LGOF W RUCHU

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 - elementy

TRAKO
PROJEKTY TRANSPORTOWE

Centrum Wsparcia Doradczego
ZWIĄZEK MIAST POLSKICH
FUNDACJA FUNDUSZ WSPÓŁPRACY
Fundusze Europejskie Pomoc Techniczna
Rzeczpospolita Polska
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
Unia Europejska Fundusz Spójności

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

Wrocław – Warszawa – Legnica, marzec 2023 r.

SPIS TREŚCI

1 Wstęp 7
2 Analiza SWOT 10
3 Obszary Interwencji 12
4 Wizja, cele i działania 14
4.1 Wizja 14
4.2 Cele strategiczne 15
4.3 Działania 16
4.3.1 Działania realizujące Cel Strategiczny 1: poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego 18
4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF 21
4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat 23
4.3.4 Działania realizujące Cel Strategiczny 4: zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników 26
4.3.5 Działania realizujące Cel Strategiczny 5: zintegrowana polityka transportowa LGOF 28
4.3.6 Działania realizujące Cel Strategiczny 6: społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności 33
4.4 Projekty zintegrowane dot. mobilności miejskiej w Strategii ZIT LGOF 37
5 Źródła finansowania 41
6 Monitoring 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

CPK: Centralny Port Komunikacyjny

Czwórmiasto LGOF: ośrodki wiodące (rdzenie) policentrycznego legnicko-głogowskiego obszaru funkcjonalnego: Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice

Diagnoza LGOF: Raport Diagnostyczno-Strategiczny Sytuacji Mobilnościowej w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym stanowiący część diagnostyczną SUMP LGOF

Diagnoza ZIT LGOF: Diagnoza obszaru realizacji ZIT LGOF wraz z analizą problemów i potrzeb rozwojowych, stanowiąca część diagnostyczną *Strategii ZIT LGOF*

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 wspomaganiem 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 wspomaganiem elektrycznym, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR

DG: droga gminna

DK: droga krajowa

DMC: dopuszczalna masa całkowita pojazdu

DP: droga powiatowa

DSDiK: Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

DW: droga wojewódzka

GDDKiA: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu

FRPA: Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

Gmina LGOF: gmina wchodząca w skład LGOF

GPR: Generalny Pomiar Ruchu

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

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

JST: jednostka samorządu terytorialnego

JST LGOF: wszystkie samorządy (miasta, gminy i powiaty) tworzące LGOF

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.

LGOF: Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny

LK: linia kolejowa

MaaS: (*mobility-as-a-service*) idea odchodzenia od posiadania przez każdego mieszkańca, na własność środków transportu (głównie samochodu) na rzecz korzystania ze wszystkich dostępnych w okolicy środków transportu – dostępnych z poziomu jednej, wspólnej aplikacji optymalnie dobierającej trasę, środek transportu (jeden lub więcej) oraz łączną cenę podróży, na podstawie ofert wielu Organizatorów ptz, operatorów ptz i przewoźników prywatnych oraz taksówek, rowerów miejskich i innych operatorów systemów pojazdów współdzielonych

Miasta LGOF: 11 miast w obszarze LGOF (Legnica, Chojnów, Głogów, Lubin, Chocianów, Góra, Polkowice, Prochowice, Przemków, Ścinawa i Wąsosz)

m.p.: miejsca parkingowe lub miejsca postojowe

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Obszary Interwencji SUMP LGOF: obszary funkcjonalne w LGOF 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 LGOF: *JST w LGOF*, 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

regionalne linie, transport, bilet itp.: ogół zagadnień dotyczących linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze LGOF, łączących co najmniej dwa JST w LGOF

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

Powiat LGOF: powiat wchodzący w skład LGOF: głogowski, górowski, legnicki, polkowicki i lubiński

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)

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

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

PZPWD: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

SDRR: średni dobowy ruch roczny

SPP: strefa płatnego parkowania

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

SULP: (*Sustainable Urban Logistics Plan*) plan strategiczny mający na celu zrównoważone zaspokajanie potrzeb ludzi i przedsiębiorstw w zakresie mobilności towarowej, stanowiący wsparcie dla JST w programowaniu i zarządzaniu przepływami towarów w miastach oraz na ich obszarach funkcjonalnych, wykorzystując metodykę i wytyczne opracowane dla SUMP, z którym powinien być on zintegrowany

SUMI: (*Sustainable Urban Mobility Indicators*) wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dla SUMP służących do określania mocnych i słabych stron systemów mobilności oraz do skupiania się na obszarach wymagających poprawy

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

SUMP LGOF: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 – elementy

Strategia ZIT LGOF: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027

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

trasa rowerowa: 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

TOD: (*transit-oriented development*) rozwój struktur zurbanizowanych zorientowany na transport publiczny – element planowania przestrzennego i urbanistycznego

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 znajdującego się na tym pojeździe

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

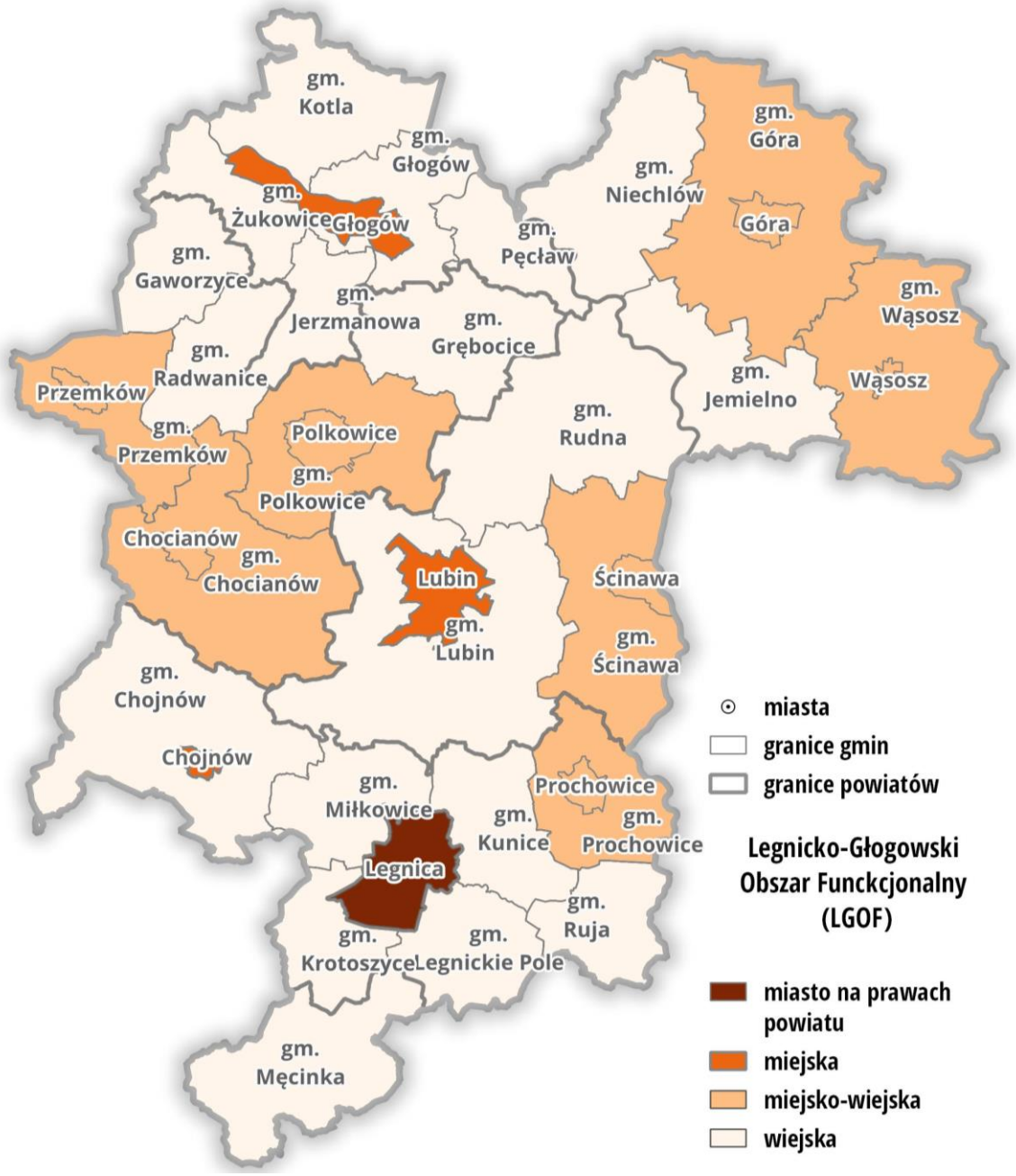
ZDP: zarząd dróg powiatowych

ZDM: Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy

1 WSTĘP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 - elementy (*SUMP LGOF*) jest planem działań mającym na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po *LGOF,* nadal zdominowanym przez podróżowanie samochodami, skierowanych do wszystkich 35 jednostek samorządu terytorialnego *Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego* (*JST LGOF*), tj. do **30 *Gmin LGOF*** (Rys. 1.1):

- **4 gmin miejskich**: Legnica, Chojnów, Głogów i Lubin,
- **7 gmin miejsko-wiejskich**: Chocianów, Góra, Polkowice, Prochowice, Przemków, Ścinawa i Wąsosz,
- **19 gmin wiejskich**: Chojnów, Gaworzyce, Głogów, Grębocice, Jemielno, Jerzmanowa, Kotla, Krotoszyce, Kunice, Legnickie Pole, Lubin, Męcinka, Miłkowice, Niechlów, Pęcław, Radwanice, Rudna, Ruja i Żukowice,



Rys. 1.1 Gminy tworzące LGOF

Źródło: opracowanie własne

oraz do **5 *Powiatów LGOF***:

- Powiat Głogowski, Powiat Górowski, Powiat Legnicki, Powiat Polkowicki i Powiat Lubiński (Rys. 1.2).

Rys. 1.2 Powiaty tworzące LGOF

Źródło: opracowanie własne

Do prac nad *SUMP LGOF* wykorzystano m.in. *Raport Diagnostyczno-Strategiczny Sytuacji Mobilnościowej w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym*, wyniki badań zachowań oraz oczekiwań mieszkańców *LGOF* dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze *LGOF*, a także wyniki wywiadów z kluczowymi interesariuszami *SUMP LGOF*. Wyraźnie wskazały one na konieczność zmniejszenia nazbyt wysokiego udziału samochodów w poruszaniu się po całym LGOF oraz w dojazdach z miejscowości

Gmin LGOF do *Miast LGOF*, w tym do 4 głównych miast w LGOF (Legnicy, Głogowa, Lubina i Polkowic) i tym samym potrzebę:

- poprawy spójności i zwiększenia dostępności do linii autobusowych i kolejowych ptz w LGOF,
- poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wszystkich jego uczestników,
- ograniczenia negatywnego wpływu transportu drogowego na klimat i środowisko naturalne,
- skierowania zapisów w planowaniu przestrzennym w LGOF na transport zbiorowy i mobilność aktywną mieszkańców LGOF,
- stworzenia struktur we wszystkich *JST LGOF* wspierających rozwój zrównoważonej mobilności,
- pozyskania społecznej akceptacji dla wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności w LGOF.

W celu zapewnienia mieszkańcom wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca zamieszkania należy zminimalizować uciążliwości odtransportowe, jak i liczbę koniecznych do zrealizowania podróży, poza tymi związanymi z realizacją podstawowych potrzeb w pobliżu swojego miejsca zamieszkania. Wszystko to można osiągnąć m.in. poprzez lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania, zagęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej, w tym w ramach idei TOD (właściwe planowanie przestrzenne) oraz umożliwienie dotarcia do nich rowerem lub pieszo, a do dalej zlokalizowanych miejsc - atrakcyjnym transportem zbiorowym.

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

2 ANALIZA SWOT

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

W *SUMP LGOF* ujęte zostały najbardziej istotne elementy analizy SWOT z *Diagnozy LGOF* dla zrównoważonej mobilności na całym obszarze LGOF, które wskazano w formie pięciu kluczowych czynników SWOT w podziale na kluczowe: mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia, które w sposób istotny określają stan obecny, potrzeby oraz możliwości dalszego rozwoju zrównoważonej mobilności w LGOF.

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

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

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

Kluczowe mocne strony mobilności w LGOF	Kluczowe słabe strony mobilności w LGOF
Spadek liczby wypadków drogowych w LGOF oraz liczby rannych w nich w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2017 – widoczny trend spadkowy.	Niski poziom lub wręcz brak zapisów traktujących o zrównoważonej mobilności w dokumentach strategicznych *Gmin LGOF – suikzp* oraz *JST LGOF* – strategiach rozwoju.
Obsługa 16 *Gmin LGOF* pasażerskim transportem kolejowym – wzrastająca corocznie liczba pasażerów oraz funkcjonowanie dwóch biletów zintegrowanych z pociągami KD.	Jeszcze aż 7 *Gmin LGOF* bez obsługi autobusowym ptz o charakterze użyteczności publicznej oraz 14 *Gmin LGOF* bez obsługi transportem kolejowym.
Organizowanie na obszarze 23 z 30 *Gmin LGOF* autobusowego samorządowego publicznego transportu zbiorowego przez 9 *Gmin LGOF* i 5 powiatów (w tym 3 *Powiaty LGOF*) oraz funkcjonowanie bezpłatnych linii organizowanych przez 4 *JST LGOF*.	Brak dedykowanych parkingów przesiadkowych na linie ptz (węzłów przesiadkowych) w postaci parkingów P+R dla samochodów oraz parkingów B+R dla rowerów.
Wysoki udział gruntów komunalnych w powierzchni ogółem, umożliwiający *JST LGOF* realizację zadań związanych także ze zrównoważoną mobilnością miejską (możliwe też bez konieczności wykupu gruntów), co najmniej w zakresie wynikającym z *SUMP LGOF*.	Utrzymujący się w LGOF w latach 2017-2021 trend wzrostu wartości wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w LGOF.
Ustalenie przebiegów najważniejszych tras rowerowych w obwiązujących dokumentach szczebla wojewódzkiego (*Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego – Dolnośląska Cyklostrada*) i lokalnego (*Koncepcja Miedziowego Szlaku Rowerowego*) oraz rozpoczęcie realizacji pierwszych planowanych odcinków tras rowerowych	Brak spójnej i wystarczająco rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w miastach (brak infrastruktury w ogóle lub niewystarczająca ich liczba, luki w przebiegach, występujące przeważnie poza miastami), skutkujące brakiem możliwości zwiększania mobilności aktywnej mieszkańców LGOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.

