

Projekt

z dnia 6 marca 2026 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY ŚWIDNICA**

z dnia 11 marca 2026 r.

w sprawie wyrażenia zgody na aktualizację Planu działań do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153, 1436) Rada Gminy Świdnica uchwala, co następuje:

§ 1. Wyraża się zgodę na aktualizację Planu działań do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, polegającą na zmianie załącznika nr 2 w zakresie doprecyzowania i uzupełnienia działania 4.7, w brzmieniu określonym w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Aktualizacja, o której mowa w § 1, ma charakter doprecyzowujący i porządkujący oraz nie skutkuje zmianą celów strategicznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Świdnica.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Gminy

Tomasz Marczewski

Zmiana treści załącznika nr 2 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

1. Zakres zmiany

W załączniku nr 2 – Plan działań do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego działanie 4.7 otrzymuje nowe brzmienie:

Działanie 4.7 (nowe brzmienie, zmiany kolorem czerwonym)

Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zapewnienie odpowiedniego taboru na liniach autobusowych w ZNOF. Obecnie autobusy na liniach miejskich na terenie ZNOF (w Zielonej Górze i Nowej Soli) spełniają wysoki standard pod względem dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością oraz norm emisji spalin (w Zielonej Górze większość floty to pojazdy zeroemisyjne, w Nowej Soli wszystkie autobusy spełniają normę EURO 6). Działanie zakłada utrzymanie tej sytuacji poprzez sukcesywną wymianę przestarzałego taboru na tabor zeroemisyjny, niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością. Podobne wytyczne będą dotyczyły nowego taboru ZKP (w tym przypadku będzie dopuszczony w przyszłości również tabor <u>niskowejsiowy</u>). W przypadku pojazdów o napędzie elektrycznym, działanie uwzględnia także wymianę oraz odpowiednią utylizację lub recykling i ponowne wykorzystanie (np. jako magazyn energii) zużytych baterii trakcyjnych. Na pozostałych liniach autobusowych poprawa jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy w zakresie standardu autobusów będzie polegać na ich wymianie na tabor nowy bądź używany, spełniający min. emisji spalin EURO 5, <u>niskowejsiowy</u>, z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnościami. Zostanie to osiągnięte poprzez zakup autobusów dla podmiotów własnych organizatorów, bądź określenie powyższych wymagań w przypadku przetargów na obsługę PTZ. W dalszej kolejności należy wdrożyć pojazdy zeroemisyjne. W działanie wpisują się planowane inwestycje taborowe przewoźników – operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie ZNOF:

	- zakup kolejnych 31 (44) autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra, związany z wymianą przestarzałego taboru (KPO, FEL, EENIKS); - zakup 5 autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra – pod warunkiem wprowadzenia bezpłatnych przejazdów transportem publicznym w Zielonej Górze (działanie 1.14) i związanym z nim zwiększonym popytem na korzystanie z komunikacji miejskiej (EENIKS); - Zakup 6 autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra – pod warunkiem realizacji rozwoju obszarowego i funkcjonalnego systemu ITS (działanie 7.5) oraz budowy Trasy Aglomeracyjnej – etap II (działanie 7.1), których rezultatem będzie uruchomienie w Zielonej Górze 4 nowych linii autobusowych na Trasie Północnej oraz 2 nowych linii autobusowych na Trasie Aglomeracyjnej (EENIKS); - zakup pojazdów zeroemisyjnych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MPK SUBBUS Nowa Sól (FEL); - zakup 20 nowych autobusów niskoemisyjnych o charakterystyce podmiejskiej przez Zielonogórską Komunikację Powiatową (KPO).
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne gmin ZNOF, środki krajowe: NFOŚiGW, środki unijne: KPO, EENIKS , FEL
Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	1.14. Wprowadzenie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego
Działania uzupełniające	4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie

2. Pozostałe postanowienia

Pozostałe zapisy załącznika nr 2 – Plan działań pozostają bez zmian.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

dla Zielonogórsko-Nowosolskiego
Obszaru Funkcjonalnego

Załącznik nr 2 – Plan działania



PZMM dla ZNOF



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Dokument pt.

Załącznik nr 2 – Plan działania

jest załącznikiem do

Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

przygotowanego na zlecenie Urzędu Miasta Zielona Góra przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr FE-II.042.9.2022 z dnia 2 listopada 2022 r.

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona
- Koordynator – Michał Grobelny

Michał Jabłonowski

Bartosz Jarecki

Bartłomiej Kasiuk

Konrad Korzistka

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

1. JAK CZYTAĆ PLAN DZIAŁANIA ZNOF?	4
2. DZIAŁANIA PLANU MOBILNOŚCI I EFEKTY ICH REALIZACJI	5
2.1. ZINTEGROWANE PLANOWANIE MOBILNOŚCI W ZNOF ORAZ PROMOCJA I EDUKACJA DLA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ	8
2.2. PLANOWANIE PRZESTRZENNE DLA CAŁEGO OBSZARU	23
2.3. KOLEJ KRĘGOSŁUPEM SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZNOF	31
2.4. SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO – ZINTEGROWANY, EKOLOGICZNY I EFEKTYWNY	43
2.5. ROZWÓJ MOBILNOŚCI PIESZEJ I ROWEROWEJ	54
2.6. USPOKAJANIE I WYŁĄCZANIE RUCHU Z CENTRÓW MIAST	83
2.7. ZARZĄDZANIE I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	96
3. WDRAŻANIE PLANU	106
3.1. HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ	106

1. JAK CZYTAĆ PLAN DZIAŁANIA ZNOF?

Główną ideą przyświecającą Planowi Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF oraz niniejszemu Załącznikowi jest to, że **miarą każdego planu jest jego wykonalność**.

W dokumencie omówiono szczegółowo sposoby wdrażania Planu mobilności, który został wybrany w ramach analizy wielokryterialnej opisanej w Załączniku nr 1 - Wyborze działań do realizacji. Dokument ten ma na celu zaprezentowanie metod realizacji planu i może być modyfikowany w miarę jego realizacji i oceny. Osiągnięcie celów strategicznych, poprzez zmianę sposobu funkcjonowania systemu mobilności, jest miarą sukcesu realizacji Planu, dlatego dobór poszczególnych działań został wykonany w sposób logiczny, aby zapewnić ich spójność i skuteczność w realizacji mierzalnych celów strategicznych.

Wszystkie one mają charakter **SMART**, czyli są:

- **sprecyzowane (Specific)** – cechują się jednoznacznym charakterem i nie mogą być luźno interpretowane;
- **mieralne (Measureable)** – przyczyniają się one do realizacji określonych pakietów działań, mierzonej przy użyciu wyznaczonych w Planie wskaźników;
- **osiągalne (Achievable)** – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie;
- **istotne (Relevant)** – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów Planu;
- **określone w czasie (Time-bound)** – cele strategiczne mają zostać zrealizowane do 2040 roku, a cele operacyjne do 2030 roku. W pierwszej kolejności zostaną wykonane działania najważniejsze dla realizacji celów Planu Mobilności.

Dokument został stworzony na podstawie standardów CIVITAS dotyczących planów wdrażania SUMP¹. W jego tworzeniu wykorzystano również dobre wzorce – części wdrożeniowe nagradzanych europejskich planów mobilności.

¹ https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf, dostęp: 11.04.2023 r.

Kod pola został zmieniony

2. DZIAŁANIA PLANU MOBILNOŚCI I EFEKTY ICH REALIZACJI

Na kolejnych stronach zamieszczono tabele zawierające poszczególne działania wchodzące w skład Planu. Celem takiego ujęcia tematu jest powiązanie celów SUMP z innymi dokumentami strategicznymi, Wieloletnimi Prognozami Finansowymi czy planami inwestycyjnymi.

Z czego składają się tabele opisujące działania PZMM dla ZNOF?

Składają się one z:

- numeru działania;
- nazwy działania;
- zwięzłego opisu sposobu realizacji działania;
- przypisania działania do konkretnego wykonawcy oraz partnerów w jego realizacji:
 - **CPK** – Centralny Port Komunikacyjny S.A.;
 - **DG MOVE** – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej;
 - **Gminy ZNOF**;
 - **organizatorzy PTZ ZNOF** – organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w ZNOF;
 - **operatorzy PTZ ZNOF** – operatorzy publicznego transportu zbiorowego w ZNOF;
 - **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
 - **KD** – Koleje Dolnośląskie;
 - **KW** – Koleje Wielkopolskie;
 - **MI** – Ministerstwo Infrastruktury;
 - **MRiT** – Ministerstwo Rozwoju i Technologii;
 - **mieszkańcy**;
 - **NGO** – organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego;
 - **OSD** – operatorzy sieci dystrybucyjnej;
 - **PKP IC** – PKP Intercity S.A.;
 - **PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - **PKP S.A.** – PKP S.A.;
 - **Policja**;
 - **Straż Miejska**;
 - **PolRegio** – PolRegio S.A.;
 - **przewoźnicy komercyjni**;
 - **przewoźnicy** – operatorzy PTZ ZNOF i przewoźnicy komercyjni;

- **UM ZG** – Urząd Miasta Zielona Góra;
 - **UM NS** – Urząd Miejski w Nowej Soli;
 - **UM S** – Urząd Miejski Sulechów;
 - **UGiM C** – Urząd Gminy i Miasta w Czerwieńsku;
 - **UG Ś** – Urząd Gminy Świdnica;
 - **UM NB** – Urząd Miejski w Nowogrodzie Bobrzańskim;
 - **UMiG O** – Urząd Miasta i Gminy Otyń;
 - **UG Z** – Urząd Gminy Zabór;
 - **UMWL** – Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego;
 - **UMWW** – Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego;
 - **UMWD** – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego;
 - **LUW** – Lubuski Urząd Wojewódzki;
 - **SLT** – Stowarzyszenie Lubuskie Trójmiasto;
 - **SP ZG** – Starostwo Powiatowe w Zielonej Górze;
 - **SP NS** – Starostwo Powiatowe w Nowej Soli;
 - **ZZPG** – Zielonogórski Związek Powiatowo-Gminny;
 - **ZSUMP** – Zespół ds. przygotowania SUMP dla ZNOF;
 - **spółki Grupy PKP**;
 - **podmioty prywatne**;
 - **zarządcy dróg miejskich**;
 - **zarządcy dróg powiatowych**;
 - **zarządcy przystanków i dworców**;
 - **ZDW** – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze.
- określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji;
 - informacji o źródłach finansowania działania i klasie kosztów:
 - **środki własne** jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF;
 - **fundusze europejskie** (FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, FEL – Fundusze Europejskie dla Lubuskiego, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS);

- **fundusze krajowe i wojewódzkie** (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, Program Budowy Dróg Krajowych, Program budowy 100 obwodnic, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej);

- **środki zewnętrzne;**

- **budżet obywatelski;**

- **środki prywatne** oraz **pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego;**

- informacji o partnerach w realizacji działania;
- informacji o działaniach poprzedzających i uzupełniających.

Zadania zostały podzielone na trzy klasy kosztowe, aby uwzględnić zmieniające się uwarunkowania technologiczne i społeczno-gospodarcze. Działania o niskim koszcie wymagają finansowania do 500 tys. zł, a te o wysokim koszcie wymagają nakładów inwestycyjnych wynoszących co najmniej 20 mln zł.

Tabela 1. Skala ocen efektywności kosztowej

Klasa kosztów	Wysoki koszt	Średni koszt	Niski koszt
Ocena efektywności	1	2	3

2.1. ZINTEGROWANE PLANOWANIE MOBILNOŚCI W ZNOF ORAZ PROMOCJA I EDUKACJA DLA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	
Opis sposobu realizacji	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP o: - koordynację dokumentów/narzędzi strategicznych wszystkich jednostek administracyjnych wchodzących w skład ZNOF (w tym np. SUMP, Strategia Elektromobilności, Planów Transportowych, Strategii Komunikacyjnych, Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu, model ruchu ZNOF, studiów uwarunkowań poszczególnych Gmin); - zespoły tematyczne składające się z przedstawicieli samorządów odpowiedzialnych za np. ruch rowerowy, zarządzanie drogami i ruchem drogowym, organizację publicznego transportu zbiorowego. Zespół będzie też inicjatorem utworzenia systemu otwartych danych dla ZNOF w zakresie informacji pasażerskiej i rozkładowej, a także platformą wymiany informacji na temat prowadzonych analiz. Zespół gromadził będzie także dane (m.in. na podstawie przeprowadzonych w przyszłości kompleksowych badań ruchu) oraz przetwarzał dane o systemie mobilności ZNOF. Taka forma współpracy będzie zobowiązaniem władz JST do realizacji SUMP i współfinansowania przedsięwzięć.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, ZZPG, zarządcy dróg powiatowych, zarządcy przystanków i dworców, przewoźnicy
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	-

Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	
Opis sposobu realizacji	Zielonogórsko-Nowosolski Obszar Funkcjonalny charakteryzuje brak integracji taryfowo-biletowej. Każdy z organizatorów transportu publicznego na swoim obszarze i objętym porozumieniami, a także przewoźnicy komercyjni, posiadają własną taryfę biletową. Konieczne jest, więc: • przeprowadzenie analiz finansowych dotyczących możliwości integracji taryfowej organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie ZNOF z uwzględnieniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści z niej wynikających; • sprawdzenie możliwości integracji taryfowo-biletowej pomiędzy wszystkimi organizatorami PTZ ZNOF, operatorami regionalnych przewozów kolejowych oraz przewoźnikami komercyjnymi; • możliwości integracji różnego rodzaju biletów (jednorazowych i okresowych); • możliwości wykorzystania obecnych nośników biletów, np. Zielonogórskiej Karty Miejskiej, Karty Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP lub SLT
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	Organizatorzy ZNOF, Operatorzy ZNOF, UMWL, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	-

Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada przeprowadzenie integracji taryfowo-biletowej publicznego transportu zbiorowego na podstawie analiz zrealizowanych w ramach działania 1.2. Do czasu przeprowadzenia analizy integrację taryfowo-biletową można wdrożyć w podobny sposób funkcjonowania, jak: • Wspólny Bilet Aglomeracyjny, funkcjonujący w komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu oraz w wojewódzkich połączeniach kolejowych na podstawie porozumień oraz umów (https://lka.lodzkie.pl/wba-wspolny-bilet-aglomeracyjny/); • Bilet Bus-Tramwaj-Kolej, funkcjonujący w transporcie publicznym organizowanym przez ZTM Poznań oraz w pociągach organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego (https://www.ztm.poznan.pl/pl/cennik/taryfa-biletowa/bilety-okresowe-ztm/); • Bilet zintegrowany Legnica obowiązujący w pociągach Kolei Dolnośląskich oraz autobusach MPK Legnica (https://kolejedolnoslaskie.pl/oferty-taryfowe/bilety-zintegrowane/bilet-zintegrowany-legnica/).
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, ZSUMP, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej
Działania uzupełniające	1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej

Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	
Opis sposobu realizacji	Obecnie zakup biletów wszystkich organizatorów lokalnego publicznego transportu zbiorowego nie jest możliwy w ramach jednej aplikacji mobilnej, dlatego warto stworzyć taką możliwość poprzez zapewnienie przynajmniej jednego wybranego kanału mobilnego sprzedaży biletów dla całego ZNOF. Warto przy tym skorzystać z doświadczeń Zielonej Góry, która umożliwia zakup biletów poprzez różne aplikacje mobilne (https://www.mzk.zgora.pl/galeria/zakup-biletow-poprzez-aplikacje-mobilne-i40). W przypadku wprowadzenia zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej powinna istnieć możliwość skorzystania z biletowej aplikacji mobilnej. Ponadto powinna istnieć możliwość wniesienia opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania w tej samej wybranej jednej aplikacji mobilnej. Rozwiązanie powinno uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego i być dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, operatorzy PTZ
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego

Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	
Opis sposobu realizacji	Obecnie baza rozkładów jazdy, które są załącznikiem do wydawanych zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów, ma postać papierową i jest rozproszona pomiędzy różnymi samorządami. W konsekwencji ważnym aspektem działań będzie cyfryzacja, utworzenie i ciągła aktualizacja jednej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów razem z rozkładami jazdy (przykład bazy: https://bip.umwww.pl/292---k_96---k_96---k_wykaz-rozkladow-jazdy-w-regularnym-i-regularnym-specjalnym-przewozie-osob-w-krajowym-transporte-drogowym-w-województwie-wielkopolskim). Celem działania jest zebranie i uporządkowanie istniejących danych, a także spełnienie pierwszego stopnia otwartości danych (patrz rozdział 10.1. Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej). Takie dane mogłyby posłużyć do stworzenia jednej wojewódzkiej lub krajowej cyfrowej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów w przyszłości. Zadanie jest etapem do stworzenia systemu otwartych danych rozkładowych dla ZNOF.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP – koordynacja działania i prowadzenie bazy; Gminy ZNOF – cyfryzacja zezwoleń, zaświadczeń i aktualizacja danych.
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne (jako komponent cyfrowego systemu transportu miejskiego)
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, ZZPG, przewoźnicy
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	
Opis sposobu realizacji	Dane w formie PDF nie pozwalają na dalsze ich przetwarzanie w formie otwartych danych czy do wykorzystania w planerze podróży. Z tego względu konieczne będzie przeformatowanie danych do rozkładowych o połączeniach do formatu GTFS-static, NeTEx. Pozwoli to zwiększyć otwartość danych do trzeciego poziomu otwartości danych (właściwości formatu oraz poziomy otwartości danych zostały opisane w rozdziale 10.1. Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej). Przy realizacji działania można skorzystać z doświadczeń Zielonej Góry, która stworzyła interaktywną mapę połączeń (https://traveller.mzk.zgora.pl/vm/main) i udostępnia takie dane podmiotom komercyjnym. Rozwiązanie powinno uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego i być dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne (jako komponent cyfrowego systemu transportu miejskiego)
Partnerzy	Gminy ZNOF, UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, ZZPG, przewoźnicy
Działania poprzedzające	1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
Działania uzupełniające	-

Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych

Opis sposobu realizacji	Z danych publicznych, które są udostępniane w sposób otwarty w Europie i na świecie, powstają coraz bardziej innowacyjne produkty i usługi. Taki rozwój przyczynia się do oszczędności czasu i pieniędzy zarówno dla administracji, jak i obywateli. Odpowiedzią na powyższe będzie stworzenie platformy otwartych danych z udostępnionymi danymi rozkładowymi oraz prowadzonymi analizami. Platforma może być uzupełniana o dane związane z zagospodarowaniem przestrzennym, drogami, wyposażeniem taboru, finansami publicznymi i innymi zadaniami publicznymi jednostek samorządu terytorialnego ZNOF. Dzięki platformie możliwe będzie znalezienie w jednym miejscu wielu informacji na temat transportu i mobilności czy skorzystanie z danych rozkładowych przez podmioty komercyjne dostarczające strony internetowe i aplikacje mobilne do planowania podróży. Przykładem takiej platformy może być portal otwartych danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii: https://otwartedane.metropoliagzm.pl/. Rozwiązanie powinno uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego i być dostępne dla osób z niepełnosprawnościami. Dane mogą być także udostępnione na ogólnokrajowym portalu dane.gov.pl. Udostępnianie otwartych danych transportowych może stanowić także uzupełnienie minimalnego profilu Krajowego Punktu Dostępu (KPD) czy stanowić działania powiązane z gromadzeniem i przedkładaniem wskaźników dotyczących zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP – realizacja projektu; Gminy ZNOF, ZZPG – dostarczanie danych i analiz
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych
Działania uzupełniające	-

Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	
Opis sposobu realizacji	Kolejnym krokiem jest zakup i zamontowanie w autobusach operatorów publicznego transportu zbiorowego odbiorników GPS (opcjonalnie dynamicznej informacji pasażerskiej). Odbiorniki GPS pozwolą na udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime, które jest rozszerzeniem formatu GTFS-static. Format GTFS-realtime pozwala na przekazywanie informacji dotyczących aktualnego opóźnienia pojazdów i konkretnych kursów, podawanego w czasie rzeczywistym. Udostępniony na platformie otwartych danych pozwala podmiotom komercyjnym dostarczającym strony internetowe i aplikacje mobilne do planowania podróży oraz wyświetlanie lokalizacji pojazdu i informacji o opóźnieniach. Rozwiązanie powinno uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego i być dostępne dla osób z niepełnosprawnościami. Przy realizacji działania można skorzystać z doświadczeń Zielonej Góry, która stworzyła interaktywną mapę połączeń (https://traveller.mzk.zgora.pl/vm/main). Działanie na zasadzie dobrowolności i współpracy może być promowane wśród przewoźników komercyjnych funkcjonujących na obszarze ZNOF.
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, operatorzy PTZ ZNOF – zakup i zamontowanie w autobusach operatorów publicznego transportu zbiorowego odbiorników GPS, przekazywanie danych; ZSUMP – udostępnianie danych na platformie otwartych danych
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych
Działania uzupełniające	-

Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	
Opis sposobu realizacji	Na podstawie zebranych danych rozkładowych oraz informacji o opóźnieniach w ramach działań 1.5.-1.8. można przystąpić do próby synchronizacji i koordynacji rozkładów jazdy . Wskazane działanie powinno zachodzić pomiędzy przewozami organizatorów transportu w ZNOF, a także regionalnymi przewoźnikami kolejowymi na węzłach i punktach przesiadkowych poprzez zapewnienie odpowiedniego taktu połączeń lub dostosowaniu do godzin kursowania pociągów lub autobusów innego organizatora przewozów . Realizacja działania pozwoli na dogodne przesiadki pomiędzy pojazdami różnych organizatorów transportu publicznego.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP lub SLT we współpracy z organizatorami PTZ ZNOF, operatorami PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime

Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	
Opis sposobu realizacji	Skuteczne prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności nie jest możliwe bez odpowiednich danych, badań i analiz, które też były realizowane i zbierane w ostatnim czasie m.in. podczas tworzenia Strategii Rozwoju Komunikacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Zielona Góra. Konieczne jest więc prowadzenie dalszych regularnych całościowych (np. w formie kompleksowych badań ruchu) i/lub cząstkowych badań i pomiarów: • napęnień pojazdów transportu zbiorowego, jak i autobusów, zarówno u przewoźników państwowych, jak i prywatnych, • zachowań i preferencji komunikacyjnych, • opinii o tematyce zrównoważonej mobilności, • ruchu drogowego, rowerowego. Badania powinny obejmować w zależności od zapotrzebowania, poszczególne ośrodki miejskie i/lub cały obszar funkcjonalny. Zebrane dane posłużą do analiz oraz aktualizacji zintegrowanego modelu ruchu.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, SLT, SP ZG, SP NS, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie

Opis sposobu realizacji	Działanie obejmuje: • Prowadzenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych w przestrzeni publicznej, w pojazdach transportu zbiorowego na przystankach/stacjach, w mediach itp. promujących zrównoważone formy podróżowania. • Kreowanie mody na odbywanie codziennych podróży do pracy, szkoły itp. transportem zbiorowym, rowerem (UTO itp.) czy pieszo. • Promowanie postrzegania alternatywnych form przemieszczania się, takich jak jazda rowerem, UTO czy podróże piesze nie tylko jako formy rekreacji, ale przede wszystkim jako środków transportu. • Kierowanie poszczególnych kampanii i akcji ogólnie do całego społeczeństwa, ale także do różnych grup społecznych, m.in. osób w wieku produkcyjnym, młodzieży, dzieci, seniorów, kierowców itp. • Prowadzenie kampanii edukacyjnych na temat szkodliwości niezrównoważonego rozwoju transportu oraz nadmiernego użytkowania niezrównoważonych środków transportu, a także kampanii negujących postrzeganie posiadania własnego samochodu i/lub podróżowania głównie lub jedynie indywidualnym samochodem jako wyrazu luksusu i wyższego statusu społecznego. • Dawanie dobrego przykładu przez podmioty publiczne w postaci przemieszczania się ich pracowników zrównoważonymi środkami transportu oraz lobbowanie za takimi zachowaniami w podmiotach prywatnych. • Stosowanie różnego rodzaju zachęt dla pracowników, aby jeździli do pracy rowerem, transportem zbiorowym itp. (m.in. dopłaty do biletów, loterie, akcje promocyjne, mobilnościowe pikniki firmowe). • Edukacja na temat niekorzystnych efektów nadmiernego rozrostu flot pojazdów służbowych w przedsiębiorstwach oraz alternatywnych metod zapewniania pracownikom możliwości podróżowania/dojeżdżania do pracy. Szczegółowe propozycje dot. promocji aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz metod edukacji w tej dziedzinie zaprezentowano w Diagnostyce w rozdziale 11.3.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe (cykliczne)
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy, podmioty prywatne

Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych

Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

Opis sposobu realizacji	Organizacja wydarzeń promujących aktywną mobilność i transport publiczny w tym m.in.: • Dni Transportu Publicznego i innych wydarzeń związanych z Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu; • pikników mobilnościowych oraz uwzględnianie aspektów mobilnościowych podczas innych pikników i wydarzeń; • rajdów rowerowych; • wycieczek studyjnych, spacerów połączonych z pogadankami mobilnościowymi, bezpłatnego zwiedzania muzeów i innych obiektów związanych z transportem; • konkursów i akcji typu „rowerowy maj” itp. Działanie zakłada także prowadzenie zajęć dla dorosłych, kierowców i osób planujących zostać kierowcami m.in. z zakresu: • zasad bezpieczeństwa ruchu pieszego, rowerowego i drogowego, w tym zajęcia z bezpiecznego kierowania samochodem/motocyklem/skuterem szczególnie w trudnych warunkach atmosferycznych, a także udostępnianie symulatora dachowania samochodu; • zasad podróżowania transportem publicznym oraz zasad kultury w pojazdach i w przestrzeni publicznej okołotransportowej; • zasad bezpieczeństwa na kolei; • szczegółowych zagadnień dotyczących negatywnych efektów zewnętrznych transportu, w tym głównie drogowego. Działanie zakłada również prowadzenie warsztatów/zajęć/lekcji skierowanych do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz studentów. Podczas warsztatów zostaną poruszone m.in. kwestie związane z: • bezpieczeństwem pieszych oraz rowerzystów; • zasadami bezpieczeństwa związanymi z transportem kolejowym; • zasadami kultury osobistej w pojazdach transportu zbiorowego; • zasadami ruchu drogowego i jego bezpieczeństwem.
--------------------------------	--

	W ramach Działania powinny być także prowadzone szkolenia dla kierowców komunikacji miejskiej z zakresu obsługi osób o ograniczonej mobilności (osób z niepełnosprawnościami, seniorów, pasażerów z wózkami dziecięcymi). Działanie zakłada też utworzenie miasteczek ruchu drogowego na terenach szkół. Wykorzystanie metody poznawczej w kształceniu uczniów na temat zrównoważonej mobilności spowoduje, że przekazana wiedza zostanie zapamiętana na dłużej i zostanie wykorzystana przez uczniów w przyszłości. Utworzenie miasteczek ruchu rowerowego na terenie szkół umożliwi uczniom zdanie egzaminu na kartę rowerową. W ramach Działania możliwe będzie także prowadzenie warsztatów dla projektantów chodników, tras rowerowych i dróg na obszarze ZNOF i współpraca pomiędzy zarządcami poszczególnych elementów infrastruktury. Edukacja na temat wdrażania standardów WR-D-41 i WR-D-42 oraz innych wytycznych i dobrych praktyk w tym zakresie. Szczegółowe propozycje dot. wydarzeń, akcji, warsztatów, zajęć itp. w dziedzinie zrównoważonej mobilności zaprezentowano w Diagnozie w rozdziale 11.3.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie cykliczne
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, SLT, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych

Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada prowadzenie konsultacji społecznych w przypadku realizacji różnego rodzaju aktywności z zakresu rozwoju mobilności w tym np.: budowy nowych odcinków sieci pieszej i rowerowej, modernizacji w przestrzeni publicznej pod kątem dostosowywania jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wyboru lokalizacji, rodzaju i estetyki elementów infrastruktury punktowej, rozwoju systemu pojazdów współdzielonych i in. Działania zakłada także rozwój komunikacji na linii miasto-mieszkaniec, wymiana informacji, współzarządzanie przestrzenią publiczną i systemami transportowymi, zgłaszanie awarii, uwag, problemów, utrudnień, pomysłów rozwojowych itp.; W zakres tego Działania wchodzi także budowa aplikacji wspomagającej ww. działania partycypacyjne oraz udostępnienie innych kanałów komunikacji, jak np. portal internetowy, okienko mobilnościowe itp.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie cykliczne
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, ZSUMP, SLT
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada przeprowadzenie audytu funkcjonowania istniejących rozwiązań z zakresu bezpłatnych przejazdów transportem publicznym w ZNOF dla wybranych grup społecznych (np. uczniów) i na podstawie wyników, zdobytych doświadczeń, dobrych i złych praktyk z innych obszarów oraz ewentualnych konsultacji społecznych prowadzenie dalszych działań w tym zakresie. Prowadzenie właściwej polityki taryfowej względem ulg i wyłączeń. Stosowanie jak najprostszych, czytelnych, sprawiedliwych i zachęcających taryf biletowych i regulaminów. Wdrażanie programów lojalnościowych, promocji biletowych, atrakcyjnych i intuicyjnych form biletów oraz możliwości ich zakupu. Promowanie biletów długookresowych. Zachęcanie turystów do korzystania z transportu publicznego i pojazdów współdzielonych poprzez stosowanie właściwej taryfy przewozowej.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, UMWL, SLT, ZZPG
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie

2.2. PLANOWANIE PRZESTRZENNE DLA CAŁEGO OBSZARU

Działanie 2.1. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada podjęcie przez samorządy działań zmierzających do utworzenia wspólnej komisji architektoniczno-urbanistycznej działającej w ramach Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto na podstawie porozumień międzygminnych oraz składającej się z członków ZNOF odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, której zadaniem będzie (na wniosek gminy) opiniowanie dokumentów planistycznych oraz ocena ich zgodności z dokumentami strategicznymi ZNOF. W ramach działalności komisji będą organizowane szkolenia dla urzędników zajmujących się planowaniem przestrzennym. W porozumieniu z gminami ZNOF zostaną opracowane standardy stosowanych oznaczeń w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin ZNOF, a w razie potrzeby również w planach ogólnych. Zadaniem komisji może być również opracowanie wspólnych bilansów gmin oraz projektów studialnych (masterplanów) dla terenów w sąsiedztwie stacji i przystanków w ZNOF, a także koordynacja cyfryzacji i integracji danych planistycznych.
Odpowiedzialność za realizację	Stowarzyszenie Lubuskie Trójmiasto, gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2025 (utworzenie komisji), działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego UMWL
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	2.2. Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF. 2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych. 2.7. Cyfryzacja i integracja danych planistycznych

Działanie 2.2. Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada: - Zbieranie i harmonizację planów ogólnych lub innych analogicznych dokumentów planistycznych gmin ZNOF w celu wykonania bilansu dla obszaru funkcjonalnego, czyli zestawienia bilansów gminnych dot. powierzchni terenów przeznaczonych pod zabudowę, ich funkcji i lokalizacji, przewidywanej liczby mieszkańców itd. - Wykorzystanie wyników bilansu w opracowaniach ZNOF oraz udostępnienie wyników członkom ZNOF. - Aktualizację bilansu minimum raz na 5 lat. Działanie powinno być realizowane wspólnie lub przy współpracy wszystkich członków ZNOF, a także przy współpracy z regionalnymi służbami planistycznymi lub z nowo powołaną wspólną komisją architektoniczno-urbanistyczną. Bilans może być elementem bazy danych przestrzennych ZNOF proponowanych w Działaniu 2.7. Cyfryzacja i integracja danych planistycznych.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2025, aktualizacja co 5 lat lub przy zmianach wprowadzanych w dokumentach planistycznych sporządzanych na podstawie bilansu
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego LUW
Działania poprzedzające	Działanie 2.1. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego Możliwe jest także opracowywanie bilansu bez powoływania komisji i ustalenia standardów wskazanych w działaniu 2.1., jednak jest to kolejność rekomendowana.
Działania uzupełniające	Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych planistycznych

Działanie 2.3. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada opracowanie nowych lub pełną aktualizację obowiązujących (obejmująca cały dokument) aktów planowania przestrzennego gmin tworzących ZNOF, w których dokumenty te są nieaktualne. Przyjęte rezerwy terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz terenów zabudowy o funkcjach mieszanych, gdzie jedną z funkcji jest zabudowa mieszkaniowa będą oparte o prognozę demograficzną dla danej gminy, a w przypadku występowania dotychczas nadpodaży terenów przeznaczonych pod zabudowę ich powierzchnia zostanie zmniejszona. W przypadku wprowadzenia nowych przepisów dotyczących planowania przestrzennego na poziomie centralnym oraz wprowadzenia planów ogólnych zastępujących Studia, Działanie przewiduje wyznaczanie rezerw terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz terenów zabudowy mieszanej, gdzie jedną z funkcji jest zabudowa mieszkaniowa, również będzie opierać się o prognozy demograficzne dla danej gminy.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF.
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego UMWL
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 2.4. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działanie 2.4. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	
Opis sposobu realizacji	Działania zakłada: - Wyznaczanie rezerw terenów przeznaczonych pod zabudowę w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin ZNOF lub planach ogólnych oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w sąsiedztwie istniejących lub planowanych przystanków, stacji oraz dworców transportu zbiorowego, w odległości do 1 km od przystanków, stacji i dworców kolejowych oraz 0,5 km od przystanków i dworców autobusowych. Planowana zabudowa powinna zakładać zróżnicowane funkcje: mieszkaniowe, usługowe (w tym usługi publiczne), rekreacyjne, zieleni itd. - Dostosowywanie powierzchni nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę do realnych potrzeb rozwojowych gminy. Tam, gdzie to możliwe należy dążyć do relokacji rezerw terenów rozwojowych na te o korzystniejszej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego. - Wyposażanie w niezbędną infrastrukturę (sieci, drogi) w pierwszej kolejności terenów o korzystnej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego. - Kształtowanie terenów rozwojowych lokalizowanych w sąsiedztwie stacji, przystanków oraz dworców tak, aby zapewniały możliwie najkrótszy dostęp pieszy i rowerowy do przystanków, stacji i dworców.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, środki zewnętrzne
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego UMWL, PKP PLK, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 2.3. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe

	Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego Działanie 6.11. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości.
--	---

Działanie 2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada utworzenie Masterplanów dla terenów w sąsiedztwie stacji i przystanków w ZNOF oceniających potencjał rozwojowy tych terenów (uwarunkowania przyrodnicze, chłonność, możliwość zapewnienia dobrego dostępu do usług, utworzenie kolei aglomeracyjnej) oraz określających sposób zagospodarowania tych terenów (funkcja, ogólny układ zabudowy i system transportowy). Proponowana w Masterplanach zabudowa będzie cechowała się różnicowanymi funkcjami, a przystanki i stacje będą pełniły rolę lokalnych centrów. Przygotowanie opracowań studialnych należy do kompetencji wspólnej komisji architektoniczno-urbanistycznej oraz samorządów poszczególnych gmin ZNOF. Zapewnienie realizacji założeń Masterplanów poprzez uzależnienie dofinansowania inwestycji ze środków UE zlokalizowanych na terenie objętym tymi dokumentami od zgodności z ustaleniami Masterplanów.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2028
Klasa kosztu	2

Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego UMWL, PKP PLK, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	Działanie 2.1. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego Możliwe jest także wykonywanie opracowań bez powoływania komisji, jednak jest to kolejność rekomendowana.
Działania uzupełniające	Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych Działanie 6.11. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działanie 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada wykorzystanie prototypowania nowych rozwiązań przestrzennych i komunikacyjnych za pomocą tymczasowej, niewielkiej i taniej organizacji ruchu i przestrzeni. W trakcie prac nad zmianami przestrzeni zostanie przeprowadzony proces tymczasowej jej organizacji, pozwalający sprawdzić różne warianty rozwiązań oraz wynikające z nich zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Poprzez rzeczywiste, ale tymczasowe zmiany będzie można przekonać się jak wpływają one na odbiór przestrzeni przez mieszkańców oraz przedsiębiorców oraz jak na bezpieczeństwo na ulicach wpływa uspokojenie ruchu. Działania będą przyczyniać się do zwiększenia świadomości mieszkańców gmin ZNOF na temat zrównoważonej mobilności i zrównoważonego planowania przestrzennego, a także do większej przychylności i zrozumienia prowadzonych zmian.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Zadanie ciągłe przy realizacji kolejnych działań
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	Gminy ZNOF
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

	Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”) Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej
--	---

Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych planistycznych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada: • Współpracę samorządów ZNOF w celu utworzenia wspólnej bazy danych przestrzennych (studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i/lub planów ogólnych, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz innych dokumentów planistycznych i strategicznych) oraz udostępnienie jej członkom ZNOF i podmiotom zewnętrznym realizującym zadania powierzone przez ZNOF. • Powołanie jednostki oraz koordynatora zajmujących się zbieraniem i harmonizacją danych przestrzennych w obszarze funkcjonalnym, np. wspólnej komisji architektoniczno-urbanistycznej. • Regularną aktualizację bazy danych.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	Wydział Rozwoju, Inwestycji i Planowania Przestrzennego UMWL, MRiT
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 2.2. Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF Działanie 2.3. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych

2.3. KOLEJ KRĘGOSŁUPEM SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZNOF

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF

Opis sposobu realizacji

Ze względu na specyfikę transportu kolejowego oraz jego uwarunkowania organizacyjne i funkcjonalne, wpływ samorządów lokalnych na standard usług oferowany przez przewoźników kolejowych realizujących przewozy na terenie ZNOF jest ograniczony. Za różne aspekty funkcjonowania kolei odpowiadają instytucje państwowe, samorządowe szczebla regionalnego oraz spółki prawa handlowego będące zarówno podmiotami należącymi do Skarbu Państwa, jak i Urzędów Marszałkowskich. Samorządy lokalne mają zatem ograniczone możliwości wpływania na to, w jaki sposób realizowane są usługi regionalnego i dalekobieżnego pasażerskiego transportu kolejowego na terenach poszczególnych JST wchodzących w skład ZNOF. Tymczasem wykorzystanie kolei do przemieszczeń na terenie Obszaru jest niewielkie – jej oferta dla pasażerów nie jest wystarczająca, ze względu na ograniczenia natury nie tylko infrastrukturalnej, ale także organizacyjnej i funkcjonalnej.

W celu poprawy sytuacji, niezbędne jest **kontynuacja i intensyfikacja współpracy** samorządów lokalnych Obszaru oraz Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto z m.in. organizatorami transportu kolejowego w województwie lubuskim (przewozy dalekobieżne – Ministerstwo Infrastruktury, przewozy wojewódzkie – Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego), a także z narodowym zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP PLK), przewoźnikami (PolRegio) i innymi spółkami kolejowymi (PKP S.A., CPK).

