

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMINY SKAWINA DO 2030 ROKU





Mobilna Skawina



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

Zamawiający:
Urząd Miasta i Gminy w Skawinie
ul. Rynek 1
32-050 Skawina

GŁÓWNI PROJEKTANCI



mgr inż. Bartłomiej Wiertel - kierownik projektu



mgr inż. Marcelina Kowalczyk



mgr inż. Anna Małek

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

mgr inż. Piotr Góralski
inż. Anna Korus
inż. Antonina Lipnicka
Grzegorz Romaniak
mgr inż. Mateusz Szpórnóg
mgr inż. Szymon Ściga
mgr inż. Wiktor Wlazły
mgr inż. Michał Żuławiński

SPIS TREŚCI

SŁOWNIK	6
1 WPROWADZENIE	9
1.1 Gmina Skawina	14
1.2 Partycypacja społeczna	15
1.3 Diagnoza stanu mobilności	18
1.4 Skawina 2030	21
2 SCENARIUSZE ROZWOJU	23
2.1 Scenariusz pesymistyczny	27
2.2 Scenariusz minimalny	27
2.3 Scenariusz bazowy	28
2.4 Scenariusz optymistyczny	29
2.5 Scenariusz maksymalny	30
2.6 Wybór scenariusza preferowanego	32
2.7 Wizja i cele horyzontalne	34
3 CELE OPERACYJNE I DZIAŁANIA	36
3.1 Cele operacyjne	38
3.2 Działania	41
4 ZASADY REALIZACJI DZIAŁAŃ	64
4.1 Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP	66
4.2 Logika interwencji	67
4.3 Harmonogram	69
4.4 Finansowanie	73
5 MONITOROWANIE I EWALUACJA	77
6.1 Koordynacja realizacji SUMP	79
6.2 Wskaźniki monitorowania	80

SŁOWNIK

B+R	Parking dla rowerów Bike+Ride
BAU	(ang. Business as Usual) – odniesienie do sytuacji, w której wszystko proceduje się jak zwykle, zgodnie z planem; w przypadku dokumentu dotyczy to scenariusza bazowego, w którym zakładamy realizację inwestycji i założeń przyjętych lub zaplanowanych w dokumentach, które są procedowane i odnoszą się do Skawiny
Cykl SUMP	Cykl realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który pokazuje kolejne kroki realizacji dokumentu, jak również fazę diagnozy, jego opracowania oraz wdrażania i ewaluacji, składający się z 4 grup (przygotowanie i analiza, opracowanie strategii, planowanie działań, wdrażanie i monitorowanie) i 12 bloków tematycznych, zwanych „krokami SUMP”
ETZT	Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu – kampania mająca na celu zachęcenie mieszkańców do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajzeń i wyboru alternatywnych, bardziej zrównoważonych środków transportu
FUA	Funkcjonalny obszar miejski (ang. Functional Urban Area)
Grupa robocza	Grupa osób pracujących nad dokumentem w sposób ciągły, w skład której wchodziłi przedstawiciele Zamawiającego (UMiG w Skawinie – Wydział Rozwoju i Strategii, Wydział Gospodarki Komunalnej) i Wykonawcy (VIA VISTULA)
Grupa współpracująca	Grupa osób pracujących nad dokumentem cyklicznie, opiniując niektóre komponenty dokumentu, w skład której wchodziłi przedstawiciele jednostek odpowiedzialnych za kształtowanie, organizowanie i realizację polityki transportowej na terenie województwa małopolskiego, Stowarzyszenia Metropolii Krakowskiej i gmin ościennych
Infrastruktura mikromobilności	Jest to infrastruktura przewidziana, zgodnie z nowelizacją Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602) dla poruszania się rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych
Interesariusz	Osoba zainteresowana tworzeniem dokumentu SUMP, wyrażająca chęć współpracy w ramach wydania opinii na temat planowanych działań lub wzięcia udziału w grupie roboczej tworzącej dokument; mogą nią być przedstawiciele jednostek odpowiedzialnych za tworzenie systemu transportowego w Gminie Skawina lub przedstawiciele stowarzyszeń, organizacji lub mieszkańcy chcący brać czynny udział w pracach przy SUMP
K+R	(ang. Kiss and Ride) – Pocałuj i Jedź; zatoka krótkiego postoju, oznakowana dodatkowo znakiem B-36
KMK	Komunikacja Miejska w Krakowie
MaaS	(ang. Mobility as a Service) – usługa, która za pośrednictwem jednego narzędzia umożliwia planowanie, rezerwowanie i płacenie za różne usługi mobilności
OBK	Ostatni Bezpieczny Kilometr – projekt realizowany przez gminę Skawina w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, priorytetowo w obszarze szkół i przedszkoli na terenie gminy
P+R	(ang. Park and Ride) – Parkuj i Jedź; parking dla samochodów osobowych zintegrowany z systemem transportu publicznego

Podmiot zewnętrzny	Jednostka współpracująca z Gminą przy realizacji projektu, np. projektanci lub jednostka doradcza
Podział modalny	(ang. Modal Split) - podział zadań przewozowych wyrażający udział procentowy wykorzystania środków transportu podróży przez mieszkańców gminy
PoRD	Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602)
PTZ	Publiczny Transport Zbiorowy
Push and pull	„Zachęty” i „utrudnienia” dla komunikacji indywidualnej samochodowej
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – nazwa stosowana zamiennie z SUMP
SKA	Szybka Kolej Aglomeracyjna na terenie województwa małopolskiego
S.M.A.R.T.	(ang. Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound, pol. Skonkretyzowany, Mierzalny, Osiągalny, Istotny, Określony w czasie) – koncepcja formułowania celów w dziedzinie planowania, będąca zbiorem pięciu postulatów dotyczących cech, którymi powinien się charakteryzować poprawnie sformułowany cel
SMK	Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
SULP	(ang. Sustainable Urban Logistics Plan) – Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej opracowywany zgodnie z wytycznymi organizacji Eltis, która realizuje politykę Unii Europejskiej w zakresie mobilności
SUMI	(ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) – Wskaźniki strategiczne realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ujednolicone dla realizowanych obecnie Planów; są to: bezpieczeństwo ruchu drogowego, dostęp do publicznego transportu zbiorowego, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, jakość powietrza
SUMP	(ang. Sustainable Urban Mobility Plan) – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy	(TOD - ang. Transit-Oriented Development) – sposób realizacji zagospodarowania przestrzennego, który maksymalizuje wykorzystanie potencjału zabudowy mieszkaniowej, usługowej i wypoczynkowej w strefie dojścia pieszego do środków transportu publicznego
UTO	Urządzenia Transportu Osobistego - kategoria pojazdów zdefiniowana w polskim prawie jako napędzane elektrycznie – z wyłączeniem hulajnóg elektrycznych – bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczonych do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującym się na tym pojeździe, np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące, monocykl, segway
UWR	Urządzenia Wspomagające Ruch - urządzenie transportowe lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczony do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni, np. rolki, wrotki, deskorolka



1. WPROWADZENIE



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina (zwany także SUMPem – ang. Sustainable Urban Mobility Plan), to dokument, który ma charakter operacyjny, uzupełnia kwestie strategiczne wypracowane w gminie w Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021 – 2030 i przedstawia konkretny plan jak realizować politykę transportową. Został stworzony w oparciu o wytyczne i wymogi dokumentów europejskich. Diagnostyka on sytuację w zakresie systemu transportowego i mobilności w gminie, realizuje cele główne i operacyjne ze Strategii oraz przedstawia Działania, które powinna realizować gmina w ujęciu operacyjnym roku 2030 i strategicznym roku 2040, zgodnie z przyjętym scenariuszem. W ostatniej części dokumentu przedstawia zasady realizacji działań, w tym jednostki odpowiedzialne, harmonogram, możliwości finansowania oraz kwestię koordynacji działań SUMPa oraz propozycje wskaźników monitorowania działań.

Dynamiczny rozwój miast, a co za tym idzie rosnący popyt na wykorzystanie środków transportu, na przestrzeni ostatnich lat mocno zaburza zrównoważone ich wykorzystanie w codziennych podróżach. Wydarzenia w ostatnich latach, takie jak pandemia COViD-19, wojna na Ukrainie, który przełożył się na pogorszenie sytuacji społeczno – gospodarczej i kryzys ekonomiczny, spowodowały, że jednostki samorządu terytorialnego zmagają się z problemami organizacyjnymi, finansowymi i brakiem pieniędzy na infrastrukturę. W transporcie zbiorowym od roku 2020 zauważalny był coroczny odpływ pasażerów, choć ostatnio sytuacja się poprawia. Wydarzenia z jakimi przyszło się mierzyć polskim samorządom wskazują, że potrzebny jest impuls dla zmian, gdyż w przeciwnym wypadku podział zadań przewozowych, określający procentowe wykorzystanie środków transportu w codziennych podróżach, będzie dalej wskazywał znaczącą przewagę transportu indywidualnego, z którego korzystają mieszkańcy gminy¹. To przekłada się wprost na odczuwalne

w stanie obecnym bardzo silne obciążenie sieci drogowej, powodującej przekroczenie jej przepustowości i postępujące zjawiska kongestii komunikacyjnej, nadmiernego wykorzystania powierzchni parkingowej w obszarze centralnym Skawiny oraz na osiedlach czy w konsekwencji wzrost emisji szkodliwych substancji pochodzących od transportu. Ma to także związek z coraz mniejszą liczbą pasażerów transportu publicznego, pomimo utrzymanej oferty sprzed pandemii, a nawet w niektórych obszarach Polski, przypadkach jej poprawy (przykładem może być uruchomienie połączeń kolejowych w ramach SKA2 z Krakowa Głównego przez Skawinę do Przeciszowa). Coraz większe wykorzystanie samochodu w codziennych podróżach jest także spowodowane powszechnością tego środka transportu oraz planami realizacji inwestycji strategicznych, jak budowa nowych odcinków dróg, w tym ekspresowych. Biorąc pod uwagę te wszystkie czynniki, planowanie jak powinien wyglądać i funkcjonować system transportowy w perspektywie roku 2030 i dalej 2040, jest dużym wyzwaniem. SUMP odwołuje się do Strategii Rozwoju Gminy Skawina, w której w sposób strategiczny wyznaczono kierunki działań w obszarze III.4 Mobilność.

Jednocześnie, gmina Skawina, jako jedna z niewielu w Polsce, sukcesywnie od 2015 roku podąża za europejskimi trendami w zakresie zrównoważonej mobilności. Efektem nowoczesnej polityki zarządzania systemem transportowym był opracowany w 2016 roku Plan Mobilności, którego duża część postulatów została zrealizowana lub jest w trakcie realizacji². Nowy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawia możliwości kontynuacji polityki mobilności rozpoczętej w 2016 roku i w sposób operacyjny prezentuje możliwości realizacji przewidywanych działań, wynikających ze Strategii Rozwoju Gminy Skawina.

¹ Wskaźnik motoryzacji dla Polski w roku 2023 to 687 pojazdów / 1000 mieszkańców, czyli najwięcej w Europie wg danych Eurostat

² Raport – Ewaluacja Planu Mobilności dla Gminy Skawina z 2016 roku, Skawina 2023

W dokumencie opracowano kroki cyklu SUMP od 4 – 9, a także przedstawiono propozycje późniejszej pracy nad krokami 10 – 12. Odwołano się do *Diagnozy stanu istniejącego w zakresie sytuacji transportowej*³ oraz do *Raportu z prac przygotowawczych oraz przeprowadzonych pomiarów ruchu*⁴ - kroki 1 – 3 cyklu SUMP. Na bazie analizy obecnej sytuacji przedstawiono 5 scenariuszy rozwoju w zakresie mobilności, przedstawiono odniesienia do Strategii Rozwoju Gminy Skawina, w której wypracowano cele strategiczne oraz kierunki działań, w odniesieniu do których w Planie przedstawiono cele operacyjne realizujące kierunki działań. Cele operacyjne zostały szczegółowo opisane, a tam gdzie było to możliwe, podano wskaźniki SMART realizacji celów. W dalszej części SUMP przedstawiono zasady realizacji działań, podano logikę wprowadzania działań oraz harmonogram i potencjalne finansowanie działań (z uwzględnieniem możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych).

Wskazano także wskaźniki monitorowania dokumentu, podano propozycje sposobu jego ewaluacji oraz odniesiono się do wskaźników strategicznych SUMI, które są opracowywane w ramach obecnej edycji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszarów w Polsce w perspektywie 2021 – 2027.

Finalnie, dokument przedstawia wizję możliwości rozwoju systemu transportowego oraz zagospodarowania przestrzennego, jaką może zrealizować gmina Skawina do roku 2030 oraz wyznacza kolejną perspektywę inwestycji strategicznych w horyzoncie do roku 2040.

³ Diagnoza stanu istniejącego w zakresie sytuacji transportowej w Gminie Skawina, Skawina 2022

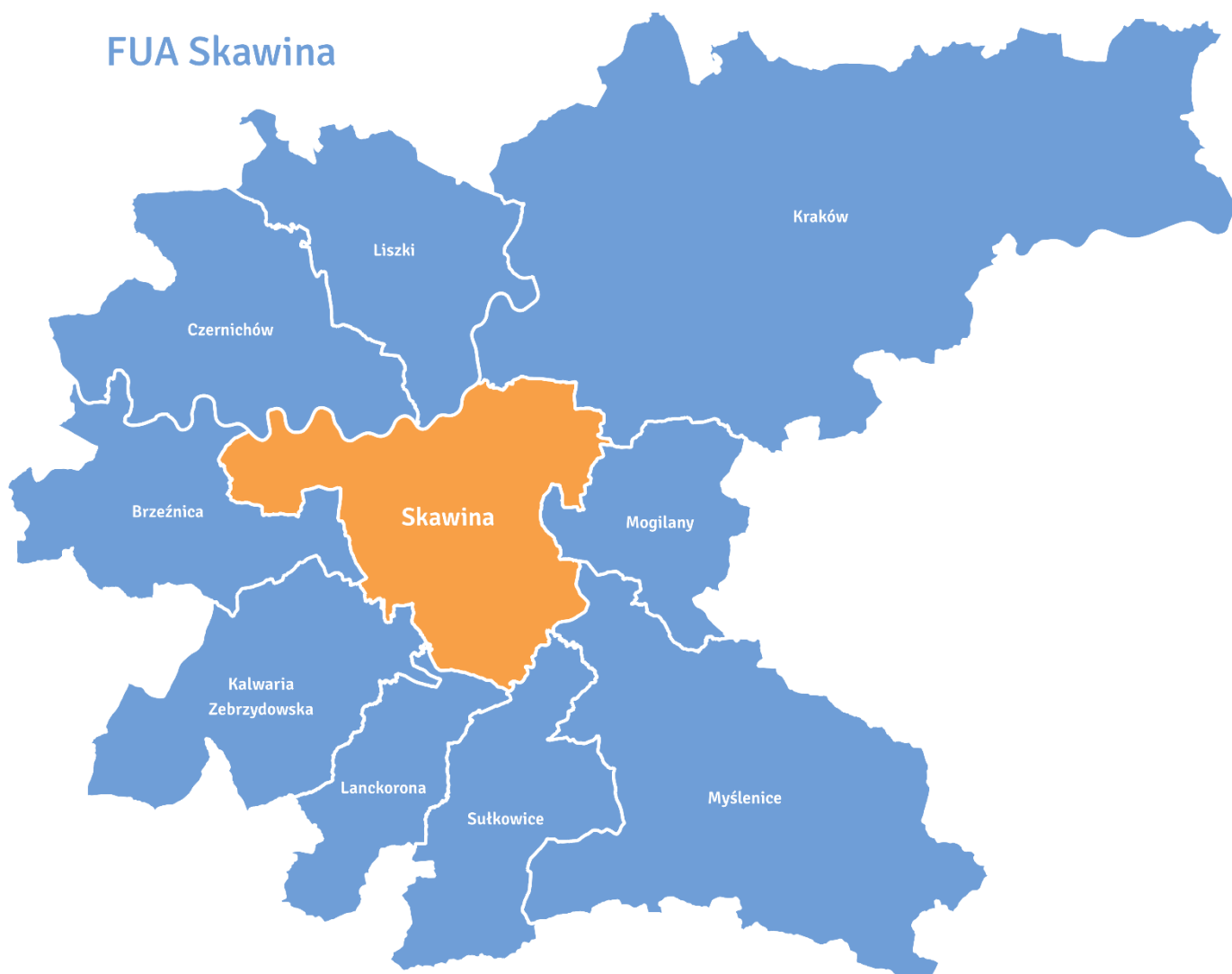
⁴ Raport z prac przygotowawczych oraz przeprowadzonych pomiarów ruchu, Skawina 2022

1.1 GMINA SKAWINA

Skawina to gmina miejsko-wiejska, znajdująca się w województwie małopolskim, a dokładniej – w powiecie krakowskim. Gmina jest położona na południowy zachód od Krakowa – stolicy małopolski. Powierzchnia Gminy Skawina to 100,20 km², przy czym miasto Skawina zajmuje 20,5 km². W skład gminy wchodzi miasto Skawina i 16 sołectw: Borek Szlachecki, Facimiech, Gołuchowice, Grabie, Jaśkowice, Jurczyce, Kopanka, Krzęcin, Ochodza, Polanka Hallera, Pozowice, Radziszów, Rzozów, Wielkie Drogi, Wola Radziszowska oraz Zelczyna.

Gmina Skawina wchodzi w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i jest jedną z gmin należących do Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. Znajduje się w granicach Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Gmina należy także do Lokalnej Grupy Działania Blisko Krakowa. Zgodnie z danymi z Głównego Urzędu Statystycznego, pod koniec 2022 roku na terenie gminy mieszkało w sumie 42 100 osób. Jest to najbardziej zaludniona gmina wchodząca w skład powiatu krakowskiego. Gmina Skawina graniczy z 9 gminami, które tworzą jej funkcjonalny obszar miejski.

FUA Skawina



1.2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

W odróżnieniu od tradycyjnego planowania systemu transportowego tylko przez inżynierów ruchu, tworzenie dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dużym stopniu opiera się na udziale interesariuszy z różnych jednostek i dziedzin oraz partycypacji społecznej. Mieszkańcy, interesariusze, zespół osób odpowiedzialnych za kreowanie systemu transportowego oraz przedstawiciele innych jednostek działających na terenie Gminy Skawina mieli realny wpływ na ostateczny kształt i zakres Planu.

W celu uzyskania jak największej kompleksowości i obiektywizmu podczas opracowywania SUMPa, wyodrębnione zostały 3 grupy, które pracowały nad jego zapisami podczas cyklicznych spotkań.

Członkowie grupy roboczej omawiali wszystkie kwestie na bieżąco, podczas cotygodniowych sesji, dzięki czemu prace nad dokumentem były ciągłe, a wszelkie wątpliwości mogły być rozstrzygane natychmiastowo. Podczas tworzenia SUMPa dla Gminy Skawina, odbyły się 2 spotkania z Grupą Współpracującą oraz 3 cykle spotkań konsultacyjnych z Grupą Interesariuszy. W pierwszej fazie pracy nad zapisami dokumentu, uczestnicy spotkań diagnozowali najważniejsze, wymagające interwencji, aspekty związane z mobilnością. Równocześnie przez niemal cały okres prac nad dokumentem, udostępniony był internetowy formularz, gdzie można było zgłaszać uwagi. Zebrano łącznie 101 odpowiedzi.

Drugi etap spotkań polegał na wspólnym wypracowywaniu rozwiązań poprawiających stan mobilności w Gminie. Uczestnicy pracowali z wykorzystaniem map oraz formularzy, gdzie mogli notować i nanosić swoje spostrzeżenia i uwagi.

Ostatni etap konsultacji to możliwość zapoznania się z opracowanym już SUMPem, który po uwagach ze strony interesariuszy może ulec drobnym modyfikacjom.

GRUPA ROBOCZA

Zamawiający:

Wydział Rozwoju i Strategii UMiG w Skawinie
Wydział Gospodarki Komunalnej UMiG w Skawinie

Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

GRUPA WSPÓŁPRACUJĄCA

Interesariusze pracujący nad zapisami dokumentu:

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Urząd Miasta Krakowa
Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
Urząd Miasta i Gminy w Skawinie
Miejski Zakład Usługowy Sp. z o.o. w Skawinie
Centrum Kultury i Sportu w Skawinie
Straż Miejska w Skawinie
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
Miejska Biblioteka Publiczna w Skawinie
Centrum Usług Społecznych w Skawinie
Centrum Usług Wspólnych w Skawinie
lokalni aktywiści w obszarze transportu

Interesariusze opiniujący:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie
Koleje Małopolskie
POLREGIO S.A.

GRUPA INTERESARIUSZY

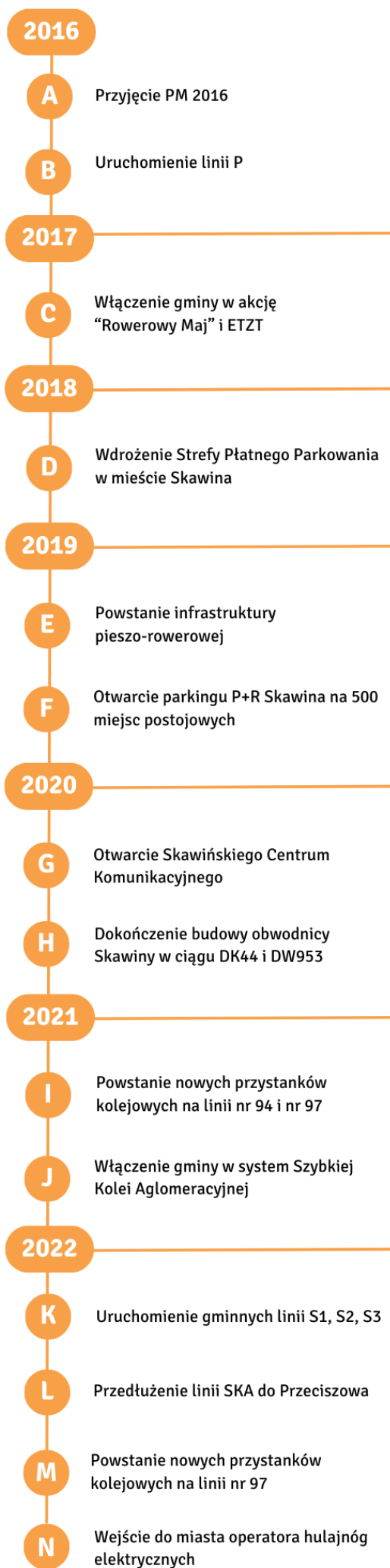
Radni Rady Miejskiej w Skawinie
Sołtysi
Przewodniczący Zarządów Osiedli
Mieszkańcy
Przedsiębiorcy
Przedstawiciele Gmin ościennych
Organizacja pozarządowe
Przedstawiciele podmiotów działających w obszarze usług transportowych
Grupy nieformalne

Proces partycypacji

SUMP SKAWINA







1.3 DIAGNOZA STANU MOBILNOŚCI

Gmina Skawina na przestrzeni lat sukcesywnie realizuje założenia Planu Mobilności z 2016 roku. Jednym z pierwszych kroków było wydzielenie w strukturach Urzędu stanowiska tzw. oficera pieszo-rowerowego, który zajmuje się obszarem zrównoważonej mobilności i od kilku lat prowadzi kampanie społeczno – informacyjne oraz monitoruje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego w szczególności dzieci i młodzieży.