Źródło: opracowanie własne

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

Kluczowe szanse mobilności w LGOF	Kluczowe zagrożenia mobilności w LGOF
Kontynuacja uspokajania ruchu w miastach i miejscowościach w LGOF, w tym także w tych już posiadających obwodnice poprzez wdrażanie stref ruchu uspokojonego i zmian w organizacji ruchu drogowego oraz w infrastrukturze drogowej.	Spowolnienie gospodarcze wynikające z epidemii COVID-19 oraz dynamicznie zmieniającej się światowej oraz krajowej sytuacji społeczno-gospodarczej.
Zwiększanie priorytetu w ruchu dla pieszych i rowerzystów poprzez zmiany w organizacji ruchu drogowego oraz zmiany w infrastrukturze transportowej, w tym w obszarach centralnych miast i miejscowości w LGOF.	Niskie pokrycie *mpzp* obszarów *Gmin LGOF*, skutkujące dalszym rozwojem suburbanizacji i wzrostem jej negatywnego odziaływania na mobilność mieszkańców LGOF oraz na postępujący spadek dostępności do linii ptz i usług podstawowych.
Planowane uruchomienie Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego łączącej główne ośrodki społeczno-gospodarcze LGOF oraz planowane przywracanie ruchu pasażerskiego i budowa nowych odcinków linii kolejowych.	Brak koordynacji w zakresie planowania przestrzennego w *Gminach LGOF* skutkujące nierównomiernym i niespójnym rozwojem przestrzennym LGOF oraz zróżnicowanym tempem i jakością zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin w LGOF.
Stworzenie i realizowanie przez wszystkie *JST LGOF* wspólnej polityki gospodarczej i planistycznej w LGOF, w tym w zakresie zrównoważonej mobilności w LGOF.	Brak systemowych rozwiązań gwarantujących tworzenie i rozwój ptz na liniach międzygminnych i powiatowo-gminnych w komunikacji autobusowej (w tym brak umów wieloletnich na dofinansowanie z FRPA).
Zacieśnienie współpracy w ramach LGOF i wspólne realizowanie przez *JST LGOF* inwestycji lokalnych i ponadlokalnych.	Dalszy wzrost kosztów eksploatacyjnych świadczenia przewozów w ptz, skutkujący brakiem możliwości tworzenia nowych linii lub zwiększania częstotliwości kursowania w związku z ograniczeniami finansowymi JST.

Źródło: opracowanie własne

3 OBSZARY INTERWENCJI

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

- położenie najistotniejszych, czterech współistniejących *Miast LGOF* (Legnicy, Głogowa, Lubina i Polkowic), wpisujących się w ideę czwórmiasta (*Czwórmiasto LGOF*), posiadających cechę rdzenia obszaru LGOF, a przez to stanowiących o policentrycznej wizji rozwoju LGOF jako konurbacji,
- konieczność integracji transportu publicznego opartej na połączeniach kolejowych Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego, która umożliwi traktowanie czwórmiasta jako konurbacji,
- rozwój *Gmin LGOF* położonych bezpośrednio przy *Miastach LGOF* tworzących czwórmiasto[1], w aspekcie wzrostu liczby ludności w latach 2000-2021,
- rozwój najbliższych do obszaru jw. *Gmin LGOF* z co najmniej 8 % wzrostem liczby mieszkańców, wskazującym na silną suburbanizację stref podmiejskich,
- funkcję lokalną pozostałych *Miast LGOF* oraz otaczające je obszary wiejskie.

Powyższe wytyczne oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju mobilności w LGOF zostaną wykorzystane do opracowania wizji i celów strategicznych „*Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 - elementy*".

Natomiast na podstawie możliwych działań i kierunków dalszego rozwoju zostaną wypracowane konkretne projekty i działania, które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w całym LGOF.

Ze względu na różnorodność obszaru LGOF, przede wszystkim wynikającą z infrastruktury i połączeń zarówno drogowych, jak i linii ptz (autobusowych i kolejowych) w *JST LGOF*, wskazuje się na potrzebę podziału LGOF na strefy funkcjonalne:

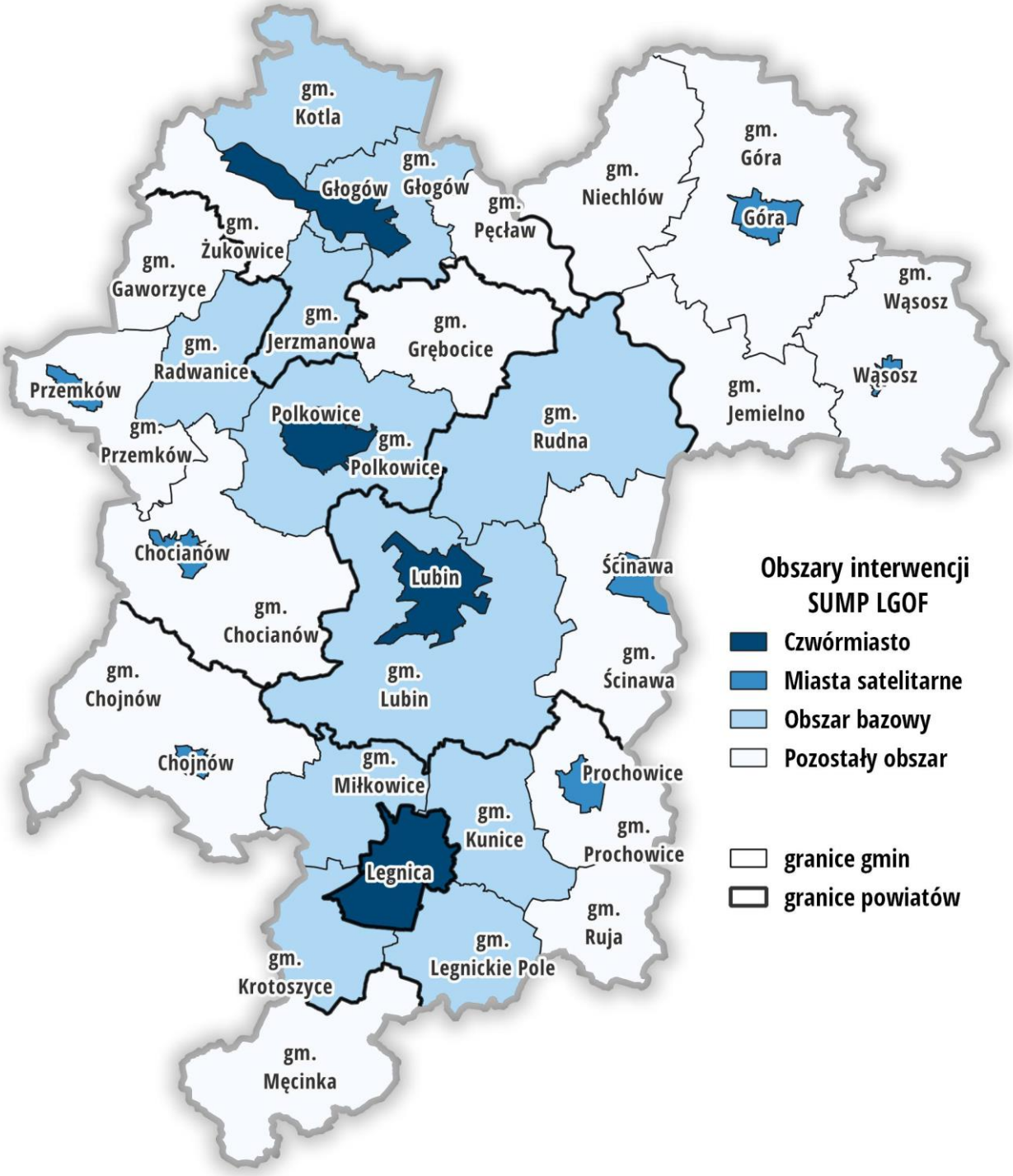
- **Czwórmiasto LGOF** – ośrodki wiodące (rdzenie) policentrycznego Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego: Legnica, Lubin, Polkowice i Głogów,
- **Miasta satelitarne LGOF** – pozostałe 7 *Miast LGOF* (tj. Chocianów, Chojnów, Góra, Prochowice, Przemków, Ścinawa, Wąsosz), pełniące istotne funkcje lokalne względem gmin wokół nich,
- **Obszar bazowy LGOF** – obszar gmin ze wzrostem liczby mieszkańców położony wokół *Czwórmiasta LGOF* (tj. gminy: Głogów, Jerzmanowa, Kotla, Kunice, Krotoszyce, Legnickie Pole, Lubin, Miłkowice, obszar wiejski Gminy Polkowice, Radwanice, Rudna),
- **Pozostały obszar LGOF** – pozostałe 15 *Gmin LGOF* z wyłączeniem *Miast satelitarnych LGOF* (tj. gminy: Chocianów, Chojnów, Gaworzyce, Grębocice, Góra, Jemielno, Męcinka, Niechlów, Pęcław, Prochowice, Przemków, Ruja, Ścinawa, Wąsosz, Żukowice).

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

[1] Oraz obszaru wiejskiego w Gminie Polkowice.

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

Na poniższym rysunku przedstawione zostały proponowane *Obszary Interwencji SUMP LGOF* na tle *Miast LGOF*, *Gmin LGOF* i *Powiatów LGOF*.



Rys. 3.1 Obszary Interwencji SUMP LGOF

Źródło: opracowanie własne

4 WIZJA, CELE I DZIAŁANIA

4.1 WIZJA

Zgodnie z definicją wizja rozwoju jest kluczowym elementem strategii danej gminy. Stanowi ona wizję przyszłości, którą chce osiągnąć gmina w określonym czasie oraz zawiera zwykle długoterminowe cele i aspiracje, które gmina chce osiągnąć, uwzględniając zarówno jej mocne strony, jak i szanse rozwoju.

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

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

Wizja rozwoju Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego, wskazana w *Strategii ZIT LGOF*[2], brzmi następująco: „*Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny w 2027 roku rozwija się w oparciu o policentryczny model rozwojowy, a przeprowadzona interwencja ograniczyła nierówności rozwojowe i wzmocniła powiązania społeczno-gospodarcze pomiędzy poszczególnymi samorządami*".

Natomiast wizja rozwoju Województwa Dolnośląskiego w roku 2030[3] to „*Region równomiernego rozwoju – region bez istotnych społecznych i gospodarczych dysproporcji, region wewnętrznie spójny, region wyrównanych rozwojowych szans*".

Wpisując się w powyższe, wizja rozwoju mobilności Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego brzmi następująco:

„Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny w 2030 roku cechuje się zrównoważoną mobilnością, która sprzyja przepływowi ludzi i towarów, minimalizując jednocześnie negatywny wpływ na środowisko naturalne. Obszar ten rozwija się w oparciu o różnorodne sposoby przemieszczania się, obejmujące korzystanie z transportu publicznego, rowerów, hulajnóg, pieszych przemieszczeń oraz samochodów zero- i niskoemisyjnych."

Zapewnienie zrównoważonej mobilności na obszarze funkcjonalnym zostanie osiągnięte poprzez realizację inwestycji w infrastrukturę transportową, które zachęcają 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 transportu ekologicznego.

[2] *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027* (projekt, wersja z marca 2023 roku).
[3] Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030.

4.2 CELE STRATEGICZNE

Wyartykułowana wizja rozwoju mobilności w LGOF ma szansę ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2030 (co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych) oraz horyzontalnie, w roku 2040 (w zakresie działań dużych i złożonych).

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

- konkretne („***S**pecific*"),
- mierzalne („***M**easurable*"),
- osiągalne („***A**ttainable*"),
- istotne („***R**elevant*"),
- określone w czasie („***T**ime-based*").

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

Rys. 4.1 Schemat warstwy strategicznej SUMP LGOF

Źródło: Opracowanie własne

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

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

- analiza stanu transportu i wnioski z *Diagnozy LGOF*,
- wskazania samorządowców LGOF wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach *Diagnozy LGOF* na potrzeby niniejszego *SUMP LGOF*, indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębionych,
- wyniki badań realizowanych w ramach *Diagnozy LGOF* dot. zachowań i oczekiwań mieszkańców LGOF, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze LGOF.

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *SUMP LGOF* przyjęto następujące cele strategiczne:

- **Cel Strategiczny nr 1: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego**
- **Cel Strategiczny nr 2: Rozwój mobilności aktywnej w LGOF**
- **Cel Strategiczny nr 3: Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat**
- **Cel Strategiczny nr 4: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników**
- **Cel Strategiczny nr 5: Zintegrowana polityka transportowa LGOF**
- **Cel Strategiczny nr 6: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności**

Kluczowym zamierzeniem *SUMP LGOF* jest realizacja każdego z sześciu ww. Celów Strategicznych, co powinno przyczynić się zarówno do zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, jak i do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie odpowiedniego zakresu działań. Wynikają one z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców LGOF 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 LGOF.

4.3 DZIAŁANIA

Osiągnięcie wskazanych w *SUMP LGOF* celów strategicznych oraz urzeczywistnienie wizji *SUMP LGOF*, wymaga zrealizowania przez *JST LGOF* szeregu działań ukierunkowanych na zrównoważenie mobilności w *LGOF*. Stanowią one zestawy działań możliwych do realizacji w perspektywie czasowej do 2030 roku oraz w horyzoncie do roku 2040.

W ramach każdego z celów strategicznych wskazane zostały specyficzne działania do wykonania przez *JST LGOF* przynależne do poszczególnych *Obszarów Interwencji SUMP LGOF* (Tab. 4.1). Dobór tych działań odpowiada również zdiagnozowanym potrzebom oraz specyfice *LGOF*, a także przeanalizowanym w *Diagnozie LGOF* potrzebom i oczekiwaniom różnych grup interesariuszy i mieszkańców *LGOF*. Działania umożliwiają zarówno realizację indywidualnych projektów inwestycyjnych oraz organizacyjnych, jak i całych grup projektów czy projektów zintegrowanych, skoncentrowanych na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

Dodatkowo mogą być one wsparte realizacją innych, zaproponowanych samodzielnie przez *JST LGOF* lub wraz z interesariuszami działań niewskazanych w *SUMP LGOF*, pod warunkiem, że przyczyniać się one będą do realizacji celów strategicznych *SUMP LGOF* i do zrównoważenia mobilności w *LGOF*. Ich realizacja musi się przekładać także na uzyskanie założonych w Rozdziale 6 *SUMP LGOF* wskaźników.

Tab. 4.1 Przydział JST LGOF do Obszarów Interwencji SUMP LGOF

JST LGOF	Obszary Interwencji SUMP LGOF			
	Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
Legnica	X			
Chojnów		X		
Głogów	X			
Lubin	X			
Chocianów		X		
Gmina Chocianów				X
Góra		X		
Gmina Góra				X
Polkowice	X			
Gmina Polkowice			X	
Prochowice		X		
Gmina Prochowice				X
Przemków		X		
Gmina Przemków				X
Ścinawa		X		
Gmina Ścinawa				X
Wąsosz		X		
Gmina Chojnów				X
Gmina Gaworzyce				X
Gmina Głogów			X	
Gmina Grębocice				X
Gmina Jemielno				X
Gmina Jerzmanowa			X	
Gmina Kotla			X	
Gmina Krotoszyce			X	
Gmina Kunice			X	
Gmina Legnickie Pole			X	
Gmina Lubin			X	
Gmina Męcinka				X
Gmina Miłkowice			X	
Gmina Niechlów				X
Gmina Pęcław				X
Gmina Radwanice			X	
Gmina Rudna			X	
Gmina Ruja				X
Gmina Wąsosz				X
Gmina Żukowice				X
Powiat Głogowski	X		X	X
Powiat Górowski		X		X
Powiat Legnicki		X	X	X
Powiat Lubiński	X	X	X	X
Powiat Polkowicki	X	X	X	X

Założeniem *SUMP LGOF* 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 LGOF*) do celowości jego wdrożenia, jak i pozyskanie jak największej liczby jego przyszłych użytkowników (mieszkańców LGOF).

W poniższych rozdziałach 4.3.1- 4.3.6 wskazano działania wpisujące się w poszczególne *Cele Strategiczne SUMP LGOF*. Każde z nich zostało oznaczone symbolem „X", jako obligatoryjne do realizacji na wybranych *Obszarach Interwencji SUMP LGOF (tj.* do zrealizowania przez *JST LGOF* do tych obszarów przydzielonych). Dla *Powiatów LGOF* są działania do realizacji na terenie gmin do poszczególnych obszarów interwencji przynależnych.