Celem takiej kooperacji powinny być m.in.:

- **poprawa dostępności transportu kolejowego** dla mieszkańców ZNOF;
- **poprawa standardu** eksploatowanego na terenie ZNOF taboru kolejowego;
- **zwiększenie niezawodności taboru kolejowego** obsługującego połączenia kolejowe na terenie ZNOF;
- **zwiększenia liczby regionalnych i dalekobieżnych połączeń kolejowych** dostępnych dla mieszkańców ZNOF;
- **zwiększenie poziomu integracji przewozów kolejowych z innymi środkami transportu publicznego** funkcjonującymi na terenie Obszaru Funkcjonalnego;
- **zwiększenie bezpieczeństwa** funkcjonowania transportu kolejowego w ZNOF;
- **bieżące monitorowanie projektów** nowych i aktualizowanych kolejowych dokumentów strategicznych.

Efektom wyżej opisanych działań, takich jak intensyfikacja bieżącej współpracy i wymiany informacji w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego w ZNOF, powinna być **stała i systematyczna poprawa oferty kolei dla mieszkańców Obszaru**, tak aby była ona alternatywą dla użytkowania własnego samochodu. To z kolei powinno doprowadzić do zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego w ZNOF (większa liczba osób odprawianych na dworcach i przystankach osobowych w Obszarze wg danych UTK), zwiększenia udziału ruchu kolejowego w modal split oraz zmniejszenia odtransportowych emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do atmosfery.

Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, SLT
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego ZNOF
Partnerzy	UMWL, MI, PKP IC, PolRegio, PKP S.A., CPK
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

Działanie 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT

Opis sposobu realizacji	Działanie to zakłada przygotowanie koncepcji funkcjonalnej budowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójkąta (SKALT), łączącej m.in. Zieloną Górę, Nową Sól, Sulechów, Nowogród Bobrzański i Czerwieńsk z wykorzystaniem linii kolejowych nr 273, 370, 358 i 436. Przygotowany w jego ramach dokument będzie wskazywał w jaki sposób ma zostać zrealizowany ten projekt – zarówno jeśli chodzi o kwestie organizacyjne, jak i finansowe. Koncepcja zawierać będzie: • analizę niezbędnego zakresu prac technicznych i organizacyjnych ; • analizę możliwych modeli funkcjonalnych systemu kolei aglomeracyjnej wraz z rekomendacją najbardziej efektywnego wariantu (w tym również sposobów finansowania zwiększonej pracy przewozowej, wykonywanej w ramach SKALT); • prognozy i analizy popytowe – wraz ze wskazaniem optymalnego rozkładu jazdy; • szacunki kosztów poszczególnych działań; • harmonogram realizacji projektu. Dokument obejmie wszystkie niezbędne aspekty funkcjonalne i uwarunkowania dotyczące stworzenia systemu kolei aglomeracyjnej w ZNOF – w tym również przyszłe potrzeby przewozowe wynikające z uwarunkowań demograficznych oraz realizacji inwestycji drogowych, a także uwzględni powiązania np. z transportem lotniczym (rozbudowa Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost) oraz komunikacją miejską i gminno-powiatową. Powinna się w nim znaleźć także analiza możliwości współfinansowania połączeń w ramach SKALT przez samorządy lokalne ZNOF. Koncepcja będzie komplementarna względem zleconej już do realizacji koncepcji przebudowy infrastruktury kolejowej w ramach projektu SKALT.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, UM NS, UM S, SLT – zainicjowanie działania; Gminy ZNOF – podmioty współpracujące
Horyzont czasowy	2024
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego ZNOF, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWL, UMWD, UMWW, PolRegio, Koleje Dolnośląskie, PKP PLK, PKP S.A., CPK, podmiot prywatny (zewnętrzna firma doradczą)
Działania poprzedzające	3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF
Działania uzupełniające	5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych

Opis sposobu realizacji

Działanie zakłada **podjęcie współpracy z samorządem wojewódzkim i spółkami kolejowym** na rzecz zapewnienia finansowania i realizacji kolejowych inwestycji liniowych kluczowych dla projektu SKALT. Poza kooperacją z podmiotami odpowiedzialnymi za transport kolejowy w Obszarze, Działanie obejmuje także skoordynowaną, efektywną i prowadzoną we współpracy z samorządami różnego szczebla, stowarzyszeniami JST i organizacjami społecznymi **aktywność lobbującą i popularyzującą wiedzę** na temat konieczności oraz efektów zrealizowania wspomnianych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Wśród nich wymienić należy:

- budowę bezkolizyjnego włączenia linii kolejowej nr 436 w linię nr 273;
- budowę drugiego toru linii nr 436 (łącnica omijająca Czerwieńsk);
- rozbudowę linii kolejowej nr 358 (budowa drugiego toru od posterunku Czerwieńsk Wschód do mostu w Pomorsku, budowa posterunku odgałęźnego w Pomorsku), w tym przebudowę w celu utworzenia dojazdu do Portu Lotniczego Zielona Góra - Babimost;
- odbudowę fragmentu nieczynnej linii kolejowej nr 357;
- budowę dodatkowych torów odstawczych w obrębie planowanych przystanków osobowych Nowa Sól Południe i Sulechów Strefa Krężyły;
- budowę trzeciego toru na odcinku Zielona Góra Główna – Czerwieńsk;
- modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 370 (Zielona Góra – Żary).

W zakres proponowanych **działań lobbujących** wchodzić może m.in.:

- organizacja spotkań merytorycznych z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, władz samorządu wojewódzkiego i spółek kolejowych;
- tworzenie raportów i analiz eksperckich na kolejowe tematy infrastrukturalne w ZNOF oraz prezentacja ich wyników;
- wystosowywanie apeli, monitów i listów otwartych;
- organizacja lub udział w konferencjach branżowych (w charakterze dyskutanta, czy prelegenta);
- publikacja artykułów merytorycznych i wywiadów w mediach (ogólnotematycznych i branżowych) dotyczących konieczności realizacji określonych inwestycji kolejowych na terenie Obszaru;
- organizacja spotkań informacyjnych dla interesariuszy i mediów, podczas których podejmowana byłaby tematyka obecnych i przyszłych potrzeb ZNOF w zakresie inwestycji kolejowych dotyczących SKALT.

Efektom opisanych powyżej aktywności powinno być podnoszenie poziomu świadomości decydentów na temat konieczności realizacji projektu SKALT i pozycjonowanie władz gmin ZNOF jako podmiotów stawiających na kolej i będących wiarygodnymi partnerami we współpracy na rzecz jej rozwoju w skali lokalnej i regionalnej.

Umiejętna realizacja tego Działania skutkować powinno uwzględnieniem projektów liniowych wchodzących w zakres SKALT w rządowych i kolejowych dokumentach strategicznych – aktualizacjach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK do 2030 r.

	z perspektywą do 2040 r. (lista podstawowa), czy kolejnej edycji Krajowego Programu Kolejowego (na lata 2023-2030).
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, SLT
Horyzont czasowy	Działania ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego ZNOF
Partnerzy	UMWL, UMWW, UMWD, LUW, MI, PKP IC, PolRegio, PKP PLK, PKP S.A., CPK, NGO (np. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego), SP ZG, SP NS
Działania poprzedzające	3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT
Działania uzupełniające	3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF 3.5. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 3.6. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej

Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe

Opis sposobu realizacji

Działanie zakłada **podjęcie współpracy** z samorządem wojewódzkim i spółkami kolejowym na rzecz zapewnienia finansowania i realizacji budowy nowych kolejowych przystanków osobowych oraz innych inwestycji punktowych na terenie ZNOF kluczowych dla projektu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójiasta (SKALT).

Poza kooperacją z podmiotami odpowiedzialnymi za transport kolejowy w Obszarze, działanie obejmuje także skoordynowaną, efektywną i prowadzoną we współpracy z samorządami różnego szczebla, stowarzyszeniami JST i organizacjami społecznymi **aktywność lobbującą i popularyzującą wiedzę** na temat konieczności oraz efektów zrealizowania wspomnianych przedsięwzięć infrastrukturalnych.

Wśród **planowanych nowych kolejowych przystanków osobowych** wymienić należy następujące lokalizacje:

- gmina Miasto Nowa Sól: Nowa Sól Południe, Nowa Sól Północ;
- gmina Otyń: Konradowo;
- gmina Miasto Zielona Góra: Zielona Góra Osiedle Mazurskie, Zielona Góra Uniwersytet, Zielona Góra Elektrociepłownia, Zielona Góra Osiedle Zacisze, Zielona Góra Osiedle Leśne, Zielona Góra Osiedle Leśny Dwór;
- gmina Świdnica: Słone;
- gmina Czerwieńsk: Czerwieńsk Wschód;
- gmina Sulechów: Sulechów Zachód, Sulechów Strefa Krężyły.

Planowane **inne inwestycje punktowe**, związane z integracją kolei z innymi środkami transportu publicznego oraz zmniejszeniem znaczenia infrastruktury kolejowej jako bariery komunikacyjnej w tkance miejskiej:

- budowa tunelu pod przejazdem kolejowym w ciągu ul. Wojska Polskiego w Nowej Soli;
- budowa przejścia pieszo-rowerowego pod przejazdem kolejowym w ciągu ul. 1-go Maja w Nowej Soli;
- budowa przejścia podziemnego pod torami kolejowymi w rejonie planowanego nowego centrum przesiadkowego w Zielonej Górze.

W zakres proponowanych **działań lobbujących** wchodzić może m.in.:

- organizacja spotkań merytorycznych z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, władz samorządu wojewódzkiego i spółek kolejowych;
- tworzenie raportów i analiz eksperckich na kolejowe tematy infrastrukturalne oraz prezentacja ich wyników;
- wystosowywanie apeli, monitów i listów otwartych;
- organizacja lub udział w konferencjach branżowych (w charakterze dyskutanta, czy prelegenta);
- publikacja artykułów merytorycznych i wywiadów w mediach (ogólnotematycznych i branżowych) dotyczących konieczności realizacji określonych punktowych inwestycji kolejowych (i innych, powiązanych) na terenie Obszaru;

	organizacja spotkań informacyjnych dla interesariuszy i mediów, podczas których podejmowana byłaby tematyka obecnych i przyszłych potrzeb ZNOF w zakresie punktowych inwestycji kolejowych dotyczących SKALT. Efektom umiejętnego i skutecznego prowadzenia opisanych powyżej działań powinno być uwzględnienie wspomnianych projektów do realizacji w kolejnych edycjach rządowych i kolejowych dokumentów strategicznych. Wymienić tutaj można aktualizacje zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (na liście podstawowej dokumentu mógłby zostać umieszczony projekt zbiorczy budowy nowych przystanków w ramach kolei aglomeracyjnej w ZNOF) oraz rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych (lista podstawowa).
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, SLT
Horyzont czasowy	Działania ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego ZNOF
Partnerzy	UMWL, UMWW, UMWD, LUW, MI, PKP IC, PolRegio, PKP PLK, PKP S.A., NGO (np. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego), SP ZG, SP NS
Działania poprzedzające	3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT
Działania uzupełniające	2.4. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej 2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych 3.5. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 3.6. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym

	5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym
--	---

Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej

Opis sposobu realizacji	Działanie obejmuje budowę centrów przesiadkowych zlokalizowanych przy wybranych nowych i obecnych przystankach oraz stacjach kolejowych na terenie ZNOF. Umożliwić one będą odpowiednią obsługę pasażerów oraz integrację pasażerskiego transportu kolejowego z komunikacją autobusową (miejską i lokalną) w ramach systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójkąta (SKALT). Inwestycje te uwzględnią budowę zadaszonych przystanków autobusowych oraz parkingów P&R i B&R, umożliwiających wygodne pozostawienie samochodu, roweru lub hulajnogi elektrycznej i kontynuowanie podróży koleją. Centra przesiadkowe będą także miejscami, w których możliwe będzie dłuższe oczekiwanie na przyjazd pociągu – będą wyposażone w poczekalnie, czy infrastrukturę informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy). Powinny się tam znaleźć także urządzenia umożliwiające ładowanie samochodów elektrycznych, UTO (np. hulajnóg elektrycznych), czy wózków inwalidzkich o napędzie elektrycznym. Całość infrastruktury towarzyszącej będzie przystosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (w tym pasażerów z niepełnosprawnościami). Preferowane będzie także wykorzystanie energii z OZE na potrzeby eksploatacji obiektów (instalacje fotowoltaiczne), a także inne rozwiązania technologiczne ograniczające negatywny wpływ infrastruktury transportowej na środowisko naturalne (zielone dachy przystanków). Proponowane lokalizacje centrów przesiadkowych w ramach systemu SKALT: • przy dworcu PKP w Zielonej Górze (tereny kolejowe na których obecnie znajduje się baza logistyczna) – integracja kolei z autobusowymi przewozami dalekobieżnymi (przenosiny stanowisk dworca PKS) oraz miejskimi (Centrum Przesiadkowe MZK); • w Sulechowie (okolice dworca PKP) – przenosiny dworca PKS; • w Nowogrodzie Bobrzańskim (centrum przesiadkowe Nowogród Osiedle przy ul. Dworcowej oraz węzeł przesiadkowy Nowogród Bobrzański ul. Kolejowa).
-------------------------	---

	Działanie obejmuje także inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą innym przystankom kolejowym, dzięki której powstaną mniejsze węzły przesiadkowe: • w Bogaczowie (gmina Nowogród Bobrzański); • w miejscowościach Koźła, Buchałów, Słone, Letnica (gmina Świdnica); • na innych przystankach kolejowych planowanych do budowy w ramach SKALT. Efektom budowy centrów przesiadkowych i zapewnienia odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej przyszłym i istniejącym przystankom kolejowym w ramach projektu SKALT będzie zwiększenie liczby osób korzystających z transportu kolejowego (zwłaszcza w codziennych dojazdach do pracy, szkoły i na uczelnie), zmniejszenie liczby podróży samochodowych wykonywanych w obrębie ZNOF, a co za tym idzie – ograniczenie odtransportowanych emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do atmosfery oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach kołowych.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, UM NS, UM S, UM NB, UG Ś
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	SLT, PKP PLK, PKP S.A., operatorzy PTZ ZNOF, PolRegio, UMWW, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT
Działania uzupełniające	2.4. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej 2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych 3.5. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

	5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania
--	---

Działanie 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada podjęcie współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, samorządem wojewódzkim i spółkami kolejowym na rzecz zaplanowania, a w dalszej kolejności – zapewnienia finansowania i realizacji budowy nowych oraz rewitalizacji istniejących linii kolejowych, nie wchodzących w zakres projektu SKALT. Poza kooperacją z podmiotami odpowiedzialnymi za transport kolejowy w Obszarze, działanie obejmuje także skoordynowaną, efektywną i prowadzoną we współpracy z samorządami różnego szczebla, stowarzyszeniami JST i organizacjami społecznymi aktywność lobbingsową i popularyzującą wiedzę na temat konieczności oraz efektów zrealizowania wspomnianych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Wśród inwestycji kolejowych, które mogłyby zostać zrealizowane w dłuższym horyzoncie czasowym, wymienić można: • modernizację linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin – granica państwa; • dalszą przebudowę linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Zbąszynek – na szlak dwutorowy na całej jego długości; • budowę nowej trasy kolejowej łączącej Zieloną Górę z Gorzowem Wlkp. przez Świebodzin - tzw. Magistrali Zachodniej, w skład której weszłyby zarówno istniejące odcinki linii kolejowych, jak również dwa nowe odcinki: Sulechów – Świebodzin (ok. 17 km) oraz Świebodzin – Gościkowo (ok. 14 km); • budowę łącznika pomiędzy linią nr 273 a nr 370 (pomiędzy planowanymi przystankami osobowymi Zielona Góra Leśny Dwór i Zielona Góra Os. Zacisze); • budowę kolejowej obwodnicy towarowej Zielonej Góry (np. wychodzącej z linii nr 273 w okolicach Nowego/Starego Kisielina i biegnącej w kierunku
-------------------------	--

	Czerwieńska) w celu zlikwidowania kolejowych transportów materiałów niebezpiecznych realizowanych tranzytem przez centrum Zielonej Góry; • modernizację linii kolejowej nr 370 od Nowogrodu Bobrzańskiego w kierunku Żar (wraz z elektryfikacją); • odbudowę linii nr 357 na odcinku Sulechów – Powodowo; • budowę nowej linii kolejowej łączącej linię nr 273 z Kargową, Wolsztynem i dalej z Poznaniem (wraz z budową nowego mostu kolejowego) w celu wprowadzenia możliwości wyprowadzania ruchu kolejowego z zielonogórskiej „średnicy” na wschód; • przedłużenie linii nr 379 na południe (wraz z budową mostu kolejowego) przez Zawadę do Zielonej Góry (wpięcie w linię nr 273). Wyżej wspomniane propozycje nie są katalogiem zamkniętym – o wyborze określonych postulowanych inwestycji lub dodaniu koncepcji innych przedsięwzięć powinny zdecydować osobne analizy. W zakres proponowanych działań lobbingowych na rzecz przyszłych inwestycji kolejowych wchodzić może m.in.: • organizacja spotkań merytorycznych z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, władz samorządu wojewódzkiego i spółek kolejowych; • tworzenie raportów i analiz eksperckich na kolejowe tematy infrastrukturalne oraz prezentacja ich wyników; • wystosowywanie apeli, monitów i listów otwartych; • organizacja lub udział przedstawicieli samorządów ZNOF w kolejowych konferencjach branżowych (w charakterze dyskutanta, czy prelegenta); • publikacja artykułów merytorycznych i udzielanie przez przedstawicieli samorządów ZNOF wywiadów w mediach (ogólnotematycznych i branżowych); • organizacja spotkań dla interesariuszy i mediów dotyczących konieczności realizacji określonych inwestycji kolejowych itd. Umiejętna realizacja tego Działania skutkować powinno uwzględnieniem wybranych projektów liniowych w rządowych i kolejowych dokumentach strategicznych – aktualizacjach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (lista podstawowa), czy kolejnych edycjach Krajowego Programu Kolejowego. Samorządy ZNOF powinny dążyć także do uwzględnienia prac na sieci kolejowej w ZNOF jako komplementarnych względem planów dotyczących „szprychy” nr 9 CPK (linia nr 367).
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, SLT
Horyzont czasowy	Działania ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego ZNOF

Partnerzy	UMWL, UMWW, UMWD, LUW, MI, PKP IC, PolRegio, PKP PLK, PKP S.A., CPK, NGO (np. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego), SP ZG, SP NS
Działania poprzedzające	3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT
Działania uzupełniające	-

2.4. SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO – ZINTEGROWANY, EKOLOGICZNY I EFEKTYWNY

Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada wyznaczenie priorytetowych ciągów komunikacyjnych łączących Zieloną Górę, Nową Sól oraz inne istotne lokalne ośrodki na terenie ZNOF (np. siedziby gmin). W szczególności, na podstawie przeprowadzonej diagnozy (w tym istniejących kluczowych połączeń autobusowych) oraz badań społecznych sugeruje się uwzględnienie następujących ciągów komunikacyjnych określonych jako priorytetowe: • Zielona Góra – Cigacice – Sulechów; • Zielona Góra – Płoty – Czerwieńsk; • Zielona Góra – Niedoradz – Otyń – Nowa Sól; • Zielona Góra – Wilkanowo - Świdnica – Nowogród Bobrzański; • Zielona Góra – Droszków – Zabór. W ramach wyznaczonych priorytetowych ciągów komunikacyjnych Działanie zakłada uruchomienie regionalnych, priorytetowych linii komunikacyjnych kursujących przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością, także w godzinach wczesnoporannych i wieczornych zgodnie z postulatami pojawiającymi się wielokrotnie podczas spotkań konsultacyjnych organizowanych w ramach prac nad PZMM. W kolejnym etapie Działania przewiduje uwzględnienie w siatce połączeń istotnych powiązań zewnętrznych ZNOF (Krosno Odrzańskie, Żagań, Żary, Kożuchów, Świebodzin).
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF, Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, FRPA
Partnerzy	UMWL, SLT, przewoźnicy komercyjni, SP ZG, SP NS
Działania poprzedzające	1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności
Działania uzupełniające	1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego

Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada skomunikowanie terenów ZNOF, które obecnie są wykluczone komunikacyjnie (tereny zostały wyznaczone w Diagnozie na podstawie danych o obecnie funkcjonujących liniach transportu zbiorowego, tj. następujące sołectwa: Brzezie gm. Sulechów, Sycowice, Leśniów Mały, Sudoł, Zagórze - gm. Czerwieńsk, Łagoda, Krzywa, Popowice – gm. Nowogród Bobrzański, a także miejscowości wskazane przez gminę Nowogród Bobrzański: Białowice, Sobolice, Podgórzycze, Turów, Dobroszów Mały, Skibice, Cieszów) za pomocą autobusowego transportu zbiorowego. Linie te powinny przyjmować charakter linii dowozowych do przystanków kolejowych wraz z rozwojem sieci priorytetowych linii komunikacyjnych oraz kolei (SKALT). Na terenach zabudowy rozproszonej zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym postuluje się pilotażowe wprowadzenie transportu autobusowego na żądanie. Możliwe rozwiązania prawne dotyczące jego wdrożenia i funkcjonowania zostały opisane w części diagnostycznej dokumentu.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy wchodzące w skład ZNOF, Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, FRPA
Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni, SLT, SP ZG, SP NS, podmioty prywatne (doradczycy – w zakresie ewentualnego wprowadzenia transportu na żądanie)
Działania poprzedzające	1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania
Działania uzupełniające	1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego

Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	
Opis sposobu realizacji	Wraz z rozwojem sieci priorytetowych linii komunikacyjnych oraz kolei aglomeracyjnej (SKALT), w miejscowościach z dostępem do kolei aglomeracyjnej, pozostałe linie autobusowe podmiejskie, gminne czy międzygminne powinny przyjmować charakter linii dowozowych. Celem jest hierarchizacja siatki połączeń na terenie ZNOF. Działanie powinno być realizowane razem z utworzeniem lokalnych miejsc przesiadek do obsługi kolei, linii priorytetowych oraz linii dowozowych. Wskazana i postulowana jest także koordynacja rozkładów jazdy linii dowozowych względem kolei bądź linii priorytetowych, mająca na celu zapewnienie dogodnych i gwarantowanych przesiadek. Jako rozwiązanie opcjonalne, postuluje się pilotażowe wdrożenie transportu autobusowego na żądanie. Możliwe rozwiązania prawne dotyczące jego wdrożenia i funkcjonowania zostały opisane w części diagnostycznej dokumentu.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy wchodzące w skład ZNOF, organizatorzy PTZ ZNOF, operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF, FRPA
Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni, SLT, SP ZG, SP NS, podmioty prywatne (doradczycy – w zakresie ewentualnego wprowadzenia transportu na żądanie)
Działania poprzedzające	1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania
Działania uzupełniające	1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej

Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF

Opis sposobu realizacji	Działanie to polega na opracowaniu dokumentu zawierającego standardy wizualne i konstrukcyjne w zakresie budowy przystanków autobusowych na terenie ZNOF, zakładającego stosowanie jednolitych rozwiązań konstrukcyjnych (wymiary elementów przystanku, udogodnienia dla pasażerów), spójną identyfikację wizualną dla całego obszaru, z uwzględnieniem już istniejących standardów. Kwestie techniczne powinny regulować przede wszystkim: - długość peronów przystankowych; - wymiary zatoczki; - szerokość chodnika i konstrukcję krawężników; - konstrukcję wiat (uwzględniając ochronę oczekujących przed warunkami atmosferycznymi oraz łatwość utrzymania wiat w czystości); - wyposażenie w tzw. małą infrastrukturę – ławki, śmietniki; - wdrożenie koncepcji tzw. projektowania uniwersalnego, poprzez standaryzowane rozmieszczenie elementów wyposażenia przystanku (w szczególności miejsca na wózek, elementów informacyjnych, elementów ułatwiających dostęp dla osób z niepełnosprawnościami). Spójna identyfikacja wizualna powinna objąć: - wygląd zewnętrzny wiat (uwzględniając czytelne i widoczne umiejscowienie obowiązkowego oznakowania przystanku komunikacyjnego oraz nazwę przystanku); - tabliczki przystankowe (jednolity wzór dla każdego przewoźnika / linii, wymagane informacje o przewoźniku i taryfie). Dodatkowo, przy każdym przystanku autobusowym na terenie ZNOF powinno znaleźć się odpowiednio doświetlone przejście dla pieszych oraz infrastruktura służąca do spowolnienia ruchu samochodowego, zwiększająca bezpieczeństwo osób korzystających z przystanku. Ponadto, nowy dokument będzie uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością (np. poprzez krawężniki naprowadzające oraz odpowiednią nawierzchnię i wysokość peronu), potrzeby osób słabowidzących i niedowidzących (umieszczenie na przystankach tabliczek z informacjami pismem Braille'a, umieszczanie w obrębie przystanków wypukłych oznaczeń dla pieszych, płyt naprowadzających, projektowanie uniwersalne). Standardy powinny obejmować także kwestię utrzymania przystanków, tj. usuwania usterek, odnowy wiat, rozwieszania tablic rozkładowych, odbierania odpadów z koszy na śmieci itp. Dokument powinien uwzględniać różne lokalizacje przystanków (miasto, tereny wiejskie), rodzaj okolicznej zabudowy (zgodnie z delimitacją w Raporcie diagnostycznym – śródmiejską, miejską intensywną, miejską, małomiejską, podmiejską, wiejską, specjalną) oraz istniejące standardy i inne rozwiązania w zakresie przystanków komunikacyjnych wypracowane przez członków Obszaru.
-------------------------	---

Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, ZSUMP
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF, zarządcy dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF (równoległa realizacja Działań 4.4. i 4.5.) 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny

Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF

Opis sposobu realizacji	Działanie to zakłada wykonanie audytu i inwentaryzacji wszystkich przystanków autobusowych na terenie ZNOF uwzględniających: - wykaz obiektów infrastruktury i oznakowania; - stan techniczny; - aktualność rozkładów jazdy; - obecność, stan oraz doświetlenie przejść dla pieszych; - dokumentację fotograficzną; - określenie działań niezbędnych do dostosowania przystanków autobusowych do wyznaczonych standardów. Przeprowadzenie audytu ma na celu wprowadzenie w życie rozwiązań w lokalizacjach wskazanych w jego wynikach, w tym doposażanie przystanków o brakujące elementy, zmianę lokalizacji przystanków, czy wyznaczenie nowych przystanków w miejscach tego wymagających, zwłaszcza na terenach, gdzie występuje dynamiczny rozwój zabudowy mieszkaniowej bądź przemysłowej.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, ZSUMP
Horyzont czasowy	2025

Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF, zarządcy dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF (równoległa realizacja Działań 4.4. i 4.5.) 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny

Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada uzgodnienie: - wspólnego dla ZNOF wzoru tabliczki przystankowej (graficznej prezentacji rozkładu jazdy na przystanku); wspólnej numeracji dla wszystkich linii autobusowych; - wspólnej identyfikacji wizualnej publicznego transportu zbiorowego ZNOF – czytelnego oznakowania pojazdów oraz infrastruktury towarzyszącej, mającej na celu przekazanie informacji, że dany kurs jest wykonywany w ramach sieci PTZ ZNOF; wspólnego nazewnictwa i bazy przystanków komunikacyjnych w ZNOF. Działanie zakłada także wdrożenie wspólnego systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej ZNOF, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli (tj. nowy system musi być w pełni kompatybilny z istniejącymi, bez konieczności modyfikacji istniejących urządzeń – tablic DIP). Nowy system musi mieć również możliwość powiązania z systemami ITS.
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, operatorzy PTZ ZNOF

Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ZNOF
Partnerzy	ZZPG, SLT
Działania poprzedzające	4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF
Działania uzupełniające	4.4. Utworzenie jednolitych standardów przystankowych ZNOF 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej

Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zapewnienie odpowiedniego taboru na liniach autobusowych w ZNOF. Obecnie autobusy na liniach miejskich na terenie ZNOF (w Zielonej Górze i Nowej Soli) spełniają wysoki standard pod względem dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością oraz norm emisji spalin (w Zielonej Górze większość floty to pojazdy zeroemisyjne, w Nowej Soli wszystkie autobusy spełniają normę EURO 6). Działanie zakłada utrzymanie tej sytuacji poprzez sukcesywną wymianę przestarzałego taboru na tabor zeroemisyjny, niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością. Podobne wytyczne będą dotyczyły nowego taboru ZKP (w tym przypadku będzie dopuszczony w przyszłości również tabor niskowejściowy). W przypadku pojazdów o napędzie elektrycznym, działanie uwzględnia także wymianę oraz odpowiednią utylizację lub recykling i ponowne wykorzystanie (np. jako magazyn energii) zużytych baterii trakcyjnych. Na pozostałych liniach autobusowych poprawa jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy w zakresie standardu autobusów będzie polegać na ich wymianie na tabor nowy bądź używany, spełniający min. emisji spalin EURO 5, niskowejściowy, z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnościami. Zostanie to osiągnięte poprzez zakup autobusów dla podmiotów własnych organizatorów, bądź określenie powyższych wymagań w przypadku przetargów na obsługę PTZ. W dalszej kolejności należy wdrożyć pojazdy zeroemisyjne. W działanie wpisują się planowane inwestycje taborowe przewoźników – operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie ZNOF:
-------------------------	--

	• zakup kolejnych 31 (14) autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra, związany z wymianą przestarzałego taboru (KPO, FEL, FENiKS); • zakup 5 autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra – pod warunkiem wprowadzenia bezpłatnych przejazdów transportem publicznym w Zielonej Górze (działanie 1.14) i związanym z nim zwiększonym popytem na korzystanie z komunikacji miejskiej (FENiKS); • Zakup 6 autobusów elektrycznych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MZK Zielona Góra – pod warunkiem realizacji rozwoju obszarowego i funkcjonalnego systemu ITS (działanie 7.5) oraz budowy Trasy Aglomeracyjnej – etap II (działanie 7.1), których rezultatem będzie uruchomienie w Zielonej Górze 4 nowych linii autobusowych na Trasie Północnej oraz 2 nowych linii autobusowych na Trasie Aglomeracyjnej (FENiKS); • zakup pojazdów zeroemisyjnych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej przez MPK SUBBUS Nowa Sól (FEL); • zakup 20 nowych autobusów niskoemisyjnych o charakterystyce podmiejskiej przez Zielonogórską Komunikację Powiatową (KPO).
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF, Operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne gmin ZNOF, środki krajowe: NFOŚiGW, środki unijne: KPO, FENiKS, FEL
Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	1.14. Wprowadzenie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego
Działania uzupełniające	4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie

	4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych
--	--

Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zapewnienie dogodnych, odpowiednio oznaczonych (z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością) i pozbawionych barier dróg dojścia dla pieszych pomiędzy następującymi kluczowymi obiektami do obsługi transportu zbiorowego: w Zielonej Górze: • dworzec kolejowy; • Centrum Przesiadkowe; • dworzec autobusowy (w obecnej bądź w nowej lokalizacji – po przeciwnej stronie ul. Dworcowej, bliżej dworca kolejowego); • przystanek linii podmiejskich i dalekobieżnych przy ul. Sulechowskiej; w pozostałych lokalizacjach na terenie ZNOF: • powiązanie przystanków kolejowych i autobusowych w ramach planowanych węzłów przesiadkowych: Nowogród Osiedle, Nowogród Bobrzański, Bogaczów, Sulechów oraz w otoczeniu pozostałych przystanków kolejowych (istniejących i planowanych). Działanie zakłada odpowiednie umiejscowienie przystanków komunikacyjnych oraz miejsc postojowych dla rowerów czy UTO (oraz miejsc parkingowych w przypadku P&R) – w ten sposób, aby zapewnić jak najkrótsze i jak najprostsze trasy przejścia pomiędzy poszczególnymi miejscami, co usprawni przesiadki. Działanie obejmuje także zapewnienie wspólnych przystanków dla autobusów, niezależnie od przewoźnika oraz charakteru przewozów (linie PTZ bądź komercyjne) oraz wspólnej informacji pasażerskiej (tablice z rozkładem jazdy, tablice DIP), integrującej wszystkie środki transportu korzystające z wyżej wymienionych stacji i przystanków komunikacyjnych. Odjazdy wszystkich środków transportu, korzystających z danego węzła przesiadkowego, tworzonego przez dworce kolejowe i autobusowe, będą widoczne na wspólnych tablicach rozmieszczonych w rejonach wszystkich peronów, aby zapewnić dogodną informację na temat najbliższych odjazdów.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne organizatorów PTZ ZNOF, środki unijne: FENiKS, KPO

Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni, zarządcy dróg oraz działek zlokalizowanych w rejonie planowanych węzłów przesiadkowych
Działania poprzedzające	3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej
Działania uzupełniające	3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania

Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych

Opis sposobu realizacji	Budowa instalacji fotowoltaicznych w wybranych lokalizacjach w Zielonej Górze (w szczególności w pobliżu pętli nawrotowych wyposażonych w pantografowe stacje ładowania) mających na celu produkcję energii elektrycznej pochodzącej z OZE w celu zasilania miejskich autobusów elektrycznych. Wsparcie dla dotychczas wyznaczonych lokalizacji: • przy pętli autobusowej Łężyca, • przy pętli autobusowej przy ul. Wrocławskiej, • przy pętli autobusowej os. Śląskie, • rozbudowa instalacji na terenie zajezdni MZK Zielona Góra przy ul. Chemicznej. Dostosowanie infrastruktury zajezdni autobusowych, warsztatów, pętli nawrotowych, dworców autobusowych poprzez budowę stacji ładowania czy dostosowanie do przepisów przeciwpożarowych w tych lokalizacjach na terenie ZNOF, w których będą wprowadzane pojazdy zeroemisyjne. Działanie w szczególności dotyczy zajezdni MPK SUBBUS Nowa Sól w związku z planowanymi zakupami
--------------------------------	---

	pojazdów zeroemisyjnych oraz bazy Zielonogórskiej Komunikacji Powiatowej w związku z planem zakupu 20 autobusów niskoemisyjnych.
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ ZNOF (w tym ZKP), Operatorzy PTZ ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne organizatorów PTZ ZNOF, środki unijne: FENiKS, KPO
Partnerzy	OSD, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych
Działania uzupełniające	-

2.5. ROZWÓJ MOBILNOŚCI PIESZEJ I ROWEROWEJ

Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych

Opis sposobu realizacji

Działanie przewiduje przeprowadzenie szczegółowego **audytu sieci pieszej** pod kątem jej spójności i identyfikacji luk i braków połączeń w skali gminnej, międzygminnej i w powiązaniu z gminami ościennymi ZNOF. W ramach audytu uwzględniona musi być również jakość infrastruktury i jej zgodność ze standardami, w tym: rodzaj i stan nawierzchni, zachowywanie odpowiednich szerokości, skrajni, oświetlenia, oznakowania itp., identyfikacja przeszkód terenowych (m.in. zbędnych schodów), miejsc kolizji z parkującymi pojazdami itp.

Działanie zakłada również realizację **audytu bezpieczeństwa** istniejącej infrastruktury liniowej oraz zapotrzebowania na budowę nowych odcinków w tym ujęciu, przy uwzględnieniu kwestii właściwego oświetlenia, separacji od ruchu drogowego i rowerowego, zapewnienia bezpiecznych przejść przez tory, widoczności, likwidacji miejsc niebezpiecznych itd.

W odniesieniu do takich zagadnień jak m.in. identyfikacja kluczowych miejsc niebezpiecznych, odcinków wymagających modernizacji, propozycji nowych rozwiązań czy nowych odcinków zaleca się wykonanie również **konsultacji społecznych**.

Budowa, rozbudowa i modernizacja pieszej infrastruktury liniowej będzie realizowana na podstawie wyników przeprowadzonych audytów i ewentualnych konsultacji społecznych oraz w oparciu o krajowe standardy projektowania i planowania sieci pieszej (WR-D-41, gdy zostaną udostępnione publicznie), inne opracowania zawierające zalecenia w tej dziedzinie oraz dobre praktyki krajowe i zagraniczne. W szczególności należy uwzględnić takie aspekty jak:

- **likwidacja luk** w sieci: małych – np. brakujące przejścia dla pieszych, krótkie odcinki chodników, kładki, chodniki na mostach, przejścia przez tory itp. – i dużych – długie odcinki chodników, np. między miejscowościami, między osiedlami, połączenia osiedli z centrami miast itp.;
- uwzględnienie wyszczególnionych w Diagnozie i identyfikacja innych **miejsc niebezpiecznych**, niewygodnych, wymagających „nadkładania drogi” itp. i ich likwidacja/modernizacja;
- **integracja sieci pieszej z siecią transportu zbiorowego, siecią rowerową** i drogową, w tym połączenie istniejącej i planowanej sieci pieszej z planowanymi stacjami SKALT zgodnie z właściwymi standardami;
- **separacja ruchu** pieszego od drogowego i rowerowego. Od ruchu rowerowego ruch pieszego należy separować szczególnie na obszarach zurbanizowanych. Poza nimi dopuszcza się stosowanie rozwiązań łączonych jak np. drogi dla pieszych i rowerów;
- **uspokajanie ruchu drogowego, priorytetyzacja ruchu pieszego i oddawanie przestrzeni pieszym**, w tym m.in. stosowanie woonek, deptaków, wyniesionych skrzyżowań i innych rozwiązań z zakresu „infrastruktury niewidzialnej”, różnego rodzaju stref itp., szczególnie w centralnych obszarach miast, w pobliżu szkół, przedszkoli itd.