Gmina od 2017 roku bierze czynny udział w ogólnopolskiej kampanii „Rowerowy Maj” – największego przedsięwzięcia w skali kraju promującym zrównoważoną mobilność wśród dzieci, młodzieży i ich rodziców. Co roku kampania cieszy się dużą popularnością.

Gmina od kilku lat prowadzi analizy, a także wprowadza rozwiązania mające na celu redukcję liczby miejsc niebezpiecznych w bezpośrednim sąsiedztwie szkół. W 2019 roku w ramach programu Ostatni Bezpieczny Kilometr przy udziale w projekcie Low Carb wypracowano rekomendację zmian infrastrukturalno – organizacyjnych, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa oraz likwidację barier i miejsc niebezpiecznych

Jednym z założeń Planu Mobilności była budowa Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego – głównego węzła transportowego w Skawinie, obejmującego parking typu Park&Ride dla 500 pojazdów, chodniki, drogę dla rowerów, zatokę autobusową, zatokę typu K&R oraz wiatę rowerową na 60 miejsc postojowych (parking B&R).

Przełomowym momentem było włączenie Gminy w system Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Od 2021 roku uruchomionych zostało 38 nowych pociągów (19 par). Dla pasażerów SKA Gmina przygotowała w ostatnich latach całą infrastrukturę. W mieście i sołectwach powstały nowe stacje kolejowe, parkingi typu P+R, Skawińskie Centrum Komunikacyjne oraz wyremontowano zabytkowy dworzec PKP, w którym siedzibę ma Miejska Biblioteka Publiczna wraz z kawiarnią. Zadbano

o wygodne dotarcie na pociąg zarówno dla kierowców jak i pieszych oraz rowerzystów. Powstały nowe drogi, parkingi, tunele podziemne, wybudowano chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe. Przy wyremontowanych stacjach kolejowych pojawiły się zadaszone wiaty i parkingi dla rowerów. Od października 2022 roku trasa SKA Kraków Główny – Podbory Skawiński została wydłużona do Przeciszowa.

Od września 2022 roku za sprawą dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych zostały uruchomione 3 nowe linie gminne: S1, S2, i S3. Rozkłady i trasy skawińskich linii zostały zaplanowane tak, aby umożliwić dojazd do kolei zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego oraz zapewnić połączenia do najważniejszych miejsc użyteczności publicznej, szkół, placówek handlowych oraz zakładów pracy. Pojazdy kursujące na liniach gminnych przystosowane są do przewozu osób niepełnosprawnych. Od maja 2023 roku funkcjonuje dodatkowa linia gminna S4. Jej trasa zaplanowana jest tak, aby umożliwić dojazd do kolei, zakładów pracy zmianowej 6/14/22. Linia S4 jest uzupełnieniem linii 253 i zwiększa dostępność do komunikacji mieszkańców os. Willowego.

Infrastruktura dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych jest realizowana z punktu widzenia spełnienia najważniejszego celu: zapewnienia infrastruktury dla codziennej mobilności z nastawieniem na dzieci i osoby starsze, bardziej niż na podróże o charakterze turystycznym, realizowane głównie w weekendy.

Długość infrastruktury mikromobilności w 2016 r.

droga dla pieszych i rowerów	▶ 2,51 km
droga dla rowerów	▶ 0 km
kontrapas i kontraruch	▶ 0,64 km
SUMA	3,15 km

Długość infrastruktury mikromobilności w 2022 r.

droga dla pieszych i rowerów	▶ 17,53 km
droga dla rowerów	▶ 16 km
kontrapas i kontraruch	▶ 2,09 km
SUMA	35,62 km

do 2022 roku:

wybudowano:

2 parkingi typu P+R i B+R

Skawina ▶ 500 + 60

Radziszów ▶ 30 + 20

5 przystanków kolejowych

Skawina Jagielnia

Skawina Zachodnia

Rzozów Centrum

Radziszów Centrum

Wola Radziszowska Lipki

zmodernizowano:

5 przystanków kolejowych

Skawina

Podbory Skawińskie

Rzozów

Radziszów

Wola Radziszowska

Obszary do interwencji wyznaczone zostały na podstawie Diagnozy stanu istniejącego w zakresie sytuacji transportowej w Gminie Skawina⁵:

Ruch pieszych i rowerów:

- dokończenie spójności sieci infrastruktury dróg dla pieszych i rowerów
- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego
- zwiększenie znaczenia ruchu pieszo – rowerowego

Transport zbiorowy:

- integracja taryfowo – biletowa wszystkich podmiotów świadczących usługi w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Skawina (Komunikacja Miejska w Krakowie, komunikacja gminna, przewozy kolejowe, przewoźnicy prywatni)
- zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, wprowadzenie interwałów (np. 30, 40 minut);
- reorganizacja siatki połączeń oraz remarszrutyzacja tras autobusowych
- działania infrastrukturalne i organizacyjne na rzecz upłynnienia ruchu (buspasy, priorytet dla komunikacji miejskiej),
- poprawa jakości przystanków oraz bezpiecznego dojścia do nich,
- analiza i dalsze prace dla możliwości i potencjału realizacji połączenia kolejowego pomiędzy linią kolejową nr 94 (Kraków Płaszów – Oświęcim) i 118 (Kraków Główny – Kraków Lotnisko), tworzącą zachodnią obwodnicę kolejową Krakowa, wzdłuż Autostrady A4, która połączy Port Lotniczy w Krakowie – Balicach ze Skawiną.

Transport indywidualny:

- analiza możliwości zmian struktury zarządzania infrastrukturą drogową

w gminie dla celów realizacji polityki mobilności

- rozwiązanie problematyki wzrostu ruchu na sieci dróg w gminie ze szczególnym uwzględnieniem drogi krajowej nr 44 i drogi wojewódzkiej nr 953, uwzględniając powstanie nowych zakładów w Strefie Aktywności Gospodarczej i budowę nowych generatorów ruchu;
- poprawa oraz komplementarność planowania rozwiązań komunikacyjnych dla obszaru gminy.

Parkowanie:

- uporządkowanie parkowania wraz z rozszerzeniem Strefy Płatnego Parkowania i podniesieniem stawki za parkowanie
- porządkowanie parkowania w obszarach osiedli oraz na ulicach Skawiny

Logistyka miejska:

- poprawa oraz komplementarność planowania rozwiązań komunikacyjnych dla obszaru gminy
- konieczność lobbowania przeciw inwestycjom strategicznym w zakresie infrastruktury drogowej, będącym zagrożeniem dla obszaru gminy

Bezpieczeństwo w obszarze szkół:

- dążenie do realizacji wizji 0 poprzez działania infrastrukturalne i organizacyjne
- kontynuacja działań związanych z projektem „Ostatniego Bezpiecznego Kilometra”.

⁵ Dokument opracowany w 2022 r. na potrzebę Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina

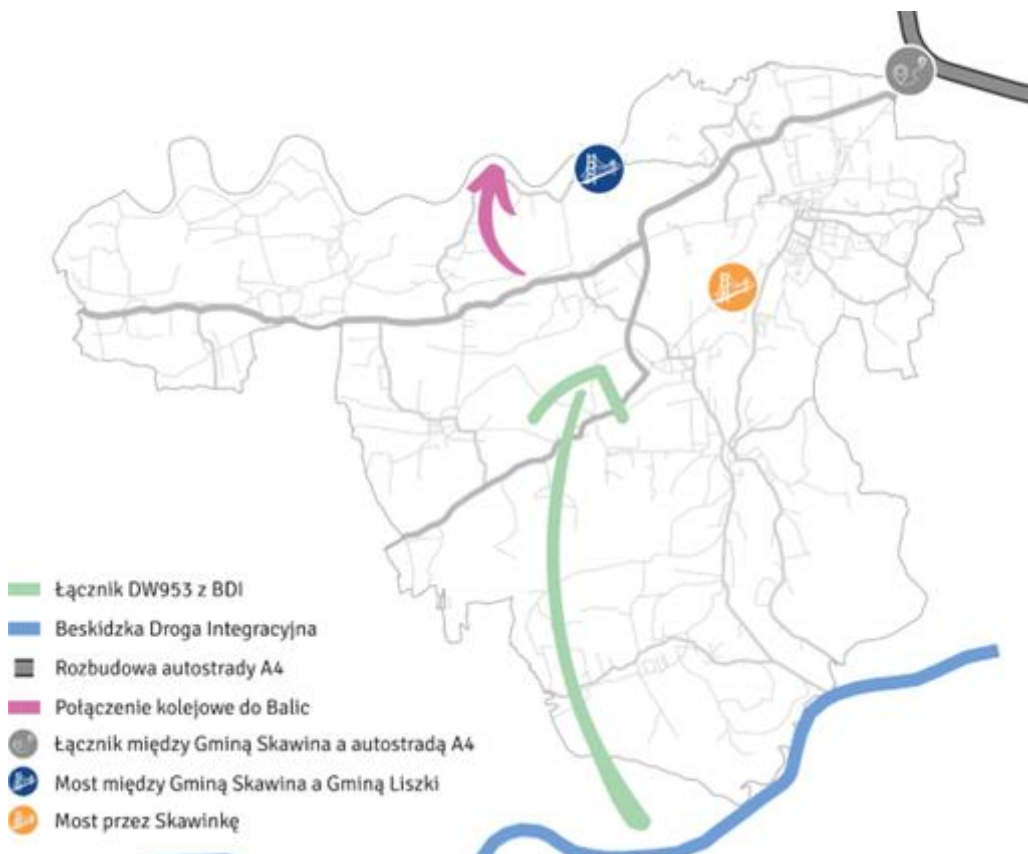
1.4 SKAWINA 2030

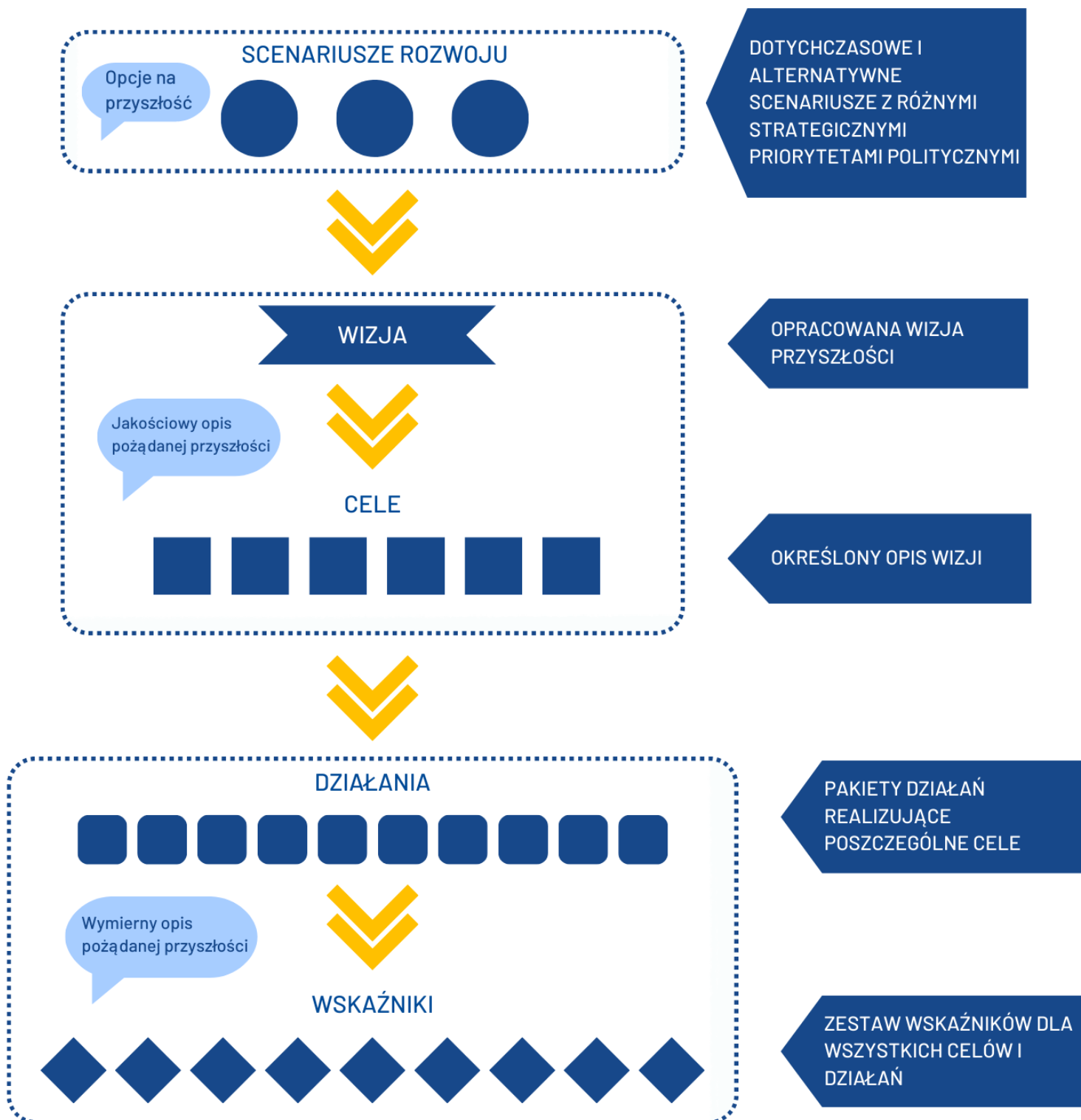
Skawina jest jedną z niewielu gmin w Polsce, w której od kilku lat realizowana jest krok po kroku polityka zrównoważonej mobilności. Nadanie priorytetu rozbudowie i uruchomieniu połączeń kolejowych, rozwój oferty transportu publicznego (linie S1, S2, S3, S4), budowa infrastruktury dla pieszych i rowerów, czy wydarzenia edukujące nie tylko najmłodszych, ale także mieszkańców gminy z innych grup wiekowych pokazują, że władze gminy starają się, aby jej system transportowy był jak najbardziej zrównoważony. W perspektywie roku 2030 słusznym podejściem będzie kontynuacja bieżącej polityki. Wiele działań zostało już zakończonych, a część jest w realizacji. W samym 2023 roku uruchomiono kolejną linię komunikacji gminnej S4, zwiększono częstotliwość kursowania kolei w ramach SKA2 oraz rozpoczęto prace inwestycyjne związane z budową drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Piłsudskiego, która połączy nowopowstałą sieć infrastruktury z Osiedlem Awaryjnym i przystankiem kolejowym Skawina Zachodnia. Wszystkie działania i założenia promujące zrównoważoną

mobilność będą musiały zostać zintensyfikowane z uwagi na uwarunkowania lokalne, jakie czekają gminę Skawina w perspektywie najbliższych lat. Docelowy układ drogowy gminy znacząco się rozbuduje, a „wąskie gardła” systemu drogowego mają zostać udrożnione. Poprawa jakości infrastruktury drogowej i nowe odcinki sieci wzbudzą kolejne podróże transportem indywidualnym, a część z nich może spowodować wzrost liczby pojazdów na sieci drogowej. Są to zagrożenia dla zrównoważonej mobilności, dlatego prognozuje się, że w nowej perspektywie do 2030 roku Skawina musi dać odpowiedź swoimi działaniami na inwestycje planowane, aby wykorzystać ich potencjał, a równocześnie nie zaniechać szans na zmiany w modal split, które są widoczne porównując okres 2016 – 2022.

Inwestycje dające potencjał należy wyeksponować i zaplanować ich funkcjonowanie w przyszłości. W zakresie inwestycji mających pozytywny wpływ, należy odpowiednio hierarchizować sieć oraz dążyć do realizacji ciągów będących obwodnicami centrum (np. most przez Skawinkę powinien być drogą klasy zbiorczej [Z] i częścią obwodnicy centrum

miasta), te mające negatywny wpływ należy kompensować przez działania dające alternatywę w poruszaniu się (np. łącznik BDI w razie jego budowy powinien zapewniać dostępność mieszkańcom gminy na niezmiennym poziomie, a w ramach inwestycji powinny powstać nowe drogi dla pieszych i rowerów).







2. SCENARIUSZE ROZWOJU





Scenariusze rozwoju przedstawiają możliwości kierunków rozwoju gminy Skawina, biorąc pod uwagę grupę czynników, które bezpośrednio wpływają na możliwości realizacji polityki wynikającej z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Gmina Skawina po akceptacji SUMPa i rozpoczęciu prac nad działaniami z niego wynikającymi może podążać w kilku kierunkach w zakresie rozwoju systemu transportowego i scenariusze mają na celu wskazać jakie działania będą wtedy realizowane i jak będzie kształtowany system transportowy. Czynniki do wyboru scenariusza preferowanego są różne i w różnym stopniu wpływają na dany scenariusz, jednak starają się odzwierciedlać wszystkie możliwe sytuacje, które wpłyną na system transportowy, a na które gmina może nie mieć wpływu (np. decyzje polityczne przesądzające o budowie infrastruktury lub braku finansowania przewozów kolejowych).

W wyniku II etapu konsultacji społecznych oraz kooperacji grupy roboczej i grupy współpracującej wypracowanych zostało 5 scenariuszy rozwoju:

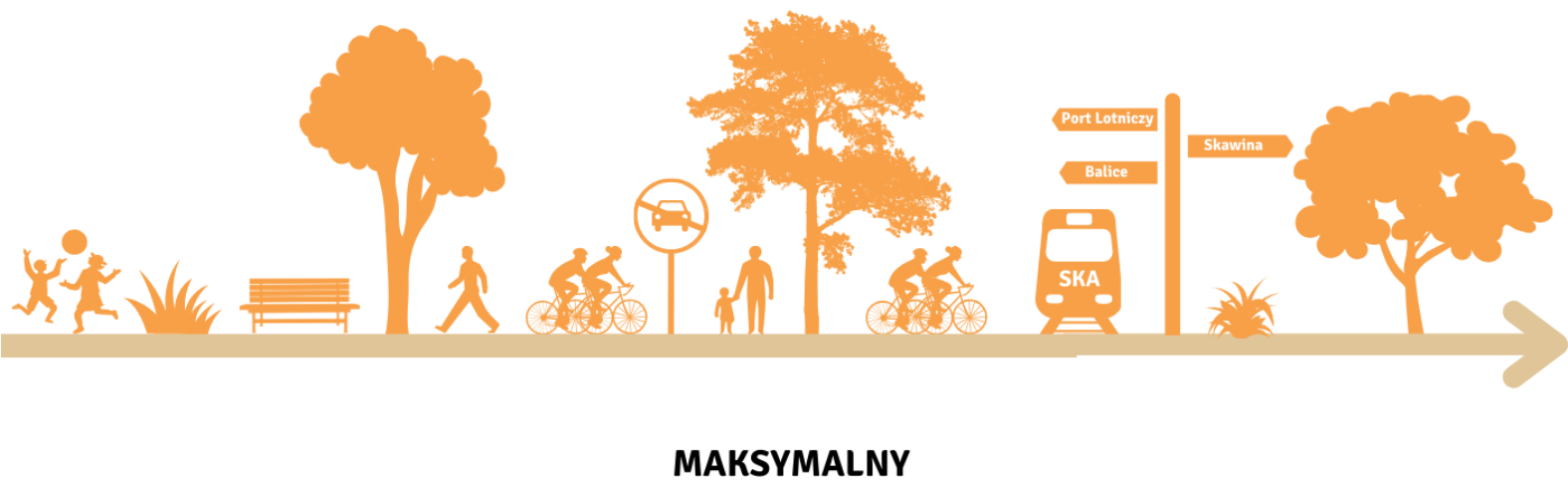
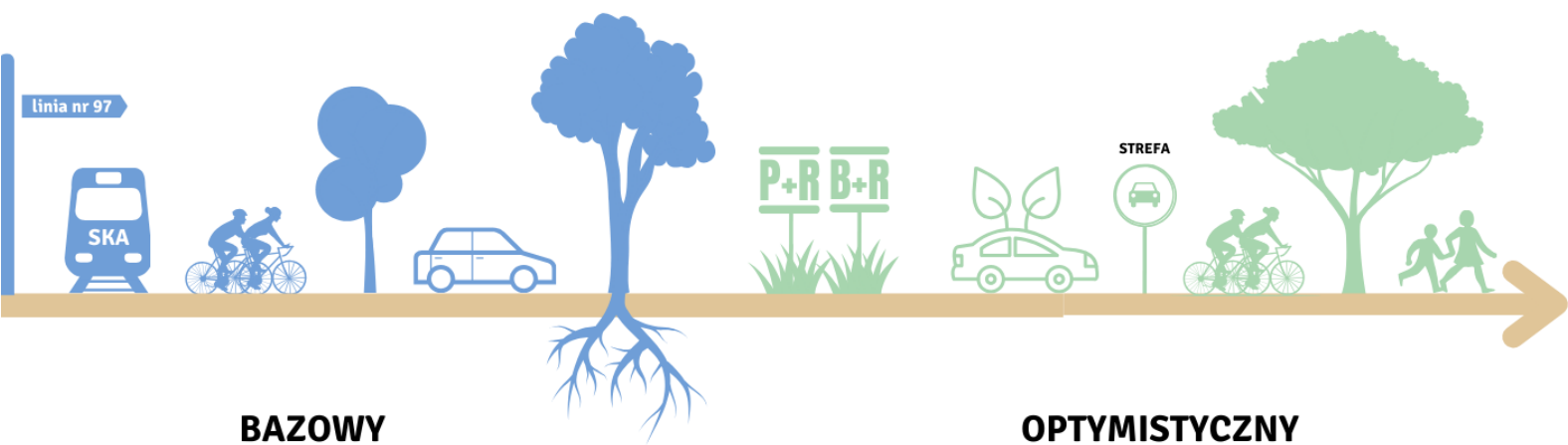
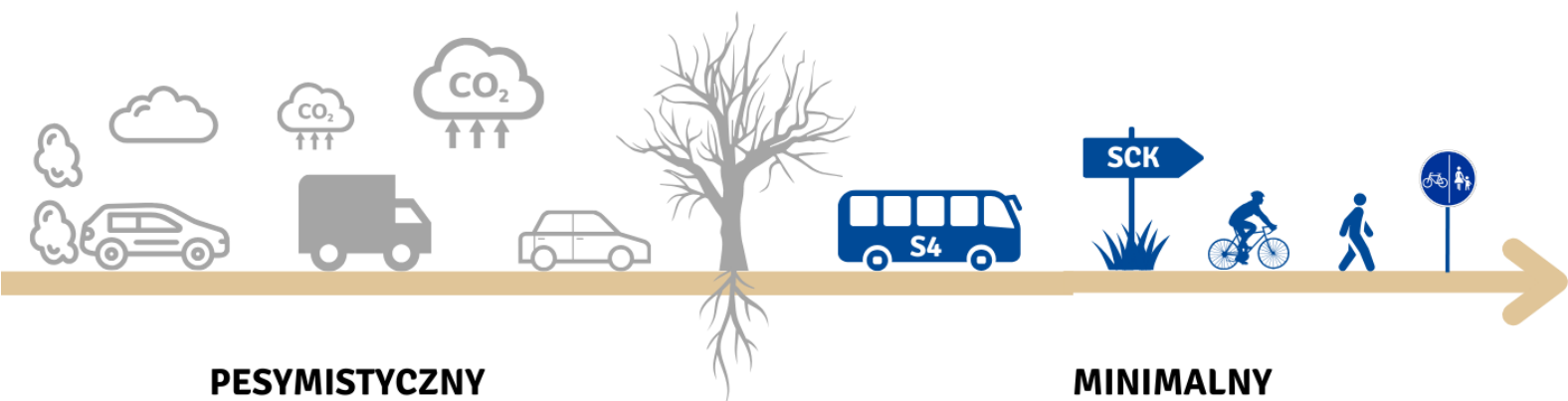


W kolejnych podrozdziałach przedstawiono szczegółowy opis każdego z rozważanych scenariuszy, podając jego ogólną charakterystykę, a także jego cechy w oparciu o takie czynniki jak: czynnik polityczny, organizacyjny, ekonomiczny oraz jego wpływ na podział zadań przewozowych i wykorzystanie środków transportu. Podano także główne działania i inwestycje, które charakteryzują dany scenariusz oraz kluczowe inwestycje, przesądzające o konkretnym scenariuszu. Wykaz inwestycji w ramach scenariusza ma na celu nakreślenie kontekstu jego realizacji, a w końcowej części opisu scenariusza zawarto informację o działaniu najbardziej istotnym z punktu widzenia realizacji scenariusza. To tak zwany „game changer” (ang. najbardziej istotny czynnik), który przesądzi o realizacji scenariusza.