Brak oznaczenia symbolem „X" danego Obszaru Interwencji oznacza, że dane działanie nie jest na tym obszarze konieczne do wykonania (jest działaniem fakultatywnym), ale jego realizacja pozytywnie przyczyniłaby się do osiągnięcia zamierzeń *SUMP* LGOF. Działanie fakultatywne może zostać zrealizowane przez *JST LGOF* na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań obligatoryjnych. *JST LGOF* mogą aplikować na swoim obszarze także w ramach działań fakultatywnych do dedykowanych programów oraz o dofinasowanie ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych).

Proponowane wykonanie działań realizujących cele strategiczne *SUMP LGOF* wskazuje na kolejność budującą logikę zmiany, tj. działania analityczne, przygotowawcze, realizację i uzupełniające je działania promocyjno-edukacyjne. Przyjęto, że w pierwszej kolejności do roku 2030 zostaną zrealizowane działania ujęte w *Strategii ZIT LGOF* oraz 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 2030, jak i w perspektywie roku 2040.

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 w perspektywie do roku 2040.

Do 2040 roku planuje się spełnić wszystkie pozostałe zamierzenia inwestycyjne, w tym te wskazane w działaniach fakultatywnych.

Corocznie, przez cały okres realizacji *SUMP LGOF,* powinny być realizowane przez *JST LGOF* działania związane z edukacją, szkoleniami i marketingiem społecznym wśród mieszkańców LGOF, w tym wśród młodzieży szkolnej.

W rozdziale 4.4 opisano projekty zintegrowane dotyczące mobilności miejskiej w *LGOF* ujęte w *Strategii ZIT LGOF*, które wpisują się w działania realizujące cele strategiczne *SUMP LGOF*.

4.3.1 Działania realizujące Cel Strategiczny 1: poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego

Zadaniem spójnego oraz dostępnego systemu transportu zbiorowego na obszarze LGOF dla wszystkich jego mieszkańców oraz pozostałych jego użytkowników jest optymalna obsługa jak największej liczby pasażerów w przemieszczaniu się po LGOF kolejowymi i autobusowymi liniami ptz oraz rowerem i pieszo. Umożliwić ma im to sprawny dojazd w ramach podróży obligatoryjnych, zarówno tych bezpośrednich, jak i tych z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych oraz punktów przesiadkowych w podróżach wewnątrzgminnych, międzygminnych oraz z *Gmin LGOF* do *Miast LGOF* oraz do miast *Czwórmiasta LGOF*.

Dostępny finansowo dla każdego z mieszkańców LGOF ptz, w oparciu o integrację taryfowo-biletową ptz w LGOF, pozwoli na realizowanie podróży na podstawie jednego biletu (dostępnego także za pomocą dedykowanej aplikacji .

mobilnej) wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz organizowanymi przez *JST LGOF* oraz innych Organizatorów ptz na obszarze *Gmin LGOF*.

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

Tab. 4.2 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 1 w perspektywie czasowej do 2030 roku***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 1 poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
1.1	Wypracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym dla całego LGOF	➢ 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 SUMP LGOF*, ➢ 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 SUMP LGOF*, ➢ optymalizacja rozkładów jazdy oraz dostosowywanie pojemności taboru do aktualnego popytu na liniach ptz w LGOF, ➢ zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w *Gminach LGOF* obsługi liniami ptz, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz do węzłów przesiadkowych, ➢ zachęcanie do korzystania z oferty ptz poprzez umożliwianie dogodnych przesiadek, w tym gwarantowanych przesiadek na węzłach przesiadkowych, ➢ zwiększenie poziomu skomunikowania linii ptz, w tym autobusowych linii ptz różnych Organizatorów ptz oraz skorelowanie rozkładów jazdy linii autobusowych z liniami kolejowymi na stacjach i przystankach kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych,	X	X	X	X
1.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze LGOF	➢ podnoszenie funkcjonalności i zwiększanie atrakcyjności ptz, szczególnie w aspekcie czasowym i finansowym, poprzez dostępne rozwiązania infrastruktury drogowej oraz zmiany organizacji ruchu drogowego (m.in. pasy ruchu dla autobusów), ➢ optymalizacja przejazdu autobusowych linii ptz w oparciu o rozwiązania telematyczne (m.in. ITS), w tym rozwój systemów zarządzania ruchem, uwzględniających główny priorytet w ruchu dla pojazdów ptz, ➢ przyspieszanie czasu przejazdu wybranych linii ptz poprzez możliwość tworzenia połączeń przyspieszonych oraz ekspresowych, z ograniczoną liczbą przystanków usytuowanych tylko w głównych lokalizacjach, ➢ analiza możliwości zwiększania liczby par pociągów linii lokalnych i regionalnych na wybranych odcinkach tras kolejowych w LGOF we współpracy z właściwymi Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego, ➢ tworzenie porozumień pomiędzy *JST LGOF* 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 LGOF*, ➢ zwiększanie udziału transportu kolejowego w podróżach po LGOF poprzez zwiększanie liczby połączeń kolejowych o nowe linie oraz nowe kierunki, ➢ zwiększanie częstotliwości kursowania linii na istniejących połączeniach kolejowych celem wzrostu udziału transportu kolejowego w podróżach po LGOF,	X	X	X	X

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 1 poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
1.3	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze LGOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	➢ zwiększanie dostępności do sieci istniejących przystanków autobusowych w *Gminach LGOF* poprzez zasadną zmianę ich lokalizacji względem źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej, ➢ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w *Gminach LGOF* poprzez budowę nowych przystanków autobusowych, w tym likwidowanie obszarów zmarginalizowanych w aspekcie dostępności i obsługi ptz w LGOF, ➢ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w *Gminach LGOF* przy stacjach i przystankach kolejowych poprzez zmianę ich lokalizacji oraz budowę nowych,		X	X	X
1.4	Opracowanie zasad lokalizowania i minimalnego wyposażenia różnych kategorii węzłów przesiadkowych w LGOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	➢ opracowanie zasad lokalizowania węzłów przesiadkowych dla poszczególnych *Obszarów Interwencji SUMP LGOF* w oparciu o ich przyjętą kategoryzację, ➢ opracowanie kategorii węzłów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględniających minimalne wyposażenie w infrastrukturę ptz, informację pasażerską i inne funkcje, w podziale na *Obszary Interwencji SUMP LGOF*, ➢ analiza zasadności budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w *Gminach LGOF* oraz punktów przesiadkowych w LGOF 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), ➢ 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),	X	X	X	X
1.5	Budowa węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w LGOF	➢ budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych w LGOF przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w *Gminach LGOF*, ➢ budowa punktów przesiadkowych w *Gminach LGOF*, integrujących linie ptz różnych Organizatorów ptz w LGOF oraz linie komercyjne, a także transport indywidualny,	X	X	X	X
1.6	Współpraca *JST LGOF* przy uruchomianiu Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego	➢ budowa przez zarządców infrastruktury kolejowej i uruchomienie przez kolejowych Organizatorów ptz Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego, stanowiącej podstawowy środek dojazdu transportem publicznym z obszaru LGOF do Czwórmiasta, ➢ współpraca *JST LGOF* z zarządcami infrastruktury kolejowej, kolejowymi Organizatorami ptz i Operatorami kolejowymi oraz możliwość współfinansowania przez nie realizacji Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego, ➢ włączenie planowanej Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego w zintegrowany system transportu publicznego w LGOF,	X	X	X	X
1.7	Współpraca *JST LGOF* na rzecz wykorzystania potencjału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w LGOF	➢ remont peronów na istniejących stacjach i przystankach kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego, ➢ relokacja istniejących stacji i przystanków kolejowych w ramach zwiększanie dostępności do transportu kolejowego w LGOF, ➢ 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, ➢ doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych w parkingi B+R i K+R oraz w miarę możliwości terenowych także w parkingi P+R, ➢ rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa istniejących linii kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej w ramach ich wykorzystania do przewozów pasażerskich, ➢ reaktywowanie przez kolejowych Organizatorów ptz przewozów pasażerskich na istniejących liniach kolejowych o zawieszonym ruchu pasażerskim, ➢ budowa przez zarządców infrastruktury kolejowej nowych linii kolejowych, do ich wykorzystania dla przewozów pasażerskich,	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.3 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 1 w horyzoncie do roku 2040***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 1 poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
1.8	Umożliwienie zaplanowania podróży po całym LGOF za pomocą jednej aplikacji mobilnej	➢ uruchomienie jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS), w celu ułatwienia pasażerom w jednym miejscu m.in.: zaplanowania podróży, zakupu biletów, sprawdzenia godzin odjazdu z wybranego przystanku transportu zbiorowego oraz obecnej pozycji pojazdu na wirtualnej mapie obszaru LGOF, ➢ uruchomienie w ramach zintegrowanej aplikacji funkcji planera podróży integrującego różne rodzaje transportu (publiczny transport zbiorowy, transport kolejowy, zbiorowy transport prywatny, systemy transportu współdzielonego), pozwalającej na przygotowanie całej trasy podróży z podziałem na dostępne rodzaje środków transportu i określeniem ceny za całą podróż,	X	X	X	X
1.9	Zintegrowanie systemów opłat za parkowanie z biletami komunikacji publicznej na obszarze LGOF	➢ analiza możliwości bezpłatnego parkowania na parkingach P+R dla osób posiadających: bilet dobowy, bilet okresowy lub kartę dedykowaną komunikacji publicznej w LGOF, ➢ analiza możliwości podróżowania liniami ptz w LGOF na podstawie biletu parkingowego za postój samochodu na parkingach P+R oraz w SPP funkcjonujących w *Gminach LGOF*, ➢ analiza możliwości i zasadności podnoszenia opłat za postój w SPP lub w ich poszczególnych podstrefach wraz z wprowadzanymi podwyżkami cen biletów ptz, tak by opłata za postój przez godzinę nie była niższa niż koszt dwóch biletów jednorazowych za podróż tam i z powrotem,	X	X	X	
1.10	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze LGOF	➢ analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich Organizatorów ptz w LGOF, ➢ wdrożenie integracji taryfowo-biletowej w LGOF jako optymalizacji funkcjonowania ptz do potrzeb określonych grup użytkowników – np. poprzez wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami, ➢ wdrożenie wspólnego biletu dla autobusowych linii komunikacyjnych Organizatorów ptz w LGOF i regionalnych połączeń kolejowych w granicach LGOF obsługiwanych przez operatorów kolejowych, ➢ integracja taryfowo-biletowa operatorów przewozów kolejowych (szczególnie regionalnych) z liniami publicznego transportu zbiorowego w LGOF, ➢ analiza możliwości integracji taryfowo-biletowej z liniami komercyjnymi operatorów prywatnych, szczególnie na tych obszarach *Gmin LGOF*, które są wykluczone komunikacyjnie w aspekcie obsługi transportem samorządowym,	X	X	X	
1.11	Stosowanie jednolitych standardów informacji pasażerskiej w LGOF w oparciu o projektowanie uniwersalne	➢ stworzenie standardów wyposażania autobusowych i kolejowych przystanków ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, ➢ stworzenie standardów wyposażania pojazdów ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, ➢ wdrożenie standardów informacji pasażerskiej na autobusowych i kolejowych przystankach ptz oraz w pojazdach ptz, ➢ wprowadzenie jednolitej w całym LGOF informacji pasażerskiej na portalach internetowych i dedykowanych aplikacjach mobilnych oraz w ramach e-informacji na przystankach ptz i w pojazdach ptz, ➢ wyposażanie wszystkich węzłów przesiadkowych w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, ➢ wyposażanie wybranych pętli autobusowych oraz istotnych autobusowych i kolejowych przystanków ptz w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,	X	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF

Mobilność aktywna (rozumiana jako przemieszczanie się pieszo, rowerem, rowerami i hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR) realizowana na krótkich dystansach stanowi alternatywę dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu pojazdów na obszarach zurbanizowanych LGOF. Wpływa ona także na poprawę ogólnej kondycji oraz stanu zdrowia mieszkańców LGOF. Dlatego ważne jest promowanie i stworzenie odpowiednich warunków do realizacji podróży po LGOF (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 hulajnóg elektrycznych.

Realizowanie przez *JST LGOF* w ramach rozwoju mobilności aktywnej w LGOF 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).

Priorytet w realizacji infrastruktury pieszej oraz rowerowej (w tym szczególnie dróg dla rowerów) powinien być wdrażany w pierwszej kolejności w granicach obszaru planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (w ramach idei TOD), zobrazowanym dla LGOF na Rys. 4.2. Obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w LGOF.

Tab. 4.4 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 2 w perspektywie czasowej do 2030 roku***

Nr Działania	**Działanie Celu Strategicznego nr 2** rozwój mobilności aktywnej w LGOF	**Opis działania**	**Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF**			
			Czwórmiasto LGOF	**Miasta satelitarne LGOF**	**Obszar bazowy LGOF**	**Pozostały obszar LGOF**
2.1	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	➢ realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do punktów przesiadkowych oraz do węzłów przesiadkowych, ➢ 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,	X	X	X	
2.2	Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze LGOF	➢ realizacja tras rowerowych w LGOF o wysokich parametrach w ramach Dolnośląskiej Cyklostrady oraz Miedziowego Szlaku Rowerowego, ➢ budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów w LGOF, ➢ stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w LGOF dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych i rowerów w ramach budowy nowych oraz remontu, przebudowy i rozbudowy istniejących tras, w ramach inwestycji drogowych lub inwestycji dedykowanych, ➢ realizacja, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów poza pasem drogowym (w tym na przebiegach przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo), ➢ poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych oraz likwidowanie barier na istniejących ciągach rowerowych w LGOF,	X	X	X	X
2.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w LGOF	➢ systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w LGOF, szczególnie na połączeniach międzygminnych, ➢ 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 LGOF*,	X	X	X	X
2.4	Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w LGOF	➢ wyposażanie szkół w LGOF w zadaszone wielostanowiskowe parkingi rowerowe, ➢ przeprowadzanie cyklicznych akcji i konkursów dotyczących dojazdu do szkół rowerami (np. Rowerowy maj), w ramach których zwycięskie placówki wyposażane będą w zadaszone, wielostanowiskowe parkingi rowerowe,		X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.5 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 2 w horyzoncie do roku 2040***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 2 rozwój mobilności aktywnej w LGOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
2.5	Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w LGOF	➢ zapewnianie zgodnych ze standardami (wojewódzkim lub stworzonymi dla obszaru LGOF) miejsc do parkowania rowerów oraz UTO i UWR przy punktach handlowych i usługowych oraz budynkach użyteczności publicznej, w tym przy urzędach, ➢ zapewnienie miejsc do parkowania rowerów, UTO i UWR przy lokalnych celach podróży, ➢ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR przy instytucjach, atrakcjach turystycznych, ośrodkach zdrowia itp., ➢ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR na końcowych przystankach ptz oraz w punktach przesiadkowych, przy których nie ma parkingów B+R, ➢ budowa przez *JST LGOF* wielostanowiskowych, zadaszonych i zamykanych publicznych garaży rowerowych lub dofinansowanie ich budowy przez *JST LGOF*,	X	X	X	
2.6	Współpraca JST LGOF ze spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi w zakresie budowy parkingów rowerowych	➢ analiza możliwości dofinasowania (oraz pozyskania na ten cel środków) przez *JST LGOF* budowy garaży rowerowych przez spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe na ich terenach,	X	X		
2.7	Porządkowanie i przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym, w tym na obszarach centralnych miast i miejscowości w LGOF	➢ ograniczanie ruchu pojazdów oraz ich parkowania w centrach miast i miejscowości w LGOF, ➢ likwidowanie i uniemożliwianie parkowania pojazdów na chodnikach, celem przywrócenia pieszym całej szerokości chodnika lub w przypadkach szczególnych uzyskania minimalnej wymaganej przepisami szerokości dla ruchu pieszego, ➢ poszerzanie istniejących chodników w centrach miast i miejscowości oraz w miejscach atrakcji turystycznych i rekreacyjnych, z możliwością zawężania pasów ruchu na ulicach, także w ramach wprowadzania ruchu jednokierunkowego dla samochodów, ➢ opracowanie standardów planowania przestrzeni oraz katalogu rozwiązań dla infrastruktury, dedykowanych osobom ze szczególnymi potrzebami,	X	X	X	
2.8	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	➢ ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych, ➢ kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, ➢ kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (np. tworzenie ulic typu woonerf oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego),	X	X		

Źródło: Opracowanie własne

4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat

W ramach zrównoważonej mobilności w LGOF bardzo ważne są działania bezpośrednio wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu komunikacyjnego). Rozwój ptz w LGOF ma na celu także zmniejszanie udziału podróży samochodem po LGOF oraz zwiększanie udziału pojazdów kolejowych i autobusów zero- i niskoemisyjnych w obsłudze ptz w LGOF.

