

# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

Załącznik nr 1 – Wybór działań do realizacji



Dokument pt.

***Załącznik nr 1 – Wybór działań do realizacji***

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](http://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
- Bartosz Jarecki
- Bartłomiej Kasiuk
- Dawid Pesta
- Jakub Piecuch
- Robert Wojciechowski
- dr Maria Zych-Lewandowska

## **SPIS TREŚCI**

<b>1. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ.....</b>	<b>4</b>
1.1. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW .....	17
1.2. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW STRATEGICZNYCH .....	25
1.3. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO.....	37
1.4. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ .....	44
1.5. WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ .....	50
<b>2. SPIS TABEL .....</b>	<b>56</b>

## 1. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ

Analizując dostępność różnych środków, które mogą zostać przeznaczone na projekty związane ze zrównoważoną mobilnością, musimy pamiętać, że nie są one nieograniczone. Koncentrując się na wszystkim, nie skupiamy się na niczym. Dlatego każde zaproponowane zadanie zostało ocenione w skali od 0 do 3, biorąc pod uwagę koszt inwestycji, efektywność realizacji polityki zrównoważonej mobilności, wpływ na środowisko oraz priorytet i wykonalność każdego działania. Na tej podstawie wybrano działania, które powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności. W ramach SUMP zostało sformułowanych 7 celów operacyjnych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, które przedstawiono poniżej.



### 1. Zintegrowane planowanie mobilności dla całego Obszaru oraz promocja i edukacja dla mobilności aktywnej

Wspólne, zintegrowane planowanie mobilności jest niezbędne w celu prowadzenia pogłębionej kooperacji różnych jednostek samorządu terytorialnego, zakładającej zawieranie porozumień, koordynację realizacji postanowień dokumentów strategicznych i współfinansowanie różnych przedsięwzięć. Planowanie i wdrażanie zmian wymaga także udziału mieszkańców – ich zrozumienia oraz wiedzy. Można to osiągnąć poprzez procesy konsultacyjne, ale także działania w zakresie promocji, edukacji i budowania nawyków dotyczących aktywnej mobilności.



### 2. Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru

Jakość zagospodarowania otaczającej nas przestrzeni określa sposób, w który się przemieszczamy. Uwzględnienie zrównoważonej mobilności na każdym etapie tworzenia przestrzeni miejskiej i wiejskiej oraz współpraca międzygminna w zakresie planowania przestrzennego są konieczne – od etapu planowania strategicznego aż po standardy wykonawcze, tak aby jak najoptymalniej zaprojektować przestrzeń do życia i funkcjonowania przy zachowaniu ładu przestrzennego.



### 3. Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF

Rozwój transportu kolejowego powinien być jednym z priorytetów nowoczesnej polityki transportowej. Jako środek transportu o wysokiej efektywności energetycznej, w znacznej mierze zelektryfikowany i wykorzystujący wysokopojemne pojazdy, jest idealny dla obsługi aglomeracji. Aby jednak zwiększyć jego dostępność poprzez utworzenie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta, konieczne są inwestycje w infrastrukturę liniową i punktową oraz integracja z innymi środkami transportu publicznego. A to możliwe jest do osiągnięcia tylko poprzez współpracę samorządów ZNOF tak między sobą, jak i z podmiotami z branży kolejowej.



### 4. Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny

Wysokiej jakości, ekologiczny i efektywny transport publiczny (bazujący na kolei i transporcie autobusowym) o stabilnej i atrakcyjnej dla pasażera ofercie to kluczowy element zrównoważonej mobilności. Integracja taryfowa i rozkładowa, wygodna i nowoczesna infrastruktura, komfortowe pojazdy są gwarantami wzrostu liczby pasażerów i utrzymania zaufania dla komunikacji zbiorowej. Poruszanie się po ZNOF pociągiem lub autobusem powinno być proste i dostępne dla jak największej liczby mieszkańców, bez względu na ich wiek czy stan zdrowia.