Scenariusze, ich zakres oraz możliwości realizacyjne, były przedmiotem prac grupy roboczej, a także grupy współpracującej, w ramach których to grup starano się określić sposób podziału scenariuszy, jak również kwestię ich oceny. Istotnym elementem w pracach było wypracowanie podejścia do opisu i wyboru scenariusza preferowanego, którego charakter określa późniejszą wizję, a ta przekłada się na cele oraz działania w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Ważnym odnotowaniem jest fakt, że w toku prac grupy roboczej i grupy współpracującej analizowano także inne podejście do scenariuszy: zależne od kwestii demografii, a także od czynników wyłącznie ekonomicznych. Starano się także przeanalizować scenariusze różniące się znacząco zakresem (np. scenariusz kładący nacisk na elektromobilność, na transport publiczny lub na ruch rowerów), finalnie przyjęto 5 scenariuszy, nad którymi trwały prace.

Poniższa grafika ma na celu zwizualizowanie zakresu scenariuszy w sposób bardziej obrazowy, wskazując kluczowe kwestie i działania, co powinno pomóc w ich interpretacji.



2.1 SCENARIUSZ PESYMISTYCZNY

Scenariusz pesymistyczny zakłada zmianę podejścia do kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością i odwrotną politykę w tym zakresie. Działania i kierunki obrane według Planu Mobilności 2016 są zaniechane. Jest to scenariusz, w którym gmina rozwijać się będzie pod kątem inwestycji ukierunkowanych na transport indywidualny, który będzie premiowany – polepszać się będą warunki dla ruchu samochodowego, przy zaniechaniu działań dla transportu publicznego i ruchu pieszych oraz rowerów. Skawina nie będzie realizować działań z zakresu zrównoważonej mobilności, rozwiązane zostają struktury za to odpowiedzialne.

Charakterystyka, podejście polityczne, kwestie organizacyjne, ekonomiczne

Zmienia się podejście władz Gminy do mobilności i transportu. Dotychczasowa orientacja na zrównoważoną mobilność zostaje zahamowana, a działania Gminy zostają ukierunkowane na inwestycje pro samochodowe. Nie ma zrozumienia dla idei zrównoważonej mobilności oraz brak jest jednostek wspierających te działania. Efektem działań jest zmiana podziału zadań przewozowych, gdzie coraz więcej podróży wykonywanych jest samochodem osobowym, rośnie kongestia, zwiększa się liczba wypadków na drogach, a czasy dojazdu do celu podróży się wydłużają. Rośnie także ruch tranzytowy przez gminę, co powoduje zwiększenie uciążliwości dla mieszkańców przez hałas i zanieczyszczenie powietrza.

- Powstanie trasy S7 oraz łącznika DW953 z BDI przez Gminę Skawina bez dostępu z terenu gminy (brak węzłów)
- Brak finansowania przewozów kolejowych
- Likwidacja linii gminnych S oraz ograniczenie funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie
- Likwidacja SPP, budowa darmowych parkingów kubaturowych w centrum Skawiny
- Zaniechanie działań wynikających z Planu Mobilności 2016



Budowa trasy S7 i Beskidzkiej Drogi Integracyjnej z łącznikiem oraz likwidacja Strefy Płatnego Parkowania

2.2 SCENARIUSZ MINIMALNY

Drugi ze scenariuszy, minimalny, zakłada że działania realizowane w ramach Planu Mobilności 2016 nie będą kontynuowane, z uwagi na brak środków finansowych oraz problemy organizacyjne (np. w ramach struktur Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie). Polityka transportowa będzie uzależniona od inwestycji wyższego szczebla (krajowego – Ministerstwa Infrastruktury lub wojewódzkiego – Marszałek województwa), a gmina Skawina będzie prowadzić działania niskokosztowe i łatwe organizacyjnie (np. akcje promocyjne, promowanie zrównoważonej mobilności). Jednak z uwagi na brak środków finansowych, nie będą kontynuowane w tym scenariuszu działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury związane ze zrównoważoną mobilnością.

Charakterystyka, podejście polityczne, kwestie organizacyjne, ekonomiczne

Scenariusz minimalny zakłada brak zmian w podejściu władz Gminy do mobilności i transportu. Przewiduje się brak funduszy na dalszą realizację działań wynikających z Planu Mobilności dla Gminy Skawina 2016. Idea zrównoważonej mobilności nie jest wdrażana z uwagi na bariery organizacyjne zarówno

w UMiG w Skawinie, jak i na poziomie powiatu czy województwa. Efektem działań jest minimalna zmiana w podziale zadań przewozowych na korzyść samochodów. Dodatkowo istniejące konflikty pozostają nierozwiązane, ale się nie pogłębiają. Jakość życia utrzymuje się na stałym poziomie. Jest to scenariusz delikatnie pozytywny, ponieważ zakłada zachowanie tego co osiągnęliśmy do tej pory, ale bez zmian na plus.

- Powstanie trasy S7 oraz łącznika DW953 z BDI przez Gminę Skawina bez dostępu z terenu gminy (brak węzłów)
- Realizacja działań z zakresu zrównoważonej mobilności tylko o niskim koszcie z uwagi na niezależne od gminy czynniki zewnętrzne
- Skupienie się na możliwościach projektów pilotażowych lub przy wsparciu środków zewnętrznych
- Realizacja działań miękkich, niskokosztowych



Realizacja działań z zakresu zrównoważonej mobilności tylko o niskim koszcie z uwagi na niezależne od gminy czynniki zewnętrzne

2.3 SCENARIUSZ BAZOWY

Scenariuszem bazowym (ang. Business as usual), nazwano scenariusz, w którym kontynuowana będzie polityka mobilności, charakterystyczna dla Gminy Skawina od roku 2015. W związku z tym priorytetowo należy dążyć do ukończenia działań wynikających z Planu Mobilności z roku 2016, a następnie kontynuować ten trend, realizując działania tożsame, ale na innych obszarach. Przykładem może być rozbudowa infrastruktury pieszo – rowerowej, która była jednym z głównych postulatów Planu Mobilności z roku 2016. Po ukończeniu założeń z PM2016, działanie to wg scenariusza bazowego będzie kontynuowane, ale bez sprecyzowanych odcinków. Nowe odcinki wynikać będą z uwarunkowań i potrzeb lokalnych, z wniosków wpływających od mieszkańców np. w ramach warsztatów nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Innym przykładem jest dążenie do rozwoju kolei i uruchomienie połączeń SKA na linii 97, co było już wydźwiękiem PM2016 i powinno być zrealizowane, jednak wpływ na to gmina Skawina ma tylko w zakresie lobbingu lub przygotowania inwestycji pod uruchomienie połączeń (rozbudowa sieci pieszo – rowerowej i drogowej dla poprawy dostępności do stacji i przystanków kolejowych, budowa infrastruktury węzłów przesiadkowych).

Charakterystyka, podejście polityczne, kwestie organizacyjne, ekonomiczne

Scenariusz bazowy zakłada kontynuację obecnej polityki i brak zmian w podejściu władz Gminy oraz władz centralnych i regionalnych do tematyki zrównoważonej mobilności. Przewiduje się dokończenie działań wynikających z Planu Mobilności 2016. Inwestycje procedowane są kontynuowane, jest zapewnione finansowanie dla działań trwających, a system organizacyjny nie ulega zmianie. Efekty są takie, że podział zadań przewozowych zmienia się w dotychczasowym tempie, utrzymuje się presja na dotowanie samochodów (np. program „Mój elektryk”, pozwalający na dofinansowanie zakupu samochodów), powoli rozwija się elektromobilność, liczba zdarzeń drogowych utrzymuje się na tym samym poziomie lub spada. W gminie funkcjonują podmioty prywatne świadczące usługi zrównoważonej mobilności (np. prywatni operatorzy hulajnóg miejskich), ale gmina nie podejmuje aktywnych działań z własnej inicjatywy (np. brak roweru gminnego, ale możliwe jest wejście podmiotu prywatnego). Generalnie jest to scenariusz pozytywny, ale bardzo zachowawczy.

- Dokończenie działań określonych w Planie Mobilności dla Gminy Skawina 2016
- Dokończenie budowy sieci parkingów Park and Ride oraz Bike and Ride
- Dokończenie sieci połączeń pieszych i rowerowych
- Uruchomienie połączeń SKA na linii 97 wraz z poprawą częstotliwości kursowania pociągów
- Ostatni Bezpieczny Kilometr



Dokończenie działań określonych w Planie Mobilności dla Gminy Skawina 2016

2.4 SCENARIUSZ OPTYMISTYCZNY

Czwartym scenariuszem jest scenariusz optymistyczny, który zgodnie z nazwą, pozwala optymistycznie patrzeć w przyszłość pod kątem zrównoważonej mobilności. W jego myśl w Skawinie realizowane będą działania pro mobilnościowe. Wpłyną one na zrównoważenie środków transportu i optymistyczny wniosek, który pozwoli na zmniejszenie liczby podróży transportem indywidualnym na rzecz ruchu pieszych, rowerów i transportu publicznego. Mieszkańcy będą mieć w tym scenariuszu alternatywę w podróżowaniu dzięki udostępnieniu im atrakcyjnych i szybkich środków transportu – niektórzy sami zmienią przyzwyczajenia transportowe dzięki temu, że kolej działa sprawnie, a w gminie jest do dyspozycji transport publiczny oraz pełna sieć infrastruktury rowerowej. Działania w tym scenariuszu pokrywają się ze scenariuszem bazowym (w pakiecie działań scenariusza optymistycznego realizowane są działania wynikające ze scenariusza bazowego), a jednocześnie zaproponowane zostały całkiem nowe działania.

Charakterystyka, podejście polityczne, kwestie organizacyjne, ekonomiczne

Scenariusz optymistyczny zakłada nie tylko kontynuację obecnej polityki, ale także rozwój zrównoważonej mobilności i zwiększenie intensywności działań. Inwestycje z zakresu zrównoważonej mobilności mają zwiększone finansowanie, większa ich liczba jest możliwa do wdrożenia. Struktura organizacyjna w gminie oraz na szczeblu lokalnym i regionalnym ulega poprawie, nad realizacją SUMPa czuwa koordynator, przez co działania są szybciej wdrażane i poprawie ulega proces ewaluacji. Promowane są środki ekologiczne o niskim wpływie na środowisko. W efekcie podział zadań przewozowych wyraźnie przechyla się w stronę zrównoważonej mobilności, realizujemy wizję zero - czasem ją osiągając, ale bez trwałych efektów (nie jest jeszcze normą), udaje się zrealizować ulice szkolne i znacząco ograniczyć dowożenie dzieci do szkół, realizujemy koncepcję przebudowy dawnej DK44, komunikacja kolejowa przejmie ruch lokalny. Jest to bardzo pozytywny scenariusz, gdyż mieszkańcy sami przekonują się do idei zrównoważonej mobilności.

- Realizacja działań ze scenariusza bazowego
- Budowa mostu na Wiśle z infrastrukturą dla pieszych i rowerów
- Dokończenie osi rowerowej północ – południe, połączenie z Krakowem wzdłuż dawnego przebiegu DK44
- Opracowanie standardów dla infrastruktury rowerowej, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych
- Zmiana zarządców infrastruktury drogowej
- Działania na rzecz zwiększenia udziału mikromobilności, w tym roweru, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych

- Działania związane z poprawą założeń dla zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności (TOD)



Most na Wiśle z infrastrukturą dla pieszych i rowerów

2.5 SCENARIUSZ MAKSYMALNY

Ostatnim scenariuszem jest tak zwany scenariusz maksymalny, który realizuje największą liczbę działań związanych ze zrównoważoną mobilnością i najmocniej wpływa na pożądane zmiany – w tym scenariuszu występuje najwięcej działań, ale jednocześnie wdrażane są mocne restrykcje dla użytkowników transportu indywidualnego. W tym scenariuszu widać, że zmiany mają sens i należy mocniej je zaakcentować m.in. poprzez rozwój strategicznych inwestycji w systemie transportowym (np. połączenie kolejowe z Portem Lotniczym Kraków-Balice) oraz poprzez ograniczenia dla transportu indywidualnego (np. wprowadzenie Strefy Ograniczonego Ruchu w centrum Skawiny). Ten scenariusz daje także możliwości pionierskiego podejścia do rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności oraz realizację projektów pilotażowych (jak to do tej pory było realizowane w Skawinie). W scenariuszu maksymalnym dużą wagę przywiązuje się także do jakości powietrza i promowanie środków transportu, które są ekologiczne i jednocześnie ich wykorzystanie może ograniczyć emisję gazów, co jest spójne z polityką wspólnotową.

Charakterystyka, podejście polityczne, kwestie organizacyjne, ekonomiczne

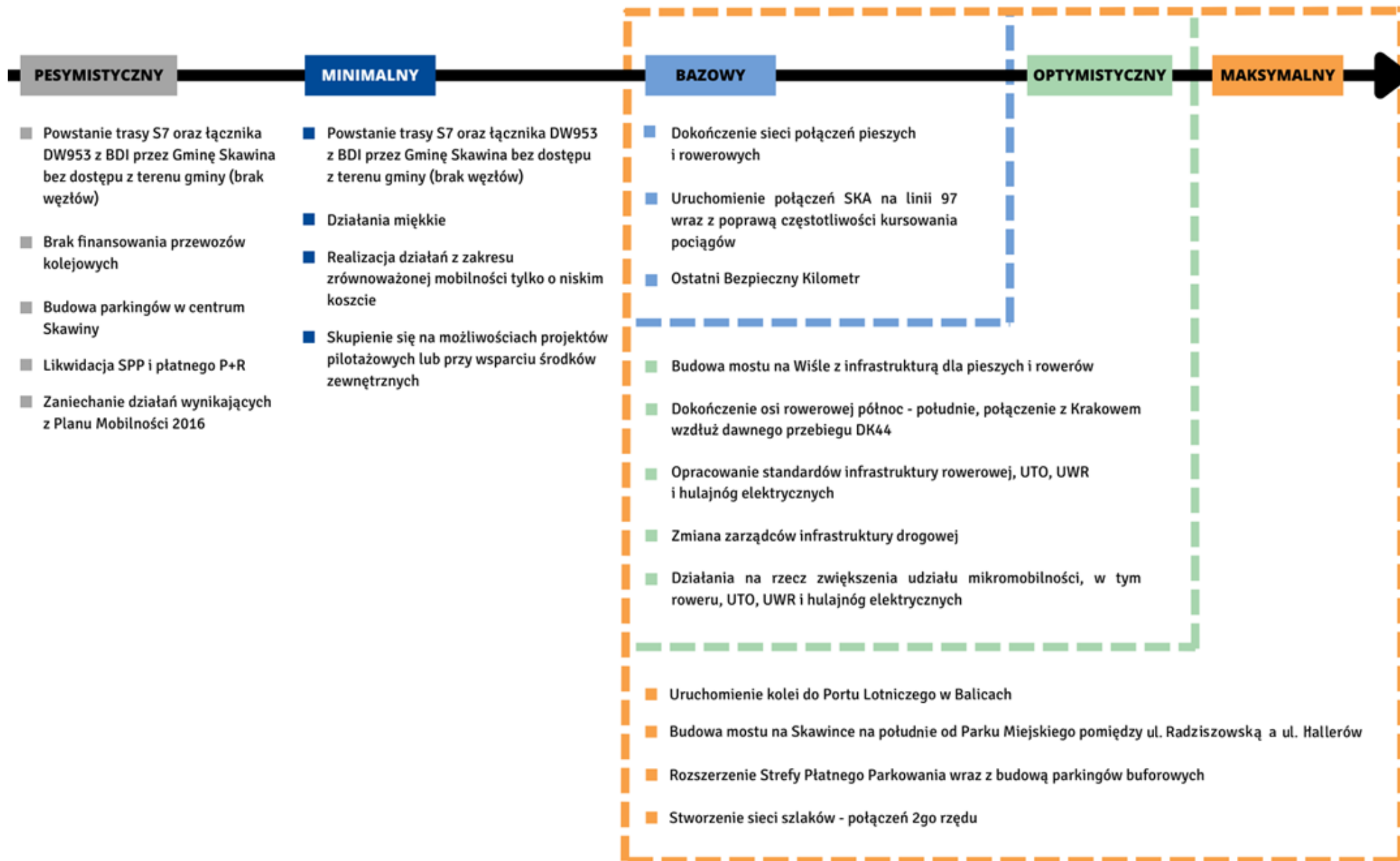
Scenariusz maksymalny to ewolucja w zakresie podejścia do kształtowania systemu transportowego. Szybsza, radykalniejsza, ale wynikająca z działań podejmowanych od prawie dekady. Decyzje polityczne są przychylne realizacji zadań o większej skali i zakresie. Zapewnione jest finansowanie dla inwestycji i działań pro mobilnościowych oraz funkcjonowania obecnego systemu, a w niektórych przypadkach zwiększenie budżetu (np. funkcjonowanie transportu zbiorowego). System organizacyjny ulega poprawie, jak w poprzednim scenariuszu. Kwestie środowiskowe są istotne dla systemu transportowego i nadaje się temu priorytet. Gmina Skawina staje się pierwszym w Polsce obszarem zrównoważonym mobilnie, gdyż podział zadań przewozowych zmienia się w kierunku zrównoważonego wykorzystania środków transportu – spada udział samochodu osobowego, rośnie wykorzystanie transportu zbiorowego, rozwija się ruch rowerowy, UTO, UWR i hulajnog elektrycznych.

- Realizacja działań ze scenariusza bazowego i optymistycznego
- Uruchomienie kolei do Portu Lotniczego w Balicach jako połączenie linii kolejowej 94 i 118
- Zrównoważone wykorzystanie środków transportu
- Budowa mostu na Skawince na południe od Parku Miejskiego pomiędzy ul. Radziszowską a ul. Hallerów
- Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania wraz z budową parkingów buforowych
- Połączenie z Wiślaną Trasą Rowerową wzdłuż kanału
- Wizja zero jest wdrażana
- Stworzenie sieci szlaków – połączeń 2go rzędu



Uruchomienie kolei do Portu Lotniczego w Balicach jako połączenie linii kolejowej 94 i 118

KLUCZOWE DZIAŁANIA DLA REALIZACJI SCENARIUSZY



2.6 WYBÓR SCENARIUSZA PREFEROWANEGO

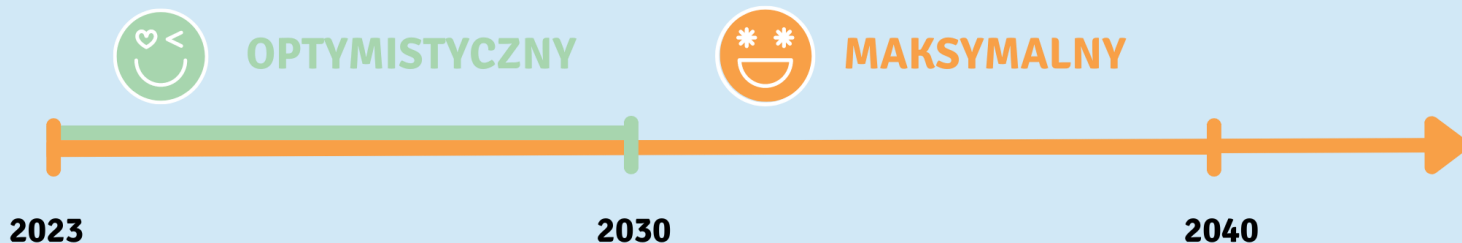
Wybór scenariusza preferowanego, czyli tego, który Skawina ma na celu realizować zgodnie z założeniami SUMP, został wybrany w toku prac grupy współpracującej. Spotkania grupy odbywały się cyklicznie na przestrzeni pracy nad dokumentem, a spotkania dotyczyły omówienia i przedstawienia wad i zalet każdego ze scenariuszy oraz ich zakresu. Podczas spotkań prezentowane były scenariusze możliwe do realizacji wraz z przykładowymi działaniami, które członkowie grupy współpracującej uzupełniali w oparciu o wiedzę z zakresu pracy swoich jednostek. Finalnie, na spotkaniu w Pałacyku Sokół w dniu 19.05.2023 r. w wyniku dyskusji i głosowania, podjęto decyzję o wyborze scenariusza optymistycznego do roku 2030, a w perspektywie roku 2040 – scenariusza maksymalnego. Takie podejście wynika z chęci realizacji założeń scenariusza maksymalnego, jednak wiele z działań musi być rozłożona w czasie aby mogły być zrealizowane do 2040 roku.

W toku prac grupy współpracującej nad wyborem scenariusza preferowanego brano pod uwagę czynniki:

- polityczny określający potencjalne możliwości zmian władzy i podejścia do realizacji zadań, w tym na szczeblu krajowym i regionalnym,
- ekonomiczny określający możliwości i zagrożenia finansowe w realizacji działań i braku finansowania,
- organizacyjny wskazujący na potencjalne problemy organizacyjne związane z wdrażaniem działań, w tym organizację wewnętrzną w strukturach gminy,
- środowiskowy uwzględniający czynniki środowiskowe, konieczność realizacji dążenia do zeroemisyjności i wprowadzania rozwiązań ekologicznych w transporcie,
- technologiczny wskazujący na potencjalne zagrożenia i korzyści związane z rozwojem technologii,
- społeczno-kulturowy wskazujący na bardzo istotny czynnik społeczny, w tym akceptację dla zmian wśród społeczeństwa,

a więc pełne spektrum możliwości wpływu na scenariusz preferowany.

