Corocznie, przez cały okres realizacji *MPZM dla KOF*, powinny być realizowane przez *JST KOF*

działania związane z edukacją, szkoleniami i marketingiem społecznym wśród mieszkańców *KOF*, w tym wśród młodzieży szkolnej oraz wśród turystów.

**Tab. 6.1 Działania priorytetowe dla rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF**

Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
Cel 1. Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	1.2	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w KOF	X	X
	1.4	Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w KOF	X	
	1.5	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	X	
Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze KOF	X	X
	2.3	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze KOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	X	X
	2.4	Budowa węzłów przesiadkowych w KOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	X	X
Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	3.1	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	X	X
	3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w KOF	X	X

Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
	3.6	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	X	
	3.8	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu strategii rozwoju, planów ogólnych gmin i mpzp	X	X
Cel 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	4.1	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	X	X
	4.2	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	X	X
	4.4	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	X	
Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	5.1	Zwiększanie wśród mieszkańców KOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w KOF	X	X
	5.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków i młodzieży szkolnej i studentów	X	X
	5.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	X	X
	5.9	Organizowanie dla decydentów oraz urzędników JST KOF szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w KOF	X	X
Cel 6	6.1	Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w KOF	X	X





Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
Zrównoważona turystyka w KOF	6.2	Rozwój turystyki rowerowej w KOF	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

## 7. Monitoring

Dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF szczególnie istotne jest cykliczne monitorowanie postępów realizacji *MPZM dla KOF*. Poprzez monitorowanie badany będzie stopień zaspokajania potrzeb mieszkańców KOF w zakresie zrównoważonej mobilności. Efektem będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych celów realizowane są właściwie oraz czy wdrażanie *MPZM dla KOF* postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Poszczególne *JST KOF* będą odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących skierowane do nich postanowienia *MPZM dla KOF*.

Ze względu na zróżnicowanie obszarów w KOF nie wszystkie wskaźniki będą monitorowane na wszystkich *Obszarach Interwencji MPZM dla KOF*. W Tab. 7.1 zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji *Celów MPZM dla KOF* (wskazanych w Rozdziale 4.1) wraz z oczekiwanym trendem oraz wskazaniem, którego *Obszaru Interwencji MPZM dla KOF* dotyczą.

Monitoring wskaźników realizacji celów *MPZM dla KOF* powinien być realizowany cyklicznie, co trzy lata:

- pierwsze badanie powinno nastąpić w 2025 roku – raporty za 2024 rok,
- kolejne w roku 2028 – za rok 2027, będący także horyzontem realizacji *obecnej perspektywy finansowej UE na lata 2021-2027*,
- ostatni cykl monitorowania w 2031 roku – raporty za 2030 rok, jako podsumowanie całego cyklu realizacji *MPZM dla KOF*.

Ocena postępów w zakresie celów *MPZM dla KOF* będzie dokonywana w zakresie wykazania zgodności wartości wobec przyjętego kierunku trendu.

Zakłada się, że wszystkie cele powinny zostać osiągnięte do końca 2030 roku. W przypadku, kiedy wartości wskaźników realizacji *MPZM dla KOF* wskazywać będą na brak postępu w realizacji celów strategicznych i działań, należy odpowiednio: albo wzmocnić ich poziom realizacyjny albo zaktualizować *MPZM dla KOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania.

W ramach prezentowania monitorowania realizacji *MPZM dla KOF*, można organizować (co najmniej w ramach trzech ww. okresów monitoringu *MPZM dla KOF*) spotkania konsultacyjne z mieszkańcami KOF, celem przedstawienia im stopnia realizacji działań *MPZM dla KOF* oraz poznania ich stanowiska (np. stopnia zadowolenia, oczekiwań, zmiany kierunków, itp.).


Tab. 7.1 Wskaźniki realizacji MPZM dla KOF

Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
Cel 1. Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat KOF	1	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	
	2	udział nowych inwestycji transportowych w KOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	
	3.1	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Miast KOF	%	
	3.2	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Gmin KOF	%	
Cel 2. Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	4	udział sołectw objętych samorządowym autobusowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny	%	
	5	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w KOF	szt.	
	6	liczba parkingów P+R w KOF	szt.	
Cel 3. Rozwój mobilności aktywnej w KOF	7	długość dróg dla rowerów w KOF	km	



Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
	8	udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów	%	
	9	liczba parkingów B+R w KOF	szt.	
Cel 4. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	10	długość ulic w strefach uspokojonego ruchu w Miastach KOF	km	
	11	liczba Stref Płatnego Parkowania w KOF	szt.	
Cel 5. Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	12	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w KOF	szt.	
	13	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w KOF	szt.	
	14	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST KOF	szt.	
	15	udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w KOF	%	



Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
Cel 6. Zrównoważona turystyka w KOF	16	długość turystycznych tras rowerowych w KOF	km	

Źródło: Opracowanie własne

Opis wskaźników realizacji MPZM dla KOF przedstawia się następująco:

#### Wskaźnik nr 1

##### Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych

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

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 70 % parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych.

Źródło danych: dane JST KOF.