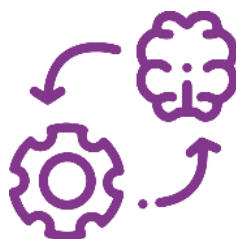
### 5. Rozwój mobilności pieszej i rowerowej

Mobilność rowerowa i piesza to ważny element zrównoważonej mobilności. Piesi, rowerzyści i użytkownicy UTO powinni stanowić podstawową grupę osób poruszających się w przestrzeni miejskiej. Wysokiej jakości infrastruktura – spójna, wygodna, dostępna, jest warunkiem zapewnienia im najwyższego bezpieczeństwa i jak najlepszych warunków podróżowania. Działania w tej sferze tworzą przyjazną przestrzeń, poprawia stan środowiska naturalnego, ogranicza negatywne skutki transportu i znacznie podnosi jakość życia mieszkańców.



## 6. Uspokojenie i wyłączenie ruchu z centrów miast

Idea zrównoważonej mobilności nie narzuca całkowitej eliminacji ruchu samochodów. Powinien on być jednak zorganizowany tak, aby ograniczyć jego negatywny wpływ na przestrzeń, w której żyjemy. Można to osiągnąć poprzez skuteczną politykę parkingową, czy uspokajanie ruchu w centrach miast. Ważnym elementem są także działania dotyczące logistyki miejskiej – bez zrównoważonych dostaw nie da się bowiem zapewnić bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu transportowego.



## 7. Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego

System transportowy, w którym bezpiecznie czują się najślabi jego uczestnicy, tacy jak np. dzieci, czy seniorzy, to środowisko bezpieczne dla każdego. Powinniśmy dążyć do zminimalizowania negatywnych skutków transportu – podróże nie powinny pogarszać warunków życia innych mieszkańców, ani umniejszać szans przyszłych pokoleń na wysoką jakość życia.

Tabela 1. Lista działań wypracowanych w ramach prac diagnostycznych oraz warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami wraz z przypisaniem do scenariuszy

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
<b>Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności</b>					
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	NIE	TAK	NIE	TAK
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	NIE	TAK	TAK	TAK
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	NIE	TAK	NIE	TAK
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	NIE	TAK	TAK	TAK
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	NIE	TAK	NIE	TAK
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	NIE	TAK	NIE	TAK
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	NIE	TAK	NIE	TAK
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	NIE	TAK	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	NIE	TAK	NIE	TAK
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	TAK	TAK	TAK	TAK
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	TAK	TAK	TAK	TAK
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	TAK	TAK	TAK	TAK
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	NIE	TAK	NIE	TAK
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	TAK	TAK	NIE	TAK
<b>Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</b>					
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie	NIE	TAK	NIE	TAK



Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	planowania przestrzennego				
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	NIE	TAK	NIE	TAK
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	NIE	TAK	NIE	TAK
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	NIE	NIE	TAK	TAK
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	NIE	NIE	TAK	TAK
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	NIE	TAK	NIE	TAK
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	TAK	TAK	TAK	TAK
<b>Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF</b>					
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	TAK	TAK	TAK	TAK
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	TAK	TAK	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	TAK	NIE	TAK	TAK
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	TAK	NIE	TAK	TAK
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	NIE	NIE	TAK	TAK
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	TAK	TAK	TAK	TAK
<b>System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</b>					
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	NIE	NIE	NIE	TAK
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją	NIE	NIE	NIE	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	zastosowania transportu na żądanie				
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	NIE	NIE	NIE	TAK
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	NIE	TAK	NIE	TAK
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	NIE	TAK	NIE	TAK
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	NIE	NIE	TAK	TAK
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	TAK	NIE	TAK	TAK
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców	NIE	NIE	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	kolejowych i autobusowych				
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	TAK	NIE	TAK	TAK
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze	NIE	NIE	TAK	TAK
<b>Rozwój mobilności pieszej i rowerowej</b>					
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	TAK	TAK	TAK	TAK
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych	TAK	NIE	TAK	TAK
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	TAK	TAK	TAK	TAK
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej,	TAK	NIE	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej				
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	TAK	NIE	TAK	TAK
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	NIE	NIE	TAK	TAK
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	NIE	TAK	TAK	TAK
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	TAK	TAK	NIE	TAK
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	NIE	NIE	TAK	TAK
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	NIE	TAK	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania	NIE	NIE	NIE	TAK
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	NIE	NIE	TAK	TAK
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej	NIE	TAK	NIE	TAK
<b>Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</b>					
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	NIE	TAK	TAK	TAK
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	NIE	TAK	NIE	TAK
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	TAK	TAK	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	TAK	TAK	TAK	TAK
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	TAK	TAK	TAK	TAK
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	NIE	TAK	TAK	TAK
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	TAK	TAK	TAK	TAK
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)	NIE	TAK	TAK	TAK
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	TAK	TAK	TAK	TAK
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	NIE	NIE	TAK	TAK
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego	NIE	NIE	TAK	TAK