HORYZONTY OPERACYJNE DLA WYBRANYCH SCENARIUSZY



2.7 WIZJA I CELE HORYZONTALNE

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące mobilności oraz koncepcji obszaru w perspektywie 2030 r., w którym chcą żyć mieszkańcy. Jest jednym z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, gdyż do jej realizacji dążą cele strategiczne i operacyjne wypełniane przez cele operacyjne, które proponowane są do realizacji w dokumencie.

Wizja jest przewodnikiem rozwoju systemu mobilności w gminie, w której zawarty jest opis pożądanego docelowego systemu transportowego powiązanego z zagospodarowaniem przestrzennym, a także stan wpływający bezpośrednio na wykorzystywane środki transportu przez mieszkańców gminy.

Wizja przygotowana została z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, społecznych, wynikających z diagnozy oraz badań, a także nawiązując do dwóch istotnych wizji wynikających z:

- Planu wdrażania i koordynacji działań wraz z ich okresową ewaluacją – przygotowania koncepcji zarządzania mobilnością gminy Skawina,
- Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021 – 2027.

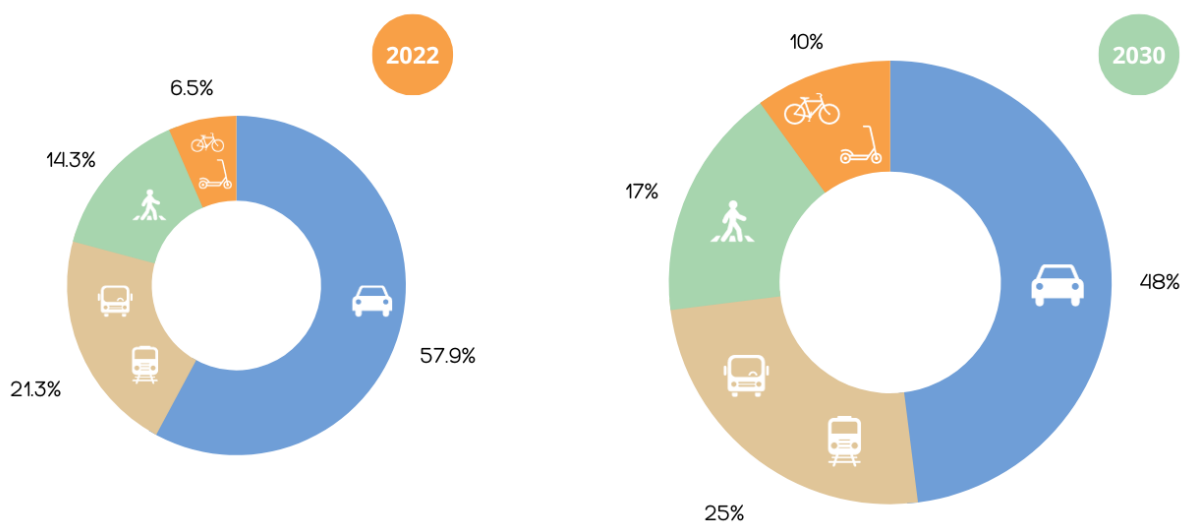


Celem Gminy Skawina jest wzrost korzystania ze zrównoważonych środków transportu i zmniejszenie liczby podróży wykonywanych samochodem. W 2030 r. 52% podróży będzie odbywać się transportem publicznym, pieszo rowerem, UTO, UWR lub hulajnogami elektrycznymi. Jest to ambitny cel, który wymaga wytrwałych i zdecydowanych działań. Wzrost podróży w transporcie publicznym jest bezpośrednio związany z zapewnieniem konkurencyjnej oferty względem najważniejszego z punktu widzenia pasażera kryterium: czasu przejazdu. W przypadku jego skrócenia, transport zbiorowy będzie chętniej wykorzystywany.

Równie istotna jest częstotliwość połączeń, czyli liczba kursów. Im więcej i częściej jeżdżą autobusy i pociągi, tym więcej ludzi z nich skorzysta. Dodatkowymi atutami, dzięki którym transport publiczny będzie chętniej wykorzystywany są atrakcyjność usługi przewozowej, niższy koszt przejazdu, a także zapewnienie przejazdu bezpośrednio do celu podróży. Pozostałe środki transportu powinny być uzupełnieniem systemu, tak aby były wykorzystywane jako część podróży: do pociągu czy autobusu lub jako środek transportu do podróżowania po Skawinie.

Jak poruszamy się teraz i w 2030 roku?

Udział środków transportu używanych przez mieszkańców Gminy Skawina (ang. modal split)





3. CELE OPERACYJNE I DZIAŁANIA



POCZEKALNIA
WAITING ROOM

PERONY
PLATFORMS

CENTRUM MIASTA
CITY CENTER

KAWAROWNIA
CAFE

17



3.1 CELE OPERACYJNE

Cele operacyjne realizują postulaty wynikające z celów strategicznych. Zostały one wypracowane w procesie tworzenia Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021 – 2030 i wskazują kierunek w jakim Gmina powinna rozwijać się pod kątem systemu transportowego. Cele operacyjne realizowane mają być przez wskazane w SUMPie działania. Charakter SUMPa, który jest dokumentem operacyjnym, uzupełnia kwestie strategiczne wypracowane w gminie i przedstawia konkretny plan jak realizować politykę transportową, uwzględniając zrównoważoną mobilność i odwołując się do dokumentów strategicznych i wspólnotowych.



Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej z Gminą Kraków



Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej z pozostałymi Gminami ościennymi



Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej



Ograniczenie zjawiska rozpraszania zabudowy (ang. urban sprawl) poprzez koncentrację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych



Preferowanie lokalizacji nowych działalności gospodarczych z obszaru produkcji w sąsiedztwie wysokosprawnych środków komunikacji publicznej



Zwiększenie znaczenia transportu publicznego i mikro mobilności



Zwiększenie znaczenia ruchu pieszo - rowerowego



Poprawa planowania rozwiązań komunikacyjnych w dokumentach planistycznych gminy



Rozwój elektromobilności



Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego



Zapewnienie ostatniego bezpiecznego kilometra do instytucji publicznych w szczególności szkół i przedszkoli

MACIERZ ODDZIAŁYWANIA CELÓW OPERACYJNYCH NA DZIAŁANIA

Nr	Opis	Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej z Gminą Kraków	Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej z pozostałymi Gminami ościennymi	Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej	Ograniczenie zjawiska rozpraszania zabudowy (ang. urban sprawl) poprzez koncentrację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych	Preferowanie lokalizacji nowych działalności gospodarczych z obszaru produkcji w sąsiedztwie wysokosprawnych środków komunikacji publicznej	Zwiększenie znaczenia transportu publicznego i mikro mobilności	Zwiększenie znaczenia ruchu pieszo – rowerowego	Poprawa planowania rozwiązań komunikacyjnych w dokumentach planistycznych gminy	Rozwój elektromobilności	Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego	Zapewnienie ostatniego bezpiecznego kilometra do instytucji publicznych w szczególności szkół i przedszkoli
1	Poprawa oferty kolejowej	■	■			■	■					
2	Budowa infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych			■			■	■				
3	Budowa systemu P+R wraz z B+R i K+R przy stacjach i przystankach kolejowych	■	■				■					
4	Poprawa jakości infrastruktury przystanków autobusowych wraz z ujednoczeniem jej funkcji i wyposażenia	■	■				■					
5	Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego	■	■				■		■			
6	Polityka parkingowa						■		■			
7	Logistyka miejska wg SULP					■			■			
8	Zmiana sposobu zarządu nad poszczególnymi odcinkami infrastruktury drogowej			■							■	■

Nr	Opis	Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej z Gminą Kraków	Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej z pozostałymi Gminami ościennymi	Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej	Ograniczenie zjawiska rozpraszania zabudowy (ang. urban sprawl) poprzez koncentrację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych	Preferowanie lokalizacji nowych działalności gospodarczych z obszaru produkcji w sąsiedztwie wysokosprawnych środków komunikacji publicznej	Zwiększenie znaczenia transportu publicznego i mikro mobilności	Zwiększenie znaczenia ruchu pieszo – rowerowego	Poprawa planowania rozwiązań komunikacyjnych w dokumentach planistycznych gminy	Rozwój elektromobilności	Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego	Zapewnienie ostatniego bezpiecznego kilometra do instytucji publicznych w szczególności szkół i przedszkoli
9	Rozwój infrastruktury elektromobilności											
10	Ostatni Bezpieczny Kilometr											
11	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa do Lokalnych Centrów Aktywności											
12	Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych											
13	Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru											
14	Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności											
15	Rozwój układu drogowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności											
							SŁABE ODDZIAŁYWANIE		SILNE ODDZIAŁYWANIE			

3.2 DZIAŁANIA

W odniesieniu do 3 celów strategicznych oraz 11 celów operacyjnych wynikających ze Strategii Rozwoju Gminy Skawina, w SUMPie zaproponowano 15 działań, które szczegółowo określają plan na rozwój systemu transportowego gminy Skawina w perspektywie 2030 i 2040 roku.

1. Poprawa oferty kolejowej

Zgodnie z założeniami Planu Mobilności z 2016 roku, Skawina powinna być obsługiwana koleją z częstotliwością co najmniej 20 minut, tj. przewiduje się, że w kierunku Krakowa Głównego pociągi przez większą część doby będą odjeżdżać w interwale minimum 20 minutowym, przy założeniu 3 składów w godzinie. W przeciwnym kierunku z uwagi na uwarunkowania lokalne oraz możliwości przewozowe, pociągi będą kursować z mniejszą częstotliwością. W ramach działania przewiduje się uruchomienie połączeń realizowanych w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) na linii nr 97 obsługującej przystanki: Rzozów Centrum, Rzozów, Radziszów Centrum, Radziszów, Wola Radziszowska Lipki, Wola Radziszowska, które sukcesywnie od 2016 roku zostały kompleksowo wyremontowane w zakresie infrastruktury punktowej. W stanie obecnym linia ta jest obsługiwana przez spółkę Polregio S.A., jednak rozwój SKA wraz z integracją taryfy oraz poprawą jakości taboru, jakim jest obsługiwana ta linia, zwiększy jej atrakcyjność. Jest to także związane z możliwościami poprawy jakości przewozów w kierunku Kalwarii Zebrzydowskiej, Bielska-Białej, Chabówki i dalej do Zakopanego, przez co należy prognozować, że będzie to jedno z kluczowych działań w zakresie organizacyjnym na kolei dla Województwa Małopolskiego. Argumentem za uruchomieniem połączeń jest także możliwość skrócenia czasu przejazdu pociągów w kierunku Zakopanego, poprzez budowę łącznicy w Chabówce dla linii 98 i 99, dla których wojewoda małopolski wydał decyzję o pozwoleniu na budowę (marzec 2023).

Działania Gminy Skawina są na tym polu mocno ograniczone, jednak zaleca się, aby gmina realizowała to działanie wg kroków:

- **1.1** Lobbing u organizatorów – Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego w zakresie uruchomienia połączeń SKA i ministerstwa właściwego ds. transportu w zakresie uruchamiania połączeń i dodatkowych pociągów, w tym SKA na linii 97;
- **1.2** Podjęcie współpracy w ramach działań lobbingowych z pozostałymi beneficjentami tej linii – gminy Kalwaria Zebrzydowska i dalej;
- **1.3** Przygotowanie infrastruktury dla potrzeb przewozowych, wskazując na potencjał w zakresie wyremontowanej infrastruktury, poprzez tworzenie dodatkowych ciągów pieszych i rowerowych poprawiających dostępność;
- **1.4** Dokończenie realizacji inwestycji z zakresu Park and Ride i Bike and Ride przy stacjach i przystankach na linii 94 i 97;
- **1.5** Zapewnienie dojścia na przystanek kolejowy z dwóch krańców peronu (dotyczy większości przystanków);
- **1.6** Obsługa koleją Skawiny z częstotliwością 20 minut w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego (6:00 - 9:00 i 15:00 - 18:00);
- **1.7** Obsługa koleją Skawiny ze średnią częstotliwością 20 minut przez cały dzień;
- **1.8** Lobbing u zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. na rzecz budowy bezkolejowych przejść przez tory w postaci wiaduktów lub tuneli na przystankach Radziszów i Wielkie Drogi;
- **1.9** Lobbing w rozmowach szczebla regionalnego i krajowego oraz z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. na rzecz budowy linii kolejowej do Portu Lotniczego w Balicach i uruchomienia połączeń SKA.

Wskaźnik realizacji (SMART) dla kroków 1.5 i 1.6:

Cel	34 pary pociągów w godz. 6-20 do Krakowa Głównego
Obecnie	34 pary pociągów w ciągu doby
2040	34 pary pociągów w godz. 6-20 do Krakowa Gł.

Wskaźniki realizacji (SMART) dla kroków 1.1 i 1.2:

Cel	10 par pociągów w dobie SKA2 do Krakowa Głównego, Kalwarii Zebrzydowskiej i Wadowic (sumarycznie)
Obecnie	10 połączeń Polregio S.A
2030	10 połączeń SKA
2040	14 połączeń SKA

2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych

W gminie Skawina istnieje potencjał dla rozwoju ruchu rowerowego. Rozwój ten uwarunkowany jest zapewnieniem dobrze rozwiniętej, spójnej sieci dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów. Na terenie Gminy Skawina zinventaryzowano ok. 53 km infrastruktury rowerowej w postaci: dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, kontraruchu, kontrapasów, dróg w strefie Tempo 30 i strefie zamieszkania oraz 76 km tras rowerowych przeznaczonych do ruchu turystycznego.

W planowaniu i budowie infrastruktury należy każdorazowo odwoływać się do 5 wymogów CROW dla infrastruktury:

- spójność – infrastruktura zapewnia dostęp do wszystkich źródeł i celów podróży;
- bezpośredniość – połączenia rowerowe są możliwie najkrótsze i nie wymagają nadkładania drogi (współczynnik wydłużenia);
- atrakcyjność – jazda po sieci rowerowej jest bezpieczna społecznie (ryzyko napadów),

– sam system jest czytelny i intuicyjny w odbiorze dla użytkowników;

- bezpieczeństwo – ograniczenie do minimum ryzyka zdarzeń i konfliktów z ruchem samochodowym i pieszym;
- wygodę – infrastruktura zapewnia możliwość szybkiej podróży (współczynnik opóźnienia) i ogranicza wysiłek fizyczny konieczny do jazdy;

Nowo wybudowana infrastruktura rowerowa, uspokojenie ruchu samochodowego, wyniesienie przejazdów rowerowych sprawiło, że rowerzyści to stale rosnąca grupa użytkowników ruchu drogowego w gminie.

Działania Gminy powinny dalej koncentrować się na rozwoju infrastruktury dla pieszych i rowerów, zarówno liniowej, jak i punktowej, w tym stojaków i wiat rowerowych, a także poprzez usuwanie barier architektonicznych. Istotnym elementem działania nr 2 jest budowa wiat na największych osiedlach z zabudową wielorodzinną.

Rekomendowanym jest aby inwestycje z zakresu budowy infrastruktury dla rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych były komplementarne z założeniami SUMP Metropolii Krakowskiej, a na tym polu Gmina Skawina powinna współpracować w ramach działań Stowarzyszenia Metropolii Krakowskiej.

Odcinki drogowe wzdłuż, których planowana jest infrastruktura dla rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych.

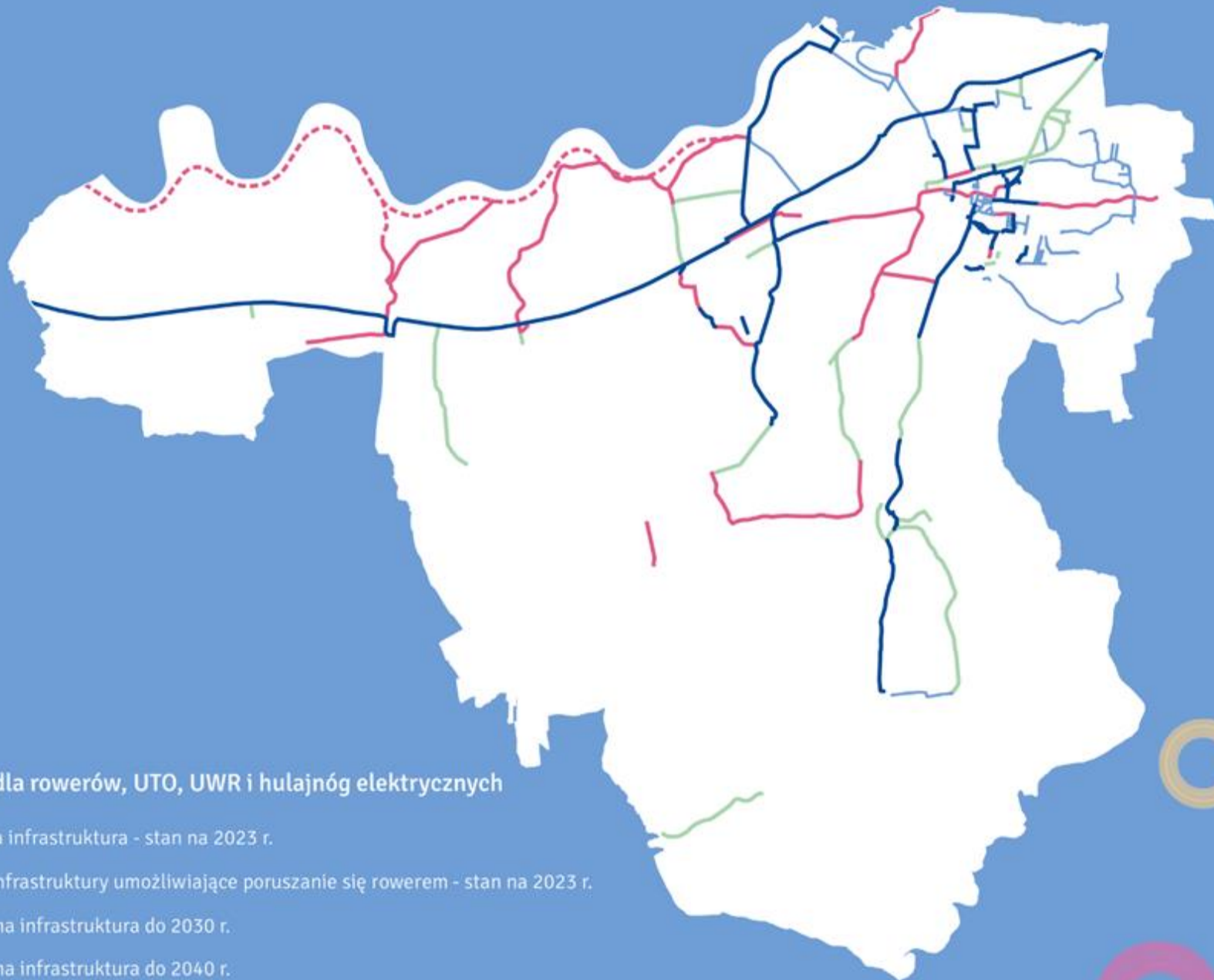
Do 2030 r. :

- ul. Krakowska w Skawinie na odcinku od ul. Kolejowej do Ronda Solidarności
- ul. Pachła na odcinku od ul. Torowej do ul. Studzińskiego
- ul. Łanowa w Skawinie na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Pachła
- ul. Torowa w Skawinie na odcinku od ul. Krakowskiej do przystanku kolejowego Skawina
- ul. Torowa i ul. Skawińska w Skawinie w obrębie Stadionu KS Millenium
- ul. Tyniecka w Skawinie na odcinku od ul. Mickiewicza do tunelu pod torami dla pieszych i rowerów
- ul. Józefa Piłsudskiego w Skawinie na odcinku od DW953 do ul. Sąsiedzkiej
- ul. Chmielka w Skawinie na odcinku od DK44 do ul. Za Górą;
- ul. Za Górą w Skawinie na odcinku od ul. Chmielka do Talbud-A
- połączenie ul. Bukowskiej i ul. Witosa
- połączenie między ul. Bukowską a pętlą autobusową na ul. Jana Pawła II w Skawinie
- ul. Radziszowska w Skawinie na odcinku od ul. Willowej do granicy z Radziszowem
- ul. Skawińska w Radziszowie od granicy ze Skawiną do przystanku KMK Radziszów Kamionna
- ul. Kolejowa od granicy z Rzozowem do przystanku kolejowego Rzozów
- ul. Szkolna w Radziszowie na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Wspólnej
- ul. Wspólna w Radziszowie na odcinku od ul. Szkolnej do ul. Zadworze Górne
- ciąg ulic Brzegi, Jana Pawła II, Zadworze i Podlesie w Radziszowie na odcinku od ul. Wąskiej do ul. Spacerowej
- ul. Kalwaryjska w Woli Radziszowskiej na odcinku od ul. Kościelnej do przystanku KMK Wola Radziszowska Pętla
- DW953 w Gołuchowicach na odcinku od przystanku KMK Gołuchowice Jurczyce do granicy z Rzozowem
- Rzozów - połączenie od granicy z Radziszowem do przystanku kolejowego Rzozów Centrum
- ul. Krakowska w Krzęcinie na odcinku od ul. Sosnowickiej do granicy z Zelczyną i Facimiechem
- Zelczyna na granicy z Facimiechem do Kanału Łączany
- ul. Szkolna w Zelczynie na odcinku od ul. Krakowskiej do Kanału Łączany
- połączenie ul. Ofiar Katynia w Skawinie z ul. Strażacką w Kopance
- ul. Strażacka w Kopance na odcinku od ul. Szuwarowej do OSP Kopanka