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

Wszystkie inwestycje infrastrukturalne w LGOF 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 LGOF.

Tab. 4.6 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 3 w perspektywie czasowej do 2030 roku***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
3.1	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w LGOF na zero- i niskoemisyjny	➢ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy zeroemisyjne (elektryczne i wodorowe), ➢ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy niskoemisyjne (CNG, LNG i napędzane biometanem), ➢ wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy spalinowe spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin, ➢ współpraca z kolejowymi Organizatorami ptz w zakresie zakupu nowego lub wymiany obecnego taboru kolejowego obsługującego przewozy pasażerskie na obszarze LGOF, na pojazdy zero- i niskoemisyjne, tj.: elektryczne, wodorowe, hybrydowe (spalinowo-elektryczne), CNG, LNG oraz napędzane biometanem,	X	X		
3.2	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania pojazdów ptz, w tym pojazdów zero- i niskoemisyjnych	➢ budowa nowej, rozbudowa oraz przebudowa istniejącej infrastruktury zajezdniowej do obsługi i utrzymania taboru autobusowego, ➢ budowa infrastruktury zajezdniowej oraz terenowej do ładowania autobusów elektrycznych, ➢ budowa infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów wodorowych, ➢ budowa nowej, rozbudowa oraz przebudowa obecnej infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów gazowych i napędzanych biometanem,	X	X		
3.3	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w LGOF	➢ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury ptz w LGOF uwzględniającej zasady projektowania uniwersalnego i wymogi środowiskowe, ➢ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych co najmniej w zakresie infrastruktury ptz, przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego i wymogów środowiskowych, ➢ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz pasów kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➢ wprowadzanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz zielonej architektury na węzłach przesiadkowych, w punktach przesiadkowych, na przystankach ptz (w tym na stacjach i przystankach kolejowych) i na parkingach P+R oraz B+R (m.in. elementy nawierzchni i zadaszeń, zieleń niska i wysoka, retencja wód opadowych),	X	X		
3.4	Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej	➢ opracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➢ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz budowy i rewitalizacji linii kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ➢ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, przebudowy i remontu infrastruktury dedykowanej ptz (np. przystanków komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych).	X	X		

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
3.5	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych *JST LGOF*	➢ wymiana obecnych flot pojazdów *JST LGOF* 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, ➢ obligatoryjne stosowanie przez *JST LGOF* wymogu posiadania przez podmioty zewnętrzne wykonujące zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *JST LGOF*, pojazdów zeroemisyjnych co najmniej w liczbie spełniającej wymogi *Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych, ➢ wynajem przez *JST LGOF* pojazdów zeroemisyjnych w liczbie pozwalającej spełnić wymogi *Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych.	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.7 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 3 w horyzoncie do roku 2040***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
3.6	Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych przy węzłach przesiadkowych	➢ budowa przez *JST LGOF* ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji ładowania pojazdów wodorowych w nowych lokalizacjach w LGOF, szczególnie przy urzędach, na węzłach przesiadkowych i na parkingach P+R, ➢ zachęcanie i wspieranie oraz współpraca *JST LGOF* (w ramach ich kompetencji) przy budowie nowych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania pojazdów wodorowych w LGOF przez partnerów prywatnych, szczególnie przy i na węzłach przesiadkowych oraz na parkingach P+R, ➢ wyposażanie parkingów B+R w infrastrukturę dla rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych w postaci wyznaczonych, zadaszonych miejsc postojowych i stacji ładowania dla nich, ➢ rozbudowa przez *JST LGOF* lub zachęcanie i wspieranie partnerów prywatnych przez *JST LGOF* w istniejących lokalizacjach ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych o nowe punkty ładowania,	X	X	X	
3.7	Rozwój systemów pojazdów współdzielonych do realizowania podróży w *Gminach LGOF* i pomiędzy nimi	➢ analiza zasadności zwolnienia samochodów systemów car-sharing (z preferencją dla pojazdów zeroemisyjnych) z opłat za postój w SPP w LGOF celem zachęcenia do korzystania z jednego pojazdu przez wielu kierowców, zamiast z własnych samochodów, ➢ analiza zasadności i możliwości włączenia funkcjonujących w LGOF systemów rowerów współdzielonych w system taryfowo-biletowy ptz w LGOF w postaci biletu elektronicznego, ➢ uzupełnienie planera podróży w LGOF możliwością sprawdzenia obecnej pozycji pojazdów systemów współdzielonych na wirtualnej mapie oraz ich rezerwacji, ➢ tworzenie przez *JST LGOF* w ramach ich kompetencji realizacyjnych oraz wspieranie przez nie tworzenia przez podmioty prywatne hubów mobilności przy węzłach przesiadkowych, celem oferty wszystkich dostępnych pojazdów systemów współdzielonych (wdrożenie w LGOF idei MaaS), ➢ zachęcanie przez *JST LGOF* w ramach ich kompetencji do tworzenia hubów mobilności oferujących dostęp do różnego rodzaju systemów pojazdów współdzielonych (m.in. samochody, rowery, elektryczne: samochody, rowery, hulajnogi) przy dużych generatorach ruchu, głównie o funkcjach biurowych, produkcyjnych oraz wielofunkcyjnych, promowanie ich oraz ułatwianie ich budowy (realizowanie m.in. idei MaaS), ➢ propagowanie długoterminowego wynajmu pojazdów elektrycznych, w tym rowerów elektrycznych, w ramach kompetencji *JST LGOF*,	X	X		

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
3.8	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	➢ wprowadzanie zieleni niskiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, ➢ wprowadzanie zieleni wysokiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, celem zwiększenia komfortu przemieszczania się pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR (m.in. poprzez zapewnienie cienia w słoneczne i upalne dni oraz ochrona przed wiatrem), ➢ separowanie poprzez stosowanie zielonych nawierzchni na opaskach rozdzielających obszar pieszy i rowerowy od siebie, ➢ stosowanie zieleni izolacyjnej oraz nasadzanie drzew w pasie drogowym celem separowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego od ruchu drogowego,	X	X		
3.9	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	➢ wskazywanie w dokumentach strategicznych *JST LGOF* sposobu kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy poprzez: obejmowanie planowanymi funkcjami w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz przez konieczność zakazywania lub ograniczania do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych, ➢ ujmowanie w *suikzp,* 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), ➢ zapisywanie *mpzp* oraz wskazywanie na rysunkach planu (w nawiązaniu do obwiązujących w gminie dokumentów strategicznych i *suikzp*): kierunków, zasad, standardów i wskaźników urbanistycznych dot. możliwości obejmowania planowanymi zmianami sposobu przeznaczenia określonych obszarów lub ich części oraz wskazanych działek na obszarach nieprzekształconych, ➢ uwzględnianie w dokumentach strategicznych oraz w *suikzp* 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), ➢ rozwój istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz w oparciu o jak najmniejszy stopień ingerencji w obszary zielone, ➢ planowanie nowej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jak najmniejszego wykorzystania obszarów nieprzekształconych, ➢ planowanie infrastruktury transportu zbiorowego (szczególnie węzłów przesiadkowych i parkingów P+R) z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych,	X	X	X	X
3.10	Stworzenie w LGOF systemu monitorowania emisji z transportu	➢ opracowanie i wdrożenie jednego dla całego obszaru LGOF systemu monitorowania poziomu emisji z transportu, pozwalającego na cykliczne obserwacje zarówno stacjonarne, jak i za pomocą urządzeń mobilnych, ➢ opracowanie i wdrożenie jednolitych dla wszystkich *JST LGOF* zasad wykorzystywania monitorowania stanu emisji z transportu na całym obszarze LGOF do audytów i innych działań związanych z ograniczaniem oraz minimalizowaniem emisji z transportu,	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

4.3.4 Działania realizujące Cel Strategiczny 4: zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników

Zgodnie z założeniami Wizji Zero oraz wytycznymi *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, 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 hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR), należy dążyć do obniżania ich liczby. Dlatego też *JST LGOF* 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 pozwala, oprócz zwiększania poziomu brd, także na uspokajanie ruchu samochodowego, a przez to na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa w poruszaniu się bez użycia samochodu.

Tab. 4.8 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 4 w perspektywie czasowej do 2030 roku***

Nr Działania	**Działanie Celu Strategicznego nr 4** zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	**Opis działania**	**Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF**			
			Czwórmiasto LGOF	**Miasta satelitarne LGOF**	**Obszar bazowy LGOF**	**Pozostały obszar LGOF**
4.1	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych	➢ audyt stosowanych obecnie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego oraz działających urządzeń brd pod kątem minimalizowania oraz eliminowania utrudnień dla autobusów obsługujących linie ptz w LGOF i wdrażania rozwiązań niwelujących niebezpieczne zachowania innych kierowców, ➢ opracowanie katalogu standardów projektowania dróg powiatowych i gminnych w LGOF uwzględniającego rozwiązania w zakresie podnoszenia poziomu brd oraz minimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i antropogeniczne, ➢ wprowadzenie jednolitych wytycznych i standardów likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach gminnych i powiatowych w LGOF ➢ budowa nowych i przebudowa istniejących przejazdów kolejowo-drogowych na przejazdy w drugim poziomie przez linie kolejowe, w ramach realizacji nowych odcinków dróg i linii kolejowych oraz przebudowy dróg i linii kolejowych,	X	X	X	X
4.2	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	➢ audyt barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w ruchu komunikacyjnym oraz w budynkach użyteczności publicznej i przed nimi, ➢ obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych *JST LGOF* konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami, ➢ uwzględnianie w projektach oraz w ramach realizacji inwestycji infrastrukturalnych likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym na drogach powiatowych i gminnych dla osób ze szczególnymi potrzebami, ➢ optymalizowanie istniejących przebiegów ciągów pieszych w centrach miast i miejscowości w LGOF poprzez niwelowanie barier i skracanie tras i czasu przejścia, ➢ likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym w LGOF, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym,	X	X	X	
4.3	Współpraca *JST LGOF* 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	➢ zakończenie realizacji docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T w LGOF i jego otoczeniu, pozwalających na przełożenie na nie z obszarów zabudowanych LGOF całego dalekobieżnego ruchu tranzytowego z podstawowej sieci drogowej obszaru LGOF (dróg krajowych i dróg wojewódzkich), ➢ zakończenie realizacji obwodnic na podstawowej sieci drogowej w LGOF (drogi krajowe i wojewódzkie), pozwalające na przeniesienie na nie ruchu tranzytowego i regionalnego z miast i miejscowości nimi objętych, ➢ jednoczesne, obligatoryjne uspokajanie ruchu wewnątrz obszarów objętych obwodnicami, szczególnie w centrach miast i miejscowości oraz ograniczenie w miastach ruchu pojazdów w międzydzielnicowych przejazdach tranzytowych przez te obszary, ➢ przekierowywanie w całości ruchu tranzytowego, w tym ruchu ciężarowego, na ciągi dróg krajowych i wojewódzkich, szczególnie tych tworzących systemy obwodnicowe,	X	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.9 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 4 w horyzoncie do roku 2040***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 4 zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
4.4	Stworzenie wspólnego systemu monitoringu stanu brd na całym obszarze LGOF	➢ opracowanie i wdrożenie wspólnego dla wszystkich *JST LGOF* systemu monitoringu stanu brd, pozwalającego na dokonywanie monitorowania stanu brd z podziałem na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz wykorzystywanie otrzymanych wyników (w tym wyników stanu i audytu brd na drogach krajowych i drogach wojewódzkich) do audytów i innych działań związanych ze zwiększaniem poziomu brd na obszarze LGOF, ➢ opracowanie i wdrożenie jednolitych dla wszystkich *JST LGOF* zasad wykorzystywania wyników monitoringu stanu brd w całym LGOF (w tym wyników stanu i audytu brd na drogach krajowych i drogach wojewódzkich) do audytów i innych działań związanych ze zwiększaniem poziomu brd na obszarze LGOF, ➢ cykliczne przeprowadzanie audytu brd (nie rzadziej niż co 5 lat, w terminach przeprowadzania GPR dla dróg krajowych i wojewódzkich) na drogach powiatowych i gminnych w LGOF, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc niebezpiecznych dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego oraz w zakresie funkcjonowania ptz,	X	X	X	X
4.5	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w LGOF	➢ opracowanie jednolitych dla *JST LGOF*: wytycznych, zasad i standardów tworzenia stref ruchu uspokojonego, ➢ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref uspokojonego ruchu w miastach i w miejscowościach w LGOF, ➢ kameralizowanie ulic w centrach miast i miejscowości w LGOF w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu,	X	X	X	
4.6	Ograniczanie nielegalnego parkowania w LGOF	➢ analiza zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych, ➢ likwidowanie parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), ➢ likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (np. słupki, wysokie krawężniki itp.), ➢ likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych (np. słupków), ➢ przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczany będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu, ➢ zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania oraz jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli,	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

4.3.5 Działania realizujące Cel Strategiczny 5: zintegrowana polityka transportowa LGOF

Wspólne wypracowanie oraz prowadzenie i rozwój spójnej polityki zrównoważonej mobilności przez *JST LGOF* na całym obszarze LGOF stanowi podstawę dla właściwej realizacji działań mobilnościowych wskazanych w *SUMP LGOF* w ramach działań i zadań przypisanych dla poszczególnych obszarów mobilności w LGOF pomiędzy *JST LGOF* oraz pomiędzy nimi a innymi niezbędnymi dla ich realizacji podmiotami i interesariuszami. Dotyczy to w szczególności zintegrowanego planowania przestrzennego, a także procesów planowania i uzgadniania oraz projektowania i realizacji działań związanych z integracją ptz. Jest to kluczowe dla sukcesu podejmowanych przez *JST LGOF* wspólnych inicjatyw ponadlokalnych.

Wypracowanie oraz wdrażanie planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy i mobilność aktywną przez *JST LGOF* stanowi kluczowe narzędzie zrównoważonej mobilności w LGOF. Efektem zintegrowanych działań planistycznych wszystkich *JST LGOF* oraz podmiotów zewnętrznych na całym obszarze LGOF ma być istotne ograniczenie suburbanizacji oraz likwidowanie związanych z nią problemów transportowych mieszkańców LGOF, 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 redukować podróże na większe odległości oraz podróże własnym samochodem na tych obszarach.