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	parkowanie poza centra miejscowości				
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	TAK	NIE	TAK	TAK
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	NIE	TAK	TAK	TAK
<b>Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>					
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	TAK	NIE	TAK	TAK
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	TAK	TAK	TAK	TAK
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	NIE	TAK	TAK	TAK
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla	TAK	TAK	TAK	TAK



Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
	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	TAK	NIE	TAK	TAK
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	NIE	TAK	TAK	TAK
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu	NIE	TAK	NIE	TAK
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	TAK	TAK	TAK	TAK

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

### 1.1. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW

Ocena wykonalności i priorytetów poszczególnych działań dokonywana była przez uczestników II Etapu konsultacji społecznych. Przyporządkowywali oni zaproponowane działania na macierzy priorytetu i wykonalności, oceniając pilność i realność ich realizacji. Dla każdego działania określono **priorytet** (niski, średni, wysoki) oraz **wykonalność** (niska, średnia, wysoka).

Wyniki analizy tych zmiennych zostały ukazane za pomocą liczb od 1 (niski) do 3 (wysoki), co pozwoliło na przedstawienie ich w sposób ilościowy. Gdy priorytet lub wykonalność danego działania były oceniane przez więcej niż jedną grupę warsztatową, wynik końcowy został obliczony jako średnia arytmetyczna tych ocen.

Tabela 2. Ocena wykonalności i priorytetów

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
<b>Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności</b>			
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	3,00	2,90
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	2,90	2,50
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,90	2,50
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	2,80	2,60
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2,00	2,60
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	2,00	2,60
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	1,60	2,00
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,20	2,00
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	3,00	2,20
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	2,60	2,30
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	2,00	2,20

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,00	2,40
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	2,80	2,00
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	2,40	1,90
<b>Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</b>			
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	2,75	2,25
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	2,75	2,25
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	3,00	3,00
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	2,00	2,00
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	2,50	3,00
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	3,00	3,00
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	3,00	3,00
<b>Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF</b>			
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	3,00	3,00
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	3,00	2,50
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	2,75	2,50

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	3,00	3,00
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	3,00	3,00
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	2,75	2,00
<b>System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</b>			
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	2,60	2,50
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie	2,40	2,20
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	2,60	2,60
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	2,00	2,30
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	1,80	2,40
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	2,00	2,60
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	2,60	2,40
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych	2,80	2,20

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	2,60	1,80
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze	2,00	3,00
<b>Rozwój mobilności rowerowej i pieszej</b>			
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	2,30	2,50
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych	2,60	3,00
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	3,00	2,40
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej	2,60	2,60
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	2,00	2,20
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	2,00	2,20
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	1,40	1,20
5.8	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	2,00	1,80
5.9	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	2,20	1,60
5.10.	Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie	2,80	2,80

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
	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	2,80	2,40
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	2,40	2,60
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej	2,80	3,00
<b>Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</b>			
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	2,75	3,00
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	1,50	2,25
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	2,25	1,75
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	2,33	2,25
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	2,25	2,25
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	1,75	2,00
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	3,00	2,25
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)	2,50	3,00
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	2,50	2,50

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	2,00	1,25
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	3,00	2,00
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	1,75	1,75
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	0,75	1,00
<b>Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>			
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	1,75	1,00
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	2,25	2,50
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	2,75	3,00
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	3,00	2,75
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	1,25	1,25
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	1,50	1,25
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu	2,00	2,00

**Załącznik Nr 1 – Wybór działań do realizacji**

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
	oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu		
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	2,50	2,25