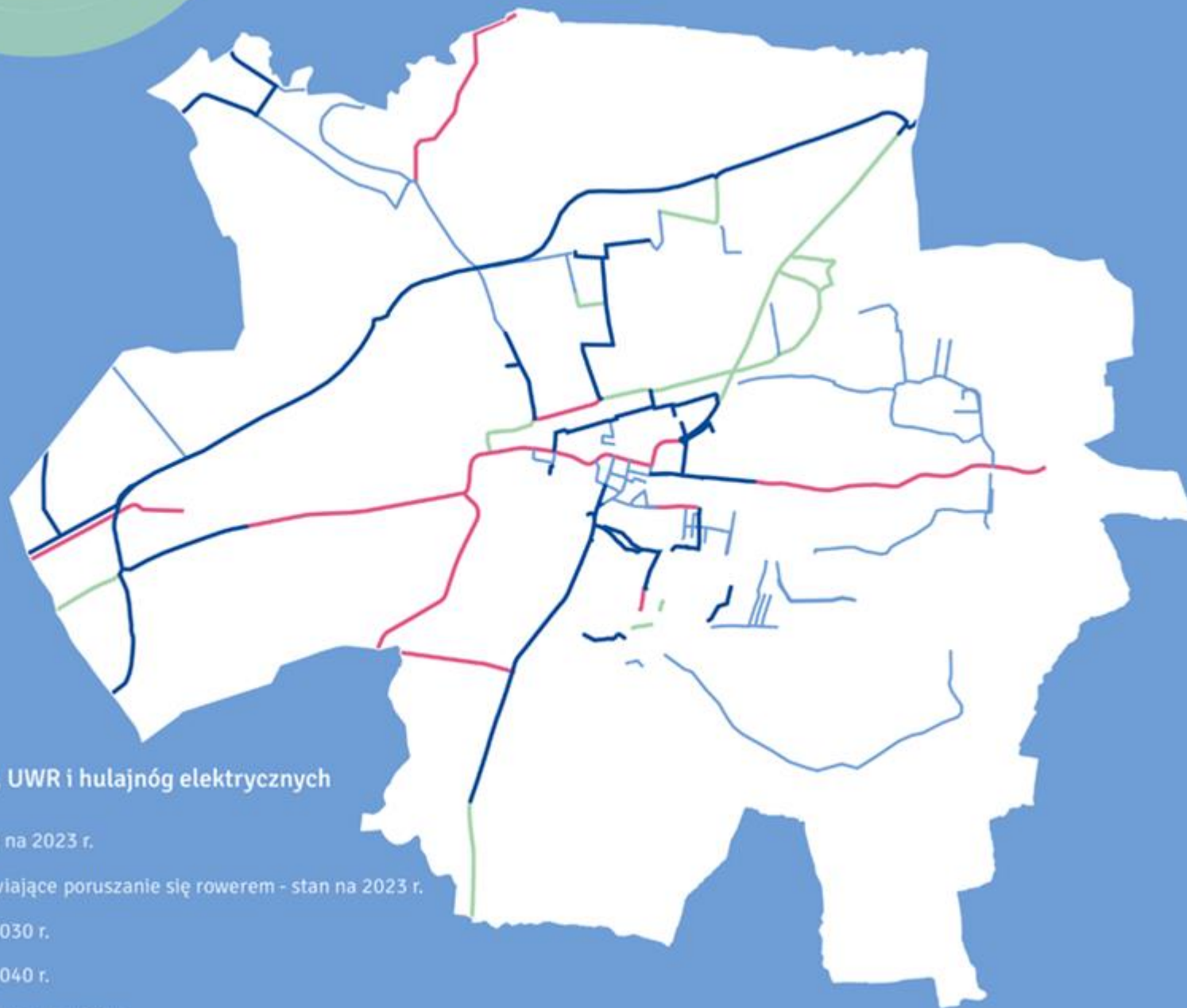
Do 2040 r.:

- ul. Tyniecka w Skawinie na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Podgórk
- ul. Torowa w Skawinie na przedłużeniu istniejącej infrastruktury wzdłuż linii kolejowej do skrzyżowania z ul. Tyniecką
- ul. Korabnicka w Skawinie na przedłużeniu istniejącej infrastruktury do ul. Granicznej
- ul. 29 Listopada w Skawinie na odcinku od ul. Kazimierza Wielkiego do Placu targowego
- ul. Bukowska w Skawinie na odcinku od ul. Kościuszki do ul. Witos
- ul. Krakowska w Skawinie na odcinku od ul. Pokoju do ul. Ks. Popietuszki
- ul. Pokoju w Skawinie
- ul. Rynek w Skawinie na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Pokoju
- ul. Adama Mickiewicza w Skawinie
- ul. Józefa Piłsudskiego w Skawinie na odcinku od ul. Hallerów do osiedla Awaryjnego
- ul. Hallerów w Skawinie na odcinku od ul. Piłsudskiego do granicy z Rzozowem
- połączenie przystanku kolejowego Skawina Zachodnia z ul. Topolową w Borku Szlacheckim
- połączenie ul. Hallerów z ul. Radziszowską
- Rzozów na odcinku od granicy ze Skawiną do przystanku kolejowego Rzozów Centrum
- Rzozów na odcinku od granicy z Borkiem Szlacheckim do DW953
- ul. Szkolna w Borku Szlacheckim na odcinku od ul. Słonecznej do granicy z Rzozowem
- ciąg ulic Dworcowa, Szlachecka, Szkolna na odcinku od ul. Szwarowej do Zespołu Placówek Oświatowych im. Jana Brzechwy
- ul. Przemysłowa w Radziszowie na odcinku od ul. Jarzębinowej do granicy z Jurczycami
- ul. Jarzębinowa w Radziszowie na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Przemysłowej
- Jurczyce na odcinku od granicy z Radziszowem do granicy z Gołuchowicami
- Gołuchowice na odcinku od granicy z Jurczycami do DW953
- Polanka Hallera na odcinku od DW953 do OSP Polanka Hallera
- ul. Zagrody w Wielkich Drogach na odcinku od ul. Parkowej do Żwirowni w Facimiechu
- ul. Parkowa w Wielkich Drogach na odcinku od ul. Zagrody
- Facimiech na odcinku wzdłuż rzeki Sosnowianki
- Facimiech na odcinku od Mostu na Kanale do przystanku KMK „Facimiech Kościół”
- ul. Szkolna w Zelczynie na odcinku od przystanku kolejowego Zelczyna do granicy z Ochodzą
- ul. Wiślana w Ochodzy na odcinku od granicy z Kopanką do granicy z Zelczyną
- ul. Skawińska w Kopance na odcinku od mostu na Kanale Łączany do granicy z Ochodzą
- ul. Strażacka w Kopance na odcinku od ul. Skawińskiej do OSP








Infrastruktura dla rowerów, UTO, UWR i hulajnog elektrycznych

- Istniejąca infrastruktura - stan na 2023 r.
- Odcinki infrastruktury umożliwiające poruszanie się rowerem - stan na 2023 r.
- Planowana infrastruktura do 2030 r.
- Planowana infrastruktura do 2040 r.
- - - Wariant planowanej infrastruktury do 2040 r.



Infrastruktura dla rowerów, UTO, UWR i hulajnog elektrycznych

-  Istniejąca infrastruktura - stan na 2023 r.
-  Odcinki infrastruktury umożliwiające poruszanie się rowerem - stan na 2023 r.
-  Planowana infrastruktura do 2030 r.
-  Planowana infrastruktura do 2040 r.
-  Wariant planowanej infrastruktury do 2040 r.

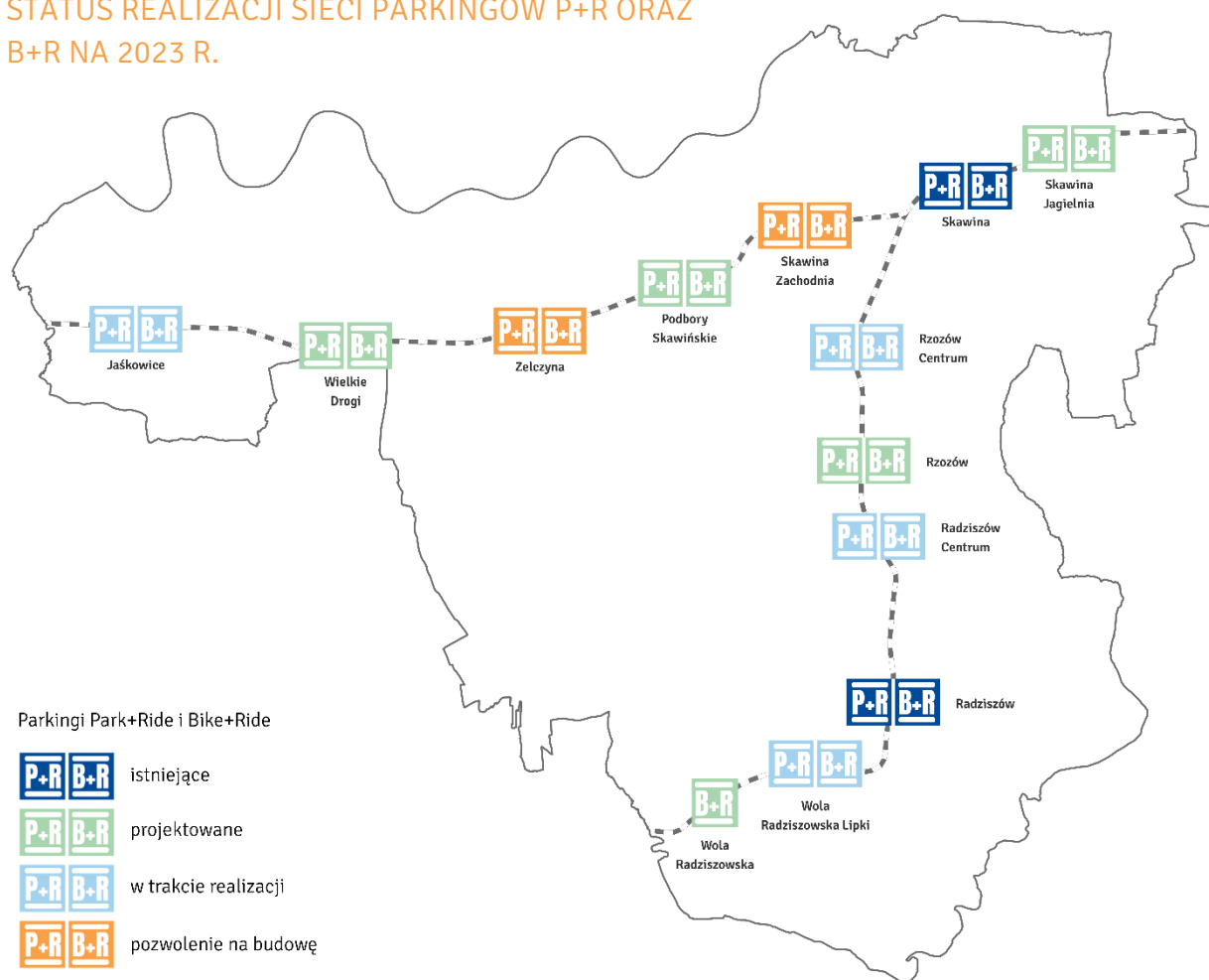
3. Budowa systemu Park and Ride wraz z infrastrukturą Bike and Ride oraz Kiss and Ride przy kolei

Gmina Skawina od lat podejmuje działania w celu zwiększenia atrakcyjności i stworzenia alternatyw w wykorzystaniu środków transportu w podróżach do Krakowa. Efektywnie funkcjonujący transport publiczny w Gminie Skawina powinien w pierwszej kolejności opierać się na kręgosłupie jakim jest system kolei. W myśl takiej idei powstały już dwa parkingi typu Park and Ride i Bike and Ride (P+R i B+R). Połączenia realizowane w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na przestrzeni ostatnich miesięcy stają się coraz bardziej popularne, a elementem systemu transportowego w tym zakresie jest infrastruktura umożliwiająca pozostawienie

samochodu (P+R) lub roweru (B+R) na bezpiecznych parkingach, a następnie przesiadka na transport publiczny. Zakłada się, że tego typu infrastruktura będzie powstawać przy kolei, a do roku 2030 sieć parkingów Park and Ride z Bike and Ride (tam gdzie to możliwe) będzie kompletna⁶. W perspektywie do 2027 r. rekomenduje się oddanie do użytku pięciu parkingów, a do 2030 r. kolejnych trzech.

Realizacja tego działania może spowodować zmniejszenie wykorzystania samochodu jako środka transportu i zachęci mieszkańców do odbywania podróży za pomocą transportu łączonego np. transportu indywidualnego i kolei.

STATUS REALIZACJI SIECI PARKINGÓW P+R ORAZ B+R NA 2023 R.



⁶ SPÓJNOŚĆ Z SUMP MK - Działania powinno być spójne z działaniami deklarowanymi i wynikającymi

z opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Metropolii Krakowskiej

STAN REALIZACJI PARKINGÓW TYPU P+R I B+R NA 2023 R. WRAZ Z INFORMACJĄ O ZAKŁADANEJ LICZBIE MIEJSC POSTOJOWYCH

STACJA/PRZYSTANEK	STAN REALIZACJI NA 2023 R.	LICZBA MIEJSC P+R	LICZBA MIEJSC B+R/LICZBA MIEJSC PKP
SKAWINA JAGIELNIA	projektowane	10*	40*/8
SKAWINA	istniejące	500	60
SKAWINA ZACHODNIA	pozwolenie na budowę	98	50/8
PODBORY SKAWIŃSKIE	projektowane	20*	20*/24
ZELCZYNA	pozwolenie na budowę	20	26
WIELKIE DROGI	projektowane	20*	20*
JAŚKOWICE	w trakcie realizacji	20	26
RZÓZÓW CENTRUM	w trakcie realizacji	10	10/10
RZÓZÓW	projektowane	10*	26*
RADZISZÓW CENTRUM	w trakcie realizacji	39	20
RADZISZÓW	istniejące	30	20/10
WOLA RADZISZOWSKA LIPKI	w trakcie realizacji	10	10/10
WOLA RADZISZOWSKA	projektowany	-	20*

*zakładana liczba miejsc postojowych, która na etapie wykonania projektu budowlanego może ulec zwiększeniu w razie dostępnego miejsca

4. Poprawa jakości infrastruktury przystanków autobusowych z ujednoliceniem jej funkcji i wyposażenia

Poprawa jakości infrastruktury przystankowej ma na celu zwiększenie komfortu, bezpieczeństwa i wydajności systemu transportowego. Należy dążyć do zapewnienia odpowiednich udogodnień dla pasażerów. Wysokiej jakości przystanki powinny być dobrze oznakowane, aby umożliwić podróżującym łatwe zlokalizowanie przystanku i ułatwić dostęp do informacji o rozkładzie jazdy. Wygodne ławki, zadaszenia chroniące przed warunkami atmosferycznymi oraz oświetlenie są również istotne dla poprawy komfortu pasażerów. Przy projektowaniu należy uwzględnić także kwestie związane z dostępem dla osób niepełnosprawnych, takie jak platformy dla wózków inwalidzkich i udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami. Przystanki w Gminie Skawina powinny być projektowane i modernizowane zgodnie z opracowaniem „Rekomendacje dotyczące przystanków komunikacji zbiorowej i ich otoczenia na terenie Metropolii Krakowskiej”, które opracowane zostały w 2018. Według zapisów dokumentu należy dokonać gradacji przystanków według 4 kategorii, które należy, przystosowując do uwarunkowań lokalnych, wprowadzać stopniowo na terenie Gminy Skawina, jako standard metropolitalny, zarządzeniem Burmistrza. Modernizacja przystanków powinna być realizowana zgodnie z założeniami i priorytetem:

- przystanki na terenie miasta Skawina,
- przystanki na terenie sołectw⁷.

Jednocześnie zaleca się, aby infrastruktura była realizowana zgodnie z opracowaniem opisanym powyżej, jednak w przypadku uwarunkowań lokalnych (np. braku miejsca), dopuszcza się realizację infrastruktury z wyłączeniem niektórych elementów, gdyż wprowadzenie jednego standardu może być niemożliwe z uwagi na warunki: lokalne, kwestie własności gruntów i inne cechy, które na etapie projektowania muszą być brane

pod uwagę. Każdorazowo rekomenduje się, aby gromadzić dane o infrastrukturze w dedykowanej bazie wraz z informacjami o czynnikach, które uniemożliwiły realizację danych elementów wyposażenia przystanków lub realizacji modernizacji wg „Rekomendacji...”.

W obszarze miejskim przystanki należy lokalizować na jezdni, bez zatoki, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przystanki powinny być lokalizowane po obu stronach jezdni z zachowaniem przesunięcia, na potrzeby wymijania (w przypadku postoju dwóch autobusów). Dodatkowo przystanki obsługujące największe liczby pasażerów oraz w węzłach integrujących różne środki transportu mogą być wyposażone w stanowisko postoju do podwożenia pasażerów, typu „Kiss and Ride”, (jedynie w przypadku zastosowania zatoki). Dla celu zachowania spójności, miejsce należy oznakować zgodnie z przyjętymi w Metropolii Krakowskiej wymogami dla znakowania stanowisk krótkiego postoju „Kiss and Ride”.

Kroki w ramach działania:

- **4.1** Opracowanie hierarchizacji przystanków na terenie Gminy Skawina;
- **4.2** Opracowanie i przyjęcie zarządzenia burmistrza w zakresie standardów dla wykonywania i wyposażenia infrastruktury przystankowej;
- **4.3** Współpraca w ramach Stowarzyszenia Metropolii Krakowskiej w zakresie wdrażania standardów z pkt. 4.2;
- **4.4** Modernizacja i przystosowanie do standardów 75% przystanków w mieście do 2030 roku i 50% przystanków w gminie do roku 2030.

⁷ **SPÓJNOŚĆ Z SUMP MK** - Działanie powinno być spójne z działaniami deklarowanymi i wynikającymi z

opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Metropolii Krakowskiej

5. Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego

Założenia główne kształtowania linii transportu zbiorowego:

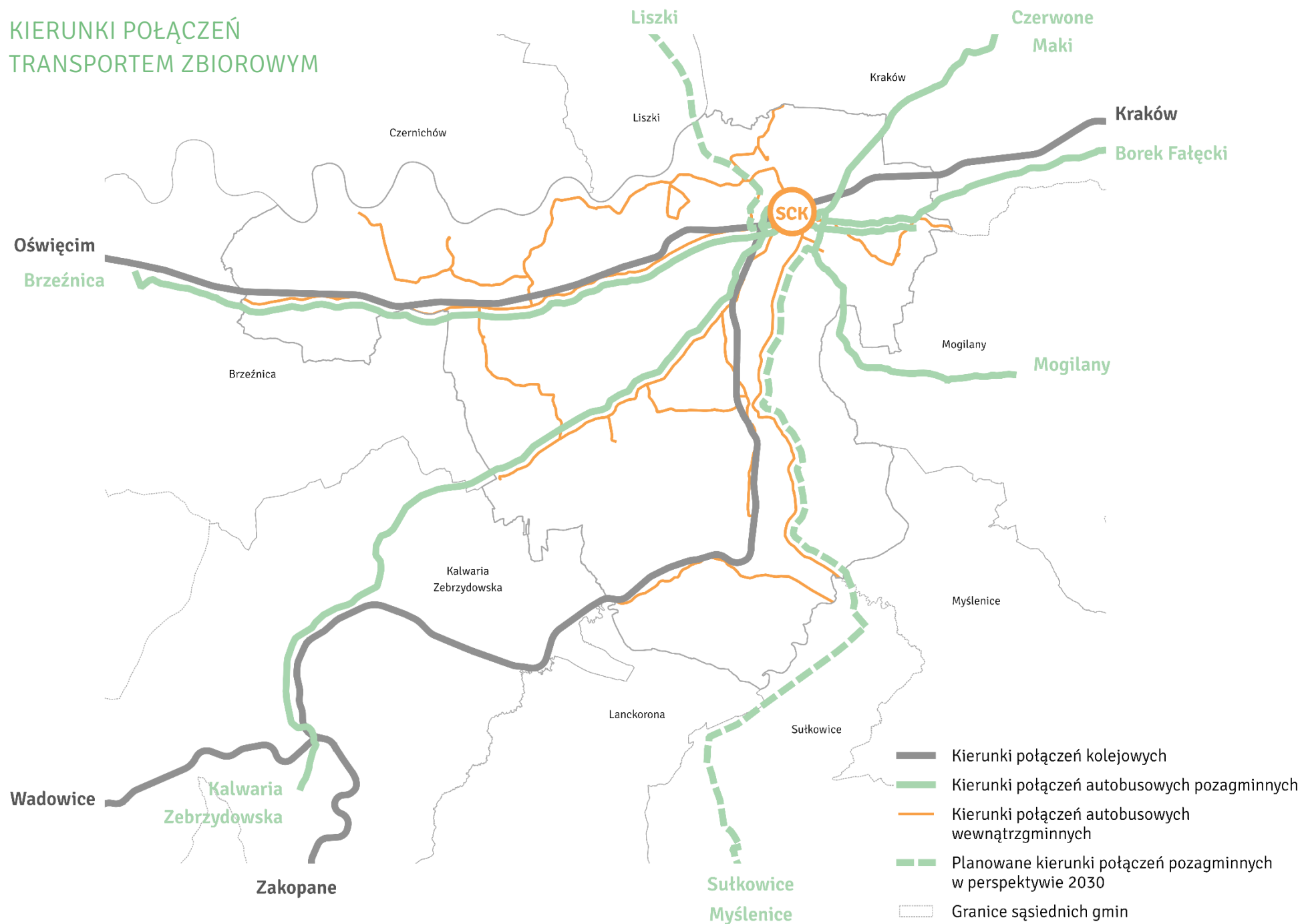
- Transport z założenia będzie kursował w odpowiednich interwałach (taktach) określonych wg wytycznych remarszrutyzacji,
- Linie na terenie gminy Skawina powinny być skracane do relacji sołectwa – Skawina oraz Skawina – Kraków/inne gminy, tak aby zwiększyć ich elastyczność oraz możliwości dopasowania do obsługi pod kątem kongestii drogowej,
- Dokument remarszrutyzacji powinien określić potencjał dla możliwości włączenia autobusów realizujących przewozy szkolne w system na terenie gminy, określić możliwości, a także wskazać mocne i słabe strony rozwiązania;
- Połączenia zewnętrzne z gminami ościennymi będą przechwytywane przez węzły integrujące: Skawina (SCK), Skawina Zachodnia, Radziszów,
- Modernizacja pętli autobusowych na terenie Skawiny: Skawina Jana Pawła II, Skawina Korabniki, Skawina Podgórkę oraz budowa pętli autobusowej odstawczej na ul. Kolejowej
- Obsługa kolei w ramach autobusowych linii dowozowych do kolei, może odbywać się także na przystankach i stacjach: Skawina Zachodnia, Zelczyna, Radziszów, Radziszów Centrum, Rzozów, Rzozów Centrum;
- Połączenia z Krakowem powinny być realizowane w ramach SKA oraz do linii autobusowych i pętli autobusowo – tramwajowych Borek Fatęcki oraz Czerwone Maki, skąd dalej pasażerowie mogą przesiadać się na system KMK w Krakowie,
- Połączenia do gmin ościennych należy kształtować priorytetowo do Brzeźnicy, Kalwarii Zebrzydowskiej, Sułkowic, Mogilan oraz Myślenic przy jednoczesnej współpracy gmin i partycypacji w kosztach utrzymania,
- Linie KMK oraz przewozy gminne powinny być włączone do remarszrutyzacji,

- Linie gminne muszą być włączone w integrację taryfowo – biletową,
- Linie autobusowe powinny być skoordynowane z odjazdami pociągów w Skawinie, a informacja o takim skomunikowaniu powinna znajdować się w rozkładzie jazdy i informacji wizualnej dla pasażera,
- Linie autobusowe w Skawinie należy podzielić na trzy typy:
 - Miejskie – zapewniające powiązania różnych istotnych punktów wewnątrz Skawiny,
 - Wewnątrzgminne – dowożące pasażerów bezpośrednio z sołectw do Skawiny,
 - Pozagminne – linie łączące Skawinę z sąsiednimi gminami.