	• audyt istniejących „przebiegów” i włączenie ich w sieć pieszą w odpowiedniej formie infrastruktury; • stosowanie prototypowania przestrzeni publicznej w celu ułatwienia i przyspieszenia wdrażania pozytywnych zmian; • możliwość stosowania specyficznych, charakterystycznych, lokalnych rozwiązań na obszarach zabytkowych itp.; • stosowanie chodników po obu stronach jezdni na terenach zurbanizowanych oraz co najmniej po jednej stronie na terenach nisko lub niezurbanizowanych w zależności od zidentyfikowanego zapotrzebowania; • wykonanie pomiarów ruchu pieszego, zwłaszcza w kluczowych miejscach sieci, i rozwijanie jej w oparciu o wyniki tychże, przy uwzględnieniu faktu, że rozbudowa sieci pieszej spowoduje wzbudzenie ruchu pieszego, zatem wszelkie aktualne pomiary będą niedoszacowane w odniesieniu do przyszłości; • łączenie pieszej sieci transportowej z siecią turystyczno-rekreacyjną oraz wkomponowywanie jej w zielen miejską i pozamiejską; • możliwość stosowania dróg 2-1 jako alternatywy dla budowy nowych odcinków infrastruktury w wybranych lokalizacjach; • właściwe planowanie przestrzenne uwzględniające piramidę zrównoważonej mobilności tj. przede wszystkim priorytet ruchu pieszego i rowerowego; • uwzględnienie zaleceń zawartych w Diagnostyce w rozdziale 6.1.4. Kluczowe inwestycje zgłaszane do aktualnych programów wspierających rozwój zrównoważonej mobilności: • Świdnica – budowa chodnika i przejścia dla pieszych w ciągu ul. Długiej; • Świdnica – budowa chodnika i przejścia dla pieszych w ciągu ul. Mieszka I; • Piaski – budowa chodnika w Piaskach. Wybrane inne istotne inwestycje z zakresu liniowej infrastruktury pieszej proponowane dla ZNOF: • Świdnica – budowa chodnika łączącego osiedle przy ul. Na Wzgórzu z pozostałą częścią Świdnicy, w tym budowa przejścia/kładki przez DK27 • Nowogród Bobrzański – modernizacja ciągów pieszych łączących wschodnią i zachodnią część miasta – poprawa bezpieczeństwa i jakości tras; • Zabór – budowa chodnika wzdłuż DW282 łączącego Nowy Kisielin z Droszkowem.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, UMWL, LUW, SP ZG, SP NS, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1

Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego

Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada uzupełnienie infrastruktury pieszej o elementy punktowe. Kluczowe dla uzyskania spójności będzie zrealizowanie brakujących przejść dla pieszych oraz modernizacja istniejących zidentyfikowanych jako wymagające interwencji. Przejścia muszą spełniać najwyższe wymagania bezpieczeństwa oraz zapewniać komfort pieszym i być odpowiednio gęsto ulokowane. Należy je wykonywać zgodnie ze standardami WR-D-41 (gdy zostaną upublicznione) oraz ze wszelkimi opracowaniami prezentującymi dobre praktyki w tym zakresie. Modernizacją/budową należy objąć szczególnie przejścia zidentyfikowane w ramach przeprowadzonej Diagnozy (rozdział 6.1). W zakres Działania wchodzi budowanie, modernizowanie i lokowanie zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem: • ławek, śmietników, podpórek, zadaszeń, wygrodzeń itp.; • wind; • toalet; • elementów pieszej punktowej infrastruktury turystycznej. Działanie obejmuje także poprawę i rozbudowę oświetlenia sieci pieszej oraz pieszej sygnalizacji świetlnej i oznakowania, również poza obszarami zabudowanymi i w małych miejscowościach. Działanie uwzględnia również integrację sieci pieszej z transportem zbiorowym, rowerowym i drogowym. Zakłada zastosowanie najwyższych standardów pieszej infrastruktury punktowej na obszarze planowanych stacji SKALT. Istotna jest także realizacja audytów oraz w miarę potrzeb konsultacji społecznych w celu szczegółowej inwentaryzacji i identyfikacji zapotrzebowania na poszczególne elementy. Kluczowe inwestycje zgłaszane do aktualnych programów wspierających rozwój zrównoważonej mobilności: • doświetlenie sześciu przejść dla pieszych w Czerwieńsku oraz dwóch w Płotach; • Sulechów – budowa infrastruktury oświetlenia drogowego na obszarze gminy; • Sulechów – modernizacja infrastruktury oświetleniowej na obszarze gminy; • Zabór – rozbudowa oświetlenia drogowego na terenie gminy; • Wilkanowo – doświetlenie przejścia dla pieszych; • Świdnica – budowa energooszczędnego oświetlenia ulicznego w gminie. Wybrane inne istotne inwestycje z zakresu punktowej infrastruktury pieszej proponowane dla ZNOF: • Nietków – budowa przejścia dla pieszych między parkingiem a ośrodkiem zdrowia;
---------------------------------------	---

	• Czerwieńsk – budowa sygnalizacji i doświetlenie przejścia dla pieszych przy Zespole Szkół; • Leśnów Wielki – budowa przejścia dla pieszych przez DK32 w pobliżu sklepu; • Nowogród Bobrzański – odbudowa mostu w Cieszowie z uwzględnieniem przeprawy pieszej; • Nowogród Bobrzański – remont schodów znajdujących się na trasie łączącej wschodnią i zachodnią część miasta – utworzenie i realizacja projektu zapewniającego bezpieczeństwo i komfort przemieszczania się, również dla OzN; • Zabór – budowa nowych przejść dla pieszych przez DW282.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, UMWL, LUW, SP ZG, SP NS, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, organizatorzy PTZ ZNOF, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, podmiot prywatny, ZZPG
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową

	5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego
--	--

Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada przeprowadzenie audytów i obligatoryjnych konsultacji społecznych w zakresie zapotrzebowania na budowę i modernizację elementów pieszej infrastruktury w ZNOF pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (OzN), osób słabowidzących, osób prowadzących wózki dziecięce itp. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury prowadzona będzie zgodnie z wynikami audytów i konsultacji oraz przy uwzględnieniu dostępnych standardów planowania i projektowania tego typu infrastruktury, w tym standardów nowosolskich czy analogicznych opracowań z tego zakresu z innych obszarów (np. z Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot). W ramach budowy/modernizacji sieci należy uwzględnić szczególnie: • bezpieczeństwo OzN itp.; • kluczowe lokalizacje takie jak otoczenie: szkół, przedszkoli, szpitali, osiedli mieszkalnych, najistotniejszych zakładów pracy, dużych obiektów handlowych, usługowych i gastronomicznych, kościołów czy innych kluczowych generatorów ruchu; • integrację z transportem zbiorowym, w tym szczególnie umożliwienie OzN, osobom słabowidzącym, osobom z wózkami dziecięcymi itp. wygodne i bezpieczne korzystanie z autobusów i pociągów oraz możliwość dogodnego dotarcia do nich, a także do kas i innych istotnych obiektów na terenie węzłów przesiadkowych, przystanków, stacji (w tym planowanych stacji SKALT) itp.; • uwzględnienie zaleceń zawartych w Diagnozie w rozdziale 6.1.4.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, UMWL, LUW, SP ZG, SP NS, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, organizatorzy PTZ ZNOF, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2

Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, podmiot prywatny, ZZPG
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej

Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada budowę, rozbudowę i modernizację liniowej infrastruktury rowerowej różnego rodzaju w zależności od zidentyfikowanych potrzeb lokalnych zgodnie z mapą planowanych tras rowerowych zawartą w Diagnostyce w rozdziale 6.2.1. oraz zestawem szczegółowych zaleceń rozwojowych przedstawionym w rozdziale 6.2.6. Działanie uwzględnia wykonanie badań ruchu rowerowego, szczególnie w kluczowych lokalizacjach na sieci, i uwzględnienie ich wyników w ostatecznych projektach budowy/modernizacji. Należy mieć na uwadze, że uzyskane wyniki aktualnych badań będą niedoszacowane względem rzeczywistego przyszłego ruchu rowerowego, ponieważ właściwy rozwój sieci powinien spowodować znaczne wzbudzenie tego ruchu. Kluczowe w rozbudowie i modernizacji sieci rowerowej ZNOF będzie: - wykonanie hierarchizacji sieci z zastosowaniem podziału na велоstrady (V), trasy podstawowe (P) i uzupełniające (U) zgodnie ze standardami WR-D-42 (patrz: Diagnostyka); - na podstawie wykonanej hierarchizacji oraz w oparciu o standardy, dobre praktyki i lokalne zapotrzebowania optymalne stosowanie poszczególnych
--------------------------------	--

	rodzajów infrastruktury rowerowej i łączonej takiej jak: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasy i kontrapasy rowerowe, kontraruch rowerowy, drogi o ruchu uspokojonym (woonerfy itp.) oraz priorytetyzacja i zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów i innych uczestników ruchu w ruchu ogólnym i na drogach leśnych/parkowych (patrz: standardy WR-D-42); • zapewnienie odpowiedniego oznakowania i oświetlenia sieci oraz jej jakości zgodnej ze standardami (patrz: WR-D-42 oraz Diagnoza); • położenie szczególnego nacisku na rozwój transportowej sieci rowerowej, tj. umożliwiającej mieszkańcom odbywanie rowerem codziennych podróży do pracy, szkoły itd.; • dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności, gęstości, dostępności i bezpieczeństwa sieci oraz wygody, funkcjonalności i przyjazności; • dążenie do zapewnienia najkrótszych tras dojazdów do kluczowych generatorów ruchu; • ograniczanie przerzucania tras rowerowych między stronami jezdni – prowadzenie tras na jak najdłuższych odcinkach po jednej stronie (chyba, że trasa prowadzi oboma stronami); • separacja ruchu rowerowego od pieszego, szczególnie na terenach zurbanizowanych z dopuszczeniem ich łączenia poza miejscowościami, na odcinkach o najniższych natężeniach ruchu; • likwidacja przeszkód/obiektów w skrajniach tras oraz luk w sieci, w szczególności budowa brakujących przejazdów rowerowych oraz uzupełnienie podjazdów, wind itp.; • doprowadzenie sieci rowerowej do każdej istniejącej i planowanej stacji rowerów publicznych; • dopuszczanie ruchu rowerowego na wybranych odcinkach infrastruktury pieszej w miejscach spełniających standardy dróg dla pieszych i rowerzystów w celu podwyższenia spójności sieci i zwiększenia swobody ruchu rowerzystów (np. na krótkich łącznikach); • zapewnianie dostępności do sieci rowerowej o najwyższym standardzie takim obiektom i obszarom jak: szkoły, przedszkola, osiedla mieszkaniowe, strefy specjalne, kluczowe zakłady pracy, obiekty handlowe, usługowe i gastronomiczne, urzędy itp.; • likwidacja miejsc kolizji między ruchem rowerowych a parkującymi pojazdami – wykonanie odpowiednich opasek separacyjnych i/lub zmiana organizacji parkowania; • integracja z siecią transportu zbiorowego, a także w siecią pieszą i drogową (patrz: działanie dot. integracji); • łączenie sieci transportowej z istniejącą i planowaną siecią turystyczno-rekreacyjną; • dostosowanie rowerowej infrastruktury liniowej do specyficznych warunków i potrzeb na terenach zabytkowych itp. – stosowanie lokalnej estetyki); • wykorzystanie nieczynnych, planowanych do likwidacji linii kolejowych pod budowę nowych tras rowerowych a także prowadzenie ich w miarę
--	--

	możliwości i potrzeb w pewnym odsunięciu od głównych dróg oraz poza głównymi drogami. Stosowanie prototypowania przestrzeni w przypadku wdrażania istotnych, trudnych zmian w organizacji ruchu. Kluczowe odcinki sieci rowerowej, które powinny zostać wybudowane jako priorytetowe to: • trasa rowerowa między Sulechowem a Zieloną Górą na moście nad Odrą; • trasa: Zielona Góra – Świdnica – Nowogród Bobrzański; • trasy łączące Zieloną Górę z: Czerwieńskiem, Zaborem i Otyniem/Nową Solą (budowa lub uzupełnienie luk); • sieć rowerowa wewnątrz Sulechowa; • odcinki łączące kluczowe generatory ruchu (w tym główne miejscowości) z węzłami przesiadkowymi. Działanie uwzględnia także wykonanie audytu sieci istniejącej w celu uzyskania dokładnych informacji na temat jakości i aktualnych jej standardów oraz szczegółowej identyfikacji małych luk, takich jak: braki przejazdów rowerowych, krótkich fragmentów sieci łączących poszczególne odcinki, łączników, przejazdów przez tory, kładek itp. Ponadto w ramach audytu zinventaryzowane powinny zostać szczególnie takie elementy sieci jak: oświetlenie, oznakowanie, jakość i rodzaj nawierzchni, geometria, występowanie uskoków, krawężników itp., szerokości/skrajnie, występowanie obiektów w skrajni (słupów, latarni, znaków, zieleni itp.), miejsca kolizji z parkującymi pojazdami, miejsca wymagające poprawy utrzymania, miejsca zdegradowane/zniszczone, miejsca wymagające zmiany organizacji ruchu itp. Całość powinna zaś uwzględniać kwestie zapewniania najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu rowerowego. W zależności od zapotrzebowania, Działanie zakłada wykonanie konsultacji społecznych w celu uzyskania opinii na temat: • sposobu realizacji poszczególnych kluczowych newralgicznych odcinków sieci; • pomysłów dot. rozbudowy i modernizacji sieci; • identyfikacji miejsc szczególnie uciążliwych i/lub niebezpiecznych. Kluczowe inwestycje zgłaszane do aktualnych programów wspierających rozwój zrównoważonej mobilności: • Otyń – Zielona Góra – budowa trasy rowerowej przez Zatonie; • Czerwieńsk – budowa trzech odcinków ścieżki rowerowej w ramach zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych w gminie; • Sulechów – budowa ścieżki rowerowej relacji Sulechów – Mozów; • Sulechów – budowa drogi wraz ze ścieżką rowerową do strefy inwestycyjnej w Krężołach (etap II); • Zielona Góra/Zabór – budowa ścieżek rowerowych na terenie gmin, Etap 1 – Zielona Góra, Nowy Kisielin (rondo) – Droszków (dł. 2,421 km); • Zielona Góra/Zabór – budowa ścieżek rowerowych na terenie gmin, Etap 2 – Droszków – Łaz – Zabór (dł. 3,418 km);
--	--

	• Zielona Góra/Zabór – budowa ścieżek rowerowych na terenie gmin, Etap 3-6; • Wilkanowo – Świdnica – budowa trasy rowerowej, Etap III; • Świdnica – Nowogród Bobrzański – budowa trasy rowerowej, Etap IV. Wybrane inne istotne inwestycje z zakresu liniowej infrastruktury rowerowej zawarte w strategiach, prognozach i innych opracowaniach obowiązujących w ZNOF oraz zaproponowane przez mieszkańców (wymienione trasy połączono w spójne ciągi w celu czytelnego opisu, w rzeczywistości planuje się część z nich realizować jako osobne odcinki): • DW282 – Miłsko – Dąbrowa – Bobrowniki; • Zabór – Gęsin/Jezioro Liwno Małe – Czarna – Niedoradz; • Zabór – Miłsko; • od okolic najgrubszego dębu – Zabór – Łaz – Przytok – Jany (ZG) – Zawada (ZG); • Dąbrowa – Czarna – Droszków – Stary Kisielin (ZG); • Droszków – Łaz; • Jany (ZG)/Przytok – Stary Kisielin (ZG) – Racula (ZG) – Drzonków (ZG); • Drzonków (ZG) – Jędrzychów (ZG); • Racula (ZG) – Kiełpin (ZG); • Nowa Sól – Zatonie; • Kiełpin (ZG) – Zatonie (ZG) wraz z odnogami; • Zatonie (ZG) – Kiełpin (ZG) – Ochla (ZG) – Świdnica – Buchałów – Drzonów – Leśniów Wielki – Nietków; • Jędrzychów (ZG) – Ochla; • Jarogniewice – Ochla (ZG) – Jeleniów – Jarogniewice wraz z odnogami; • Wilkanowo – Słone – Buchałów – Letnica – Koźla – Piaski; • Koźla – Grabowiec – Lipno; • w ciągu DW289 od zachodniej granicy ZNOF – Nowogród Bobrzański – ptn.-wsch. granica gminy Nowogród Bobrzański; • Letnica – Drzonów; • Świdnica – DW282 (uzupełnienie brakującego odcinka na przedłużeniu ul. Długiej); • W ciągu DK32 od granicy gminy Świdnica do DW279; • Zielona Góra (ul. Świerkowa) – Leśniów Wielki – granica ZNOF; • Płoty – Sudoł – DW279; • Sudoł – Laski; • Krępa (ZG) – Łężyca (ZG) – Czerwieńsk – Nietków – Laski – granica ZNOF (od Czerwieńska do Nietkowa trasa leśna);
--	---

	• uzupełnienia trasy w ciągu DW279 Czerwieńsk – Nietków bez przejazdu kolejowego; • Laski – Nietkowice – Będów – granica ZNOF (DW278); • Będów – DW276; • Granica ZNOF (DW276) – Sycowice – Przetoczna (trasa leśna) – Brody – Brzezie k. Pomorska – Mozów/Kije; • Nietkowice – Brody – Bródki – Nietkowice (przez most kolejowy i DW280); • Czerwieńsk – Brody – Brzezie k. Pomorska – północna granica ZNOF; • Połączenie DW280 z DW281 na wysokości Zimnego Potoku; • Chynów (ZG) – Łężyca (ZG) – Wysokie – Pomorsko – Brzezie k. Pomorska – granica ZNOF; • Chynów – Krępa – płn.-zach. obrzeże Zielonogórskiego Lasu Odrzańskiego; • Brody – Pomorsko – Cigacice – granica ZNOF w okolicach Śluz Sadowej; • Pomorsko – Mozów – Sulechów; • Mozów – Kije – granica ZNOF; • Sulechów – Łęgowo; • Sulechów – Kłępsk/Okunin – granica ZNOF; • Sulechów – Cigacice; • Sulechów: ul. Świebodzińska; • Buków – Łęgowo (do granicy zabudowy); • Krężoły (Sul) – granica ZNOF (w ciągu DK32); • Cigacice: brakujący odcinek trasy Zielona Góra – Sulechów na moście nad Odrą; • Zielona Góra (całość lub odcinki ulic): ul. Dekoracyjna, ul. Chemiczna, Zjednoczenia (dwa odcinki), Energetyków, Batorego, Zacisze, Jedności, Długa/Konstytucji 3 Maja, Wrocławska (trzy odcinki), Podgórna, Bankowa, Wyspiańskiego, Sulechowska (dwa odcinki), Ustronna, Szwajcarska, al. Niepodległości oraz połączenie Szosy Kiepińskiej z ul. Wyspiańskiego w ciągu linii energetycznej i kolejowej wokół Parku Poetów, a także ul. Kożuchowskiej, Nowej i Sienkiewicza przez park i obok ROD „Poranek”; • połączenia ponadlokalne: Zielona Góra – granica państwa w ciągu DK32, Laski – Krosno Odrzańskie, Brzezie k. Pomorska – Jezioro Niestysz, Miłsko – Bojadła. Kluczowe inwestycje z zakresu liniowej infrastruktury rowerowej proponowane dla ZNOF (pozostałe proponowane zadania zawarto na mapie 4 w PZMM oraz opisowo w Diagnostyce, PZMM i Planie Działań): • brakujące trasy w Zielonej Górze, Nowej Soli, Otniu i Sulechowie w tym szczególnie: przejazdy przez linie kolejowe, brakujące przejazdy rowerowe oraz trasy wzdłuż dróg wojewódzkich, krajowych i, co najmniej częściowo, ekspresowych;
--	---

	• zielonogórska oś Północ-Południe w ciągu ul. Batorego, Kupieckiej, Rynku, i dalej w ciągu DW283 do Jędrzychowa (ZG); • połączenia Lubuskiego Parku Przemysłowo – Technologicznego z Zieloną Górą i jej osiedlami; • Niedoradz – Racula (ZG); • mosty na Odrze w ciągu DW282 i DW315; • Zielona Góra – Czerwieńsk przez Przylep: budowa brakujących odcinków, szczególnie w Przylepie; • przejazd kolejowy na trasie Czerwieńsk – Nietków w ciągu DW279 (bocznicą kolejową do CPN Ekoserwis sp. z o.o.); • prawie cała sieć rowerowa w gminie Nowogród Bobrzański łącznie z połączeniami z gminami ościennymi, również poza ZNOF, a także połączenie tras rowerowych po dwóch stronach rzeki Bóbr przez most w Cieszowie; • pozostałe odcinki uwzględnione na mapie nr 4 w PZMM łączące istniejące i proponowane trasy – uszpójnianie sieci; • oraz uwzględnione lub nieuwzględnione na mapie nr 4 w PZMM połączenia ponadlokalne, będące przedłużeniem zaproponowanych tras w gminach ościennych.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, UMWL, LUW, SP ZG, SP NS, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, PKP PLK
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, podmiot prywatny, ZZPG
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”