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



## 1.2. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW STRATEGICZNYCH

Tabela 3. Skala ocen efektywności

Nie wpływa na realizację celu lub mało skuteczne / najmniej skuteczne	Umiarkowanie skuteczne	Najbardziej skuteczne
1,00	2,00	3,00

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

Tabela 4. Ocena efektywności działań

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności					
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	1,00	1,00	1,00	1,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	1,00	1,00	1,00	1,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	3,00	2,00	3,00	2,67
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	2,00	1,00	3,00	2,00
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	1,00	1,00	1,00	1,00

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	1,00	1,00	2,00	1,33
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	1,00	1,00	2,00	1,33
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00	1,00	2,00	1,67
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00	2,00	3,00	2,33
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	1,00	1,00	2,00	1,33
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	3,00	2,00	1,00	2,00
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,00	2,00	1,00	1,67
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu	1,00	1,00	1,00	1,00

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	do kwestii mobilnościowych				
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	3,00	2,00	3,00	2,67
<b>Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</b>					
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	1,00	1,00	1,00	1,00
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	3,00	2,00	3,00	2,67
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	3,00	2,00	3,00	2,67
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	2,00	1,00	2,00	1,67
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych	2,00	2,00	1,00	1,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych				
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF</b>					
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	2,00	2,00	2,00	2,00
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	1,00	1,00	1,00	1,00
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	2,00	2,00	2,00	2,00
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	2,00	2,00	2,00	2,00
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	2,00	2,00	3,00	2,33
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</b>					
4.1.	Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych	3,00	2,00	3,00	2,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	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	3,00	2,00	3,00	2,67
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	3,00	2,00	3,00	2,67
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	1,00	1,00	2,00	1,33
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	1,00	2,00	2,00	1,67
4.6.	Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących	2,00	1,00	2,00	1,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	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	2,00	1,00	2,00	1,67
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych	2,00	1,00	3,00	2,00
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	1,00	1,00	3,00	1,67
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Rozwój mobilności rowerowej i pieszej</b>					
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	3,00	2,00	2,00	2,33
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury	3,00	3,00	2,00	2,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	pieszej, w tym przejść dla pieszych				
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00	3,00	2,00	2,33
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej	3,00	3,00	2,00	2,67
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	3,00	3,00	2,00	2,67
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	3,00	1,00	3,00	2,33
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	3,00	1,00	2,00	2,00
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	2,00	1,00	2,00	1,67
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej,	1,00	2,00	1,00	1,33

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	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	2,00	3,00	1,00	2,00
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania	3,00	3,00	1,00	2,33
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	2,00	2,00	1,00	1,67
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu	2,00	1,00	1,00	1,33



Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej				
<b>Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</b>					
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	2,00	3,00	1,00	2,00
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	3,00	3,00	1,00	2,33
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	1,00	3,00	1,00	1,67
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	1,00	3,00	1,00	1,67
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	2,00	3,00	1,00	2,00
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00	3,00	1,00	2,00
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	1,00	3,00	1,00	1,67
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach	1,00	3,00	1,00	1,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	miejskich (np. „koperty 15 minut”)				
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	1,00	3,00	1,00	1,67
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	2,00	3,00	1,00	2,00
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	2,00	2,00	1,00	1,67
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	1,00	1,00	1,00	1,00
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	2,00	1,00	1,00	1,33
<b>Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>					
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	1,00	3,00	1,00	1,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	1,00	3,00	1,00	1,67
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00	3,00	1,00	1,67
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00	3,00	1,00	1,67
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	3,00	2,00	3,00	2,67
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	2,00	2,00	3,00	2,33
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz	2,00	2,00	1,00	1,67

Załącznik Nr 1 – Wybór działań do realizacji

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu				
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	1,00	1,00	1,00	1,00

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

### 1.3. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO

Tabela 5. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

Brak wpływu lub potencjalnie negatywny	Umiarkowanie pozytywny	Najbardziej pozytywny
1,00	2,00	3,00

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

Wyjaśnienie skali ocen wpływu poszczególnych działań na środowisko:

- **Brak wpływu lub potencjalnie negatywny (1)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne;
- **Umiarkowanie pozytywny (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska naturalnego lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko naturalne;
- **Najbardziej pozytywny (3)** – pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływania.