Kroki w ramach działania:

- **5.1** Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na terenie gminy Skawina, w tym głównie KMK;
- **5.2** Skrócenie linii KMK na terenie gminy Skawina;
- **5.3** Analiza i rozważenie włączenia autobusów szkolnych w system ogólny;
- **5.4** Kursowanie autobusów w taktach oraz koordynacja rozkładów jazdy w celu umożliwienia przesiadki np. na kolej oraz linie autobusowe do innych gmin;
- **5.5** Przygotowanie infrastruktury pętli autobusowych poprzez odpowiednie prace inwestycyjne na potrzeby zmian kursowania autobusów;
- **5.6** Wprowadzenie dodatkowych możliwości transportu dla osób starszych i niepełnosprawnych w ramach systemu transportu publicznego;
- **5.7** Opracowanie dokumentu remarszrutyzacji linii transportu zbiorowego na terenie gminy Skawina do 2025 r.;
- **5.8** Przyjęcie dokumentu remarszrutyzacji linii z punktu 5.3 do 2026 r.;
- **5.9** Wdrażanie dokumentu remarszrutyzacji linii do końca 2027 r.

KIERUNKI POŁĄCZEŃ TRANSPORTEM ZBIOROWYM



6. Polityka parkingowa

Kwestie dotyczące parkowania i jej funkcji bardzo mocno wpływają na kształtowanie polityki transportowej w mieście. Bez dobrze zaplanowanych działań w obszarze polityki parkingowej nie da się skutecznie realizować postulatów związanych ze zrównoważoną mobilnością, co wskazują dokumenty krajowe, jak m.in. Krajowa Polityka Miejska. W związku z tym rekomenduje się opracowanie dokumentu „Polityka parkingowa dla gminy Skawina”, w której zawarte będą analizy, możliwości, warianty zmian oraz rekomendacje jak kształtować zarządzanie parkowaniem nie tylko w zakresie parkowania przykrawężnikowego, ale także na parkingach zorganizowanych czy w ramach systemu Park and Ride. Parkowanie w Skawinie należy kształtować w oparciu o następujące zasady:

- Strefa Płatnego Parkowania (SPP) powinna funkcjonować w centrum miasta Skawina, w obszarze, który charakteryzuje się znacznym deficytem miejsc postojowych (zaleca się nieformalne przyjęcie deficytu jako poziom napełnienia powyżej 85%);
- Strefa Płatnego Parkowania musi być „szczelna”, tzn. nie mogą występować wewnątrz obszaru miejsca gdzie parkowanie jest darmowe;
- jeżeli w SPP występują parkingi powierzchniowe, muszą one być płatne, przy możliwości wprowadzenia niższej stawki za parkowanie, niż w ramach parkowania przykrawężnikowego;
- celem SPP powinna być rotacja pojazdów oraz ograniczenie liczby podróży wykonywanych do tego obszaru z wykorzystaniem samochodu osobowego;
- jeżeli napełnienie SPP >85%, nie działa ona poprawnie i należy zwiększyć stawkę za postój;
- jeżeli napełnienie SPP <60%, należy rozważyć likwidację miejsc w SPP i przeznaczeniu tej przestrzeni np. na ogródki lub przestrzeń dla innych uczestników ruchu;
- kontrola SPP powinna być realizowana nie tylko przez kontrolerów SPP, lecz także przez Straż Miejską w przypadku parkowania pojazdów w nielegalnych miejscach;
- uzupełnieniem oferty parkingowej w Skawinie powinny być parkingi prywatne w ramach obiektów handlowych;
- strefa Płatnego Parkowania (jej dwie formy) ma mieć dwa cele funkcjonowania:
 - obszarowa – ograniczenie dostępu do centrum miasta, usunięcie pojazdów z obszaru przy założeniu, że „pojawią się” one w obwarunku dookoła obszaru SPP;
 - na wybranych ulicach – ograniczenie dostępu w konkretnym obszarze miasta, charakteryzującym się deficytem miejsc postojowych, które chcemy „uwolnić”; pojazdy pojawią się dookoła ulic z ograniczeniami, będą rozproszone;
- w SPP mogą funkcjonować abonamenty, np. dla mieszkańców;

Kroki w ramach działania:

- **6.1** Utrzymanie Strefy Płatnego Parkowania w centrum Skawiny wraz z potencjalnym jej rozszerzeniem w wyniku opracowania „Polityki parkingowej”;
- **6.2** Likwidacja miejsc wyznaczonych niezgodnie z prawem;
- **6.3** Opracowanie dokumentu pn. „Polityka parkingowa”;
- **6.4** Przyjęcie dokumentu pn. „Polityka parkingowa”;
- **6.5** Wdrożenie dokumentu pn. „Polityka parkingowa”.

7. Logistyka miejska wg SULP

Kwestie logistyki miejskiej są istotne dla gminy Skawina nie tylko w zakresie funkcjonowania codziennych podróży do automatów paczkowych, lecz także przede wszystkim w odniesieniu do bardzo dużej liczby obiektów generujących ruch (centra logistyczne, usługowe).

Aby skutecznie zarządzać logistyką miejską w Skawinie, należy opracować dokument SULP (ang. Sustainable Urban Logistics Plan)⁸, który poruszał będzie kwestie możliwości redukcji wpływu logistyki na system transportowy w Skawinie przy jednoczesnych rekomendacjach w zakresie poprawy logistyki miejskiej na terenie Skawiny.

Założenia dla opracowania SULP:

- realizacja badań ruchu generowanego przez obiekty usługowo – handlowe wraz z podaniem zależności pomiędzy rodzajem działalności obiektu, jego powierzchnią i generowanym ruchem,
- badania ruchu należy wykonać jednokrotnie (dopuszcza się wykonanie przez kilka kolejnych dni) w okresie 24 godzin z uwagi na charakter ruchu generowanego przez obiekty
- w dokumencie powinno wyznaczyć się trasy rekomendowane i alternatywne dla obsługi obiektów
- w dokumencie powinno się wariantowo przedstawić koncepcję zmian dla organizacji systemu dostaw, w tym alternatywnych środków transportu (rowery cargo, pojazdy elektryczne), w tym oszacować potencjał dla mikrocentrum logistycznego i założeń jego funkcjonowania,
- dokument powinien określać potencjał dla wykorzystania roweru cargo w ramach wypożyczalni rowerów w celu realizacji dostaw towarów,
- w przypadku rozwiązań nowych dla Skawiny należy podać możliwe projekty, pilotaże lub

programy, w których Skawina może wziąć udział

Kroki w ramach działania:

- **7.1** Opracowanie dokumenty SULP wraz z niezbędnymi badaniami i analizami;
- **7.2** Przyjęcie dokumentu SULP;
- **7.3** Wdrożenie dokumentu SULP.

8. Zmiana sposobu zarządu nad poszczególnymi odcinkami infrastruktury drogowej

Obecna struktura w zakresie zarządu nad poszczególnymi odcinkami sieci drogowej w gminie Skawina rozdziela kompetencje pomiędzy 4 zarządców:

- Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad – ciąg drogi krajowej nr 44,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie – ciąg drogi wojewódzkiej nr 953,
- Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego – ciąg dróg powiatowych,
- Miasto i Gminę Skawina – ciąg dróg gminnych.

O ile kompetencje w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich są uporządkowane (są to zarządcy infrastruktury drogowej wyższych kategorii dróg, którzy realizują swoje kompetencje w zakresie ciągów o charakterze tranzytowym przez Skawinę), o tyle w przypadku podziału zarządem nad siecią drogowej pomiędzy Burmistrzem Miasta i Gminy Skawina, a Starostą Powiatu Krakowskiego, nie jest on jednoznaczny. ZDPK zarządza infrastrukturą w kilku przypadkach na odcinkach drogowych o charakterze lokalnym, nie będących drogami stanowiącymi ciąg oraz łączących gminę Skawina z gminami sąsiadującymi (a tak powinno być) i nie spełniających wymogów dróg powiatowych. Niektóre odcinki dróg powiatowych mają przebieg tylko w mieście Skawina (np. ulica Sikorskiego). Ponadto, obecnie niektóre z dróg gminnych ewidentnie pełnią rolę dróg o charakterze

⁸ **SPÓJNOŚĆ Z SUMP MK** - Działanie powinno być spójne z działaniami deklarowanymi i wynikającymi

z opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Metropolii Krakowskiej

zbiorczym oraz tranzytowym i stanowią element szeroko rozumianego układu dróg łączących gminy powiatu krakowskiego, ale także powiat krakowski z miastem Kraków i powiatami ościenymi.

W związku z powyższym, należy podjąć działania mające na celu zmianę sposobu zarządu nad poszczególnymi odcinkami infrastruktury drogowej. Przy tym należy realizować postulaty:

- drogi powiatowe powinny stanowić spójny ciąg drogowy;
- drogi powiatowe powinny łączyć z innymi gminami;
- Powiat Krakowski powinien przejąć zarząd nad „ringiem” wokół centrum Skawiny, aby dało się ominąć centrum miasta (drogi w centrum mają mieć status dróg gminnych, drogi omijające centrum dróg powiatowych, zgodnie ze swoją funkcją);
- tranzyt międzygminny powinien być realizowany drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi, z jednoczesną eliminacją tego typu ruchu w centrum miasta;
- należy uwzględnić planowane działania inwestycyjne (most na Wiśle w Kopance, planowany most na Skawince łączącej ul. Radziszowską z ul. Hallerów)
- w nawiązaniu do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, należy wypracować i określić warunki przejęcia dróg powiatowych i zmianę sposobu zarządcy relacji Gmina Skawina – Powiat Krakowski.

Jednocześnie rekomendowanym jest opracowanie wspólnie ze Starostą Powiatu Krakowskiego porozumienia, które obejmie:

- uwarunkowania wynikające z konieczności zmian sposobu zarządu (diagnoza stanu istniejącego),
- propozycje zmian,
- wymogi dla sposobu zmian (w tym uwarunkowania prawne),
- możliwości realizacji działania,
- uregulowania związane z finansowaniem i utrzymaniem zamienionej infrastruktury

9. Rozwój infrastruktury elektromobilności

Rozwój infrastruktury związanej z elektromobilnością powinien dotyczyć w szczególności takich kroków, jak:

- **9.1** Rozwój infrastruktury elektromobilności w postaci stacji ładowania pojazdów, w węzłach przesiadkowych oraz na parkingach prywatnych we współpracy z podmiotami prywatnymi;
- **9.2** Montaż i obsługa stacji ładowania pojazdów elektrycznych przy węzłach przesiadkowych, gdzie możliwe jest ładowanie pojazdów publicznego transportu zbiorowego (w tym pojazdów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz transportu gminnego w perspektywie roku 2030);
- **9.3** Zakup pojazdów zeroemisyjnych dla UMiG w Skawinie oraz straży miejskiej;
- **9.4** Montaż paneli fotowoltaicznych na zadaniu parkingów przy ul. Kolejowej, do momentu wdrożenia założeń wynikających z opracowania RiConnect w ramach punktu W.6 TERENY DROGOWE, mówiący o „Zielonych dachach i ścianach”.

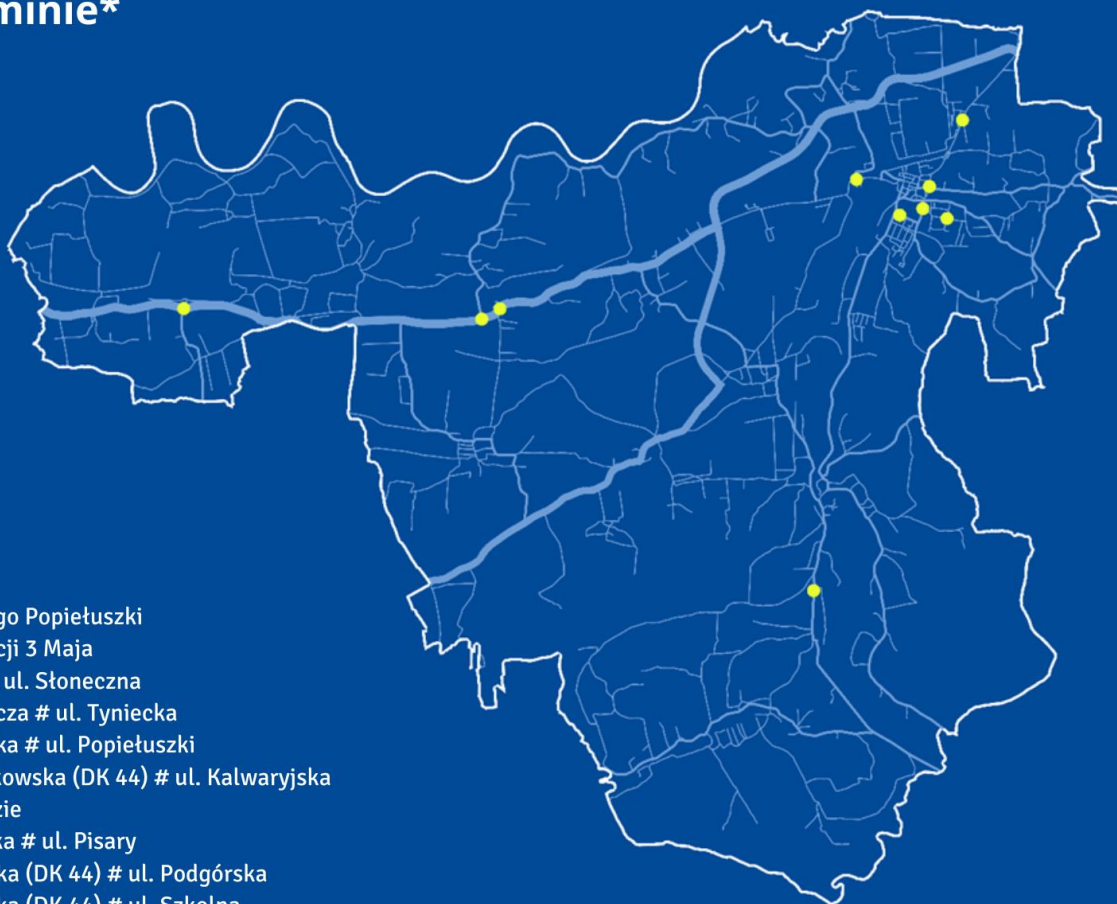
10. Ostatni Bezpieczny Kilometr

Działanie Ostatniego Bezpiecznego Kilometra (OBK) polega na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i ma charakter ciągły, a powinno być realizowane jako stałe wdrażanie rozwiązań docelowo poprawiających bezpieczeństwo. Priorytetowo działania powinny dotyczyć poprawy bezpieczeństwa w obszarze szkół i przedszkoli na terenie gminy, a także wokół większych generatorów ruchu, gdzie liczba podróży niechronionych uczestników ruchu drogowego jest największa.

Rozwiązania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa mogą mieć różny charakter, w zależności od zakresu oraz pułapu finansowego:

- organizacyjne (ograniczenie dostępu dla samochodów, działania miękkie)
- infrastrukturalne (ograniczenie prędkości dla samochodów, rozwój bezpiecznej infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnogów elektrycznych)
- strategiczne (zmiana przyzwyczajeń mobilnościowych, działania miękkie)

10 najbardziej niebezpiecznych miejsc w Gminie*



Skawina, ul. Ks. Jerzego Popiełuszki
Skawina, ul. Konstytucji 3 Maja
Skawina, ul. Ogrody # ul. Słoneczna
Skawina, ul. Mickiewicza # ul. Tyniecka
Skawina, ul. Korabnicka # ul. Popiełuszki
Wielkie Drogi, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Kalwaryjska
Radziszów, ul. Zawodzie
Skawina, ul. Krakowska # ul. Pisary
Zelczyna, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Podgórska
Zelczyna, ul. Krakowska (DK 44) # ul. Szkolna

*miejsca niebezpieczne według dokumentu Diagnoza stanu istniejącego w zakresie sytuacji transportowej w Gminie Skawina

Docelowo rekomenduje się poprawę w następującym harmonogramie:

- **10.1** Poprawa OBK w obszarze szkół i przedszkoli
- **10.2** Poprawa OBK w obszarze dużych generatorów ruchu, charakteryzujących się dużym ruchem niechronionych uczestników ruchu drogowego
- **10.3** Poprawa BRD na sieci drogowej, zgodnie z mapą powyżej

Poprawa OBK w obszarze szkół i przedszkoli wymaga oceny stopnia bezpieczeństwa i projektu, w którym wskazane będą miejsca najbardziej niebezpieczne oraz zostanie podana ich charakterystyka. W tymże dokumencie powinny znaleźć się także wariantowe rekomendacje dla poprawy bezpieczeństwa, hierarchizowane z uwagi na czynnik ekonomiczny oraz organizacyjny (współpraca z dyrekcją szkół i rodzicami). Projekt powinien posiadać: diagnozę stanu istniejącego, badania terenowe, audyt i wizytację w terenie oraz na podstawie tej części, przygotowane rozwiązania służące poprawie (w tym w formie schematów), które kolejno powinny być prezentowane i konsultowane z uczniami, nauczycielami, rodzicami.

Poprawa OBK w obszarze dużych generatorów ruchu wymaga ich sklasyfikowania, badań w tym obszarze oraz rekomendacji, co może być wykonane pracą własną UMiG w Skawinie. Należy uwzględnić w tym zakresie analizę i możliwości poprawy dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności i innymi niepełnosprawnościami.

Poprawa BRD na sieci drogowej powinna być poprzedzona audytem BRD, a w proces rekomendacji powinny być włączone osoby realizujące politykę zrównoważonej mobilności, aby uwzględnić szczególne potrzeby osób korzystających z rowerów, UTO i UWR oraz hulajnóg elektrycznych, a także pieszych. Priorytetowo poprawę BRD należy realizować w punktach określonych w Diagnozie.

11. Poprawa dostępności i bezpieczeństwa do Lokalnych Centrów Aktywności

Poprawa dostępności i bezpieczeństwa w obszarze Lokalnych Centrów Aktywności jest wynikiem realizacji postulatów wynikających ze Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021 – 2030 oraz projektu RiConnect, które były zrealizowane w Skawinie w ostatnich latach.

Dotyczą one nie tylko kwestii związanych z projektowaniem systemu transportowego, ale także kształtowania zagospodarowania przestrzennego dla potrzeb maksymalizacji wykorzystania zrównoważonych środków transportu i poprawy bezpieczeństwa. Zgodnie z tymi założeniami, dla celów poprawy dostępności i bezpieczeństwa należy dążyć do kształtowania obszarów centralnych miejscowości w gminie, wg wytycznych poniżej.

Wytyczne ogólne:

- szerokie zaangażowanie lokalnej społeczności poprzez warsztaty, dyskusje, wizje lokalne,
- konieczna inwentaryzacja stanu istniejącego,
- określenie wizji zmienianego obszaru w oparciu o trzy filary: zrównoważony rozwój, współtworzenie, lokalna tożsamość,

Wytyczne w zakresie systemu komunikacji:

- minimalizacja ruchu samochodowego, wyrowadzenie ruchu tranzytowego i priorytety dla ruchu pieszego, rowerowego, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych,
- zastosowanie rozwiązań uspokojenia ruchu drogowego – z uwzględnieniem np. możliwości przejazdu autobusów,
- uporządkowanie parkowania,
- bezpieczne dojścia do przystanków,
- tworzenie nowych skrótów dla pieszych,
- bezpieczna infrastruktura pieszo-rowerowa (np. woonerfy),
- lokalizacja infrastruktury dla zrównoważonej mobilności (stojaki na rowery, wypożyczalnie rowerów i hulajnóg, ładowarki dla pojazdów elektrycznych)

- integracja różnych systemów transportu,

Wytyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego:

- odniesienie się do potrzeb mieszkańców w zakresie usług publicznych i społecznych (np. boiska, szkoła, przedszkole, żłobek, sklep),
- podział kwartałów zabudowy na mniejsze (granulacja formy urbanistycznej),
- zagospodarowanie terenów niezabudowanych poprzez wprowadzenie zieleni i infrastruktury rekreacji,
- uwzględnienie małej architektury z uwzględnieniem zieleni i rozszczelniania nawierzchni,

zastosowanie błękitno-zielonej infrastruktury, bioretencja: nasadzenia, zatrzymywanie wody opadowej, niecki infiltracyjne, nasadzenia drzew dających cień, zielone: pasaże, elewacje, dachy, tarasy, ogrody kieszonkowe

Proponowane rozwiązania:

- fizyczne uspokojenie ruchu drogowego, w tym bramowanie ruchu – poprzez rozwiązania fizyczne oznaczenie, że następuje wjazd do centrum miejscowości;
- priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego;
- uzupełnienie małej architektury (ławki, stojaki rowerowe);
- uzupełnienie w zakresie usług: sklep, paczkomat;
- przekształcenie części parkingów/ nawierzchni nieprzepuszczalnych w tereny zielone i rekreacyjne.

KONCEPCJA USPOKOJENIA RUCHU



Kroki w ramach działania:

- **11.1** Realizacja dokumentacji planistycznej w gminie zgodnie z założeniami;
- **11.2** Realizacja zabudowy zgodnie z ideą w 3 obszarach do roku 2030, a w 6 obszarach do roku 2040.

12. Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych

Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych ma kluczowe znaczenie dla efektywnego wykorzystania przestrzeni i zapewnienia wygody podróżowania pasażerom. Węzły transportowe, takie jak stacje kolejowe, powinny być zaprojektowane w sposób umożliwiający łatwą i wygodną przesiadkę między różnymi środkami transportu. Istotne jest, aby integrować różne systemy transportowe, zapewniając dogodne połączenia piesze, rowerowe i odpowiednie oznakowanie. Wokół punktów węzłowych powinna być dostępna i atrakcyjna przestrzeń publiczna. Stworzenie szerokich chodników, miejsc do odpoczynku i terenów zieleni przyczyni się do stworzenia przyjaznego środowiska dla mieszkańców i podróżnych. Należy tak projektować przestrzeń wokół węzłów, aby w bliskiej odległości znalazły się różnorodne usługi handlu czy gastronomii. To sprawi, że węzeł stanie się bardziej funkcjonalny i atrakcyjny dla podróżujących. Wokół stacji można przewidzieć miejsca postojowe dla samochodów (system Park and Ride), stacje ładowania dla pojazdów elektrycznych, udogodnienia dla użytkowników jednośladów: stojaki, wiaty dla rowerów, stacje napraw rowerów.