	5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego
--	---

Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada budowę dobrej jakości i spełniających standardy nowych elementów rowerowej infrastruktury punktowej (oraz lobbowanie za jej budowę wśród podmiotów prywatnych) w celu uzyskania odpowiedniego jej zagęszczenia na poszczególnych obszarach ZNOF oraz modernizacja istniejących elementów, w tym szczególnie: • stojaków, parkingów rowerowych (zadaszonych, monitorowanych itp.), rowerowni i schowków (szczególnie na osiedlach mieszkaniowych i w dużych zakładach pracy), parkingów B&R (patrz: działanie dot. integracji) itp. Rowerowe miejsca parkingowe lokowane będą przede wszystkim przy: stacjach kolejowych (w tym planowanych stacjach SKALT), przystankach autobusowych, osiedlach mieszkaniowych, szkołach, przedszkolach, przychodniach, miejscach pracy, obiektach handlowych, usługowych i gastronomicznych, obiektach sakralnych, atrakcjach turystycznych i wszelkich innych miejscach tak, aby docelowo były one rozpowszechnione w przestrzeni publicznej ZNOF. Preferowane będą stojaki „U-kształtne”, w tym docelowo wymiana istniejących stojaków szeregowych na „U-kształtne”; • oświetlenia i oznakowania; • stacji samodzielnych napraw rowerów; • podpórek zlokalizowanych przed przejazdami rowerowymi na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną; • wygrodzeń, sygnalizacji świetlnej, rozwiązań z zakresu tzw. „niewidzialnej infrastruktury” (m.in. wyniesione skrzyżowania itp.) i innych elementów zapewniających bezpieczeństwo ruchu rowerowego;
-------------------------	---

	• rozwiązań skracających czas jazdy rowerem, takich jak np.: systemy detekcji rowerzystów na skrzyżowaniach, łączniki rowerowe, stacjonarne zliczarki rowerzystów w kluczowych punktach ZNOF itp.; • wind lub podjazdów w zależności od zapotrzebowania; • ładowarek rowerów elektrycznych, UTO, wózków elektrycznych dla osób z ograniczoną mobilnością itp.; • ławek, śmietników i innych elementów małej architektury; • Miejsce Obsługi Rowerzystów oraz innych elementów rowerowej punktowej infrastruktury turystycznej w tym atrakcji rowerowych takich jak np. „pumptracki”; • toalet w przestrzeni publicznej oraz zapleczy sanitarnych w obiektach użyteczności publicznej. Szczególna uwaga zostanie skupiona na właściwej modernizacji i budowie oraz lokowaniu nowych przejazdów rowerowych, zwłaszcza w miejscach niebezpiecznych, a także różnego rodzaju rowerowych przejazdów kolejowych. Będą one spełniać najwyższe standardy bezpieczeństwa i funkcjonalności. Kluczowa będzie także integracja systemu rowerowego z transportem zbiorowym. W celu najlepszego dopasowania projektowanych rozwiązań do potrzeb ZNOF przeprowadzony zostanie audyt z zakresu istnienia i zapotrzebowania na ww. elementy infrastruktury oraz w miarę potrzeb konsultacje społeczne w tym zakresie. Szczegółowe zalecenia dot. zagadnienia infrastruktury punktowej zawarto w Diagnostyce w rozdziale 6.2.6., zaś wytyczne i standardy znajdują się w krajowym opracowaniu WR-D-42. Wybrane elementy wdrażane będą w formie prototypowania rozwiązań. Kluczowe inwestycje zgłaszane do aktualnych programów wspierających rozwój zrównoważonej mobilności: • Świdnica – stacje naprawy rowerów w gminie; • Świdnica – stacje ładowania rowerów przy przystankach kolejowych w gminie. Wybrane inne istotne inwestycje z zakresu punktowej infrastruktury rowerowej proponowane dla ZNOF: • Nowa Sól – oświetlenie ścieżki rowerowej do Kożuchowa; • Nowa Sól – poprawa oznakowania tras rowerowych na ul. Zjednoczenia, ul. Bankowej, ul. Kościuszki, ul. Staszica i ul. 1 Maja; • Nowogród Bobrzański – odbudowa mostu w Cieszowie z uwzględnieniem przeprawy rowerowej.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, UMWL, LUW, SP ZG, SP NS, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, zarządcy przystanków i dworców, PKP PLK
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2

Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, podmiot prywatny, ZZPG
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego

Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada integrację sieci rowerowej z transportem zbiorowym na trzech płaszczyznach: punktowo – budowa punktowej infrastruktury rowerowej na terenie węzłów przesiadkowych, stacji, przystanków itp. w postaci co najmniej stojaków rowerowych („U-kształtnych”). Na większych węzłach (w tym planowanych przystankach SKALT) przynajmniej w formie zadaszonych, monitorowanych, oświetlonych, oznakowanych, a nawet zamykanych parkingów rowerowych lub schowków lub rowerowni itp. zgodnych z wszelkimi dobrymi praktykami i standardami. Zapewnienie również możliwości ładowania rowerów elektrycznych, UTO itp. Wyposażenie punktów przesiadkowych zgodnie z zapotrzebowaniem w windy, podjazdy, właściwe oznakowanie itp. liniowo – uzupełnianie sieci rowerowej o odcinki i łączniki umożliwiające dojazd z jak największej liczby istotnych kierunków rowerem bezpośrednio do węzła/przystanku/itd., szczególnie do stacji kolejowych, w tym planowanych przystankach SKALT; przewozowo – umożliwienie przewozu rowerów, UTO itp. pojazdami transportu publicznego, zarówno technicznie (odpowiedni tabor), jak i prawnie (odpowiednia taryfa/regulamin). Integracja systemu rowerowego z pieszym będzie realizowana poprzez rozważne łączenie ze sobą ciągów (np. międzygminnie), zapewnianie dojazdów do różnych typów parkingów rowerowych czy stacji/punktów parkowania pojazdów współdzielonych, lokowanie wspólnych ławek, śmietników itp. pomiędzy ścieżkami a chodnikami itp. Integracja tras rowerowych z transportem drogowym umożliwi swobodne wykonywanie podróży łączonych – dojazd samochodem do parkingów, z których dalszy przejazd wykonywany będzie przy pomocy roweru, UTO itp. Szczegóły dotyczące integracji, w tym odniesienie do poszczególnych stref ZNOF, opisano również w Diagnostyce w rozdziałach 6.1.4. i 6.2.6.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, SLT
Działania poprzedzające	-

Działania uzupełniające	2.5. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej
---------------------------------------	---

Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada przeprowadzenie szczegółowych analiz dotyczących rozwoju systemu Zielonogórskiego Roweru Miejskiego poprzez zagęszczenie lokalizacji jego stacji na obszarze Zielonej Góry oraz rozszerzenie na inne gminy ZNOF. Analiza zalet i wad oraz wybór systemu stacyjnego i/lub bezstacyjnego zarządzanego publicznie i/lub prywatnie. Rozwój systemu będzie uwzględniał m.in.: • aktualne i prognozowane zapotrzebowanie na tego typu systemy w poszczególnych miejscowościach ZNOF, w tym opinię publiczną na ten temat, a także możliwość włączenia w system(y) gmin ościennych; • w przypadku wyboru systemu stacyjnego lokowanie co najmniej dwóch stacji na obszarze każdej gminy/miejscowości; • ścisła integracja systemu z transportem zbiorowym (np. w Letnicy – jedna stacja w centrum miejscowości druga przy stacji kolejowej) w tym w przypadku rozwoju systemu pojazdów współdzielonych w skali ZNOF obligatoryjne zapewnianie dostępności pojazdów współdzielonych na każdej działającej stacji kolejowej, również planowanych przystankach SKALT; • uzupełnianie luk w istniejącym systemie Zielonogórskiego Roweru Miejskiego;
---------------------------------------	--

	• udostępnienie różnego rodzaju rowerów, w tym miejskich, turystycznych, damskich, elektrycznych (co jest szczególnie istotne dla zapewnienia konkurencji dla ruchu drogowego), towarowych, z fotelikami dziecięcymi, przyczepkami rowerowymi itp.; • właściwe zarządzanie systemem, utrzymujące odpowiednio wysoką jakość stacji (w przypadku ich istnienia) oraz pojazdów, bieżące relokowanie pojazdów, a także niedopuszczające do powstania chaosu z parkowaniem/porzucaniem pojazdów; • włączenie obszarów stref specjalnych w system pojazdów współdzielonych; • w przypadku wybranych rozwiązań – prototypowanie działań/programy pilotażowe; • uruchomienie funkcjonalnej i intuicyjnej aplikacji do obsługi systemu lub systemów w przypadku pojawienia się większej liczby operatorów (w celu zapewnienia możliwości obsługi każdego z systemów z poziomu jednej aplikacji) z uwzględnieniem możliwości integracji aplikacji z analogiczną uruchomioną w transporcie zbiorowym lub wręcz utworzenie wspólnej aplikacji dla obu tych systemów transportowych (czy nawet dla jeszcze szerszego zastosowania); • analizę czasu funkcjonowania systemu/systemów – całorocznie czy sezonowo; • analizę taryfy i optymalne dopasowanie jej do założeń rozwoju zrównoważonej mobilności. Szczegółowo zagadnienie systemów pojazdów współdzielonych omówiono również w Diagnostyce w rozdziale 6.2.6. Proponowane przybliżone lokalizacje nowych stacji Zielonogórskiego Roweru Miejskiego: • Zielona Góra – okolice skrzyżowania ulic Truskawkowej i Poznańskiej; • Zielona Góra – teren północnej strefy przemysłowej; • Zielona Góra – Zawada; • Zielona Góra – Łężyca (co najmniej jedna stacja, optymalnie dwie); • Zielona Góra – Przylep: okolice PKP; • Zielona Góra – Przylep: okolice ul. Strażackiej; • Zielona Góra – Przylep: okolice ul. Robotniczej; • Zielona Góra – wschodnia strefa przemysłowa; • Zielona Góra – okolice ul. Dekoracyjnej; • Zielona Góra – Osiedle Malarzy; • Zielona Góra – okolice Stadionu Żużlowego; • Zielona Góra – Stary Kisielin; • Zielona Góra – Lubuski Park Przemysłowo-Technologiczny (+ Nowy Kisielin); • Zielona Góra – Racula;
--	--

	• Zielona Góra – Drzonków; • obszar Sulechowa i okolic; • obszar Otnia, Nowej Soli i okolic; • Czerwieńsk – okolice PKP Czerwieńsk oraz skrzyżowania DW280 i DW279 z założeniem rozwoju (patrz: przykład zawarty w Diagnostyce w rozdziale 6.2.6); • Nietków – okolice PKP Nietków oraz wschodnia część miejscowości; • Nowogród Bobrzański – okolice przystanków i stacji kolejowych Nowogród Bobrzański i Nowogród Osiedle; • Cigacice – centralna część miejscowości oraz okolice zachodniej strefy przemysłowej; • Nietkowice – okolice PKP Nietkowice oraz centralna część miejscowości; • Letnica, Laski – optymalnie przynajmniej dwie stacje: jedna przy PKP, druga w centralnej części miejscowości; • centralna lokalizacja w miejscowościach: Wilkanowo, Buchałów, Świdnica, Ochla, Letnica, Niedoradz, Droszków, Zabór, Brody z kierunkiem rozwoju systemu do co najmniej dwóch stacji (lub więcej); • inne lokalizacje nieuwzględnione na mapie zawartej w PZMM, mające potencjał użytkowania tego rodzaju systemu.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2028
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców, przewoźnicy, organizatorzy PTZ ZNOF, SLT
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej

	5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej
--	--

Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada budowę systemu informatycznego obsługującego funkcjonalną, intuicyjną, atrakcyjną i kompleksową aplikację do obsługi/użytkowania systemu rowerowego, zawierającą przede wszystkim: - mapy rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej, w tym również turystycznej (MOR-y itp.); - mapy integracji z transportem zbiorowym (m.in. lokalizację parkingów B&R wraz z ich szczegółowym wyposażeniem – np. liczba miejsc, monitoring, schowki itp.); - mapy i obsługę systemów pojazdów współdzielonych; - rodzaje tras rowerowych ich hierarchię, standard, jakość, rodzaj nawierzchni, oświetlenie, występowanie utrudnień i miejsc niebezpiecznych (np. przewężenia uniemożliwiające przejazd przyczepką rowerową); - typowe statystyki rowerowe (GPS, prędkość, tempo, czas jazdy, przejechany dystans itp.) oraz możliwość planowania trasy; - możliwość zgłaszania awarii, uszkodzeń, luk, pomysłów na rozwój itp.; - mapę turystyczną wraz z opisami, w tym mapę rowerowych atrakcji turystycznych. Aplikacja będzie rozszerzana o funkcjonalności z zakresu sieci pieszej, takie jak np.: mapy sieci (również szlaki turystyczne), mapy mebli miejskich i małej architektury, dostępność pieszą do transportu zbiorowego i systemu rowerowego (w tym pojazdów
-------------------------	--

	współdzielonych), mapę publicznych toalet itp., łącznie z możliwością planowania trasy do poszczególnych punktów. Aplikacja będzie umożliwiała komunikację użytkowników z operatorami systemów oraz władzami gmin w celu przesyłania takich informacji jak np.: zgłaszanie awarii/zniszczeń, zapotrzebowania na odśnieżanie, oczyszczanie itp., miejsc/sytuacji niebezpiecznych, luk w sieci itp.
Odpowiedzialność za realizację	ZZPG
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, ZSUMP, gminy ZNOF, organizatorzy PTZ ZNOF, przewoźnicy, SLT
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej

Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada: • Uwzględnienie zieleni miejskiej (szczególnie wysokiej – drzewa, krzewy) w jak największej liczbie projektów z zakresu budowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej, przy zapewnieniu właściwych standardów infrastrukturalnych, w tym geometrii, skrajni i innych aspektów stanowiących o bezpieczeństwie i funkcjonalności. • Utrzymanie zieleni, w tym m.in. przycinanie, ochronę przez szkodnikami, solą drogową itp. zapewnianie przestrzeni do rozwoju itd. • Zachowywanie jak największej ilości zieleni podczas budowy i modernizacji infrastruktury – projektowanie tras w taki sposób, aby m.in. omijać drzewa zamiast je wycinać. • Stosowanie klinów zieleni jako elementów właściwego planowania przestrzennego miejscowości (patrz: Diagnoza – rozdział. 6.2.5.). • Budowa elementów infrastruktury błękitno-zielonej jako uzupełnienia przestrzeni publicznej łączącego infrastrukturę transportową z zielenią miejską oraz elementami wodnymi.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, ZZPG, ZSUMP, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 2.6. Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.

	5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania
--	---

Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada stosowanie „Wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów w trzech częściach: WR-D-42-1, WR-D-42-2 i WR-D-42-3” oraz standardów pieszych (z których upublicznione na ten moment zostały: WR-D-41-3 i WR-D-41-4), we wszelkich projektach z zakresu rozwoju sieci pieszej i rowerowej. Standardy te będą w szczególności uwzględniane w takich aspektach jak: • zapewnianie bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego; • zapewnianie spójności i gęstości sieci; • zapewnianie dostępności sieci pieszej i rowerowej (również dla OzN); • oznakowanie i oświetlenie sieci; • zapewnianie odpowiednich: geometrii (poziomej i pionowej), skrajni, niwelety (w tym równanie do zera uskoków, krawężników itp. na wszelkich przejazdach, przejściach, łącznikach itp.), wyposażenia, elementów infrastruktury punktowej; • zapewnianie jakości, funkcjonalności i komfortu użytkowania oraz atrakcyjności wizualnej, przyrodniczej itd.; • stosowanie i utrzymanie zieleni w obrębie tras pieszych i rowerowych. Działanie uwzględnia również budowę i modernizację wszelkich elementów infrastruktury pieszej i rowerowej zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania, w tym w odniesieniu do zasad związanych z dostępnością dla OzN. Istotne jest też tutaj uwzględnianie jak największej liczby innych zaleceń, standardów i dobrych praktyk w celu dalszego podnoszenia jakości sieci pieszej i rowerowej w każdym z wymienionych aspektów. Przykładowe opracowania z tego zakresu podano w Diagnostyce w rozdziałach 6.1.4. i 6.2.6.
--------------------------------	---

Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, ZZPG, ZSUMP, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania

Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada bieżące i staranne wykonywanie takich działań jak: • usuwanie z nawierzchni chodników i tras rowerowych śniegu, lodu, liści, gałęzi, (płatków) kwiatów, owoców, piachu, ziemi, śmieci (szczególnie szkła) itp., zwłaszcza na zakrętach, w obniżeniach terenu, na podjazdach/zjazdach, w miejscach niebezpiecznych, na odcinkach o gorszym oświetleniu (lub jego braku), w pobliżu skrzyżowań i punktów przesiadkowych, w otoczeniu kluczowych generatorów ruchu, w miejscach/na odcinkach o najwyższym natężeniu ruchu pieszego i rowerowego itp. (docelowo w całej sieci pieszej i rowerowej); • serwisowanie ławek, oświetlenia, wind, wygrodzeń, podpórek i pozostałych elementów punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej, opróżnianie śmietników, czyszczenie/naprawa/wymiana oznakowania itp.; • naprawa/wymiana nawierzchni; • przycinanie i pielęgnacja zieleni (patrz: działanie dot. zazieleniania); • obsługa publicznych toalet.
--------------------------------	--

	Działanie uwzględnia także ustalenie priorytetów utrzymania – m.in. zgodnie z ustaloną hierarchizacją sieci rowerowej, zidentyfikowanym zapotrzebowaniem itp. W zakres Działania wchodzi również ustalenie dokładnego harmonogramu prac oraz jego aktualizowanie w miarę rozwoju sieci pieszej i rowerowej oraz zgodnie ze zbieranym doświadczeniem, opinią publiczną (zgłaszanie zapotrzebowania na odśnieżanie, naprawy itp.), a także zmianami klimatu. Dopuszcza się możliwość zaniechania odśnieżania wybranych odcinków pieszych i/lub rowerowych (bądź odśnieżanie ich nie na całej szerokości) w celu umożliwienia sprawnego przemieszczania się zimą na nartach biegowych. Zagadnienie utrzymania sieci pieszej i rowerowej omówiono również w Diagnostyce w rozdziałach 6.1.4. i 6.2.6.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców, podmioty prywatne
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, SLT, ZZPG, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej

Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada budowę nowych pieszych i rowerowych szlaków turystycznych oraz ich łączenie z pieszą i rowerową siecią transportową. W zakres Działania wchodzi: Zapewnienie ciągłości sieci pieszej na styku tras transportowych i turystycznych. Budowa/modernizacja odpowiednich łączników, brakujących przejść dla pieszych itp. Uzupełnianie infrastruktury punktowej, w tym szczególnie: ławek, śmietników, tablic informacyjnych (zwłaszcza map
--------------------------------	--

	szlaków i ich połączeń z otoczeniem – miejscowości, punkty przesiadkowe itp.), toalet, oznakowania, zieleni itd. - Budowa brakujących odcinków tras rowerowych, które umożliwią dogodny dojazd rowerem, UTO itp. do każdego rowerowego szlaku turystycznego. Stosowanie odpowiednich nawierzchni na turystycznych szlakach rowerowych oraz ich dokładnego oznakowania (w tym oznakowania regionalnego i oznakowania dojazdów do szlaków), a także wszelkich standardów rowerowych w tym zakresie. Rozbudowa/modernizacja infrastruktury punktowej, szczególnie: MOR-ów, parkingów rowerowych, stacji pojazdów współdzielonych, zaplecza sanitarnego, schowków, infrastruktury wspólnej z pieszymi, a także np. pumptracków i innych atrakcji rowerowych. Integracja turystycznej sieci rowerowej i pieszej z systemem transportu zbiorowego zgodnie z wybranymi zaleceniami zawartymi w opisie działania dot. integracji oraz w Diagnostyce w rozdziałach 6.1.4. i 6.2.6. Stosowanie map prezentujących czasy dojścia/dojazdu do najbliższych kluczowych obiektów, m.in. takich jak: przystanki autobusowe, stacje kolejowe i inne punkty przesiadkowe, stacje pojazdów współdzielonych, obiekty handlowe, usługowe i gastronomiczne, toalety itp. Kluczowe inwestycje zgłaszane do aktualnych programów wspierających rozwój zrównoważonej mobilności: - dalszy rozwój Szlaku Rowerowego Lubuskiego Trójmiasta; - budowa ścieżki pieszo-rowerowej do Zalewu Świdnickiego; - wyznaczenie szlaków rowerowych na terenie gminy Świdnica do miejsc turystycznych stanowiące atrakcje gminy; - rozwój potencjału turystycznego obszaru funkcjonalnego poprzez budowę ścieżki rowerowej przez teren gminy Nowogród Bobrzański do Świdnicy; będącej odcinkiem transgranicznej trasy od zachodnich okolic Lubuska do granicy miasta Zielona Góra przez gminy ZNOF – Nowogród Bobrzański i Świdnicę.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców, podmioty prywatne, NGO, mieszkańcy, SLT, ZZPG
Działania poprzedzające	-