Tabela 6. Ocena wpływu działań na środowisko

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
<b>Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności</b>		
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	1,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	1,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	2,00
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	1,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	1,00
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	1,00
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	1,00
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	2,00
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,00
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	1,00
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	2,00
<b>Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</b>		
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	2,00
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	1,00
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	2,00
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	3,00
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	2,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	2,00
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	1,00
<b>Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF</b>		
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	3,00
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	1,00
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	3,00
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	3,00
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	2,00
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	1,00
<b>System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</b>		
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	3,00
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie	3,00
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	3,00
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	1,00
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	1,00
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	2,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	3,00
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych	2,00
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	3,00
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze	1,00
<b>Rozwój mobilności rowerowej i pieszej</b>		
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	3,00
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych	3,00
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej	3,00
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	3,00
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	3,00
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	3,00
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	2,00



Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	3,00
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	2,00
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania	2,00
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	2,00
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej	2,00
<b>Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</b>		
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	2,00
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	3,00
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	2,00
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	1,00
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	2,00
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	2,00
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)	1,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	1,00
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	2,00
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	2,00
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	3,00
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	2,00
<b>Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>		
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	2,00
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	2,00
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	2,00
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	2,00
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu	3,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	3,00

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

## 1.4. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Dla dokonania oceny kosztów poszczególnych działań, zostały one podzielone na trzy kategorie ze względu na zmieniające się uwarunkowania technologiczne i społeczno-gospodarcze. Działania o niskim koszcie wymagają finansowania do 500 tysięcy złotych. Natomiast dla działań o wysokim koszcie, nakłady inwestycyjne muszą wynosić co najmniej 20 milionów złotych.

Tabela 7. Skala ocen efektywności kosztowej

Wysoki koszt	Średni koszt	Niski koszt
1,00	2,00	3,00

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

Tabela 8. Ocena efektywności kosztowej

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
Zintegrowane planowanie mobilności w ZNOF oraz promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności		
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	3,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	3,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	3,00
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	3,00
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	3,00
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	2,00
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	2,00
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	3,00
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	3,00
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	3,00
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	2,00
<b>Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</b>		
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	3,00
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	3,00
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	2,00
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	1,00
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	2,00
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	3,00
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	2,00
<b>Kolej kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w ZNOF</b>		
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	3,00

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	3,00
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	3,00
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	3,00
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	1,00
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	3,00
<b>System transportu publicznego – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</b>		
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	1,00
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie	1,00
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	1,00
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	3,00
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	3,00
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	3,00
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	1,00
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych	2,00

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	2,00
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze	3,00
<b>Rozwój mobilności rowerowej i pieszej</b>		
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	1,00
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych	2,00
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej	1,00
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	2,00
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	2,00
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	2,00
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	2,00
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	3,00
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	3,00

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania	2,00
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	3,00
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej	3,00
<b>Uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</b>		
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	3,00
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	3,00
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	2,00
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	3,00
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	2,00
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	3,00
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)	3,00
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	3,00
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	2,00



Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	1,00
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	2,00
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	2,00
<b>Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>		
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	2,00
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	3,00
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	3,00
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	2,00
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	2,00
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	3,00
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu	2,00
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	2,00

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

## 1.5. WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ

W poniższej tabeli przedstawiono zadania, które uzyskały najbardziej efektywną relację kosztu, wpływu oraz efektu środowiskowego, po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej. Poszczególne aspekty otrzymały następujące wagi:

- **Priorytet** wg mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2;
- **Wykonalność** wg mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2;
- **Koszt** – waga 0,2;
- **Średnia efektywność** – waga 0,2;
- **Wpływ na środowisko** – waga 0,2.

Zadania oznaczone kolorem czerwonym zostały odrzucone ze względu na niską ocenę priorytetu i wykonalności, a także niski wynik analizy wielokryterialnej. Z kolei zadania oznaczone kolorem czarnym zostały wybrane do dalszej realizacji i opisane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz w Załączniku nr 2 - Plan działania.