Tab. 4.10 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 5 w perspektywie czasowej do 2030 roku***

Nr Działania	**Działanie Celu Strategicznego nr 5** zintegrowana polityka transportowa LGOF	**Opis działania**	**Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF**			
			Czwórmiasto LGOF	**Miasta satelitarne LGOF**	**Obszar bazowy LGOF**	**Pozostały obszar LGOF**
5.1	Koordynacja międzygminna przy opracowywaniu *suikzp* i *mpzp* oraz pomiędzy wszystkimi *JST LGOF* w ramach pozostałych dokumentów strategicznych	➢ koordynacja zapisów w tekstach i na rysunkach *suikzp Miast LGOF* i *Gmin LGOF* (co najmniej tych graniczących ze sobą) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności, ➢ koordynacja zapisów w tekstach oraz na rysunkach *mpzp Miast LGOF* i *Gmin LGOF* (co najmniej graniczących ze sobą), w zakresie rozwoju i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności w LGOF,	X	X	X	X
5.2	Wdrożenie w LGOF wojewódzkich standardów dla infrastruktury rowerowej	➢ stosowanie przez *JST LGOF* wojewódzkich standardów projektowania i realizacji infrastruktury rowerowej przy realizacji nowych i przebudowie istniejących tras rowerowych, ➢ zgodność ze standardami wojewódzkimi przy realizacji tras rowerowych na styku tras Dolnośląskiej Cyklostrady i Miedziowego Szlaku Rowerowego,	X	X	X	X
5.3	Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego w LGOF	➢ opracowanie zasad wprowadzania oraz katalogu możliwości wdrażania ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych na drogach publicznych w LGOF (co najmniej w zakresie dróg powiatowych i gminnych), ➢ analiza zasadności i wdrażanie stałych oraz godzinowych obszarowych stref ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych i pojazdów dostawczych (z wyłączeniem pojazdów zeroemisyjnych) szczególnie na obszarach centralnych i śródmiejskich oraz w centrach miast i miejscowości, ➢ analiza możliwych lokalizacji na obrzeżach miast i miejscowości w LGOF oraz budowa ogólnodostępnych parkingów wielostanowiskowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych (z wyłączeniem obszarów nieprzekształconych), na których mogą one odczekać do czasu umożliwiającego im wjazd do strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego i dostawczego,	X	X	X	

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
5.4	Opracowanie standardów polityki zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze LGOF	➢ stworzenie wytycznych, zaleceń oraz standardów dla prowadzenia jednolitej polityki przestrzennej i zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego w LGOF, ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność na całym obszarze LGOF, ➢ wypracowanie jednolitych wytycznych oraz intensyfikacja współpracy pomiędzy *JST LGOF* na poziomie planistycznym dotycząca wypracowania spójnych rozwiązań w całym LGOF w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego i zintegrowanego transportu zbiorowego w LGOF, ➢ opracowanie katalogu zapisów z zakresu zrównoważonej mobilności obejmujących różne aspekty rozwoju społecznego, gospodarczego i infrastrukturalnego w LGOF, ➢ prowadzenie polityki przestrzennej na obszarze LGOF uwzględniającej także zapisy obowiązującego *PZPWD* dla obszaru funkcjonalnego LGOF, ➢ powołanie zespołów międzysamorządowych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego w LGOF,	X	X	X	X
5.5	Współpraca międzysamorządowa *JST LGOF* przy realizacji projektów transportowych na obszarze LGOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	➢ wypracowanie zasad współpracy pomiędzy wszystkimi *JST LGOF* przy wdrażaniu oraz realizacji działań z zakresu zrównoważonej mobilności na obszarze LGOF, ➢ koordynacja w zakresie wspólnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez *JST LGOF* zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, szczególnie międzygminnych i międzypowiatowych na wspólnych odcinkach oraz na stykach granic administracyjnych, ➢ współpraca *JST LGOF* z Województwem Dolnośląskimi i z zarządcami krajowej oraz wojewódzkiej infrastruktury drogowej i kolejowej, w zakresie realizacji zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością w LGOF, ➢ współpraca *JST LGOF* z partnerami prywatnymi i z organizacjami społecznymi przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań mobilnościowych na obszarze LGOF,	X	X	X	X
5.6	Wypracowanie standardów zapisów w *suikzp* dotyczących przeciwdziałania suburbanizacji oraz niwelowania wykluczenia komunikacyjnego	➢ wypracowanie standardów zapisów w *suikzp* dot. warunków, zasad, możliwości rozwoju obszaru gmin i przeznaczania terenów pod zabudowę mieszkaniową i tereny usługowo-handlowe, ➢ wpisywanie w *suikzp* konieczności przekształcania istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej (szczególnie monofunkcyjnych), w tym zabudowy jednorodzinnej, poprzez uzupełnianie ich o inne funkcje, celem łagodzenia suburbanizacji i niwelowania jej negatywnych skutków poprzez likwidowanie monofunkcyjności przestrzennej tych obszarów i oddalanie tych funkcji od miejsc zamieszkania, ➢ wpisywanie w *suikzp* konieczności zagęszczanie zabudowy mieszkaniowej w rejonach już obsługiwanych liniami ptz oraz ograniczanie nowej zabudowy mieszkaniowej na obszarach pozbawionych obsługi liniami ptz, celem niedopuszczania do powstawania wykluczenia komunikacyjnego mieszańców LGOF,	X	X	X	X
5.7	Uwzględnianie w *mpzp* zapisów *suikzp* dot. niwelowania wykluczenia komunikacyjnego oraz tworzenia „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych”	➢ wypracowanie w *mpzp* jednolitych warunków, zasad, możliwości i kolejności zabudowy obszarów przeznaczonych pod inwestycje, w tym szczególnie pod nową zabudowę mieszkaniową, ➢ rozwój obszarów zurbanizowanych, szczególnie mieszkaniowych, głównie w ramach uzupełniania luk w istniejącej zabudowie, ➢ przeciwdziałanie suburbanizacji w ramach rozwoju obszarów zurbanizowanych poprzez lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w *mpzp* w pierwszej kolejności przy stacjach i przystankach kolejowych, węzłach przesiadkowych oraz istniejących autobusowych przystankach ptz, ➢ ograniczanie suburbanizacji oraz zapewnianie wysokiej jakości infrastruktury pieszej do usług podstawowych oraz do ptz, ➢ zapewnienie pieszej dostępności do usług podstawowych i transportu publicznego poprzez ograniczanie w *mpzp* rozpraszania zabudowy, ➢ aktywizowanie przestrzeni miejskiej poprzez działania planistyczne w ramach *mpzp*, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych,	X	X	X	X

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
5.8	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD	➢ wdrożenie priorytetu dla rozwoju istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej, wokół istniejących: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli autobusowych, ➢ zapewnienie w pierwszej kolejności rozwoju nowych obszarów zabudowy (mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej), przede wszystkim wokół planowanych i nowych: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli i autobusowych, ➢ rozwój obszarów zurbanizowanych w oparciu o jak największe wykorzystanie już istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz, a także atrakcyjnej liczby połączeń linii ptz, szczególnie kolejowych, ➢ efektywne zagospodarowanie przestrzenne w LGOF, wspierające koncentrację zabudowy na obszarach już obsługiwanych przez ptz oraz wyłączające z możliwości nowej zabudowy obszarów nieposiadających i nieprzewidzianych do takiej obsługi,	X	X	X	X
5.9	Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego w LGOF	➢ analiza prawnych możliwości najkorzystniejszej formy wspólnego organizowania transportu publicznego w LGOF, ➢ analiza, ocena oraz wybór najkorzystniejszej formy zintegrowanego zarządzania i utrzymania wspólnie organizowanym ptz w LGOF przez *JST LGOF* i Organizatorów ptz,, ➢ analiza możliwości oraz zasadności powołanie zarządu transportu w LGOF, obejmującego komunikacje: miejskie, gminne, międzygminne i powiatowo-gminne na obszarze LGOF, ➢ koordynacja i inicjatywa dot. zintegrowanego zarządzania transportem zbiorowym w LGOF, ➢ porozumienie pomiędzy *JST LGOF* i Organizatorami ptz w LGOF dot. zasad współpracy we wdrażaniu zintegrowanego zarządzania ptz w LGOF,	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.11 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 5 w horyzoncie do roku 2040***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
5.10	Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze LGOF	➢ opracowanie zasad prowadzenia zintegrowanej polityki parkingowej w LGOF, uwzględniającej uwarunkowania i specyfikę różnych obszarów – miejskich, podmiejskich i gminnych, ➢ przyjęcie wspólnych dla wszystkich *JST LGOF* zasad lokalizowania parkingów B+R oraz P+R i K+R w LGOF, ➢ przyjęcie standardów wyznaczenia przez *JST LGOF,* w ramach zintegrowanej polityki parkingowej, podstawowych miejsc lokalizowania parkingów wielostanowiskowych w LGOF, z wyłączeniem parkingów P+R oraz B+R, ➢ uprządkowanie nielegalnego parkowania w LGOF poprzez analizę wykorzystania parkowania na obszarach już przekształconych oraz likwidowanie parkowania na chodnikach i obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), ➢ lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych przede wszystkim na obszarach już przekształconych, ➢ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących SPP w LGOF o kolejne ulice oraz tworzenia nowych, ➢ opracowanie katalogu infrastruktury parkingowej w LGOF w podziale na *Obszary Interwencji SUMP LGOF*, ➢ opracowanie standardów dotyczących parkowania hulajnóg elektrycznych oraz wyznaczania przeznaczonych dla nich miejsc parkingowych,	X	X	X	X
5.11	Wykorzystanie wysokiego udziału gruntów komunalnych w powierzchni ogółem w LGOF do rezerwowania terenów w dokumentach strategicznych *JST LGOF* oraz do realizacji działań mobilnościowych	➢ prowadzenie przez *JST LGOF* długofalowej polityki zarządzania zasobem nieruchomości komunalnych dla prawidłowego kształtowania lokalnej polityki rozwoju skorelowanej z polityką przestrzenną gminy, ➢ kształtowanie układów funkcjonalno-przestrzennych w gminach z wykorzystaniem gruntów komunalnych dla realizacji zadań publicznych, w tym związanych ze zrównoważona mobilnością, ➢ wykorzystanie przez *JST LGOF* w swoich dokumentach strategicznych terenów komunalnych pod planowane inwestycje infrastrukturalne związane ze zrównoważoną mobilnością w LGOF,	X	X	X	X
5.12	Rewitalizowanie przestrzeni publicznych w centrach miast i miejscowości w LGOF	➢ opracowywanie gminnych planów rewitalizacji lub innych dokumentów dedykowanych rewitalizacji obszarów zdegradowanych, celem poprawy jakości życia mieszkańców oraz wzrostu ich mobilności w oparciu o ruch pieszy, transport rowerowy, ptz i inne ekologiczne środki transportu, ➢ zmiana sposobu przemieszczania się mieszkańców w granicach obszarów rewitalizowanych w LGOF poprzez obsługę tych obszarów w jak największym procencie liniami ptz,	X	X	X	
5.13	Zachowanie rezerw terenowych w *mpzp* pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego	➢ wprowadzanie przez *Gminy LGOF* stosownych zapisów w *mpzp* o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury ptz liniowej (np. pod transport szynowy, ulice) i punktowej (np. węzły przesiadkowe, pętle), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w LGOF, ➢ wprowadzanie stosownych zapisów w *mpzp* przez *Gminy LGOF* o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury rowerowej (np. drogi dla rowerów, parkingi B+R) oraz infrastruktury pieszej (np. drogi dla pieszych i rowerów), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w LGOF, ➢ rezerwowanie oraz zachowywanie w *mpzp* przez *Gminy LGOF* terenów planowanych pod infrastrukturę dla zrównoważonej mobilności w LGOF, w tym dla ptz oraz dla ruchu pieszego i ruchu rowerowego, w tym także zapisów o niezabudowywaniu tych obszarów i korytarzy oraz o niewydawaniu pozwoleń na budowę w granicach tych działek, ➢ zachowywanie w *mpzp* rezerw terenowych pod planowane funkcje związane ze zrównoważoną mobilnością w LGOF w pierwszej kolejności na obszarach już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych,	X	X	X	X

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
5.14	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców, dot. korzyści z planowania przestrzennego w LGOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność	➢ przeprowadzanie dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców LGOF szkoleń, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w dokumentach strategicznych, w *suikzp* oraz w *mpzp*, ➢ przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców LGOF i interesariuszy LGOF, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań i inwestycji mobilnościowych,	X	X	X	X
5.15	Organizowanie dla urzędników *JST LGOF* szkoleń dot. potrzeby podnoszenia poziomu brd infrastruktury transportowej w LGOF	➢ przeprowadzanie cyklicznych szkoleń dla urzędników *JST LGOF* dot. konieczności podnoszenia poziomu brd w zakresie infrastruktury transportowej, w tym w aspekcie zmian przepisów i wprowadzania nowych regulacji i rozwiązań, ➢ prowadzenie szkoleń dla urzędników *JST LGOF* dot. standardów utrzymania urządzeń brd na drogach powiatowych i gminnych, w tym szczególnie na ulicach w miastach i w miejscowościach w LGOF,	X	X	X	X
5.16	Organizowanie dla urzędników *JST LGOF* kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	➢ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników *JST LGOF* dot. korzyści dla mieszkańców LGOF oraz środowiska naturalnego, wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżania emisji z transportu w LGOF, ➢ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników *JST LGOF* dot. korzyści wynikających z obniżania emisji z transportu w wyniku zmiany sposobu przemieszczania się własnym samochodem na rzecz ruchu pieszego, rowerowego, UTO i UWR oraz środków ptz,	X	X	X	X
5.17	Organizowanie dla decydentów oraz urzędników *JST LGOF* szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w LGOF	➢ przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników *JST LGOF*, mających na celu wykazywanie realnych korzyści wynikających ze współpracy pomiędzy *JST LGOF* przy planowaniu zrównoważonej mobilności w LGOF w ramach planowanych działań, organizowania i inwestycji, ➢ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla decydentów i urzędników *JST LGOF* dot. realnych korzyści wynikających z wdrażania zrównoważonej mobilności w LGOF w ramach wspólnych realizacji działań mobilnościowych,	X	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

4.3.6 Działania realizujące Cel Strategiczny 6: społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności

Realizacja oczekiwanych i właściwych w aspekcie zrównoważonej mobilności zachowań komunikacyjnych mieszkańców LGOF oraz prawidłowych decyzji i działań *JST LGOF* i podmiotów współpracujących wymaga podjęcia nie tylko działań infrastrukturalnych, ale też mających na celu zmianę postaw mieszkańców 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.