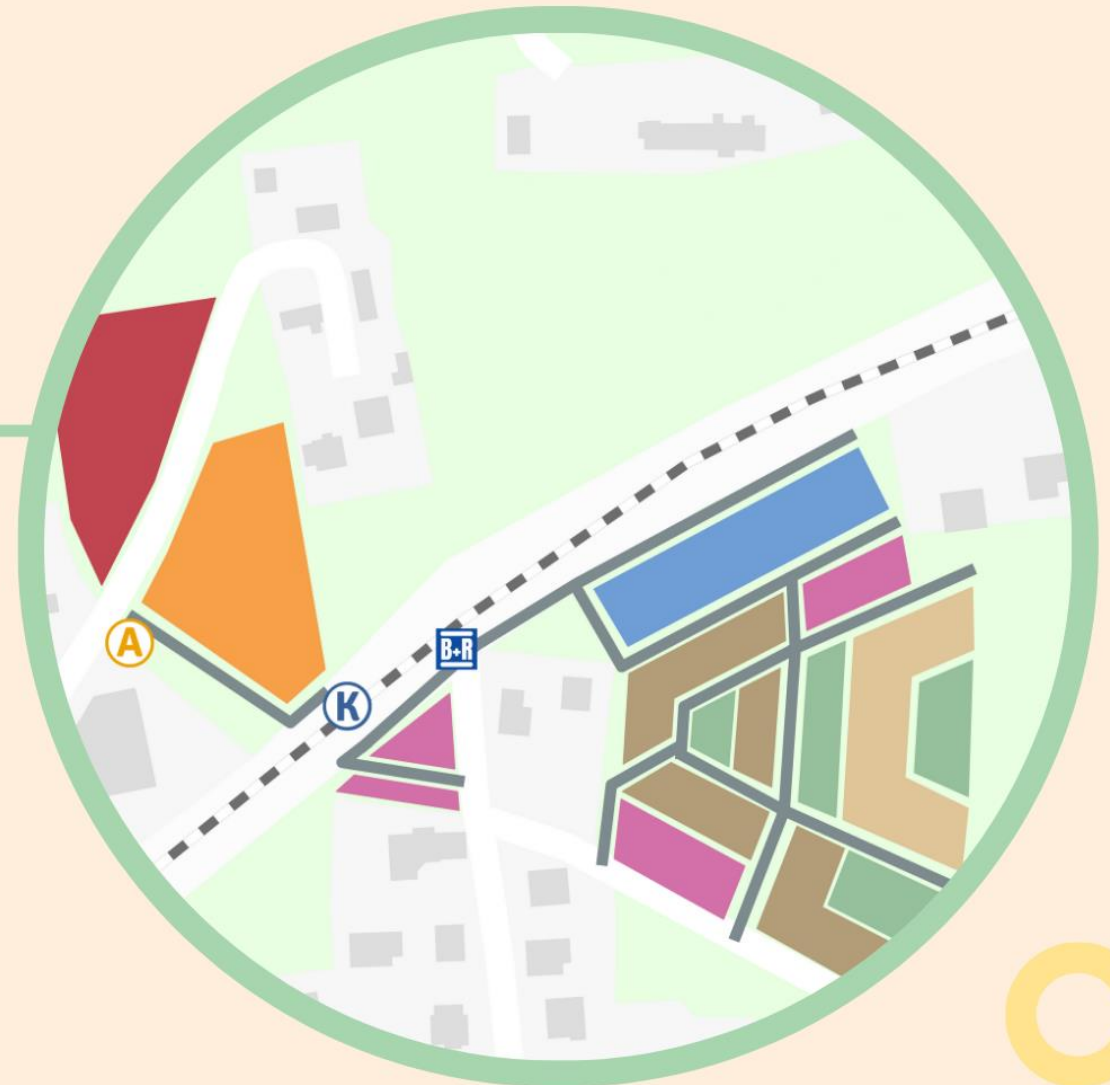
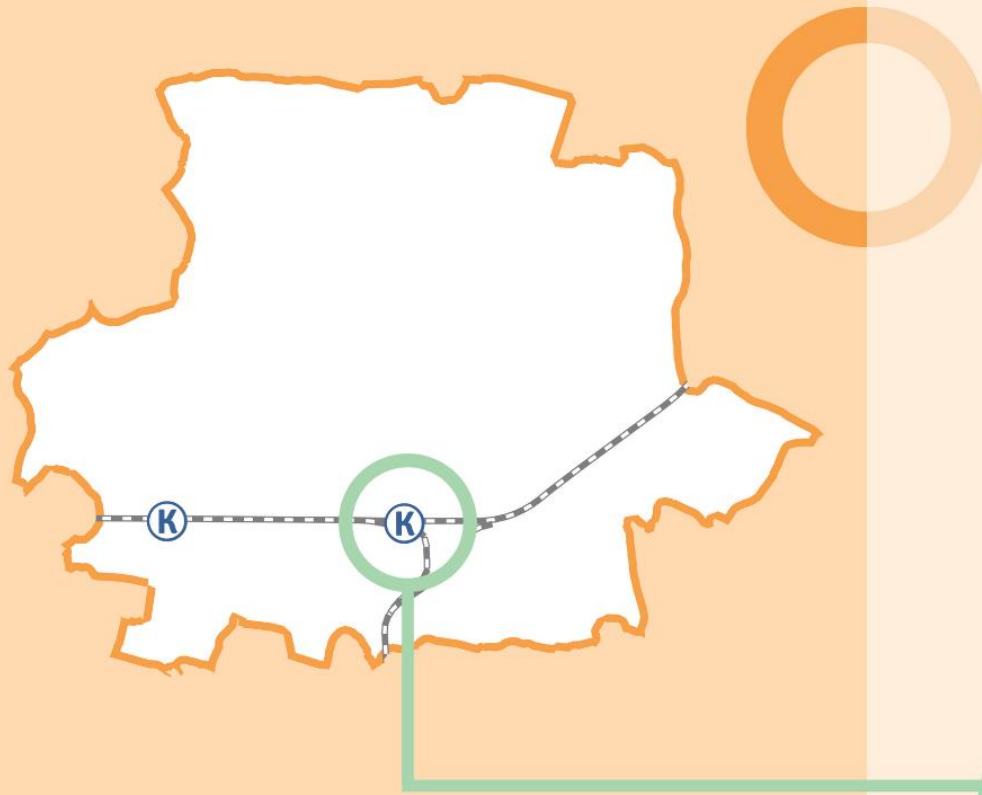
W kontekście zagospodarowania wokół stacji należy pamiętać o koncepcji miejskiej Transit-Oriented Development (TOD), która skupia się na tworzeniu zrównoważonych przestrzeni wokół węzłów transportowych, takich jak dworce kolejowe, stacje kolejowe, przystanki kolejowe i autobusowe. TOD zakłada zintegrowane podejście do planowania, które uwzględni zarówno aspekty urbanistyczne, jak i transportowe.

Zgodnie z TOD została opracowana przykładowa koncepcja zagospodarowania wokół przystanku kolejowego. Zabudowa wokół węzła została zintensyfikowana dzięki czemu zminimalizowano odległości między mieszkaniami, miejscami pracy i punktami usługowymi, co będzie sprzyjać rozwojowi podróży pieszych i rowerowych. Zgodnie z TOD transport publiczny (przystanek kolejowy i autobusowy) stał się centralnym elementem zagospodarowania obszaru. Optymalne połączenia transportowe, częste kursy, dogodne przystanki i infrastruktura dla pasażerów są ważne dla zachęcania ludzi do korzystania z transportu publicznego jako preferowanego środka podróżowania.

Kroki w ramach działania:

- **12.1** Realizacja zmian w dokumentach planistycznych gminy: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, polegająca na wprowadzaniu zapisów tego działania zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2023 poz. 1688)
- **12.2** Stosowanie zapisów działania w dokumentach planistycznych;
- **12.3** Współpraca jednostek w opracowaniu dokumentacji zgodnej z założeniami działania.

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA W OPARCIU O REALIZACJĘ IDEI TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT



- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
- zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna
- zabudowa biurowa
- zabudowa usługowa
- tereny usług publicznych
- tereny zieleni urządzonej
- parking Park+Ride
- zabudowa istniejąca
- układ drogowy
- przystanek autobusowy
- przystanek kolejowy
- parking Bike+Ride

13. Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru

Przekształcenia funkcjonalne ulic służą poprawie jakości życia ich mieszkańców. Obecnie, w wielu miastach następuje zmiana w podejściu do kształtowania ulic. Tradycyjne projektowanie oparte na stałym zwiększaniu przepustowości, osiągnięciu wysokich prędkości, skupieniu na samochodach ustępuje planowaniu, które jest nastawione na jakość życia. Lokalne władze zaczynają uwzględniać potrzeby ludzi poruszających się w przestrzeni miejskiej. Coraz większą uwagę przywiązują do zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Z ideą przekształcania ulic w miejsca przyjazne dla ludzi koresponduje wprowadzanie do ich przestrzeni zielonej infrastruktury. Zieleń w pasie drogowym i wokół niego wpływa korzystnie na środowisko miejskie i zwiększa jakość życia mieszkańców. Nowy sposób planowania realizowany jest coraz częściej za pomocą woonerfów - ulic na których zachowana jest funkcja komunikacyjna, ale priorytet w poruszaniu się mają przede wszystkim piesi, a następnie rowerzyści.

Rekomenduje się, aby przekształcenia funkcjonalne ulic w Gminie Skawina były kształtowane zgodnie z przyjętymi wytycznymi w tym zakresie.

Kroki w ramach działania:

- **13.1** Współpraca organizacyjna w strukturach Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie dla zrozumienia idei przekształceń ulic oraz współpraca jednostek miejskich przy projektach uwzględniających zmiany zgodnie z ideą działania;
- **13.3** Określeniu charakteru poszczególnych ulic w postaci hierarchii istotności, co pozwoli na późniejsze prowadzenie działań;
- **13.4** Wprowadzenie Stref Tempo30 na osiedlach oraz w obszarach intensywnej zabudowy w sołectwach;
- **13.5** Opracowanie i przyjęcie zarządzenia burmistrza w zakresie wytycznych dla kształtowania ulic;



14. Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności

Nowa perspektywa czasowa na lata 2023 – 2030 powinna zakładać kontynuację realizacji wydarzeń w zakresie edukacji dotyczących zrównoważonej mobilności, które były do tej pory realizowane w Skawinie. Mowa tutaj o:

- **cyklicznych programach** zachęcających do podróży do szkół rowerami np. kontynuacja kampanii Rowerowy Maj i jej rozszerzenie na cały rok,
- **kampaniach społeczno-informacyjnych** dot. promowania zrównoważonej mobilności np. udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu.

Dodatkowo zakłada się kontynuację akcji edukacyjnych np. “Jedź prawą, idź prawą”, która ma za zadanie utrwalić sposób poruszania się po infrastrukturze dla pieszych i rowerów.

Gmina Skawina powinna dalej kontynuować ww. działania dodatkowo kierując do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych następujące akcje:

- **regularne warsztaty** - prowadzenie eksperymentów i wymyślanie rozwiązań związanych m.in. z ekologicznym przemieszczaniem się, bezpieczeństwem w mieście,
- **interwencje** w przestrzeni miejskiej - działania akcyjne lub długofalowe angażujące całą społeczność szkolną np. projektowanie dodatkowych przejść dla pieszych, reorganizacja ruchu drogowego, akcje rowerowe,
- **laboratoria miejskie** - współpraca z władzami Gminy oraz podmiotami komercyjnymi w celu edukacji dzieci w zakresie mobilności, środowiska i miasta np. projektowanie w oparciu o popularną grę Minecraft;
- **budowę miasteczek komunikacyjnych** przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych oraz przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze i motorowerze.

Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności kierowana do wszystkich mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem seniorów powinna odbywać się poprzez:

- **warsztaty** dot. prawidłowego poruszania się po infrastrukturze dla rowerów,

Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności kierowana do wszystkich mieszkańców, powinna odbywać się poprzez promocję w ramach wydarzeń cyklicznych w gminie, w tym festynów, spotkań, wydarzeń kulturalnych, aby świadomość społeczeństwa w zakresie kwestii mobilnościowych była rozpowszechniana.

Zrównoważona mobilność odgrywa kluczową rolę we wspieraniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności jest istotna, aby podnieść świadomość społeczeństwa na temat ekologicznych i efektywnych sposobów podróżowania oraz promować zmiany w nawykach mobilności. Gmina Skawina od lat bierze aktywny udział w promowaniu idei mobilności i zrównoważonego transportu, poprzez liczne akcje kierowane do mieszkańców gminy, również tych najmłodszych.

Poniższe propozycje nowych wydarzeń mają formę hasel reklamowych, które Skawina może realizować na bazie SUMP⁹.

Wypożyczalnia rowerów jako element MaaS

Możliwość wypożyczania rowerów w ramach jednej aplikacji spełniającej wszystkie potrzeby związane z mobilnością. Planer, w oparciu o rzeczywiste dane m. in. o natężeniu ruchu, pokazuje wszystkie dostępne sposoby dotarcia do celu podróży, z uwzględnieniem rowerów, hulajnóg elektrycznych. Aplikacja daje możliwość rezerwacji pojazdów oraz dokonania zapłaty za usługi.

<https://www.jelbi.de/en/home/>

Promujemy rower na 100%

Szeroko zakrojone kampanie promocyjne warto organizować w miastach aspirujących i zaawansowanych. W Skawinie należy położyć szczególny nacisk na promocję roweru jako środka transportu.

https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/cycling_promotion_en.pdf

Opracujemy gry dla dzieci

Jednym z rozwiązań promujących ruch rowerów wśród dzieci jest opracowanie 20 gier dla jeżdżących na rowerach. Przykładem może być katalog opracowany w 2020 roku w Danii, z którego mogą korzystać osoby organizujące zabawy oraz

promujące edukację zrównoważonej mobilności (oficer pieszo – rowerowy).

<https://www.cyklistforbundet.dk/english/cycling-games/>

Czasowo będziemy zamykać niektóre ulice, najpierw w weekendy

Idea zamykania fragmentów ulic dla ruchu samochodowego na rzecz udostępnienia całego przekroju drogowego niechronionym użytkownikom ruchu, które odbywa się najczęściej w weekendy.

<https://www.idrd.gov.co/recreacion/ciclovia-bogotana>

Rozszerzamy Rowerowy Maj na cały rok

Wg założeń realizacji Rowerowego Maja w Skawinie w ostatnich latach, proponuje się rozszerzyć inicjatywę na cały rok, w różnym stopniu szczegółowości i wydarzeń towarzyszących.

Po każdym kwartale przeprowadzenie ankiety wśród uczestników

Ankieta powinna zebrać informacje umożliwiające określenie: głównych problemów związanych z poruszaniem się rowerem i dojazdami do szkoły, propozycji usprawnień, pozytywnych rozwiązań, poczucia bezpieczeństwa (osobistego jak i roweru), osobistych odczuć towarzyszących jeździe na rowerze (dobrych lub złych). Zebrane dane pozwolą na ciągły proces poprawy związany z dojazdami do szkoły oraz jednocześnie wskażą czy występują istotne różnice w odbiorze dojazdów do szkoły w zależności od pory roku.

⁹ SPÓJNOŚĆ Z SUMP MK - Działanie powinno być spójne z działaniami deklarowanymi i wynikającymi z opracowania

15. Rozwój układu drogowego wspierającego rozwój zintegrowanego transportu

Nowe odcinki sieci drogowej w gminie Skawina planowane w perspektywie najbliższych lat powinny cechować się ukierunkowaniem na możliwość rozwoju zintegrowanego transportu. O ile same inwestycje mają charakter związany z poprawą sytuacji ruchowej w zakresie ruchu samochodów, o tyle możliwe jest zabieganie, aby równolegle inwestycje te mogły służyć rozwojowi i usprawnieniu innych form transportu. Dlatego nowoprojektowane odcinki drogowe powinny być realizowane przy spełnieniu kryteriów, opisanych poniżej. Przykładowo projekt budowy obwodnicy może dodatkowo uwzględniać konieczność budowy infrastruktury dla pieszych i rowerów równolegle do jezdni oraz umożliwiać sprawne funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego (infrastruktura powinna być tak kształtowana, aby brać pod uwagę możliwość budowy np. pętli dla autobusów). Dlatego istotnym jest aby działania związane z budową infrastruktury równolegle oddziaływały na system innych form transportu. Z punktu widzenia SUMPa inwestycje w układ drogowy powinny z założenia poprawiać dążyć do rozwoju transportu publicznego oraz poprawy stanu istniejącego dla pieszych i rowerów oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego inwestycje nie mogą być barierą przestrzenną, a mają cechować się wysoką dostępnością i bezpieczeństwem ruchu dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, jednocześnie przy projektowaniu i modernizacji należy brać pod uwagę wytyczne ministerialne oraz Wzorce i Standardy w zakresie projektowania infrastruktury z uwzględnieniem innych uczestników ruchu drogowego, niż sami kierowcy.

Mając na uwadze powyższe założenia, nowe odcinki drogowe na terenie gminy Skawina mogą powstawać, jednak kluczowe jest, aby uwzględniały one następujące warunki:

- Nowa droga powinna omijać tereny zabudowy (w tym z uwzględnieniem strefy negatywnego oddziaływania, np. hałasem);

- Nowa droga nie może dzielić miejscowości – droga nie powinna stać się barierą przestrzenną (należy zapewnić powiązanie z istniejącym układem drogowym gminnym i powiatowym);
- Nowa droga powinna omijać tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo;
- Warianty nowej drogi powinny uwzględniać możliwie największy pas zajmowanego terenu;
- Przy nowych odcinkach każdorazowo należy wykonywać drogę dla pieszych i rowerów, a jej forma powinna być wynikiem analiz projektantów.

Kroki w ramach działania:

- **15.1** Współpraca międzywydziałowa oraz jednostek odpowiedzialnych za kształtowanie i zarząd nad infrastrukturą w celu przezwyciężenia barier instytucjonalnych;
- **15.2** Budowa mostu na Wiśle łączącego gminę Skawina z gminą Liszki;
- **15.3** Budowa mostu na Skawince (na odcinku między ul. Radziszowską i ul. Hallerów)
- **15.4** Przebudowa ulicy Krakowskiej (zgodnie z uchwałą nr XXXV/505/21 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 29 września 2021 roku);
- **15.5** Opracowanie i przyjęcie zarządzenia burmistrza w zakresie organizacji ruchu na osiedlach
- **15.6** Budowa ronda na ul. Pileckiego;
- **15.7** Włączenie obwodnicy Skawiny do autostrady A4 w ciągu południowej obwodnicy Krakowa;
- **15.8** Budowa łącznika DW953 z Beskidzką Drogą Integracyjną z zachowaniem wysokiej dostępności dla mieszkańców gminy Skawina.



4. ZASADY REALIZACJI DZIAŁAŃ



4.1 JEDNOSTKI ZEWNĘTRZNE WSPÓŁPRACUJĄCE PRZY DZIAŁANIACH SUMP

Skrót	Nazwa jednostki	Zakres odpowiedzialności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Budowa i zarządzanie infrastrukturą drogową w ramach kompetencji – drogi krajowe
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Infrastruktura kolejowa
Gmina Brzeźnica	Urząd Gminy Brzeźnica	Zarządzanie systemem transportowym we współpracy z Gminą Skawina
Gmina Kalwaria Zebrzydowska	Urząd Miasta Kalwaria Zebrzydowska	Zarządzanie systemem transportowym we współpracy z Gminą Skawina
UMWM	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	Organizacja przewozów na terenie województwa małopolskiego, organizacja tras rowerowych turystycznych w województwie
Gmina Skawina	Urząd Miasta i Gminy w Skawinie	Zarządzanie systemem transportowym i mobilnością Gminy Skawina
SMK	Stowarzyszenie Metropolia Krakowska	Wsparcie w realizacji inwestycji szczebla regionalnego, wsparcie w funduszach dla realizacji inwestycji, tworzenie jednolitych standardów
SM	Straż Miejska w Skawinie	Realizacja zadań wynikających z ustawy
ZDPK	Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego	Budowa i zarządzanie infrastrukturą drogową w ramach kompetencji – drogi powiatowe
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Budowa i zarządzanie infrastrukturą drogową w ramach kompetencji – drogi wojewódzkie
ZTP	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie	Organizator linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w tym na terenie Gminy Skawina

Nr działania	Nazwa	Jednostka odpowiedzialna	Jednostka współpracująca	Zakres działań UMiG w Skawinie
1	Poprawa oferty kolejowej	UMWM	PKP PLK S.A., UMiG w Skawinie, SMK	Lobbing, współpraca, przygotowanie infrastruktury towarzyszącej
2	Budowa infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych	UMiG w Skawinie, ZDPK, ZDW	SMK, Podmiot zewnętrzny	Współpraca przy planowaniu, projektowanie, realizacja
3	Budowa systemu P+R wraz z B+R i K+R przy stacjach i przystankach kolejowych	UMiG w Skawinie	PKP PLK S.A., Podmiot zewnętrzny	Projektowanie, realizacja
4	Poprawa jakości infrastruktury przystankowej wraz z ujednoczeniem jej funkcji i wyposażenia	UMiG w Skawinie, ZDPK, ZDW, GDDKiA		Realizacja
5	Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego	UMiG w Skawinie, ZTP, UMWM	MPK S.A., Podmiot zewnętrzny (badania)	Koordinacja prac, współpraca z jednostkami realizującymi badania, współpraca z organizatorami transportu realizacja

Nr działania	Nazwa	Jednostka odpowiedzialna	Jednostka współpracująca	Zakres działań UMiG w Skawinie
6	Polityka parkingowa	UMiG w Skawinie, ZDPK	Podmiot zewnętrzny (badania), SM	Realizacja
7	Logistyka miejska wg SULP	UMiG w Skawinie	Firmy na terenie gminy, Podmiot zewnętrzny (badania)	Realizacja opracowania, koordynacja pracy z firmami, współpraca
8	Zmiana sposobu zarządu nad poszczególnymi odcinkami infrastruktury drogowej	UMiG w Skawinie, ZDPK, ZDW	Podmiot zewnętrzny (wsparcie merytoryczne)	Koordynacja tematyki zmiany sposobu zarządu, wypracowanie wspólnego celu i zakresu
9	Rozwój infrastruktury elektromobilności	UMiG w Skawinie	Podmiot zewnętrzny (operator), MPK S.A.	Opracowanie planu, koordynacja prac
10	Ostatni Bezpieczny Kilometr	UMiG w Skawinie, ZDPK, ZDW, GDDKiA, Policja, szkoły na terenie gminy	SM, Podmiot zewnętrzny (audyt BRD), jednostki edukacyjne	Współpraca z jednostkami, koordynacja prac
11	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa do Lokalnych Centrów Aktywności	UMiG w Skawinie	Sołectwa, mieszkańcy, SMK, osiedla	Koordynacja prac wynikających z potrzeb społecznych
12	Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych	UMiG w Skawinie	Podmiot zewnętrzny (dokumentacja)	Koordynacja prac
13	Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru	UMiG w Skawinie, ZDPK	Podmiot zewnętrzny (projekt), SMK	Koordynacja, realizacja
14	Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności	UMiG w Skawinie, Policja, SM	Podmiot zewnętrzny (organizacja), KRBRD, jednostki edukacyjne	Koordynacja, realizacja
15	Rozwój układu drogowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności	UMiG, ZDPK, GDDKiA, Ministerstwo Infrastruktury	Podmiot zewnętrzny (projekt), SMK	Koordynacja, realizacja

4.2 LOGIKA INTERWENCJI

Logika interwencji to pokazanie sposobu realizacji działań wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ważne jest ujęcie kwestii horyzontu czasowego wymaganego do podjęcia działań inwestycyjnych i innych, które są planowane w dokumencie. Horyzont roku 2030 nie jest odległy, a zamierzenia inwestycyjne muszą być planowane niemal od razu po zakończeniu prac nad SUMPem, zgodnie z cyklem SUMP (str. 12)

- kroki 10, 11, 12, za które odpowiedzialne są jednostki w ramach Gminy Skawina.

Jednocześnie na schemacie poniżej przedstawiono sposób realizacji działań z ujęciem wszystkich dodatkowych elementów takich jak badania, pomiary, ankiety, kluczowe dla poprawnej walidacji i monitorowania działań SUMP.