#### Wskaźnik nr 2

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

Liczba nowych inwestycji transportowych w KOF, 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 KOF wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: dane JST KOF, zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

#### Grupa wskaźników nr 3

##### Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST KOF

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

- pojazdów JST KOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla JST KOF zadania związane



z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *JST KOF*, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych, w podziale na wskaźniki liczone dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych *KOF*:

- **wskaźnik nr 3.1** udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Miast KOF*,
- **wskaźnik nr 3.2** udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Gmin KOF*.

Wskaźnik prezentowany procentowo jako udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych wobec całkowitej liczby pojazdów we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *JST KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 4**

**Udział sołectw objętych samorządowym autobusowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny**

Udział sołectw w *KOF* przez które przebiega w dzień roboczy szkolny co najmniej jedna regularna autobusowa linia ptz użyteczności publicznej, wobec wszystkich sołectw w *KOF*.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 90 % sołectw w *KOF* jest obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane *JST KOF* pełniących funkcję Organizatora ptz oraz dane od Organizatorów ptz w *KOF*.

#### **Wskaźnik nr 5**

**Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w KOF**

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 *KOF* zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 4 zintegrowane węzły przesiadkowe w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 6**

**Liczba parkingów P+R w KOF**

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze *KOF*, 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. 20 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 7**

**Długość dróg dla rowerów w KOF**

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

Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).



Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 140 km dróg dla rowerów w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF* oraz zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

#### Wskaźnik nr 8

##### 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 *KOF*.

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

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### Wskaźnik nr 9

##### Liczba parkingów B+R w *KOF*

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze *KOF*, 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. 30 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### Wskaźnik nr 10

##### Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w *Miastach KOF*

Długość ulic w *Miastach KOF*, 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. 95 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *Miastach*.

Źródło danych: dane *Miast KOF*.

#### Wskaźnik nr 11

##### Liczba Stref Płatnego Parkowania w *KOF*

Liczba funkcjonujących w *KOF* Stref Płatnego Parkowania. Do liczby kolejnych nowych SPP, nie wlicza się rozszerzenia istniejącej SPP.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą SPP, np. 7 SPP funkcjonujących w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

#### Wskaźnik nr 12

##### Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w *KOF*

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

Działania dotyczą m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz) pomiędzy *JST KOF* oraz pomiędzy *JST KOF* a innymi Organizatorami ptz w *KOF* (np. Województwo Dolnośląskie, Powiat Kłodzki, powiaty i gminy spoza *KOF*, organizatorzy przewozów kolejowych).



Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań na obszarze *KOF*.

Źródło danych: *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 13**

##### **Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w *KOF***

Liczba wszystkich przyjętych przez *JST KOF* oraz przez *JST KOF* i Województwo Dolnośląskie, wspólnych dla całego obszaru *KOF* (lub co najmniej dla dwóch *JST KOF*), działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, dot. integracji międzygminnych oraz wojewódzkich sieci tras rowerowych w *KOF* (np. zachowanie ciągłości tras rowerowych na styku gmin i powiatów, trasy Dolnośląskiej Cyklostrady).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich działań na obszarze *KOF* dot. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów dla rowerów, kontrapasów rowerowych oraz turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).

Źródło danych: *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 14**

##### **Liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez *JST KOF***

Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*, 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 *JST KOF*.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 6 kampanii informacyjno-edukacyjnych w *KOF* w danym roku.

Źródło danych: dane *JST KOF*

#### **Wskaźnik nr 15**

##### **Udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w *KOF***

Liczba wszystkich szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych (gminnych oraz powiatowych) zaangażowanych w działania

promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*, wobec liczby wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych na obszarze *KOF*.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, (gminnych i powiatowych) funkcjonujących w *KOF*. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 85 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością międzygminną w *KOF*.

Źródło danych: *JST KOF*.

#### **Wskaźnik nr 16**

##### **Długość turystycznych tras rowerowych w *KOF***

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

Do wskaźnika nie zalicza się dróg dla rowerów (tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 340 km tras rowerowych w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.







## 8. Spis rysunków

Rys. 1.1 Gminy Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego .....	6
Rys. 3.1 Obszary Interwencji MPZM dla KOF .....	14

## 9. Spis tabel

Tab. 2.1 Kluczowe czynniki analizy SWOT – mocne i słabe strony mobilności w KOF .....	11
Tab. 2.2 Kluczowe czynniki analizy SWOT – szanse i zagrożenia mobilności w KOF .....	12
Tab. 3.1 Przydział JST KOF do Obszarów Interwencji MPZM dla KOF .....	13
Tab. 4.1 Działania realizujące Cel 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF .....	18
Tab. 4.2 Działania realizujące Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF .....	25
Tab. 4.3 Działania realizujące Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF .....	30
Tab. 4.4 Działania realizujące Cel 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników .....	34
Tab. 4.5 Działania realizujące Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności .....	37
Tab. 4.6 Działania realizujące Cel 6 Zrównoważona turystyka w KOF .....	41
Tab. 6.1 Działania priorytetowe dla rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF .....	47
Tab. 7.2 Wskaźniki realizacji MPZM dla KOF .....	51