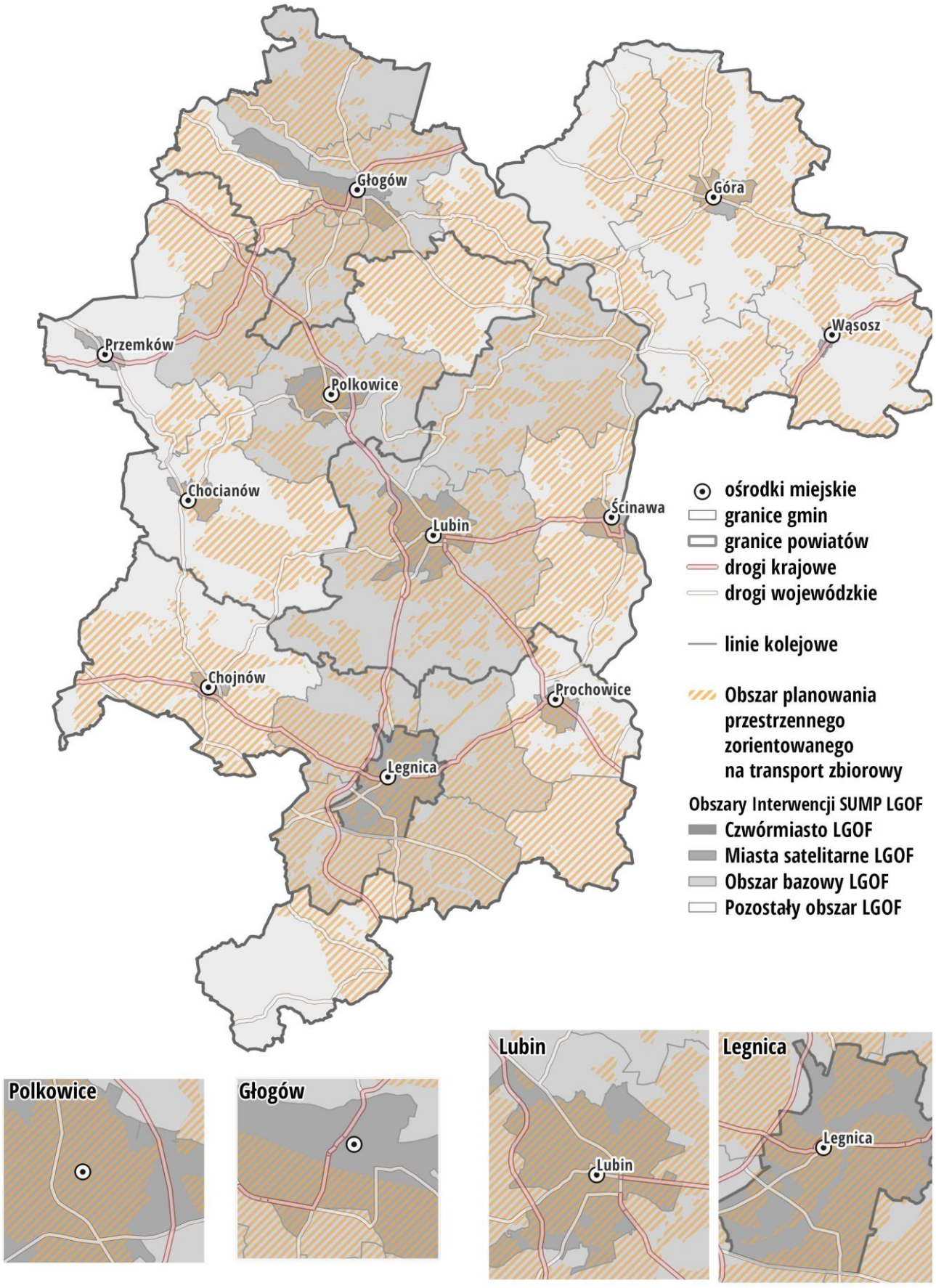
Wdrażane działania mobilnościowe, wpisujące się we wskazane przez *SUMP LGOF* działania wdrażające zrównoważoną mobilności w LGOF, mogą także wymagać zrozumienia po stronie administracji samorządowej w LGOF oraz potrzeby uzyskania dla nich akceptacji i wsparcia społecznego wśród mieszkańców LGOF. Jest to możliwe poprzez szeroko zakrojone, cyklicznie prowadzone kampanie informacyjno-promocyjno-edukacyjne zarówno wśród urzędników, jak i różnych grup mieszkańców LGOF. Ich zadaniem powinno być przede wszystkim kształtowanie świadomości oraz budowanie prawidłowych nawyków mobilnościowych już u młodszego pokolenia mieszkańców LGOF.

Tab. 4.12 Działania realizujące ***Cel Strategiczny 6 – działania ciągłe***

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 6 społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
6.1	Zwiększanie wśród mieszkańców LGOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w LGOF	➢ zachęcanie przez *JST LGOF* mieszkańców LGOF do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w LGOF, szczególnie w obszarze ich zamieszkania, ➢ zachęcanie przez *JST LGOF* organizacji społecznych i pozarządowych oraz aktywistów społecznych do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w LGOF,	X	X	X	X
6.2	Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w LGOF bez używania samochodu	➢ promowanie przez *JST LGOF* przemieszczania się po LGOF w ramach krótkich podróży odpowiednio: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR oraz autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym, ➢ promowanie przez *JST LGOF* ruchu pieszego i rowerowego w centrach Miast LGOF po bezpiecznych i przyjaznych pieszym oraz rowerzystom ciągach komunikacyjnych, ➢ kształtowanie przez *JST LGOF* prawidłowych i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w różnych grupach wiekowych mieszkańców LGOF w ramach przemieszczania się rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO oraz UWR, szczególnie w poruszaniu się po drogach publicznych i drogach zamiejskich, ➢ promowanie przez *JST LGOF* wśród seniorów przemieszczania się rowerem w ramach krótkich podróży po LGOF, umożliwiając przez to dalszy wzrost ich aktywizacji społecznej, zwiększenie aktywności ruchowej i utrzymanie dobrego poziomu zdrowia,	X	X	X	
6.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków, uczniów i studentów	➢ edukacja i promocja dedykowana osobno przedszkolakom, uczniom klas młodszych i klas starszych szkół podstawowych, uczniom szkół ponadpodstawowych oraz studentom dot. różnych sposobów realizowania podróży obligatoryjnych po LGOF, fakultatywnych i okazjonalnych pieszo oraz innymi środkami transportu niż samochód, ➢ edukacja, promowanie oraz cyklicznie prowadzone programy zachęcające uczniów i studentów do podróży do szkół i na uczelnie rowerami, rowerami wspomaganymi elektrycznie, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR, ➢ prowadzenie przez *JST LGOF* własnych lub ich uczestnictwo w organizowanych przez inne podmioty programach i konkursach dot. zrównoważonej mobilności skierowanych do przedszkolaków, uczniów i studentów w LGOF,	X	X	X	X
6.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	➢ przeprowadzanie przez *JST LGOF* kampanii edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców LGOF, wykazujących wymierne korzyści ekonomiczne, czasowe, zdrowotne, środowiskowe itp., wynikające z częstszego lub stałego realizowania podróży obligatoryjnych autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w LGOF zamiast własnym samochodem, ➢ przeprowadzanie przez *JST LGOF* kampanii informacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców LGOF, dot. korzyści wynikających z realizowania podróży codziennych po LGOF transportem zbiorowym,	X	X	X	

Nr Działania	Działanie Celu Strategicznego nr 6 społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP LGOF			
			Czwórmiasto LGOF	Miasta satelitarne LGOF	Obszar bazowy LGOF	Pozostały obszar LGOF
6.5	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu	➢ przeprowadzanie przez *JST LGOF* przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg dot. korzyści wynikających z zasad funkcjonowania tych stref, w tym w zakresie podniesienia poziomu brd dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, ➢ przeprowadzanie przez *JST LGOF* przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych wśród mieszkańców tych obszarów, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców posiadających samochody, informacji o zasadach w nich obowiązujących oraz o terminach ich wdrożenia, celem przygotowania mieszkańców do zmiany organizacji ruchu drogowego,	X	X	X	

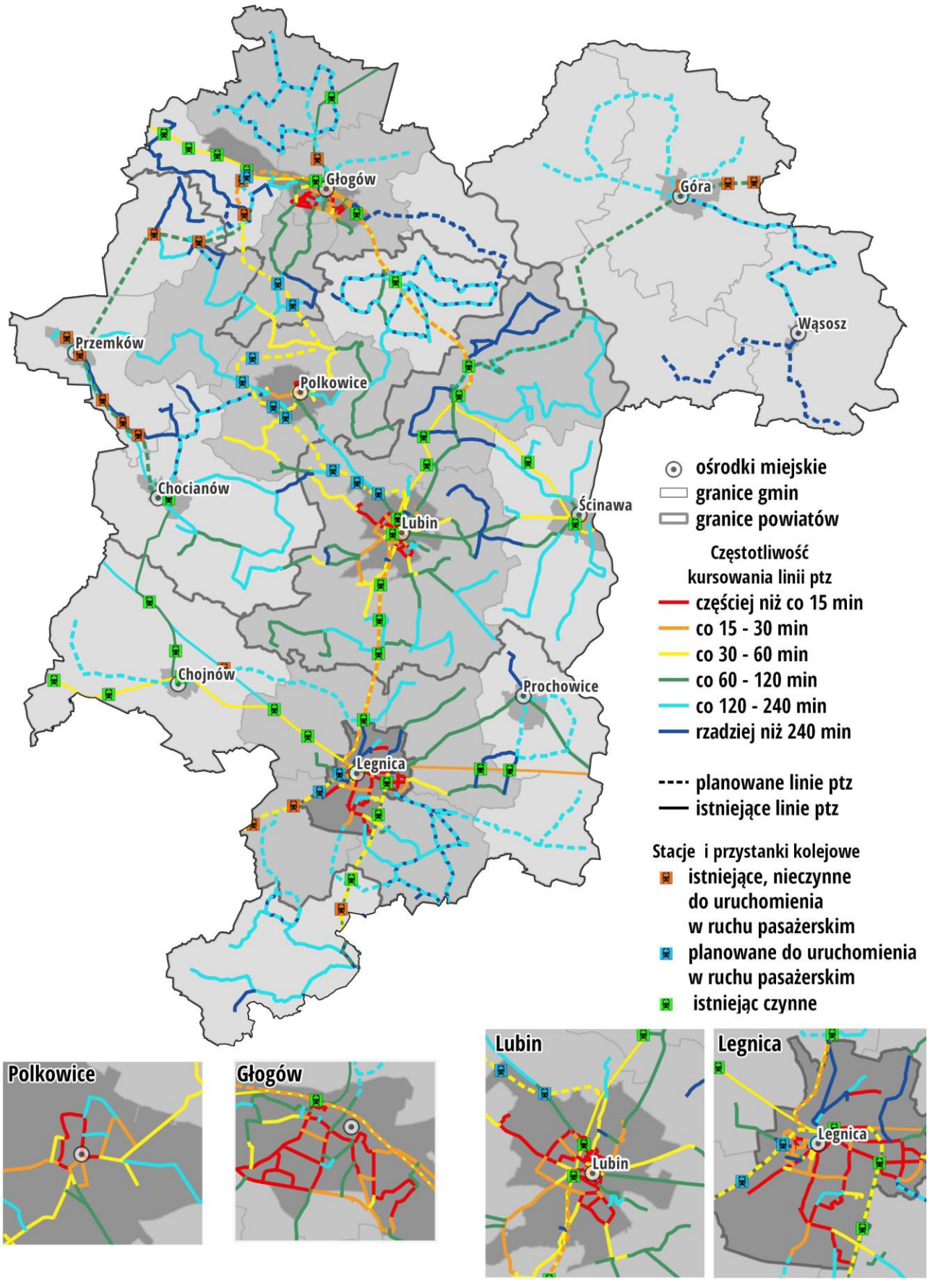
Źródło: Opracowanie własne



Mapa wskazuje lokalizacje kierunkowe, które mogą w przyszłości ulec zmianie

Rys. 4.2 Obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w LGOF

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4.3 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w LGOF

Źródło: opracowanie własne

4.4 PROJEKTY ZINTEGROWANE DOT. MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W STRATEGII ZIT LGOF

W *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2017-2027*[4], wskazano interwencje strategiczne w LGOF obejmujące także projekty zintegrowane dotyczące mobilności miejskiej w LGOF – *Cel Strategiczny 2. Konkurencyjna gospodarka LGOF* w *Priorytecie 4. Poprawa spójności transportowej i skomunikowania LGOF*, w ramach działań: *4.2 Stworzenie zintegrowanego systemu transportu* i *4.4. Poprawa infrastruktury publicznego transportu zbiorowego*.

Projekty zintegrowane zawarte zostały w obszarze tematycznym podstawowym – *Gospodarka*, w *Celu rozwojowym 2. Budowanie przewag konkurencyjnych lokalnej gospodarki w oparciu o integrację przestrzenno-funkcjonalną*, w *Przedsięwzięciu Zintegrowanym 2.1 Budowa zintegrowanego systemu transportowego*.

Łącznie jest to 18 planowanych projektów zintegrowanych (7 podstawowych i 11 rezerwowych) obejmujących w kontekście rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w LGOF: węzły przesiadkowe i punkty przesiadkowe, trasy rowerowe w aspekcie podróży obligatoryjnych, turystyczne trasy rowerowe oraz wymianę taboru autobusowego obsługującego linie ptz w LGOF, wnioskowane przez:

- Gminę Legnica:
  - *Budowa multimodalnego Centrum Przesiadkowego w rejonie Dworca Kolejowego PKP,*
  - *Zakup autobusów z elektrycznym napędem wraz z budową stacji ładowania w Legnicy - etap II,*
  - *Budowa oraz przebudowa pętli autobusowych na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w Legnicy*
- Gminę Miejską Głogów:
  - Centrum Przesiadkowe - *komponent ograniczania emisji transportowej i emisji z oświetlenia w obszarze funkcjonalnym Głogowa*,
  - *Zrównoważona mobilność miejska- ciągi pieszo- rowerowe w Gminie Miejskiej Głogów,*
- Gminę Miejską Lubin / Powiat Lubiński:
  - *Budowa Multimodalnego Centrum Przesiadkowego w Lubinie wraz z parkingiem typu Park&Ride i z przebudową dróg dojazdowych*,
- Gminę Miejską Lubin:
  - *Budowa miejsc zrównoważonej mobilności miejskiej – Pętle autobusowe, parkingi typu P&R, MORy oraz wiaty przystankowe i ITS na terenie m. Lubina,*
- Gminę Polkowice:
  - *Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Polkowice,*
  - *Budowa kolejowego centrum przesiadkowego w Polkowicach wraz z infrastrukturą towarzyszącą,*
- Gminę Miejską Chojnów:
  - *Adaptacja dworca autobusowego w Chojnowie na budowę Centrum Przesiadkowego łączącego linię transportu kolejowego i drogowego wraz z budową parkingu dla samochodów osobowych*,
- Gminę Głogów:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Głogów*,

[4] Wykaz projektów zintegrowanych skorygowano zgodnie z treścią Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027 stanowiącej Załącznik nr 1 do Uchwały nr 2/2024 Komitetu Sterującego ZIT LGOF z dnia 27 lutego 2024 r. w sprawie pozytywnego zaopiniowania i akceptacji projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko- Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027" wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko dla Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata2021-2027"

- Gminę Grębocice:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Grębocice*,
- Gminę Legnickie Pole:
  - *Budowa chodnika i ścieżki rowerowej na trasie od Legnickiego Pola do LSSE*,
- Gminę Lubin:
  - *Budowa infrastruktury „Park & Ride" w Raszówce, gmina Lubin*,
  - *Budowa infrastruktury „Park & Ride" w Chróstniku Gmina Lubin,*
- Gminę Rudna:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Rudna*,
- Gminę Ścinawa:
  - *Budowa ścieżek rowerowych w mieście Ścinawa i w jej obszarze funkcjonalnym*,
- Gminę Jerzmanowa:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Jerzmanowa*,

Powyższe projekty zintegrowane ujęte w *Strategii ZIT LGOF* przyczyniają się do realizacji celów strategicznych *SUMP LGOF* oraz do zrównoważenia mobilności w LGOF. Ich realizacja przekłada się też na uzyskanie założonych w Rozdziale 6 *SUMP LGOF* wartości wskaźników realizacji *SUMP LGOF*.