2020

diagnoza problemu, definicja



2022-2023

przygotowanie dokumentacji
projektowej przebudowy,
zakresu, działań towarzyszących



2026-2027

działania inwestycyjne, prace budowlane



2025

wydarzenia
towarzyszące,
rozpoczęcie prac,
wybór wykonawcy

2028

organizacja na nowo linii autobusowych,
logistyka miejska, MaaS



2024

procedowanie projektu



2029

badania "po",
weryfikacja,
ewaluacja, pomiary

2021

badania stanu istniejącego,
pomiary, ankiety, wywiady,
partycypacja

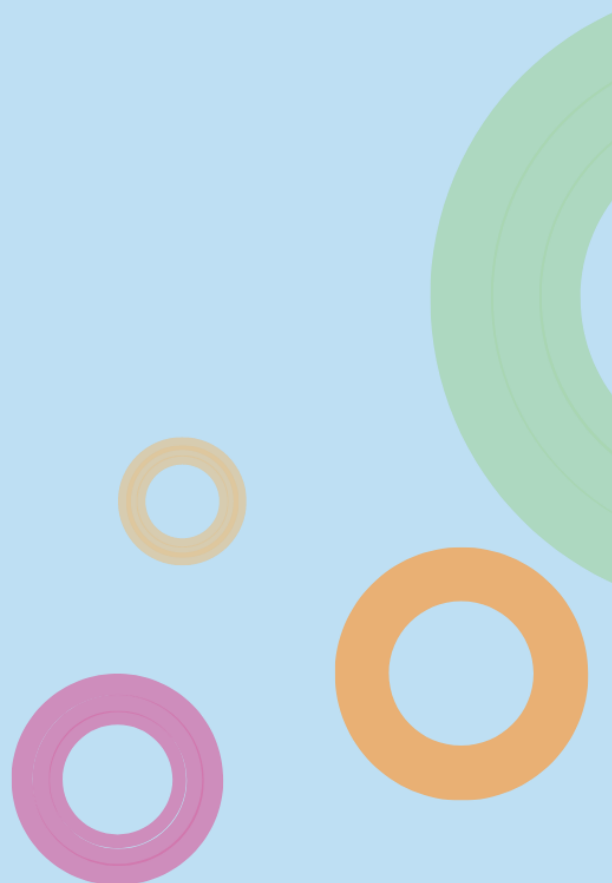


CYKL REALIZACJI DZIAŁANIA SUMP



4.3 HARMONOGRAM

SUMP będzie miał dwa horyzonty realizacji – do roku 2030 oraz w perspektywie dalszej do roku 2040. Wynika to z faktu, że niektóre działania z uwagi na okres realizacji lub konieczność ich przygotowania, muszą być zaplanowane dużo wcześniej. Docelowo w 2030 roku nastąpi ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, którego prace przygotowawcze rozpoczną się około roku 2028/2029, a którego produktem będzie nowy dokument.



Harmonogram

NR	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1	Poprawa oferty kolejowej									
2	Budowa infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnog elektrycznych									
3	Budowa systemu P+R wraz z B+R i K+R przy stacjach i przystankach kolejowych									
4	Poprawa jakości infrastruktury przystanków autobusowych wraz z ujednoczeniem jej funkcji i wyposażenia									
5	Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego									

Harmonogram

NR	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
6	Polityka parkingowa		■							
7	Logistyka miejska wg SULP			■						
8	Zmiana sposobu zarządu nad poszczególnymi odcinkami infrastruktury drogowej		■							
9	Rozwój infrastruktury elektromobilności		■							
10	Ostatni Bezpiezny Kilometr	■								

Harmonogram

NR	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
11	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa do Lokalnych Centrów Aktywności								
12	Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych								
13	Przekształcenia ulic dla celu zmiany ich funkcji								
14	Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności								
15	Rozwój układu drogowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności								

4.4 FINANSOWANIE

Za finansowanie znaczącej części inwestycji i działań wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina, odpowiedzialna jest **Gmina Skawina, ze środków własnych**. Wynika to z faktu zasięgu inwestycji oraz charakteru dokumentu – jest on operacyjny dla całej gminy, a więc swoim zakresem w największym stopniu obejmuje działania dotyczące tylko tego obszaru. W przypadku działań wykraczających poza kompetencje gminne, w tym odnoszące się do działań jednostek wyższego szczebla, w zakresie swoich kompetencji będą one odpowiedzialne, a gmina Skawina może partycypować w kosztach, lecz tylko w niektórych przypadkach. W przewozach kolejowych, są one finansowane z budżetu województwa małopolskiego, jednak w przypadku przewozów autobusowych – są one finansowane z budżetu gminy (linie gminne P, S1, S2, S3, S4) lub współfinansowane z budżetu gminy (linie KMK).

W przypadku chęci organizacji działań wykraczających poza zakres gminy, lecz tworzących spójną sieć, np. połączeń autobusowych, rekomenduje się, aby gmina Skawina partycypowała w kosztach na zasadach tożsamy jak dla rozliczeń z Gminą Miejską Kraków – w zakresie wykonanej pracy przewozowej lub aby trwające prace w ramach grupy roboczej Stowarzyszenia Metropolii Krakowskiej, po pozytywnej akceptacji, były także możliwe do wprowadzenia (rozliczenia biorące pod uwagę także liczbę przewiezionych pasażerów). Mowa tutaj o rozliczeniu na przykład dla linii łączącej gminę Skawina z gminą Brzeźnica lub Myślenice.

Należy podkreślić, że za organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy gminami odpowiedzialny jest Powiat Krakowski w ramach swoich kompetencji i przy organizacji transportu zbiorowego należy brać pod uwagę możliwości i zakres poszczególnych jednostek.

Wsparcie zewnętrzne w realizacji inwestycji – w przypadku działań, które mają charakter strategiczny i swoim zakresem pokrywają się

z założeniami planowania regionalnego, rekomenduje się, aby zintegrować je oraz skoordynować prace z tworzonymi założeniami dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Metropolii Krakowskiej, gdyż to Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, jako koordynator współpracy międzygminnej, może wspierać gminę Skawina w pozyskiwaniu środków zewnętrznych, z programów przewidzianych w ramach wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego. W związku z tym gmina Skawina, realizując politykę zrównoważonej mobilności, w dużej mierze wpisuje się w działania Metropolii Krakowskiej, a co za tym idzie, na ile to możliwe, należy koordynować te prace i starać się, aby były one spójne zakresem i charakterem. Przykładowymi inwestycjami, które mogą być wspierane ze środków zewnętrznych, jest budowa nowej infrastruktury dla pieszych i rowerów oraz prowadzenie działań miękkich.

W zakresie potencjalnych źródeł finansowania inwestycji, poza funduszami gminnymi, możliwe jest staranie się o dofinansowanie jako beneficjent projektów:

Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021 – 2027 – w zakresie możliwości wsparcia przewiduje się działania wpisujące się w Priorytet 3. Fundusze europejskie dla transportu miejskiego oraz Priorytet 4. Fundusze Europejskie dla transportu regionalnego, które realizują kolejno cele szczegółowe:

- Cel polityki 2. Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej
- Cel polityki 3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności – w zakresie działania dotyczącego zielonej

i inteligentnej mobilności, w tym przede wszystkim w ramach działania związanego z dostępnym i ekologicznym transportem jako działania:

- Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska – 10,1 mld złotych
- Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego – 15,8 mld złotych
- Zwiększenie bezpieczeństwa transportu – 4,7 mld złotych]

Jednak w przypadku Krajowego Planu Odbudowy, nie jest pewne na ten moment (wrzesień 2023) czy dokument będzie obowiązywał i w jakim zakresie.

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEniKS) – następcą Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ), finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Funduszu Spójności (FS).

FEniKS będzie obejmował następujący zakres: ochrona środowiska, przystosowanie do zmian klimatycznych, gospodarcze wykorzystanie zasobów środowiskowych, gospodarka o obiegu zamkniętym, efektywność energetyczna, wsparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł, wsparcie infrastruktury energetycznej i systemów smart, rozwój infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej, intermodalnej, lotniczej, morskiej, śródlądowej), niskoemisyjnego transportu miejskiego, ograniczenie emisji ze źródeł mieszkalnych, zmniejszenie emisyjności sektora transportu, wzmocnienie infrastruktury ochrony zdrowia, działania w zakresie kultury i turystyki.

URBACT to europejski program wymiany i uczenia się promujący zrównoważony rozwój obszarów miejskich.

W dniu 31 maja 2023 r. Komitet Monitorujący URBACT IV zatwierdził 30 Sieci Planowania Działań składających się z 252 indywidualnych partnerów z 28 krajów europejskich. Wśród planowanych działań można wyróżnić m.in.:

- „SCHOOLHOODS” – Szkoły jako ośrodki zintegrowanego planowania 15-minutowych

dzielnicy i ekologicznej transformacji mobilności miejskiej (partnerem jest Gmina Skawina).

- „S.M.ALL” – Dzielenie się rozwiązaniami miejskimi dla zrównoważonej, powszechnie dostępnej mobilności.
- „EcoCore” – Zielony wzrost i transformacja w małych miastach wzdłuż korytarzy transportowych, w szczególności dotyczących wykorzystania energii i transportu.
- „CSG” – Miasta dla Zrównoważonego Zarządzania: tworzenie lokalnie dostosowanych procesów i narzędzi zarządzania poprzez wykorzystanie Celów Zrównoważonego Rozwoju jako strategicznego narzędzia.

Program jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) z budżetem 79 769 000 EUR oraz Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej z budżetem 5 000 000 EUR na lata 2021-2027.

LIFE to instrument finansowy UE na rzecz środowiska i działań w dziedzinie klimatu. Jest on realizowany od 1992 r. i współfinansował ponad 5,5 tys. projektów w całej UE i na świecie. Komisja zwiększyła w latach 2021-2027 budżet programu LIFE o prawie 60 proc. Wynosi on obecnie 5,4 mld euro. Program LIFE obejmuje obecnie cztery podprogramy: przyroda i różnorodność biologiczna, gospodarka o obiegu zamkniętym i jakość życia, łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej oraz przejście na czystą energię.

W ramach obszaru dotyczącego klimatu przeznaczono ok. 1,94 mld euro z czego:

- 947 mln euro przeznaczono na: „Łagodzenie zmian klimatu i przystosowywanie się do jego zmian”;
- 997 mln euro przeznaczono na: „Przejście na czystą energię”.

Komisja Europejska powierzyła zarządzanie programem Agencji Wykonawczej CINEA, która raz w roku publikuje zaproszenie do składania wniosków i jest odpowiedzialna za ich ocenę formalną oraz merytoryczną, a także wydaje decyzję o współfinansowaniu inwestycji, płatnościach oraz sprawozdawczości. Podmiotami, które mogą

ubiegać się o wsparcie, są m.in.: samorządy i administracja, przedsiębiorcy, uczelnie wyższe, instytuty badawcze oraz organizacje pozarządowe.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) o charakterze użyteczności publicznej to instrument wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

Dopłacie ze środków FRPA podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ww. ustawy oraz na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta po dniu wejścia jej w życie.

Środki Funduszu są przeznaczone na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie jest przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podział środków FRPA na dany rok budżetowy dla poszczególnych województw jest dokonywany na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów.

Krajowy Program Kolejowy - budżet projektowanego KPK to 80 mld (w zakresie perspektywy 2021-27).

Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku - program przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełnienia sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Dotyczyć to będzie głównie miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej. Program adresowany jest do jednostek samorządu terytorialnego. Na jego realizację przeznaczonych zostało ok. 13,2 mld zł. Dofinansowanie zadań będzie

wynosić do 85%, przy udziale przynajmniej 15% środków samorządowych.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025 - na realizację programu przewidziano 1 mld zł ze środków spółki PKP PLK.

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) - łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym programie przeznaczona zostanie kwota 294,4 mld zł. Limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości około 187 mld zł, zadania kontynuowane o wartości 104,5 mld zł oraz rezerwę w wysokości 3 mld zł.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 - celem głównym programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności jego niechronionych uczestników (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - corocznie określany jest budżet programu i ogłaszany nabór wniosków do programu. Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg są przekazywane na:

- dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- dofinansowania budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym;
- dofinansowanie zadań mających na celu wyłączenie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu

drogowym – w ramach zadań powiatowych i gminnych;

- dofinansowanie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
- dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

PPP - dopuszcza się możliwość finansowania inwestycji przy udziale środków prywatnych w formule partnerstwa prywatno-publicznego (PPP), polegającego na współpracy sektora publicznego i prywatnego w zakresie realizacji przedsięwzięć lub świadczenia usług¹⁰. Jest to rekomendowany sposób realizacji projektów inwestycyjnych zawartych w Umowie Partnerstwa.

Podstawową zaletą formuły PPP jest jej kompleksowość. Partner prywatny (czyli wykonawca wybrany zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o PPP dotyczącymi zamówień publicznych i koncesji) odpowiada nie tylko za projektowanie, budowę i finansowanie (w całości lub w części) inwestycji, ale również za późniejsze zarządzanie infrastrukturą, za co otrzymuje wynagrodzenie. Partner prywatny, dążąc do maksymalizacji swoich przychodów, dąży jednocześnie do optymalizacji kosztów operacyjnych, przy zachowaniu umówionej jakości usług. Mając powyższe na uwadze, realizację projektu w formule PPP należy traktować jako równorzędną formułę tradycyjnej.

¹⁰ Przykładem partnerstwa publiczno-prywatnego jest „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice)” w Krakowie. Jest to pierwszy tego typu projekt transportowy w Polsce. Umowa zawarta z partnerem

prywatnym na okres 24 lat zakłada, że będzie on odpowiedzialny nie tylko za projekt i realizację inwestycji, ale także jej późniejsze utrzymanie. Zgodę na współfinansowanie inwestycji wyraził Europejski Bank Inwestycyjny.



5. MONITOROWANIE I EWALUACJA



PWC 5.000/m²



ROSS

BRIMM

TRAIL

SRAM

6.1 KOORDYNACJA REALIZACJI SUMP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem operacyjnym dla realizacji polityki transportowej w gminie. Dlatego bardzo istotną kwestią jest koordynacja działań z niego wynikających, a także spójne prowadzenie kluczowych inwestycji, aby docelowo dążyć nimi do realizacji postulatów wynikających z Planu. Wydaje się, że niezbędnym działaniem jest powołanie jednoosobowego koordynatora realizacji zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który będzie posiadał kompetencje:

- Monitorowania stanu realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina,
- Stopnia spełnienia założeń Planu oraz weryfikacji wskaźników wymaganych w Planie,
- Wyszukiwania i brania udziału w projektach europejskich związanych ze zrównoważoną mobilnością, w których Wydziały UMiG mogą brać udział,
- Kreowania spójnego podejścia do kształtowania systemu transportowego w gminie Skawina,
- Współpracy z gminami sąsiednimi w zakresie kształtowania systemu transportowego, w szczególności z Gminą Miejską Kraków
- Współpracy na szczeblu regionalnym w zakresie działań dotyczących rozwoju systemu transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem działań na szczeblu Metropolii Krakowskiej,
- Planowania systemu transportowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności,
- Koordynacji projektów transportowych w celu zapewnienia odpowiednich standardów dla ruchu pieszego i rowerowego,
- Proponowania nowych rozwiązań związanych z obsługą transportową gminy,
- Współpraca w zakresie optymalizacji siatki połączeń transportem publicznym,
- Współpracy i opracowywaniu oraz wykonywaniu analiz dotyczących systemu transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem projektów w gminach sąsiednich,

- Wsparcia i koordynacji działań gminy oraz opiniowania opracowań zleczanych przez Wydziały UMiG mających wpływ na realizację polityki zrównoważonej mobilności,
- Gromadzenia i analizy danych w ramach wykonywanych opracowań, które mogą posłużyć do prac planistycznych i projektowych,
- Podejmowaniu działań mających na celu promowanie wśród mieszkańców poruszania się w sposób zrównoważony z wykorzystaniem alternatywnych do samochodu osobowego środków transportu,
- Dialogu i konsultacji z mieszkańcami w sprawach dotyczących potrzeb i problemów transportowych.

Jednocześnie zwraca się uwagę na możliwości decyzyjne koordynatora, który będzie pełnił doradztwo na szczeblu podległym bezpośrednio Zastępcy Burmistrza, któremu podlegają kwestie strategiczne, rozwojowe oraz inwestycyjne, dlatego jego stanowisko powinno być umocowane bardzo wysoko, a docelowo koordynatorem powinna być osoba posiadająca wiedzę z zakresu procesu realizacji inwestycji (w tym uwarunkowań prawnych), wykształcenie kierunkowe związane z branżą architektury, budownictwa, transportu lub zagospodarowania przestrzennego, doświadczenie w koordynowaniu projektów oraz posiadać wiedzę na temat uwarunkowań lokalnych Gminy Skawina (znać strukturę organizacyjną i kompetencje jednostek).

Wyznaczone w ramach niniejszego dokumentu działania, powinny być monitorowane, co polegać będzie na zorganizowaniu raz na pół roku przeglądu realizacji zadań z udziałem zastępcy Burmistrza, któremu podlegają kwestie strategiczne, rozwojowe oraz inwestycyjne oraz zespołu do spraw mobilności, na którym omówiony zostanie stan realizacji zadań, rekomendacje, uwagi oraz ewentualne wnioski.

Ponadto, w połowie okresu horyzontalnego – w roku 2027 – wykonać należy ewaluację SUMP, a więc przegląd stanu realizacji działań i wskaźników, co oparte powinno zostać na

kompleksowych badaniach i pomiarach (co najmniej tak dokładnych jak w pracach przygotowawczych do opracowania niniejszego dokumentu). Ewaluacja powinna zostać przeprowadzona również na koniec okresu horyzontalnego – w roku 2030, przed przystąpieniem do kolejnego cyklu SUMP.

6.2 WSKAŹNIKI MONITOROWANIA

Kluczowe z punktu widzenia prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności w Gminie Skawina jest cykliczne monitorowanie postępów realizacji SUMP. Dzięki monitorowaniu można badać, w jakim stopniu zaspokajane są potrzeby mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności. Wypadkową będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych celów operacyjnych są właściwie realizowane, a wdrażanie SUMP następuje zgodnie z przyjętymi założeniami.

Kluczowe znaczenie ma realizacja wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), proponowanych przez Komisję Europejską, które powinny być wyznaczane w okresie horyzontu operacyjnego i prognostycznego SUMP, czyli lat 2030 i 2040. Poniższe zestawienie zawiera wybrane cztery główne wskaźniki, które są rekomendowane do stosowania przez Komisję Europejską, a na poziomie krajowym weryfikowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). W tabeli zawarto również wskaźniki ze Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030 oraz pozostałe wskaźniki realizacji działań SUMP.

WSKAŹNIKI MONITOROWANIA

Pochodzenie wskaźnika	Wskaźnik	Numer działania, które realizuje wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość docelowa wskaźnika 2030
Strategia/SUMI	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym*	10	Policja	2,28 ofiar/100 tys. mieszkańców	0 ofiar/100 tys. mieszkańców
Strategia/SUMI	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego*	1, 2, 5	UMiG RS	73,80%	80%
Strategia/SUMI	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim*	1, 2, 5, 15	UMiG RS	*	*
Strategia/SUMI	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w obszarze miejskim*	1, 2, 5, 15	UMiG RS	*	*
Strategia	Średni czas dojazdu w dni robocze, w godzinach szczytu komunikacyjnego, ze stacji PKP Skawina do stacji Kraków Główny w minutach (koleją)	1	Koleje Małopolskie Polergio UMiG RS	25 min	25 min
Strategia	Dobowa liczba połączeń Koleją Aglomeracyjną ze stacji PKP Skawina do pierwszej stacji w gminie ościennej [szt.]	1	Koleje Małopolskie Polergio UMiG RS	12	25
Strategia	Dobowa liczba połączeń Koleją Aglomeracyjną ze stacji PKP Skawina do stacji kolejowych położonych przy granicach gminy [szt.]	1	Koleje Małopolskie Polergio UMiG RS	12	25
Strategia	Długość infrastruktury pieszo – rowerowej w km	2	UMiG RS	17,60	45
Strategia	Gęstość sieci rowerowej na obszarze miasta w km/km ²	2	UMiG RS	0,61	1
Strategia	Gęstość sieci rowerowej na obszarze wiejskim w km/km ²	2	UMiG RS	0,05	0,25
Strategia	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych (P&R)	3	UMiG RS	2	12
Strategia	Udział transportu (wyszczególnić środki transportu) publicznego w podziale zadań przewozowych w %	4, 5	UMiG RS	Komunikacja kolejowa – 4,3% Komunikacja autobusowa – 17%	Komunikacja kolejowa – 7 Komunikacja autobusowa – 18

Strategia	Dobowa liczba połączeń autobsowych z gminami ościennymi	5	UMiG RS	50	100
Strategia	Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	9	UMiG RS	3	20
Strategia	Odsetek osób docierających do placówek oświatowych w mieście, pieszo, rowerem lub za pomocą UTO w %	2, 10, 14	UMiG RS	50	75
Strategia	Odsetek osób docierających do placówek oświatowych na obszarze wiejskim, pieszo, rowerem lub za pomocą UTO w %	2, 10, 14	UMiG RS	34	50
Strategia	Liczba kolizji i wypadków z udziałem rowerzystów w stosunku do osób korzystających z infrastruktury rowerowej	2, 10	Policja UMiG RS	0,71	0,5
Strategia	Liczba kolizji i wypadków z udziałem pieszych w stosunku do osób korzystających z infrastruktury pieszej	2, 10	Policja UMiG RS	0,27	0,2
Strategia	Gęstość zaludnienia z podziałem na miasto i sołectwa (os/km ²)	11, 12	UMiG RS	Miasto – 1 131 Obszar wiejski – 240	Miasto – 1 300 Obszar wiejski – 300
Strategia	Liczba nowopowstałych przedsiębiorstw zlokalizowanych w sąsiedztwie wysoko- sprawnych komunikacji publicznej	7, 12	UMiG RS	0	50
SUMP	Liczba km dróg w SPP	6	UMiG RS	370 m	1 km
SUMP	Liczba km dróg ze zmianą zarządu	8	UMiG RS PK	0	5 km
SUMP	Procent powierzchni ulicy poddanej przekształceniom przeznaczony dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnogi elektrycznych	13	UMiG RS	0	30% - piesi 30% - rowery, UTO, UWR i hulajnogi elektryczne
SUMP	Liczba km nowowytbudowanych dróg zgodnie z ideą ZM	15	UMiG RS	0	2 km

Najważniejszy wskaźnik dokumentu SUMP:

SUMP	Udział poszczególnych środków transportu w podziale zadań przewozowych (ang. modal split)	UMiG RS	Pieszo – 14,3% Rower – 5,8% Hulajnoga/UTO – 0,7% BUS – 1,2% KMK – 15,8% Pociąg – 4,3% Samochód – 57,8%	Pieszo – 17,0% Rower – 8,0% Hulajnoga/UTO – 2,0% BUS – 1,5% KMK – 16,5% Pociąg – 7,0% Samochód – 48,0%
------	---	---------	--	--