Tabela 9. Wyniki analizy wielokryterialnej

Nr działania	Działanie	Wynik
3.1.	Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF	2,80
3.4.	SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe	2,80
5.2.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych	2,65
3.3.	SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych	2,65
6.1.	Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne	2,55
2.3.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych	2,53
2.6.	Prototypowanie zmian wprowadzanych w systemie transportowym oraz w przestrzeniach publicznych	2,53
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	2,52

Nr działania	Działanie	Wynik
1.4.	Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej	2,48
5.13.	Podejmowanie i lobbowanie na rzecz współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej	2,43
6.2.	Rozszerzenie stref płatnego parkowania	2,42
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,41
6.7.	Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych	2,38
4.3.	Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie	2,37
5.4.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej	2,37
5.5.	Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej	2,37
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	2,35
5.3.	Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,35
5.12.	Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową	2,33
1.9.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,31
5.6.	Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym	2,31
5.11.	Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania	2,31

Nr działania	Działanie	Wynik
7.2.	Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu	2,28
7.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	2,28
3.5.	Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej	2,27
4.2.	Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie	2,25
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	2,25
1.11.	Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	2,24
2.5.	Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych	2,23
5.1.	Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych	2,23
5.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”	2,23
6.8.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)	2,23
1.12.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,21
4.9.	Budowa nowej oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych	2,21
2.1.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego	2,20

Nr działania	Działanie	Wynik
4.8.	Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych	2,20
1.14.	Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej	2,19
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	2,18
7.8.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych	2,15
4.7.	Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych	2,13
2.4.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej	2,13
6.9.	Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	2,13
7.7.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu	2,13
3.2.	Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT	2,10
6.5.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów	2,10
7.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	2,08
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	2,08
6.4.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach	2,05
7.6.	„Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego	2,02

Nr działania	Działanie	Wynik
2.2.	Wspólne opracowanie bilansu w gminach ZNOF	2,00
2.7.	Cyfryzacja i integracja danych planistycznych	2,00
4.10.	Opracowanie analizy opłacalności budowy systemu tramwajowego w Zielonej Górze*	2,00
1.6.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	1,99
1.8.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	1,97
4.5.	Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF	1,97
1.13.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych	1,96
3.6.	Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF	1,95
6.6.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	1,95
6.3.	Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych	1,93
6.11.	Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości	1,93
4.4.	Utworzenie standardów przystankowych ZNOF	1,93
1.5.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	1,92
5.7.	Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych	1,92
6.12.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych	1,90
5.8.	Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej	1,89

Nr działania	Działanie	Wynik
6.10.	Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej	1,85
1.10.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności	1,85
7.5.	Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego	1,83
7.1.	Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy	1,68
1.7.	Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych	1,59
6.13.	Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu	1,42

\* w trakcie prac nad dokumentem zadanie zostało odrzucone, ze względu na fakt, iż opracowanie takie zostało przygotowane w 2006 r. Więcej szczegółów w Raporcie nr 4 – Podsumowaniu III Etapu konsultacji społecznych.

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

Największą liczbę punktów w analizie wielokryterialnej uzyskał scenariusz zrównoważonej mobilności. Zakłada on najbardziej korzystne warunki rozwoju ZNOF, czyli dobrą sytuację społeczno-gospodarczą, ale też dobrą sytuację polityczną, opierającą się na współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego Obszaru.

Drugi najwyższy wynik to scenariusz inwestycyjny, a najniższy z proponowanych wariantów uzyskał scenariusz restrykcyjny.

Tabela 10. Punktacja scenariuszy

BAU	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz inwestycyjny	Scenariusz zrównoważonej mobilności
63,57	99,33	106,61	154,48

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

## 2. SPIS TABEL

TABELA 1. LISTA DZIAŁAŃ WYPRACOWANYCH W RAMACH PRAC DIAGNOSTYCZNYCH ORAZ WARSZTATÓW Z MIESZKAŃCAMI I INTERESARIUSZAMI WRAZ Z PRZYPISANIEM DO SCENARIUSZY .....	7
TABELA 2. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW .....	18
TABELA 3. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI .....	25
TABELA 4. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ .....	25
TABELA 5. SKALA OCEN WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT .....	37
TABELA 6. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO .....	37
TABELA 7. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ .....	44
TABELA 8. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ .....	44
TABELA 9. WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ .....	50
TABELA 10. PUNKTACJA SCENARIUSZY .....	55