Dodatkowo projekt *Strategii ZIT LGOF* odnosi się również do mobilności w sferze turystycznej, głównie rowerowej. Oprócz *Priorytetu 4 Poprawa spójności transportowej i skomunikowania LGOF*, *Cel Strategiczny 2. Konkurencyjna gospodarka LGOF* zawiera także *Priorytet 5. Dywersyfikacja i wzmacnianie gospodarki LGOF* w ramach, którego ujęto działanie *5.1 Rozwijanie turystyki jako generatora rozwoju regionalnej gospodarki*.

Projekty zintegrowane o charakterze mobilności turystycznej zawarte zostały w obszarze tematycznym podstawowym – *Gospodarka*, w *Celu rozwojowym 2. Budowanie przewag konkurencyjnych lokalnej gospodarki w oparciu o integrację przestrzenno-funkcjonalną*, w *Przedsięwzięciu Zintegrowanym 2.2 Rozwój oferty kulturowej i turystycznej obszaru*.

Łącznie jest to 19 (8 podstawowych i 11 rezerwowych) planowanych projektów zintegrowanych:

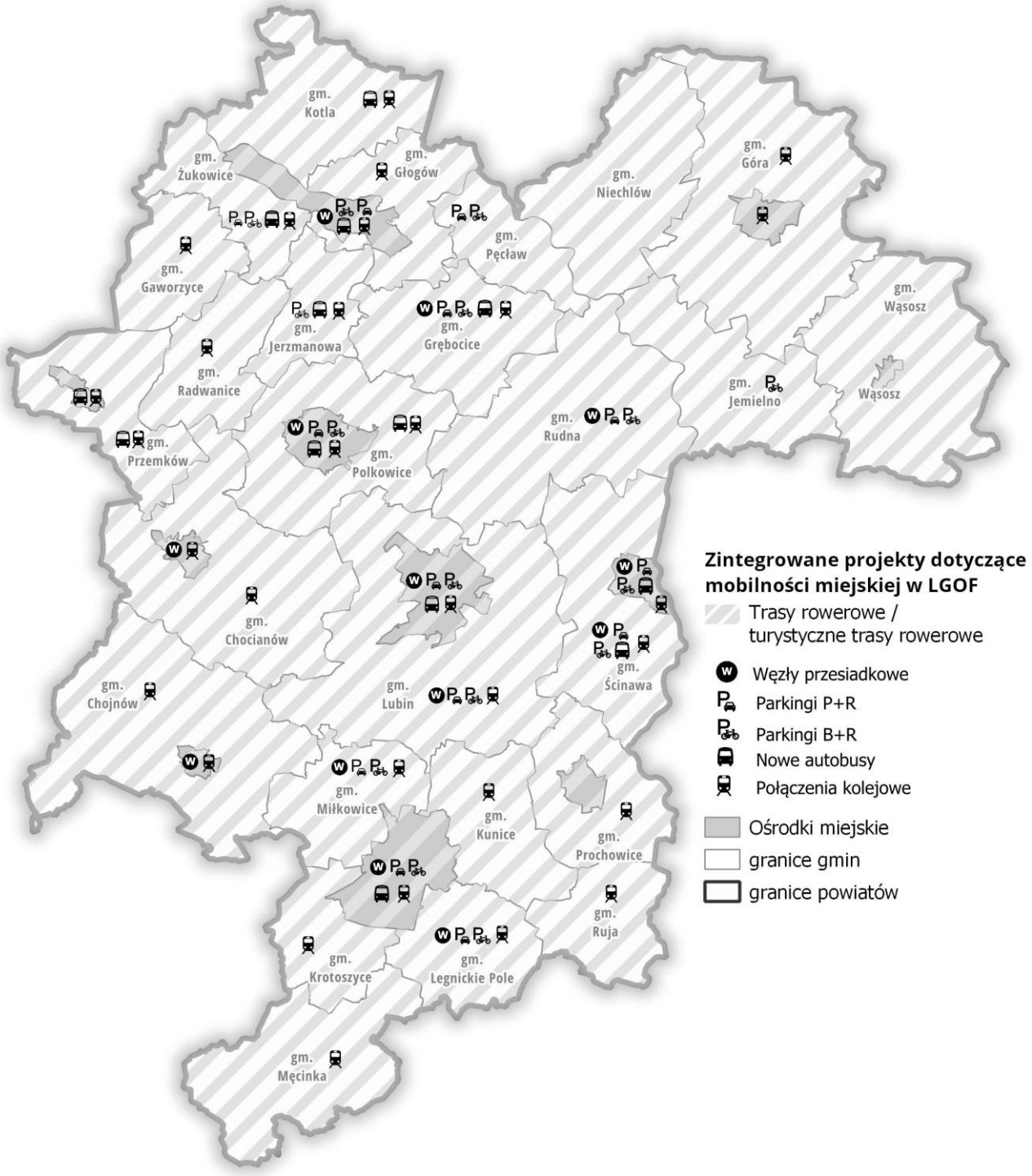
- Gmina Chocianów:
  - *Miejsca postoju dla turystów rowerowych,*
- Gmina Chojnów:
  - *Budowa ścieżki rowerowej na terenie Gminy Chojnów*,
- Gmina Głogów:
  - *Budowa ścieżki rowerowej na terenie Gminy Głogów,*
- Gmina Góra:
  - *Ścieżka rowerowo-turystyczna Góra – Ryczeń – Jemielno – Lubin*,
  - *Ścieżka rowerowo-turystyczna Góra – Czernina – Siciny – Niechlów – Głogów*,
- Gmina Jemielno:
  - *Budowa ścieżek pieszo – rowerowych wraz z infrastrukturą turystyczno – rekreacyjną*,
- Gmina Kotla:
  - *Budowa ścieżki rowerowej w m. Kotla,*

- Gmina Kunice:
  - *Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą turystyczną w powiecie legnickim (Legnica – Kunice – Prochowice)*,
- Gmina Lubin:
  - *Rozwój sieci dróg rowerowych na terenie gminy Lubin,*
- Gmina Męcinka:
  - *Budowa ścieżki pieszo-rowerowej - rzeka Nysa Szalona do Piotrowic*,
- Gmina Pęcław:
  - *Budowa ścieżki rowerowej Mileszyn – Droglowice,*
- Gmina Prochowice:
  - *Budowa drogi rowerowej wraz z infrastrukturą turystyczną obrazującą tereny przyrodnicze i walory kulturowe Prochowic*
- Gmina Radwanice:
  - *Budowa szlaku rowerowego wokół gminy Radwanice*,
- Gmina Wąsosz:
  - *Budowa edukacyjnej ścieżki pieszo-rowerowej w gminie Wąsosz*,
- Gmina Żukowice:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Żukowice*,
- Powiat Głogowski:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Powiatu Głogowskiego*,
- Powiat Górowski:
  - *Ścieżka rowerowo-turystyczna Ryczeń – Jemielno*,
- Powiat Legnicki:
  - *Budowa systemu turystycznego i ścieżek rowerowych w Powiecie Legnickim stanowiących uzupełnienie sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego (Dolnośląskiej Autostrady Rowerowej/Cyklostrady Dolnośląskiej)*,
- Powiat Polkowicki:
  - *Budowa ścieżek rowerowych na terenie Powiatu Polkowickiego*.

Na poniższym rysunku pokazano rozkład projektów dotyczących mobilności miejskiej w LGOF planowanych do realizacji przez poszczególnie *JST LGOF*, w podziale na sześć grup projektów:

- trasy rowerowe / turystyczne trasy rowerowe, wraz z infrastrukturą towarzyszącą
- węzły przesiadkowe,
- parkingi P+R dla samochodów,
- parkingi B+R dla rowerów,
- nowe autobusy – zakup autobusów, w tym zeroemisyjnych,
- połączenia kolejowe – rozwój połączeń kolejowych w LGOF, w tym uruchomienie Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego.

Przyporządkowanie poszczególnych grup projektów do *JST LGOF* uwzględnia projekty zintegrowane dot. mobilności miejskiej w *Strategii ZIT LGOF* oraz dodatkowe planowane działania *JST LGOF*.



Rys. 4.4 Planowane projekty zintegrowane dotyczące mobilności miejskiej w LGOF

Źródło: opracowanie własne

5 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Zrealizowanie działań ujętych w *SUMP LGOF* wymaga zapewnienia ich całkowitego finasowania. Podstawą ich finasowania oraz także finasowania innych działań, które przyczyniają się do realizacji celów operacyjnych i horyzontalnych *SUMP LGOF*, są przede wszystkim budżety własne *JST LGOF*. Finasowanie może być uzupełniane ze środków zewnętrznych na różnym poziomie dofinansowania z dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich i z nowych, które mogą powstać w następnej perspektywie finansowej UE po 2027 roku. Kolejnym, dodatkowym źródłem dofinansowania lub finansowania w całości planowanych działań i projektów mogą być także środki podmiotów prywatnych oraz finansowanie w formule PPP.

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

- budżet Województwa Dolnośląskiego,
- budżet państwa,
- programy wojewódzkie:
  - Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska na lata 2021-2027,
- programy i fundusze europejskie:
  - Interreg Czechy-Polska 2021-20275,
  - Program Współpracy Interreg Polska-Saksonia 2021-20276,
  - Interreg Europa Środkowa 2021–2027,
  - Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021–2027,
  - Interreg Europa 2021–2027,
  - Horyzont Europa,
  - Instrument "Łącząc Europę" w perspektywie 2021-2027 (CEF),
  - Norweski Mechanizm Finansowy i Mechanizm Finansowy EOG[7] (Fundusze norweskie i EOG),
  - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS),
  - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,
  - fundusze międzynarodowych instytucji finansowych (m.in. EBI, EBOR, Bank Światowy),
  - inne programy Komisji Europejskiej,
- programy i fundusze krajowe:
  - Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
  - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
  - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Zielony transport publiczny,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Elektromobilność,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Mój elektryk,
  - Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar B i obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
  - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych,
  - Dostępność Plus 2018-2025,
  - inne krajowe fundusze celowe.

[5] W obszarze LGOF dotyczy tylko gminy Męcinka.
[6] *Ibidem*.
[7] W obszarze LGOF dotyczy Głogowa, Legnicy, Lubina i Polkowic.

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

Inwestycje związane z drogami krajowymi i wojewódzkimi na obszarze LGOF mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. Prezydenta Miasta Legnicy w granicach miasta Legnicy[8], GDDKiA oraz DSDiK, jak i też z budżetu państwa, budżetu Województwa Dolnośląskiego i źródeł zewnętrznych, a także w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych *JST LGOF*.

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

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

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

[8] Legnica jest miastem na prawach powiatu, w którym zarządca dróg publicznych w granicach miasta (w tym DK94, DW333 i DW364), z wyłączeniem autostrady A4 i drogi ekspresowej S3, jest Prezydent Miasta Legnicy.

6 MONITORING

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

Koordynowaniem wdrażania *SUMP LGOF* we wszystkich *JST LGOF* powinien być jeden wyznaczony do tego podmiot (np. *Biuro ZIT LGOF* - jednostka koordynująca wspólne projekty dla LGOF w ramach narzędzia ZIT), który jako Koordynator *SUMP LGOF* zarządzać będzie realizacją projektów *SUMP LGOF* przez *JST LGOF*, zapewniać środki zewnętrzne na ich realizację, a także będzie monitorować stopień realizacji poszczególnych wskaźników i sprawozdawczość wykonania *SUMP LGOF*.

Poszczególne *JST LGOF* będą odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących skierowane do nich postanowienia *SUMP LGOF*, koordynując je każda w swojej części oraz przekazując do podmiotu koordynującego – Koordynatora *SUMP LGOF* (np. do *Biura ZIT LGOF*) informacje i dane dotyczące realizacji działań wskazanych w *SUMP LGOF* za dany rok. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji *SUMP LGOF*. Po otrzymaniu kompletu danych i informacji od wszystkich *JST LGOF* będzie on je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji działań *SUMP LGOF* w formie ogólnodostępnych raportów.

Ze względu na zróżnicowanie obszarów w LGOF nie wszystkie wskaźniki będą monitorowane na wszystkich *Obszarach Interwencji SUMP LGOF*. W Tab. 6.1 zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji *Celów strategicznych* SUMP LGOF (wskazanych w Rozdziale 4.2) wraz z ich wartościami (bazowymi i docelowymi) oraz którego *Obszaru Interwencji* dotyczą. Wartości bazowe zostały ustalone na podstawie danych zebranych podczas opracowania *Diagnozy LGOF* oraz *SUMP LGOF*. Następnie określone zostały ich oczekiwane wartości docelowe w 2030 roku oraz w horyzoncie do roku 2040.

Monitoring wskaźników realizacji celów strategicznych *SUMP LGOF* 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 *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027*),
- ostatni cykl monitorowania w 2031 roku (raporty za 2030 rok), jako podsumowanie całego cyklu realizacji *SUMP LGOF*.

Ocena postępów w zakresie celów strategicznych *SUMP LGOF* będzie dokonywana w oparciu o powszechnie znaną skalę: od 1 (ocena niedostateczna) do 6 (ocena celująca). Zakres tej skali pozwoli ustalić poziom realizacji poszczególnych celów strategicznych w oparciu o osiągniętą, rzeczywistą wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości docelowych.

Zakłada się, że wszystkie cele strategiczne będą zrealizowane do końca 2030 roku na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5). W przypadku, kiedy wartości wskaźników realizacji *SUMP LGOF* wskazywać będą na brak lub na niewystarczający postęp w realizacji celów strategicznych i działań, należy odpowiednio: albo wzmocnić ich poziom realizacyjny albo zaktualizować *SUMP LGOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania, nadając wskaźnikom nowe wartości.