Działania uzupełniające	1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej
---------------------------------------	--

Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada realizację wszelkich omawianych działań z zakresu rozwoju mobilności pieszej i rowerowej we współpracy z poszczególnymi obszarami/interesariuszami. Konieczne będzie zawiązywanie współpracy w przypadku wszystkich tych działań, które będą dotyczyć co najmniej dwóch obszarów, niezależnie, czy będą to działania twarde (takie jak np. budowa infrastruktury liniowej) czy miękkie (np. uruchomienie aplikacji do obsługi pojazdów współdzielonych czy komunikacja między mieszkańcami a władzami). Dzięki współpracy uzyskane zostaną m.in. takie efekty jak: • uzyskanie najwyższej spójności sieci w skali ZNOF oraz w połączeniu z obszarami ościennymi; • niedopuszczanie do sytuacji, w których ciągi komunikacyjne rozciągają się na styku granic administracyjnych (np. w formie przesunięcia osi/krawędzi trasy, czy istotnej zmiany szerokości trasy lub jej standardu);
---------------------------------------	--

	• niedopuszczanie do powstawania/pozostawiania luk w sieci pieszej i rowerowej na granicach jednostek administracyjnych (np. brak uwzględnienia kluczowej kładki nad ciekiem wodnym, przejazdu kolejowego krótkiego kluczowego odcinka trasy itp.); • niedopuszczanie do nieracjonalnego dublowania tras pieszych i rowerowych; • wspólne dążenie do łączenia poszczególnych miejscowości ciągłą infrastrukturą (ograniczanie sytuacji, w których np. trasa mająca łączyć dwie miejscowości gminne jest zrealizowana „w połowie” i kończy się na granicy gminy); • racjonalne harmonogramowanie prac rozwojowych umożliwiające ograniczenie utrudnień w ruchu rowerowym i pieszym oraz zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa, funkcjonalności i komfortu użytkowania sieci, nawet podczas trwających prac budowlanych/modernizacyjnych; • uzyskanie najwyższej funkcjonalności aplikacji mobilnościowych w skali całego ZNOF czy nawet ponadregionalnie; • zawiązanie przyjaznych relacji między poszczególnymi jednostkami administracyjnymi i wszelkie korzyści z tym związane; • uzyskanie efektu synergii w różnego rodzaju działaniach (np. zdobycie sumarycznie wyższych kwot dofinansowań dzięki zaproponowaniu większych, bardziej spójnych i zintegrowanych projektów niż w przypadku ich realizacji w podziale na osobne jednostki administracyjne).
Odpowiedzialność za realizację	Wszystkie podmioty powiązane z danym obszarem
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Wszystkie podmioty powiązane z danym obszarem
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej

	5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej” 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową
--	---

2.6. USPOKAJANIE I WYŁĄCZANIE RUCHU Z CENTRÓW MIAST

Działanie 6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada świadome prowadzenie polityki parkingowej poprzez: • powołanie zespołów roboczych w miastach ZNOF dedykowanych polityce parkingowej (komórka organizacyjna w urzędzie + Policja + Straż Miejska); • cykliczne badania rotacji i napełnienia miejsc postojowych; • lokalizowanie miejsc, w których występuje nadpodaż i niedobór miejsc parkingowych; • lokalizowanie miejsc „dzikiego” postoju; • minimalizację liczby miejsc postojowych w strefach śródmiejskich na korzyść infrastruktury dedykowanej pieszym i terenów zieleni użytkowej; • konsultacje społeczne – zbieranie opinii i głosów lokalnych interesariuszy (mieszkańców, właścicieli punktów usługowych); • skuteczną egzekucję przepisów w zakresie prawidłowego parkowania oraz ponoszenia opłat w strefach płatnego parkowania. Odniesienie do Diagnozy: Dobra praktyka 28. Inwentaryzacja nieefektywnego parkowania w Ełku.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, UM NS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Mieszkańcy, właściciele punktów usługowych, Policja, Straż Miejska
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych

Działanie 6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada stopniowe rozszerzanie istniejących stref płatnego parkowania (SPP) na podstawie prowadzonych badań. W jego zakres wchodzi także wprowadzanie podstref ze zróżnicowaniem przestrzennym opłat: najwyższe w strefach śródmiejskich, niższe w strefach miejskich i miejskich intensywnych. Działanie zakłada także wprowadzanie zwolnienia z opłat dla mieszkańców i właścicieli punktów usługowych zlokalizowanych wewnątrz SPP. Układ i rozmieszczenie SPP powinny zachęcać do korzystania z parkingów Park & Ride oraz Park & Go (buforowych) i kontynuację podróży transportem zbiorowym lub pieszo. W ramach SPP sugeruje się stosowanie cennika progresywnego w celu zwiększenia rotacji miejsc postojowych – pierwsza godzina parkowania powinna być obciążona relatywnie niskimi opłatami, każda kolejna coraz wyższymi.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, UM NS, UM S, pozostałe samorządy zainteresowane wdrożeniem SPP
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Policja, Straż Miejska, zarządcy dróg miejskich
Działania poprzedzające	6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne
Działania uzupełniające	6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych

Działanie 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada stopniową likwidację miejsc „dzikiego” postoju zlokalizowanych w ramach działania 6.1. Uporządkowanie tych przestrzeni możliwe będzie poprzez: • legalizację postoju (wyznaczenie i oznakowanie miejsc postojowych); • stosowanie urządzeń blokujących możliwość wjazdu samochodów na teren „dzikiego” postoju (słupki blokujące U-12c, balustrady, wygrodzenia); • tworzenie przestrzeni dedykowanej pieszym: chodników, skwerów i parków kieszonkowych. W podejmowaniu wyżej wymienionych aktywności konieczne będzie zwrócenie szczególnej uwagi na miejsca zlokalizowane na obrzeżach istniejących SPP.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF, środki unijne (programy rewitalizacji)
Partnerzy	Policja, Straż Miejska, zarządcy dróg, zarządcy działek na których odbywa się „dziki” postój
Działania poprzedzające	6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napelnienia oraz konsultacje społeczne
Działania uzupełniające	6.2. Rozszerzenie stref płatnego parkowania

Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada dążenie do minimalizacji zjawiska postojów na chodnikach na rzecz parkowania w obrębie jezdni. W jego zakres wchodzi wprowadzanie zmian organizacji ruchu, takich jak: - wydzielanie pasa postojowego na jezdni; - przekształcanie ulic na jednokierunkowe z pasem postojowym; - rezygnacja z parkowania ukośnego z wykorzystaniem chodnika na rzecz parkowania równoległego. Działanie zakłada także skuteczną egzekucję aktualnych przepisów dotyczących parkowania na chodnikach.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Policja, Straż Miejska, zarządcy dróg
Działania poprzedzające	6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne
Działania uzupełniające	6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych

Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada stopniowe rozszerzanie istniejących stref uspokojonego ruchu oraz priorytetyzację ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz tych stref poprzez: • kanalizację ruchu samochodowego na drogach głównych i zbiorczych, równolegle na drogach lokalnych i dojazdowych wewnątrz kwartałów zabudowy: stosowanie stref zamieszkania i stref Tempo 30; • stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu (wyniesione przejścia dla pieszych i tarcze skrzyżowań, przebudowa skrzyżowań na ronda, szykany, progi zwalniające, wzbudzana sygnalizacja świetlna spowalniająca ruch); • kontrolę ograniczeń prędkości (automatyczną lub doraźną) na odcinkach szczególnie niebezpiecznych; • dalsze przekształcanie ulic o charakterze reprezentacyjnym lub pasażerskim na deptaki i woonyerfy; • zweężanie ulic z możliwością zmiany organizacji na ruch jednokierunkowy; • ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie deptaków i woonyerfów – wyjątki dla pojazdów zaopatrzenia w określonych godzinach, pojazdów komunalnych, pojazdów mieszkańców wyposażonych w identyfikatory. W szczególności, rekomenduje się realizację następujących inwestycji z zakresu uspokajania/ograniczania ruchu zawartych w <i>Strategii rozwoju komunikacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Zielona Góra</i> na obszarze Miasta Zielona Góra: • budowa woonyerfu w ciągu Al. Niepodległości, Al. Jedności, ul. Morwowej; • ograniczenie ruchu samochodowego na Placu Bohaterów; • zamknięcie dla ruchu samochodowego ul. Kazimierza Lisowskiego oraz przedłużenie zamknięcia dla ruchu ul. Adama Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Kazimierza Lisowskiego; • uspokojenie ruchu, pozwalające na rozszerzenie charakteru pieszego centrum na fragmentach ulic: ul. Adama Mickiewicza, ul. Jana Kasprzowicza, Plac Powstańców Wielkopolskich, ul. Jedności, Plac Pocztowy, ul. Kupiecka, ul. Drzewna, ul. Generała Józefa Sowińskiego, ul. Artura Grottgera, ul. Ułańska, ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Bolesława Chrobrego. Ponadto, rekomenduje się następujące działania: • uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego w rejonie Placu Wyzwolenia i w ciągu ul. Piłsudskiego w Nowej Soli (strefa zamieszkania, dodatkowe przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, strefa Tempo 30); • uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego w rejonie Rynku w Sulechowie (strefa zamieszkania, woonyerf w ciągu ulic Sikorskiego – Kopernika); • uspokojenie ruchu w centralnej części m. Zabór – ul. Lipowa, Chłapowskiego wraz z budową dodatkowych przejść dla pieszych;
-------------------------	--

	uspokojenie ruchu w centralnej części m. Nowogród Bobrzański – ul. Żarska i Henryka Brodatego wraz z budową sygnalizacji świetlnej na ul. Pocztowej na wysokości DK32. Uspokojenie i ograniczenie ruchu pojazdów powinno być skoordynowane z budową obwodnic miejscowości i kwartałów zabudowy.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF, fundusze unijne (w przypadku przebudowy dróg).
Partnerzy	Policja, Straż Miejska
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zlokalizowanie obszarów dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego poza strefami śródmiejskimi i miejskimi, także na obszarach pozamiejskich , takich jak np.: okolice placówek edukacyjnych, obrzeża parków, pasaże handlowo-usługowe, okolice targowisk, uliczki wewnątrz osiedli mieszkaniowych, a następnie zastosowanie tam środków kameralizacji (uspokojenia) ruchu drogowego.																																															
	W zakres wspomnianych środków wchodzą:																																															
	• wprowadzanie stref zamieszkania; • wprowadzanie stref Tempo 30; • budowa woonerfów; • budowa wyniesionych tarcz skrzyżowań; • przebudowa skrzyżowań na ronda ; • stosowanie szykan drogowych; • stosowanie progów zwalniających; • montaż sygnalizacji wzbudzonej.																																															
	Zaleca się też zwiększenie liczby przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych pozwalających na lepsze skomunikowanie celów podróży. Poszczególne metody uspokajania ruchu należy stosować w następujących strefach funkcjonalnych (bazując na delimitacji ZNOF ze względu na zabudowę, wskazaną w Diagnostyce):																																															
	<table><tr><th>Metoda/strefa</th><th>Strefa śródmiej-ska</th><th>Strefa miejska intensywna</th><th>Strefa miejska</th><th>Strefa specjalna</th><th>Strefa małomiej-ska</th><th>Strefa podmiejska</th><th>Strefa wiejska</th></tr><tr><td>Zwężanie ulic</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr><tr><td>Woonerfy, deptaki</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Strefy Tempo 30, strefy zamieszkania itp.</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr><tr><td>Ulice z czasowym zakazem ruchu lub zakazem ruchu wybranych grup pojazdów</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania itp.</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td></td><td></td><td></td><td>✓</td></tr></table>	Metoda/strefa	Strefa śródmiej-ska	Strefa miejska intensywna	Strefa miejska	Strefa specjalna	Strefa małomiej-ska	Strefa podmiejska	Strefa wiejska	Zwężanie ulic	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Woonerfy, deptaki	✓	✓	✓					Strefy Tempo 30, strefy zamieszkania itp.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Ulice z czasowym zakazem ruchu lub zakazem ruchu wybranych grup pojazdów	✓	✓	✓					Progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania itp.	✓	✓	✓			
Metoda/strefa	Strefa śródmiej-ska	Strefa miejska intensywna	Strefa miejska	Strefa specjalna	Strefa małomiej-ska	Strefa podmiejska	Strefa wiejska																																									
Zwężanie ulic	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓																																									
Woonerfy, deptaki	✓	✓	✓																																													
Strefy Tempo 30, strefy zamieszkania itp.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓																																									
Ulice z czasowym zakazem ruchu lub zakazem ruchu wybranych grup pojazdów	✓	✓	✓																																													
Progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania itp.	✓	✓	✓				✓																																									
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg																																															
Horyzont czasowy	2030																																															

Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF, fundusze unijne (w przypadku przebudowy dróg)
Partnerzy	Policja, Straż Miejska
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zarządzanie ograniczeniami tonażowymi dla pojazdów ciężkich (powyżej 3,5 t) w skali całego Obszaru we współpracy z zarządcami dróg wyższego szczebla – wojewódzkimi i krajowymi. W zakres działania wchodzi także kierowanie pojazdów ciężarowych na wyznaczone wcześniej drogi rozprowadzające, pomijające w maksymalnym stopniu tereny zabudowy mieszkaniowej (także kosztem wydłużenia trasy dostaw). W przypadku uruchomienia obwodnic i nowych odcinków dróg – działanie zakłada rewizję ograniczeń tonażowych na drogach istniejących. W razie potrzeby powinny być prowadzone konsultacje z nadawcami i odbiorcami ładunków w zakresie wytyczenia optymalnych dróg ich dowozu, Kluczowa dla efektywnej realizacji działania jest skuteczna kontrola respektowania ograniczeń tonażowych przez kierowców.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Podmioty prywatne – nadawcy i odbiorcy ładunków
Działania poprzedzające	7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)

Opis sposobu realizacji	Działanie dotyczy stref śródmiejskich i miejskich w ZNOF (zgodnie z delimitacją terenu ZNOF ze względu na rodzaj zabudowy, zaproponowaną w Diagnostyce). Jego realizacja zakłada wytyczenie stanowisk postojowych przeznaczonych wyłącznie dla samochodów dostawczych (znak B-35 zakaz postoju, adnotacja „nie dotyczy zaopatrzenia do 15 minut”) w porozumieniu z właścicielami przyległych punktów handlowych i usługowych. Jedno miejsce postojowe powinno przypadać na 4-5 punktów wymagających zaopatrzenia w celu zapewnienia odpowiedniej rotacji. Powodzenie realizacji zadania będzie uzależnione m.in. od skutecznej kontroli w zakresie prawidłowego korzystania ze specjalnych miejsc postojowych, czego efektem będzie przeciwdziałanie zjawisku postoju samochodów osobowych na tych miejscach.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Podmioty prywatne – nadawcy i odbiorcy ładunków
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	-

Działanie 6.9. Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada ograniczenie ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w strefach śródmiejskich oraz na odcinkach dróg zagrożonych wyczerpaniem przepustowości – w szczególności na Trasie Północnej w Zielonej Górze po niedawnym oddaniu do ruchu Południowej Obwodnicy miasta. Przykład z Gliwic: Zakaz obowiązuje na terenie Gliwic w godzinach szczytu porannego od 6:00 do 10:00, popołudniowego od 14:00 do 18:00 oraz godzin nocnych 00:00 - 04:00. Zezwolenia upoważniające do niestosowania się do znaków drogowych B-5 - „Zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton”, wydawane są tylko i wyłącznie dla podmiotów posiadających miejsce docelowe w Gliwicach, w strefie ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF
Partnerzy	Podmioty prywatne – nadawcy i odbiorcy ładunków
Działania poprzedzające	6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych
Działania uzupełniające	7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działanie 6.10. Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada, że w przypadku kontynuacji programu modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej skutkującej rozbudową portów żeglugi śródlądowej w Cigacicach i Nowej Soli, zostanie zrealizowana rozbudowa lokalnych układów drogowych zakładająca maksymalną możliwą separację ruchu ciężarowego i osobowego. W zakres działania wchodzi także zapewnienie dróg dowozu i odwozu ładunków pomijających w największym możliwym stopniu tereny zabudowy mieszkaniowej. W szczególności, rekomenduje się: • pełne przekierowanie ruchu ciężarowego z i do planowanego portu multimodalnego w Nowej Soli na układ obwodnicowy (DW315), • w przypadku rozbudowy portu w Cigacicach – utworzenie ciągu drogowego pozwalającego na obejście terenu zabudowy mieszkaniowej od strony zachodniej, z włączeniem możliwości zjazdu do zakładów Rockwool.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg
Horyzont czasowy	Zależnie od rozwoju portów żeglugi śródlądowej (prognoszowany okres realizacji: 2028-2030)
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne Gmin ZNOF, środki unijne
Partnerzy	Operatorzy portów, podmioty prywatne - nadawcy i odbiorcy ładunków
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

Działanie 6.11. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada budowę parkingów buforowych typu Park&Go na obrzeżach stref ograniczonego ruchu pojazdów oraz Stref Płatnego Parkowania. Funkcjonowanie takich parkingów powinno być ściśle skoordynowane ze środkami ograniczania ruchu samochodowego oraz zmniejszeniem liczby miejsc postojowych w strefach śródmiejskich. Dobrze ulokowany parking buforowy powinien pozwalać na pozostawienie samochodu i wygodne dojście w ciągu 5-10 minut do punktów handlowych i usługowych zlokalizowanych w strefach miejskich i śródmiejskich. Postuluje się budowę parkingów buforowych w następujących lokalizacjach: • Zielona Góra – teren pomiędzy ul. Przy Gazowni a Zamkową (parking wielopoziomowy), przy skrzyżowaniu ul. Ludwika Waryńskiego i Zyty (parking wielopoziomowy); • Sulechów – rejon Al. Wielkopolskiej/Młyńskiej lub rejon ul. Tkackiej; • Nowa Sól – rejon ul. Żwirki i Wigury/Krzywej (wykorzystanie istniejącego, nieformalnego parkingu), zwiększenie wykorzystania parkingu buforowego przy Al. Wolności poprzez ograniczanie ruchu samochodowego i liczby miejsc parkingowych w centralnej części miasta; • inne lokalizacje wskazane przez gminy ZNOF. Parkingi buforowe powinny zapewniać możliwość darmowego postoju lub postoju płatnego przy stawkach jednostkowych niższych niż obowiązujące w SPP. Dodatkową funkcjonalnością powinny być systemy informacji wizualnej (tablice drogowe) rozmieszczone przy głównych drogach wlotowych, informujące o zajętości parkingów buforowych.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST, środki unijne, partnerstwo publiczno-prywatne
Partnerzy	Zarządcy dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, zarządcy działek w lokalizacjach parkingów buforowych
Działania poprzedzające	6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napętnienia oraz konsultacje społeczne 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działania uzupełniające	6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych
--------------------------------	---