Ze względu na: brak danych w *JST LGOF*, dane szczątkowe *JST LGOF*, dane posiadane tylko przez niektóre *JST LGOF* lub nowy rodzaj danych, które do tej pory nie były gromadzone, dla niektórych wskaźników realizacji Celów strategicznych w poniższej tabeli, wartość bazowa oznaczona jest jako „ **–** ”

Tab. 6.1 Wskaźniki realizacji SUMP LGOF

Cel strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa 2030	Perspektywa 2040	Obszar Interwencji SUMP LGOF
Cel Strategiczny nr 1. poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego	**1.1**	mieszkańcy LGOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	**65**	**75**	**90**	cały LGOF
	1.2	mieszkańcy *Czwórmiasta LGOF* z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	**92**	**93**	**94**	Czwórmiasto LGOF
	1.3	mieszkańcy 7 *Miast LGOF* (bez *Czwórmiasta LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	**66**	**76**	**91**	Miasta satelitarne LGOF
	1.4	mieszkańcy *Obszaru bazowego LGOF* (bez *Miast LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	**57**	**66**	**79**	Obszar bazowy LGOF
	1.5	mieszkańcy *Pozostałego obszaru LGOF* (bez *Miast LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	**18**	**21**	**25**	Obszar pozostały LGOF
	2	udział sołectw objętych samorządowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny	%	2022	**55**	**71**	**87**	cały LGOF
	3	liczba *Gmin LGOF* objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny	szt.	2022	**17**	**21**	**23**	cały LGOF
	4	roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym w *Czwórmieście LGOF*	mln. os.	2022	**14,7**	**15,9**	**16,6**	Czwórmiasto LGOF

Cel strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa 2030	Perspektywa 2040	Obszar Interwencji SUMP LGOF
	5	roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w LGOF	tys. os.	2019	**11,5**	**15,0**	**21,0**	cały LGOF
	6	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w LGOF	szt.	2022	**0**	**12**	**17**	cały LGOF
	7	liczba parkingów P+R w LGOF	szt.	2022	**0**	**23**	**31**	cały LGOF
	8	liczba parkingów B+R w LGOF	szt.	2022	**0**	**15**	**32**	cały LGOF
	9	długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w *Czwórmieście LGOF*	km	2022	**0**	**3**	**6**	Czwórmiasto LGOF
Cel Strategiczny nr 2. rozwój mobilności aktywnej w LGOF	**10**	długość dróg dla rowerów w LGOF	km	2022	**179,9**	**370**	**516**	cały LGOF
	11	długość turystycznych tras rowerowych w LGOF	km	2022	**-**	**569**	**597**	cały LGOF
	12	roczna liczba rowerzystów korzystających z dróg dla rowerów w LGOF	tys. os.	2022	**53**	**80**	**112**	cały LGOF
	13	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	2022	**3**	**50**	**90**	cały LGOF

Cel strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa 2030	Perspektywa 2040	Obszar Interwencji SUMP LGOF
Cel Strategiczny nr 3. obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	**14**	udział mieszkańców *Czwórmiasta LGOF* narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	%	2017	**-**	**35**	**5**	Czwórmiasto LGOF
	15	udział zakupionych autobusów zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w *Czwórmieście LGOF*	%	2022	**21**	**46**	**90**	Czwórmiasto LGOF
	16.1	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Czwórmiasta LGOF*	%	2022	**16**	**50**	**90**	Czwórmiasto LGOF
	16.2	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *JST LGOF* (bez *Czwórmiasta LGOF*)	%	2022	**-**	**30**	**60**	cały LGOF
	17	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	2022	**0**	**75**	**100**	cały LGOF
	18	udział nowych inwestycji transportowych w *Czwórmieście LGOF* wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	2022	**-**	**75**	**100**	Czwórmiasto LGOF
Cel Strategiczny nr 4. zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	**19**	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	**9,2**	**4,6**	**1,2**	cały LGOF
	20	liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF	l. rannych / 100 wypadków	2021	**121,6**	**60,8**	**15,2**	cały LGOF
	21	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w *Miastach LGOF*	km	2022	**179,5**	**200**	**227**	Czwórmiasto LGOF i Miasta satelitarne LGOF

Cel strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa 2030	Perspektywa 2040	Obszar Interwencji SUMP LGOF
Cel Strategiczny nr 5. zintegrowana polityka transportowa LGOF	**22**	liczba *Gmin LGOF* z obowiązującymi *suikzp*, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	szt.	2022	**21**	**30**	**30**	cały LGOF
	23	udział powierzchni zabudowanej w obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w LGOF	%	2022	**87**	**92**	**97**	cały LGOF
	24	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w LGOF	szt.	2022	**28**	**53**	**61**	cały LGOF
	25	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w LGOF	szt.	2022	**31**	**53**	**61**	cały LGOF
	26	udział *JST LGOF* z przyjętymi standardami pieszymi	%	2022	**0**	**100**	**100**	cały LGOF
	27	udział *JST LGOF* z przyjętymi standardami rowerowymi	%	2022	**0**	**100**	**100**	cały LGOF
Cel Strategiczny nr 6. społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	**28**	udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w LGOF	%	2022	**18**	**80**	**100**	cały LGOF
	29	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez *JST LGOF*	szt.	2022	**12**	**25**	**42**	cały LGOF

Źródło: Opracowanie własne

Opis wskaźników przedstawia się następująco:

Grupa wskaźników nr 1

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

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

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

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

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

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

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych LGOF:

- **wskaźnik nr 1.1 mieszkańcy LGOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, dla mieszańców wszystkich *Gmin LGOF* całego obszaru LGOF,
- **wskaźnik nr 1.2 mieszkańcy *Czwórmiasta LGOF* z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców 4 *Miast LGOF* wchodzących w skład *Czwórmiasta LGOF* (Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice),
- **wskaźnik nr 1.3 mieszkańcy 7 *Miast LGOF* (bez *Czwórmiasta LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców 7 *Miast LGOF* niewchodzących w skład *Czwórmiasta LGOF* (Chocianów, Chojnów, Góra, Prochowice, Przemków, Ścinawa i Wąsosz),
- **wskaźnik nr 1.4 mieszkańcy *Obszaru bazowego LGOF* (bez *Miast LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Gmin LGOF* wchodzących w skład *Obszaru bazowego LGOF*, bez *Miast LGOF* (gmina Głogów, gmina Jerzmanowa, gmina Kotla, gmina Krotoszyce, gmina Kunice, gmina Legnickie Pole, gmina Lubin, gmina Miłkowice, gmina Polkowice i gmina Rudna),
- **wskaźnik nr 1.5 mieszkańcy *Pozostałego obszaru LGOF* (bez *Miast LGOF*) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Gmin LGOF* wchodzących w skład *Obszaru pozostałego LGOF*, bez *Miast LGOF* (gmina Chocianów, gmina Chojnów, gmina Gaworzyce, gmina Grębocice, gmina Góra, gmina Jemielno, gmina Męcinka, gmina Niechlów, gmina Pęcław, gmina Prochowice, gmina Przemków, gmina Ruja, gmina Ścinawa, gmina Wąsosz i gmina Żukowice).

Źródło danych: Wskaźnik nr 6 – *dostęp do usług w zakresie mobilności*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI). Dane *Gmin LGOF* oraz Organizatorów ptz w LGOF.

Wskaźnik nr 2

Udział sołectw objętych samorządowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny

Udział sołectw w LGOF we wszystkich *Gminach LGOF* przez które przebiega co najmniej jedna regularna linia ptz użyteczności publicznej, o minimalnej częstotliwości kursowania dla dnia roboczego szkolnego przyjętej dla danego *Obszaru Interwencji SUMP LGOF*, wobec wszystkich sołectw w *Gminach LGOF*.

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

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

Wskaźnik nr 3

Liczba *Gmin LGOF* objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny

Liczba *Gmin LGOF* z czynnymi stacjami kolejowymi oraz przystankami kolejowymi, przez które przebiegają czynne w dni robocze szkolne w ruchu pasażerskim linie kolejowe.

Wskaźnik prezentowany w liczbie *Gmin LGOF* obsługiwanych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny.

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

Wskaźnik nr 4

Roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym w *Czwórmieście LGOF*

Łączna liczba pasażerów korzystających w danym roku z publicznego transportu zbiorowego na liniach autobusowych *w Czwórmieście LGOF* (Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice) organizowanych przez Legnicę, Głogów, Polkowice i Powiat Lubiński.

Wskaźnik prezentowany w mln. osób, np. 15,9 mln pasażerów przewiezionych ptz w *Czwórmieście LGOF*.

Źródło danych: dane Organizatorów ptz (ptz organizowanego przez Legnicę, Głogów, Polkowice i Powiat Lubiński).

Wskaźnik nr 5

Roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w LGOF

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

Wskaźnik prezentowany w osobach, np. 15 tys. pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w LGOF,

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

Wskaźnik nr 6

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w LGOF

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 LGOF zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 6 zintegrowanych węzłów przesiadkowych w LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 7

Liczba parkingów P+R w LGOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze LGOF, 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 LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 8

Liczba parkingów B+R w LGOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze LGOF, 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. 10 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 9

Długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w *Czwórmieście LGOF*

Długość wybudowanych nowych (samodzielnych) oraz wydzielonych w ramach istniejącej infrastruktury drogowej pasów ruchu dla autobusów w *Czwórmieście LGOF* (tj. w Legnicy, Głogowie, Lubinie i Polkowicach).

Wskaźnik prezentowany długością łączną w kilometrach, np. 5 km wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w *Czwórmieście LGOF*.

Źródło danych: dane *Miast LGOF* tworzących *Czwórmiasto LGOF*.

Wskaźnik nr 10

Długość dróg dla rowerów w LGOF

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. 240 km dróg dla rowerów w LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF* oraz zarządców dróg krajowych i wojewódzkich.

Wskaźnik nr 11

Długość turystycznych tras rowerowych w LGOF

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. 440 km tras rowerowych w LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 12

Roczna liczba rowerzystów korzystających z dróg dla rowerów

Roczna liczba rowerzystów w ruchu drogowym w gminie lub w powiecie w LGOF, korzystających z dróg dla rowerów. Dane mogą pochodzić np. wyników badań ruchu drogowego, badań ruchu rowerowego, badań własnych *JST LGOF* itp., uzupełnione wynikami GPR na drogach krajowych i wojewódzkich, itp.

Do wskaźnika nie zalicza się rowerzystów korzystających z turystycznych tras rowerowych.

Wskaźnik prezentowany liczbą rowerzystów korzystających rocznie z dróg dla rowerów w LGOF.

Źródło danych: dane *JST LGOF* oraz zarządców dróg krajowych i wojewódzkich.

Wskaźnik nr 13

Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów

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

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

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 14

Udział mieszkańców *Czwórmiasta LGOF* narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB

Łączna liczba mieszkańców *Czwórmiasta LGOF* (Legnicy, Głogowa, Lubina i Polkowic), którzy są narażeni na hałas pochodzący od ruchu drogowego oceniany wskaźnikiem $L_{DWN} \geq 55$ dB, wobec łącznej liczby mieszkańców *Czwórmiasta LGOF*.

Wskaźnik prezentowany udziałem mieszkańców *Czwórmiasta LGOF* np. 35 % mieszkańców *Czwórmiasta LGOF* narażonych w danym roku na hałas drogowy o wartości $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Źródło danych: Strategiczna Mapa Hałasu lub dane z aktualnego Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla *Miast LGOF* tworzących *Czwórmiasto LGOF*.

Wskaźnik nr 15

Udział zakupionych autobusów zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz *w Czwórmieście LGOF*

Liczba zakupionych do obsługi linii ptz w *Czwórmieście LGOF* autobusów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*[9]) oraz autobusów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*[10]), wobec całkowitej liczby autobusów do obsługi linii ptz w *Czwórmieście LGOF* (Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice).

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

Wskaźnik dotyczy autobusów obsługujących linie ptz w *Czwórmieście LGOF*, organizowane przez Legnicę, Głogów, Polkowice i Powiat Lubiński.

Źródło danych: dane Organizatorów ptz (Legnicy, Głogowa, Polkowic i Powiatu Lubińskiego).

Grupa wskaźników nr 16

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

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

- pojazdów *JST LGOF* (*Gminy LGOF* i *Powiaty LGOF*) użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla *JST LGOF* zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *JST LGOF*,

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:

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych LGOF:

- **wskaźnik nr 16.1 udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Czwórmiasta LGOF**, dla *Miast LGOF* wchodzących w skład *Czwórmiasta LGOF* (Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice),

[9] Lub zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi traktującymi o autobusach zero- i niskoemisyjnych.
[10] Ibidem.

- **wskaźnik nr 16.2 dział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST LGOF (bez Czwórmiasta LGOF)**, obejmujący *Gminy LGOF* (bez *Miast LGOF* wchodzących w skład *Czwórmiasta LGOF*) i Powiaty LGOF.

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

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 17

Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych

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

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

Źródło danych: dane *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 18

Udział nowych inwestycji transportowych w *Czwórmieście LGOF* wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania

Liczba nowych inwestycji transportowych w *Czwórmieście LGOF* (Legnica, Głogów, Lubin i Polkowice), 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 *Czwórmieście LGOF* wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: dane *Miast LGOF* wchodzących w skład *Czwórmiasta LGOF*, zarządców dróg krajowych i wojewódzkich oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

Wskaźnik nr 19

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w każdym z *Powiatów LGOF* oraz w Powiecie Jaworskim (dla gminy Męcinka) w skali roku, przeliczany na 100 tys. mieszkańców LGOF.

Wskaźnik prezentowany liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców LGOF, np. 4,6 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców LGOF w danym roku.

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

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

Wskaźnik nr 20

Liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF

Łączna liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych na 100 wypadków w każdym z *Powiatów LGOF* oraz w Powiecie Jaworskim (dla gminy Męcinka) za dany rok.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 60,8 rannych w wypadkach drogowych na 100 wypadków drogowych w LGOF.

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

Wskaźnik nr 21

Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w *Miastach LGOF*

Długość dróg w *Miastach LGOF* tworzących *Czwórmiasto LGOF* oraz *Miasta satelitarne LGOF* (Legnica, Chocianów, Chojnów, Głogów, Góra, Lubin, Polkowice, Prochowice, Przemków, Ścinawa i Wąsosz), 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. 195 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *Miastach LGOF* (w *Czwórmieście LGOF* oraz w *Miastach satelitarnych LGOF*).

Źródło danych: dane *Miast LGOF* tworzących *Czwórmiasto LGOF* oraz *Miasta satelitarne LGOF*.

Wskaźnik nr 22

Udział *Gmin LGOF* z obowiązującymi *suikzp*, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność

Liczba *Gmin LGOF,* które w swoich *suikzp*[11] wskazują obszary planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy zgodnie z ideą TOD wobec liczby wszystkich *Gmin LGOF*.

Wskaźnik prezentowany udziałem liczby *Gmin LGOF* z obowiązującymi *suikzp*[12], uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność w ogólnej liczbie *Gmin LGOF*, obliczany według czterostopniowej skali oceny opisanej w rozdz. 2.5.2 *Diagnozy LGOF*, na poziomie co najmniej oceny 2,0 dla każdej *Gminy LGOF*.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin LGOF*.

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

Wskaźnik nr 23

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

Udział powierzchni zabudowanej na obszarze *Gmin LGOF* wskazanym w *suikzp*[13] jako obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (zgodnie z ideą TOD) na obszarze LGOF.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 73% powierzchni zabudowanej obszarów planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w LGOF.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin LGOF*.

Wskaźnik nr 24

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w LGOF

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez *JST LGOF*, wspólnych dla całego LGOF lub co najmniej dla dwóch *JST LGOF,* 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 LGOF* oraz pomiędzy *JST LGOF* a innymi Organizatorami ptz w LGOF (np. Województwo Dolnośląskie, powiaty i gminy spoza LGOF, organizatorzy przewozów kolejowych).

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

Źródło danych: *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 25

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w LGOF

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

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich działań na obszarze LGOF 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 LGOF*.

[13] *Ibid*.

Wskaźnik nr 26

Udział *JST LGOF* z przyjętymi standardami pieszymi

Liczba *JST LGOF* (*Gminy LGOF* oraz *Powiaty LGOF)*, wobec wszystkich *JST LGOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury pieszej, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 75% *JST LGOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich, gminnych, powiatowych) dotyczących standardów infrastruktury pieszej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej, rady gminy, rady powiatu danej *JST LGOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej.

Wskaźnik nr 27

Udział *JST LGOF* z przyjętymi standardami rowerowymi

Liczba *JST LGOF* (*Gminy LGOF* oraz *Powiaty LGOF)*, wobec wszystkich *JST LGOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury rowerowej, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 85 % *JST LGOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich, gminnych, powiatowych) dotyczących standardów infrastruktury pieszej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej, rady gminy, rady powiatu danej *JST LGOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej.

Wskaźnik nr 28

Udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w LGOF

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

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

Źródło danych: *JST LGOF*.

Wskaźnik nr 29

Liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez *JST LGOF*

Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności w LGOF, 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 LGOF*.

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

Źródło danych: dane *JST LGOF*

LGOF W RUCHU