Działanie 6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada zapewnienie ogólnodostępnego punktu ładowania dużej mocy (minimum 600 kW) dla samochodów dostawczych i ciężarowych na terenie ZNOF zgodnie z treścią znowelizowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR). W zakres działania wchodzi budowa przyłącza do sieci energetycznej oraz infrastruktury towarzyszącej (stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych, miejsce odpoczynku dla oczekujących klientów).
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG lub inna gmina ZNOF w zależności od lokalizacji punktu ładowania
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST, partnerstwo publiczno-prywatne, środki unijne
Partnerzy	Operatorzy systemów ładowania, operatorzy sieci dystrybucyjnych (OSD), zarządcy dróg i działek w obrębie lokalizacji punktu ładowania
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	7.8. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych

2.7. ZARZĄDZANIE I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy

Opis sposobu realizacji	Działanie ma na celu podjęcie kroków organizacyjnych lub kontynuację starań mających na celu zaprojektowanie i budowę obwodnic miejscowości oraz lokalnych obwodnic pozwalających na wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowy mieszkaniowej. Działanie zakłada podjęcie współpracy z samorządem wojewódzkim oraz GDDKiA na rzecz zapewnienia finansowania i realizacji kluczowych inwestycji drogowych. Zaleca się nadanie szczególnego priorytetu następującym inwestycjom: ujętych w Regionalnym Planie Rozwoju Transportu dla Województwa Lubuskiego do roku 2030: • obwodnica Droszkowa; • III etap obwodnicy Nowej Soli w ciągu DW315; o znaczeniu aglomeracyjnym, ujętych w Strategii Rozwoju Komunikacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry: • obwodnica sołectwa Przylep (Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – Odcinek I) – kontynuacja Trasy Aglomeracyjnej, pozwalająca na ominięcie dzielnicy Przylep; • obwodnica Łężycy (Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – Odcinek II) – nowy odcinek od DW280 w Przylepie do odcinka z mostem w Pomorsku; • most w Pomorsku (Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – Odcinek III) – zastąpienie przeprawy promowej przez most, dodatkowo wyprowadzenie ruchu poza Pomorsko; • połączenie Pomorsko – Sulechów (Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – Odcinek IV) – połączenie od inwestycji most w Pomorsku do trasy S3 w okolicach Sulechowa, częściowo po trasie DW278, inwestycja obejmie też obwodnicę Pomorska oraz włączenie do S3 na węźle Sulechów Południe; dodatkowo planuje się stworzenie alternatywnego połączenia z S3 poprzez budowę węzła „Sulechów Północ” łączącego się również z północną obwodnicą Sulechowa; • budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu DW282 – Etap II – inwestycja zakończona, zastąpiła przeprawę promową w Miłsku, do zrealizowania pozostała budowa obwodnicy Droszkowa; • Południowa Obwodnica Zielonej Góry Etap II – inwestycja połączy Etap I Południowej Obwodnicy Zielonej Góry z węzłem Niedoradz, pozwoli na bezpośrednią podróż w kierunku południowo-wschodnim, do S3; • północna obwodnica Sulechowa – inwestycja pozwoli na wyprowadzenie części ruchu tranzytowego z Sulechowa, w przypadku powstania węzła na S3 na północ od miasta, będzie ona obejmować odcinek od DK32 do tegoż węzła, jednocześnie łącząc się z Zachodnią Obwodnicą Zielonej Góry; w przeciwnym wypadku będzie się ona kończyć na drodze równoległej do S3, znajdującej się po jej wschodniej stronie;
-------------------------	---

	- Trasa Aglomeracyjna Etap II – odcinek od ul. Zjednoczenia do Trasy Północnej; - ul. Pileckiego – Etap II – stworzenie nowego odcinka drogowego pomiędzy Rondem ks. Prałata Konrada Hermanna a ul. Kożuchowską, droga będzie stanowić alternatywę względem Trasy Północnej w kierunku dojazdu do drogi ekspresowej S3; - ul. Pileckiego – Etap III – odcinek od ul. Kożuchowskiej do Ronda Ześląńców Sybiru, jego zadaniem będzie odciążenie okolicznych dróg osiedlowych od ruchu pomiędzy ul. Botaniczną a DW282 oraz S3; - łącznik Zacisze – Chemiczna – budowa nowego odcinka pozwoli na częściowe odciążenie ul. Zjednoczenia w ruchu wewnętrznym; - przebudowa Rond Rady Europy oraz Stefana Batorego – przebudowa rond na skrzyżowania dwupoziomowe z uwzględnieniem uprzywilejowania dla transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego (w tym buspasów) na dolnym poziomie skrzyżowań; - obwodnica Bogaczowa w ciągu DW288. o znaczeniu lokalnym, ujętym w Strategii Rozwoju Komunikacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry (inwestycje obejmujące: połączenia pomiędzy sołectwami w Nowym Mieście w Zielonej Górze, połączenia osiedlowe i międzyosiedlowe w Zielonej Górze i innych miastach ZNOF, połączenia obsługujące zabudowę o charakterze mieszkaniowym, usługowym lub przemysłowym z drogami klasy Z i wyższymi, brakujące łączniki drogowe w istniejącym układzie komunikacyjnym, przebudowę, rozbudowę i zmianę organizacji ruchu istniejących ciągów drogowych i obiektów mostowych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz efektywności systemu transportowego – nie wykluczając innych zadań, nie wymienionych enumeratywnie): - połączenie Pileckiego – Karowa – odcinek ograniczy konieczność poruszania się siecią dróg w centrum Zielonej Góry poprzez stworzenie połączenia dla Os. Pomorskiego, Śląskiego oraz Raculki z DW282; - łącznik Sulechowska – Trasa Północna – odcinek pozwoli na odciążenie wlotu ul. Sulechowskiej na rondzie Rady Europy, poprzez umożliwienie wyboru alternatywnej drogi w kierunku Trasy Północnej; - rozbudowa ul. Rzeźniczaka – celem ten inwestycji jest poprawa płynności ruchu oraz bezpieczeństwa tego odcinka; - skomunikowanie terenów po dawnym Zastalu – nowy odcinek drogowy stanowiący przedłużenie ul. Towarowej do skrzyżowania ul. Stefana Batorego z ul. Mariana Langiewicza, pozwoli na przeniesienie części natężenia ruchu drogowego z Trasy Północnej; - połączenie ul. Botanicznej do ul. Strzeleckiej – stworzenie tego odcinka drogi lokalnej pozwoli na skrócenie trasy w kierunku DW282 oraz S3; - łącznik ul. Stanisława Wyspiańskiego z Szosą Kisielińską – budowa tego odcinka pozwoli na komunikację pomiędzy obszarami otaczającymi te ulice, bez konieczności przejazdu przez centralną część Zielonej Góry; - łącznik Łężyca – Krępa – budowa tego odcinka pozwoli na bezpośrednią podróż między osiedlami Łężyca i Krępa, skracając znacznie czas podróży i odciążając Trasę Północną;
--	--

	- Osiedle Leśny Dwór – budowa ulic dojazdowych od Trasy Aglomeracyjnej i ul. Świerkowej do nowego Osiedla Leśny Dwór; - zmiana organizacji ruchu na ul. Westerplatte i Wojska Polskiego – wydzielenie buspasów od ul. Ułańskiej do Reja, zamknięcie skrętów w lewo w ul. Ułańską i ul. Doktora Pięknego oraz przebudowa skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Mikołaja Reja w celu umożliwienia wszelkich relacji skrętnych; pozostałym: - obwodnica Nowogrodu Bobrzańskiego w ciągu DK27. Budowa obwodnic miejscowości oraz kwartałów zabudowy musi wiązać się z uspokojeniem lub ograniczeniem ruchu drogowego w obszarach, które ww. obwodnice omijają (Obszar Strategiczny 6.: Uspokajanie i wyłączanie ruchu w centrach miast).
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg: ZDP, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST, środki krajowe (m.in. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg), środki unijne
Partnerzy	UMWL
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	
Opis sposobu realizacji	Wraz z realizacją części lub całości inwestycji drogowych wymienionych w działaniu 7.1., istotnej zmianie ulegnie dystrybucja ruchu drogowego na terenie ZNOF. Wiąże się to z koniecznością weryfikacji istniejącej hierarchii sieci drogowej. W ramach tego działania należy zatem dążyć do określenia następującej hierarchizacji dróg na terenie ZNOF: drogi rozprowadzające (klasa G, GP) – drogi krajowe i wojewódzkie oraz obwodnice miast i kwartałów zabudowy, pozwalające na osiągnięcie prędkości 50-90 km/h, wyposażone w skrzyżowania bezkolizyjne lub skrzyżowania sprzyjające płynności i bezpieczeństwu ruchu, np. ronda turbinowe; drogi dojazdowe – łączące drogi rozprowadzające z kwartałami zabudowy, pozwalające na osiągnięcie prędkości 30-50 km/h w zależności od lokalnych warunków; drogi „wewnętrzne” – znajdujące się wewnątrz ścisłych kwartałów zabudowy (osiedli mieszkaniowych, stref koncentracji handlu i usług), z przewagą ruchu uspokojonego (strefy zamieszkania, strefy Tempo 30, woonerfy, przebudowa skrzyżowań na ronda, inne infrastrukturalne środki uspokajania ruchu) oraz ograniczeniami dla ruchu pojazdów. Hierarchizacja posłuży do wytypowania stref zabudowy i odcinków dróg, na których należy zastosować środki uspokojenia ruchu opisane w ramach Działań 6.5 oraz 6.6.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST
Partnerzy	Zarządcy dróg powiatowych, ZDW, GDDKiA
Działania poprzedzające	7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy
Działania uzupełniające	6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych

Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada lokalizację szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej w oparciu o statystyki Policji (powtarzające się zdarzenia drogowe) oraz konsultacje społeczne (miejscu uznawane przez mieszkańców za szczególnie niebezpieczne). Dla wskazanych lokalizacji działanie przewiduje przeprowadzenie audytu BRD w celu zidentyfikowania możliwych rozwiązań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Równolegle konieczne jest przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych po kątem oświetlenia oraz prawidłowości i widoczności oznakowania. Podczas audytu należy zwrócić szczególną uwagę na lokalizacje wskazywane przez mieszkańców podczas konsultacji społecznych: • przejście dla pieszych w Wilkanowie w ciągu DW282 w pobliżu ogródków działkowych – zgłoszono niedostateczne oświetlenie i oznakowanie; • przejście dla pieszych w Otyniu zlokalizowane naprzeciwko Gminnego Centrum Kultury – zgłoszono niewystarczające oświetlenie; • Płoty – przejście dla pieszych w ciągu DW280 przy Zespole Edukacyjnym – brak ograniczenia prędkości dla pojazdów, niewystarczające oświetlenie; • Kalsk – przejścia dla pieszych zlokalizowane w obrębie czterowłotowego skrzyżowania przy kościele – brak ograniczenia prędkości dla pojazdów, niewystarczające doświetlenie. Odniesienie do diagnozy: Dobra praktyka 22. Audyty BRD, natężenia ruchu oraz potencjalnego oddziaływania na sieć drogową powinny być także prowadzone przez inwestorów w ramach prac przygotowawczych dotyczących realizacji nowych inwestycji budowlanych będących znaczącymi generatorami ruchu.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST i zarządców dróg
Partnerzy	Policja, Straż Miejska, mieszkańcy
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów

	6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego
	7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej

Działanie 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej

Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada, dla lokalizacji zidentyfikowanych na podstawie Działania 7.3, zastosowanie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego adekwatnych dla danej lokalizacji, takich jak: • zabudowywanie elementów infrastruktury wymuszające ograniczenie prędkości w miejscach niebezpiecznych na tzw. „prostych odcinkach dróg” – szyny, sygnalizacja wzbudzana wymuszająca zmniejszenie prędkości, automatyczna oraz doraźna kontrola prędkości; • korektę geometrii i organizacji ruchu dla niebezpiecznych skrzyżowań ; • dla niebezpiecznych przejść dla pieszych – osygnalizowanie, sygnalizatory świetlne połączone z radarami, azyle i antyzatoki, wyniesiona nawierzchnia wymuszająca spowolnienie ruchu pojazdów.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	2028
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST i zarządców dróg
Partnerzy	Policja, Straż Miejska
Działania poprzedzające	7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej
Działania uzupełniające	5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego

Działanie 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada dalszy rozwój obszarowy i funkcjonalny systemu ITS wdrażanego na terenie Zielonej Góry oraz stosowanie w pozostałych ośrodkach miejskich analogicznych rozwiązań o mniejszej skali, takich jak: • sygnalizacja świetlna zapewniająca priorytet dla transportu zbiorowego, pieszych i rowerów oraz wyposażona w sterowanie skrzyżowaniami w sposób akomodacyjny; • koordynację programów sygnalizacji świetlnej dla sąsiadujących ze sobą skrzyżowań; • interaktywne tablice informacyjne informujące o utrudnieniach w ruchu i zajętości parkingów zorganizowanych (w tym parkingów ujętych w zadaniu 6.11.). System ITS powinien wykorzystywać adaptacyjne, obszarowe algorytmy sterowania ruchem z automatyczną optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów w czasie rzeczywistym, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), z realizacją priorytetu centralnego.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, pozostałe UM
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, środki unijne (FENiKS)
Partnerzy	Zarządcy dróg
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu

Działanie 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada optymalizację programów sygnalizacji świetlnej pozwalającej na ograniczenie straty czasu pieszych i rowerzystów oczekujących na sygnał zielony . W jego zakres wchodzi także wprowadzenie akomodacyjnych programów sygnalizacji świetlnej uwzględniających natężenie ruchu pieszego i rowerowego w oparciu o system detektorów. Dla ciągów drogowych charakteryzujących się dużym ruchem pojazdów transportu zbiorowego, działanie zakłada: • częściową lub bezwzględną priorytetyzację pojazdów publicznego transportu zbiorowego w ramach programów sygnalizacji świetlnej; • wytyczanie pasów do skrętu lub służ autobusowych wyłącznie dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego; • wytyczanie buspasów na odcinkach o wysokim natężeniu ruchu autobusowego.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF, zarządcy dróg powiatowych, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST i zarządców dróg
Partnerzy	Operatorzy PTZ ZNOF
Działania poprzedzające	7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego
Działania uzupełniające	5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego

Działanie 7.7. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu

Opis sposobu realizacji	W ramach tego Działania przeprowadzone zostaną kompleksowe badania mające na celu pomiar emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz analizę wyników pod kątem ewentualnych planów wdrażania Stref Czystego Transportu. Badania te należy przeprowadzić na terenie Miasta Zielona Góra oraz na obszarze Sulechowa i Nowej Soli, o ile zarejestruje się tam przekroczenie ustawowych norm emisji zanieczyszczeń powietrza. Odniesienie do diagnozy: Dobra praktyka 30. Art. 39 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych mówi, że w gminach, których liczba mieszkańców przekracza 100 tys. mieszkańców (w ZNOF kryterium to spełnia Zielona Góra), możliwe jest wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT). W przestrzeniach tego typu ogranicza się wjazdy pojazdów innych niż te wymienione w ustawie, tj. napędzane energią elektryczną, wodorem lub gazem ziemnym. W okresie pierwszych 3 lat od wprowadzenia strefy możliwe jest rozszerzenie listy wyłączeń, przez co do poruszania się w SCT mogą być uprawnione pojazdy o napędzie konwencjonalnym, jednak spełniające określone normy emisyjności – np. normy emisji spalin EURO 5 i 6 (pojazdy produkowane od 2011 roku). Stosowanie wyłączeń jest możliwe jedynie pod warunkiem uiszczenia opłaty przez kierowców takich pojazdów za wjazd do strefy.
Odpowiedzialność za realizację	UM ZG, UM NS, UM S
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST
Partnerzy	Zarządcy dróg
Działania poprzedzające	7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu
Działania uzupełniające	6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów

Działanie 7.8. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	
Opis sposobu realizacji	Działanie obejmuje analizę aktualnego i prognozowanego zapotrzebowania (liczby i przepustowości) na stacje ładowania osobowych pojazdów elektrycznych oraz projektów lokalizacji takich usług. Konieczna jest konsultacja z podmiotami prywatnymi planującymi budowę tego typu obiektów w celu wyznaczenia ich optymalnej lokalizacji oraz zapewnienia dostępności miejsc postojowych w ich bezpośrednim otoczeniu. W przypadku niedostatecznego pokrycia obszaru ZNOF punktami ładowania samochodów elektrycznych, działanie obejmuje zainicjowanie aktywności mającej na celu zwiększenie liczby punktów ładowania (w tym realizowanych w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego i tworzenia tzw. hubów mobilności). Na obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego punkty ładowania powinny być wyposażone w instalacje umożliwiające ładowanie mniejszych pojazdów elektrycznych: rowerów, UTO oraz wózków dla osób o ograniczonej mobilności. Lokalizację planowanych punktów ładowania samochodów elektrycznych na terenie Zielonej Góry określa Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Zielonej Góry opracowana w 2020 roku. W pozostałej części ZNOF, preferowane lokalizacje stacji ładowania samochodów elektrycznych to przede wszystkim te w bezpośrednim sąsiedztwie centrów miast oraz wszystkich większych punktów przesiadkowych, budynki użyteczności publicznej (m.in. siedziby urzędów administracji samorządowej i państwowej), galerie i centra handlowe, obiekty sportowe (w tym kluby fitness, baseny, siłownie itp.).
Odpowiedzialność za realizację	Gminy ZNOF
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne JST, środki unijne, środki prywatne, partnerstwo publiczno-prywatne
Partnerzy	Operatorzy stacji ładowania, operatorzy sieci dystrybucyjnych (OSD)
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych

3. WDRAŻANIE PLANU

3.1. HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ

Poniższa tabela prezentuje dane na temat harmonogramu realizacji działań przedstawionych w poprzednim rozdziale.

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności									
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP								
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej								
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego								
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej								
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów								
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych								
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych								
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime								
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego								
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności								
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie								
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych								
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych								
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej								
Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru									
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego								
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF								
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych								
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej								
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych								
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych								
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych								
Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF									
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF								
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT								
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe								
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej								
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF								
System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny									
4.1.	Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania								
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie								
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie								
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF								
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF								
4.6.	Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli								
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych								
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych								
Rozwój mobilności pieszej i rowerowej									
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych								
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych								
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.								
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej								
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej								
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym								
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych								
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej								
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
5.10.	Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny								
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania								
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową								
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej								
Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast									
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napelnienia oraz konsultacje społeczne								
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania								
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych								
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach								
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów								
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego								
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych								
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)								
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych								
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej								
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości								
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych								
Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego									
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy								
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu								
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej								
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej								
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego								
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego								

Nr działania	Działanie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu								
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych								

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP) został przyjęty jako dokument strategiczny określający kierunki rozwoju systemu transportowego na obszarze objętym współpracą samorządów.

W toku realizacji Planu oraz w związku z pojawieniem się nowych uwarunkowań niezbędnych do ubiegania się o środki zewnętrzne dla realizacji przedmiotowego Planu zasadne stało się doprecyzowanie i uzupełnienie działania 4.7, ujętego w załączniku nr 2 – Plan działań. Proponowana aktualizacja ma na celu:

- zwiększenie jednoznaczności zapisów działania 4.7,
- lepsze dostosowanie zakresu działania do aktualnych potrzeb obszaru funkcjonalnego, w tym w szczególności umożliwienia aplikowania o dofinansowanie w działaniu FENX.03.01 transport miejski,
- usprawnienie wdrażania Planu oraz jego spójność z innymi dokumentami strategicznymi.

Zmiana ma charakter techniczno-merytoryczny i nie powoduje zmiany celów strategicznych SUMP.

Podjęcie niniejszej uchwały jest niezbędne dla zapewnienia prawidłowej realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz dalszej współpracy samorządów Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.